



**JERNBANEHISTORISK
SELSKAB**

**DANSK MODEL
JERNBANE KLUB**

1938 40 1978

25. marts

FESTSKRIFT

udgivet i anledning
af foreningens 40 års
fødselsdag

Fremstillet af
SIGNALPOSTEN
ansv. red. P. Adamsen

Hftet reproduceret af BARGHOLZ offset, Grundtvigsvej 10 A, 2000 F.
Trykt af LANTOW & Co., Lergravsvej 63, 2300 S.
Ekspedition: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.
ENKELTE EKSEMPLARER SÆLGES I LØSSALG for kr. 12,-.

FORORD

Jernbaner har lige siden deres Fremkomst for ca. 150 Aar siden virket spændende paa baade unge og gamle. De mest interesserede er gaaet op i at efterligne Banernes forskellige Typer og Funktioner, og de fleste er henvist til at dyrke denne Interesse "en miniature". Det er ganske naturligt, at Personer med fælles Interesse slutter sig sammen i Klubber, som muliggør bedre Anlæg og Modeller, end den enkelte i Almindelighed selv formaar at tilvejebringe.

Dette førte til at "Dansk Model-Jernbane Klub" med senere Tilføjelse "Jernbanehistorisk Selskab" den 25. Marts 1938 blev stiftet i København som den første i Danmark, og som vel næsten kan anses som Moderklub for senere Klubber.

Det er vort Haab, at nærværende Skildring i Hovedtræk af Klubbens Virksomhed i de forløbne 40 Aar vil være af Interesse for Jernbaneamatører.

Vi retter en Tak til baade Medlemmer og de mangfoldige andre, som i vidt Omfang har vist os Velvilje og ydet os værdifuld Hjælp gennem de nu forløbne 40 Aar, - ingen nævnt, ingen glemt.

A. Arendrup

Torben Nellemann

Klubbens oprettelse og de første år 1938 – 1946

af A. Arendrup

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 Club"s, 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 modeljernbane-tidsskrift: "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 driftssikre - "futtog" tilfredsstillende ikke de mere jernbaneinteresserede.

Således begyndte herhjemme i 1920erne 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 1930erne 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 "0" = 1/45 naturlig størrelse, som de på markedet værende standardskinner og køretøjer var i.

Den halve størrelse, "H0", var dengang endnu i sin vorden og tilfredsstillende ikke modelbyggere. 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 1930erne, alle beskæftigede sig med spor 0. 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 Bassett-Lowke at fremstille gode - omend lidt grove - lokomotiver) tilhørende kaptajn A.V. Arendrup

blev husvildt, eftersom den villa, det var bygget op i, blev solgt i forsommeren 1937, opstod tanken om - efter engelsk forbillede - at danne en MODEL JERNBANE KLUB.

Efter indledende møder hos de forskellige interesserede, afholdtes det konstituerende møde den 25. marts 1938 hos maskinfabrikant E.A. Christensen i dennes kontor på Finsensvej, hvor klubben blev en kendsgerning med kaptajn Arendrup som formand, landsretssagfører T. Nellemann som næstformand og Preben Koefoed som sekretær.

Den 12. april fik Ekstrabladet fat i "nyheden", og bragte et iøvrigt meget loyalt referat i dagens udgave, hvilket foranledigede kong Christian X til nogle spydige bemærkninger til kaptajn Arendrup, der var på vagt på Amalienborg samme dag.

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

Klubbens første møde fandt sted den 21. juni 1938 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 & Tråd var villig, men da de spurgte om hvormange tons(!), det ville dreje sig om, blev den leverance ikke til noget. Den 17. november afholdtes møde i lokomotivremisen med afslutning i Kvægtorvets restaurant.

Den 25. januar 1939 mødtes fabrikant E. A. Christensen, landsretssagfører Tage Lasson, Preben Koefoed og Ove Gram hos formanden for at drøfte muligheden for at finde et egnet lokale.

Man enedes om at prøve en henvendelse til distriktschef Herschend, DSBs 1. distrikt.

Den 28. februar 1939 fik formanden foretræde hos distriktschefen og blev mødt med megen venlighed og interesse.

Den 4. marts var formanden med distriktschefen på Lyngby station for at se på DSBs skoleanlæg i "0". Desværre var dette anlæg bygget op af "Hornby" materiel med blikskinner, som ikke egnede sig til model-

banevirksomhed. Men sikringsanlægget var i orden.

Derfra til Nørrebro station, hvor der var to egnede lokaler, som DSB - af hensyn til passagen 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 dettes anvendelse.

Torsdag den 23. marts 1939 holdtes klubbens første generalforsamling i fabrikant E.A. Christensens kontor, 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 messingskinner i Vignolesprofil i England.

På generalforsamlingen vedtoges det at leje lokale hos statsbanerne, at anlægge en modelbane med tilbehør og at fremskaffe midlerne hertil, idet kontingentet - 5 kr. - kun kunne dække de rent løbende udgifter.

Den 2. maj 1939 afholdtes ekstraordinær generalforsamling i Slotskroen med dagsorden leje af lokale og fremskaffelse af midler til anlæg.

Det vedtoges at lade anlægget blive et "andelsforetagende", hvortil medlemmerne kunne tegne andele á 10 kr., for hvilke der udstedtes et fint bevis.

Den 8. maj var der klubmøde på Lyngby station, hvorunder distriktschef 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.

Skinnerne 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.

Vinteren gik med at planlægge det kommende anlæg, som jo nu måtte baseres på ting, der kunne fås eller fremstilles i vort eget land, udarbejde tegninger, fastsætte standards og fremskaffe tegninger af rullende materiel m.m. Og her må medlemmernes arbejde fremhæves, idet det i løbet af krigsårene lykkedes klubben at blive selvforsynende med ALT - undtagen skinner, og dem havde man fået.

I maj 1940 leveredes sveller til anlægget, som i mellemtiden forelå i godkendt udkast af stud. polyt.erne Bay og Harby.

Der manglede dog stadig borde at bygge på. Den 12. juli 1940 udkom Familie Journalen med omtale af klubben.

I august måned 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 3 drivmidler, selv om det jo var at forudse, at urværk snart ville vige for elektricitet, da denne var den eneste energikilde, der kunne give regulbar kørsel.

Den 16. august fratrådte Preben Koefoed og i stedet tiltrådte ekspeditionssekretær E. Wieth-Knudsen som sekretær.

Den 31. august var der møde i Hammers restaurant ved Frilandsmuseet, hvor medlemmerne havde lejlighed til at køre med direktør Hammers store Bassett-Lowke anlæg i haven.

Den 15. september demonstrerede d'herer Steffensen, Bay og Harby de af dem konstruerede strømaftagere til udvendig tredie skinne.

Den 8. oktober kunne de første lyskopierede konstruktionstegninger forelægges.

Den 8. december var formanden på vagt på Amalienborg, hvor kongen - mindre spydigt - viste Billedbladet med billeder af klubbens anlæg.

Den 23. december indledtes et meget frugtbringende samarbejde med DSBs reklameafdeling.

Året 1941 udvidedes anlægget, og ingeniør Steffensen tilbød at konstruere og anlægge - uden udgift for klubben - et elektrisk drifts- og sikringsanlæg, hvorved 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. I oktober måned opsattes skabe under anlægget til medlemmernes rullende materiel og til værktøj m.m.

Året sluttede med møde i DSBs kinovogn med film om "Trykluft" og "H-lokomotivet". Medlemstallet var 38.

Året 1942 fik en god start, idet Berlingske Tidende fremkom med plan om en "Hobby-udstilling" i sit hus i Gammel Mønt. Formanden, ingeniør Steffensen og Leif Petersen udarbejdede plan for et anlæg, der hovedsagelig blev bygget af formandens ledige skinnemateriel, der skulle tilpasses klubbens standards og drivkraft. Berlingske Tidende lod fremstille en brochure over model-jernbaner. Den 5. marts påbegyndtes arbejdet på udstillingsanlægget, og det lykkedes - trods videbegærlige journalisters afbrydelser - at få anlægget færdigt til udstillingens åbning søndag den 8. marts 1942, kl. 14.00.

Udstillingen varede til den 19. marts og blev en stor succes. Radioen lavede transmission derfra, og derunder måtte ordene "England" og "engelsk" ikke bruges. Nå, så holdt man en pause og sagde: "Hobbyens hjemland"

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

Året 1943 var præget af den tiltagende spænding, adskillige luftalarmer, sabotager og spærretimer, men arbejdet på anlægget skred godt frem, og klubben havde megen glæde af ingeniør Steffensens elektriske sikringsanlæg, som vi kunne overtage for en mere end beskedne betaling.

Året 1944 var præget af ændring af de oprindelige standards, der ikke havde vist sig tilfredsstillende, efterhånden som medlemmernes modeller blev afbedre og bedre kvalitet, derfor måtte en del skinner lægges om, og behovet for elektrisk drevne sporskifter steg, hvorfor medlemmerne opfordredes til dels at yde arbejde, dels at give sporskiftemotorer, der dengang kostede 19 kr. pr. stk. Samtidig fordobledes kontingentet fra 5 kr. årlig til 10 kr. årlig.

Den 20. januar 1942 demonstrerede fabrikant E. A. Christensen sin amerikanske Lionel "Hudson", der vakte furor ved at køre igennem alle sikringsforanstaltninger på grund af sin store hastighed og deraf følgende levende kraft. Og da yderligere Lyngkilde og Orla Petersen kom med nybyggede damplokomotiver, der af naturlige årsager ikke respekterede hverken signaler eller de - på grund af de talrige stationer på det noget lille anlæg - mange

"sektioner", opstod der en del ufred, idet de mere videnskabeligt indstillede medlemmer, der blandt andet helst kun ville have kørsel efter køreplan, nu ville have al anden drift end elektrisk forbudt.

Da dette jo var i modstrid med klubbens formålsparagraf, måtte "elektrikerne" give sig, men det medførte, at man enedes om at køre "hver for sig".

Den 7. juni var der køremøde, hvor der var 2 damptrukne og 3 elektrisk trukne tog i gang.

