



Læs i dette nr.:

Noget om tankvogne III.

Side 7. modellen.

Nyt fra klubben.

Generalforsamling.

DSB's økonomi....

Aktivitetslisten.

Køreplanen.

Noget for øjet.



C 708 med tog på Slagelse - Vørslev banen. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Nr. 42.

April 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

Så er foråret gået i gang, solen skinner og fuglene siger pip! Siden sidste nummer er der kommet gang i klubben, bestyrelsen har holdt tre bestyrelsesmøder, arbejdsgrupperne er blevet dannet og der er blevet lavet fine projekt overslag og ansøgninger om penge til disse. Pengene er også bevilget og mange af "godterne" er bestilt og på vej til os. Indretningen af rum 4 som midlertidigt værksted / depot er også i fuld gang.

Medlemsmøderne er også kommet i gang og det er meningen at vi skal behandle alt hvad der har med anlæggets opbygning og drift at gøre, alt hvad vi bliver enige om skal nedfældes i vores klubhåndbog. På den netop overståede generalforsamling, vedtog vi netop en vedtægt om at bestyrelsen er forpligtet og ansvarlig for oprettelse og drift af klubhåndbogen – omsider fristes man til at sige. Håndbogen har spøgt i mange år og for en 3 – 4 år siden blev der lavet lidt, siden har det liget lidt stille. Bestyrelsen udpegede Peter, LT.. og undertegnede til at gøre det praktiske arbejde, vi har så dannet en bladgruppe og det gav endnu et medlem, en af de "tre store" har meldt sig som slave – hvilket vi vil udnytte!

Både bestyrelsesmøder og medlemsmøder er berammet til hver 3 uge (onsdage) medlemsmøder ugen før bestyrelsesmøder, så er behandlingstiden ikke lang, hvis der er forslag / ansøgninger til behandling i bestyrelsen, denne mødefrekvens er nok lige tæt nok i det lange løb, og mon ikke vi skal finde et niveau på hver 5 - 6 uge i løbet af 2012.

Dette nummer af Mosebanen er en lidt større sag og der er flere (fine) retter at vælge i mellem, om det er godt nok, er jeres opgave at finde ud af!



Dette var brugsanvisningen til julefrokosten – den blev fulgt.

Nyt fra klubben



”Master Planen”

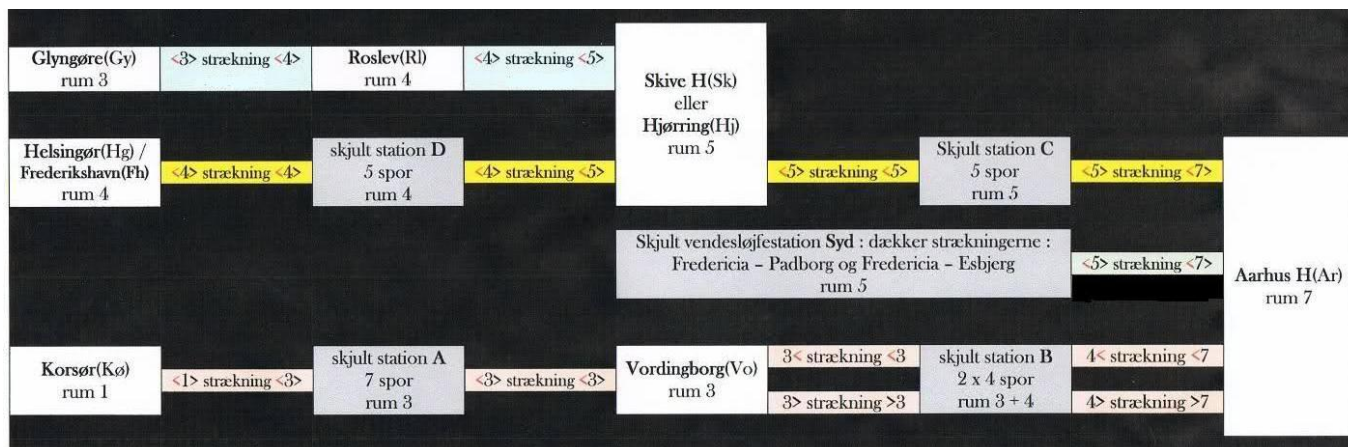
Og nu en dyb indånding – Jeg vil her forsøge at uddybe hvad der efter min opfattelse er den overordnede plan og jeg kan meget let have fået noget galt i halsen. Der vil senere komme flere og uddybende tegninger m.m.

Der har på det seneste været en del snak om hvad der egentlig er vedtaget en gang for år tilbage og den plan i ser nederst på siden er hvad Henning, som har tegnet planen og jeg opfatter som det vedtagne trafikgrundlag for klubbens anlæg. Dengang det blev vedtaget var det andre stationer der var i spil, bl.a. var det dengang vigtigt at stationen var så korrekt som overhovedet muligt. Et aspekt som ikke længere er så vigtigt og vi er mere tilbøjelige til at anvende elementer af danske stationer, der passer til den trafik der skal være på anlægget – nøjagtig som DSB ville gøre. At anlægget er / bliver efter trafikgrundlaget, betyder at man har ret stor frihed med hensyn til stationers udformning, bare de kan håndtere den trafik der bliver, til gengæld vil en ændring i trafikgrundlaget hurtigt få store konsekvenser for de stationer der er bygget – der kan hurtigt blive stor forskel på det de kan og det de skal.

