



Læs i dette nr.:

- # Billede stafetten
- # Gods i - penge - i Gods
- # Rygter fra et remiseområde
- # Hov stop lige - en halv!

- # Side 24 modellen.
- # Aktivitetslisten
- # Noget om tankvogne
- # Køreplanen



E 993. Med stort persontog (dublering?) i Tåstrup, 14.04. 1962. Foto.: Holger Sørensen.

Nr. 43.

Juli. 2012.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Michel Andersen
Karlemosevej 119, 1/Th.
4600 Køge.
Tlf.: 61 60 12 62.

Kasserer.:

Johnny Hyllested
Karlemosevej 105, 1/Th.
4600 Køge.
Tlf.: 22 80 51 76.

Bestyrelsesmedlem.:

Stig Froulund
Karlemosevej 25, 3/Mf.
4600 Køge.
Tlf.: 22 63 15 49.

Flemming Kjær
Knivkærvej 4.
4220 Korsør.
Tlf.: 58 14 01 14.

Jørgen Madsen
Vesterled 24.
4200 Slagelse.
Tlf.: 50 46 05 19.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.kmk-ho87.dk

Bank.:

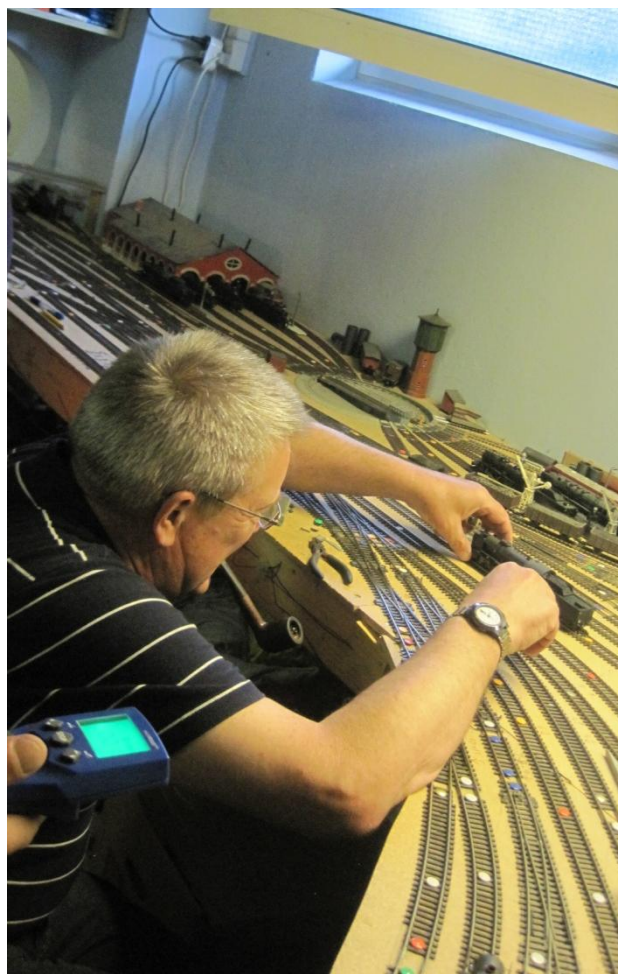
Nordea
Torvet 14.
4600 Køge.
Reg. Nr. 2908
Ktn. 2551 586858

I Kupevinduet

Vel mødt, højsommeren står for døren og det er nok ikke den tid hvor vi bruger allermest tid på vores kære hobby – og dog, for det vrirler med veterantogs kørsel. 2012 er Året hvor DJK har fejret (og gør det stadig) sit 50 års jubilæum med en masse arrangementer og kørsel – stort tillykke fra os i KMK.

Vores lille blad ligner sig selv og med nr. 43 er det så blevet til 6 udgaver af "Mosebanen" eller 1,5 årgang! fra min hånd. Det varer dog et stykke tid, før jeg kan slå den Gamle redaktør af pinden, med hans 13½ år og 54 numre af "Tagrytteren" og "Mosebanen". Redaktionen er blevet udvidet med LT.. som forfatter og korrekturlæser, Henning har meldt sig som "slave" og fungerer (!) som skaffedyr med hensyn til diverse arkivalier og foto. I dette nummer bliver min "lange" historie om visse tankvogne endelig færdig, LT.. har kigget "lidt" på økonomien i DSB's gods virksomhed i halvtredserne, rygtesmeden har haft travlt og det rammer visse medlemmer, et kig på lidt af hvert og nyt kommer vi også denne gang rundt om og jeg har et par tanker om modeltogbranchen herhjemme, alt i alt et forhåbentlig afvekslende og hyggeligt blad.

"Redaktørius"



Drengene leger!

Gods i – penge- i Gods!



N 207 Med større(sær) godstog mod Fredericia, i Odense.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

En statistisk beretning over DSB godstransporter i Danmark med tyngde om midten af 50'erne, som det især fremgik af årsberetningerne.

Indledning

Så er turen kommet til at putte godstrafikken ind i vridemaskinen. I lighed med tidligere er det DSB's årsberetninger fra de første år i 50'erne, der udgør fundamentet for beskrivelserne, men ikke helt så rigoristisk som tidligere. Rapporteringsåret 55/56 valg som en slags midtnormal for perioden 50-61. Hensigten er at beskrive den nye konkurrencesituation, der opstod efter krigen, og som fik betydelig indflydelse på DSB's godsindtjening og etatens evne til at konkurrere på det frie marked. Derfor anskues problematikkerne denne gang ud over, hvad der snævert fremgår af årsberetningerne. En hel del statistik er medtaget fra Danmarks Statistiks publikationer samt fra en spændende folder fra trafikministeriet kaldet "Hundrede års trafik, trafikministeriet 1900-2000".

Årsagen til medinddragelsen af yderligere statistisk materiale skyldes ønsket om en lidt større dybde i materialet og dermed mulighed for at fremstille en bredere funderet statistisk variation, eller hvad det

nu hedder¹. Derfor er lovforslag helt tilbage fra 20'erne, der vedblev at påvirke DSB konkurrencebetingelser helt frem til 1973, medinddraget. Det er således ønsket denne gang at iagttage de tørre statistiske udsagn i et transporthistorisk – og samfundsmæssigt perspektiv. Hvad var det for et land, som DSB's godstransportkapacitet skulle betjene i 50'erne? Hvilke vilkår omgav DSB (eller blev tildelt politisk) i konkurrencen med det private transportmarked i perioden i midten af 50'erne? Og endelig, hvad var det DSB's godsvogne kørte rundt med i det ganske land?

Sluttelig hører det med, at tallene i disse udredninger skal tages med et gran salt. Det er ikke blot uhyre tidskrævende at finde opgørelserne, men også at sammenligne disses indhold, da opgørelserne ofte gennemføres på meget forskellig vis inden for

¹ Det skal også denne gang understreges, at indlægget dækker udvalgte aspekter fra perioden, der alle, næsten uden undtagelse, bygger på oplysninger taget ud af årsberetningerne fra 1950 og frem til 1961.

Emneområderne, eller simpelthen i meget særegne vægtangivelser. Men, jeg vil dog understrege, at man roligt kan tage dem for den retningspæl, de trods alt er. Sådan er det jo med statistik. Som man sikkert ved, findes der tre former for løgn: Løgn, forbandet løgn og statistik !

Jeg kommer også til at foretage et par ganske små komparative analytiske afstikkere ind i modeljernbaneverdenen.

I 1925 var der ca. 1000 rutebiler og busser i Danmark. I 1954 var der 3.268 og i 1965 var der 3927. Beskeden vækst!



D 825 i Næstved 03.08. 1962. med godstog til Slagelse, via Dalmose.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Den voksende konkurrence – og politiske bestræbelser på at ”beskytte” DSB herimod.

Det historiske perspektiv var følgende.

Henne i Sølvgade var man allerede løbet af 20'erne blevet opmærksomme på de stigende vanskeligheder i indtjeningssituationen for godset. I 1927 - i forlængelse af det i indledningen nævnte lovarbejde - nedsatte generaldirektoratet d. 24. juli et udvalg, der skulle ”fastslå art og omfang af den mod banerne indsatte konkurrence for herigennem at få klarlagt, om, eventuelt i hvilken udstrækning og på hvilken måde, der kunne træffes passende modforanstaltninger”. Et af de væsentlige resultater af arbejdet var, at DSB måtte erkende, at banernes produktion ikke længere ”solgte sig selv!” Man ønskede endvidere en bedre kundekontakt, hvor al skriftlig korrespondance med kunden reduceredes til et minimum. Bedre og mere personlig kundebetjening var løsnet.

Tidligt i 30'erne, der populært betegnedes som kommissionernes årti, og det var ikke uden grund, nedsatte man en kommission, der skulle kulegrave DSB økonomi. Også dengang forstod man til fulde at parkere problemstillinger af en vis politisk tyngde i

en kommission med en passende fremtidig deadline. Det var stykgodstransporterne, der var (og forblev) smertensbarnet. Følgelig nedsatte man Stykgodskommissionen af 1930 med Emil Terkelsen som sekretær. Den sad længe og nærmest nægtede at komme med resultater. Da det endelig skete, var der tale om en fremstilling af petitesser til løsning af de betydelige indtjeningsproblemer på godssiden, som DSB stod overfor. Bjerget havde barslet med en mus lød det fra politisk hold. Det eneste, man kom frem til, var vist et forslag om nogle nye blanketter, der skulle lette administrationen. DSB's vogn sad fast i mudderet, selv med Knutzen på bukken. Men, så fik DSB ny minister, da Fisker afløste Friis-Skotte i 1935, og vupti var problemet løst, da ministeren over for Knutzen bekendtgjorde, at han slet ikke var bekymret over DSB's manglende indtjening. Det forvirrede vist Hr. Knutzen en smule, da han havde været vant til den forretningsindstillede Friis-Skotte, og nu pludselig stod over for en minister, der havde en politiskbaseret holdning til DSB's underskud. Knutzen kom aldrig på bølgelængde med Hr. Fisker.

Op imod slutningen af 30'erne oplevede man en betydelig vækst i transportbehovene rundt om i samfundet, men DSB måtte indse, at de ikke fik den andel heri, som DSB mente sig berettiget til på grund af de hårde konkurrencevilkår.

Krigen

Men, så kom krigen, som nævnt så tit. Så der skal ikke lyde mere, end at den bragte store transporter at køre med til DSB. Og det både de gode og de onde (tyske transporter). Krigen gav næsten DSB en slags transportmonopol.

Efter krigen

Stod DSB med sit nedslidte transportapparat til løsning af stærkt stigende transportbehov, der var væsentligt større end i året 38/39.² DSB konstaterede tørt, at konkurrencen kom fra et stort antal varevogne af mindre typer, og antallet af påhængsvogne, der er vokset bemærkelsesværdigt i 1951. Man konstaterede ligeledes, at DSB konkurrencevilkår bestemt ikke forbedredes af de politisk bestemte forestående takstforhøjelser på fragt.

Disse var varslet til indførelse i 1953. Det var trafikminister J. Jørgensen udmærket klar over, men skrev med tidens sprogbrug i tillægget til lovteksten, at "Enhver ikke ganske ubetydelig takstforhøjelse må imidlertid under de gældende transportvilkår med meget stærk konkurrence mellem de forskellige transportformer forudses at indebære en risiko for transporttab..." og videre "Da det imidlertid må anses for ønskeligt i hver fald i nogen grad at formindske det meget betydelige driftsunderskud, har man fundet det rigtigst at stille forslag om takstforhøjelser

til en skønsmæssig merindtægt på 14 à 15 mil. kr." Sådan rundbarberede man den ged !

Der kom i øvrigt nye takstforhøjelser pr. 1. maj 1955, så man greb til dette reguleringshåndtag med jævne mellemrum.

