

MJBK
drejeSKIVEn



Nyhedsbrev

April

2024

2. udgave

Referat af Generalforsamlingen den 20. marts 2024

- 1: Valg af dirigent. *P. E. Jørgensen valgt*
2. Formandens beretning. *Beretning godkendt*
3. Godkendelse af formandens beretning.: *Beretningen godkendt*
4. Fremlæggelse af regnskab.: *Regnskab fremlagt*
5. Godkendelse af regnskab.: *Regnskabet er godkendt*
6. Behandling af indkomne forslag. (*ingen forslag*)
7. Fremlæggelse af budget og fastsættelse af kontingent.
(*budget fremlagt, kontingent uændret*)

8. Valg:

På valg er. Finn Christiansen (*genvalgt*)

Pauli Damgaard (*genvalgt*)

Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.: (1. suppl. *P. E. Andersen* og *Per* som 2. suppl.)

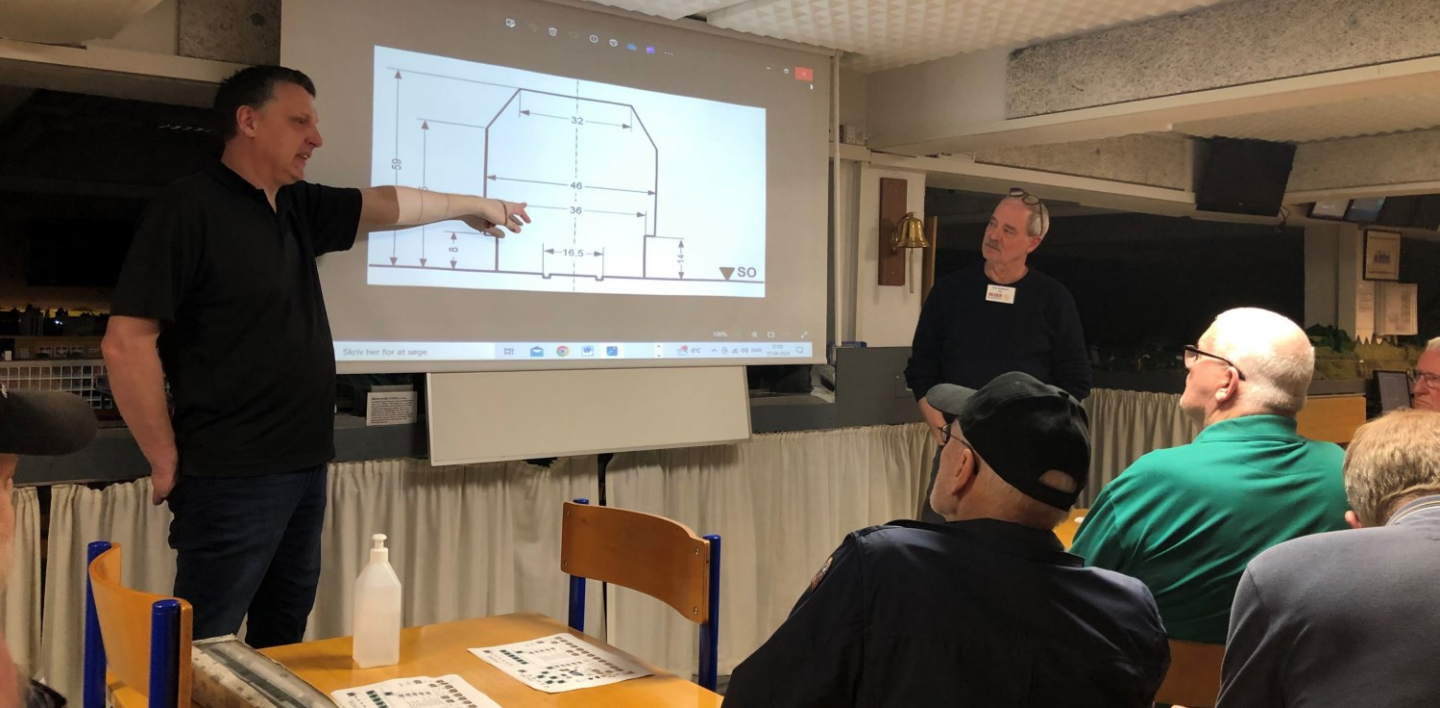
Valg af revisor.: *P. E. Andersen valgt*

Valg af revisorsuppleant: *Sv. Pedersen*

9. Eventuelt.



Søren Øgaards temaaftener om anlæggets opbygning



Over 2 aftener gennemgik Søren klubbens store anlægs opbygning, såvel det "gamle" som det nye. Meget flot gennemgang med stor og interesseret medlemskare. Der var også stor spørgelyst.