Nedenstående plan (som er barberet for nogen af de supplerende oplysninger) viser som sagt vores trafikgrundlag, banen består af 4 strækninger.:

1. Hovedbane klasse I. består af **Korsør** – Skjult station **A** – **Vordingborg** – Skjult station **B** – **Aarhus**.
2. Hovedbane klasse II. består af **Aarhus** – Skjult station **C** – **Hjørring** – Skjult station **D** – **Frederikshavn**.
3. Hovedbane Klasse I. fra **Aarhus** til det sydlige udland / øvrige indland. Repræsenteret af en stor skjult vendesløjfe/skjult station **Syd**.
4. Sidebane. **Hjørring** – Skjult station **E** (del af skjult strækning) – **Roslev** – Skjult station **F** (del af skjult strækning) – **Glyngøre**.

Planen viser hvordan banen fysisk hænger sammen, ikke placeringen af stationerne i vores lokaler, en lille forklaring af tegningen er måske på sin plads. De hvide kasser er symbol for en synlig station, navnet på stationen står i kassen, der står også hvilket rum stationen er /skal ligge – i. De grå kasser er symboler for skjulte stationer også her står navnet og hvilket rum de befinder sig i, strækninger er de smalle kasser, hvori der er skrevet ”strækning” tallene angiver hvilke rum de forbinder.



Rummenes indhold.

Med den overskrift mener jeg så hvad der ifølge den skematiske plan, skal være i de forskellige rum, når vi taler om anlæg. Jeg har i denne artikel valgt at fokusere på anlægget – idet jeg går ud fra at det har prioritet 1. i samtlige rum (*undtagen 2. og 6.*). Meget kunne tyde på at vi står til at erhverve flere (3) rum, hvis det sker rykkes indholdet af rum 7. til fjerneste nye rum (*rum 10?*). Rummene 2, 6. og måske 8, 9. er altså tænkt anvendt til andre formål end lige anlæg, lad mig nævne køkken, bibliotek, arbejdsborde, lagerplads af forbrugsvarer, værktøj og meget andet – som der skal tages stilling til på diverse medlemsmøder m.m.

For nu at være lidt seriøse, må vi hellere vende tilbage til emnet.:

Rum 1. Korsør station.

Rum 2. Sidespor og strækning mellem Korsør og Station A (*skjult*)

Rum 3. Vordingborg, Station A (*skjult*) og Glyngøre.

Rum 4. Frederikshavn, Roslev, Station D (*skjult*) og Station B (*skjult*)

Rum 5. Hjørring, Station C (*skjult*) og vendesløjfe/Station Syd (*skjult*)

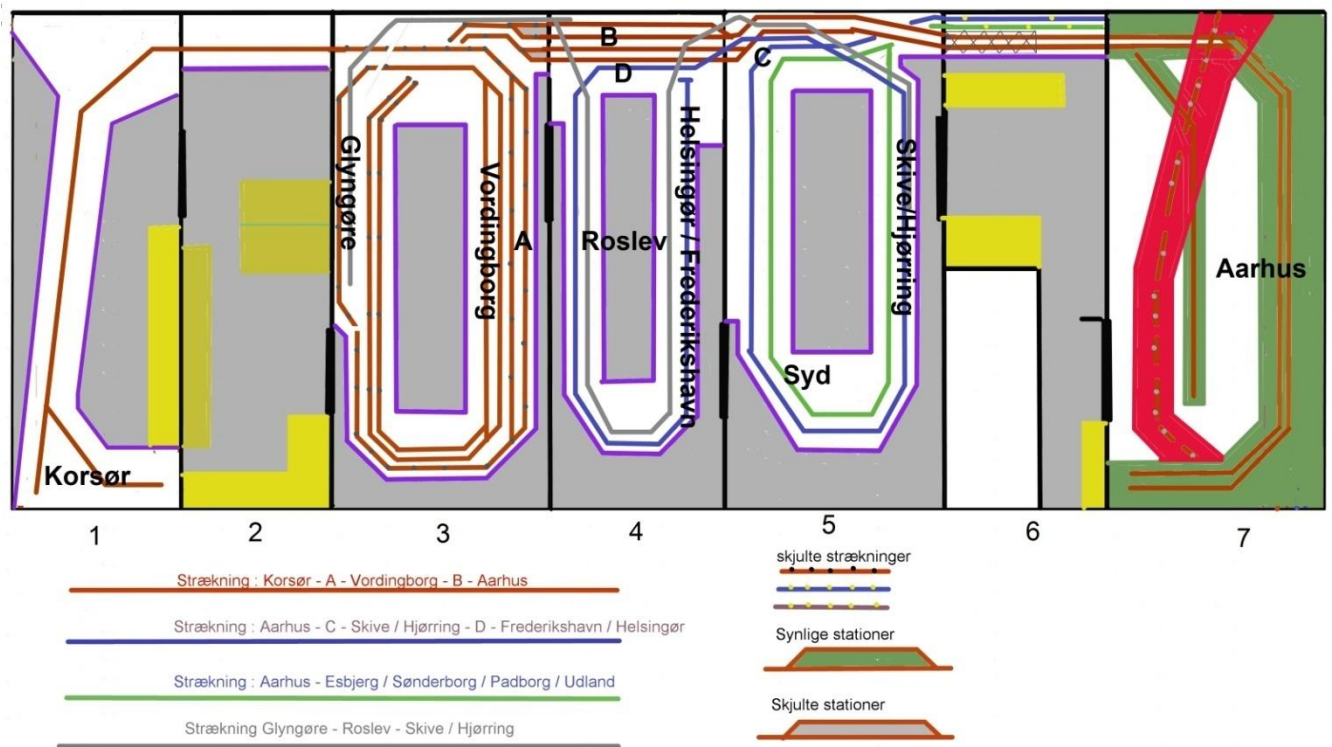
Rum 6. Diverse skjulte og synlige strækninger.