Det var den 4. oktober 1944, at ønsket om forbud mod al anden drivkraft end elektricitet blev luftet. Ingeniør Steffensen, der naturligt var om over sit elektriske sikringsanlæg, udarbejdede et udkast til kørselsreglement, som formanden, der jo er den stolte ejer af det af toldkontrollør Lyngkilde byggede damplokomotiv "General Montgomery", sammen med Orla Petersen og Lyngkilde ikke kunne anerkende.

Den 1. november glædede "Uge-Revyen"s redaktør Buchwald klubben med at lave en reportage fra anlægget.

Året 1945 begyndte med et vel besøgt klubmøde den 3. januar, hvilket gav anledning til en drøftelse af - og beklagelse over - de snævre forhold, hvor i virkeligheden kun enkelte beskæftigede sig med, hvad der kørte rundt på anlægget, medens flertallet sludrede og diskuterede modeller.

Den 10. januar besøgte direktør Aller og tegner Moe fra Familie Journalen anlægget, og søndag den 14. januar var der møde i Jernbaneskolens lokaler, hvor maskiningeniør Voldmester holdt et meget instruktivt og fornøjeligt foredrag med film. Løvrigt var klubliv m.m. jo præget af krigssituationen, der vanskeliggjorde aftenmøder på grund af udgangsforbud og mørklægning.

Foråret bragte dog god udvikling af klubbens konstruktive virksomhed, der bl.a. manifesterede sig i, at meddelelserne fra 1. marts blev nummererede, hvilken for nr. 1's vedkommende indeholdt indkaldelse til generalforsamling med en betydelig dagsorden, idet klubben nu følte sig så vel konsolideret, at der oprettedes 5 afdelinger med følgende ledere:

1. maskinafdelingen: Orla Petersen
2. baneafdelingen: P. E. Harby
3. elektrisk afdeling: J. Steffensen
4. indkøbsafdelingen: B. Ehlers

5. tegningsafdelingen: L. A. Kisby.

Samtidig pålagdes det medlemmerne - på grund af knapheden på alt - at tilbagelevere konvolutter, for at disse kunne bruges flere gange.

Indkøbsafdelingen rådede over en så betydelig samling af konstruktionsdele, at klubben var absolut selvforsynende - med undtagelse af skinner, men også dette problem arbejdedes der med.

Da DSB havde beklaget sig over, at enkelte - og ikke så få - medlemmer henvendte sig direkte om tegninger, pålagdes det medlemmerne at søge konstruktionstegninger for fremtiden hos tegningsafdelingen, der var vel-forsynet og stadig forøgede lageret.

Klubben udskrev i samme meddelelse en byggekonkurrence om 1 godsvogn litra IA til bedømmelse den 29. april og med følgende præmier: 1. præmie: tegning efter frit valg samt hjulsæt, stel, buffere, koblinger m.m., 2. præmie: tegning og tilsvarende dele til en 2-akslet vogn, 3. Præmie: 1 tegning efter eget valg.

Den 5. april 1945 udkom meddelelse nr. 2; den er bogtrykt og indeholder ordensreglement for klubben samt beretning fra generalforsamlingen, der var ualmindelig idyllisk, og klubbens medlemstal var nu 107, hvilket var 30 mere end året forud. Samtidig var afdelingerne forøget med én: trafikafdelingen, med T. Nellemann som afdelingschef.

Søndag den 29. april var der formiddagsmøde, hvor 4 konkurrencevogne bedømtes.

Få dage efter - den 4. maj om aftenen - kapitulerede Tyskland, og folk fik foreløbig andet at tænke på!

Fra Nellemanns bestyrelsestid

af T. Nellemann

Allerede ved valg af den første bestyrelse valgtes landsretssagfører Torben Nellemann til næstformand. Som nævnt var daværende kaptajn i Livgarden A. Arendrup formand og Preben Koefoed sekretær, flere bestod bestyrelsen ikke af lige til marts 1944, da P.E. Harby blev valgt til bestyrelsesmedlem. Efter den 29. august 1943 gik Arendrup som officer "under jorden" og der var således alligevel tre aktive medlemmer i bestyrelsen.

Den 31. maj indførte formanden den britiske læge, Colonel Scott, der selv var modelbygger, i klubben.

Den 2. juli ledede Nellemann en køreplan-aften.

Meddelelse nr. 3 udkom den 1. oktober med indkaldelse til møde i DSBs centralværksteder. Gammelt tøj tilrådedes. Samtidig meddeltes, at sekretæren E. Wieth-Knudsen af helbredshensyn var trådt tilbage og afløst af Th. Kronholt, der tillige blev kasserer. Ny medlemsliste udkom samtidig, og klubbens bibliotek meldtes oprettet.

Til klubmødet den 3. oktober havde Magasin du Nord sendt afdelingschefen for "sportsafdelingen" for at studere, hvilket modeljernbanetilbehør, de burde føre. Årets sidste møde fandt sted i Sølgades kaserne, hvor Nellemann fortalte om svenske baner.

Året 1946 begyndte med udsendelse af meddelelse nr. 5, hvori meddeltes, at "Järnvägs Sällskapet" i Stockholm indbød til "Modelbyggartävling".

Som følge af de nu friere levevilkår opstod der blandt medlemmerne interesse for foruden modeller også at beskæftige sig med de rigtige jernbaners drift og virksomhed, hvorfor ønsker om besøg på forskellige jernbanestationer m.m. kom til udtryk. Da formanden nu havde fået rigeligt med praktisk tjeneste igen, benyttede han denne lejlighed til at overgive formandshvervet til næstformanden, landsretssagfører T. Nellemann, hvilket skete på generalforsamlingen torsdag den 26. marts 1946 på Gimle.

1938 - 1943 - 1950

Det var beundringsværdigt, at Arendrup i 1939 som formand - selv om klubbens kassebeholdning var yderst beskedent - tog ansvaret på sig og bestilte skinner i England, og som just nåede frem inden krigsudbruddet i september 1939.

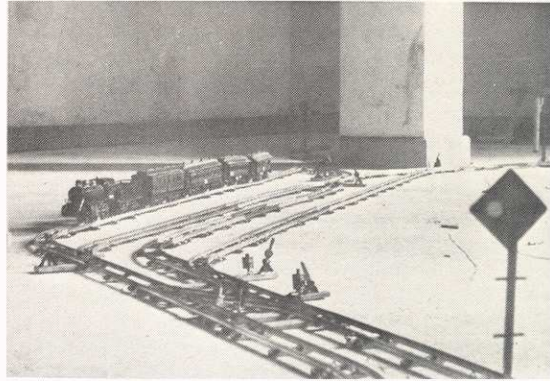
Næstformandens område var nærmest det administrative og det trafiktekniske. I erkendelse af at en meget stor del af interessen består i at skabe og løse trafikproblemer - krydsninger, overhalinger, rangering m.v. - muliggøres dette først, når der kan sættes mindst

4 - til den bitre nød 3 - lokomotiver (tog) i drift ad gangen. Selv ejede jeg allerede fra barnsben et mekanisk legetøjstog af ret anseelige dimensioner (til sidst 12 lokomotiver, ca. 90 vogne, omkring 45 sporskifter etc.), og fra januar 1920 stammede den ældste selvkomponerede køreplan (grafisk), og når denne blev overholdt slavisk med hensyn til togenes rækkefølge, var sammenstød principielt udelukket. For at medlemmerne kunne lære at sætte sig ind i trafikafviklingens teori og praksis, stillede jeg dette anlæg til disposition så længe klubbens lokale på Nørrebro iøvrigt stod tomt, fra efteråret 1939 og til 8. april 1940, da vi intetanende om aftenen pakkede anlægget i kasser og kørte det hjem i Taxa. Næste dag skulle de bestilte materialer til de nuværende borde ankomme som første led i modelbanens opbygning.

Nogle dages forsinkelse som følge af den tyske besættelse var naturligvis uundgåelig, men medlemmerne fik begyndt at opbygge først bordene og derefter skinnelægget. Ganske vist var der som bekendt dekretet mørklægning, som varede i over fem år, men udgangsforbud havde man langt fra påbegyndt dengang. Det første spor i ringen blev færdigt i september 1940 til kørsel, men indtil videre uden elektrisk strøm og fødeskinne. Den 15. august 1941 præsenteredes ét ringspor med fødeskinne for 20 volt jævn- eller vekselstrøm. De lange vinteraftener med mørklægning - og undertiden udgangsforbud - var mere end egnet til hjemme ved spisebordet at bygge vogne - selv drev jeg det til 12 bogievogne (med 4 eller 6 aksler) og 2 treakslede vogne. Som trafikinteresseret lagde jeg vægt på ubetinget driftssikkerhed og i betydeligt mindre grad detaljer, som i køreplanskørslen kan undværes. Det gjaldt om at tilvejebringe materiel til 3 å 4 togstammer.

Medens legetøjstoget i vinteren 1939-40 stod i klubben inviterede vi en aften 4 jernbanemænd fra DSBs 1. distrikt med den meget elskværdige trafikinspektør E.A. Lynges i spidsen til at betjene stationerne uden sikringsanlæg, og gæsterne indrømmede, at der var visse problemer med at indstille "ret togvej", navnlig på en forgreningsstation med 4 hovedspor, men det gik dog med vældigt humør.

Trafikeringen forestod jeg på grundlag af erfaringer hjemmefra - som nævnt med køreplansorganisation siden 1920. En køreplans-



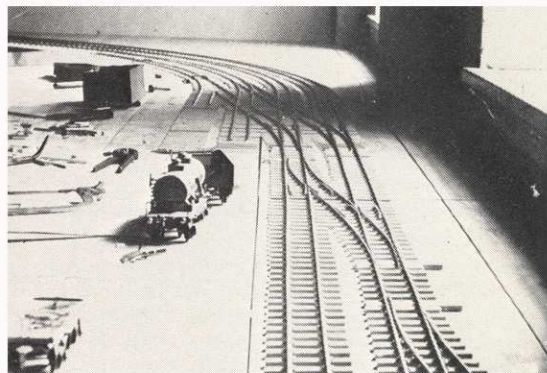
Nellemanns anlæg, december 1939 (T.N.)