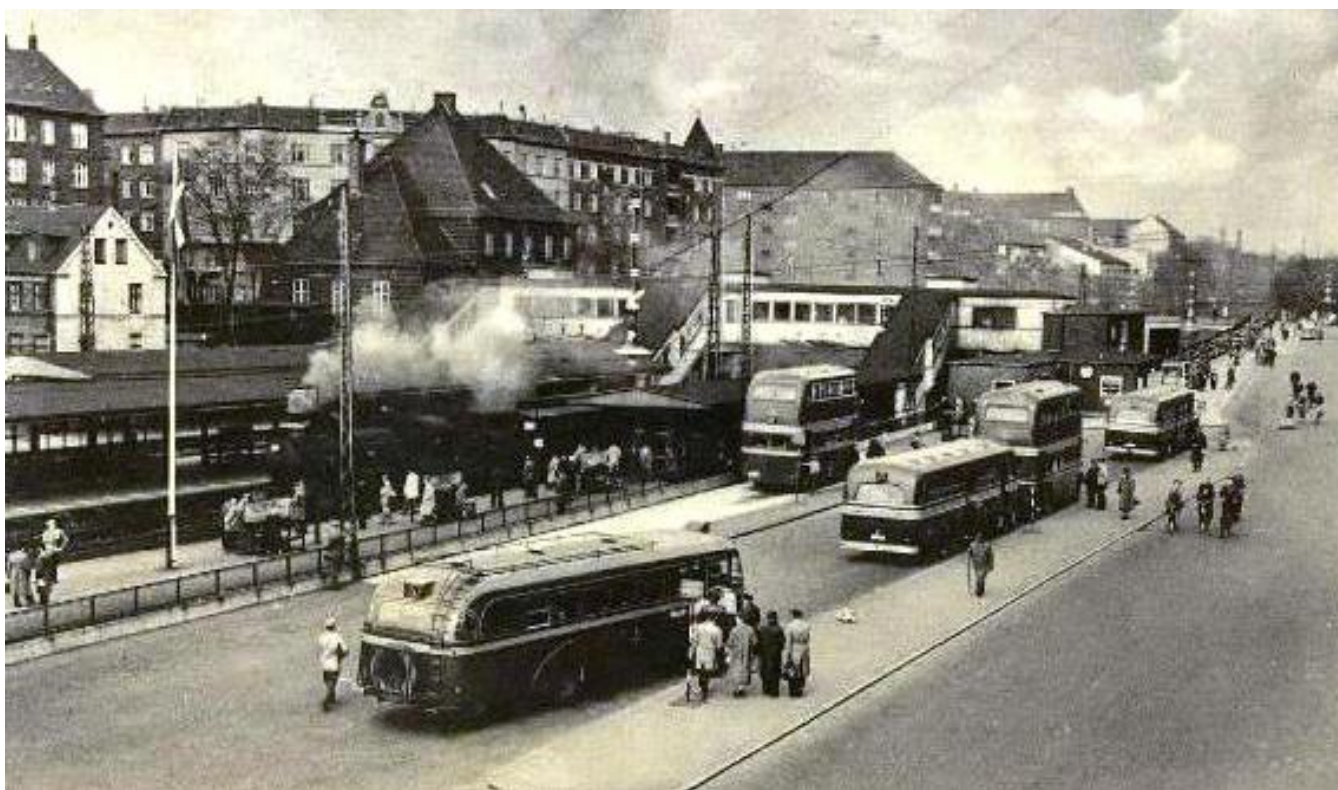
Summasumarum

Allerede fra midten af 20'erne havde DSB begyndt at mærke konkurrencen fra rute- og lastbilerne i forbindelse med person- og godstransporterne i landet. Konkurrencen ramte i øvrigt også privatbanerne længere ude i lokalsamfundene.

Det var fleksibiliteten fra de private rutebilejere og vognmænd, der ramte DSB så mærkbart, at krisen begyndte at kradse. De kunne tilpasse sig passagertallene og godsmængderne efter forholdene, og vognmændene var ikke i stramme faste køreplaner, så de kunne frit leve op til fra dør-til-dør princippet. Den sved DSB!

På passagersiden kunne vognmændene overse de tyndt befolkede og underskudsgivende afkroge af Danmark, den luksus nød DSB heller ikke.

Rutebilstationen i Valby, side om side med jernbanen, praktisk og nemt for brugerne men en hård konkurrent for jernbanen.
Postkort.



² Kilde: Vingehjulet 1952

Politikerne forsøgte at gribe ind!

Politikerne følte sig kaldet til at gribe ind for at beskytte DSB. Det gjorde de i årene 1925, 1927, 1950 og endelig i 1973. Det var specielt loven, der vedtoges 2. juli 1927, der rammesatte begivenhederne med følgende tekst i overskriften: "Lov om Regulering af omnibus- og fragtmandskørslen". Lovteksten havde udgangspunkt i en udvalgsbetænkning, som næsten altid ligger til grund for lovforslag, der fandt, at jernbanetrafikken ikke kunne erstattes af rutebiltrafik. Rutebilkørslen skulle blot supplere jernbanen ved at udfylde jernbanetomme rum i banernes opland. Hvorledes udvalget havde tænkt sig, at rutebilejerne skulle leve af det, fremgik ikke af betænkningen³. Fragtmandskørslen skulle reguleres, så den blev mere målrettet samfundets behov, og der skulle stilles krav til vognmændenes uddannelse og arbejdsforhold.

Op igennem 30'erne forsøgte politikerne sig med regulerende tiltag. Specielt forsøgte J. P. Fisker sig i 1936 med nedsættelse af en trafikkommission, "Den store Trafikkommission", som han havde forestillet sig skulle forfatte en samlet plan for den kollektive trafiks udvikling til gavn for befolkningens behov. Det lykkedes imidlertid ikke⁴. I 1945 forsøgte man at følge efter Fisker med et udvalg, der skulle: "Undersøge mulighederne for efter krigen at lede dansk transport ind i et spor, som forhindrer en gentagelse af den planløse og ødelæggende

konkurrence, der var så karakteristisk for perioden 1920-1940". Efter udvalgets opfattelse lå problemet i den fri vognmandskørsel. Bilerne modarbejdede jernbanetrafikken gennem en slags social dumping. Udvalget foreslog licenser som midlet til styring af udviklingen.

I 1950 forsøgte man sig med en justering af 1927 loven, der resulterede i, at man i amter og kommuner fik den endelige tilladelseskompetence til at regulere omnibus- og fragtmandskørsel.

I 1973 forsvandt loven, der havde eksisteret siden 1927.

Det kan heraf slutes, at forsøgene på ad politisk vej - planøkonomisk vej - at regulere transportmarkedet havde slået fejl. Det er vi fortsat vidner til.

I 1925 var der 10.000 last- og varebiler i Danmark. I 1954 var der 93.263 og endelig i 1965 var der 232.741! Betydelig vækst!

Roskilde er/var nok en stor station, pakhuset var det ikke! og der herskede en meget landlig stemning på området.
Foto.: Holger Sørensen.



³ Hundrede års trafik, trafikministeriet 1900-2000 side 74.

⁴ Samme kilde side 121.

Danmark i begyndelsen af 50'erne

Indenrigsproduktionen og de væsentligste importeleementer

Hvad var det for et land, som DSB skulle betjene, efter at krigens trængsler var kommet lidt i baggrunden? Meningen med de efterfølgende svar herpå er ikke blot at opliste tal fra Danmarks Statistik, men at påpege, hvad det for varegrupper der skulle transporteres rundt i og ud af landet. Senere er det hensigten at sammenligne disse tal for at se, hvilken hvad DSB transporterede af de varegrupper og finde frem til hvor stor en andel af transportbehovet, som DSB kørte rundt med.

Først nogle nøgletal: I 1950 havde Danmark 4,2 mil. indbyggere, hvoraf 2,1 mil. betalte skat. Heraf var 1 mil. danskere beskæftiget med det landbrug og fiskeri, der var så vigtigt for landets eksportindtægter. Resten var ansat i industri, handel og bygge & anlæg.

Lønarbejderne havde en gennemsnitlig årsindkomst på mellem 2500-5000 kr. Kvinderne gik endnu derhjemme og passede børn. En 3 værelseslejlighed med centralvarme kostede i gennemsnit knapt 1500,- kr. årligt. Et rugbrød på 4 kg. kostede 2,13 kr., et franskbrød 46 øre og endelig kostede en øl 29 øre. Og der var ingen fedtafgift!

USA producerede mest olie i verden!

Hvem solgte vi så vores produktion til?

I hovedsagen til de i nedenstående figur listede lande. Der er vel næppe overraskelser at finde i den.

Land ⁵ /art	Bacon	Kvæg	Heste	Smør	Ost	Æg	Byg	Oksekød
UK	X			X	(X)	X		
Vesttysk.		X			X	(X)	(X)	
Sverige	(X)							(X)
Holland		(X)						
Belgien			X				X	
USSR	(X)			(X)				(X)
Italien		(X)	(X)		(X)			X
Frankrig				(X)				(X)
USA				(X)				

Signaturforklaring: "X" = hovedaftager, "(X)" = Vigtig aftager.

Alene i UK. produceredes der 240.000 lastbiler og 595.000 personbiler til det europæiske marked. En ubehagelig kendsgerning for DSB?

Men hvad var der af varer på markedet, som DSB kunne køre med. Hvad producerede vi – hvad levede Danmark af – i 50'erne?

Vi producerede 218.600 t. bacon, 150.000 t. andre kødvarer, 126.680 t. smør i dritler, 60.000 t. ost, 90.000 t. æg. Samlet set var der tale om en mejeriproduktion på 365.814 t. Vi fangede og forarbejdede 115.000 t. fisk, mest torsk. Videre i opremsningen producerede landmændene 221.250 t. byg (til øl?) over for 72.859 t. hvede. 385.991 t. grøntsager 246.000 t. gødningsstoffer, jordarter alle typer: 765.165 t. og endelig producerede vi et stort antal heste og kvæg til slagting i andre lande i Europa.

Til Danske havne ankom i 1954 (import) 4.251.278 t. stenkul, der anvendtes til gasfremstilling til madlavning, opvarmning af boliger samt damplokomotiverne. Vi modtog 1.667.664 t. cinders, 1.401.134 t. brændselsolier, 555.894 t. benzin. Vi importerede 142.309 t. olieholdige frø og endelig importerede vi 23.134 biler med 4530 til samling på GM-samlehallerne i København. Og meget andet.

I 1958 producerede vi en lille smule mere akvavit end øl til konsum! Og 76.500.000 l saftvand for nu at lade kontrasterne komme til.

Tallene udviklede sig en del frem mod 1958, hvor de næste statistikker foreligger. Fire år senere afsattes næsten hele landets baconproduktion alene til UK. ! Det samme gjaldt for smørret. Og den totale produktion af levende hornkvæg gik næsten udelukkende til det, der dengang hed Vesttyskland. Det forarbejdede oksekød (kalvekød) gik næsten eksklusivt til Italien og Frankrig.

Hvad med de indenlandske transporter. Var der behov for at transportere produkter rundt i landet eller blev de produceret, forarbejdet og konsumeret eller kørt rundt lokalt? Nej ikke helt jf. næste figur, hvori der er tale om grove retningslinjer, ses det, at der var behov for betydelige landbrugstransporter fra landsdel til landsdel:

⁵ Landene er opstillet i indtjeningsrækkefølge.

Produkt/sted	Byg	Hvede	Rug	Kartofler	Kålroer+Sukker	Raps	Heste	Høns+kyllinger
Øerne	X	X				X		X
Jylland	X		X	X	X		X	

Tabel 1

Hvor produceredes alle de andre varer end landbrugsvarerne, selvom disse var så dominerende i "bybilledet", som DSB havde mulighed for at transportere. Jo, mange af disse varer produceredes i de stationsbyer, som vi på så mange måder har i centrum for vores modeljernbanehobby.

Stationsbyen, som begreb (og dem var der 327 af i 1955), er helt centralt, når banens trafikgrundlag skal designes og omsættes til praksis på anlægget, hvad

enten det er klubbens eller det private i kælderen. Stationsbyen var altså ikke en fremtidig kulisser for fremtidige modelbaner, men en trafiknode i landets infrastruktur. Nu kunne diskussionen udbredes til en hønen eller ægget diskussion, kom banen eller byen med sin industri først? Det må diskuteres i et andet indlæg, men det er nok et både og. I hvert fald viser et skema for fynske stationsbyers indhold følgende:

Virksomhedstype	Stationsbyer	Landdistrikter	Andel i landdistrikter
Savskærerier, møbelfabrikker og anden træindustri	88	57	39,3 %
Maskinfabrikker og lignende	40	21	24,4 %
Cement- og betonvarefabrikker	16	10	38,5 %
Teglværker	14	10	41,7 %
Maltfabrikker	8	4	33,3 %
Ostefabrikker	6	6	50,0 %
Mostfabrikker	4	2	33,3 %
Konservesfabrikker	4	1	20,0 %
Cikorietørrerier	2	0	100,0 %
Fjerkræslagterier	3	1	25,0 %
Margarinefabrikker	4	0	100,0 %
Frugttørrerier	1	2	66,7 %
Andre	42	14	25,0 %
I alt	232	128	64,4 %

Tabel 2. Kilde: J.A. Tork: Fynske Stationsbyer, s. 175

Teksten til oversigten beskriver, at den viser, at industrivirksomheder m.v. endnu fortrinsvis var lagt i stationsbyerne, men at det er påfaldende, at omkring en tredjedel af virksomhederne lå i de egentlige landområder. Samtidig siger den, at disse tidlige [stationsbyer](#) allerede fra begyndelsen fik kro, købmand og kornpakhus. Sjældnere en læge, apotek,

dyrlæge, postsamlingssted, [mølle](#), foruden en række håndværkere og handlende.

Sammenfattende skulle det igen indikere et indenrigsbehov behov for transport fra land til by og omvendt!

Der var 17.844 traktorer i landet, og der var 1497 mejerier, heraf 1271 andelsmejerier, der i gennemsnit hver især tjente 1, 54 mill. Kr. om året.

Hvem transporterede varerne i 50'erne.

I slutningen af 40'erne var DSB i samme situation, som man var kommet i før 1940. Sagen var jo fortsat den, at jernbanerne, det vil sige både DSB og privatbanerne, var oppe imod et transportmiddel, der nu efter krigen for alvor kom ind i en rivende udvikling. De nye Rute- og lastbiler var blevet betydeligt større og kraftigere, og de kunne bringe passagerer og tunge godsmængder direkte til kundens gadedør. Hidtil havde det været således, at stationen var byens knudepunkt for transport af gods. Skulle man have varer transporteret et eller andet sted hen, så var det hen på nærmeste jernbanestation. Men, nu var der røre i andedammen.

I begyndelsen af 50 var de bilproducerende landes økonomier kommet sig så meget efter krigen, at produktionsbåndene for alvor kunne sende biler af alle arter på markedet i en lind strøm. Heroverfor stod DSB med sit stærkt medtagne og nedslidte materiel – det var ikke let at svare igen i den situation. Der skulle kæmpes på mange fronter nu.

