
Herborg Station

Nr.4. okt 2011. 11. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klub nyt.

Nu er sommeren slut og vi har fået den første efterårsmåned. Det er nu tid til igen at arbejde på vores model-jernbane. Vi glæder os til at komme i gang igen, og der er meget at gøre endnu inden vi kan køre på banen, vi mangler at lodde en del ledninger og tilslutte alle sporskifter, men en del er færdig og der kan køres på ¾ del af banen. Vi begynder så småt på landskabet og baggrunden.

Trods den næst vådeste sommer i hundrede år, har vi haft et godt år med udlejningen af skinnecykler. Det er ved at være slut med udlejningen, og alle cykler skal ind til den årlige eftersyn, så de kan være klar til næste år.

Vi fik i august en ny skinnecykel, men den skal i viterens løb gennemgås, og der er nok nogle ting vi vil ændre på, stort set er den ok.

Et af vores medlemmer har skaffet en sponsor, det er Egetæpper, og de indviterer til rundvisning på fabrikken en aften for vores medlemmer, en gang i løbet af efteråret.

Ny butik i Astrup

D 27 august åbnede åbnede en modeltog-butik i den gamle mejeri i Astrup v/ Skjern. Det er en rigtig hyggelig butik, lyse lokaler. Indehaverne Martin Sørensen og Marianne Pedersen tager imod

i butikken og vi får en snak om hvorfor og hvor deres interesse for tog stammer fra?

Martin siger, at det er en grenge-drøm der er gået i opfyldelse. Han havde tog som dreng, men det kom lidt i baggrunden en tid, nu er interessen kommet igen. Han begyndte at handle lidt på QXL og den blå avis, men det greb om sig og tanken om en modeltogbutik var ikke så fjern, da varelageret voksede. De blev enige om, at nu skulle det være. De fandt så passende lokaler i mejeriet i Astrup, hvor der i forvejen er Spar købmand og skinnecykel udlejning.

På spørgsmålet, har du en bane hjemme? Svare han: Det har jeg desværre ikke plads til, men jeg har da den bane der kan ses i butikken.

Det er en ny butik og der er et fint udbud af varer på hylderne. Det er Hobby-Trade, Märklin og Heki landskabs materialer samt Life color's store sortiment af maling. Kan vi forvente et større varesortiment? På det svarer de begge, ja her til efteråret kommer der også Roco på hylderne. Vi har også talt om at sælge tog for kunder som ønsker at sælge, de kan så sætte deres tog her, (af en vis standard) og vi vil så forsøge at sælge det for dem. Deres motto er: "Det vi ikke har detskaffer vi". Der kan også handles på

nettet, hvis man ikke kan komme til butikken det er www.smtmodeltog.dk

Jeg synes det er godt med en modeltog forretning her i det vestjyske, endelig er det ikke kun på Øen og langt mod øst samt nogle enkelte steder i Jylland hvor butikkerne findes, nu har vi fået en butik. Nu er det så op til vestjyderne at støtte en sådan forretning. Husk at spørge i Astrup før man køber, det kunne jo godt være man kan købe ligeså billig her som andre steder.

Desuden er Martin medlem af klubben, vi ser nok ikke så meget til ham, da han har et arbejde at passe, og så lige butikken, men vi byder Martin hjertelig velkommen i klubben.

Af Kurt Hansen Formand.

Modeljernbanens historie.

Interessen for jernbaner og for "at lege" med reproduktioner – i mindre målestok – af "de rigtige" jernbaner opstod tidligt, og i jernbanernes hjemland England dannedes i begyndelsen af dette århundrede de første "Model -Railway – Clubs", og i tilslutning hertil opstod også en industri, der forsynede interesserede med færdigt materiel samt med dele til selvbygning. I 1924 udkom det første engelske modeljernbatidskrift: "Model Railway news" og samtidig begyndte firmaerne at avertere i uge – og månedsblade,

hvorved kendskabet til denne specielle form for husflid spredtes.