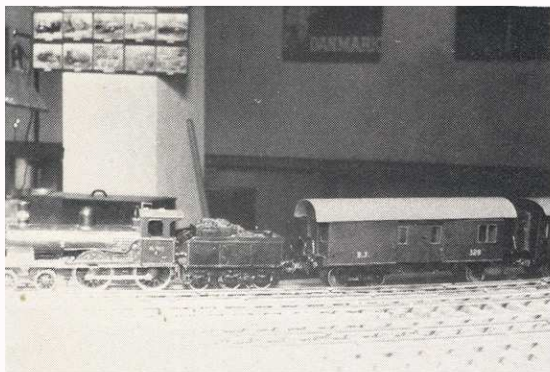
periode på 30 minutter svarede til ét døgn og efter ønske kunne den ene periode gå over i den næste uden ophold - en slags midnat!

Et modelanlæg bliver som bekendt aldrig færdigt; evindeligt udvides det, ændres med nyinstallationer og vedligeholdes. Køreplansfolkene samledes, og med 3 - senere 4 - bemandede stationer afvikledes en intensiv trafik, som udviklede sig i den grad, at man - foruden de øvrige afdelinger - oprettede en trafikafdeling, hvis ledelse varetoges af næstformanden.

Efter august 1943 gik formanden (Arendrup) som bekendt "under jorden", og det var en selvfølge, at næstformanden overtog klubbens ledelse sammen med de to øvrige medlemmer af bestyrelsen. I de næsten to år måtte

De første spor på de første borde, september 1940 (T.N.)





Fra anlægget, juli 1945 (T.N.)

der naturligvis udvises en del diplomati - navnlig ved mest telefoniske henvendelser til mig fra ukendte om at få formanden i tale. Svaret kunne da lyde: "Sig frit frem, - det er mig, der leder klubben, De vil ikke have nogen særlig fornøjelse af at spørge formanden selv, jeg var næstformand fra starten, og jeg er inde i alle klubbens forhold, som jeg med glæde oplyser om ... hvor Arendrup er, ja bare jeg vidste det skulle De få noget at vide derom, så vær elskværdig at ringe besked til mig, - jeg skylder ham 15 kr."

Bestyrelsen gjorde sit bedste for at holde liv i klubben ved møder m.v. - naturligvis næsten altid henlagt til tidspunkter ved dagslys!

I denne periode startedes klubbens bibliotek. Anlægget var nu i drift og med elektrisk



sikringsanlæg med sporledning på de to mellemstationer og på fri bane, - så klubben var næsten forud for sin tid.

Omsider oprandt den 5. maj 1945 og allierede styrker kom til landet. Arendrup fungerede naturligvis nu som formand påny. Han blev opsøgt af en engelsk militærlæge af oberstrang, som også var modelmand. Det faldt i min lod at forevise anlægget en sommeraften, da formanden havde presserende tjeneste. Heldigvis rådede lægen over en militærbil og chauffør. Jeg blev hentet og viste vej til klubben og anlægget interesserede meget vor gæst, som tilbragte et par timer der. Da al sporvognskørsel jo ophørte om aftenen ved fuldt dagslys kom bil og chauffør, der ventede på gaden, til udmærket nytte.

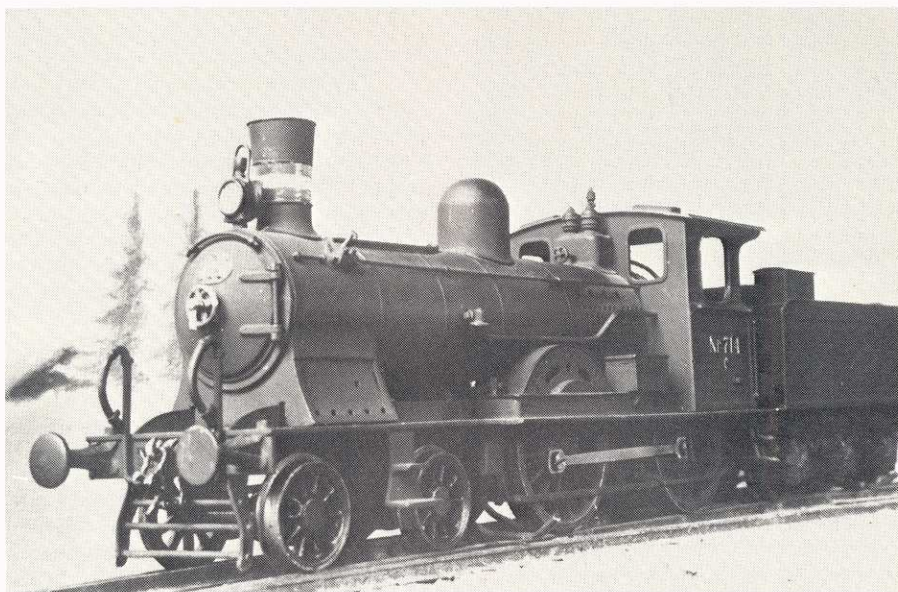
Da jeg i sommeren 1945 - med visum og ringe mængde bevilget valuta - kunne genoptage besøg hos venner i Stockholm, knyttede jeg der forbindelse med den svenske klubs formand, Y. Hermansson, og forbindelsen holdt sig gennem en del år, bl.a. med udstilling og konkurrence for modelbygning, hvor vore danske medlemmer kunne deltage.

Ved generalforsamlingen den 26. marts 1946 trak Arendrup sig tilbage som formand og Nellemann valgtes til denne post. Som nyudnævnt næstformand kom brandinspektør Gynther Nielsen, med hvem vi fik et behageligt og udmærket samarbejde i en årrække til han i marts 1949 fratrådte, og P.E. Clausen blev valgt og tiltrådte som næstformand.

Om hele perioden (helt fra 1938) kan jeg sige, at der altid var harmoni i bestyrelsen; jeg mindes ikke et eneste tilfælde, hvor der i bestyrelsen har været afstemning om noget problem; altid har vi snakket os tilrette. Man har sagt, at klubben blev ledet med stor "myndighed", men jeg tør sige, at vi altid har anmodet om medlemmernes forslag. Der kom yderst få, og dette resulterede selvfølgelig i, at bestyrelsen måtte løse problemerne på bedst mulig måde efter sit skøn.

Der skete en støt udbygning på Nørrebro, og det bør nævnes, at afdelingscheferne ydede udmærket assistance med sagkundskab og vejledning til medlemmerne.

Ca. 1948: Modeller besigtiges af Orla Petersen, ???, Høegh-Albrechtsen og B. Ehlers (JS arkiv)



Herover: Klubbens første C-maskine (EVP)
herunder: Model af P 924 (P.A.)



Naturligvis skal ikke alle møder og udflugter opregnes her - men et par eksempler bør dog nævnes:

16. juni 1946: Udflugt til Storstrømsbroen, som man ikke havde kunnet komme på nært hold siden 1939. Tog fra København over broen til Nørre Alslev og derefter straks tilbage med et krydsende persontog til Masnedø (trinbræt og restaurant). En del havde fulgt opfordringen til at medtage badetøj. Vejret var ret pænt, og måske var vandet endnu ikke nået op på nogen særlig høj temperatur. Medlemmerne insisterede på, at formanden skulle lægge for med udspring fra Masnedø fhv. færgehavn. Selvfølgelig gjorde jeg det - og en del medlemmer fulgte efter - ingen fortrød. Derefter spadseredes over Masnedø og klapbroen (med manøvrering af denne) videre til Vordingborg station.

8. juni 1947: Besigtigelse under sejlads på Storebælt af den da helt nye motorfærge FYN.

Klubbens 10-års fødselsdag fejredes - noget forskudt - lørdag den 8. maj 1948 med udflugt til Roskilde og fællesspisning dér. Hjemrejsen foretoges i en gammel AA-vogn (kupebogievogn), og vi demonstrerede under kørslen "Toiletdøren som liggeplads". Skade at et eksemplar heraf ikke er bevaret for Jernbanemuseet! Man bør vel fremstille et eksemplar efter gamle tegninger; sandsynligvis et unikum i verden!

19. september 1948: Udflugt via Malmø til Hässleholm banegård i Skåne og hjem over Helsingborg. SJ stillede en elektrisk rangermaskine med en bogiepersonvogn til rådighed, da stationen er ret lang og opholdstiden dér var begrænset. Til rejsen bevilgede Nationalbanken som lomme penge til hver deltager 5 sv. kr., som var indført i passet.

Tiderne var efter krigen endnu langt fra normale. Fælles frokost på damperen Havnegade-Malmø: snitter og varm ret kostede 3,50 danske kroner - dog excl. drikkevarer og betjening! I Hässleholm spistes enten medbragt madpakke eller en varm ret for en del af de tildelte 5 sv. kr.!

Medlemstallet var på de tider omkring 100, men skiftede naturligvis fra tid til anden.

Naturligvis havde jeg stedse for øje at holde et godt og venligt forhold udadtil og specielt til statsbanernes tjenestemænd; fra hvem klubben blev vist megen hjælpsomhed og støt-

te. Vi søgte selvfølgelig efter ringe evne at gengælde denne elskværdighed og demonstrerede anlægget i praksis for flere hold af jernbaneskolens elever, som aflagde studiebesøg.