Rum 7. Aarhus H.

Hvis man studerer planen lidt, vil man let kunne se at Aarhus er den store fordeler og sorteringscentral for gods og person – trafik. Samme opgave har Hjørring, om end i nogen mindre grad – dette vil give en masse spændende opgaver med op og nedformeringer af tog. Alle endestationerne har en videre trafikforbindelse, i form af enten egentlige jernbanefærger eller skibsforbindelser, alt sammen noget der skaber en større trafik på vores jernbane. Den sydlige forbindelse skal illudere det øvrige indenlandske jernbanenet og forbindelse til det sydlige udland også en kilde til masser af gods og person tog og ikke at forglemme, internationale ekspresser. Selve anlægsprincippet har vi anvendt i vores planlægning siden midten af 1980'erne og i al beskedenhed, er det et genialt koncept, det giver maksimalt udnyttelse af anlægget og den største variation. Det er dette princip der blev vedtaget på diverse medlemsmøder – godt nok med lidt andre stationer end i dag, men stadig det samme princip.



Selvom det er en prøveopstilling af Vordingborg station, hersker der stor travlhed, Vordingborg er en mindre bystation på strækningen mellem Korsør og Aarhus. Det er også her at man er nået til med den store opgradering af strækningen til dobbeltspor, fra Vordingborg til Korsør er den enkeltsporet. Arbejdet har ligget stille i snart mange år på grund af pengemangel, vanskelige terrænforhold, kort før Korsør, fordyrer projektet væsentlig.



både i rum 4, 5, og 7 kan der ændres på udformning, men dette er det fastlagte rammebyg

Her er så vores trafikprincip omsat til fysisk placering, dog uden en detaljeret sporplan for de enkelte stationer, de vil selvfølgelig komme efterhånden. Såfremt pladsen tillader det, er der også planer om en strækning mellem Vordingborg og Roslev (privatbane?)

Køreplaner & Tog.

Klubbens køreplaner er / bliver langt efter originale (udvalgte) DSB køreplaner, Togene bliver ligeledes oprangeret efter de originale planer – dog med de model og fysiske forbehold vi nu en gang er underlagt.

1. Hovedbane klasse I. **Korsør** – Skjult station **A** – **Vordingborg** – Skjult Station **B** – **Aarhus**.

Strækningen Korsør – Aarhus er baseret på DSB Tkp (Tjeneste køreplan), Togplan 6. (togenes oprangering) For strækningerne 22. Nyborg – Fredericia. Og strækning 23. Randers – Hobro – Aalborg.

2. Hovedbane klasse II. **Aarhus** – Skjult station **C** – **Hjørring** – Skjult station **D** – **Frederikshavn**.

Strækningen Aarhus – Frederikshavn er baseret på DSB Tkp, Togplan 6. For strækning 25. Aalborg – Hjørring – Frederikshavn.

3. Hovedbane Klasse I. **Aarhus** til det sydlige udland / øvrige indland. Repræsenteret af en stor skjult vendesløjfe/skjult station **Syd**.

Strækningen Aarhus – Skjult station Syd. Dækker flere strækninger, den baseres på strækning 23.

mellem Fredericia – Lunderskov. (Alle tog syd på og vest på, kørte på denne del-strækning)

4. Sidebane. **Hjørring** – Skjult station **E** (del af skjult strækning) – **Roslev** – Skjult station **F** (del af skjult strækning) – **Glyngøre**.

Strækningen Hjørring – Glyngøre dækkes af DSB Tkp. Togplan 6. For strækning 41. Skive H – Glyngøre.

Det siger sig selv at det ikke er samtlige tog fra de originale planer der er med i vores køreplaner, ligesom at oprangeringerne heller ikke altid vil kunne blive lige så store som i virkeligheden, det vil heller ikke altid være muligt at bruge det rigtige materiel, fordi det måske ikke findes i klubben, i det omfang vi har det rigtige materiel vil oprangeringerne være autentiske. Med tiden vil der blive udarbejdet en hel del planer og reglementer i KMK regi.:

- KMK. Tkp. (Tjeneste Køre Plan)
- KMK. Tib. (Tkp. Indledende Bemærkninger)
- KMK. Togplan 6. (Togenes oprangering)
- KMK. Maskinløb.
- KMK. Ture. (for lokomotivpersonalet)
- KMK. SR. (Sikkerheds Reglement)
- KMK. Klub Håndbog.

Fortsettes..!



In Memorium

Torsdag d. 23.02. 2012. Mistede Dansk modejernbane en af sine store personligheder, Ove Kirk Thomsen, kendt af alle som OKT.

Klubbens nære forhold til Ove, startede for 20 år siden, dengang boede vi i Slagelse og klubben hed Tagrytteren. Jeg havde skrevet et "brev" til nogle af de dengang førende forhandlere i kongeriget. I al sin enkelthed gik det ud på at skaffe en fattig klub noget rabat på deres indkøb, langt de fleste reaktioner var lunkne – undtagen reaktionen fra OKT. Det blev starten på et langt og menneskevarmt samarbejde, Ofte blev vi uden varsel "begavet" med en "papkasse med noget i". Når vi kom på besøg havde de altid "kold kaffe og muggent brød" klar til os, man følte sig altid meget velkommen og godt tilpas i deres selskab, tit blev klokken "sent" inden Klisteret slap stolene igen. Vores lille klub har til overflod nydt godt af Ove og Signes gode hjerter – vi har fået langt mere end nogen, selv i deres vildeste fantasi, har kunnet turde drømme om.

