



1938



2013

Dansk Model – Jernbane Klub

75 års festskrift

Nyhedsbladet

ISSN 1601-9229

Dansk Model – Jernbane Klub

Stiftet 25. marts 1938

DMJK har til formål at udbrede kendskabet til og interessen for jernbaner og sporveje samt modeller heraf. Dette formål søges fremmet blandt andet ved:

- Oprettelse og drift af modeljernbaneanlæg.
- Afholdelse af møder, foredrag og udflugter.
- Opretholdelse af et bibliotek, et tegningsarkiv og et fotoarkiv.
- Indsamling af oplysninger og effekter med tilknytning til formålet
- Samarbejde med tilsvarende organisationer i ind- og udland.

Postadresse: Dansk Model - Jernbane Klub, Roskildevej 16A, 2620 Albertslund

E-mail: dmjk@dmjk.dk, **Website:** www.dmjk.dk.

Girokonto: 305-4578, reg.nr.: 1551.

Overførsel fra udlandet: SWIFT-BIC: DABADKKK, IBAN: DK29 3000 0003 0545 78

Modelbaneanlæg i størrelse 0 ("nul" – 1:45):

Albertslund, Rørvang 2: Tirsdag fra kl. 14.00. 2-skinne drift, under bygning.

Nørrebro Station: Torsdag fra kl. 19.30. 3-skinne drift.

Kontingenter: Indskud ved optagelse: DKK 25,00.

Alle medlemmer betaler grundkontingent: DKK 135,00 halvårligt.

Desuden betaler de, der benytter modelbaneanlæggene, byggekontingent: DKK 295,00 halvårligt.

Formand:

Jan Bertelsen, Åstoftevej 63, 4550 Asnæs

E-mail: formand@dmjk.dk

Tlf.: 2328 5749

Næstformand:

Andreas Rasmussen, Drejøgade 27, 3.th, 2100 København Ø

E-mail: naestformand@dmjk.dk

Tlf.: 6061 0496

Sekretær:

Flemming Jeppesen, Rødpælevej 9, 3450 Allerød

E-mail: sekretaer@dmjk.dk

Tlf.: 4817 0504

Kasserer:

Poul Lindbjerg, Møllebovej 5, 2640 Hedehusene

E-mail: kasserer@dmjk.dk

Tlf.: 4252 2927

Suppleant:

Christian Wiinholt, Plantagevej 14, 2640 Hedehusene

E-mail: suppleant@dmjk.dk

Tlf.: 2247 3220

Bibliotek:

Poul Lindbjerg, Møllebovej 5, 2640 Hedehusene

E-mail: bibliotek@dmjk.dk

Tlf.: 4252 2927

Fotoarkiv:

Søren Monies, Pile Allé 29, 2000 Frederiksberg

E-mail: fotoarkiv@dmjk.dk

Tlf.: 3324 6530

Tegningsarkiv:

Preben Pedersen, Farendløsevej 118, 4100 Ringsted

E-mail: tegningsarkiv@dmjk.dk

Tlf.: 5764 0391

Nyhedsbladet:

Jens H. Bondesen, Brydes Allé 70, 1.tv., 2300 København S

E-mail: nyhedsbladet@dmjk.dk

Tlf.: 2623 2307

Redaktionen af 75 års festskriftet er afsluttet den 5. marts 2013

75 års festskriftet er trykt af Poul Lindbjerg

DMJK 75 År

Da DMJK i 1978 fejrede sin 40 års fødselsdag udkom der et festskrift, hvor de forskellige formænd siden klubbens stiftelse i 1938 beskrev klubbens historie og aktiviteter i deres formandstid. Ved 50 års fødselsdagen i 1978 udkom der et billedhæfte, der viste højdepunkter fra klublivet i den forgangne periode. Der er således et hul i beskrivelsen af klubbens historie fra 1978 til 2013. Som landets ældste modeljernbaneklub har vi en historik, som ikke skal glemmes og som vi har en forpligtigelse i at holde ajour.

Så derfor kom vi i bestyrelsen på den tanke at få dette hul lukket i forbindelse med denne milepæl i klubben. Vi har valgt at gøre dette i form af et traditionelt papirskrift, selvom tiden måske mere peger i retning af, at det skulle have været et digitalt multimedie festskrift, men eftersom modeljernbanefolk er ved at være en noget aldrende gråhåret skare, så holder vi også her fast ved et veltjent ældre medie, som har tjent klubben trofast i hele dens levetid. Her kan vi jo heldigvis glæde os over, at den moderne trykkes teknik tillader at vi kan lave skriftet i farver, noget der nærmest var utænkeligt i 1978.

Det har desværre ikke været muligt at fortsætte formandsbeskrivelserne fra 1978 skriftet, idet ikke alle af de 7 formænd, der har været i de forgangne 35 år, er i live eller stadig medlem af klubben. Jeg har derfor valgt dels at få en beretning fra så mange af de tilgængelige formænd som muligt og dels prøvet at få beskrevet nogle af klubbens aktiviteter mere tværgående for på den måde at illustrere, hvad der er sket i DMJK siden 1978. Fokus er mest på hvad der skete på og med Godsbanegården, samt opbygningen af vores nye anlæg i Albertslund. Der er ikke meget om anlægget på Nørrebro i dette skrift, men da udviklingen på Nørrebro i virkeligheden mest skete i de første 40 år af klubbens levetid må der her henvises til 1978 festskriftet.

Om det så er lykkedes at få beskrevet klubbens historie i de forgangne 35 år, må det være op til den enkelte læser at vurdere, blot skal der herfra lyde en varm tak til de forfattere, der har bidraget til dette skrift, til de fotografer, der har leveret billedmateriale samt til Jens H Bondesen, som har påtaget sig hvervet med at redigere værket.

Jan Bertelsen

DMJKs formænd gennem tiden

1938 – 1946: A. Arendrup	1979 – 1980: Erik Juul-Pedersen
1946 – 1950: T. Nellemann	1980 – 1987: Svend-Aage Reusch-Storgaard
1950 – 1959: Poul Erik Clausen	1988 – 1991: Søren Kronholt
1960 – 1962: E. Albrechtsen	1992 – 2000: Steen H. Maymann
1962 – 1968: N. Hermind	2000 – 2004: Søren Kronholt
1968: O. Lindegaard Christensen	2004 – 2010: Richard Storgaard
1968 – 1979: P. Adamsen	2010 – Jan Bertelsen

Formand 1979-1980

Erik Juul-Pedersen

I jubilæumsskriftet fra 1978 udtrykte Adamsen et ønske om at fratræde til fordel for en ny og bedre formand.

Adamsen fortsatte dog til 1979, hvor det faldt mit lod at tiltræde som ny formand. Det med "bedre" kan jeg vist ikke tilslutte mig, dels da jeg opfatter Adamsen som netop fremragende, dels da jeg på grund af private forhold flyttede til Slagelse sidst i 1979 og derfor fratrådte som formand allerede efter ét enkelt år, hvor formandsstolen blev overtaget af den meget mere energiske Svend Storgaard.

Aktiviteten var ganske høj. Klubben havde (og har stadig) 2 modelanlæg, og på Nørrebro blev der kørt køreplanskørsel hver måned og lavet det nødvendige vedligehold, mens det med køreplanskørsel på Godsbanegården mere var en drøm. Godt nok var der til jubilæet i 1978 spor hele vejen fra Køge til Nykøbing, men der manglede stadig meget el-arbejde, som jo naturligt altid kommer bagefter sporarbejdet.

I løbet af foråret kom der en midlertidig pult på Nykøbing (den holdt til anlægget blev taget ned), relæcabben blev færdig, og i vinteren 1980 blev sikringsanlægget på Køge installeret. I løbet af sommeren 1979 blev der lavet en oversigt over manglende arbejder, og i september blev den første køreplan berammet, idet der blev holdt undervisning i betjeningen forinden. Det blev dog ved beramningen og drømmene, for så hurtigt gik det alligevel ikke, og først i oktober 1980 (efter min tid) lykkedes det at køre køreplan.