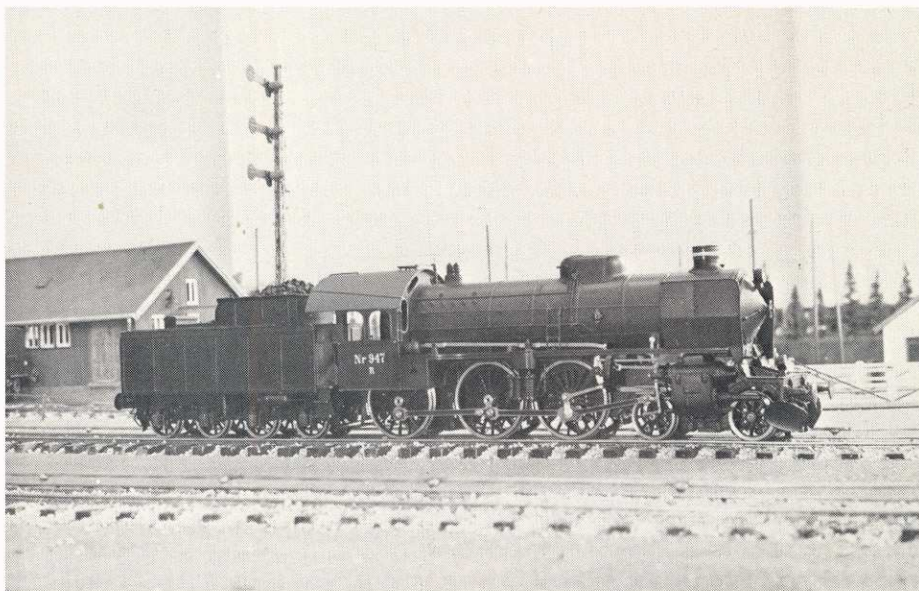
Med hensyn til sporledningsanlæggene havde jeg et snævert samarbejde med J. Stefensen, der på udmærket måde, som chef for elektrisk afdeling viste at kunne konstruere de elektriske kredsløb, som trafikafdelingen ønskede - og fik. I det hele må klubben være ham overordentligt taknemmelig for al den hjælp og vejledning, som han på mangfoldige områder ydede. Han blev da også senere udnævnt til æresmedlem.

Også Orla Petersen, der med stor dygtighed byggede lokomotiver, har som chef for vor maskinafdeling været utrættelig i sin hjælp til mangfoldige medlemmer ved løsning af deres problemer med bygning af lokomotiver og vogne.

Naturligvis er de ikke de eneste medlemmer, som har ydet klubben store tjenester; min tak gælder mangfoldige andre medlemmer - navnlig "afdelingscheferne"; men disse to medlemmer står i mit minde som lysende eksempler på aldrig svigtende hjælp med råd og dåd. Ånden har altid været, "at man er i samme båd" og mennesker med samme interesse bistår simpelthen hinanden ved dyrkelsen af fælles hobby!

Siden generalforsamlingen i marts 1949 bestod bestyrelsen af 4 medlemmer: næstformand P. E. Clausen, sekretær P. Høeg-Albrethsen, kasserer P. E. Harby og som formand stadig Nellemann, der havde været med siden klubbens stiftelse. I maj 1949 foretog jeg sammen med Clausen en skirejse til svensk Lappland og vi enedes ganske udmærket. I årets løb gjorde Clausen og Harby sig meget lidt gældende i bestyrelsen. Det var en overraskelse, at de til den forestående generalforsamling i marts 1950 begærede optaget forslag bl.a. om "Ændring af klubbens organisation" gående ud på opsplitning af klubben i mindre grupper, der skulle koncentrere sig om egne (fortrinsvis små) anlæg. Denne ide var mig imod, da jeg mener at klubben havde sin styrke i kraft af sin størrelse og at splitelsen ville være til ubodelig skade.

Selv om jeg forinden havde givet til kende, at jeg ikke ønskede at låne hånd til denne kurs, genvalgte jeg énstemmigt til formand.



Model af R 947, bygget af Ljungberg (P.A.)

Iøvrigt valgtes til bestyrelsen medlemmer, der gik ind for Clausens idé. Da jeg ikke ville være topfigur, der måtte forventes stadigt at blive overstemt af den øvrige bestyrelse, bebudede jeg straks efter dette valg, at jeg nedlagde hvervet som formand. Jeg anså ethvert samarbejde med dette formål for udelukket. Efter overtalelse indgik jeg dog på at fungere videre én måned til en ekstra-ordinær generalforsamling kunne vælge ny formand.

Den 8. maj 1950 fastholdt jeg, på den ekstraordinære generalforsamling, at jeg ikke ønskede at være "nikkedukke" og frasagde mig hvervet som formand, hvorefter Clausen - som eneste emne - blev valgt til formand; med Mogens Christensen, Harby, Kronholt og J. Svindt som bestyrelsesmedlemmer fortsatte

klubben sin virksomhed. Det skal dog fremhæves, at der mellem Clausen og mig absolut ikke opstod noget personligt modsætningsforhold, og som chef for trafikafdelingen fortsatte jeg. Mærkværdigvis hørte jeg aldrig senere noget - omhelst til det fremsatte forslag til klubbens opsplitning i mindre grupper! Efter Clausens formandsskab var det helt gået i sin moder igen - og heldigvis; - ellers mener jeg, at klubben var gået helt i opløsning.

Som ovenfor anført havde jeg aldrig oplevet nogen afstemning indenfor bestyrelsen - og lykkeligvis undgik jeg til klubbens bedste en sådan til det sidste, så at jeg nu på 40-års dagen kan lykønske til fortsat fremgang for vor klub.

Poul Erik Clausens indsats i DMJK

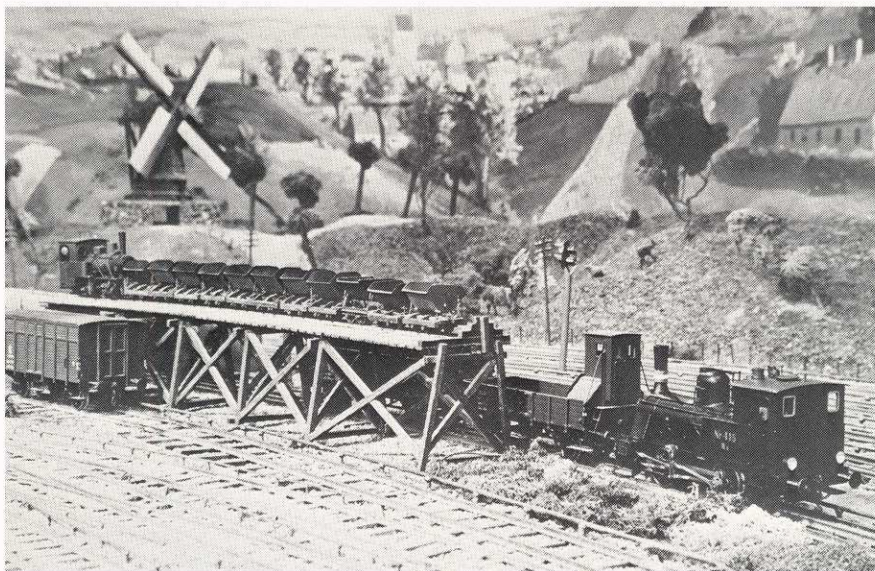
af Jens Voldmester og James Steffensen

Poul Erik Clausen indtrådte i DMJK i 1945 som medlem nr. 133 og gjorde sig hurtigt gældende i klubben. I efteråret 1946 blev han udnævnt til banechef for klubanlægget på

1950 - 1959

Nørrebro station; på generalforsamlingen i 1948 blev han valgt til bestyrelsessuppleant og på generalforsamlingen i 1949 til ordinært bestyrelsesmedlem.

Han fik i bestyrelsen straks jobbet som næstformand og trak sig derfor efter eget øn-



Grusgravbanens tilslutning ved Christianshede (EVP)

ske tilbage fra stillingen som banechef i efteråret 1949.

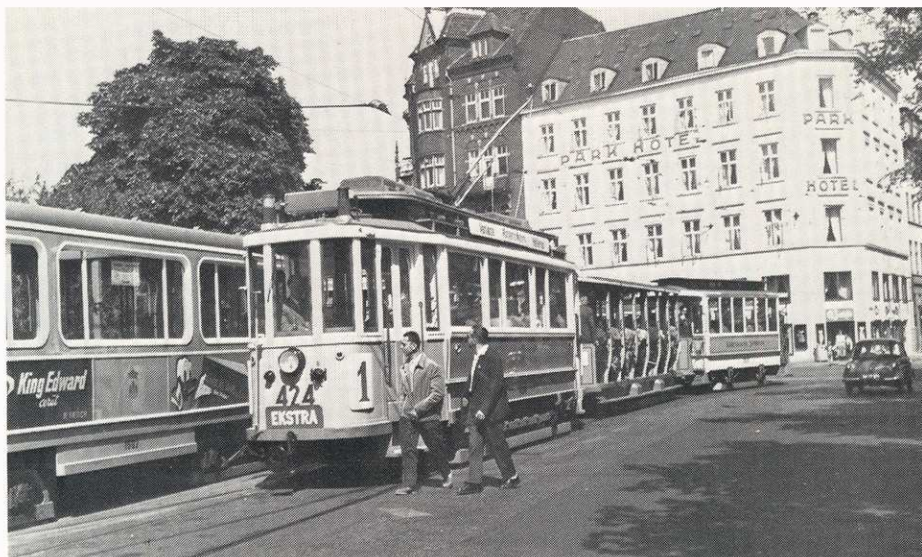
Til behandling på generalforsamlingen i 1950 fremsatte han sammen med Povl-Erik Harby nogle ret vidtrækkende forslag, hvoraf det ene gik ud på, at DMJK skulle søge kontakt med landets andre mj-klubber med henblik på dannelse af en fælles union. Dette forslag kom ikke til realitetsdrøftelse på generalforsamlingen som følge af en heftig debat om andre emner, men Clausen opgav ingeniørens tanken om et nærmere samarbejde mellem klubberne.

På den ekstraordinære generalforsamling den 8. maj 1950 blev Clausen valgt til formand for DMJK, en post som han varetog på forberedende vis indtil sin alt for tidlige død den 27. juli 1959, få dage efter afslutningen af den første MOROP-kongres i Danmark. Denne internationale sammenslutning af mj-klubber (og nu også af klubber for andre jernbaneinteresserede) er faktisk en videreførelse i større sammenhæng af unionstanker fra 1950. Sådanne tanker gærede nemlig også i andre lande, hvilket gav sig udslag i, at der blev afholdt internationale mj-konferencer i Rüdeshelm i 1952 og i München i 1953. Fra dansk side deltog blandt andre Clausen i disse

konferencer. Da det var blevet besluttet, at man ved den næste konference (i Genua i eftersommeren 1954) ville stifte en international sammenslutning, udsendte DMJK i juni 1954 en rundskrivelse til 9 andre danske mj-klubber, hvori det foresloges, at de danske mj-klubber skulle tilslutte sig den internationale sammenslutning, idet DMJK indtil videre ville være villig til at fungere som sekretariat og som mellemed. Syv af de ni tilskrevne klubber accepterede forslaget, og "Danske Modeljernbane Klubber (DMK)" kom derved til at stå som medstifter af MOROP. Reelt var det Clausen personlig, der indtil sin død fungerede som "sekretariat og mellemed", idet hans talrige tjenesterejser bragte ham rundt i hele landet, hvilket gav ham gode muligheder for hyppig kontakt med provinsklubberne.

