



Klubbens historie

Odense Model Jernbane Klub blev stiftet ved et møde på Park Hotel i Odense den 23. november 1949. Nogle år før havde tegner Richard Juul Jacobsen forsøgt at starte en modeljernbaneklub i Odense. Men den første klub var ikke levedygtig, hvorfor han forsøgte igen. Og denne gang lykkedes det, idet der den første aften blev indmeldt 12 medlemmer. Richard Juul Jacobsen blev valgt til klubbens første formand, og der blev opsat et forslag til love for den nye klub.

De første år, da man ikke havde noget anlæg, mødtes man en gang om måneden på Park Hotel for at drøfte fælles interesser, og der blev forevist mange hjemmebyggede modeller. I længden var denne form for modeljernbaneklub dog ikke tilfredsstillende, medlemmerne ønskede at komme til at køre med modellerne, hvorfor der blev ledt efter et egnet lokale til opbygning af et anlæg.

I 1950 valgtes Anders Hove til formand, med Marius Nielsen som kasserer og Kurt Nielsen til sekretær. I årets løb førtes der forhandlinger med DSB om at få overdraget et lokale til opbygning af et anlæg, man så bl.a. på loftet over godsbanegården, men fandt lokalet uegnet til formålet.

De første år på Kildemosevej

Jagten efter et lokale lykkedes omsider, idet klubben fik overdraget et 104 m² stort loftslokale i de tidligere SFJ-remiser på Kildemosevej, der nu var indrettet til værksteder for DSB's rutebiler. Aftalen med DSB skulle løbe i 25 år.

Lokalet stod klar til indflytning den 1. juli 1951. derefter begyndte man diskussionen om målestok, idet der var flere sporvidder at vælge imellem, blandt andet blev "H0" og "0" foreslået, ligesom den nyopdukkede "Z0" var på tale. En afstemning gav det resultat, at man valgte spor "0", skala 1:45. Medvirkende til denne beslutning var, at det på den tid var meget vanskeligt at skaffe løse dele til bygning i skala H0, samt at flere medlemmer i forvejen rådede over en del materiel i skala 0. Vedtagelsen bevirkede dog, at nogle af "H0-folkene" forlod klubben.

Anlægget skulle påbegyndes, og det blev pålagt medlemmerne at komme med forslag til linieføring. Resultatet var dog magert, idet der kun indkom et enkelt forslag, som så blev vedtaget. Det indeholdt en ringbane med plads afsat til tre stationer, der førtes tre gange rundt i lokalet i varierende højde for at opnå passende stor afstand mellem stationerne.

I efteråret begyndte bygning af borde og spor til anlægget. Der skulle anvendes 3. skinne i siden af sporet, og bygningen af anlægget skulle i øvrigt indordne sig efter de almindelige normer, d.v.s. Dansk-Model-Jernbane Klub's standardblade. Opbygningen af anlægget skred støt fremad og i 1953 kunne linien lukkes, og de første prøve kørsler finde sted.

Klubben deltog i en hobbyudstilling i Fyns Forum i februar 1956. I en stor glasmonter udstilledes modeller i skala 1:45 fra klubben samt nogle modeller udlånt fra Slagelse Model Jernbane Klub. Udstillingen blev fulgt op med presseomtale af klubbens anlæg.

I de følgende år stagnerede arbejdet i klubben, og medlemstallet dalede. Forslag om at overgå til at bygge i skalastørrelse H0 blev forkastet flere gange.

Nyt anlæg på Kildemosevej

På en generalforsamling i maj 1962 valgtes Tommy Ørum til formand, og da flere interesserede samtidig havde indmeldt sig i klubbe, var der basis for at skabe aktivitet i OMJK igen. I sommerens løb blev der udarbejdet planer for et nyt punkt-til-punkt anlæg med fem stationer, deraf tre på dobbeltsporet strækning. Retsen af året 1962 blev præget af en opblussende, voldsom aktivitet i klubben. Der blev oprettet nye arbejdsgrupper. Baneafdeling, Dekorationsafdeling og Tegningsafdeling. I december blev det vedtaget, at anlægget skulle foregå ved cab-kontrol.