Det gamle anlægs ledningsudlægning var ikke så struktureret som det nye, men det virker.



En gennemgang af følsomme sensorer på banen var også med. Anvendes bl.a. til at registrere tog på banen, aktivere bomme ved overkørsler osv.





Søren's indlæg udløste flere forslag til nye emne-aftener, bl.a. Poul Eriks om en gennemgang af styresystemerne og håndteringen på klubbens mange tablets. Det arbejdes der videre med.





På vej:

Leif Beckers tema-aften:
Sådan vedligeholder man det kørende materiel.

Mere om Sallingbanerne af Poul-Erik E. Andersen

I det forrige nyhedsbrev skrev jeg et stykke om primært Vestsallingbanens historie. Det var ikke noget, jeg selv havde drømt op, men dybest set bare på skrift at fastholde et glimrende indlæg fra 008 Erik Bach fra et besøg i klubben. Det var altså ikke en fyldestgørende beskrivelse af Vestsallingbanen, men mest det de dele af historien, der er relevant for forståelse af klubbens opbygning af modelbanen. Jeg fik fin respons på artiklen, og en af kommentarerne var, at Skive Nord ikke var den første station, som skrevet står. Hvad der er sket, ved jeg ikke. Det er i hvert fald forkert. Jeg skal ikke prøve at bortforklare noget. Jeg har simpelt hen ikke have hørt efter, det kan også være dårlige noter eller noget helt tredje. Jeg kan her hurtigt fastlægge, at den første station i Skive var Den hvide Station, som senere blev afløst af Den røde Station. Som simpel amatør pirrer det så min nysgerrighed at undersøge de forskellige stationer i Skive. Nu skal man ikke tro, at jeg bare skriver om stationerne bare sådan. Det er der mange gode kræfter, der har gjort før, og helt sikkert med et væsentligt bedre resultat end jeg kan præstere. Jeg er medlem af DrejeSKIVEn, og ønsker kun at skrive om stationerne i Skive så længe, man kan relatere dem til anlægget i kælderens. Jeg syntes et eller andet sted, at det er sjovest at finde en bygning eller lignende på anlægget, og så efterfølgende finde ud af, at der er en historie bagved. Og så skal det være krydret med mange billeder. 😊

Jeg er tilflytter til Skive. Jeg har altid undret mig over, hvorfor det pludselig lå noget gammelt baneterræn i ådalen og forbundet med en gammel jernbanebro. Ligeledes var der tidligere banearaler rundt i byen. F.eks. ved det gamle Eldorado, da jeg kom til (nu Zwei Grosse), samt Østerbro. For at forstå sammenhængende i dette besluttede jeg mig for at sætte mig ned og skrive lidt om jernbanens historie i Skive. Igen for forståelsen af, hvorfor stationernes historie er som den er. Da jernbanens historie og stationer ikke umiddelbart kan gøres i korthed, vil dette indlæg være om jernbanens historie, og det næste indlæg om stationerne.