Samarbejdet mellem de danske mj-klubber fortsatte på det beskrevne løse grundlag i hele 7 år; først i 1961 blev Clausens og Harbys oprindelige unionstanke fra 1950 virkeliggjort ved stiftelsen af det, der idag hedder Dansk Model-Jernbane Union (DMJU).

Clausen var både en handlingens og en samarbejdets mand, og begge dele kom i høj grad DMJK til gode. Hans formandsperiode



Herover: Fra MOROP-kongres 1959, særsporgvogne på Jarmers plads (P.E.C.)
herunder: Tog på privatbanen (se Adamsens indlæg) (EVP)





Herover: Klubbens særtog på Kvistgaard station og nederst: Fra 25 års jubilæumsfesten på Søpavillonen i 1963 (EVP)



var straks fra starten præget af en betydelig foredrags- og udflugtsvirksomhed, der understreger det tillidsforhold, som klubben havde fået til "de rigtige jernbaner". Blandt foredragsholderne fandtes adskillige kendte statsbanefolk, hvoraf iøvrigt nogle var medlemmer af klubben.

Den 20. februar 1951 fortalte således maskiningeniør Risbjerg-Thomsen (statsbanernes senere maskinchef) om amerikanske diesellokomotiver. Den 6. marts 1952 cause-rede jernbanemuseets nuværende leder Danker-Jensen om transporten fra Belgien til Danmark af de 12 damplokomotiver af Deutsche Reichsbahns type 50 ÜK, der senere blev til 10 stk. DSB litra N. Den 22. marts 1955 fortalte dampdriftens navnkundige ven kontorchef J.P.A. Andersen om en rejse fra København til den franske riviera, lokomotivmæssigt set.

Som optakt til udflugter og besøg arrangeredes undertiden særlige foredrag, hvor der blev redegjort for det, man ville få at se. Den 19. maj 1952 fortalte T. Nellemann om svenske jernbaner (et af hans specialer) som indledning til en udflugt til Malmø og Trälleborg den 25. maj; i den af klubben udsendte meddelelse herom understreges det: "HUSK PAS". Den 22. november 1954 fortalte afdelingsingeniør E. Helmø (den nuværende direktør for Tilsynet med Privatbanerne) om statsbanernes organisation af hjælpearbejdet efter driftsuheld, og i umiddelbar fortsættelse af foredraget ville en af de nye hjælpevogne blive forevist, "forudsat at vognen ikke er i funktion på det pågældende tidspunkt". (Det var den ikke). Den 25. september 1956 fortalte daværende trafikkontrollør Wienecke om rangerbanegårde, og i tilknytning hertil beså man den 30. september rangerarbejdet på Københavns godsbanegård under Wieneckes ledelse. (Portoen for udsendelse af klubbens meddelelser var nu steget fra 8 til 12 øre). Forud for en udflugt til Lübeck den 10-11. maj 1958 fortalte Wienecke og Clausen den 28. april om henholdsvis tyske damplokomotiver og tyske personvogne.

En særpræget udflugt uden egentligt program fandt sted søndag aften den 25. juni 1954. Man drog i samlet flok til Hillerød, hvor man i nogle timer enkeltvis eller i større eller mindre grupper iagttog den stærke trafik og den brogede samling af rullende materiel, herunder de gennemgående tog fra privatbanerne til København.

Et andet særarrangement fandt sted den 1. september 1957, hvor klubbens medlemmer kunne deltage i en særtogstur Sjælland rundt, som den engelske klub Railway Correspondence and Travel Society (RCTS) havde tilrettelagt med assistance fra DMJK. På hjemturen fra Slagelse mod København satte særtogets maskine, G 611, hastighedsrekord med ikke mindre end 93 km/h, hvilket dog kostede den forligheden, så den måtte gå fra toget i Roskilde og erstattes af nedbrudsreserven K 582 (hvilket deltagerne ikke var ked af). Den følgende dag var en del af statsbanernes museumsmateriel trukket frem fra remisen på Østerport til ære for RCTS; også her fik vi lov at være med.

DMJKs medlemmer fik ved en række lejligheder mulighed for at besøge nybyggede færger kort inden afleveringen fra værftet.

Trods alle disse udadvendte aktiviteter blev mj-arbejdet ingenlunde forsømt. Allerede i 1950 blev der afholdt nogle korte instruktionskurser i betjening af klubanlægget på Nørrebro station; medlemmer, der havde gennemgået et sådant kursus, kunne herefter låne anlægget til private køreaftener efter nærmere aftale med sekretæren. Endvidere åbnedes der mulighed for at medtage gæster på klubbens månedlige køreaftener efter forudgående anmeldelse til sekretæren og mod betaling af 1 kr. pr. gæst (senere forhøjet til 2 kr. pr. gæst). Der afholdtes diverse foredrags- og diskussionsaftener, ofte med Clausen som foredragsholder eller indleder, ligesom der afholdtes besøg hos forskellige andre klubber såvel i København som i provinsen.





Fra foråret 1954: Besigtigelse af den første MY på Helgoland (H.M.)

Clausen udarbejdede personlig et omfattende projekt til fuldstændig ombygning af klubanlægget, og dette projekt dannede, efter vedtagelse på generalforsamlingen i 1955, grundlaget for det videre arbejde på Nørrebro.

Foruden alt dette fandt Clausen tid og trods sin sukkersyge også kræfter til sammen med enkelte gode venner at opbygge, udvide og drive sit meget store friluftsanlæg i spor 0, "Anby-banen", i haven til familiens ejendom i Snekkersten. Clausen har beskrevet dette anlæg i en artikelserie i det forlængst indgåede blad "Modeljernbanen" (årgang 1950, numrene 1-4 og 6-9). En udflugt til Anby-banen var iøvrigt DMJKs første arrangement i Clausens formandstid. Det var ham en virkelig sorg, da anlægget senere måtte demonteres som følge af familiens flytning til Charlottenlund. Han gik



På Slangerup station den 22/5 1954 = dagen før nedlæggelsen (J.St.)

imidlertid ufortrødent i gang med at opbygge et nyt stort anlæg i kælderen på den nye bopæl, og han var i fuldt sving med dette, da døden indhentede ham.

Sin største indsats ydede Clausen dog nok i forbindelse med tilrettelæggelsen og gennemførelsen af MOROP-kongressen i København i 1959. At kongressen fik et så vellykket forløb, havde Poul Erik Clausen en meget stor del af æren for, og den tak og hyldest, som han ved kongressens afslutning modtog fra alle sider, havde han ærligt fortjent.

Et par svære år i en brydningstid

1960 – 1962

af E. Albrechtsen.

Efter ingeniør Clausens pludselige død netop som den første MOROP-kongres i København var afsluttet, overtog J. Voldmester formandsskabet. Det var under Clausens formandstid blevet besluttet, at når MOROP-kongresser var overstået, kunne Th. Kronholt og Albrechtsen træde ud af bestyrelsen, idet begge mente, at de nu havde ydet deres borgerpligt.

På den første ordinære generalforsamling efter Clausens død indvilligede Albrechtsen i at overtage formandsposten, men højst for en to-årig periode, da han jo ellers havde regnet med at afvikle bestyrelsesarbejdet.

Albrechtsen så det som sin vigtigste opgave at danne overgang fra Clausens lange formandstid til at finde en anden formand, som var indstillet på at tage en længere formandsperiode, samt at få Clausens ide om en union



Et besøg på maskindepot Gb (P.A.)

af danske modeljernbaneklubber (der jo også omfattede begrebet jernbaneentusiaster) ført ud i virkeligheden.

Der blev i den 2-årige periode afholdt mange møder herom med de andre klubber, og det lykkedes at få udarbejdet love for unionen og få den stiftet.

Ellers gik klublivet sin normale gang med klub- og byggeaftener samt udflugter såvel inden- som udenlands. Et større arrangement i denne periode var en udstilling på Bymuseet i København i anledning af Københavns hovedbanegårds jubilæum, hvor der på museet blev opbygget et anlæg med Hovedbanegårdens 12 spor, hvortil der ankom og afgik togstammer

på de respektive spor oprangeret således, at de enkelte togstammer repræsenterede de forskellige epoker i Hovedbanegårdens levetid.

Endelig skal huskes et andet af de punkter, Albrechtsen lagde vægt på i sin formandstid - klubbens økonomi. Denne var med MOROP-kongressen blevet anstrengt, men det lykkedes at få den på rette fod. Økonomien var en hovedgrund til, at Albrechtsen ikke ville lade klubben engagere sig direkte i en veteranbane, men Albrechtsen deltog som formand for DMJK i en række møder om dette emne og lovede bistand fra klubbens medlemmer, men lagde vægt på, at en eventuel veteranbane blev en selvstændig økonomisk enhed.

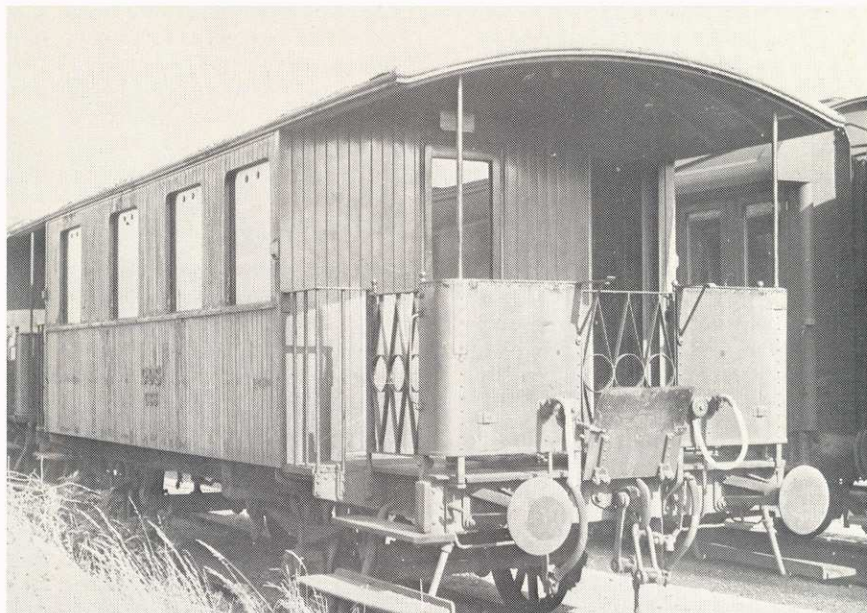
Minder fra Herminds regeringstid

1962 – 1968

af U. Holtrup.