I 1963 blev linien færdig og havde stationerne Storby, Højstrup, Dalby, Skovlunde og Fjordvig. I 1972 blev stationsnavnene ændret til Odense, Tommerup, Hjulby, Fruens Bøge og Nyborg. For bygning af det rullende materiel blev der vedtaget standarder for automatkobling, fjedrende puffer, strømaftager samt konstruktions- og fritrumsprofil.

De første planer for et relæsikringsanlæg til Dalby udarbejdes, men arbejdet hermed blev foreløbig skudt tilside til fordel for planlægningen og opbygningen af captårnet. Træarbejdet og de elektriske installationer blev udført i løbet af vinteren, således at cab 1 kunne tages i brug i maj 1964. I løbet af sommeren og efteråret blev Dalbys nye sikringsanlæg bygget, så det kunne indvies ved 15 års jubilæet i november. Ved jubilæet blev også den første store meddelelse med "hoved" på forsiden og to tegninger udsendt, Regelmæssige meddelelser var blevet udsendt siden 1963.

I 1965 blev årets hovedbegivenhed deltagelse i udstillingen i rådhusen i anledning af den fynske hovedbanes 100 års jubilæum. Klubbens medlemmer fremstillede på kun en måned et 4.5 x 10 meter stort anlæg, der blev den store attraktion på jubilæumsudstillingen, som på otte dage blev besøgt af over 17000 personer.

Op gennem 60'erne fik klubben en del nye medlemmer, som resulterede i en kraftig udbygning af anlægget. De store projekter med sporarbejde, modelbygninger og landskab, elektriske anlæg i captårnet og i sikringslægget osv kunne ikke være gennemført uden disse medlemmer.

På Generalforsamlingen i 1967 ønskede Tommy Ørum at fratæde som formand. I stedet valgtes Arne Kirkeby. Fra januar 1968 indgik OMJK i et samarbejde med Dansk Jernbane Klub Odense afd om at udsende et fælles blad under navnet "Karbidekspressen"

Der var blevet fremstillet et lysur med modetid. Dette var opsat, så det var synligt for alle i lokalet. Samtidig udarbejdedes en køreplan bygget over Odense-Svendborgbanens vinterkøreplan 1967-68, og regelmæssige køreplanskørsler blev straks iværksat. Det blev besluttet, at første mandag i hver måned skulle være køreaften. Køreplan 69 blev senere suppleret med to demonstrationskøreplaner på henholdsvis 0,5 og 1 times varighed.

I 1969 blev klubbens første 20 år fejret. Året efter deltog klubbens medlemmer i opbygningen af Dansk Model Jernbane Unions store modelbaneanlæg på Teknisk Museum i Helsingør. DMJU skulle afholde den 17. Morup-kongres i august 1970 i København. (MORUP = Det europæiske Modelbaneforbund)

Det indgåede samarbejde med Dansk Jernbane Klub om udgivelsen af KARBIDEXPRESSEN ophørte, da DJK trak sig ud på grund af deres dårlige økonomi. OMJK førte bladet videre til det gik ind i 1972.

På generalforsamlingen i 1972 ønskede Arne Kirkeby ikke genvalg som formand. Ny formand blev Ib Tiedje. I 70'erne skete der ikke de store omvæltninger som i 60'erne. Klubben var inde i en stabil periode. I 1974 kunne klubben holde 25 års jubilæum, hvor der bl.a. blev udskrevet en byggekonkurrence, og ved samme lejlighed blev der udsendt et lille hæfte om klubben og dens virke.

Da vores aftale med DSB om lokalet udløb i 1976, kunne vi ikke få en ny langtidsaftale, da man havde planer om ombygning og udvidelse af rutebilværkstedet. Vi fik en aftale om mindst 1 års opsigelsesaftale.