Jernbanen regerede dog fortsat i stationsbyen (og i købstaden), der var knudepunktet i DSB's trafikmønster, hvor godset på vej fra A til B ofte måtte omlades flere gange på mellemstationerne, inden det kunne ankomme til sin destination, og der afhentes af kunden. En selvhenter!

Det var meget lettere med vognmandens lastbil. Den forretning kunne omtrent klares med en telefon fra sofaen.

DSB opgjorde sin situation således. "For kortvejstransporter, for øvrigt også mange

transporter over mellemafstande, er der en skarp konkurrence med landevejsbefordring og for transporterne mellem hovedstaden og for omfattende dele af Jylland, er der konkurrencen med søtransporterne, der er begunstiget af kortere afstande end statsbanetransporterne".



Den ene af Wiibroes to Chabeso vogne, fotograferet ved Chabesoselskabets hovedsæde i København i 1934. Kasserne har påskriften Chabeso Wiibroe. Helsingør Byhistoriske Arkiv.

Vognmanden anno 1954

I Vingehjulet fra april 1952 kunne man læse følgende citat:

"Vi må erindre, at en betydelig park af inden- og udenlandske kølelastbiler opererer på fragtmarkedet selv over de længste afstande og fra tiden efter krigen, hvor Europas jernbanenet lå i grus, har fået et indpas på transportområdet, som vi ikke må undervurdere"

Hvem var de danske vognmænd, der truede DSB både indenrigs og med transporter til eksportmarkederne? Ja, de ejede 93.262 last- og varebiler. Vognmandserhvervet bestod af mange småvirksomheder. 25 % af lastbilerne over 6 t. tilhørte virksomheder med 2 vogne, 10 % af virksomhederne havde 3 vogne og 40 % havde 4 eller flere lastbiler. Det betød, at der var mange meget små vognmænd, der ikke tog det så nøje med arbejdstiden, og som heller ikke døjede med de store lønudgifter til andre chauffører end sig selv, så det var med til at trykke transportpriserne nedad⁶, og det var jo ikke just til gunst for hverken den regulativt set tungere statsinstitution DSB eller privatbanerne for den sags skyld.

Lastbiltransporterne over Danmarks grænser.

Lastbiler, der krydsede grænsen med og uden læs:

Ind i landet transporteredes på danske lastvogne:

Ind i landet transporteredes på udenlandske lastvogne:

Ud ad landet transporteredes på danske lastvogne:

Ud ad landet Ind i landet transporteredes på udenlandske do:

Transit i alt:

146.668 stk.

148.053 t. (1)

25.626 t. (2)

378.236 t. (3)

259.518 t. (4)

33.001 t.

⁶ Hundrede års trafik, trafikministeriet 1900-2000.

Tallene for indenrigstransporterne har jeg ikke kunnet opdrive udover det nedenfor opgjorte præsterede i ton/km i 1954. Heraf kan det udledes, at danske vognmænd stod for transporten af 526.289 t (1+3) af landets eksportvarer,

og at udenlandske vognmænd stod for transporten af 285.144 t (2+4) importvarer. Transitten på lastbil er så begrænset, at den ikke har udgjort nogen trussel mod DSB godsindtjening.

DSB's tilsvarende transporter over Danmarks grænser

Først som im- og eksport i rene tal:

Fra udlandet	1954-55	1955-56	
Gods og levende dyr totalt:	1.005.500 t.	958.300 t	
Til udlandet			
Gods og levende dyr totalt:	589.300	592.700	Vognmændene
I alt over grænsen:	1.594.800 t.	1.551.000 t.	526.289 t.

Tabel 3.

Dernæst er eksporten opdelt på arter og mængde (blot de 5 største varegrupper):

Art i 1000 t	1954-55	1955-56	Forøgelse tus. T.
Kød	84,7	65,8	- 19 %
Æg	47,5	58,0	10,5 %
Hø og halm	34,5	46,2	11,7 %
Metaller og metalvarer	38,9	42,0	3,1 %
Fersk fisk	26,7	37,2	10,5

Tabel 4.

Så DSB's godsvogne fragtede tre gange så meget gods hen over landegrænserne som vognmændene. Men, om det var det samme man fragtede, kan jeg ikke

redegøre for, da jeg desværre intet statistisk materiale har, der kan vise, hvad vognmændene fragtede.

Lad os opstille kapaciteterne således for 1954:

Emne:	Vognmændene	Statsbanerne
Antal beskæftigede:	78.290	29.350
Samlet kapacitet:	1.727.000 t	215.327 t.
Antal last-/vare-/godsvogne	93.263	7540 lukkede/6445 åbne
Udførte ton/km.	65.397	4.470.000

Tabel 5.

Her er det nok nødvendigt at foretage en mellemregning i form af en sammenligning mellem vej- og banenettet samt antallet af rådige lastvogne.

I 1954 var der i alt 8289 km belagte såkaldte "landeveje", et begreb der havde langt større betydning dengang end i dag, hvor vi har motorveje og så alle de andre. Heraf var blot ca. 200 km var belagt med asfalt, ca. 650 km med brosten, 300 km med cement og resten med anden overflade. Disse hovedveje var forbundet med 45.494 km. biveje, hvoraf knap 50 km havde asfalt eller cement overflade! Det var med andre ord slet ikke tale om den vej kvalitet, vi kender i dag. Men alligevel viser den samlede vejlængde, at de fleste købstæder, stationsbyer og større landsbyer var bundet sammen af et trods alt veludbygget vejnet, men ikke et vejnet, der var særlig godt indrettet til tung lastbiltrafik. På den baggrund kan man sige, at vejnettet alene ved sit udstyr og sin længde ikke kan siges at have budt lastbiltransporten på de mest velegnede faciliteter og betingelser.

Så hurtigt konkluderet burde jernbanerne fortsat have kunnet stå sig godt i kampen om godset mod lastbilen. Og det gjorde jernbanerne relativt set også. Som man kan læse i tabellen ovenfor, besad DSB (og privatbanerne) langt den største kapacitet; men ubetydelig var konkurrencen fra lastbilen, specielt den eksportorienterede trafik, bestemt ikke – og den var i en stærk ekspanderende udvikling, og det gik ud over DSB, der kunne sidde tilbage og se på en vigende markedsandel. Det var der sikkert de allerede berørte årsager til: Høje fragtrater på grund af dårlige regnskaber og manglende hurtighed og fleksibilitet. Lad os se, hvad tallene siger i DSB's beretninger.

Økonomien i DSB's godstransporter.

Jeg vil lige lægge ud med lidt genbrug fra artiklen om personbefordringen i form af tabel 3 for DSB overordnede indtjening i årene 50 – 61.

Tabellen viser, som også konkluderet sidst, at DSB indtjening klart har fremgang på persontrafikken, og egentlig også på rejsegodssiden, men er noget mere ustabil for så vidt angår indtjeningen på godstransporterne.

Derfor holder den indledningsvise påstand om, at DSB underskud efter krigen holdtes lidt i ave af persontrafikken, og således reducerede de evige og omdiskuterede statstilskud.

Om dette skriver man i en af "Vingehjulets" udgaver om driftsbudgettet for 53/54, at det ser meget dystert ud med et til 88,8 mil. kr. (ca. én milliard i nutidskroner) voksende statstilskud. Teksten anfører,

at det ikke er persontrafikken, der er problemet, men den svage indtjening på godstrafikken, som bærer en del af skylden herfor. En anden væsentlig årsag er stærkt stigende lønudgifter. I artiklen om persontrafikken, gav jeg DSB ret i dette argument, så denne accept må følgelig også række denne gang. Vi kan vel konstatere, at DSB var klar over udfordringen. DSB havde heller ikke i dag fået ros for et voksende tilskudsbehov.

I tabel 6 forefindes DSB helt overordnede regnskab udvisende indtægter på de dengang væsentligste områder.

I tus. kr.	1951-52	1952-53	1955-56	1958-59	1961-62
Personbefordring	211 655	229 486	254.899	268.236	300.310
Rejsegodsbefordring	11 912	13 567	22.584	2.988	2.991
Gods- og kreatur-Befordring	167 844	149 982	169.263	175.753	220.884
Postbefordring	17 964	17 704	20.310	21.265	27.700
Andre indtægter	16 747	19 412	26.736	44.269	55.044
Driftsindtægter	426.122	430.151	493.792	549.047	668.111
Driftsudgifter	452.337	470.830	514.735	571.575	691.607

Tabel 6.: Kilde: DSB's årsberetninger for tiden 1951 – 62.



DSB fandt selv ret hurtigt ud af at bruge lastbilen, som transportmiddel til deres godsforsendelser. Her fra Københavns godsbane­gård – man kan "næsten" ikke se det er et konstrueret foto, til reklamebrug. Foto.: DSB.

Zoomer man ind på DSB godsindtjeningen i tabel 7, er denne opdelt i stykgods, vognladningsgods og transport af levende dyr. Her viser det sig, at indtjeningen på de enkelte grupper er stigende for alle grupper op gennem 50'erne. Men nærmere anskuet viser det sig, at stigningen i indtjeningen for stykgodset er meget begrænset, hvorimod vognladningsgodset står for en mere robust indtjening. Transporterne af levende dyr er underligt

nok ret stabil i tiåret, hvilket nok ikke er indlysende med den stærkt stigende motorisering af landbruget in mente. Kigger man på denne gruppe i årene længere inde i 60'erne vil denne undren uden tvivl blive bekræftet i form af en stærk reduktion af disse transporter. Postbefordringen gav også helt pænt – dengang. Men samlet set kan indtægterne ikke følge med udgifter, så enkelt kan det opgøres.

Driftsindtægter på gods- og kreatur-befordring i 1000 kr.:	1952-53	1955-56	1958-59	1961-62
Stykgods:	42.611	51.296	62.505	86.093
Vognladningsgods	91.290	99.018	109.457	130.763
Levende dyr	4.000	4.603	3.791	4028
I alt. i tus.	149.982	169.263	175.753	220.884
Postbefordring	17.704	20.310	21.265	27.700

Tabel 7.

Betragter man i tabel 8 de præsterede transporter, viser det sig lige så tydeligt, at vognladningsgodset stod for langt den største del af transporterne, idet stykgodset blot udgjorde 1/5 del af de samlede

transporter. Faldet er mest markant for så vidt angår ekspresilgodset, resten udviser stagnation – og det er jo ikke fremgang.

Befordret vægt i t.	1952-53	1955-56	1958-59	1961-62
Stykgods:				
Banepakker:	37.199	38.234	43.768	46.470
Ekspres ilgodset:	241.773	216.376	218.793	192.891
Fragtstykgods:	720.891	537.372	546.979	590.003
Stykgods i alt:	999.863	791.982	809.540	829.364
Vognladningsgods:	5.387.747	5.203.921	6.154.155	6.039.306
Levende dyr:		118.135	109.453	123.595
Befordret i alt:	6.387.610	6.114.038	6.963.695	6.868.670

Tabel 8.

Hvorledes udnyttede DSB sin vognkapacitet, se tabel 9.

DSB havde i 1953 7540 lukkede godsvogne, der lastede 109.772 t og 6445 åbne godsvogne, der lastede 105.555 t.

	1954-55		1955-56	
	Stykgods	Vognladningsgods	Stykgods	Vognladningsgods
Læssede vogne	436.320	423.899	418.436	405.709
Læsset mængde i tus. t.	825,5	4.336,9	701,9	4.162,5
Gennemsn. vægt pr. vogn t.	1,95	10,23	1,68	10,26

Tabel 9.

Det er ikke meget gods, der puttes ind i sådan en stykgodsvogn, hvorimod det ser mere hensigtsmæssigt ud med vognladningerne, og der var tale om nedgang på alle fronter. Omregnet til månedlig basis kunne DSB fylde ca. 65.000 vogne!

Det er ikke tvivl om, at ondet havde sit udgangspunkt i stykgodset! Specielt stagnerer/viger ekspresilgodset, hvilket skyldtes, at det var lige netop på det felt, at de private vognmænd kunne gøre sig mærkbart gældende i konkurrencen om kunderne med DSB. Her slog vognmændenes fleksibilitet for alvor igennem. Derfor forsøgte politikkerne sig, i forbindelse med lovgivningsarbejdet i årene 1951, 1953, 1954, 1955 og 1959, med betydelige takstforhøjelser hos DSB for transport af gods og for at dække de voksende

underskud ind. Det skulle jo nok "gavne" konkurrenceevnen.

Hvad kunne DSB så gøre i konkurrencen mod lastbilen?

Hvorledes så DSB's konkurrencebetingelser ud? i hvilken stand var DSB's produktionsapparat? Og endelig hvad kunne/gjorde DSB for at vende udviklingen og øge indtjeningen?

DSB var som skrevet tidligere ikke "spor" uvidende om de skærpede konkurrencevilkår og deres årsager og konsekvenser i forbindelse med den vigende indtjening på godstransporterne. Det var indtjeningen på personbefordring, der begrænsede størrelsen af det årlige statslige tilskud til forretningen DSB fra slutningen 40'erne og fremefter. Det medvirkede godstransporterne ikke til. Indtjeningen på godstransporterne var altid en kim til alvorlige hovedpiner rundt omkring på kontorerne på de øverste etager i Generaldirektoratet.