Som beskrevet tidligere i dette skrift, sluttede 1950'erne med den første i Danmark afholdte MOROP-KONGRES. Dette vellykkede arrangement havde kostet den siddende bestyrelse mange kræfter (det er f.eks. stadig min opfattelse, at den navnkundige Poul Erik Clausens død som i hvert fald medvirkende årsag

havde, at arbejdet med kongressen havde slidt ham op) og der kan ikke med rimelighed rettes nogen bebrejdelse mod dens medlemmer for at de - tilsyneladende i hvert fald - slappede noget af i den følgende tid. Det nødtvungne formandsskifte har ganske givet også bragt forstyrrelse i arbejdet, samtidig med at dannelsen af Dansk Jernbane Klub gav anledning til megen ørkesløs snak i vor klub.



Jeg ved helt sikkert, at det var med stor lettelse i sindet, at den siddende bestyrelse på generalforsamlingen den 20. marts 1962 gav ledelsen af klubben videre i hænderne på Frank Hermind, der ganske vist var et helt ubeskrevet blad i klubben og "ganske grøn", men som snart viste sig at være den dynamo, der skulle bringe nyt liv i klubben - og endogså så meget, at de "ældre" medlemmer slet ikke kunne følge med.

Herminds bestyrelse bestod iøvrigt af Erik Lehmann som kasserer, Ejner Mikkelsen som sekretær, Ole Søndergaard var menigt medlem og jeg selv blev sat på posten som næstfor- og iøvrigt altnulig-mand. I denne bestyrelse gik arbejdet straks fra starten på melodien: Hermind fremlagde på de talrige bestyrelsesmøder en dagsorden indeholdende et væld af ideer, som blev endevendt og forbedret af såvel sekretær som næstformand, medens Søndergaard var lidt mere forsigtigt tøvende og Lehmann - med stigende fortvivlelse efterhånden som mødet skred frem - forsøgte at slå koldt vand på "hedsporerne" med dystre forudsigelser om økonomisk katastrofe.

Der var et vidunderligt kammeratskab i bestyrelsen og arbejdet gik legende let, selv

GDS C 33 kort før klubben købte den (hol)

om opgaverne så afgjort ikke var problemfrie eller letløselige og kostede megen tid.

Når jeg nu så mange år efter skal dykke ned i erindringerne og finde ud af, hvad der egentlig skete, er mit største problem egentlig at begrænse ordstrømmen, for der kunne skrives meget. Det er ikke sikkert, at kronologien i det efterfølgende er helt i orden, men det håber jeg at få tilgivelse for.

Hermind overtog en fotoafdeling og en tegningsafdeling, som var ganske nye tanker i klubben og endnu ikke helt færdig-formede. De to arkivledere fremkom imidlertid hurtigt med en stribe forslag til hvordan arbejdet kunne gribes an, og inden længe kom disse aktiviteter til "at køre på skinner" uden at det kostede klubkassen ret meget i klingende mønt. Den væsentligste forbedring var, at arkiverne, som de kom til at hedde, ved salg til alle interesserede af fotos og tegninger selv skulle skaffe sig midler til udbygning af arkiverne, f.eks. affotografering af lånt materiale, eller nedfotografering af originaltegninger. Det lykkedes også at få gang i salget - specielt efter at Herminds næste ide: TIDSSKRIFTET SIGNAL-

POSTEN var bragt ud i livet. Efter at dette blad begyndte at bringe tilbudslister og kataloger steg salget i arkiverne efter en stejl kurve, og bladets betydning som formidler mærkes stadig, idet omsætningen i arkiverne stiger voldsomt, når SP offentliggør tilbudslister, og det gælder stadig, at det ikke er klubbens medlemmer, der køber fra arkiverne.

Apropos SIGNALPOSTEN, ak ja. Det blev både vor stolthed og vor akilleshæl. Selvfølgelig starter man forsigtigt på et sådant foretagende og hverken Hermind eller jeg havde ret meget begreb om bladvirksomhed (det var - uden at forklejne Ib Andersen, som redigerede det første nummer - os to, der kørte den sag, Lehmann blev kun involveret, når regningerne skulle betales) og derfor måtte begyndelsen vel også blive, som den blev: et duplikeret meddelelsesmiddel, som kun kunne blive bedre hen ad vejen.

Allerede i 1. årgangs nummer 5 prøvede vi at bringe en billedside, der pyntede svært! Fra 2. årgang gik vi over til offsettrykning af hele bladet og efterhånden kom der flere billeder, flere sider og i 3. årgang tilkom også farveforside og meget, meget bedre papir. Stof manglede vi aldrig - det svære i den forbindelse var at vælge ud (gælder stadig!).

I fremstillingen af SP stræbte vi selvfølgelig efter at få et så tiltalende resultat som muligt, og - tør jeg nok indrømme nu - vi konkurrerede med DJKs meddelelsesblad med hensyn til udseende, opsætning og den slags ting (kvalitet??), idet det indholdsmæssige sigte var forskelligt for de to organer: SP havde mest historiske artikler, mens DJKs blad (det senere JERNBANEN) mest havde aktuelt stof. Uden at vide det med sikkerhed, men med en stærk indre overbevisning herom, tror jeg også at kunne sige, at SPs "forbedring" var medvirkende til, at DJK fik sit fine, bogtrykte tidsskrift.

Som sagt var bladet også bestyrelsens akilleshæl, for det kostede mange penge - så mange, at der kom slinger i valsen i udgivelsen af 3. årgang, som kom til at strække sig over 2 kalenderår. Hertil kom også at vi fandt på at udgive jubilæumsskrifter for forskellige privatbaner. Det blev til fire ialt: Skive-Vestsalling Jernbane 1924-1964, Skagensbanen 1890-1965, Hirtshalsbanen 1925-1965 og Hornbækbanen 1906-16-66.

Fra udstillingsanlægget på Østerport i 1963 (hol)



Alle var A. Gregersen hovedforfatter til, og alle kostede mange penge, så meget mere som vi forærede banen 300 stk. af dens eget hefte. Pengene er dog kommet tilbage senere, men disse udgivelser gav også på anden måde problemer, idet de forårsagede en alvorlig konfrontation med DJK. Situationen medførte interne uoverensstemmelser i vor klub, og det er min opfattelse, at hele dette mellemspill var en af årsagerne til, at bestyrelsen gik i 1967 (men herom senere).

Nå, det var et sidespring - tilbage til SIGNALPOSTEN, som efter et års pause (i 1967) blev genoplivet af en kreds af klubbens medlemmer med 4. årgangs første nummer i januar 1968. Nu var det ikke mere medlemsblad, men et "rigtigt" tidsskrift, man skulle abonnere på - og det gik nogenlunde, idet parolen var: Ingen udgifter afholdes før pengene er i kassen. Ret hurtigt blev bladet udskilt fra klubben og fortsatte som et helt selvstændigt foretagende (som jeg iøvrigt skal hilse mange gange fra!). Grunden til adskillelsen var, at bladets budget hurtigt blev så stort, at klubben - hvis det skulle blive aktuelt - ikke ville kunne klare sagen økonomisk.

Et for alle bestyrelser meget generelt mareridt er emnet møder, ture m.v. Jeg har den allerstørste medlidenhed med den i dag siddende bestyrelse, hvis muligheder for arrangementer er mange gange ringere end vores var i 1962. Allerede på det første bestyrelsesmøde havde Hermind en plan klar: Foruden de "almindelige" møder cirka hver tredje uge skulle klubben arrangere "den store forårstur" og "den store efterårstur", d.v.s. 2-dages udflugter med stort indhold af besigtigelser, jernbanekørsel m.v. Med den sædvanlige glødende ildhu blev der lagt planer og drøftet arrangementer, og det lykkedes rent faktisk at nå det opstillede mål. Vi havde "de store ture" hvert for- og efterår, selv om de ikke alle var i JS/DMJK-regi, men f.eks. var DJK- eller DMJU-arrangeret. Turene havde i almindelighed god tilslutning fra medlemmerne, vel nok også fordi Ole Søndergaard var en fortrinlig turtilrettelægger og turleder.

Af de mange "store" arrangementer synes jeg bør nævnes: Forårstur til Als, afskedskørsel på Langelandsbanen, udflugt til Fyn med dampkørsel på OMB, tur til Hamburg, udflugt til Lolland, særtog (motor) på HHJ, afskedstur på OKMJ og flere andre. Derudover var

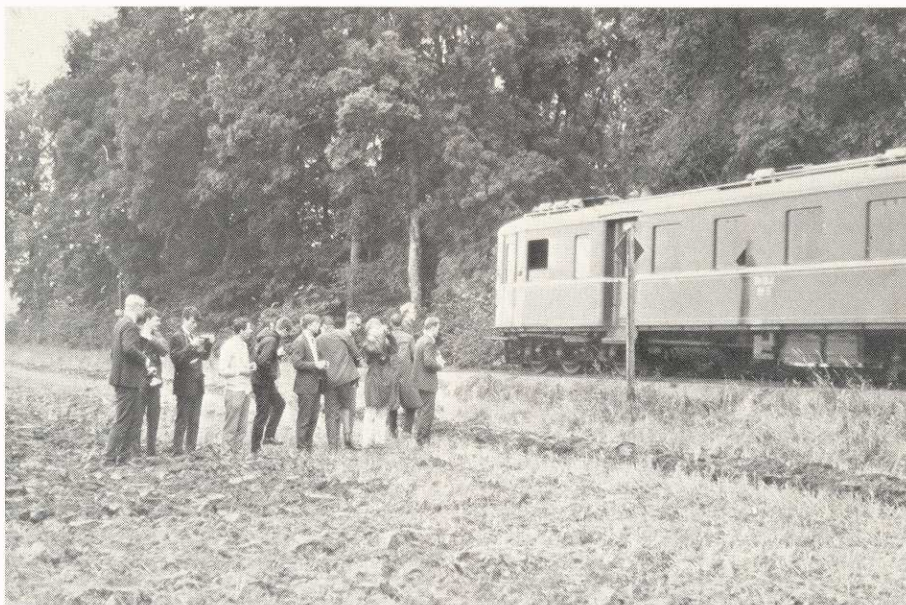
der adskillige 1-dages ture med forskellige besigtigelser, samt indendørsarrangementer med film, foredrag, julemøde o.l.