Efterhånden som vi nærmede os 80'erne, blev interessen for et nyt og større anlæg vagt, og der blev søgt om nye lokaler både hos DSB og kommunen, dog uden resultat. Klubben nåede 80'erne med øget aktivitet. I maj 1981 blev KARBIDEXPRESSEN genoplivet, da der var ønske om at få et regelmæssigt klubblad. Anlægget var efterhånden blevet gammelt på grund af store temperaturudsvingninger i det uisolerede lokale.

Klubben fik nys om, at DSB havde planer om at bygge nyt rutebilværksted og nedrive det gamle. Vi gik derfor igen i gang med at lede efter et andet sted at være. DSB havde overtaget den gamle Toldkammerbygning på Østre Stationsvej efter Toldvæsenet og vi søgte derfor DSB om "lån" af lokaler i denne bygning. Efter at vi nogle år gentagne gange havde ansøgt om disse lokaler, lykkedes det i maj 1982 at få lokaler stillet til rådighed i denne bygning. Lokalerne lå på 2. sal i bygningens vestende -mod Rugårdsvej. Det havde tidligere været brugt som frilager af toldvæsenet og var derfor opdelt i mange små rum. Der forestod nu et større arbejde med nedtagning af de mange skillevægge og en større istandsættelse af lokalerne. I efteråret 1983 var klublokalet og værkstedet klar og i løbet af foråret 1984 blev anlægslokalet klar til indflytning.

Det nye anlægslokale med sine 327 m² var ca tre gange så stort som lokalet på Kildemosevej. Det blev derfor vedtaget, at det nye anlæg skulle indeholde en DSB dobbeltsporet hovedbane, en DSB sidebane og en privatbane.

Der blev vedtaget et sæt retningslinier for udarbejdelse af en sporplan.

Den sporplan, der blev vedtaget, havde følgende stationer på hovedbanen: Odense H med Odense Gods, Odense Syd som teknisk station for udfletning mellem Odense H og Odense Gods. Tommerup, Hjulby, Nyborg Færge Og Nyborg Lokal. Sidebanen udgik fra Tommerup med følgende stationer: Fruens Bøge, Lindved, Grønnerup og Fåborg. Privatbanen udgik fra Fåborg og havde følgende stationer: Nakkebølle, Aakilde, Hesselager, Krogsbølle, Bynkel, og endte i Nyborg Lokal. Det var et meget ambitiøst anlæg, der her skulle opbygges, og man gik i gang med opgaven med stor energi. Nogle gik i gang med at opbygge understel, og andre gik i gang med at bygge sporskifter. Der skulle fremstilles ca 275 stk.

Vort anlæg på Kildemosevej stod endnu et par år, men i 1986 var det slut. Sidste køreplanskørsel var den 16. juni 1986, derefter gik vi i gang med at nedlægge anlægget. Den 1. august var vi færdige med nedtagningen og en 35 år lang epoke i OMJK's historie var slut.

Opbygningen af anlægget skred hurtigt fremad. I løbet af 1985-86-87 blev alle sporene lagt, og kørsel på anlægget kunne så småt begynde. Der var da lagt ca 1100 meter spor på over 70.000 sveller og godt 280.000 skinnesøm. Opbygningen af så stort et anlæg er en bekostelig affære og kontingentet kunne ikke klare de store udgifter. Man gik derfor i gang med at søge midler i forskellige fonde. Det lykkedes at få legater fra Bikubens Fond og Albanifonden. Klubben modtog også et legat fra tidsskriftet LOKOMOTIVET, endvidere var der nogle medlemmer, der donerede nogle pæne beløb.

Der var i 80'erne en meget stor interesse for klubben. Mange klubber og foreninger besøgte os, og i 1985 lavede Kanal Fyn en 40 minutters TV udsendelse om klubben. Der kom mange nye medlemmer i disse år.