Ove havde altid gang i et eller andet dansk projekt, F maskine, Triangel motorvogn, MK rangermaskine, i mange år tumlede han med en D maskine, PJ, PC, TH, Sukkervogne og meget andet godt, han gik mod tendensen til at gøre modelbaneforretninger til supermarkeder og havde altid spændende ting til modelbyggeren – noget der i dag er en sjældenhed.

Vores dybeste medfølelse og sympati går til Signe i denne svære stund, hun har mistet sin livsledsager og mand. I sorgens stund, er det vigtigt at huske, at når man føler sorg over at miste nogen, er det fordi man har evnet at involvere sig i et andet menneske. I det lys er jeg glad for at jeg fik skrevet det "brev" for tyve siden.

Hvil i fred, du er i vores hjerter.



Signe og Ove på DMJU udstillingen i Køge april 2011, det er sådan mange af os husker Ove og Signe!



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 7. Modellen

Denne gang er det en stærkt blandet landhandel vi har på tapetet, vi starter med en sand skønhedsåbenbaring. LS Models Sender i disse år en ganske anseelig mængde af især personvogne på markedet – alt i en super lækker kvalitet. Et særligt emne er de blå CIWL sove og spisevogne, der har eksisteret et utal af typer og varianter – det lader til at LS har tænkt sig at lave de fleste typer, største problem har sådan set været at de ikke har været tilgængelige i særlig grad i Danmark.



CIWL WL Yb 3874FS. LS Models 49150. Det nyeste skud på stammen, det er utroligt at se hvordan detaljeringen og kvaliteten er blevet hævet i forhold til de andre, før liggende modeller.



Oven i hatten, laver LS kun små oplag af modellerne, man skal bestille når modellen bliver annonceret – ikke nogen særlige attraktive betingelser for en dansk forhandler eller privatperson, men det er sådan man gør og glipper en bestilling, skal man ikke regne med at finde den ønskede model. Trods det, er der vældig stor interesse for vognene herhjemme og nu har to danske forhandlere vognene i deres stald.:

Felix Team.

Skovgårdsvej 5. 8310 Tranbjerg. Tlf. 40 54 34 09.
www.felixteam.dk/

Odense Hobby og Modeljernbane Center.

Kochsgade 35B. 5000 Odense C. Tlf. 66 14 10 50.
www.modeljernbane.dk

Jeg kan kun opfordre alle til at benytte ovennævnte forhandlere, når det gælder materiel fra LS (*ja, der er jo selvfølgelig heller ikke noget som helst i vejen for at købe alt muligt andet, hos de to forhandlere*) det kunne jo være at der blev basis for modeller af vogne der har haft sit virke mere fast i kongeriget.

Egentlig er det lidt underligt at så få producenter har interesseret sig for CIWL vogne (*det er måske al den bøvvl med royalty, der har spøgt*), De fleste europæiske modelbanefolk, kan anvende vognene på deres anlæg. Her hjemme er der også en stor interesse for vognene, bare se på diverse forum, der går debatten livligt, her hos os er det Henning der er inde i sagerne og han holder nøje øje med hvad der sker hos LS Models og flere andre.



Kupesiden af Yb vognen.



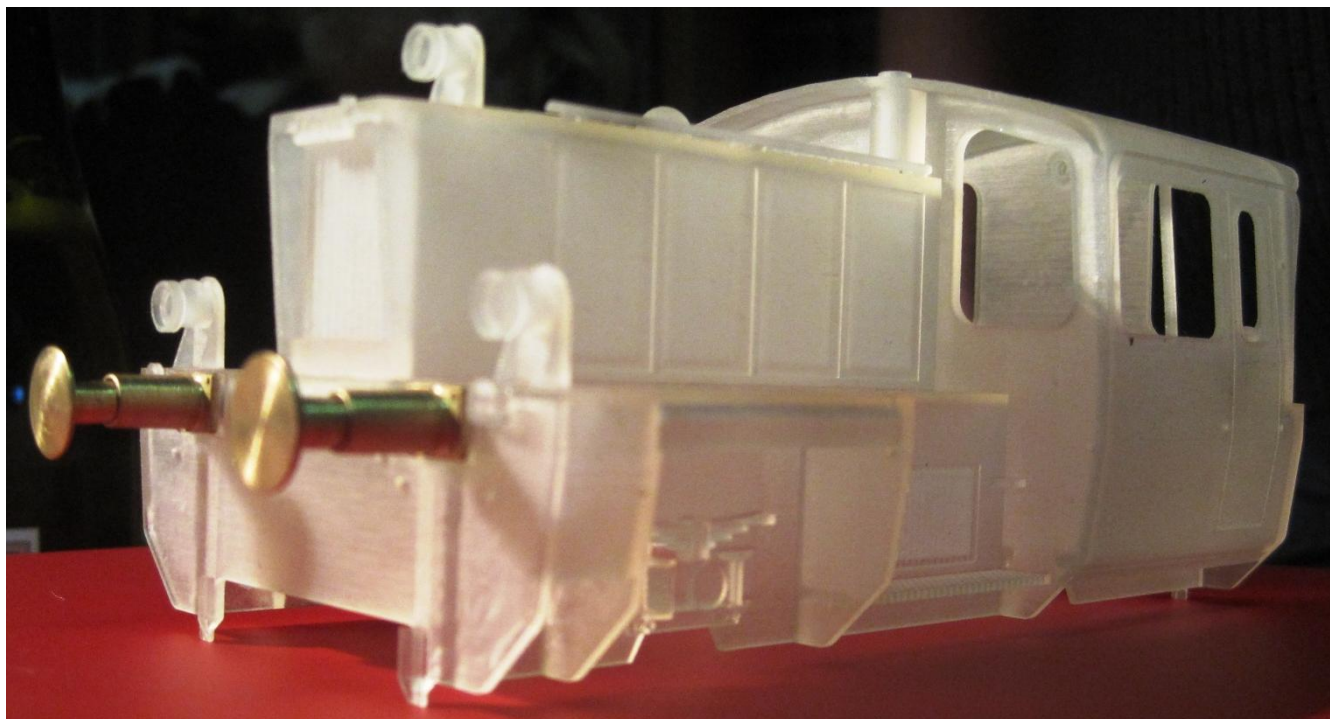
Yb 3874, helt til venstre, i godt selskab med F 3801 der er bygget til det engelske fritrumsprofil og S 3452.