Lykkedes det ikke at få anlægget i køreplansklar stand med landskab, blev mødelokale og bibliotek til gengæld kraftigt forbedret. Initiativerne med jubilæumsplatte og lotteri ved jubilæet i 1978 gav et overskud i klubkassen, som der blev enighed om skulle anvendes dels på værktøj, dels på hele lokale 1. Her kom der tæppe på gulvet, maling på væggene og nye reoler og møbler.

Medlemmerne nøjedes ikke med at bygge på anlæggene, men plejede også 1:1 interessen med planlægning og deltagelse i diverse udflugter såsom tur til Göteborg og besøg på S-togs værkstedet i Tåstrup, foruden at arkiverne blev udbygget. Tegningsarkivet udsendte blandt andet flere nye tilbudslister.

Kontakten til andre klubber blev vedligeholdt med besøg hos hinanden, men der var undervejs en del utilfredshed med arbejdet i unionen (DMJU), der blev kritiseret for at lave for lidt. En del af skylden herfor er nok min egen, da jeg selv var medlem af bestyrelsen i DMJU. Jeg mener at huske, at forholdet efter min tid blev væsentligt bedre.

Nyhedsbladet, hvor meget arbejde foregår i det skjulte (dvs. hjemme), fortjener ros. Ikke kun i min tid, men igennem alle årene har det været et væsentligt informationsmedie, som giver en stor sammenhængskraft i klubben. I 1979 startede vi med i kort form at lave referater af bestyrelsesmøderne.



Al denne aktivitet skyldtes jo ikke mig som formand, men skyldtes dels en aktiv bestyrelse, dels en lang række aktive medlemmer. På Godsbanegården kom der til almindelige byggeaftener normalt mindst 10-15 medlemmer og på Nørrebro nok 5-15 medlemmer. Nogle var gengangere, og alle kom ikke hver gang, så i alt har der været over 25-30 rigtige aktive i klubben.

Det var en travl og glad periode, og jeg kan kun takke mine bestyrelseskolleger og alle medlemmer for den store indsats. Heldigvis fortsatte det efter min fratræden.

Erik Juul-Pedersen

Formand 1980-1987

Svend-Aage Reusch-Storgaard †

Medlem fra 1974 til 1987. Bestyrelsesmedlem fra 1975. Formand for DMJK fra 1980 til 1987. Udover dette bestyrelsesmedlem i og formand for DMJU i mange år.

Om Svend Storgaards formandstid har de to senere formænd, Søren Kronholt og Richard Storgaard også skrevet i deres indlæg.



Formand 1988-1991

Søren Kronholt

Jeg startede som medlem af DMJK i midt halvfyrdserne, efter i nogle år af have været medlem af Modelbanen, som lå i Nyhavn (den fra filmen: Støv på hjernen). I DMJK blev jeg rigtig godt modtaget af klubbens formand Poul Adamsen, og han lærte mig mange gode ting, når man skulle bygge modeller, for det har altid været min store interesse at bygge materiel. Jeg kom hurtigt til at deltage i klubarbejdet, da klubben skulle have 40 års jubilæum; her startede jeg i festudvalget. I festudvalget var klubbens kommende formand Svend Storgaard, som var den store igangsætter: åbent hus, togtur til Rødvig med damplokomotiv, platter, lotteri, festmiddag og rigtig meget hygge. Under festudvalgsmøderne, hvor konerne deltog, blev det nærmest en fest hver gang. 40 års jubilæet blev en stor succes for deltagerne og gav et stort overskud til klubben. Svend Storgaard blev senere formand for klubben, og jeg kom ind i bestyrelsen, som næstformand og kasserer i de næste år.



I de næste år var der stor aktivitet med at rydde op i lokale 5 på Godsbanegården, for her skulle der ligge en privatbane. Vi havde lært ved kørslen på anlægget, at ved fremtidige udvidelser skulle vi kunne nå vogne og lokomotiver ved afkobling og

afsporing, så det oplæg der lå i P73 for lokale 5 kunne desværre ikke bruges. Første etape blev en model af Kagerup station, dog spejlvendt så man kunne betjene stationen bedre. Selve stationen med borde skulle være færdig til næste jubilæum i 1988, og det blev den næsten.



I 1986 var klubben allerede ved at gå i gang med digitalstyring. Her var det Jens H. Bondesen som var den store igangsætter. Han købte selv for egne penge et ZIMO anlæg, som vi skulle prøve; men det gik ikke helt så godt, som vi havde troet.

Onsdag den 29. april 1987 døde klubbens formand og store igangsætter Svend Storgaard efter kort tids sygdom, kun 45 år gammel. I den tid hvor Svend var formand havde han fået gang i sporbygningen på Godsbanegården. og været en god mand for ture og møder, som der var mange af i den tid. Han var endvidere med til at puste liv i DMJU, hvor han var formand, og han var også kasserer i Jernbanemuseets Venner, Ja, klubben havde mistet en virkelig markant person. Klubben fortsatte indtil næste generalforsamling uden formand.

Første omgang som formand 1988 – 1991

Der var egentlig ikke det store ønske, at blive formand for klubben; men det lå måske lidt i kortene, at det skulle være mig; men jeg havde fået en virkelig god bestyrelse i Vøgg Parsig, Flemming Jeppesen, Jens H Bondesen og Søren Sørensen, og det blev et godt samarbejde i de næste år. Den første store ting, vi

skulle have afviklet var klubbens 50. års jubilæum med reception, middag og togtur med MO 554 og to spisevogne. En spisevogn med dug til det pæne selskab og en spisevogn uden dug; men til gengæld med højt humør og flaskeklang. Turen gik fra København H over Tølløse, og derefter ad HTJ til Slagelse, og derefter hjem.



Modelanlæggene blev der bygget videre på, hvor digital styring var på programmet på Godsbanegården. af mærket ZIMO; men det kom aldrig til at virke efter hensigten. I lokale 5 på Godsbanegården var der kommet forslag om at bygge rummet færdigt, og i den næste tid blev der planlagt, savet og bygget borde. Der var også nogen, der blev kunstner i maling af væg med landskab. Det havde vi lært, at dette skulle gøres først inden man byggede borde. Der blev bygget i lokale 5 indtil klubben måtte flytte, desværre måtte det hele væk, blandt andet den hyggelige færge Ærøsum, fiskerbåde og Korsbæk by og Nykøbing Sj. Ja, der var surt.

På Nørrebro anlægget arbejdede Lehmann videre med at lave køreplaner, og man købte en del materiel udefra, men ellers gik livet sin vante gang.

I 1988 mistede klubben et æresmedlem, som i mange år havde lavet sikringsanlæg på Nørrebro, nemlig James Steffensen med medlemsnummer 19. Han var også den første der lavede PU-signaler i Danmark, nemlig på Nørrebro. DMJK var forud for sin tid, for senere kom der også PU-signaler hos DSB. Efter James død overtog klubben en virkelig god billedsamling, som mange har gavn af den dag i dag.



På Godsbanegården. kom der i disse år mange ideer til, hvordan man skulle bruge lokale 2. Disse mange forslag nåede aldrig ud i livet; men der kom mange gode ideer.

Møder og udflugter var der mange af; men en skal dog nævnes og det var familieudflugten til Sporvejsmuseet, hvor vi skulle kigge på gamle sporvogne, og turen rummede også besøg hos DSB damp i Roskilde. Nogle medlemmer var lidt sure over, at udflugten var på samme dag som DJK kørte med OHJ 24 og 2 BI-personvogne, så de ville ikke med på vores tur. Men i de år havde vi fået et rigtig godt samarbejde med DJK, så hvad var mere naturligt, end at vi tog med på noget af turen med OHJ 24. Det var virkelig sjovt, at se de medlemmers ansigtsudtryk, som ikke var med os, da vi alle stod på Asnæs st. og skulle med toget til Holbæk. Ja, samarbejde mellem klubber er altid en god ting.