Det skulle vise sig, at vor tid på Østre Stationsvej ikke blev af lang varighed. I juni måned 1988 kom der en melding fra DSB om, at vi måtte se os om efter andre lokaler. DSB havde udlejet hele bygningen til entreprenørfirmaet ISLEF. I november gik vi i gang med demontering af anlæg, bibliotek, værksted m.v. Alt blev læsset i to godsvogne, som DSB stillede til rådighed, og lokalerne var ryddet den 1. februar 1989.

Hjemløs på Vestrebro

Efter næsten 40 år stod vi nu uden et sted at være. Vi oprettede en postboks for at have en adresse. Vi gik i gang med at lede efter egnede lokaler, men ingen kunne rigtig hjælpe os. DSB, som for år tilbage, havde lovet os, at vi aldrig skulle blive hjemløse, kunne ikke hjælpe, før den nye banegård var blevet bygget. Det kunne klubben ikke vente på og søgte derfor ved kommunen. Efter flere forgæves forsøg fik vi tilbudt loftsetagen på Korsløggeskolen i Schacksgade eller et kælderlokale på Vesterbro 1 i kælderen. Efter at have besøgt begge steder valgtes kælderlokalet på Vesterbro på et medlemsmøde den 8. januar 1990.

Da lokalet med sine små 150 m² ikke var store nok til opbygning af et anlæg, kom det mere til at fungere som et samlingssted for klubben. Der blev indrettet et klublokale, hvor biblioteket blev opstillet samt et værksted med adgang til vort værktøj. Det stod imidlertid klart, at lokalet kun var midlertidig, når der ikke var plads til anlæg. Desuden var huslejen også for høj for klubben.

Blangstedgård

Det stod os klart, at kommunen var de eneste, der kunne hjælpe os med lokaler af den størrelse, vi havde behov for. I december 1990 søgte vi derfor Magistratens 4. afdeling om at blive optaget som tilskudsberettiget forening. Efter en ændring af §15 i vore love blev vi godkendt som tilskudsberettiget i oktober 1991.

Efter godkendelsen sendte vi en ansøgning til kommunen, og efter nogle møder med denne resulterede det i, at vi i januar kunne få en tagetage på ca 400 m² i det forhenværende frugtlager ved Blangstedgård.

Vi kunne imidlertid ikke flytte ind lige med det samme, så kommunen først skulle have sat bygningen i stand.

Den 1. februar 1992 var istandsættelsen af bygningen så langt fremme, at vi kunne flytte ind og begynde istandsættelsen af det lokale, vi havde fået stillet til rådighed. Lejemålet på Vesterbro blev herefter opsagt pr 31. august 1992. Arbejdet med klargøring af de nye lokaler skred hurtigt fremad, og i løbet af foråret 1994 var lokalerne klar, så klubben kunne komme i gang med opbygning af anlægget.

Efter at klubben var flyttet fra Østre Stationsvej, blev det diskuteret meget om eventuelt at gå over til to-skinne drift. Efter det blev klart, at vi skulle opbygge et nyt anlæg på Blangstedgård, blev overgangen til to-skinne drift vedtaget på klubbens generalforsamling i marts 1992 ud fra denne beslutning og det sæt retningslinier, vi havde for sporplan fra Østre Stationsvej, gik vi igang med udarbejdelse af sporplaner til nyt anlæg.

Det nye anlæg.