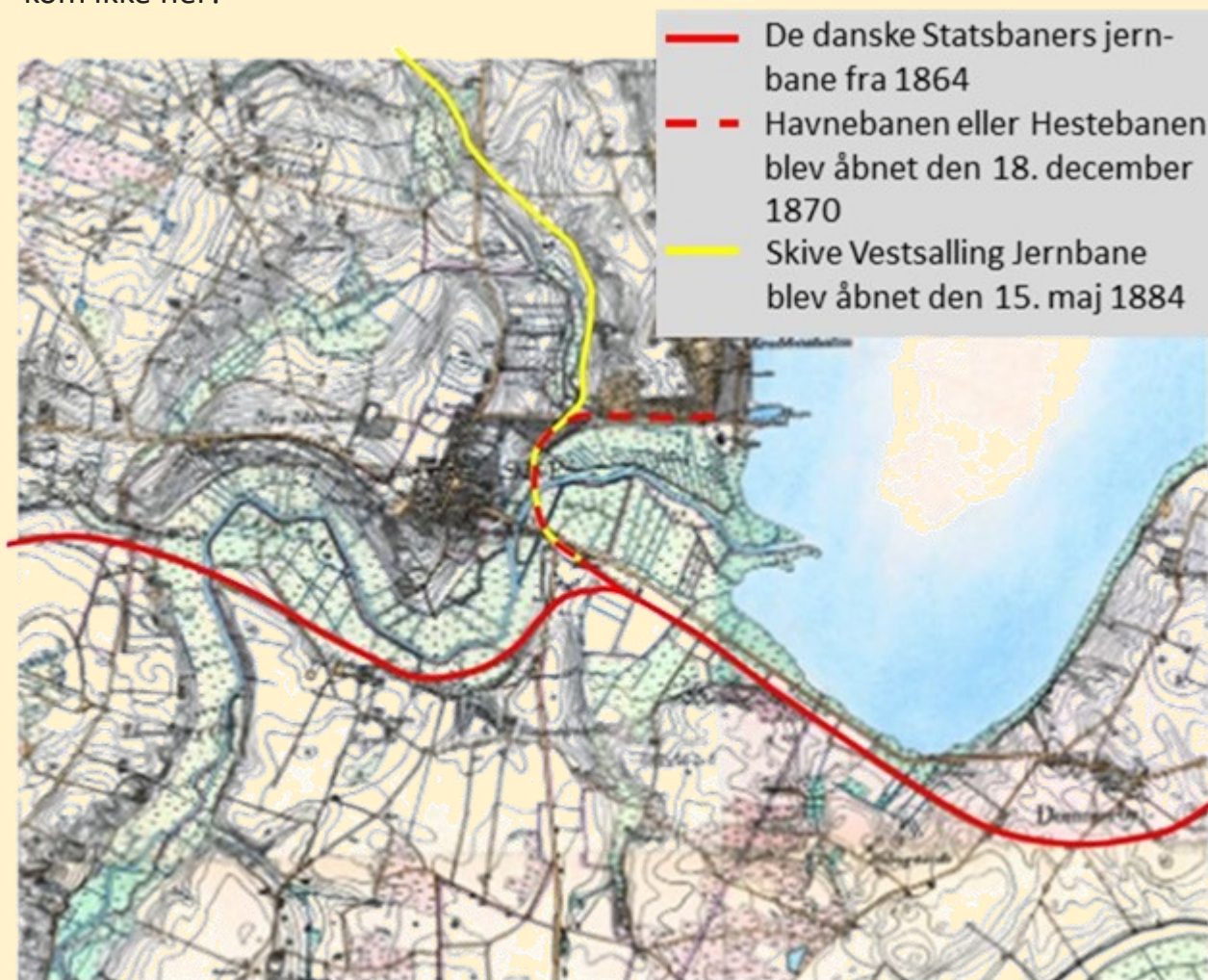
Hvis man skal forstå sammenhængen i stationerne i og omkring Skive, bliver man nød til at gå tilbage i tiden. Nærmere bestemt omkring anlæggelse af jernbanen i perioden 1862 til 1864. Diskussionen var også på dette tidspunkt store og præget af stor uenighed. Typisk ville jyderne have en længdebanen gennem Jylland, så der var hurtig og direkte adgang til de tyske markeder. På den anden side var der sjællænderne, der ønskede en tværbane, så der var forbindelse med havet, og derved adgang til det engelske marked. Selv det valgte engelske togentreprenørfirma Peto, Brassey & Betts anbefalede **ikke** en tvær-



Skive by og Skive Station omkring 1870. man skal lige være opmærksom på, at Skive nok var en købstad, men kun med cirka 3.200 indbyggere i 1864.