Den 21. august 1991 meddeler jeg bestyrelsen, at jeg ikke ønsker at være formand længere, da det at være formand ikke altid er lige hyggeligt, og at der var kommet en stor modstand mod mig som person fra en af klubbens afdelinger. Jeg lovede dog, at lave nogle ting færdig inden jeg blev almindelig medlem.



Torsdag den 5. september 1991 dør klubbens gamle formand Poul Adamsen, ADAM. Klubben mister en virkelig aktiv mand, som havde lavet flotte modeller, skrevet i Signalposten, arrangeret møder og udflugter, været aktiv ved bygningen af DMJUs anlæg på Teknisk Museum i 1970, som folk stadigvæk kan huske, dette dejlige udstillingsanlæg. Adamsen var med til hele opbygningen af anlægget på Godsbanegården, fra vi fik lokalerne til indvielsen af den første strækning i 1975. Jens Bondesen og jeg var så heldige, at ADAMs børn overlod næsten alle hans lokomotiver og vogne til klubben, som vi har stor glæde af i dag.

Et andet projekt som jeg lovede at gøre færdig, var at lave det første Spor 0 Træf i 1992. Jeg havde den ide, at vi alle kunne lære noget af hinanden, så hvorfor ikke bare snakke med de andre klubber under hyggelige former. Jeg personlig har lært rigtig mange gode mennesker at kende igennem alle de Spor 0 Træf, der er blevet afholdt, og vi mødes stadigvæk hver andet år hos hinanden med nye og gode ideer. Ved første træf besøgte vi også et spor 0 anlæg på DTU, som hed Mb 80, ellers afholdt vi resten. På Spor 0 træffet var der virkelig mange, der havde deres modeller med, som var under bygning eller lige var blevet færdige, og den tradition er der stadigvæk, selv om antallet af modeller ikke er så stort mere.

Til sidst vil jeg sige tak til alle der stod mig bi og hjalp mig i denne min første periode som formand for DMJK.

Søren Kronholt

Formand 1992-2000

Steen H. Maymann

Da Søren Kronholt havde trukket sig fra bestyrelsen blev Steen valgt til formand på den ordinære generalforsamling i 1992.

I Steens formandsperiode var et af de større diskussionsemner finansiering af digitaldekodere til de privatejede lokomotiver og motorvogne. Dengang kostede en dekoder fra 400 kr. og opefter. De billigste dekoderne kunne klare en almindelig 12 V motor med et strømforbrug på 0,8 A. Havde en model en større og mere forslugen motor, kunne det af og til bedre betale sig at udskifte motoren til en, der kunne klare sig med en "billig" dekoder, i stedet for at skulle købe en dyrere specialdekoder. Steen slog til lyd for at det var urimeligt, at de der stillede deres trækraft til rådighed for kørsel på anlægget også skulle betale den fulde udgift til dekoderne. Resultatet blev en depositumordning, hvor klubben stillede standarddekoderne til rådighed mod et depositum.



Der skete også en eksponering af klubben i medierne; således var Steen og Finn Zehngraff med ægtefæller med i et show på TV2 i prime time en lørdag aften. Indlægget drejede sig om hvorfor nogle mænd leger med modeltog og hvordan det var at være gift med sådanne mænd. Også i Gyldendals Store danske Encyklopædi kom der et par billeder med fra DMJK.

Jens H. Bondesen

Formand 2000-2004

Søren Kronholt

Efter 5 års pause (1997) kommer jeg igen i bestyrelsen, og denne gang som næstformand. Jeg har måske igen været fremme i skoene med forskellige ting, så derfor var der nogle, der ønskede, at jeg skulle komme tilbage. I 1998 er der 60 års jubilæum, og der skal planlægges en fest. Da vi havde succes ved de andre jubilæer, var det naturligt at tage afsæt i nogenlunde det samme program. En fremvisning af vores anlæg, en togtur og en middag. Festudvalget bestod denne gang af Steen H. Maymann, Stig T. Kaspersen, Poul Lindbjerg, Jørgen Jensen og mig selv. Vi finder hurtigt ud af det skal være noget københavnsk, så hvad er nemmere end at leje et 1.generations S-tog og tage en tur rundt i København og Nordsjælland, og sådan bliver det. Vi kører med S-toget fra København H til Ballerup og derfra over Nørrebro til Hillerød. I Hillerød tog vi med Gribskovbanens nye IC-2 til Gilleleje, hvor der var spisning. Efter frokosten skulle folk selv finde hjem, hvorved man selv kunne planlægge, hvad man ville se i Nordsjælland. Ellers var der åbent hus på Nørrebro og på Godsbanegården.



På Godsbanegården var der gang i den med at prøve digitaldrift, nu med dcc-system fra Lenz. Hos OMJK havde vi ved Spor 0 Træffet i 1994 set, hvordan et

Lenz anlæg virkede, og alle i DMJK syntes at det var en rigtig god ide og det syntes alle de andre spor 0 klubber også. Så i dag har alle spor 0 klubber, der kører to-skinne drift et Lenz digital anlæg. Vi startede med at etablere det på vores anlæg med sideliggende strømskinne, hvor det virkede godt efter en prøvetid i lokale 5 på Godsbanegården. I de år havde vores El-folk travlt med de nye tider.



I 1999 var det kommet frem til, at Nørrebro station skulle brandsikres, og det kom til at betyde at noget af vores lokale skulle tages fra os, nærmere den del, hvor man kunne komme ind på anlægget. Det betød af denne del af anlægget skulle rives ned, og der blev fjernet hele to stationer. Der kom til at gå rigtig mange år inden, at klubben igen kunne komme til at fungere på Nørrebro. Der skulle planlægges og bygges to nye stationer, et stort

arbejde som en lille skare tog sig af.

På klubbens generalforsamling i marts 2000 ændres vedtægterne sådan at generalforsamlingen vælger fire bestyrelsesmedlemmer, der så af deres midte vælger formanden. I den forbindelse bliver jeg så igen formand for klubben

På Godsbanegården er der rigtig gang i den, der er kommet sporvogn i lokale 3, samt rigtig meget landskab, så det ikke længere lignede en tømmerhandel. Lokale 4 er blevet lavet færdig med landskab, og alle nyder at køre på anlægget og klubben har mange besøgende, en god tid var i gang. I lokale 5 er Nykøbing Sj. ved at blive lavet med færghavn og plads til fiskerbåde. Mange flotte huse kommer også til byen, bygget af klubbens kvindelige medlem Merete Nærum-Pedersen, som har virkelig sans for det at bygge huse.

I år 2000 holdt vi en lille fest, for her var det 25 år siden at det første tog kørte mellem Køge og Sdr. Bjerge. Jubilæumstoget var vist det samme, som kørte turen for 25 år siden og jeg ved ikke om det ikke bliver det samme, der skal køre indvielsestog i Albertslund, men der er en god mulighed for det, selv om vi i dag kører 2-skinne drift. For Kaj Juul-Pedersen og Erik Juul-Pedersen var denne dag nok lidt særligt, for det var dem der havde stået fadder til anlægget på Godsbanegården, og så er det altid spændende af se, hvad det er blevet til på 25 år.

I år 2000 begynder også noget helt nyt i DMJK, nemlig det at bygge modulanlæg. Vi havde set i øjnene, at hvis vi skulle have flere medlemmer, måtte vi vise, at der er noget der hedder spor 0, så vi måtte ud i verden, og det kom vi. Morten Engelbrecht var primusmotor for, at vi skulle lave en lille bid af Nærumbanen i 1:45.

Det blev til fire moduler, som var med til Nærumbanens 100 års jubilæum, først i Lyngby Storcenter og derefter på Nærumbanens værksted til den store festdag. Vi regnede ud, at i den tid vi holdt udstillingen, kørte vores små tog 4 gange igennem den virkelige bane, godt gået, og tak for hjælpen til alle medlemmer der deltog.