Problemet var stykgodset, som nævnt tidligere. Det var den dårlige gren på DSB's æbletræ. Vognladningsgodset kunne vognmændene ikke konkurrere med, dertil var DSB kapacitet både for stor og meget velegnet hertil. Men, når det gjaldt småtterierne, så var det en ganske anden sag. Her kunne vognmændene let slå DSB i konkurrencen på pris, fleksibilitet, tilgængelighed og ikke mindst hurtighed.

Historien var jo ikke af ny dato jf. Hr. Terkelsens retrospektive nytårsbudskab til DSB's ansatte ved årsskiftet 53/54. Han skrev følgende i et indlæg (også) i Vingehjulet: "Desværre var godsbeholdningen periodevist ikke tilfredsstillende, navnlig fordi vor overfartskapacitet på Storebælt og Øresund trods udbygning ikke altid slog til. Vi har kunnet holde stillingen, med hensyn til personbefordringen endda med en mindre stigning i antallet af rejsende; derimod har der været, og er der fortsat en desværre ret betydelig nedgang i godsbeholdningen", han tilføjer senere: "Transittrafikken, som vel giver adskilligt besvær, men som stiver godsindtjeningskontoen godt af!" Senere beklager han sig også over de stærkt stigende lønudgifter (og det var rigtig nok) og slutter af med følgende: "Og

konkurrencen mellem trafikmidlerne skærpes stadig. Overalt i Vesteuropa kæmper banerne den samme meget alvorlige kamp med stadigt større underskud. Deri ligger dog kun en ringe trøst".

Generaldirektøren så klart, at hans produktionsapparat på godstransportsiden var trængt.

Der var mange faktorer, der gjorde sig gældende og i samspil medvirkede til at vanskeliggøre DSB konkurrencesituation. Her følger 4 af dem:

1. Materiellet. Situationen i Europa

Manglen på især godsvogne i god stand var stor. Specielt var manglen på gode kølevogne til eksportmarkederne, meget mærkbar, og det var jo samfundsmæssigt kritisk, da vi dengang og mange år fremefter var yderst afhængige af transporter af let fordærlige landbrugsvarer til eksportmarkederne. Derfor kunne en mangel på moderne kølevogne få betydelige konsekvenser for landets valutaindtjening. DSB søgte da også med lys og lygte at få dette problem løst både ved nybygning, man indførte blandt andet litra IKA i denne periode, men man søgte også hjælp hos vennerne i de udlande vi handlede med. Det var specielt tyskerne, der stillede sig forstående og behjælpeligt an. Det kneb meget mere med franskmændene til hvem, vi eksporterede en vis mængde oksekød. DSB havde ikke tilstrækkelig kapacitet til opgaven og forsøgte sig med ældre vogntyper, hvilket franskmændene pure afviste. De modtog kun S-mærkede vogne. DSB bad så mindeligt om forståelse for de forbigående vanskeligheder, men her hjalp ingen kære mor. Non Merci, sagde de søde franskmænd. Tyskerne var pludselig vore store "und gute Freunde", så de lånte os en del kølevogne. Sikker for at irritere franskmændene, der havde håbet på at løbe af med hele transportindtægten selv.



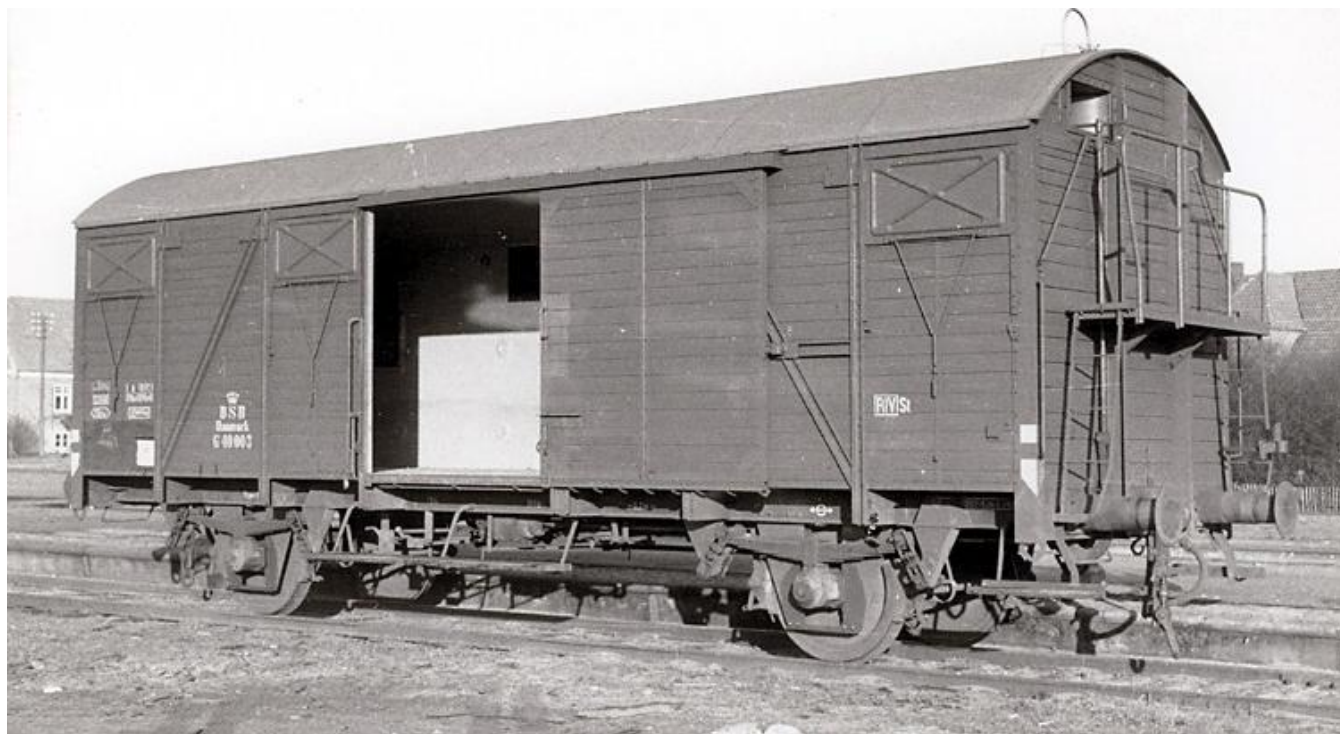
E 52 050 på Centralværkstedet i København, vognen er netop blevet omlitret fra P til E og fået UIC og EUROP mærkning, året er 1958.

Foto.: DSB.

Sagen var jo den, at den benhårde konkurrence om godstransporterne ikke kun var et dansk fænomen - slet ikke. Langt de fleste jernbaner ude i Europa led under den situation. Det betød, at man forsøgte sig med tiltag som forsøgene på europæiske standardvogne, åbne og lukkede, for at lette anvendelsen af dem, og reparationer når de gik i

stykker. Man ønskede at nedsætte "ude-tiden" for de meget nødvendige godsvogne i UIC sammenhæng. DSB bød sig som bekendt til med Litra G fra 1954 og senere litra E.

R.I.V. samarbejdet gav muligheder for fælles normer for vognbenyttelse mm.



En af de første G vogne, G 40 003, i Tarm, 1954, vognen var DSB's første UIC standard godsvogn, senere kom P (E) og T til. G vognen var den reelle afløser for Q vognene, der efterhånden havde en del år på bagen og var noget utidssvarende i teknikken.

Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Oprettelsen af EUROP, som tyskerne og franskmændene havde påbegyndt udviklingen af i maj 1951, gik ud på etablering af en stor fælles vognpulje, der langt mere fleksibelt, ved samlede kræfter og fælles anstrengelser, gjorde det muligt at imødegå kapacitetsmangler i de enkelte medlemslande. 1. januar 1953 skulle DSB HD og PB indgå i puljen.

Så internationalt set, blev der gjort en hel del krumspring for at lette på den anstrengte situationen.

2. For mange ansatte og forældede procedurer Hvad var udfordringen indenlands.

Den samme som udenlands kan man næsten sige. Statsbanerne kunne imødegå konkurrencen med en samlet sporlængde på 2643 km og privatbanerne med en længde på 2097 km eller i alt 4740 km jernbanespor i Danmark. Man forsøgte på mange måder at forøge materiellet som nævnt ovenfor på vognsiden. Men på lokomotivsiden "røg" man fortsat rundt med stærkt nedslidte damplokomotiver, der åd rædselsfuldt dyre kul i umanerlige mængder! Nye kom til 50, men ak, det hjalp ikke. Så endelig købte etaten My'ere i Sverige, og det kunne bidrage til at reducere driftsudgifterne på den måde. Olie var (dengang) meget billigere end kul, og man kunne spare personale.

Hertil kom et kæmpe og nærmest atomart selvløsende behov for rationaliseringer i DSB måde at håndtere godset på. Det havde man været klar over siden 1937, hvor de første bestræbelser var blevet indledt. Prøv engang at tænke på den gamle vidunderlige film "Her er banerne", tænkt på sekvensen om omladehallen i Fredericia. Det ser jo bogstavelig talt ud som om, at den halve by er ansat der for at flytte gods fra én vogn til en anden. De formelig myldrer frem som myrer rundt i huset. I 1950 genoptog man så de rationaliseringsopgaver, der var indledt i 1937. De indbefattede omfattende omlægninger og især betydelige bestræbelser på forenklinger og centraliseringer af arbejdsopgaverne. Man indkøbte nyt løfteværktøj, så omladning af gods kunne gå hurtigere med mere ad gangen. Hertil ombyggede man perroner og pakhuse, men mest effektivt centraliserede man stykgodsbefordringen. Nu begyndte man at anvende lastbiler til at transportere godset til en centralt beliggende station og forlod fra station-til-station princippet. Det havde været en sløv affære, der især udgjorde et problem ved transport af let fordærvelige varer. Disse krævede jo korte transporttider, såfremt varerne fortsat skulle være friske ved ankomsten til kunden. Centraliseringsprincippet gjorde, at man fik nedsat antallet af de dyre omladninger i pakhuse og rangerarbejdet betydeligt, og det betød

tillige, at man skulle anvende færre godsvogne til transporterne, og det var jo godt, når de nævnte antalsproblemer erindres, og det betød mindre ophobning ved færgeljerne ved Storebælt, der udgjorde en flaskehals. Det betød bortfald af store omladningsarbejder i det jydsk/fynske især på stationerne i Hobro, Langå, Skanderborg, Fredericia og Nyborg.



Pakhusformanden ser til at alt foregår som det skal (med hænderne på ryggen) en mand i hver vogn, venter på varer til deres vogn – ikke så underligt at stykgods altid har haft det økonomisk svært. Den første vogn er IAR 21 287, nr. to en HD den tredje er en IA? Resten er skjult af personerne, efter første vogns påskrifter, at dømme, er vi i første halvdel af 1950'erne.
Foto.: DSB.

3. Selv begynde at køre lastbil – agere fragtmænd!

Det gjorde DSB faktisk, hvilket jo var en forudsætning for gennemførelsen af centraliseringsprincippet. Men, man kunne jo også købe lastbiler der kunne påtage sig flere af de samme ydelser, som vognmændene levede godt af. Det havde man bestemt også mange tanker og ideer om hos DSB. Og det var statsbanerne begyndt på i begyndelsen af 50, hvor man introducerede afhentning og levering ved gadedøren med lastbiler. Denne del af reformerne tog især fart i løbet af 60'erne, hvor statsbanerne udvidede denne service betydeligt. Herom mere i et kommende indlæg, om DSB's last- og rute-bilstrafik.

4. Bedagede holdninger til det at yde service

Man kan sagtens forestille sig følgende eksempler:

Lille Orla ønskede sig drabeligt en ny cykel til sin fødselsdag, men en sådan var ikke at opdrive i den lille stationsby, som ikke husede nogen cykelhandler.

Det var rationaliseringsgevinst, man håbede at kunne komme til at "føle" på. Man fik nedsat tiden, øget kapaciteten, hvilket gerne skulle være lig med flere penge i kassen.

Man fik også antallet af plantogskilometre i vejret med en daglig præstation på ikke færre end 97.388 km. i sommerkøreplanen for 1952 (person og gods).

Den trætte familiefar måtte derfor begive sig til nærmeste større købstad for at gøre indkøb. Her finder han den rette cykel til Orla med et efter datidens målestok raffineret "Jesus-styr", elegant frakkeskåner og ikke mindst stærkt farvede renskebørster om hjulnavene. Men, ak Orlas far har ikke vogn og kan derfor ikke transportere cyklen med sig tilbage til stationsbyen. Han må fragte den til stationen i købstaden og indskrive den til transport ved DSB. Een i ulastelig blå kittel klædt DSB-ansat modtager vidunder-cyklen og indskrifter den, hvorefter den går på lageret til en kommende transport. Dagen efter læsses den på eftermiddagsslæberen, der imidlertid først må rundt til en anden købstad for at optage vogne og sætte vognen med Orlas cykel. Her omlæsses cyklen til en anden vogn, der kommer med næste dags slæber til Orlas hjemby, hvor den endelig sættes af på stationen. Herfra ringer man til Orlas endnu mere trætte far, og oplyser ham om, at han vil kunne afhente cyklen 3 dage senere. På forespørgsel om hvorfor han ikke kan afhente cyklen dagen efter,

oplyses han om, at der er, fordi bemanningen på stationen skal på kursus i nye tarifomlægninger og ekspeditionsprocedurer, hvorfor man ikke har tid til at tage sig af udleveringen af Orlas cykel. Adskillige dage senere kan Orlas far slæbe sig ned til stationen, og der afhente Orlas gave. Nå sagen blev måske sat lidt på spidsen – eller?