En af de første store opgaver var iøvrigt arrangementet omkring klubbens 25-års fødselsdag den 25. marts 1963. Såvidt jeg husker havde den tidligere bestyrelse kun overleveret meget løse skitser i denne sammenhæng - og det var vist mest planer om aktivitet på modelanlægget på Nørrebro, der selvfølgelig skulle have en kraftig overhaling. Herinds første tanker om dette arrangement måtte selv "hedsporerne" afvise - det er vist den eneste gang, vi lyttede til Lehmanns advarsler, men efterhånden fik vi da stykket et arrangement sammen, som jeg stadig synes vi kan være bekendt at stå ved: Om lørdagen (den 23.) sporvognsrundtur i København sluttende ved Søpavillonen, hvor jubilæumsmiddagen stod klar. Søndagen blev brugt til særtogskørsel - med lyntog (gammelt 3-vogns) over Nordbanen til Helsingør og hjem ad Kystbanen og mandag aften reception på klubanlægget på Nørrebro.

Ved denne lejlighed stiftedes JERNBANEHISTORISK SELSKAB som støtteforening, primært med det formål at hjælpe økonomisk til køb af historiske effekter o.l., en aktivitet, som klubben nok havde i formålsparagraffen, men som førte en meget tilbagetrukket tilværelse. Endvidere skulle selskabet indsamle arkivalier (tegninger, fotos, litteratur) og (måske) forestå bogudgivelser (blev realiseret med Parbøls: Jernbanerne i krigen 1864). Tanken med støtteforeningen var god og rigtig, og senere blev klubben og støtteforeningen slået sammen under det stadig gældende navn: JS/DMJK. JS købte iøvrigt også klubbens første 1:1-vogn, GDS C 33, som jo nu desværre er ødelagt.

Senere blev der anskaffet mere materiel, såvel trækraft som vogne - betalt af enkelte medlemmers egne lommer. Det viste sig imidlertid, at der ikke var tilstrækkeligt mange medlemmer, der havde tid og lyst til det meget krævende arbejde med at holde det store materiel i rimelig orden, og derfor blev denne afdeling senere udskilt fra klubben.

Allerede inden jubilæet havde Hermind affyret den næste "bombe": Udstillingsanlæg til Danmarks tekniske Museum på Østerport. Forhistorien var, at bestyrelsen som en af de



Øverst: På nedlæggelsestur på Bornholm, her ved Køllergaarde,
nederst: På tur på HTJ (EVP)



første opgaver havde optaget kontakt med DTM om samarbejde på historieforskningens område - et samarbejde, som stadig består. DTM havde planer om en udstilling i december 1963 og ville stille lokale til rådighed for et modelanlæg, hvis DMJK ville bygge det. En sådan lejlighed til at "vise flaget" ville vi selvfølgelig ikke lade gå fra os, hvorfor vi sagde ja tak - vist nok uden at have tænkt ret meget på konsekvenserne.

Det blev et kolossalt arbejde! Først selve anlægsplanen, derefter planerne for det elektriske sikringsanlæg, så fremstilling af spor og sporskifter, opbygning af anlægget på transportable borde incl. landskabsudsmykning, montering af relæstel og sideløbende hermed montering af ledningsnettet på bordene sluttede i multistik som via manglekorede kabler skulle forbinde anlægget med relæstel og manøvrepult. For den givne opbygning skulle udarbejdes en køreplan, og der blev fremstillet en robot, som automatisk dirigerede togene efter den lagte køreplan. Anlægget var fuld-sikkert og kørte upåklageligt og uden uheld i hele udstillingsperioden.

Klubben fik megen ros for dette anlæg, men også en økonomisk øretæve, som først blev endeligt afviklet, da DMJU købte resterne af DMJKs udstillingsanlæg til brug ved opbygningen af udstillingsanlægget i Helsingør i forbindelse med den 2. MOROP-KONGRES i Danmark i 1970.

Klubbens modelanlæg på Nørrebro blev heller ikke forsvundet, men fornyelser i større omfang skete ikke, fordi der allerede længe (siden Clausens dage) havde været arbejdet med tanken om en total ombygning af anlægget. Disse planer blev taget frem og afpudset med jævne mellemrum, men det stod hurtigt klart, at sigtet nu ikke skulle være ombygning på Nørrebro, men derimod et helt nyt anlæg i helt nye lokaler (og meget større lokaler), hvorfor det i første omgang "kun" var opgaven at finde disse lokaler. Som historiens gang viser, lykkedes dette først efter 1970, hvor DSBs godsterminal blev bygget.

Et væsentligt punkt i disse planer var økonomien, og selv om der nok er adskillige medlemmer, der vil synes, at jeg gentager mig selv fra mange andre lejligheder (f.eks. min kassererperiode først i 1970'erne), vil jeg også her sige, at vi i Herinds regeringstid lagde budgetter, baseret på et årskontingent

på 120-150-180 kr. og det var altså i 1964-65! Der var derfor nogen realitet bag mit krav i 1971-72 om et årskontingent på 240 kr. - Mon ikke den nuværende kasserer kunne have haft glæde af et i tide realistisk ansat kontingent?

På generalforsamlingen den 25. april 1967 gik bølgerne atter en gang højt, og så højt, at den samlede bestyrelse gik af. Den fortsatte dog som forretningsministerium til en ekstraordinær generalforsamling den 24. maj 1967 kunne vælge en ny bestyrelse.

Årsagerne til denne omvæltning var vel mange, men de mest betydende var nok dels de uoverensstemmelser, der var opstået mellem bestyrelsens "linie" og de "ældre" medlemmers synspunkter, hovedsagelig på baggrund af det "umulige samarbejde" med DJK, dels en vis "udmattelse" hos bestyrelsesmedlemmerne, som i de fem år, de havde siddet sammen, ikke havde haft mange timer tilovers til samvær med familie eller til andre interesseområder.

Selv om dette hefte er et festskrift, hvor der normalt kun tælles de lyse timer, synes jeg lige at måtte berøre det ovenfor nævnte "umulige" samarbejde med DJK. I perioden lige før DJK blev stiftet i 1961 havde der i DMJK været en del møder om muligheden for at ændre DMJKs struktur, således at 1:1 interessen kunne blive tilgodeset. Disse forhandlinger løb ud i sandet, hvorefter en interessegruppe startede DJK, som meget hurtigt (i medlemstal) voksede DMJK over hovedet. DJK arrangerede - naturligt nok - møder og ture, og en del medlemmer i DMJK så med sure miner herpå. Da Hermind tiltrådte var der derfor allerede et stort svælg til DJK, som han og bestyrelsen iøvrigt gerne ville slå bro over. Derfor skete der visse tilnærmelser, som også gav anledning til nogle fællesarrangementer, klubberne imellem. Men da begge klubbestyrelser jo arbejdede med den fælles baggrund: Interessen for jernbaner, og da begge bestyrelser arbejdede hårdt og energisk, gik det som det naturligt måtte gå: Ideer, som ligesom lå i tiden og i luften, opstod samtidigt i begge lejre og da disse jo hver for sig arbejdede selvstændigt, opstod der diskussioner om, hvem der "var mor til barnet".

Nu bagefter må vi da vist alle indrømme, at langt de fleste "sammenstød" var noget forhastede og overdimensionerede - for der var og er plads til begge klubber (og iøvrigt mange

flere), men det var der altså bare ingen, der kunne forudse dengang - trist nok.

Skal jeg kort sammenfatte Herminde regeringstid må det blive således:

Han overtog en svajende skude, som hurtigt og dygtigt blev bragt i sødygtig stand og han grundlagde de fleste af de aktiviteter, som klubben stadig har gavn og glæde af. Han var den udprægede iscenesætter som kunne kunsten at få folk til at arbejde med liv og lyst på alle

opgaver - selv sådanne, som på forhånd syntes umulige!

Efter den før nævnte måned med "midlertidigt forretningsministerium", tiltrådte en ny bestyrelse med Lindegaard Christensen som formand. Han og den øvrige bestyrelse reddede klubben fra en hurtig og voldsom død, og hans vigtigste opgave blev at finde et nyt formands- emne, som "kunne og ville". Det blev Adam, som fortsætter beretningen i næste afsnit!

Ud af tresserne - og videre fremover 1968 -

af P. Adamsen.

De glade tressere, med gode beskæftigelsesmuligheder og en tiltagende afkortning af arbejdstiden, der i mangt og meget prægede datidens Danmark, måtte selvfølgelig også smitte af på vore jernbaner. At adskillige af vore privatbaner måtte lade livet netop i denne periode, anså vi naturligvis ikke som noget særligt glædeligt, men til gengæld havde vi ikke svært ved at finde passende mål for vore udflugter og besøg.

Det næsten eksplosive behov der opstod for gennem et medlemsskab af en jernbaneforening at kunne deltage i organiserede særtog og afskedsture betød da også en betydelig forøgelse af klubbens medlemstal, omend det i det lange løb ikke lykkedes os at fastholde denne tilgang. Som Holtrup allerede har omtalt, så havde vi heller ikke held til at virkeliggøre vore veteranjernbaneplaner. Om vi skal prise os heldige, eller begræde dette sidste forhold vil jeg overlade til senere historieskrivere at afgøre, men hvorom alting er, så føler jeg det som et stort tab for JS/DMJK, at det medførte et farvel til en formand og en bestyrelse, der på alle andre områder vittterligt havde forstået at sætte skub i tingene.