Modulanlægget har siden været på mange udstillinger på Sjælland, Fyn og Jylland. Men den største tur var dog til Stuttgart i Tyskland sammen med DMJU i 2003, hvor Ib Damm fik lavet en virkelig god tur på ca. 1 uge med næsten alt betalt. For os der deltog, var det lidt af en øjenåbner at se, hvor stor en modelbane udstilling kan være i Tyskland og hvor mange mennesker der deltager. Vi fik også øjnene op for, at hvis vi skal gøre os gældende, skal det, vi deltager med, være af en meget høj standard, for at folk vil kigge på det. Vi der deltog i turen fik en oplevelse for livet, både med hygge blandt medlemmer; men også bare det, at være der. En stor tak skal lyde for et godt samarbejde, og en aktiv deltagelse.

I den tid var der også en del ture til andre klubber og rigtige jernbaner. Det var noget jeg som formand altid har sat højt, for det er her vi holder det personlige venskab vedlige, samt at man får nye venner. Det er også derfor, at jeg har været fadder til Spor0.dk, for så kunne alle klubberne være sammen på udstillinger og hjælpe hinanden med vores hjemmeside, samt fortælle om hvad spor 0 er og hvad der sker i spor 0 klubberne. Se på hjemmesiden www.Spor0.dk



Livet går sin gang på Godsbanegården i de år, vi holder spor 0 Træf i år 2002. Anlægget bliver mere og mere færdigt, vi har rigtig mange besøgende, måske nogen gange for mange; men vi er stolte af, at vise vores anlæg frem, og alle gør en stor indsats for at det går så godt. I bestyrelsen var vi begyndt at holde møder, hvor vi prøvede hinandens køkkener, et godt samarbejde kørte bare. Tak til Jer i de bestyrelser jeg har været.

I 2004 kommer der mørke skyer over klubben på Godsbanegården. Der får vi at vide, at Godsbanegården skal rives ned, og at der skal bygges et Rigsarkiv på grunden. I første omgang ser det ud til at vi måske kan få lov at beholde nogle af vores lokaler. Men efter mange møder med DSB kan vi se, at vi ikke kan blive boende på Godsbanegården, og alt skal væk. For mig selv som har gået og arbejdet på anlægget i 25 år var det bare ikke til at bære og jeg går i sort. Jeg tror, at alle andre medlemmer havde det ligesom mig selv. Det var SURT, SURT, SURT, og en god tid var ved at være slut.

Jeg personlig havde svært ved at se, at jeg havde kraft og energi til at kunne få et nyt anlæg op at stå, og så syntes jeg, at der skulle yngre kræfter til med nye ideer. Jeg stoppede som formand og i bestyrelsen i 2004.

I alle de år jeg har været i klubben har der været noget der hed: Nyhedsbladet, og jeg har altid glædet mig til at læse nyt fra klubben eller andre gode historier i bladet. Jeg vil sige en særlig tak til de to, som har hjulpet mig i min tid som formand, nemlig Jørgen Jensen og Jens H Bondesen for deres kamp for at få hele bladet på plads til tiden.

Jeg vil også sige mange tak til alle, der har gjort det rart og hyggeligt for mig i de år som formand, samt tak for det gode samarbejde i de forskellige bestyrelser. Jeg vil ønske alt godt for klubben i de næste mange år.

Formand 2004-2010

Richard Storgaard

Første besøg i DMJK ca. 1975. Medlem fra 1985. Formand fra 2004 til 2010

Jeg er ikke den bedste til at formulere mig på skrift, men vil her prøve at skrive lidt om min tid i DMJK. Jeg vil nævne nogle personer, der har betydet en del for mig og klubben, men kan ikke nævne alle, for da jeg er kommet i klubben i mange år, er der mange personer og minder. Jeg vil starte med lidt om mine minder fra et tidligere medlems (og senere formand) periode; min far Svend-Aage Reusch-Storgaard, som af gode grunde ikke selv kan skrive et indlæg.

Min far var ikke længe i klubben før han kom i bestyrelsen og blev der i mange år, han blev også en del af DMJU og Jernbanens venner.

Hvad jeg husker og har fået fortalt fra den tid: Da DMJK have fået lokaler på godsbanegården var der et stort arbejde med at få dem klargjort til et model anlæg. Efter nogle år var der klar til at blive sat borde op, men det var nogle hårde beton vægge og der var gået nogle boremaskiner til. En mere professionel løsning ønskedes, den hjalp min onkel med, da han var murer. Han lånte en borehammer på arbejdet, og var derefter i nogle år med til at bygge borde op, han stoppede derefter og fik andet at bruge sin fritid på. Men min far fortsatte, og under denne opbygning var jeg med i klubben sammen med min fætter nogle gange, dette har jeg kun fået fortalt, men kan ikke selv huske det.

Da jeg blev noget ældre, fik jeg en gang i mellem lov at komme med tirsdag aften. Jeg husker, at min kammerat Jimmy og jeg havde lavet en større H0 bane hjemme i kælderen, noget med et bordtennis bord og nogle store plader langs væggen, det hyggede vi os med i længere tid. En tirsdag kørte jeg med min favorit maskine, en brun MY, da min far spurgte, om jeg ville med i klubben; det var køreaften, og det ville jeg godt. Den aften kom jeg til at køre cab (med overvågning på), og en aften var med Flemming Lunds brune MY, nej, hvor den kørte godt og fulgte sporet rigtig. Da jeg dagen efter kørte med min H0 MY igen, var det ikke rigtig det samme, jeg var nu faldet for spor 0.

Jeg kan også huske, hvordan Nyhedsbladet blev "produceret" i vores kælder, det var på en duplikator, som vi med håndkraft drejede rundt og fik trykt som løslade, der derpå blev lagt rundt på et stort bord. Nu begyndt samlingen hvor vi gik rundt om bordet og samlede blade og til sidst hæftede det, derefter blev det lagt i kuverter og sammen fugtede vi frimærker; sådan lavede man nyhedsblad i gamle dage. I dag er det noget nemmere og for de medlemmer, der har valgt at få det elektronisk, sparer de klubbens frivillige arbejdskraft samt porto (så får du det ikke elektronisk, så tilmeld dig)

Da jeg blev lidt ældre var jeg ofte med i klubben og en aften spurgte Beyer, om jeg ikke vil hjælpe med at bygge en lille station op (Nyborg). Det lykkedes ham, at fange min interesse og jeg lærte at trække kabler og lodde, og nu spurgte jeg hver

tirsdag, om jeg måtte komme med i klubben. Beyer var god til at "opfinde" løsninger med hvad man nu havde ved hånden. Jeg husker specielt en englænder, som Beyer selv havde lavet motor til. Vi (mest Beyer) lavede den lille endestation til den dobbeltsporede strækning fra Nykøbing til lokale 2, der hvor Helsingør skulle ligge, men den del af anlægget blev aldrig til noget.



I årene derefter var der mange ture til Godsbanegården og enkelte ture til Nørrebro, min far var blevet formand og tog blev mere og mere en del af mit liv, der gik ikke en ferie uden vi lige skulle besøge en bane, klub eller et jernbane museum i Danmark og udlandet. En "familie tur" (med deltagelse af Jens Bondesen), som jeg husker lidt fra (1977) gik til Göteborg og videre til Aalborg til generalforsamling i DMJU, og så et par dage i Hirtshals. Det sidste sted var ren ferie. Vi boede på et hotel ud til vandet, og en dag gik jeg en tur med Jens og min far. Det var let tåget, det lykkedes mig at komme tæt på tågehornet og pludselig startede det, sikken jeg kunne hoppe og løbe.

Et andet arrangement, jeg også husker, var DMJKs 40 års jubilæum. Til dette blev vores hjem brugt som base for planlægning og information, så der var megen aktivitet. Det år blev der lavet en platte med et billede af en F-maskine som stod på min mors hånd. Da fotoet, der skulle bruges til motivet på platten, skulle tages med Poppels F-maskine var han meget nervøs for sin F maskine, så der blev lagt mange puder under, men til sidst kom der en flot platte ud af det. Min mor fungerede som information, når folk ringede for at høre om togtider til arrangementet, til sidst kunne hun næsten hele DSB køreplanen for de dage. På selve jubilæumsudflugten lykkedes det min far og jeg at komme for sent til toget

efter frokosten. Jeg fik løbet toget op, men måtte ikke hoppe om bord, da det var for farligt. Min søster og mor var stået af, da vi ikke var kommet til afgang. Sammen blev vi af en fotograf kørt til næste station, og da toget kørte ind, hang næsten alle ud af vinduet og tog billeder af os, men min far havde lige set en vogn på den anden side, han ville have nogle foto af, så han var der ikke, da toget ankom til stationen, sådan nåede vi alle toget.