CQM 3501. Det første prøve print, der er et par småting der skal rettes til men for s.... det er en fin model.

Peter er myreflittig med sine 3D projekter, det er ikke længe siden der blev vist tegning og diskuteret CQM vogne på forum, pludselig en dag havde Peter en proto - print af vognen med, selvfølgelig lagde

Henning sine klamme fingre på den, i samme øjeblik, han fik øje på modellen, jeg måtte benytte mig af at han var travlt optaget af snakkeri, for at få et foto af vidunderet - **piece off cake!**



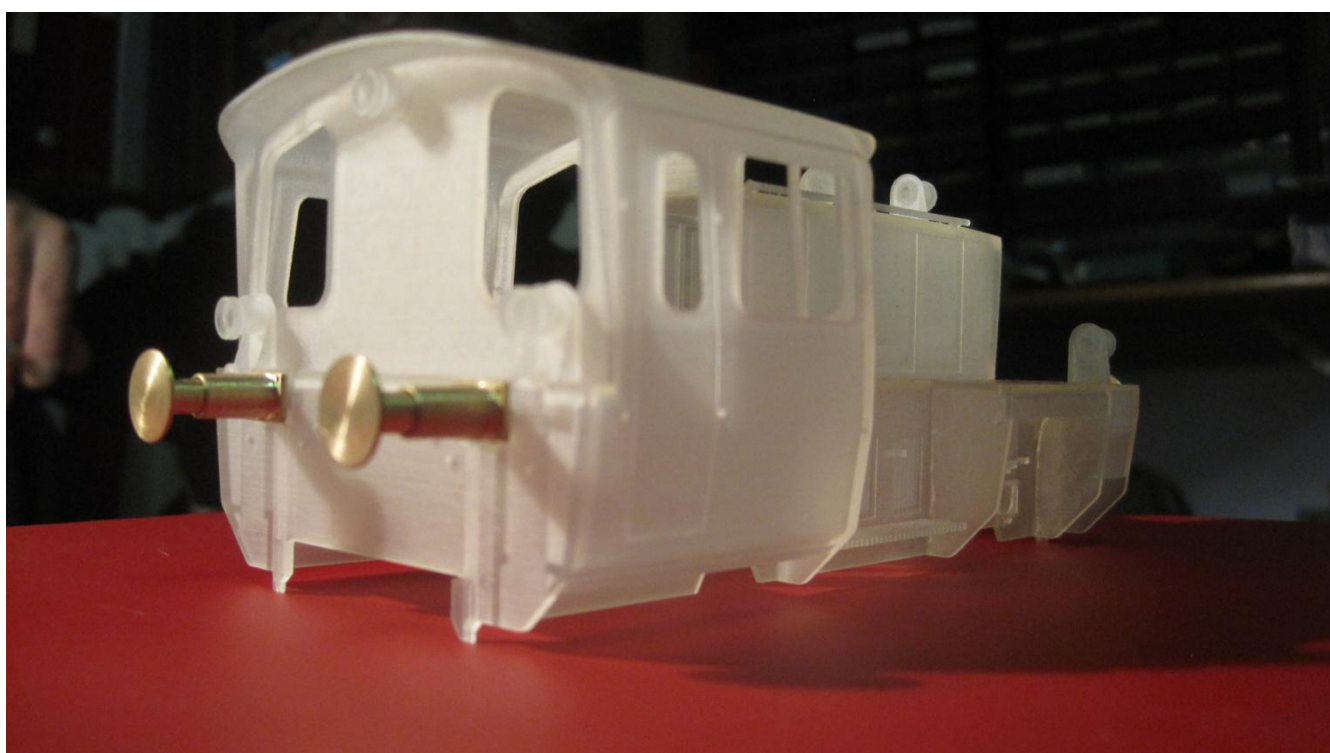
Overdel til en Köff i spor 0 (1:45) Uforskammet flot model.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Den dag havde Peter også en anden "lille" sød model med, en Köff traktor i skala 1:45 og den større skala yder printet større retfærdighed, man er heller ikke i tvivl om at Hr. Schack har øvet sig grundigt på "tegneriet" Overdelen er lavet så den passer på en motoriseret undervogn fra Ebbe Andersen i Gørlev. Det er også ham der fremstiller de fine og fjedrende cylinderpuffer, der er sat på maskinen, Ebbe driver et lille handelsfirma med alskens rare sager.: alt i

messing, plader, profiler, skruer pianotråd og fosforbronzetråd, pænt udvalg i selvbyggerdele i spor 0, værktøj og meget, meget andet. Man kan bestille på E-mail ebbe.andersen@mail.tele.dk eller på telefon 58 85 58 35.