Tyskland havde ret længe haft jernbaner i deres legetøjsindustri, men disse – ikke egentlig modellignende, men driftsikre - "futtog" tilfredsstillede ikke mere jernbaneinteresserede.



Således begyndte herhjemme i 1920'erne forskellige at interessere sig for disse engelske modelbaner og at importere dele eller hele tog, især fordi England som første land fremstillede "rigtige skinner" af jern eller messing i stedet for de groteske hule blikskinner, som legetøjsindustrien bød på.

I 1930'erne fandt en kreds af interesserede i København sammen og byggede – ud fra datidens forudsætninger og med opnåelige hjælpemidler – de første modeljernbaner, hvor man kunne skaffe plads.

Plads var det store problem, idet den gængse målestok var "O" = 1/45 naturlig størrelse, som de på

markedet værende standardskinner og køretøjer var i .

Den halve størrelse, "HO", var dengang endnu i sin vorden og tilfredsstillende ikke modelbyggerne.



Men også her kom englænderne først på markedet med virkelige modeller og dele dertil.

Imidlertid viste det sig, at den kreds, der fandt sammen i midten af 1930'erne, alle beskæftigede sig med spor "O". Og da et anlæg hovedsagelig bestående af engelske modeller med enkelte tyske Märklin-lokomotiver, idet dette firma som det første tyske var begyndt – i samarbejde med det engelske firma Basset-Lowke at fremstille gode – omend lidt grove – lokomotiver.

I forsommeren 1937, opstod tanken om, efter engelsk forbillede, at danne en MODELJERNBANE KLUB.

Efter indledende møder hos forskellige interesserede, afholdtes et konstituerende møde den 25.

marts 1938 hos maskinfabrikant E.A.Christensen i dennes kontor på Finsensvej, og klubben blev en kensgerning, med Kaptajn A.V.Aredrup som formand.

Formanden begyndte nu forhandlinger med forskellige firmaer om levering af skinner m.m.

Klubbens første møde fandt sted den 21. juni på Jernbanemuseet, hvis bestyrer, Trafikkontrollør Ohmeyer, viste rundt. Der var 18 deltagere og aftenen sluttede på restaurant "Botanique".

I sommerens løb gjordes forskellige forsøg fra stifternes side på at skaffe skinner fra danske firmaer. "Nordisk kabel og tråd" var villig, men da de spurgte om hvor mange tons det ville dreje sig om, blev den leverance ikke til noget. Den 17. november 1938 afholdtes møde i lokomotivremisen med afslutning i Kvægtorvets restaurant.

Den 25. januar mødtes bestyrelsen hos formanden for at drøfte muligheden for at finde et egnet lokale. Man enedes om at prøve en henvendelse til distriktchefen hos DSB, og den 28. februar 1939 fik formanden foretræde hos distriktchefen og blev mødt med megen venlighed og interesse.

Den 4. marts var formanden med distriktchefen på Lyngby Station for at se på DSB's skoleanlæg i spor "O". Desværre var dette anlæg bygget op af "Hornby" mate-

riel med blikskinner, som ikke egnede sig til modelbanevirksomhed. Men sikringsanlægget var i orden.



Derfra til Nørrebro Station, hvor der var to egnede lokaler, som DSB- af hensyn til pas-sagen gennem forhallen ikke kunne anvende til lagerlokaler, hvorfor disse var disponible. Det største var fint beliggende med adgang direkte fra gaden, men der var forhandlinger i gang om disse anvendelse.