Efter nogle år kom der nogle andre unge. Mads, Klaus og jeg, men ingen af os måtte blive medlemmer. Ifølge DMJKs regler skulle man være 16, mener jeg, så bestyrelsen kunne ikke umiddelbart optage os, men på et bestyrelsesmøde blev det vedtaget, at vi fik lov til at melde os ind. Jeg kan huske, at under mødet gik min far ud af stuen, da han ikke ønskede at være en del af beslutningen, da jeg var den ene af de, der fik lov at være medlem.

Det var en sjov tid, vi unge skulle erhverve et kørekort for at kunne betjene anlægget på Godsbanegården. Det ville tage noget i stil med 5 år for at kunne få lov at betjene krydsningsstationen Sdr. Bjerge. Så efter nogle skoleture blev kravet fjernet igen, da vi unge kendte stationerne bedre end nogle af de ældre medlemmer.

I 1987 gik min far bort og klubben stod uden formand, det var en hård tid for mig, men jeg fortsatte med at komme i klubben og var heldig at få kørelejlighed dertil. Det var nok med til at holde mig i klubben. Jeg tror aldrig, jeg har fået sagt tak til det store opbud, der var ved min fars begravelse, selv jernbanevenner fra Jylland var dukket op. Det glæder mig, når jeg tænker tilbage, at så mange kom for at sige et sidste farvel, dengang var der et stort sammenhold mellem os jernbaneinteresserede



Ungdomsårene startede for mig, men jeg var stadig en fast del af klubaftenerne i DMJK samt på vores udflugter, som nogle af os fik lavet om til små fester. Det kan de interesserede jo læse om i Nyhedsbladet eller andre klubblade, der kan lånes i vores bibliotek. Jeg kan huske, at jeg en gang kom på forsiden af Tog60 liggende og sove (tænk hvad jeg kunne have opnået i vågen tilstand).

Nu er jeg så nået til 2004. På det tidspunkt var Godsbanegården truet af lukning, fordi Godsbanegården var blevet solgt og dele af bygningen skulle nedrives. Jeg kan huske jeg kørte i Helsingør en torsdag, da Klaus Kongsted ringede og fortalte, at på et bestyrelses møde havde formanden (Søren Kronholt) valgt at trække sig ved næste generalforsamling, og bestyrelsen kiggede efter en, der kunne styre klubben igennem den kommende svære tid og finde nye lokaler. Vi talte lidt frem og tilbage, og til sidst jokkede jeg i det ved at sige, at kunne der ikke findes andre, vil jeg da gerne hjælpe. Samtalen sluttede, men jeg tror der gik 10 min, så ringede Klaus op igen og sagde "mener du hvad du sagde". Efter lige at have forhørt mig hvad det var han mente, sagde jeg ja til at stille op som formand til generalforsamlingen (egentlig stiller man op til bestyrelsen og derefter fordeles posterne, men i dette tilfælde var posterne fordelt på forhånd).

Til næste generalforsamling blev jeg valgt, den første tid var nem, jeg havde gode bestyrelse kollegaer, der fik starten til at gå godt.

Et af mine første indlæg i Nyhedsbladet var dårlig nyt. Som planen lå, kom vi til at miste lokale 4 & 5 på Godsbanegården, de resterende lokaler kunne vi beholde, men vi ville ikke kunne få adgang til dem, mens der blev bygget, og værre: Vi

kunne ikke være sikre på, at de kunne holdes tørre og sikre under byggeriet. Så en anden løsning skulle findes, måske kun til opbevaring mens byggeriet stod på, eller måske noget nyt. Vi havde dog en tidsfrist til april 2005, som det så ud på det tidspunkt.



Derefter kom en af de få ekstraordinære generalforsamlinger, der har været i klubbens nyere historie, ikke noget med lokaler, men om vi skulle gå over til 2 skinnedrift på det nye anlæg, og det blev vedtaget. Vores lokaleønsker blev vendt med alle, selv julemanden fik et brev via Nyhedsbladet nr. 5-2004.

2005: Det hårde arbejde med at finde lokaler var ikke nemt, vi fik mange muligheder, men de var alle for små eller dyre. Så en dag kom Vøgg men en kontakt, der måske var en mulighed. Det var en Lars fra Danby, og efter nogle samtaler forstod han, hvad vi havde af problemer, og at det hastede med en løsning. Vi fandt et par af deres ejendomme og udvalgte en, der så rigtig god ud. Der blev lave en besigtigelse af stedet, hvor jeg havde flere medlemmer med, hver med deres eget ekspert område, som kunne vejlede mig. Vi fandt en løsning, der kunne bruges og så startede forhandlingerne om en kontrakt, hvor jeg må sige i dag, at den faldt rigtig godt ud til vores side. Lars fra Danby skal have en rigtig stor tak for at strække sig så langt for klubben.

I maj blev kontrakten færdigforhandlet og nu skulle den fremlægges for klubbens medlemmer. Så blev det bestyrelsen tur til at indkalde til ekstraordinær

generalforsamling (tror jeg er den formand, der har haft flest ekstraordinære generalforsamlinger på så kort tid) med det formål at godkende de nye lokaler og kontrakten.

Generalforsamlingen blev den 5. juli 2005 og som I jo nok ved blev det et ja til kontrakten, en rigtig god dag, og efter længere tids usikkerhed kunne der nu ses muligheder for klubbens fremtid.



Den 20. september 2005 var den første klubaften i de nye lokaler, vi har ikke fået en opsigelse fra Godsbanegården, så nu har klubben 3 lokaliteter. Arbejdet i Albertslund går godt og hurtig frem, der er mange, der lægger et hårdt arbejde i indretningen af lokalerne, dejligt at vi kan løfte i flok. 2006 gik rolig frem, og der var ikke de store problemer. Albertslund er ved at være klar til at modtage ting fra Godsbanegården og vi kunne i ro lave en plan for nedtagning.

Men så kom september og et brev fra DSB om, at vi har 9 dage til at tømme lokalerne, og så hjælper lange stille planer og forsigtighed ikke meget. Men alle, der havde mulighed for det, mødte op og i næste øjeblik var der mennesker overalt i lokalerne, alle arbejdede hårdt med nedpakning af alt løst. Da det var fjernet, var det i gang med anlægget. Jeg stod nu, få timer efter modtagelse af brevet, med en stor sav og var ved at skære Godsbanegården op i stykker, så vi kunne flytte. Utroligt at vi klarede det, en rigtig stor tak til alle der hjalp de dage. Nej, hvor fylder

Godsbanegården meget i Albertslund, der var fyldt op alle vegne, godt vi nåede at få lokalerne i Albertslund færdige.

2007: Vi får sat vægge op i Albertslund og nu begynder tankerne om, hvordan vores kommende anlæg skal se ud at udvikle sig. Vi nedsatte en arbejdsgruppe, der kom mange ideer op, på et tidspunkt blev der også foreslået, at vi bare skulle have moduler. Men i dag er jeg glad for, at det blev fejlet af bordet og at vi besluttede at bygge et rigtigt anlæg, som selvfølgelig skulle kunne flyttes hvis uheldet skulle være ude.

2008: DMJK blev 70 år og i den anledning valgte vi at holde et lille arrangement, det skulle ikke være det store, bare en hygge dag, og det blev det.