Forestiller vi os nu samme situation, dog nu med opgaven lagt ud i det private, kunne den måske have taget sig således ud.

Samme Orlas far har købt "dyret", hvorefter han henvender sig hos en lokal vognmand i købstaden. Denne erklærer sig straks villig til at påtage sig opgaven. Han oplyser dog høfligt Orlas far om, at han ikke vil kunne køre ud, førend han har været hos doktoren for at få fornyet en recept på et middel mod hæmorider, han har fået af at sidde så meget i lastbilen på ujævne veje. Men, siger han, derefter

kommer jeg med den. Cyklen afleveres samme dags aften i indkørslen til Orlas families hus!

Kunne man tænke sig, at det var sådan det forholdt sig?

Hvad kørte DSB med i årtiet?

Et lille spring i sammenhængen.

I et foregående afsnit kan man læse, hvilke varegrupper der især blev produceret og importeret i og til Danmark. Nedenstående tabel 10 er medtaget for at kunne se i hvor høj grad DSB dækkede behovet. Her kan man naturligvis hurtigt indskyde, at selvfølgelig dækkede DSB behovet, for hvad skulle man ellers ligge at trille rundt med. Men, den er alligevel medtaget, fordi den viser transporternes karakter i midt 50'erne og således giver os mulighed for at bruge den som facitliste for, hvad vore godsvogne på modeljernbanen skal køre med og i hvilket forhold.

Transporternes top 15	
1950/51	1955/56
Korn + rodfrugter	Gødningsstoffer
Gødningsstoffer	Metaller+metalvarer
Alm. Jord, grus og sand	Stenkul
Træ+trævarer	Træ+trævarer
Metaller+metalvarer	Kød, flæsk o.l.
Foderstoffer	Foderstoffer
Stenkul	Øl og mineralvand
Petroleum og Benzin	Pap og papir
Ler + betonvarer	Alm. Jord, grus og sand
Kød, flæsk o.l.	Ler + betonvarer
Sukker	Fragtmands- og samlegods
Øl og mineralvand	Æg
Fisk og skaldyr	Petroleum og Benzin
Smør	Træfrugt
Tørv	Mineralolier

Tabel 10.



"For enden af Læssevejen, på toppen af kongeriget" gemmer der sig et lille hyggeligt miljø på Frederikshavn G, men der sker ikke meget! 06.06. 1962.

Foto.: Holger Sørensen.

Bemærk fremgangen i transporterne af kunstgødningstoffer mellem de to år. Det var åbenbart på dette tidspunkt, at landmændenes forbrug heraf gennemgik drastiske forøgelser. Forøgelsen i kød og flæsk (bacon) viser de øgede leverancer heraf til det britiske marked, der på det tidspunkt var "umætteligt"! Læg også mærke til æggene – stor artikel for banerne i 56. Så det er om at få Heljans IAL'erne ud på modelsporet.

En afsluttende parentes⁷

Der er et par små bemærkninger, der skal med her til sidst, og de knytter sig til de udsagn, jeg anførte i afsnittet "Politikkerne griber ind!", hvori jeg nævner det lovgivningsarbejde der udførtes på tinge for at beskytte/forbedre DSB's konkurrencevilkår på transportmarkedet. Hertil et andet lovgivningsarbejde, der var nok så vigtig, specielt for at holde privatbanerne "inde på banen". Det arbejde bestod i en række økonomiske håndsrækninger til disse. Den første kom i 1931 i lov af 19. november, der indeholdt en ramme på 11,5 mil. Kr. – vel en små 300 mil. i dagens penge – der skulle gå til fornyelse af privatbanernes materiel og forbedringer af sporet for at sikre disses fortsatte eksistens. I 1942 kom en lod, der skulle tages sig af "vanskeligt stillede privatbaners underskud". Årsagen hertil var den, at flere kommuner nægtede at betale tilskud til lokalbanerne, så staten måtte skride med penge på finansloven til dækning af disse underskud. 1942-loven forlængedes i 1946. Staten rasler samtidig med sablen idet, den i lovteksten udtrykker muligheden for at tvinge kommunerne til at betale.

I 1948 udfærdiges en ny lovgivning til muliggørelse af statsstøtte til fornyelser hos privatbanerne. Der kunne bruges 28 mil. kr. til formålet, dog således at staten støttede projekter med 70 % af udgiften, De resterende 30 % måtte privatbanerne selv grave op et eller andet sted. Der var tidsbegrænsning på loven. I 1949 ophæver tinget denne begrænsning. I 1956 gentog man lovgivningen fra 48.

Afsluttende betragtninger

Nu ville det jo være enkelt og let at hænge DSB ud som et stagnerende statsligt foretagne, der levede højt på den politiske vilje til at dække de tilsyneladende uundgåelige underskud ind. Men det ville både være forkert og urimeligt over for de dengang ansatte i etaten. Man forsøgte intenst med mange initiativer på at forbedre situationen, men politiske kendsgerninger i form af krav om dækning af tyndt befolkede områder på landet, kunne DSB ikke befri sig fra. Vognmændenes fleksibilitet kunne etaten simpelthen ikke leve op til, da DSB personale havde faste arbejdstider, skinnerne gik altså heller ikke lige hen til kundens gadedør eller lagerporte, som vognmændene kunne drage fordel af.

Egentlig talt var det også en Sisyfos-opgave at søge at gøre stykgodsbefordringen rentabel. Undersøgelser, der var gjort i USA, havde vist, at alt stykgods på afstande under 40 km. hørte ikke hjemme på banerne, men på lastbilen. Begrundelsen var, at stykgodset krævede alt for mange godsvogne. Det var et stort marked under et stort pres. Men, den dårlige indtjening i stykgodset belastede den samlede godsindtjening meget tydeligt.⁸

Endelig var den måde regnskabet blev gjort op på vel også medvirkende til, at tallene blev dramatiske at betragte. Hele polemikken lå gemt i debatten om, hvorvidt statsbanerne skulle gøres rentable, eller om der var tale om et offentligt anliggende, der drives under hensyntagen til mange forskellige interesser, og følgelig ville kræve betydelige subsidier fra staten. Friis-Skotte stod for forretnings- og forrentningsprincippet indførelse, men det gjorde Fisker ikke. Og jeg tror heller ikke Lindberg, landets længst siddende trafikminister, gjorde det. Så det var ikke let. Politisk zigzag kurs ?

Forvaltningen af tjenestemandsbegrebet hos DSB har også udgjort et problem. Sagen er, at man altid har kunnet fyre tjenestemænd, det har blot været dyrt på kort sigt, og mange kommissioner gennem tiderne har foreslået personalereduktioner, hvilket ville medføre fyringer af tjenestemænd. Den udvej undveg DSB altid !

Det er pudsigt at tænke sig, at problemerne med godsindtjeningen havde en effekt, der bredte sig som ringe i vandet. Statsbanerne forsøgte at øge sin indtjening gennem effektiviseringer, der medførte, at flere godsvogne skulle frem til tiden. Men her var Storebæltsoverfarten en kedelig flaskehals i den landsdækkende trafik, hvilket medførte, at statsbanerne i begyndelsen af 50'erne i en kort periode måtte "rationere" de internationale togs passage af bællet, hvilket igen lagde pres på etablering og færdiggørelsen af Gedser-Grossenbrode overfarten, så en stor del af de internationale tog kunne sendes ad den vej i stedet for den både længere og følgelig dyrere tur over Storebælt.

Mange vil sikkert hævde, at andre tal og oplysninger kunne være inddraget og at specielt ton/km kunne have været fremstillet. Og det er rigtigt ! Men tid og omfang var også en begrænsning.

LT..

⁷ Kilde: Hundrede års trafik, trafikministeriet 1900-2000

⁸ Kilde: På sporet, bind 2.

Vestsjællands Veterantog

Køreplaner Sommer 2012

Slagelse-Høng-Gørlev og omvendt

Torsdage 5., 12., 19. og 26. juli
samt 2. august 2012

Slagelse afg.		12.04	15.34
Høng afg.	9.55	12.45	16.10
Gørlev ank.	10.15	13.05	16.30
Gørlev afg.	10.35	14.00	16.50
Høng afg.	11.00	14.30	17.22*
Slagelse ank.	11.28	14.56	17.31*

* ordinært Regionstog

Ret til ændringer forbeholdes

Slagelse-Gørlev, retur:	90,- kr.
Slagelse-Høng, retur:	70,- kr.
Høng-Gørlev, retur:	50,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.	

Høng-Tølløse og omvendt

Søndag den 1. juli og
søndag den 5. august 2012

Høng afg.	10.20
Ruds Vedby afg.	10.34
Skellebjerg afg.	10.46
Dianalund afg.	10.52
Vedde afg.	10.58
Stenlille afg.	11.20
Nyrup afg.	11.25
Store Merløse afg.	11.31
Kr. Eskilstrup afg.	11.38
Tølløse ank.	11.44

Tølløse afg.	13.23
Kr. Eskilstrup afg.	13.30
Store Merløse afg.	13.38
Nyrup afg.	13.44
Stenlille afg.	14.10
Vedde afg.	14.15
Dianalund afg.	14.22
Skellebjerg afg.	14.27
Ruds Vedby afg.	14.34
Høng ank.	14.47

Ret til ændringer forbeholdes

Høng-Tølløse, retur:	140,- kr.
Delstrækning, retur:	70,- / 80,- / 90,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.	

Høng-Stenlille og omvendt

Onsdage 11. og 18. juli 2012

Høng afg.	10.10	13.15
Ruds Vedby afg.	10.23	13.23
Skellebjerg afg.	10.41	13.41
Dianalund afg.	10.48	13.48
Vedde afg.	10.54	13.54
Stenlille ank.	11.00	14.00

Stenlille afg.	11.45	14.44
Vedde afg.	11.51	14.49
Dianalund afg.	11.57	14.55
Skellebjerg afg.	12.03	15.15
Ruds Vedby afg.	12.11	15.31
Høng ank.	12.22	15.42

Ret til ændringer forbeholdes

Høng-Stenlille, retur:	90,- kr.
Delstrækning, retur:	70,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.	

Billetter købes i veterantogene

Læs mere på www.vsvt.dk

Tlf. 2281 7373



Hov - Stop !

lige - en halv



Tju-hej, hvor det går i lille Danmark. I snart mange år har vi været vant til at få (mod betaling forstås!) næsten, hvad vi peger på. I een lang række er det væltet ind med danske, rigtige danske modeller og det i et omfang, ingen turde have drømme om. Var det så en af de store etablerede producenter, der fik en visionær "hjerneblødning"? Næh, een af de gamle hæderkronede danske virksomheder (Heljan) og et nyt firma (Hobby trade) så "lyset" og den fremgang, der vitterlig var i dansk modeljernbane, alt imedens "de store" på skift gik konkurs m.m. rundt omkring i verden, i en krise der havde sit udspring i genforeningen af de to Tysklunde – den menige tysker havde lige pludselig ikke så mange penge til forbrug som tidligere. Det skabte store problemer for de firmaer, der meget ensidigt havde satset på det næsten umættelige tyske marked. Dansk modelbane havde kronede dage – i løbet af bare en dekade accelererede vi fra ingenting til alt muligt. De af os, hvis dåbsattest bliver opbevaret på nationalmuseet, kan stadig huske, hvor fantastisk det var at besøge sin togpusher og bede om en dansk model, der var korrekt!! Det var som at komme i paradiset, nåh ja – hvordan er det nu? Der er vist noget med en slange i

dette paradis. Jo, men al begyndelse er svær, og det gælder også i modelbanebranchen! Vi må være tålmodige og bære over med dårlige hjul, flækkende tandhjul, dårlige koblingskinematikker, for lave vogne og meget andet ondt. Det er et lille marked, og vi risikerer, at de ikke gider lave tog til os, hvis vi brokker os for meget!! Den anden ende af den historie er, at firmaerne tilsyneladende ikke synes, det er nødvendigt at holde sine kunder informeret om de problemer, der har været med diverse modeller eller i det hele taget vedkende sig offentligt, at "something is rotten" Vi forbrugere har jo nok en andel i den lukkethed, som begge fabrikanter så tydelig har praktiseret, fordi vi har købt krammet alligevel, for sæt nu..... I stedet for en konstruktiv dialog mellem forbruger og producent, opstod der på diverse fora voldsomme for og imod diskussioner med de mest usandsynlige rygter og beskyldninger, man kan forestille sig. Man kan egentlig godt forstå, at producenterne ikke blandede sig i disse drabelige slag på ord og formodninger. Ironisk nok er det den larmende tavshed fra de ansvarliges side, der gjorde, at fronterne blev trukket så hårdt op.



Heljans E maskine, en fantastisk flot om ikke den flotteste model af et dansk damplokomotiv. Tillige er der anvendt meget avancerede tekniske løsninger, der, når de ellers fungerer, giver meget fine køreegenskaber – så meget mere synd er det, at den aldrig blev lavet helt færdigt.
Pixelfusk.

KMK



Hobby trades S maskine, modellen er en hård konkurrent til E maskinen med hensyn til detaljerigdom og udseende. Desværre er den også en hård konkurrent med hensyn til dårlige køreegenskaber, som dog nu er blevet afhjulpet. E og S maskinerne er gode markører for, hvor dansk modeltogshobby og fremstilling står nu – begge parter har mistet deres uskyld!

Foto. Hobby trade.