Odense Model Jernbane Klub kører i skala 1:45, også kaldet spor 0 (nul)

Da klubben blev stiftet for over 50 år siden, var spor 0 en populær skala. Klubben har siden da holdt fast på denne skala. Forbilledet for anlægget er dansk og i særdeleshed Fyn. Det faste anlæg bygges som udgangspunkt i epoke 3, som er perioden fra 1945 til ca 1972. Anlægget er på 324 m², og er opbygget med en hovedbane og en sidebane. Hovedbanen udgår fra Nyborg Færge via Nyborg. Fra Nyborg er strækningen dobbeltsporet hovedbane til Odense via Hjulby og Tommerup. Odense er anlæggets største station og anlæggets administrative og økonomiske centrum. Herfra fortsætter hovedbanen som en enkeltsporet strækning over Holmstrup til Middelfart, Middelfart fungerer som en gennemkørselsstation med videre forbindelse til Fredericia og det øvrige land. Middelfart har en mindre industrihavn.

Fra Odense udgår endvidere en sidebane til Svendborg. På sin vej passerer den Odense Syd, Fruens Bøge og Lindved. Anlægget er designet således, at man kan gå rundt uden at skulle bukke sig.

Skulle det være nødvendigt at komme ind under anlægget, er anlægget ingen steder under 100 cm højt.

Strækningen.

Når anlægget står færdigt, vil der være lagt mere end 1100 meter spor, der vil være mere end 200 sporskifter. Alle sporene er fabrikeret af medlemmerne selv. Skinnerne er af nysølv, svellerne er af bejdet træ. Der er medgået mere end 280.000 skinnesøm til produktion af spor og sporskifter. Sporene er lagt i 5 mm kork. I kurver er der lagt en overhøjde på med op til 2 mm således, at det ligner og virker som forbilledet. Derefter er der lagt ballast ud, som er lavet af molér, nok mest kendt som kattegrus. Efter det er lagt i sporene, er det blevet indfarvet med lim og brun maling, for at få den rigtige farve samt holdbarhed.

Da skinnestrengen i virkeligheden ikke er ens i størrelse, er de det heller ikke på anlægget. På hovedstrækninger, hvor der køres med en højere hastighed samt tungere maskiner end man gør på sidebanerne, benyttes en større type skinne.

Dette medfører, at banen på anlægget består af fire forskellige typer.

Type I: Hovedbanespor, som svarer til en svær skinne 55 kg/m samt en skinne på 45 meter.

Type II: Sidebanespor, som svarer til en skinne på 55 kg/m samt en længde på 15 meter.

Type III: Sidebanespor, som svarer til en skinne på 34 kg/m samt en længde på 13,75 meter

Type IV: Sidebanespor, som svarer til en skinne på 30 kg/m samt en længde på 15 meter

I 1992 kom der et afgørende vendepunkt. Odense Kommune stillede de nuværende lokaler på Blangstedgård til rådighed. Godt nok skulle der startes forfra med at renovere lokaler, men der ville kunne komme et meget fint modelbaneanlæg op at stå her med tiden.

Siden gik det slag i slag, der er nu i dag et meget fint modelbaneanlæg under opbygning, ligesom der er en fast og stabil medlemsskare. Der er også for alvor begyndt at dukke nye medlemmer op, nu da der noget at se på.

I dag er der ca. 35 medlemmer, såvel aktive, aspiranter som passive.

Anlægget

I den færdige udgave vil det planlagte anlæg her være på 324 kvadratmeter, forbilledet er stadigvæk dansk epoke 3 -1945-72, og anlægget kommer til at bestå af en dobbeltsporet hovedbane, der slår over i enkeltspor. De store stationer er her Odense, Nyborg og Middelfart. Endelig er der en sidebane

til Svendborg, hvor det er tanken at den både skal kunne fungere som DSB-sidebane og som privatbane.

Det er tanken, at der udover køreplan til persontogene på anlægget, også skal laves specielle godsvognsløb. For på anlægget bliver der nemlig plads til en del sidespor til forskellige "virksomheder". Nævnes kan slagteri, maskinfabrik, tillempede modeller af Papirfabrikken og Sukkerkogeriet mm. Dette vil være med til at give noget ekstra liv til anlægget.