I lokalerne blev der mest bygget på moduler og lavet indretning, sporudvalget arbejdede stadig, dog havde nogle havde meldt sig ud af gruppen

2009: Nu er der kommet et par forslag til sporplan på det nye anlæg og et nyere medlem Per Møller Nielsens forslag blev valgt. Det blev dejligt, at komme i gang med et anlæg, jeg husker, jeg fik printet den ene station i 1:1 tegning, som vi lagde på gulvet og for at se, hvordan det kom til at se ud.

Men for mig personligt var det nogle private ting jeg kom til at tænke mere på, da min søster blev alvorlig syg, og jeg begyndte at blive irriteret over mail fra medlemmer, der ikke kunne lide den fælles beslutning, men lige ville prøve at ændre på den, eller have deres ide igennem

I 2010 var jeg på en tur i JMJK, der efter min mening næsten altid har holdt en hyggelig og fælles ånd om deres anlæg, og samme dag havde jeg igen fået en mail fra et medlem, der lige vil foreslå noget bedre. Det fik tankerne i gang om min opgave som formand. Opgaven var at få klubben igennem den hårde tid med nye lokaler og flytning. Det var nu overstået og en sporplan var også vedtaget, og den aften besluttede jeg mig for at trække mig som formand.

På det tidspunkt ser jeg mig ikke som den, der skal drive en klub, hvor det kun er "små" beslutninger, der skal tages og nogle altid vil ændre dem. Hvis alle havde holdt sig til de demokratiske spilleregler og gemt deres forslag til Albertslundmøder og generalforsamlinger, var jeg nok blevet ved nogle år mere. Men jeg er i dag glad for, at jeg ikke længere er formand, men må også melde, at jeg ikke vil udelukke, at jeg om mange år vil tage en tur til, men så skal jeg have nogle visioner, som jeg ikke har i dag.

Et godt råd til den nuværende bestyrelse, stå fast på det, der bliver vedtaget, ellers vil alle køre om hjørner med jer, og til alle andre: Husk, at det er ikke lige nemt at være i bestyrelsen, nogle dage er man nødt til at tage en beslutning, der gør et medlem sur eller ked af det, og det er der ingen, der kan lide. Giv dem opbakning og arbejdsrum, gem dine bedre forslag til Albertslundmødet eller generalforsamlingen

Richard Storgaard

Formand 2010-?

Jan Bertelsen

Allerede inden generalforsamlingen i 2010 havde Richard meddelt, at han ikke genopstillede som formand for DMJK. Undertegnede havde da i nogle år været næstformand og havde på de seneste 2 generalforsamlinger haft fornøjelsen af at skulle aflægge formandsberetningen, idet Richard var arbejdsramt, så det kom ikke som nogen overraskelse, at han trådte ud af bestyrelsen. På ovennævnte generalforsamling forelå der en kort afskedsberetning fra Richard (han var ikke selv til stede), hvor han gav udtryk for en del frustration over det generelt ikke særligt høje aktivitetsniveau i klubben. Det var så også et af de emner, som jeg i min næstformandsberetning var inde over, idet fremdriften med at bygge det nye anlæg ikke stod i rimeligt forhold til antallet af medlemmer og de ressourcer vi som klub besad.

Men det var en svær tid for DMJK. Vi var blevet smidt ud fra Godsbanegården i 2007 og i de første år i Albertslund følte de aktive af klubbens medlemmer sig nok mere som bygningshåndværkere end som modelbyggere, idet der var voldsomt meget arbejde, der skulle lægges i de nye lokaler før vi kunne begynde at bygge et anlæg. Men i løbet af 2009, var der dog kommet så meget gang i projekteringen, at vi havde et overordnet design af sporforløbet og i løbet af sommeren blev der bygget borde til det, der nu er blevet til Køge station og de første spor blev lagt. Så nu var der håb forude.



På den måde var det et godt tidspunkt at overtage formandsposten, nu var vi endelig kommet i gang med at bygge det nye anlæg og nogle kunne måske endda forestille sig, hvordan det ville komme til at se ud når det var færdigt. Godt nok var der en del løse ender at forholde sig til, hvem husker ikke den store skinesømsdiskussion, som optog det meste af 2010 og 2011, da det gik op for os, at vi dels ikke kunne få firkantede skinesøm længere og at de runde søm vi kunne få havde et hoved, der var for stort til vore skinnerbygningsværktøjer og skinnerprofil. Nå, men

problemer er til for at løses og i dag er der blevet klippet en stump af titusindvis af skinnesøm, uden at verden er gået under af den grund. Sporplanen var heller ikke mere endelig end at den er blevet udfordret på adskillige Albertslundmøder, og er løbende justeret undervejs og der kommer sikkert flere justeringer inden anlægget er færdigt.



Det store mål i 2010 var at få gjort Køge færdig til Spor0 træf d 13. november, hvor DMJK var vært. Det faste anlæg skulle så kobles sammen med modulanlægget, så vi kunne køre indvielsestoget til Køge til Spor0 træffet. Det lykkedes, men også kun lige til øllet. Der blev arbejdet rigtigt meget i weekenderne og i tiden op til træffet, for at det kunne blive klart og det gik måske lige hurtigt nok – efterfølgende har der være en del el-arbejde, der skulle laves om og kabeltrækket neden under Køge er ikke kønt at se på. Der var så heller ikke lige nogen, der tænkte på, at det også skulle dokumenteres, hvad der var lavet rent elektrisk, så der er efterfølgende kastet rigtig mange timer i at finde ud af, hvad det egentlig var der blev lavet. Moralen her må være at i forhold til at skulle lave det efterfølgende, så er det en forsvindende lille arbejdsindsats, der skal til for at dokumentere i takt med at ledningerne trækkes. Spor0 træffet var i øvrigt en stor succes, med mange gæster fra nær og fjern.

Efter kraftanstrengelsen op til Spor0 træffet indtrådte der forståeligt nok en stilstandsperiode i klubben – dog blev der i periode kørt mere med anlægget end tidligere i Albertslund – der var nok en del køreabstinsener, der lige skulle kureres. Den videre udbygning af anlægget mod Østerport var en større mundfuld. Østerport er den helt store station på anlægget og den 40 meter lange strækning fra Køge dertil skulle endog være dobbeltsporet. For så yderligere at komplicere opbygningen blev vi enige om, at der skulle være en skjult opstillingsbanegård

(Helgoland) under Østerports godsside – det nødvendiggjorde at der blev bygget en dobbeltspiral nedenunder den dobbeltsporede hovedstrækning for at overvinde de ca. 40 cm højdeforskel der var. Men der var jo ikke andet at gøre end at klø på, så først blev der bygget borde til selve Østerport, dernæst understellet til godssiden, så den skjulte opstillingsbanegård kunne bygges først. Så blev der arbejdet på spiralen samtidig med at de første spor på Østerport kunne lægges. Så der var rigeligt at se til i 2011, hvor målene på generalforsamlingen blev sat til at gøre el-arbejdet på Køge færdigt, få lagt spor på Helgoland og få bygget understellet til hovedstrækningen.



Anlægsarbejdet fortsatte selvfølgelig i 2012. Nu var målet at få hovedstrækningen gjort farbar inden fødselsdagen, så indvielsestoget kunne køres på dagen. Samtidig skulle der også etableres en eller anden form for betjeningspult og også gerne et sikringsanlæg på Køge, idet alle sporskifterne var håndomlagte og signalerne ikke-eksisterende. Det var for længe siden besluttet at sikringsanlægget skulle være digitalt styret – det ville være hurtigere at opbygge end traditionelt relæsikringsanlæg, men også en hel del dyrere, idet mange af komponenterne skulle indkøbes, i modsætning til relæerne, som var lagervarer, endog i store mængder. Det var også et område, hvor vi i klubben havde meget lidt praktisk erfaring, hvilket skabte en del udfordringer undervejs mht. til brug og valg af komponenter, specielt havde vi megen sjov ud af at få de gamle 24V sporskiftedrev fra Godsbanegården til at fungere godt sammen med et 12V digitalt anlæg. Men det lykkedes dog at få i hvert fald så meget til at virke at vi kunne se at det var muligt, om end sikringsanlægget langtfra er klart til jubilæet, men formentlig vil være det nogle år før et tilsvarende relæsikringsanlæg kunne have stået færdigt.