Begge firmaer har hjemmesider, men de er utroligt dårlige til at informere om, hvad der sker – især når der har været problemer: "Hvis vi lader som om, der ikke er nogle problemer – så forsvinder de nok af sig selv igen!" har absolut været en fremtrædende holdning i branchen. Utroligt nok er der ikke nogen, der har grebet chancen for at rette op på sit "image" netop ved hjælp af hjemmeside og diverse fora, og ikke blot redegøre for situationerne, men også virkelig score nogle gode points hos de "ramte" kunder. De kunne også have fået en masse feedback, der vil være nyttig for fremtidige produktioner. Man kan kun håbe på, at Hobby trade og Heljan tager sig sammen og får en mere udadvendt forretningsprofil uden berøringsangst med problemerne – eller med deres kunder. Dels er deres kunder blevet mere kritiske, dels har den allestedsnærværende økonomiske krise gjort sit til, at mange gør sig ekstra overvejelser inden, der investeres i nye modeller. På trods af en manglende indsats fra fabrikanternes side, har de, efter forholdene, mange meget loyale kunder, hvilket i sig selv er fantastisk i en tid, hvor alle andre fabrikanter m.m. piber over folks "troløshed". En loyalitet, som de langt hen ad vejen vil kunne bevare, bl.a. ved en større åbenhed og bedre kundepleje – vi lever i et utålmodigt oplysningssamfund, hvor man er fremme i skoene, når man skriver på "fjæsbog", at nu har lille Bubber bøvset 3 gange i formiddag!! Tidens mantra er information, information, information og

information også selv om, der måske ikke er noget videre nyt eller epokegørende i den information, man giver. Jeg kan give et godt eksempel på, at information gør en stor forskel på, hvordan en situation opleves af dem, det går ud over. I min arbejdsverden, DSB, oplever vi jævnligt at blive forsinket af en eller anden trivialitet, f.eks. et signal på stop. Hvis der ingenting bliver sagt i højtalerne, tager det ikke meget mere end et par minutter, før den første irritation er hørbar, og umiddelbart herefter kommer så strømme af vrede ord, om hvor dårlige DSB er til at drive jernbane. Omvendt kan man, ved straks at fortælle det indlysende, holde situationen positiv. "Vi holder i øjeblikket stille på grund af manglende signal for videre kørsel bla. Bla. Bla." Sagt med godt humør og gerne med lidt selvudleverende humor, krydret med hyppige opdateringer – der ikke behøver at indeholde noget særligt nyt. Sender man hermed vigtige signaler om, at "ingen" er glemt, at der arbejdes seriøst på sagen – vupti! så er ofrene som regel blide som lam og ofte direkte imponerede over den fine service, vi yder – det koster ikke andet end en lille indsats, og det er guld værd! Efter min ringe mening er vi (kunder og fabrikanter) nu nået til det punkt, hvor en langt mere massiv strøm af information om godt som skidt, ikke bare er ønskeligt – men vitalt for firmaernes overlevelse.

Flemming

Rygter fra et Remiseområde !



Velkommen til remiseområdet, rygternes arnested. Vores gæt en "klovn" leg har været en fænomenal succes, Alle ved, at man skal stoppe, når det går bedst – så det gør vi ikke! Denne gang har vi virkelig gravet dybt i de gamle arkiver for at finde lidt underholdning. For, at nu nyere medlemmer skal føle sig overset eller tro, at de slipper! Bringer vi det første emne. Det drejer sig om en midaldrende, digitaliseret og strømførende lokomotivfremfører, kendt for sin hang til store "Marcipanbrød". Vores undergravende snushane (og kok) har været en tur i cyberspace for at finde et foto af denne person.



Et såkaldt "Schack-chok" version 1.9. Monstro ~~lev~~manden har kigget i spejlet ved siden af ham.
Foto.: Tyv-stjållet.

Ok, det var en voldsom start! For ligesom at lægge en lille dæmper på denne, ret grænseoverskridende oplevelse, iler KMK læserservice straks til med et foto mere af benævnte personage.



To af klubbens "større" profiler. Man ser straks, at tidligere viste foto ikke viser hans normale energistade, enten har han pillet ved noget, han ikke skulle, eller også er barbermaskinen gået i baggear!

Foto.: Ha-alt-gal Pixelsmed.

Nu skal vi jo ikke glemme, at vi er en klub med stolte madtraditioner, hvorfor næste foto er af en af klubbens meget, MEGET, berømte retter (i visse kredse tales der om den endnu) *Selvnivellerende Svellegryde med dobbeltrettet efterbrænder med automatisk tænding.*



Der var ca. 20 liter af den. Det blev spist rub og stub. Enkelte (svagelige?) mente, at svellerne var lidt vel imprægneret, og en del viste stor hengivenhed for toilettet – nåh, der er så ikke rigtig noget at gætte ved det. Vi iler straks videre med et nyt billede, og vi er ovre i den mere dramatiske afdeling. Det er ikke mindre end "Flamingo-morderen" himself – det skal tilstås, at det er et overordentlig ungdommeligt ungdoms-billede, men efter eget udsagn kniber det med at svinge macheten nu om stunder.



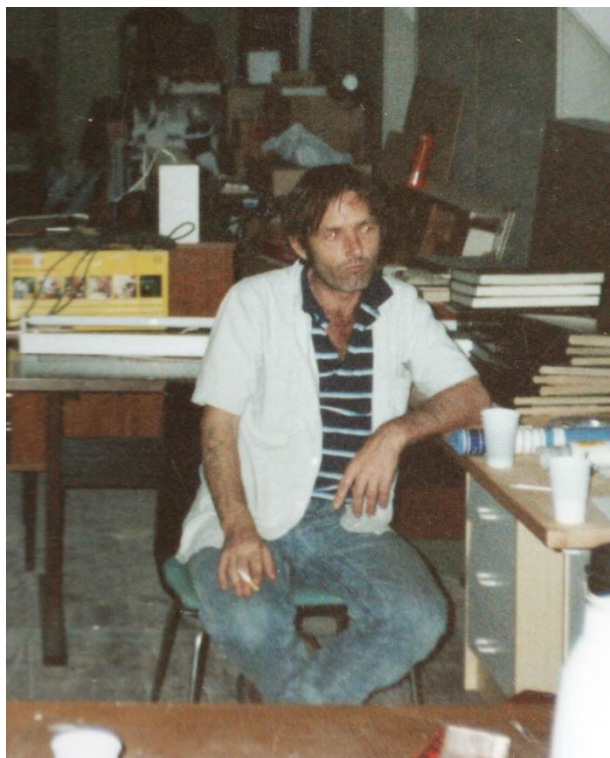
En nydelig ung mand, læg lige mærke til det flotte "svung" kniven beskriver!!

Jeg ved, den er svær, så lidt hjælp skal I have.: Han har egenhændigt bygget (og kørt!) et dræber-lyntog, han mener ikke, der findes noget sennep, der er stærkt, og han har været på (og bestået) "støvsugerkursus" tillige med et "tænd din loddekolbe" kursus. Atter iler KMK læserservice med endnu et foto af herren. Det ses tydeligt, at han har fået en del flere år på bagdelen. Læg især mærke til de enorme glasøjne, der er blevet tilføjet – jo der er styr på moden. (nederst)

På den mest elegante vis bringer det os videre til næste offer, thi allerede den gang var han den "gamle redaktør". Oooog blev senere meget kendt (i visse kredse) for at kunne styre sine lyster!!!! Man skal ikke lade sig snyde af, at han har arbejdstøj på og noget hår på hovedet.

Der er mere i posen endnu. Den næste person er en stor støtte af firmaet LS Models, da han af en eller anden grund køber stort set alt, hvad de kan finde på at udsende. De fleste af os kender ham under synonymet "de tre store" (Rip, Rap & Rup), "Ha-alt-gal" og "den polske bøftv". Det er de færreste, der kender hans første dæknavn: "Coma II", "Coma I" var en altid træt gravhund – de var et syn for guder, når de sad i samme sofa! Et kig på billedet kan nok bringe minder om en træt gravkøter frem på nethinden. Man kunne dog, med lidt øvelse, godt se forskel på de to Comaer, idet grav-comaen hverken røg eller drak kaffe. Sidste ledetråd er, at han snakker rigtig meget. Til denne opgave har I fået megen hjælp, så der bliver kun et billede.





En mand i sit es, stol, bord, smøg og kaffe – livet er jo herligt!

Ovennævnte har sammen med en anden markant personage i klubben, dan(d)net Ha-gal foreningen, foreløbig er de to medlemmer, Ha-alt-gal og Ha-gal von And. Han er også pengevogter i klubben og kendt for at sige, "det er som at skære i mit eget fedt", hver gang vi vil købe noget.



De lærte folk er lidt uenige, men det menes, at denne situation meget vel kan have været den udløsende faktor i hans svære tilstand af Ha-gal. Vi på redaktionen er ikke i tvivl.

Nu er vi godt i gang med at hænge folk (nej, de er ikke uskyldige!) og denne herre er ofte skældt ud for ikke at lave noget. Det vil vi her på redaktionen gerne slå helt fast, at det ikke har noget reelt på sig, og vi har beviser!! (det tog lidt tid at finde det, og det har et par år på bagen – der er dog ingen tvivl, manden arbejder!)



Ligesom flere andre af klubbens ærede medlemmer har han haft noget mindre volumen og mere farve i håret.

Njae, slap han nu ikke lidt nemt? Jo det gjorde han, så vi tager også et endnu yngre ungdomsbillede, læg lige mærke til den smagfulde undertrøje han er iklædt, utroligt hvad man kunne lokke folk i dengang. (Awdr! Blegfed gul og brune staferinger)



Rygtesmeden



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 24. Modellen

Fleischmann har efter sammenlægningen med Roco, udvist fine nye takter. Det er bl.a. kommet danske modelbanefolk til gode, idet der efterhånden er kommet en del meget korrekte danske vogne på markedet – det er glædeligt, at man nu tror på det danske marked, for de har en del vogne, der snildt kan blive til absolut rimeligt korrekte danske modeller. I 1962 fik DSB leveret 1 stk. Litra Sad 69 400. læg mærke til, at UIC påskrifterne er ved at



snige sig ind på materiellet. Litra er ikke længere skrevet kun med kapitæler! Vognen er leveret af maskinfabrikken Augsburg – Nürnberg AG (MAN) Werk Nürnberg. Den er taget direkte fra "hylden" og derfor utrolig lig Fleischmann modellen, som netop gengiver en "Schweerlastwagen" fra denne fabrik. Det er kun meget små afvigelser, der er mellem model og forbillede.

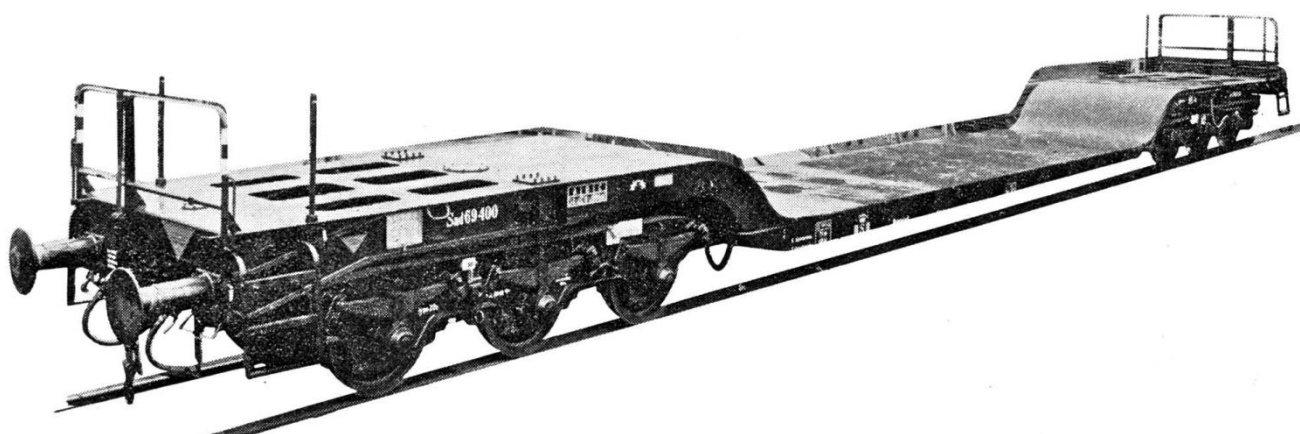


Øverst modellen af Sad 69 400. Læsset med en Frichs kasse, om den er autentisk, ved jeg ikke – men den pynter på modellen.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Nederst ses den rigtige Sad 69 400.

Foto.: DSB Vingehjulet.



En absolut anbefalelsesværdig model, dog skal man huske, at den nok mest har kørt særtransporter og

ikke så meget i almindelige godstog. Vognen er også oplagt til en "scene" på læssevej eller en virksomhed.



Den fine Frichs kasse, der gør sig – uanset om den har et forbillede eller ej.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Der er dog mere i "gaveposen" endnu, et sæt med to PT vogne med numrene 9486 og 9497. To vogne uden trykluftbremses, kun med bremseledning. PT vognene er en tysk standardgodsvogn, type A 10 (derfor den store lighed med modellen), der, grundet akut vognmangel, blev opkøbt dels i 1933 i Tyskland, dels hos privatbanerne TKVJ og MHVJ i 1939 – 1940. Sidstnævnte stammede ligeledes fra Tyskland. Da vognene kom til DSB fik de alle håndbremse, nogen med en klods og andre med to klodser (på hvert hjul, på en aksel) Modellerne er begge leveret uden

bremseklodser eller antydning af betjeningsgreb, hvilket er forkert. PT 9486 havde kun bremseklodser på indersiden af den ene aksel, og PT 9497 havde bremseklodser på begge sider. Det er en smal sag at eftermontere disse (delvis selvfremstilling), og når dette er gjort – sidder modellen lige i "skabet". Vognene bliver leveret med presenning med antydning af stativet under den – alle vogne fik denne opbygning i 1956, fordi de blev anvendt til transporter af kunstgødning fra Kalundborg.