Peter har for nyligt oprettet en hjemmeside hvor fra han sælger sine 3D printede modeller.: <http://www.ricemann.dk/web/index.php> Jeg ved at der er flere spændende ting på vej fra hans hånd.



Set fra den anden ende, bliver man helt klart bekræftet i det første indtryk – uforskammet flot!

Samme klubaften havde vi besøg af to af mine nu pensionerede kolleger, det er ikke gamle håndværkere for ingenting. De havde begge

medbragt "lidt" hjemme-pusleri, det var særdeles flotte og kompetente modeller, hvor næsten alt er hjemmelavet. Vi starter med Oves modeller, ETJ M 4.



Oves fine hjemme byggede modeller i det pureste messing, ETJ M 4 og DSB EA 6002, M 4 kørte lige så godt som den så ud!

Foto.: KMK Pixelfusk.



ETJ M 4 og EA 6002 endnu en gang, her i lidt mere "naturlige" omgivelser, den skarpe iagttager vil selvfølgelig straks bemærke at forreste hjulsæt er afsporet – jeg opdagede det først efter foto var indsat (strøget af censuren) Jeg ved godt at det kigger man efter inden man trykker på knappen.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Leif havde taget sin model af ML 541 med, en meget fin og veldetaljeret model, der er gjort meget ud af. Desværre har vi "glemt" at lægge riven i midten af sporet, så vi kunne ikke se motorvognen køre, ifølge bygmesteren, kører den godt og det tror jeg gerne på – for kan han bygge så pænt, ja så kan han vel også det med motoriseringen. En af de ting jeg altid kigger

efter på hjemmelavet modeltog er vinduerne og det er længe siden jeg har set så ensartede og fint forarbejdede eksemplarer – det er rigtig svært at få alle rundinger ensartede, eller lige høje og brede – på denne model er der ingen slinger i valsen, man skulle tro det var lavet med en fræser!



Leifs model af ML 541 fra den "kolde" ende, øverst og herunder set fra den "varme" ende. I alle tilfælde er der masser af detaljer at fortabe sig i.

Foto.: KMK Pixelfusk.



Bare fordi den ingen motor har, er da ingen grund til at vi ikke skal se Oves model af EA 6002. Foto.: KMK Pixelfusk.



Leif havde også dette kæmpe lokomotiv med, det er udstyret med ikke mindre end 6 maskiner, i følge pålidelig kilde, kunne kedlen heller ikke holde maskinerne forsynet med damp, når der skulle bestilles noget – nu har vi også gjort lidt for Ole Linds øjne. (endnu en ydelse fra KMK Læserservice) Foto.: KMK Pixelfusk.

En anden klubaften, havde vi besøg af Torben Bauer, han viste os nogle modeller af Maersk bogie tankvognene ZE 504 062 og 504 063. De var lavet af en tysk (?) bekendt, på basis af nogle Lima modeller (063 er lavet på katalog nr. HL 6043) Vognen passer nogenlunde på målene Lop. 1 : 1 = 15.700 mm. 1 : 87 = 180,5 mm. Vognens mål = 188 mm. Afvigelse 7,5 mm. for lang. Bogietap afstand 1 : 1 = 8.700 mm. 1 : 87 = 100 mm. Vognens mål = 109 mm. Afvigelse 9 mm. for lang. Alt i alt nok lige på (min) grænsen af hvad der er OK. Hvis det var en ombygning jeg skulle i gang

med, ville jeg nok bringe afvigelseerne ned, uden atkende tankens længdemål, er jeg ret sikker på at den er for lang, (tanken skal formodentlig afkortes 7,5 mm, ligesom undervognen) endelig er bogierne ikke de rigtige (de er til gengæld nemme at udskifte). Men når man sammenligner med forbillede foto (det gør vi lige om lidt), så ligner den overraskende godt. Det endte da også med at Henning og eders bestilte hver, et eksemplar af vognen – de er nu kommet og i skal da ikke snydes for et kig.



Nu kan man så selv sammenligne model og forbillede af ZE 504 063.

Foto.: KMK Pixelfusk.



ZE 504 063 på Amagerbro station. 1964.

Foto.: Christian Oddershede.

Svenske Jeco sendte for nogen tid siden (2011) en meget savnet udgave af Chr. Ohlsson selvbærende tankvogn (SJ Q 12). Vognen er bygget i ikke mindre end 1500 eksemplarer i perioden 1945 – 1995. HK modeller, ved **Ken Rosa, Hobbykæden, Vestergade 2. 9400. Nørresundby**. Har fået Jeco til at fremstille to varianter fra Aarhus olie fabrik.:



ZE 503 693 og ZE 503 694. Ikke noget dårligt valg, da vognene passer ganske nøjagtigt på forbilledet. Generelt er det fine modeller, især er diverse gelændere meget flotte og spinkle dog er pufferne noget uskønne, ligesom visse undervogndetaljerne er lidt grove.

Ole P. har en gang i 70'erne fotograferet 694. Ud over de "kedelige" UIC påskrifter har vognen ikke ændret sig nævneværdigt, dog er de faste ophæng for fjedrene, af nyere karakter og (måske) ikke dem vognen er leveret med.