bane til Struer. Konsortiet mente, at anlægsudgifterne ville være forholdsvis høje og befolkningstætheden var relativt for lille for drift af en jernbane. Såfremt man alligevel ville konstruere en tværbane i dette område, ville der i den første årrække være et anseeligt driftsunderskud. En ting var anbefalingerne og en anden ting de politiske beslutninger. Det blev besluttet ved togloven i 1861, at der skulle etableres en tværbane, og der er selvfølgelig gjort alt for at holde anlægsomkostningerne nede. (F.eks. enkel linjeføring, begrænsninger i stationsbygninger, med mere.) Det blev altså besluttet, at der skulle anlægges en jernbane fra Langå over Viborg til en havneby i Venø Bugt. Denne havn blev Struer. Landet var på vej i krig, så der var jo heller ikke uanede økonomiske ressourcer til rådighed samtidig med det forventede store driftsunderskud. Tager man de typografiske briller på og kigger ned på Skive, kan man nok se, at man har stået med en del problemer og løsningerne ville sikkert komme til at koste betragteligt. Det gamle Skive lå på en bakketop på omkring kote 25 og nord for Skive Å. Det var altså ikke sådan ligetil at føre jernbanen over åen og op ad skråningen til selve byen. For derefter at føre den ned igen efter byen. En anden dyrere løsning kunne for den sags skyld føres nord om byen. Man kan måske ikke lige snakke om Skive Ås delta som et større floddelta, men den sidste del af udløbet af åen til fjorden er præget af større sumpede områder i Skive Ådal og Skive Enge. Man valgte derfor at bygge en rebroussementsstation øst for Skive, og derefter føre jernbanen syd om byen på den faste brink i sydkanten af ådalen for endelig at konstruere en jernbanebro ved Lundbro (lige efter Koholm Ås udløb i Skive Å). Derefter kunne jernbanen gå videre mod Struer. Denne linjefø-

ring passede i øvrigt fint med, at man kunne anvende grusgraven ved Lundbro for afhentning af byggematerialer som f.eks. stabilgrus. En rebroussementsstation er i øvrigt en station, hvor man skal bakke, for at komme henholdsvis ind eller ud igen. Populært kaldet en sækbanegård. Det var ikke bare Skive, der ikke havde plads, mulighed og økonomi for at få etableret en gennemkørselsstation. Der var allerede etableret en rebroussementsstation i Viborg året før ned ved bredden af Sønderø, hvor det gamle statshospital senere blev bygget. Som et lille kuriosum kan nævnes, at disse stationer ikke bare blev bygget i mindre danske købstæder; men også Frankfurt am Main er en rebroussementsstation. Så kom ikke her!



Generalstabskort 1864 – 1898. Heraf ses tydeligt problemområderne med højdekurver, bløde områder, byen på nordsiden og den bugtende å.

Det var ikke i lang tid, at Skive var en rigtig eller ægte rebroussementsstation. Allerede få år efter åbningen af jernbanen fra Viborg til Struer blev der lagt en plan om at føre sporet videre ned til havnen i Skive. Man gjorde dette, at man førte sporet fra stationen direkte over åen mod Skive by og derefter slå en blød bue langs østkanten af Skive ned til havnen. På den vis havde man et solidt



Et diamantkryds på modelbanen i klubben.



Et englænderkryds på modelbanen der hjemme.



Skive Hovedbanegård Signal Blokpost Vest blev åbnet den 15. maj 1884 for at styre signalerne indkørslen til Skive station fra Vest. Nedlagt i 1962 og nedrevet i 1965.

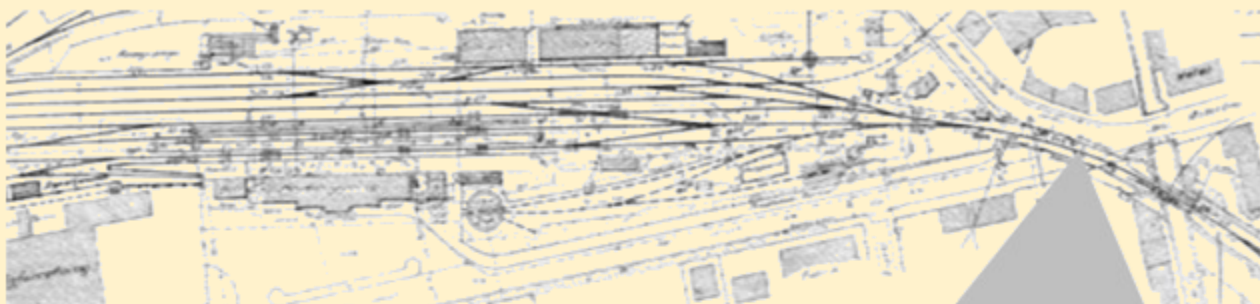
grundlag at bygge på. Den 18. december 1870 blev Skive Havnebane indviet. I daglige tale blev den kaldt Hestebanen, da det var heste, der trak godsvognene fra Skive station og ned til havnen samt retur. Denne fortsættelse af Havnebanen havde dog ingen indflydelse på trafikken til og fra Skive. Man havde anlagt et diamantkryds lige inden Skive station. Det betød, at når man kom fra