Begge vogne med påmonteret presenninger. Det er rasende vanskeligt at efterligne en presenning i model, lidt patinering vil helt sikkert gøre underværker.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Banetjenesten

Hvis ikke du kender det lille firma Banetjenesten, så har du en behagelig overraskelse til gode. Der fremstilles alverdens "dimser og dingener" til dansk modeltog, bane og byggesæt bl.a. vogne i fræset plastcard – det har de gjort i al stilhed i mange år. F.eks. kunne man købe produkterne hos det nu for længe siden hedengangne Trinbrættet i Aarhus –

dengang det var Susanne og Mads Sjøner, der "regerede". I Februar fandt jeg pludselig en hel ny hjemmeside.: <http://www.banetjenesten.dk> Man kan ved selvsyn konstatere udvalget, og at der er kommet omdrejninger på firmamotoren. Man har netop udvidet sortimentet med ætsede metaldele og vognbyggesæt. På trapperne er det første ætset byggesæt af en lavsidede åben godsvogn litra TD i flere varianter, bl.a. med højt bremsehus.



TD 8791. I Frederikssund, "den evige grusvogn" En skøn gammeldags vogn med stjerne hjul, spinkle åbne akselgafler, dråbelejer og kurvpudder. Bygget af Scandia 1907 til KSB T 427 og udrangeret i 1965. Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Modellen læner sig særdeles godt op ad originalen, det spinkle indtryk er fuldt ud bevaret.

Foto.: Banetjenesten.

Jeg har endnu ikke haft lejlighed til at se vognene "in real life", men ud fra billederne ser det rigtig lovende ud. Jeg kan se, at der er tænkt på koblinger; man kan se NEM-skakten under vognbunden og mon ikke også, der sidder en kinematik fra Symoba. Byggesættet leveres i tre varianter, hvoraf den ene er

med bremsehus og i to forskellige sæt med tre vogne i, byggesættene er komplette på nær selve koblingen. Vognene (og alle de andre rare sager) kan bestilles direkte fra hjemmesiden, hvor man også finder byggevejledninger og diverse fotos.



Udgaven med højsiddende bremsehus er næsten grotesk i sin fremtoning, man forventer næsten, at vognen tipper forover!
Foto.: Banetjenesten.

Af tilbehøret vil jeg, denne gang, gerne fremhæve deres sortiment i daglyssignaler, det er ikke færdige signaler, men blot signalhovederne der er støbt i hvidmetal og overordentlig fint udført. Man skal så selv montere dem på en mast (H – profil eller lign.) lamper og kabling og male herligheden – men så har man også de flotteste og mest korrekte danske daglyssignaler, der kan købes for penge. Signalhovederne har en gang for længe siden været beskrevet i Lokomotivet. Der var også nogle standardblade fra Esbjerg Model Jernbane Klub, der beskrev højden på signalet og placering ved sporet, det var nok værd at finde frem. De to fotos viser diverse signalhoveder. Der er flere typer, end de viste, og der laves både epoke III og IV udgaver. Det store foto til højre viser et indkørselssignal med afgrening til venstre. Signalet har kun tre lamper og vil typisk stå på en station uden mulighed for gennemkørsel, men med en afgrening, f.eks. til et selvstændigt område på stationen med togvejsspor (i stil med Aarhus)



Artitec

Der er tilsyneladende vældig grøde i Hollandsk modeltog. Fra stort set ingenting for få år siden, myldrer det nu frem fra hjørner og kroge – i hvert fald set fra min vinkel. Pakvognen "Stalen D" stiftede jeg første gang bekendtskab med for et "par" år siden, i kraft af et ufuldstændigt byggesæt fra hollandske Kleinspoor (firmaet kendte jeg heller ikke). Stalen D viste sig at være et vigtigt og meget karakteristisk

indslag i flere internationale tog i Danmark. I den senere tid har der været stor bevågenhed om vognen og andre hollandske vogne, der har befaret danske spor. Interessen er heller ikke blevet mindre af, at der nu er kommet en model (i flere varianter) af "Stalen D" fra Artitec. Nogen af os har ventet den med længsel, og vi er ikke blevet skuffede – absolut ikke.



Højre og venstre side (?) af "Stalen D" vognen, her i den oprindelige grønne farve, uden RIC raster. I denne skikkelse kørte den til 1954, hvor de blev malet blå og fik harmonikaovergange og RIC rasteren.



Vognen i blå udgave, fra 1954, og med harmonikaer, nederst lidt detaljer og lastrasteren.

Foto.: KMK Pixelfusk.



LS Models

Dette firma nærmest spyr nye modeller ud. Igen har de ramt en vogntype, der er vital for Nord- og Parisekspresserne i Danmark. Det drejer om de skønne franske "Rapides Nord" vogne med de buede vindueskanter. Ifølge LS hjemmeside er det "re-run" modeller (genoptryk) formodentlig med nye numre.

I følge Henning skal man rubbe en vis legemsdel, hvis man skal nå at få nogen. Som man kan se, er der 2 sæt med 3 vogne i hver, og de er begge uundværlige i netop Paris- og Nordekspresserne. Pragtfulde vogne, som så mange andre Franske vogne, men jeg er især

betaget af A'B'Dmyi vognen. Det er sjældent at finde udenlandske vogne, der, som her, bare passer 100 % til dansk modelbane.

Set 40190	A8myfi B9myfi A4B4myfi	Re-run
Set 40191	B9myfi B9myfi A3B3Dmyfi	Re-run



SNCF B9myfi 24676 + SNCF B9myfi 24678 + A3B3Dmyfi 2903.

Foto.: KMK Pixelfusk.



Lidt detaljer at studere på to B vogne. Den "store" afstand mellem vognene, skyldes at kortkoblingerne er monteret i første klik, i NEM-skakterne – skubbet helt ind, vil vognene koble tæt sammen.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Modelljärnvägs- magasinet

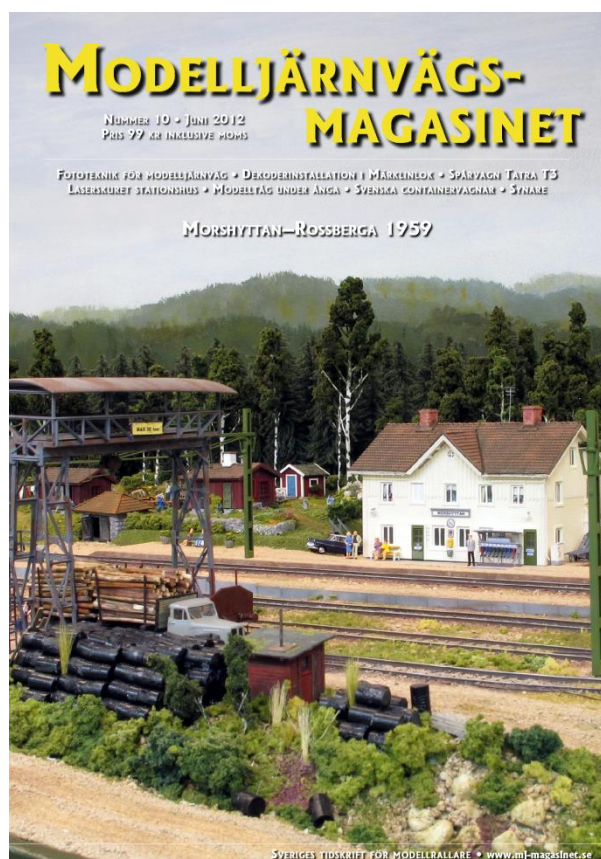


I Danmark er vi meget forkælede, hvad angår model jernbanetidsskrifter, i hvert fald hvis vi sammenligner os med vores svenske broderland. De havde i mange år "kun" ét modelbaneblad (Alt om hobby), og det var/er ikke kun modelbanestof, men alt muligt andet hobby/ modelrelateret. For ca. 3 år siden dukkede så Modelljärnvägs-Magasinet op, og jeg har abonneret på det siden.

Indholdet er som et godt Banen med strofer af Lokomotivet. Man er grundig med at komme rundt i krogene af vores hobby – selvfølgelig på svensk. Jeg savner lidt uddybende stof om det rullende materiel. Der har dog kørt et emne, som jeg finder overordentligt interessant "reklammålade svenska godsvagnar", og der har, ud over en lille tekst, altid været fine skalategninger i 1 : 87 og 1 : 160 samt fotos. Flere af dem kan genfindes i model fra NMJ (G vogne), hvilket viser, at bladet bliver brugt. Man gør også meget i digitalisering på alle niveauer – er meget opmærksom på den nye i faget, hvilket jo er meget vigtigt – hvis de skal hænge ved.

Bladet udkommer 3 gange om året, hvilket jo selvfølgelig er alt for sjældent (man kan aldrig få nok), og måske derfor bruger de ikke at have fortsatte historier. Jeg har netop modtaget nr. 10, der er et godt nummer med mange, vidt forskellige emner. Bladet

har en hjemmeside.: www.mj-magasinet.se Her kan man bl.a. bestille et abonnement (anbefales).



Westergötland- Nerikes Jernvägar

Nu vi er på den anden side af Øresund, så har jeg i den senere tid hygget mig gevaldigt med Skövde modellsällskap hjemmeside.: <http://www.wnj.se/>

Selskabet, der driver VNJ, klubben, er et ældre et af slagsen, dannet i 1976 og har lige siden bygget på et

helt fantastisk flot og naturtro anlæg, faktisk noget af det flotteste og mest gennemarbejdet – jeg nogen sinde har set. Jeg vil anbefale, at man en dag, hvor tiden er god, åbner deres hjemmeside og laver et nærstudie. Der er vældig meget god modeljernbane kultur at indsnuse. God fornøjelse.



Kvarstad station på Skövde Modellselskåb's anlæg, det er på alle måder modelbygning i verdensklasse. På klubbens hjemmeside er der masser af meget fine foto fra anlægget.

Foto.: Skövde modellsällskap.

Forhandlere se her !

Mosebanen bliver læst af mange seriøse modelbane folk hver dag på nettet. Ved at annoncere i Mosebanen, når DU også ud til disse mennesker.

Mosebanen nr. 42 er hentet mere end 3000 gange på www.kmk-ho87.dk

Kontakt redaktøren og få et fordelagtigt tilbud på annoncer

Ove's Modeller

I sidste nummer så vi på lidt af de mesterlige modeller, Ove har frembragt. Det var modeller lavet helt fra grunden, og de var bare i orden! Onsdag d. 09.05. havde han lidt flere objekter, der fremmer "mundvandsproduktionen" med. Denne gang et byggesæt, et sæt overdele og en gang "kit-crossing", der gjorde sig. Lad os starte med byggesættet. Det var såmænd et UK Modeller C maskine byggesæt. Til oplysning for de yngre læsere, var det noget man

kunne købe et godt stykke tid tilbage, i sidste årtusinde. Jeg mener, jeg betalte svimlende 645.- kr. for mit byggesæt.

Ove har lavet modifikationer af hele undervognen og drivline (den originale var heller ikke noget at skrive hjem om). Man bør tage i betragtning, at modellen og dens udstyr er konstrueret for næsten 35 år siden, men jeg synes den klarer sig ganske fint, alderen til trods – men det er også en god modelbygger, der har samlet den.



C 708 på Kosøre station. Er det mon aftenposttoget, man er ved at samle.

Foto.: KMK pixelfusk.

Næste figur er fremstillet i resin plast og en meget ønsket model (gratis tip, Heljan eller Hobbytrade) disse resin overdele har man kunne købe i flere år hos Togdillen. Det er ikke de fineste resin støbninger, jeg har set, men dog acceptable. Togsættet mangler

stadig lidt detaljer (harmonikaer m.m.) Undervognene er to Heljan MO motorvogne, med diverse nye detaljer – jeg har også et par skaller liggende, det kunne være man.....



MK 675, FK 676. På vej ned til færgen på Kosøre station.

Foto.: KMK pixelfusk.

Sidst men ikke mindst, så var der en gang "kit Crossing", bestående af en Liliput undervogn fra en model af et SBB (Schweizisk) damplokomotiv A 3/5 – 621. Katalog nummer L 131981. Modellen er tilsyneladende svær at opdrive i øjeblikket, da en

større eftersøgning på nettet, kun gav nogle få midterleder resultater (i USA!) og ellers restordre, om Tikøb har nogle på lager ved jeg ikke, men for interesserede er det nok værd at få gjort noget ved det. Nåh, det var et sidespring. Denne models

undervogn er kombineret med en overdel fra Tikøb, af en R¹. Plus en del hjemmefremstillede detaljer. I forhold til Tikøb's overdel af f.eks. Q maskinen, er der væsentlig færre medstøbte detaljer – det giver

godt nok lidt mere pillearbejde, men også en meget flottere model og flot er Ove's eksemplar af R 942. Jeg kan ikke huske om Ove har lavet en ny undervogn til tenderen eller om den fulgte med Tikøb's sæt.