Her har vi så "svesken" på middagsbordet,

ZE 503 693 og -694 er begge leveret i 1961, og jeg er ret sikker på at den er leveret med mere moderne (UIC) ophæng til fjedrene, end dem der er på modellen.

Ellers er det en meget rigtig model af en dansk tankvogn, og noget anderledes af statur end de øvrige danske tankvogns modeller.

Brawa er vel efterhånden et alment kendt mærke, hvis man kender det vil man også vide at det er særdeles fine og veldetaljerede modeller der produceres. Firmaet startede deres produktion af modeltog, med at lave det de store ikke havde "tid" til. Det har de åbenlyst haft stor succes med, for deres udvalg er med tiden blevet meget stort – okay, der har efterhånden sneget sig ikke så få "standardvogne" ind i førortalt sortiment, bl.a. er det takket være Brawa nu langt om længe muligt af få en helt rigtig model G 10 vognen, hvilket i 2011 resulterede i en dansk model af en IE vogn (IE 18 798) og i år er det et

nyt nummer IE 18 800 Vognen er ikke 100 % korrekt men uhyggeligt tæt på! Sagen kompliceres ydermere af at DSB brugte IE vognene til eksperimenter med ventilationslemme etc. Set i et større perspektiv er det vel lidt "søgt" at snakke om en korrekt model af G 10 vognen, den blev over en næsten 30 årig periode bygget af adskillige fabrikker i ikke mindre end 121.770 eksemplarer, det gør den til dato den suverænt mest byggede lukkede godsvogn overhovedet og det siger vel sig selv, at der har været myriader af afarter, varianter o. lign.



Brawas model af IE 18 798 og for den sags skyld også den nye variant IE 18 800 Herunder et foto af den rigtige IE 18 800 taget af Poul Egon Clausen i Randers i året 1954. Arkiv.: DMJK.



Som man kan se er det ikke de store forskelle der kan findes, ved sammenligning af de to foto – selv det værste "brokøre" må da indrømme at den model er "lige i skabet". Jeg var før lidt inde på den store mængde vogntypen blev bygget i, typen blev også brugt som forbillede til et utal af specialvogne, ølvogne, kølevogne, fiskevogne "und so weiter"! Det faktum har Brawa da også udnyttet en del, der er kommet mange varianter, med andre døre,

ventilation og læsselemme. I år laver de en formnyhed med andre døre (fløjddøre) hvilket blev brugt til bl.a. ølvogne og minsandten om ikke Carlsberg bryggerierne i 1919 fik leveret 10 vogne fra Wismar ZA 99 551 – 99 560. En vogn, 551 fik ikke noget langt liv, den 20.11.1924. røg den i Storebælt efter et sammenstød mellem to færges. Resten kørte indtil slutningen af 1960erne, hvor de blev udrangeret.

Vognene mistede deres bremsehus mellem 1940 og 1949 og jeg TROR at man i den forbindelse gav vognene ny ydre beklædning (og isolering?) hvilket totalt forandrede deres udseende. Brawa laver ikke

bare en vogn, men et sæt med tre numre af vognene i flot epoke II stand og igen er de måske ikke 100 % korrekte – men uhyggeligt tæt på!



De tre skønheder, på stribe. Kataloget gør opmærksom på at det "handmünster" modeller, det vil sige at de endelige udgaver sagtens være lidt anderledes at se på.



Foto af vognene fra før de fik fjernet bremsehuset er ikke nemme at finde. Dette er angiveligt fra 1930erne på Frederiksberg Station, hvor vognene havde hjemsted indtil 1937, hvor de flyttedes til Gb. Påskriverne er ikke helt magen til Brawa vognenes.

Foto.: DSB / Jbm.



ZA 99 560 i 1954. med ændret vognkasse, man kan stadig se vognens oprindelse!

Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK.

I weekenden 3 – 4 marts blev der holdt hobbymesse i Valby Hallen, vi er nok ved at være overfodrede med messer og udstillinger, for lørdag hvor vi var der, var en "tam" omgang og det nogenlunde ligeligt fordelt på udstillere og tilskuere. Det er nu synd, for det burde være en saltvandsindsprøjtning for begge parter – men lad os nu dvæle ved de lyspunkter der nu var der. Heljan var med, for første gang i længere tid, de havde også de største nyheder og et veloplagt personale, det lykkedes mig, med lidt slesk tale, at få

åbnet glasmontren til herlighederne. Indrømmet for mig var det STORT, at se de håndmalede prøvestøbninger af den snart kommende CM vogn, den er fantastisk flot og efter min, ganske forudfattede, mening – det rene sukkertøj! Hvis jeg skal være lidt kritisk, så forekommer baggrundsfarven lidt for lys. Da det er håndmalede prototyper er jeg ret sikker på at det endelige resultat er aldeles perfekt. Jeg er ret sikker på at der kan vises foto af de "rigtige" vogne i næste nummer.