Det var Lindegaard Christensen der beredvilligt trådte til som for- og redningsmand i denne lidt kritiske situation, men noget af det første han foretog sig, var at overbevise undertegnede om, at ved den efterfølgende generalforsamling i 1968 måtte formandsposten overlades til P. Adamsen - og sådan gik det altså til.

Det er ikke let at sige nej, når man i en snes år kun har haft gavn og glæde af sit med-

lemsskab, men man er unægtelig noget beklemt ved tanken om at skulle kunne leve op til diverse forgængeres glimrende egenskaber. Jeg kunne jo på forhånd heller ikke vide, at jeg fremover altid ville være begunstiget af en særdeles flittig og dygtig stab af bestyrelsesmedlemmer.

Vi var i 1968 stadig præget af almindelig velstand, der på "hjemmefronten" gav sig til kende ved et modelbyggeri, der tydeligt bar spor af medlemmernes adgang til bedre og dyrere værktøj og materialer. Adgangen til aktivt at deltage i de "rigtige" jernbaneforeningers restaureringer af 1:1-materiel tjente for de interesserede som en lære i forbilledets virkemidler og opbygning, og vi blev således ofte præsenteret for modeller der lå ud over, hvad ellers kunne forventes af en amatør.

Denne udvikling burde man måske ikke beklage, vi stræber vel alle efter at få vore modeller til at ligne forbilledet bedst muligt, når jeg så alligevel sukker dybt, så er det ikke blot fordi jeg fandt metoden "det forhåndenværende søms princip" mere underholdende og lettere at forstå, men nok så meget dette, at det for mig at se er sværere for vore nye medlemmer at finde fodfæste i foreningen, når kvalitetskrav og professionelt islæt sættes højere end opfindsomhed og snilde. Konstaterer man så samtidig, at selv de "lærde" kan blive uenige, - og det sker ofte, omend af lutter iver - så kan vi ikke fortænke de unge i deres usikkerhed og skuffelse.

Nu er et modelbane-anlæg ikke gjort med fine modeller, køreplanskørsel og hyggeligt samvær, der må også være muligheder for at bygge videre på anlægget. Her lå det blot lidt

tungt. Vi havde tidligere sløjft en kirkegård til fordel for en smalsporet tipvogns-bane og almindelig virketrang (stationsforstanderens have røg ved samme lejlighed), og nu da privatbanerne var blevet så populære, så måtte vi da også se at finde plads til noget i den retning. Den opstod på bekostning af garderobeplads og mindre gangareal når vi føjede et par planker til det bestående bord, og selv om det virkede lidt generende i begyndelsen, så tror jeg ikke, at der er nogen der tænker over dette længere. Vi fik vores privatbane, og så gik tiden med det.

I tiden den 3-7. august 1970 blev der afholdt MOROP-kongres i Danmark og DMJUs bestyrelse med Kaj Juul-Pedersen som formand besluttede, foruden de sædvanlige udflugter og møder, også at bygge et udstillingsanlæg. Danmarks tekniske museum lagde bl.a. værksteder og udstillingslokaler til. Mandskab løsøre o.s.v. stillede unionens medlemmer til rådighed. Eksempelvis kom vort gamle spor og -skifter fra udstillingen på Østerbro endnu en gang til ære og værdighed.

Et år tog det at bygge det 200 m² store anlæg, der helt afgjort blev en succes. 49.000 besøgte udstillingen i de seks uger anlægget var stillet op, og var således en god propaganda for vore fritidsinteresser. Al ære og berømmelse for dette smukke og velgennemtænkte stykke arbejde tilfalder naturligvis DMJU og dennes ledere, men vi var også med - og det var vigtigt for os.

Havde lokalerne på Nørrebro forekommet os en smule trange, så skal jeg love for at de efter hjemkomsten fra Helsingør følte endnu mindre. Spørgsmålet om mulighederne for at leje sig ind i større og mere velegnede lokaler var ikke af nyere dato, og vi havde da også forsøgt os både her og der, men altså uden større held. Den nød var ikke nem at knække - troede vi da - men en skønne dag kom Kaj Juul-Pedersen med tilbud om 300 m² kælderrum beliggende i DSBs godsterminal på Kalvebod brygge. Nu er 300 m² modeljernbane en større mundfuld, som man ikke sådan lige uden videre springer til, men hvad! det var jo i virkeligheden noget i den retning vi havde gået og drømt om, så efter moden overvejelse, diverse forhandlinger med DSB o.s.v. kunne vi på generalforsamlingen den 26. april 1971 berette om denne store nyhed, - lejemålet var en kendsgerning.

Læsere med kendskab til hvor meget, eller måske snarere hvor lidt vi har nået på arbejdet ved Gb i den forløbne tid, vil med rette kunne udtrykke deres forundring, - især da om de sammenligner med det føromtalte udstillingsanlæg. Det skal da også indrømmes at vejen var længere og brolagt med uforudsete og større vanskeligheder end vi på forhånd havde ventet. Alene den omstændighed at vi måtte have næsten tre år, hvor vi sled 4-5 "sporudvalg" op, før vi kunne beslutte os for blot den ene halvdel af anlæggets linieføring, siger noget om de forsinkende omstændigheder, der ligger i at man i håb om at nå det næsten perfekte, kasserer trufne beslutninger, og begynder forfra igen. Nå, selvfølgelig spildte vi ikke tiden helt og aldeles, varmeanlæg blev rigget til med hjælp af Bjarne Jensen fra Søborg; bibliotek, mødelokale og køkken blev også bragt i stand og sådan set har der hele tiden været nok at tage sig til.

Anlægget er da nu efterhånden også ved at tage form, selv om det må forekomme en og anden at det kun skrider langsomt frem. I denne sammenhæng bør man dog have det for øje, at på så stort et anlæg, med så mange næsten utilgængelige hjørner, er det absolut en betingelse for problemfri drift af anlægget, at spørgelægning og el-arbejde udføres med største omhu. Det tager lidt ekstra tid, men ingen kan vel være i tvivl om, at det betaler sig i det lange løb.

Anlægget på Nørrebro er ikke, som nogen måske ville tro, blevet glemt. Interesserne her bliver varetaget af de herrer Lehmann og Beyer og jeg tror ikke, der er blevet kørt så meget køreplanskørsel, som der netop har været det i de senere år. På et møde med bestyrelsen og "Nørrebro" er det blevet vedtaget at bevare det gamle anlæg i sin (næsten) oprindelige skikkelse. Senere, det vil sige i november-december 1977 har DSB ladet foretage en varmeisolerende forsænkning af loftet, med det resultat, at anlægget trods fornuftig afskærmning, i øjeblikket (januar 1978) ligner et bombekrater. Det vil koste meget arbejde at få det til at ligne sig selv igen, og det vil endda være tvivlsomt om vi når at få det færdigt til jubilæet.

Møder og udflugter, der i henhold til vedtægter og kutyme skal omhandle emner af jernbanemæssigt indhold, har i tidens løb været praktiseret som noget der på én gang var både



Herover: Fra MOROP-anlægget i Helsingør
og herunder: Fra anlæg Gb.

belærende og underholdende. Med årene er det blevet immer vanskeligere at finde passende stof til dette af foreningens meget vigtige område, men ind imellem har vi da haft nogle virkelige træffere såsom: Usædvanlige transporter, - K. 74 -, køretur på Køge Bugt Banen (før dennes åbning), - og vort dejlige week-end ophold i Göteborg ikke at forglemme. Rygraden i årsprogrammet er imidlertid den velvilje og hjælp som vore brødre-foreninger og enkeltpersoner viser os. Uden denne forståelse for sagen tror jeg ikke at vi ville have været i stand til at gennemføre den.

Meddelelser til medlemmerne foregik helt tilbage i tiden kun som et enkelt ark papir, foldet to gange og forsynet med porto og adresse. Senere kom SIGNALPOSTEN som omtalt i Holtrups indlæg og da dette blev selvstændigt, atter afløst af det nuværende "NYHEDSBLADET". Det er ikke noget ringe arbejde vore redaktører her udfører, og som man bør vide at påskønne - hvad vi nu forresten også bilder os ind, at det bliver. Alene det at medlemmerne uopfordrede tilsender bidrag tyder da også på at det har værdi som husorgan ud over de sædvanlige data for møder og ture.

Dette var så i en meget sammentrukket form mine næsten ti år som formand for JS/



DMJK og som sædvanlig skal det nok være lykkedes mig at forglemme begivenheder og data som burde have været nævnt. Gør det noget? Selv havde jeg bestemt ikke regnet med at komme til at sidde så længe, og dersom det skulle falde nogen ind at spørge, om jeg har nogle ønsker for klubbens fremtid, er svaret meget let:

Ja tak, en ny og bedre (=mere håndfast) formand!

SIGNALPOSTEN



Dansk jernbanetidsskrift med modelstof.

14. årgang, 1978, nu i format A 4, udsendes med 4 numre i året. Pris for abonnement er kr. 65,- incl. moms.

Følgende tidligere årgange kan leveres:

13. årgang 1977, pris kr. 54,-

12. årgang 1976, pris kr. 46,-

11. årgang 1975, pris kr. 46,-

10. årgang 1974, pris kr. 40,-

9. årgang 1973, pris kr. 35,-

8. årgang 1972, pris kr. 30,-

Tidligere årgange er totalt udsolgt.

SIGNALPOSTENS forlag kan levere:

DSB OLD-TIMERE i model, kr. 79,50

DAMPTRÆKKRAFT i model, kr. 138,-

Fotohefte 1, FFJ, pris kr. 12,-

Fotohefte 2, AHB og AHJ, pris kr. 12,-

Fotohefte 3, TFJ, pris kr. 23,-

Fotohefte 4, NKJ, pris kr. 16,-

DSBs S-tog, pris kr. 14,-

... og så kommer toget, pris kr. 18,-

Romantik i Røg og Damp, pris kr. 46,-

Alt kan bestilles ved forudbetaling på giro

6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12 -

2700 Brønshøj. Forsendelse portofri.