Klubbens økonomi har heldigvis været god i perioden. Dels havde vi sparet en del penge op de sidste år på Godsbanegården, hvor der ikke var de store

anlægsudgifter og dels har medlemmerne accepteret indtil flere kontingentforhøjelser de senere år. Det har bevirket, at vi ikke har haft begrænsninger i byggeaktiviteterne på den økonomiske side og at vi til en vis grad har valgt at købe de dele, som vi har kunnet få færdige (specielt digitalt udstyr til styring) og i stedet anvende vore ressourcer på de områder, hvor vi har fået mest nytte af dem. Et væsentligt bidrag til klubbens positive økonomi har været de årlige bogauktioner, der hvert år har indbragt et pænt beløb til den altid sultne klubkasse. Disse har primært været mulige fordi så mange medlemmer, ved arv eller gave, har beriget klubbens bibliotek med bøger og tidsskrifter, hvoraf vi har solgt dubletterne fra.



Det rullende materiel er efter beslutningen om at overgå til 2-skinne drift i Albertslund en stor udfordring. Ombygningen af dette med isolerede hjul mm. er en stor opgave, og specielt for det klubejede materiel er størstedelen ikke ombygget. Det er en stor opgave og med mindre der melder sig nogle kyndige modelbyggere til at gå i lag med opgaven, så bliver det, specielt på

personvognssiden, svært at køre nogle fornuftige tog. Nu har der indtil nu heller ikke været så meget at køre på, så forhåbentlig giver indvielsen af den nye hovedstrækning flere blod på tanden til at gå i gang.

Anlægget på Nørrebro har, som vanligt, levet sit eget stille liv i perioden. Der har været den sædvanlige trofaste skare, der er mødtes på klubaftenerne, har bygget lidt og deltaget i køreaftenerne og på den måde sikret, at der stadig er liv i lokalerne og et funktionsdygtigt anlæg. Nørrebro var håndværkerramt det meste af 2010 pga. installation af rejsekortet på stationen. Samtidig havde vi også en længere diskussion med DSB, som ønskede at forhøje vor husleje klækkeligt. Det fik en aktiv bestyrelse heldigvis afværget vha. et antal henvendelser til DSB, som til sidst bevirkede, at DSB frafaldt sit krav om en højere husleje, noget som ville have ramt klubbens økonomi hårdt. Anlægget på Nørrebro er, så vidt vi ved, den ældste fungerende modeljernbane i Europa og som sådan et stykke kulturarv af en vis værdi, i hvert fald for modeljernbaneinteresserede. Vi undersøgte derfor om det var muligt at få anlægget fredet – selve Nørrebro station er jo som bekendt fredet – for på den måde at opnå en vis beskyttelse (og måske også økonomisk hjælp til en evt. forhøjet husleje), men lovgivningen hjemler desværre ikke mulighed for at

kunne frede en modeljernbane. Dette er dog noget som fremtidige bestyrelser bør holde øje med.

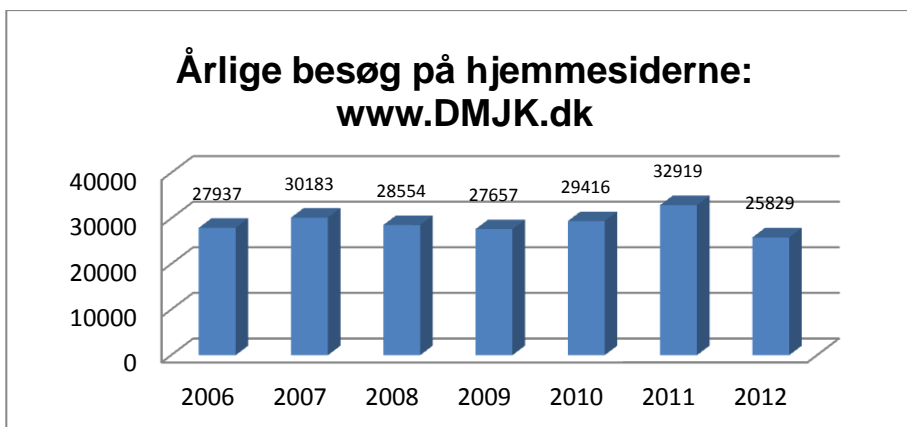
På den sociale side er der, udover klubaftenerne i Albertslund, også klubbens udflugter. Der har i årenes løb være 2-3 årligt til forskellige mål, andre modeljernbaneklubber, private anlæg og traveture ad nedlagte jernbanestrækninger, hver gang med et deltagerantal på 5-15 medlemmer. DMJK viser også flaget på DMJU's årlige udstillinger, hvor vi deltager i Spor0.dk regi, som primus motor i det østlige og som deltager i de vestlige. Derudover har vi deltaget i div. større og mindre arrangementer i det omfang ressourcerne har tilladt det, primært med det formål at få udbredt kendskabet til klubben og måske få nogle nye medlemmer.

Netop medlemsantallet er vor akilleshæl. Det er ikke nogen hemmelighed at interessen for modeljernbane i 2013 ikke er den samme som den var i 1938. Medlemstallet er svagt vigende, gennemsnitalderen på medlemmerne er stigende og der er desværre hvert år nogle medlemmer, der afgår ved døden. På langt sigt er dette ikke holdbart, men indtil videre er der ikke nogen der har fundet nogen patentløsning på dette problem, som vist er fælles for de fleste modeljernbaneklubber i landet. Der er dog i skrivende stund ikke grund til bekymring og lur mig, om der ikke også kommer en 100 års fødselsdag for DMJK.

Jan Bertelsen

www.DMJK.dk

DMJK er selvfølgelig repræsenteret på nettet og vor gode webmaster sørger for friske opdateringer, specielt er der næsten en ugentlig opdatering med den seneste udvikling i Albertslund. DMJK.dk er også pænt besøgt med over 70 unikke besøgende dagligt og besøgstallet har ligget nogenlunde konstant i de år, hvorfra vi har kunnet få statistikdata:



Jan Bertelsen / Vøgg Parsig

Fotoarkivets historie

Fotoarkivet startede sin virksomhed 1963. Første omtale er i klubbens daværende medlemsblad "Signalposten", hvor der under årets generalforsamling nævnes, at de første tilbudsliste var udsendt, og at samlingen var beriget med Poul Erik Clausens samling, og en hel del af James Steffensens negativer.

Clausens billeder var overdraget klubben af Clausens enke. Clausen var sovet ind i efteråret 1959 efter en opslidende MOROP kongres.

I løbet af 1963 kommer arkivets drift i faste rammer med girokonto og prøvemapper til gennemsyn. Prøvemapperne har vi endnu og de kan beses sammen med mange andre mapper i biblioteket. Erik V Pedersen er fotoarkivar fra begyndelsen og stiller også sine egne negativer til rådighed for arkivet.

I disse år, 1962-65, diskuteres det livligt i klubben om man også skal drive veteranbane. Nogle få køretøjer indkøbes og ved generalforsamlingen ved klubbens 25 års jubilæum oprettes Jernbanehistorisk Selskab som skal være klubbens ansigt udadtil ved fx indsamling af historisk materiale.

I samarbejde med Teknisk Museum overtager JS en del arkivalier fra privatbaner og en samling af negativer i stort format som stammer fra 6. brokontor hos DSB i Århus. Samlingen kaldes populært 'beton-arkivet' på grund af de mange billeder af armeret beton under støbning. Blandt andet er Vejle stations ombygning dokumenteret i over 100 billeder 1931-34.

Indtil Steffensens død i 1988 modtog vi ikke større samlinger. En trækasse, ca 40x40x40 cm, som indeholdt tidsskriftet "Modeljernbanens" aftryk fik vi dog omkring 1985. Hovedparten er fra DSB's presstjeneste og nogle få optagelser til artikler offentliggjort i bladet.