Viborg, kunne man køre ind på spor et eller to ved Skive station. Derefter bakkede toget ud på et udtræksspor, skifte spor mod Struer og fortsatte igen fremad. Omvendt, når man kom fra Struer, kørte man på udtrækssporet, bakkede ind på spor et eller to på Skive station, og fortsatte fremad mod Viborg. Systemet var enkelt og forholdsvis billigt og kunne betjenes fra selve stationen. Enkelt; fordi man kunne betjene to tog samtidig på hvert sit spor. Billigt; fordi løsningen ellers skulle konstrueres med et antal englænderkryds. Systemet virkede fint indtil anlæggelse af Skive Glyngøre banen. Derefter måtte man opbygge Skive Hovedbanegård Signal Blokpost den 15. maj 1884 med en østlig signalpost, der kontrollerede indkørslen fra Viborg og Struer og herunder diamantsporskiftet samt en vestlig signalpost, der kontrollerede indkørslen fra Skive – Glyngøre banen og Havnebanen fra vest samt jernbaneoverskæringen midt i trafikkrødset umiddelbart vest for banegården. Jo jo. Skive hvide Station var nu blevet Skive Hovedbanegård, da der var oprette en holdeplads benævnt Skive Nord ved Nordbanevej. Signalpost Vest lå, hvor adressen Viborg 6F nu ligger. (Østenden af det gamle Odense Ægforretning A/S og Frumentaria A/S). Signalpost Vest lå, hvor den gamle Brårupgade krydsede Østerbro. Signalposterne blev nedlagt ved bygning af den nye Skive Hovedbanegård i 1962 og endeligt nedrevet i 1965. Den nye Skive Hovedbanegård var jo nu en gennemkørselsstation, hvor diamantkrydset ikke længere havde relevans.



... og Skive Hovedbanegård Signal Blokpost Vest i virkeligheden. Billedet er fra Hovedbanegård med retning mod Viborg. Signal blokposten rejser sig i midten af billedet.

På det tidspunkt, hvor Skive – Glyngøre banen var anlagt (1884), Skive Vestsalling Jernbanen (SVJ) blev taget i drift i 1924 og godsvognene skulle fra stationen til Havnebanen, må det næsten have været et mareridt at krydse banen som gående, til hest eller motoriseret for at komme ind over åen og frem til Skive fra øst. I jernbanens velmagtsdage, må der have været op til 30 daglige krydsninger med passager- og godstog gennem krydset hver dag.



Skive Hovedbanegård i den velmagtsdage fra 1880erne til 1950erne.

Skive Hovedbanegård Signal Blokpost styrede fint trafikken ind på banegården fra øst, men væsentligt sværere var det nok at styre trafikken fra Skive Signal Blokpost Vest. Når man forstørre kortet, kan man måske se, hvor kompliceret det har været. Der har godt nok ikke været så meget vejtrafik som i dag, men til gengæld skulle togene skulle passere vejkrydset til og fra stationen en snes gange i døgnet. En voksen opgave at passe bommene



//045 PE alias Poul-Erik E. Andersen

Besøg den 18. april hos Leif Becker i Holstebro.



Leif bød velkommen til en spændende fremvisning og fortælling I BYEN (synonym for at sted at flygte hen, når man skal være kreativ)



Utallige detaljer med tog, bygninger og landskaber var et fryd for øjet. Der var stor interesse og spørgelyst.