Øverst.: Liliput modellen, der er brugt til bygningen af Ove's R maskine.

Foto.: Liliput.

Nederst.: Det færdige resultat af anstrengelserne.

Foto.: KMK Pixelfusk.



På "sundborg MJ" dejlige blog.: <http://sundborg.wordpress.com/> læste jeg en lidt "trist" historie om at Tillig på eget initiativ har lavet en model af en dansk BP tankvogn ZE 503 676, surt show! For det er

en Scandia bygget vogn tilhørende Aarhus Oliefabrik. Det er rigtig synd, for modellen passer rimeligt på 503 376, endnu bedre på – 373, - 375 og – 378. så man kan da omlitrere. Jeg kan kun anbefale at studere denne historie, plus alt det andet, på Sundborg MJ.





Billede Stafetten



En anden måde at kigge billeder på – et eller andet ved dette foto, dikterer hvad det næste skal vise. Det er denne gang mig der vælger en fællesnævner og jeg bestemmer selvfølgelig suverænt hvad det er der afgør dette – nu kommer det spændende; når jeg så har bragt to foto med en fællesnævner, er det så meningen at i, læserne, skal finde et foto, med en anden fællesnævner end den jeg har brugt. Alle kan deltage og man må byde ind så tit man orker, men husk at fællesnævneren altid skal være noget andet (hvis jeg bruger ”to-akslet” som fællesnævner, så må i hitte på noget andet) God stafet.



Vi starter i Fredericia, spor 5 i 1956 (godt år!!). Her holder der et fint godstog, i dette godstog ser vi ZB 99 565 fra bryggeriet Tuborg, det er en ældre dame, bygget 1898 i Görlitz og ud af en flok på 4 (99 565 – 99 568) vognen har haft højtsidende bremsehus i den gavl, nærmest fotografen, trods sine 58 år på bagen ser ”hun” jo godt ud. Men der er andet og mere der er interessant, de tre vogne der er på billedet er alle hvidmalet, den til venstre kan jeg ikke hitte ud af, den til højre, er nem nok – det er ZB 99 681 fra bryggeriet ”Stjernen” i et udseende jeg ikke har set på andre foto og det er jo ikke så meget man kan se af det på dette foto – ZB 99 681 er min fællesnævner med næste foto...

Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



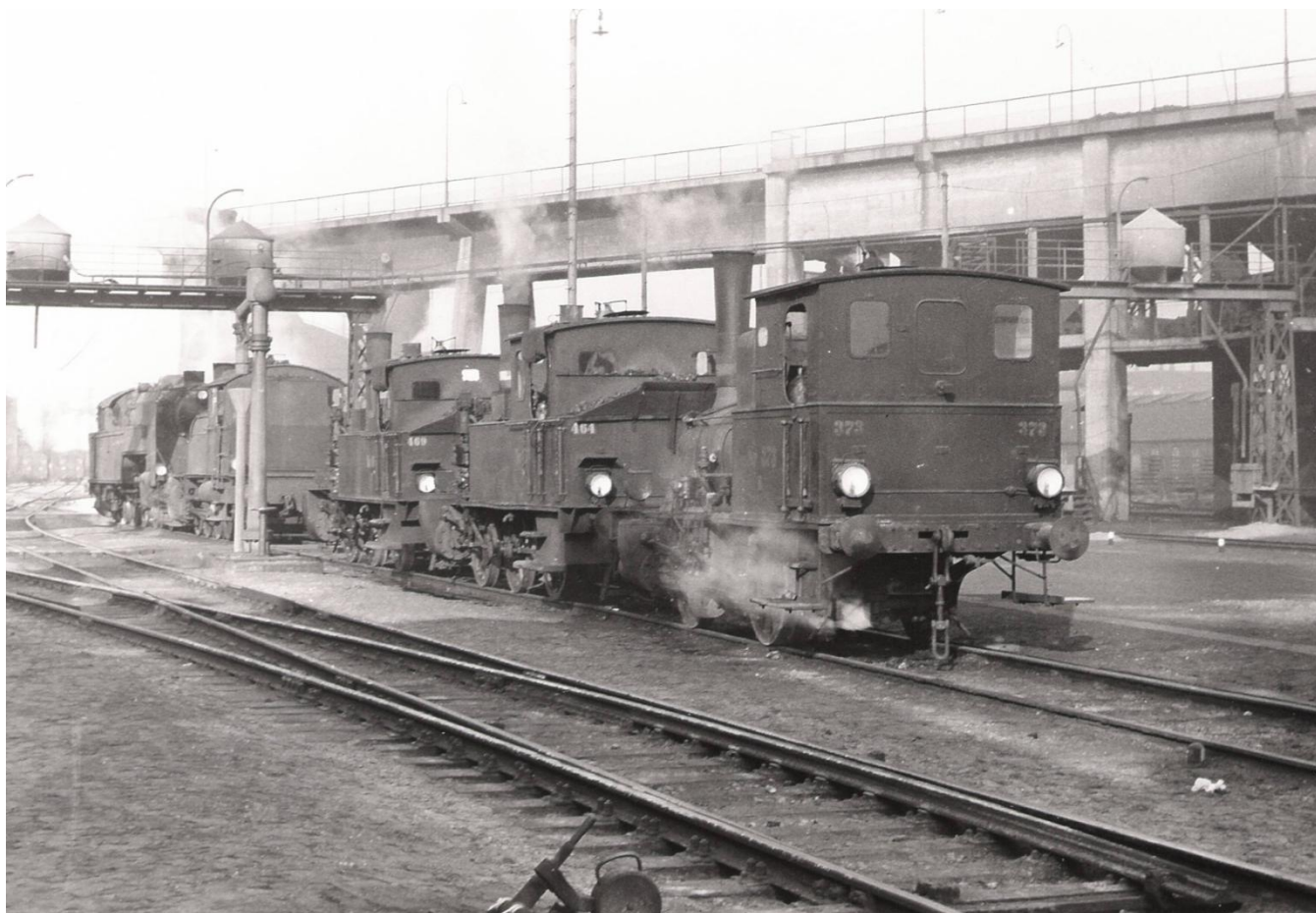
...der viser vognen som helt ny i 1939, bygget af Scandia. Her er udseendet (selvfølgelig) det oprindelige, hvor længe den så sådan ud, ved jeg ikke men dengang var det normalt at godsvogne blev malet op hver 5. år. Så fra 1939 til 1956 er der jo mange lejligheder. Senere fik vognen et markant anderledes udseende, se et farvebillede i Mosebanen nr. 38. Med disse ord gives udfordringen videre til jer kære læsere...

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMK.



Jeg kan jo så ikke nære mig, for at vise hvordan vognen endte med at se ud. Året er 1965, ZB 99 681 står hensat og arbejdsløs på Lersøen – bryggeriet er lukket! "Sic transit gloria mundi"

Foto. Jens Bruun-Petersen.



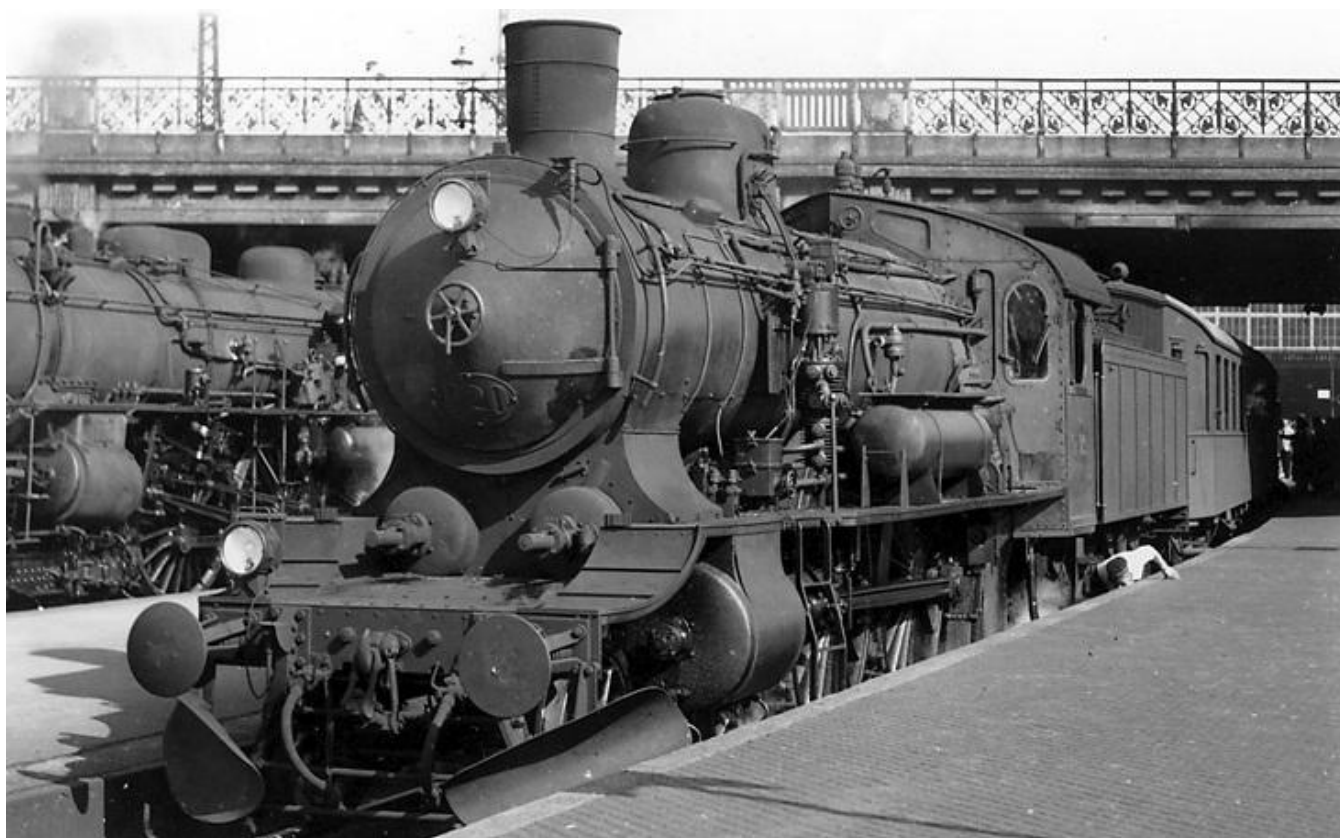
"Det kogende vand" HS 373, F 464, F 469 og på den anden side af vandkranen en Q og en S maskine. I baggrunden ses den store kulforsyningsbro på godsbanegårdens Maskindepot.

Foto.: Svend Jørgensen.



TKVJ DF 130 med grustog i Kolding å dal.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



P 920 på københavns Hovedbanegård i 1954, maskinen hørte på daværende tidspunkt til i Korsør (1950 – 1955) i 1956 kommer maskinen til Gb og samme år i oktober hensættes maskinen på Gb. I 1957 hensættes den i Sorø, flyttes til Kalundborg i 1959. Udstillet juli 1959 på Østerport. Atter hensat 1960 på Gb og endelig udrangeret i 1960. Her på billedet er den stadig i ordinær drift og på vej hjem til depotet i Korsør. Foto.: OWL. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

"KØREPLANEN"

JULI KVARTAL 2012.

-oOo-

Onsdag	04.	Juli	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	11.	Juli	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	18.	Juli	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	25.	Juli	Køre/byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	01.	August	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	08.	August	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	15.	August	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	22.	August	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	29.	August	Køre/byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	05.	September	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	12.	September	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	19.	September	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	26.	September	Køre/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

Sidste Lørdag i hver måned bygger vi, efter aftale, på anlægget.

Eksterne aktiviteter

Juli

30.06. – 01.07.	Udsalg hos Finn Lekbo af lageret fra OKT.	Felix team pdf
03.07.	Rundvisning i Randers remise.	Museumstog
10.07.	Rundvisning i Randers remise.	Museumstog
17.07.	Rundvisning i Randers remise.	Museumstog
24.07.	Rundvisning i Randers remise.	Museumstog
28.07 – 29.07.	Trafikweekend, lørdag og søndag	Spørvejsmuseet

August

04.08.	Tog og færgetur til Sverige.	MY veteranog
05.08.	"Veteraner på hjul". Veteranbil, bus og tog træf i Jelling.	KLK (pdf)

September

02.09.	Dansk Legetøjsmarked i Frederiksberg Hallen, 11.00-15.00.	www.frb-marked.webs.com/
17.09.	En røst fra fortiden. Foredrag ved Gert Larsen.	DJK

Felix Team.



Håndlavede småserie modeller

For eksempel DSB litra O



Skovgårdsvej 5. 8310 Tranbjerg J.

Fax.: 86 29 99 34. · Mobil.: 40 54 34 09. · e-mail.: f.lekbo@mail.dk

Åbningstider.: Man. 15³⁰ – 20⁰⁰. · Tors. 15³⁰ – 18⁰⁰. · Lør. 10³⁰ – 13⁰⁰.

Værkstedet.: Hverdage 13⁰⁰ – 15³⁰. Dog ikke onsdag

Se flere modeller på: www.felixteam.dk

Vi fører.: Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke Modeller · Evergreen · Model Scene · Tillig Heki · Witzel · Woodland · Esu · Lenz · Peco · Roco · Fleischmann · Kombimodell · Weinert · LS Models · HK Modeller m.fl.

Mange byggede · Egen produktion af Felix Modeller