Torsdag den 23. marts 1939 holdtes klubbens første generalforsamling i fabrikant E. A. Christensens kontor på Finsensvej, hvor formanden redegjorde for lokalemulighederne med dimensioner, og fabrikant E. A. Christensen meddelte, at han i samråd med formanden og for egen regning havde bestilt 400 m mes-singskinner i Vignolesprofil i England. På generalforsamlingen vedtoges det, at leje lokaler hos statsbanerne, at anlægge en modelbane med tilbehør og at fremskaffe midlerne hertil, idet kontingentet – 5kr.- kun kunne dække de rent løbende udgifter. Den 2. maj afholdtes ekstraordinær

generalforsamling i Slotskro-en med dagsorden, leje af lokaler og fremskaffelse af midler til anlæg. Det vedtoges at lade anlægget blive et ” andelsforetagende”, hvortil medlemmerne kunne tegne andele a' 10 kr., for hvilke der udstedtes et fint bevis.

Den 8. maj var der klubmøde på Lyngby Station, hvorunder distriktchef Herschend meldte sig ind i klubben. På mødet kunne formanden meddele, at DSBs 1. distrikt havde udlejet et lokale på Nørrebro Station- det nuværende, pr. 15. maj 1939 til klubben for en sum, uden varme, af 40 kr. årlig.

Skinneerne kom i tide inden krigen brød ud, men ellers skete der ikke så meget i resten af året før onsdag den 25. oktober, hvor lokalet blev præsenteret for medlemmerne og repræsentanter for DSB, der imidlertid ikke fik det allerbedste indtryk af klubben, da nogle, mest køreplansinteresserede medlemmer havde udlagt et ældre bliktog på gulvet for at prøve lokalets muligheder.

Derved gik klubben glip af muligheden for at få lokalerne til gaden, som nu blev udlejet til Kjøbehavns Sporveje til opholdsrum for linie 7's personale.

Vinteren gik med at planlægge det kommende anlæg, som jo nu måtte baseres på ting, der kunne fås eller fremstilles her i landet,

udarbejde tegninger, fastsætte standards og fremskaffe tegninger af rullende materiel m.m. Og her må medlemmernes arbejde fremhæves, idet det i løbet af krigstiden lykkedes klubben at blive selvforsynende med ALT, undtagen skinner, og dem havde man fået.

I august 1940 påbegyndtes arbejdet på klubanlægget, og i efteråret var man så vidt, at de første kørsler kunne finde sted, og her viste maskinmester Mikkelsen sine meget fine modeller af danske lokomotiver, ligesom andre medlemmers modeller begyndte at dukke op. Da drivkraften varierede fra urværk over elektricitet til damp, var det bestemt, at anlægget skulle kunne benyttes af alle tre drivmidler, selv om det jo var at forudse at urværk snart ville vige for elektricitet, da denne var den eneste, der kunne give regulérbar kørsel. Den 15. september demonstrerede d' herrer Steffensen, Bay og Harby de af dem konstruerede strømaftagere til udvendig 3. skinne.

Året 1941 udvidedes anlægget, og ingeniør Steffensen tilbød at konstruere og anlægge- uden udgift for klubben- et elektrisk drifts og sikringsanlæg, hvoved det ville blive muligt at køre efter køreplan, foruden at driften ville blive absolut sikker med elektrisk drift. Damplokomotiver er jo ikke

sådan at styre. Urværk var praktisk talt forsvundet. Medlemstallet var 38.



I 1942 arbejdedes der ihærdigt på at færdiggøre anlægget, og forsyne det med kulisser, som klubbens forskellige kunstnere havde meget held med, men det varede jo nogle år, inden det nuværende gode resultat blev nået.

I 1945 var medlemstallet 107, hvilket var 30 mere end året før. Som følge af de nu friere vilkår i 1946, opstod der blandt medlemmerne også interesse for rigtige jernbaners drift, hvorfor ønsker om besøg på forskellige jernbanestationer m.m. kom til udtryk. Da formanden nu havde fået rigelig med praktisk tjeneste igen, benyttede han lejligheden til at overgive formandshvervet til næstformanden, hvilket skete på generalforsamlingen den 26. marts 1946 på Gimle.

Dette var en beretning om modeljernbanens historie hentet fra bladet signalposten.

Klubben ønsker sine medlemmer en rigtig