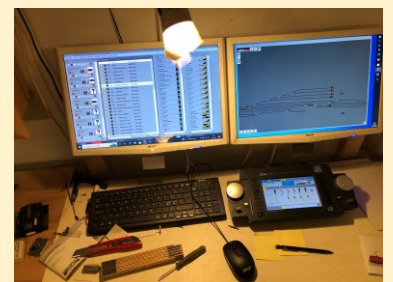




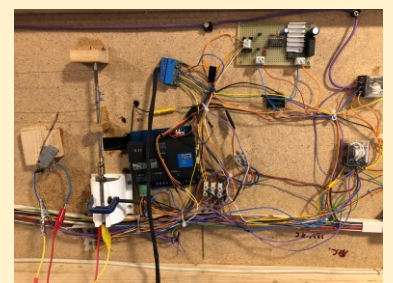
Ind imellem skulle der tales med store bogstaver for at overdøve larmen fra deltagerne!



Der var alle modeller og årgange i og uden for vitrinerne.



Leif havde styr på det hele, både over og under bordet.



- Og naturligvis var det svært at holde nallerne for sig selv!

Tak for en super oplevelse!

Gæster i klubben



13/4

Sct. Georgs Gilderne



14/3

Elever fra Friskolen Skive

Der blev kvitteret med fine hilsner i klubbens gæstebog.



Spøg, skæmt og fakta

Hvilken lighed er der mellem et modeltog og et par bryster?

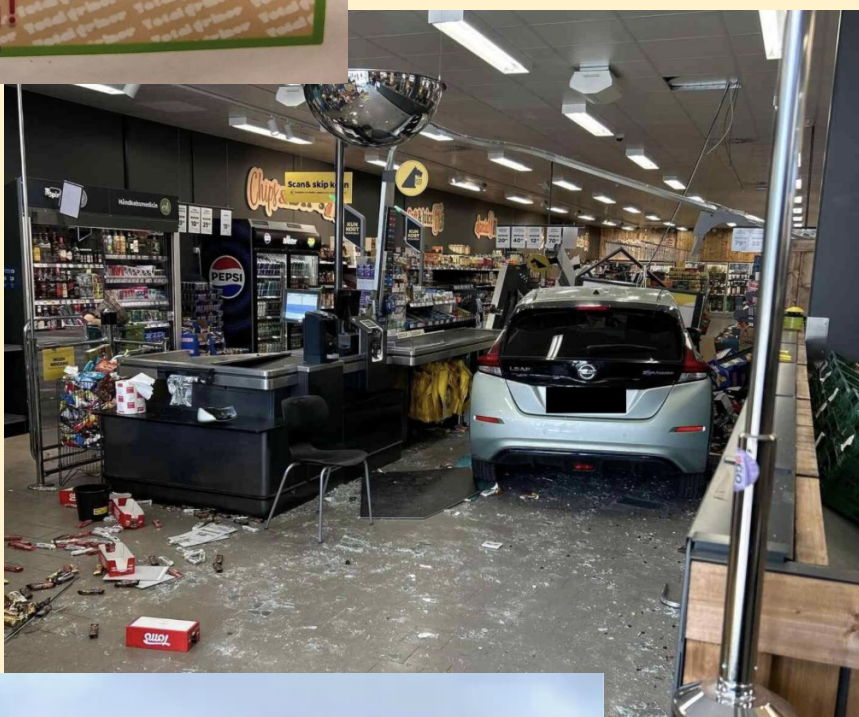


- Begge dele er skabt til børn, men det er far, der leger med dem!

Set på døren hos et medlem fra Holstebro-egnen!

Sidste nyt i butiksindretning til den travle husmoder!

Arrivas afløser varslers nye tider. Måske skal vi til "at sidde lårene af hinanden"?



Den nostalgiske side



Niels Bjerre

Havnebanen ved Lemvig, 1930 / *The Harbour railway at Lemvig*
Olie på Lærred / *Oil on canvas*
Lemvig Museum

Hvalpsund Station. Motorvogntog under udkørsel fra Hvalpsund Station. Billedet er fra 1969, og da banen blev nedlagt pr. 31. marts 1969, er det måske en af de sidste ture. Fotograf: Hans Gerner Christensen



C

Redaktion og design: Finn Christiansen

Foto: Finn Christiansen, Erik Christensen, Viktor Øgaard,
Pauli Damgaard m.fl.

Tak til vore sponsorer