Erik V Pedersen overdrager opgaven med arkivet til Kim Bentsen og Erik Hjelme i 1980. Arkivet går ind i en meget stille periode med næsten intet salg og den fortsætter under Erik Hjelmes ledelse indtil der i 1987 sker endnu et chefskifte til den nuværende Søren Monies.

Steffensens 24x36 storformat-negativer var endnu ikke computer-registreret, ligesom den første registrering af Clausens negativer var lidt mangelfuld. Registreringen skete nu for fuld kraft og samtidigt fik vi betonarkivet hjem til arkivet, det havde ligget hos den første arkivar siden modtagelsen. Vores tidligere formand, Poul Adamsen, gik bort i 1991 og efterlod os med familiens velvilje sin negativ- og dias-samling. Desværre havde Adamsen ikke ført nogen notater som kunne gøre registreringen nemmere af den i øvrigt meget værdifulde samling af især dampbilleder.

Adamsen havde også korresponderet ivrigt med dampentusiaster og byttet sig til en mængde aftryk som i dag kan ses i biblioteket.

Via Hans Gerner Christiansen, Odense, fik vi lejlighed til at bytte os til Hans de Herders danske billeder. De Herder var James Steffensens gode ven og partner i den oprydning som DSB hjalp de hollandske statsbaner med efter den tyske

'rydning' af alt teknisk materiel i krigens sidste måneder. De havde også taget eller ødelagt sikringsanlæg i stor stil, og her kom Steffensen ind i billedet.

De Herder besøgte James mindst en gang om året i mange år og billederne han tog er i dag en vigtig historisk samling. De Herder fik Steffensens Hollandske negativer og dias, som vi kopierede inden afsendelsen.

I midten af halvfemserne arvede vi en lidt speciel samling som var optaget over en relativt kort periode midt i halvfjerdserne af en ung aspirerende skuespiller, Jan Gustavsen, som interesserede sig for mere end de sædvanlige jernbanemotiver. Således har vi også en samling farvedias som viser de mennesker som drev og kørte med de danske jernbaner. Kun meget få strækninger nåede den unge mand ikke at besøge.

Ib Svendsen forærede os sine negativer som var optaget mest til understøttelse for modelbygning omkring 2001, ligesom tidligere formand Svend Storgaards ret store samling kom til arkivet omkring 2006. Svends samling er blandt andet interessant fordi han deltog i stort set alle klubbens udflugter, noget vi ikke havde nogen billeder af før.

I dag sælger arkivet ikke billeder til tredjemand længere. Vi hjælper med illustrationer til bøger, artikler, visse specialprojekter (historisk forskning) og naturligvis modelbygning til klubbens medlemmer.

Søren Monies

Nyhedsbladets redaktør 1983-1989

Olaf Hermansen

Jeg meldte mig ind i klubben 1981. Jeg hyggede mig godt, hjalp til i biblioteket, lavede kaffe, snakkede med medlemmer og gæster, og var der næsten hver tirsdag. I 1983 spurgte formand Svend mig, om jeg ville redigere bladet og det sagde jeg ja til. Min baggrund var at jeg tidligere havde lavet skoleblad og redigeret et motorklubblad. Da jeg også kom med i DMJUs bestyrelse følte jeg virkelig, at jeg havde styr på det.

Nu skal redaktøren jo ikke nødvendigvis skrive hele bladet, men heldigvis kom der mange indlæg. Nogle var håndskrevne og svært læselige, så dem tydede jeg og renskrev på maskine. Var der foto vedlagt, skrev jeg en billedtekst, klippede den ud og tapede den fast under fotoet. Når siderne var klar og i sideorden med foto, lagde jeg dem i en kuvert og gav dem til Jørgen Jensen, der jævnligt besøgte trykkeren. Ja i dag vil man sige at det var en primitiv måde det blev lavet på dengang, men det fungerede udmærket.

I 1989 havde jeg fået mere travlt med arbejde og familie, og mine tirsdags besøg i klubben blev sjældnere, så jeg valgte at stoppe som redaktør, og Jørgen ville gerne tage over. Det var nu en hyggelig tid.

Olaf Hermansen

Ene kvinde i klubben

Merete Nærum-Pedersen

Hvorfra min interesse for modeltog stammer ved jeg ikke. Allerede som 4 årig var mit ønske til jul et tog. Jeg har bygget modelhuse det meste af min barndom.

Da jeg blev alene med mine børn tog jeg interessen op igen, og da jeg savnede nogen at udveksle erfaringer med, søgte jeg efter en modeljernbaneklub.

I foråret 1998 så jeg en udsendelse om DMJK. Formanden fortalte medens der kørte et tog forbi i baggrunden. Han blev spurgt om der var nogen kvinder i klubben. Svaret var, at det var der ikke og det kom der heller aldrig. Min øjeblikkelige reaktion: Det skal blive løgn!

Et par uger efter besøgte jeg Godsbanegården for første gang. Steen Maymann, som ikke ligefrem havde været imødekommende, da jeg ringede til ham, havde overladt til Søren Sørensen at vise mig rundt. Rundt omkring blev der arbejdet med forskellige opgaver. Det var en almindelig byggedag, ikke en køredag, hvilket jeg selv havde valgt.



Efter at have været i klubben nogle gange og mest været tilskuer til andres arbejde overvejede jeg hvad jeg kunne gøre for at vise at jeg mente det alvorligt. Jeg

besluttede at bygge et hus, det havde jeg jo prøvet før. Jeg bad Steen om en byggegrund og efter lidt snak med Bo Lilliedal om hustype m.m. gik jeg hjem og byggede. Man blev overrasket, da der stod et nyt hus på bordet i lokale 5.

Det blev til flere huse, men vigtigst for mig var at jeg nu følte mig accepteret i klubben.

Et af de første huse, som var inspireret af et hus på hjørnet af Fredensgade og Ryesgade, blev hurtigt døbt "selvmordshuset". Man var lidt usikker på min reaktion. I virkeligheden blev jeg lidt stolt af det, jeg havde åbenbart ramt det trøstesløse miljø omkring det rigtige hus ret godt.

Det er blevet til mange huse i årenes løb. Inden vi forlod Godsbanegården havde jeg bygget over 40 huse og var også med til at lave landskab og moduler.

Jeg må indrømme at jeg ikke har været med til indretning af lokalerne i Albertslund. Store gipsplader og maling af loft i 4 m højde var ikke lige mig.

Denne periode brugte jeg til stedet til at være med i Projekt Modeljernbane på Teknisk Museum. Også der skulle der bygges huse, dog i 1:87. Som noget for mig nyt for mig, blev de bygget efter originaltegninger.

Albertslund er langt væk, men der er længere til Helsingør, så da de andre var kommet så langt at der begyndte at være lettere arbejde, begyndte jeg at komme derude.

Efter nogen tid var der lavet et par sporplaner og vi begyndte at lave borde til det nye modeljernbane anlæg. Nu skulle der samles skinnerammer. Ikke det mest spændende arbejde, men det skulle jo gøres. På et tidspunkt blev jeg træt af det og sluttede mig til Stig Christensen og Bo Lilliedal, der godt ville lære mig at lægge spor.

Det varede ikke længe inden vi manglede sporrammer og en ide opstod. Kunne man trække svellerne, som var forsynet med skinnesøm, ind på 2 løse skinnestrengene og derefter rette sporet til og lime det på underlaget. Det måtte prøves. Vi fandt hurtigt ud af at vi havde brug for et land til at rette skinnerne ind efter og vi lavede en kam, der blev lige langt mellem svellerne. Med lidt øvelse viste det sig at det ikke bare kunne lade sig gøre, men også at det gik hurtigere end at lægge en serie færdige sporrammer. I gå aftes kunne vi så lave den sidste samling, så der nu kan køres på et spor fra Østerport til Køge.

Jeg vil benytte lejligheden til at sige et stort tak for de rare mennesker, der tirsdag efter tirsdag har kørt mig til toget eller bussen, når vi tog hjem om aftenen. Uden dem ved jeg ikke om jeg var blevet ved at komme i klubben. Tak for at I er så rare.

Merete Nærum-Pedersen