Mht. stednavne og modeller af stationsbygninger tilstræbes det stadigt, at det får et fynsk islæt. Den første dekoration er nu lagt i Holmstrup og Fruens Bøge området, planen er nu at gå videre til Tommerup på hovedbanen og begynde der. Det er nemlig vigtigt, at der er noget at se på, men det stiller naturligvis krav om, at el-afdelingen skal have færdiggjort hele sit arbejde, inden at dekorationen bliver anlagt.

Som ekstra detaljer kan nævnes at dekorationsafdelingen sågar har lavet fugle, ligesom der er planlagt telegrafmaster med tråde på til Svendborgbanen. Banerne bliver naturligvis også hegnet ind som i virkeligheden.

Der bliver ikke gået på kompromis med dekorationen.

Allerede nu er den allerførste dekoration af meget høj klasse anlagt på anlægget. Her er der mange fine detaljer, der er virkelig kræset for detaljerne. Men i øvrigt bliver der med tiden en del bymæssig bebyggelse i bl.a. Odense, der er også her planlagt gamle Odensesporvogne. Der kommer også en landsby med gadekær og det hele, ligesom der bliver lidt plads til de mere åbne landskaber.

Det rullende materiel

Og hvad rådes der så over af vogne og trækraft i dag?

Der er faktisk et meget bredt spekter af alle de kendte damplokomotiver der har kørt hos DSB indtil 1970, for slet ikke at tale om et bredt udsnit af dieseltrækraft. Alle epoke 3's kendte vogntyper er også repræsenteret og der kommer jævnligt nyt materiel til.

Hvis du har en interesse for noget bestemt materiel, er der bestemt gode muligheder for at komme til at bygge det til anlægget.

Her kan i den forbindelse nævnes OMJK's handelsafdeling hvor man kan købe diverse løsdele til rullende materiel samt profiler og krydsfinér.

Det elektriske anlæg

I forbindelse med at det nye anlæg skulle bygges, gik man over til to-skinne drifts digitalstyring i stedet for, da det ville virke meget mere naturtro end tredjeskinne ved siden af alle sporene. Det betyder også, at LOKOFØRERNE derimod kan gå rundt med en lille styrepult og følge deres tog på anlægget -hvis de vil!

Det giver mulighed for en ret enestående og langt mere naturtro kørsel med togene.

Fordi klubben er gået over til digitalstyring og to-skinne drift, er det ikke ensbetydende med, at der bliver færre ledninger at trække under anlægget, snarere tværtimod!

Udover det meget omfattende sikringsanlæg med både dagslyssignaler og de gamle vingesignaler, der kræver sin part af trukne ledninger, så skal stort set hvert sporskifte stadig kunne skiftes elektrisk. Dette kræver, at der bliver monteret en sporskiftemotor under hvert skifte og trukket ledninger til betjeningspulten på den pågældende station.

Odense og Nyborg, der er de største stationerne på anlægget, kræver naturligvis mest arbejde.

Køreplan

Selve planlægningen af køreplanerne og vognløb bliver også meget indgående, det er et meget stort arbejde, som ligger i det. Men det vil i allerhøjeste grad være med til at give en realistisk kørsel på anlægget.

Øvrige aktiviteter

Foruden anlægslokalet er der også et veludstyret værksted med alskens hobbyværktøjer, der er et opholdslokale med et veludstyret bibliotek og en vidiosamling samt rum med PC'ere.

Klubben råder over en meget omfattende negativsamling med billeder fra bl.a. de nedlagte fynske privatbaner og DSB i øvrigt. Det meget store arbejde med at registrere billederne er netop nu ved at ske.

Det er tanken at der med tiden skal sælges udvalgte billeder til interesserede.

Derudover har klubben et omfattende tegningsarkiv.

Et par gange om året bliver der besøgt andre klubber, ligesom klubben selv får besøg også.

Endelig er der medlemsmøder og ikke at forglemme den årlige generalforsamling, samt fejringen af OMJK's stiftelsesdag 23. november 1949.