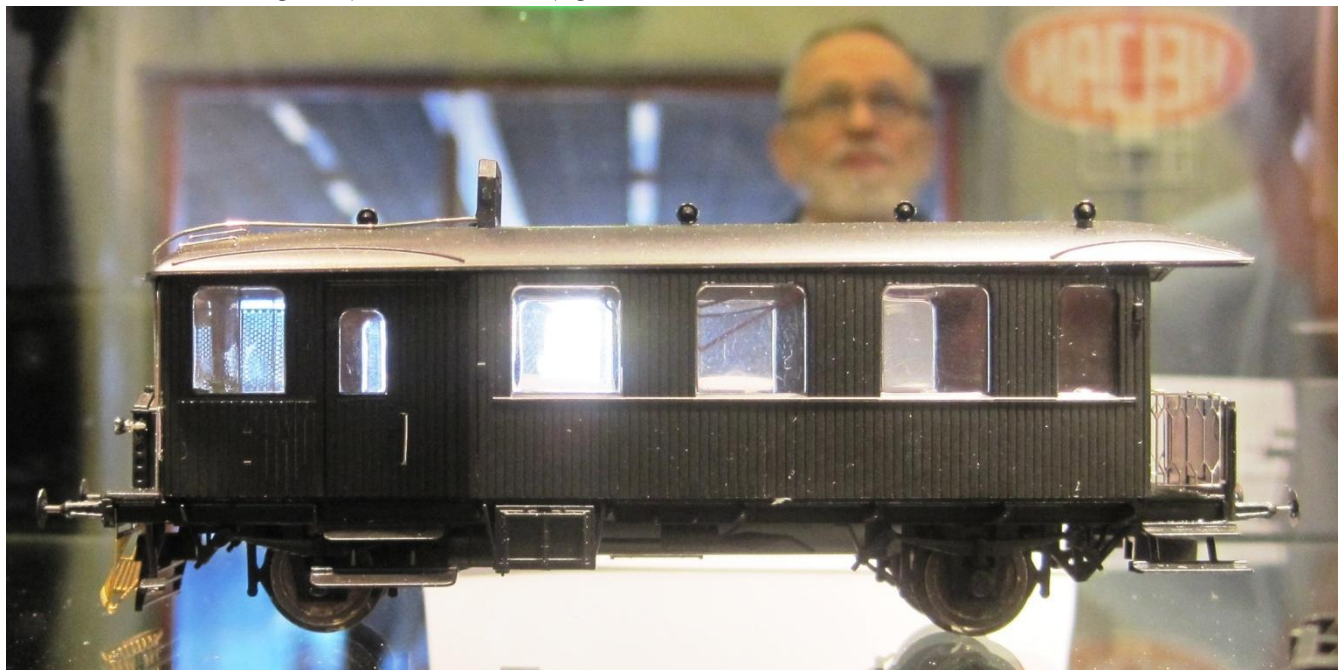


De håndmalede herligheder, nu uden glas foran! Endnu en gang sætter Heljan ny standard for massefremstillet modeltog.

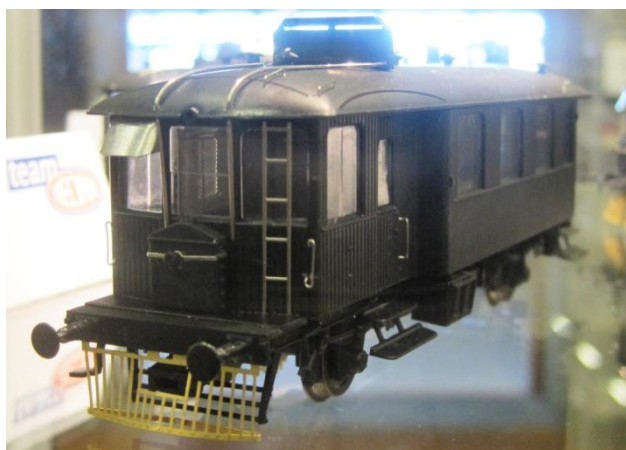


Den lige så længe ventede triangelmotorvogn, er også lige på trapperne, ligesom med CM vognen har den været værd at vente på. Udseendet er der ikke noget at udsætte på og ifølge pålidelige kilder skulle den køre helt fantastisk. Jeg må jo indrømme at jeg er

faldet pladask for den lille skønhed og jeg ved at der er andre ha-gale der har det på samme måde. Motorvognen kommer i tre varianter, til både DSB og privatbane udgaver.



Fin og spinkel fremstræder Heljans model, hvis den køre lige så godt som den ser ud, så...



problemfri model til tiden – det har de ærlig talt fortjent.

Der har i snart et stykke tid murret noget om at Heljan havde noget i baghånden og jeg har Henning mistænkt for at have vidst det i nogen tid – men han kan, hvor utroligt det end må lyde, godt holde mund, hvis han skal. På messen blev det så afsløret at Heljan kommer med en model af DSB godstogslokomotiv litra H^{II} 783 – 788. Et rigtig godt valg, da vi efterhånden mangler en stor godtogsmaskine i den danske materielpark, nogen vil måske hævde at den kun er for jyder – jeg tror bare ikke at der så mange der går vanvittigt meget op i det, personligt er jeg fløjtende ligeglad – den er dansk! Hobby trade havde for ca. 3 år siden planer om en H maskine, om den bliver til noget er svært at spå om, ifølge Spor & Baner er det lidt andre stier man agter at betrede i fremtiden. H maskinen er sat til levering allerede i 2013, lad os alle håbe at der kommer en flot og



LEVERING 2012/13



Den sidste nyhed fra Heljan er en pæredansk bus eller rutebil, som det hedder når bussen også kører uden for byerne, den kørte i mange år, fra 1958 og langt ind i 1970erne. Bussen bliver af den serie som

blev bygget af Åbenrå karosserifabrik med en Volvo undervogn, og leveret 1958-59 til DSB og som senere blev overtaget af flere privatbaner og diverse efterskoler mm. Det bliver landevejs typen hvor der kun er døre foran. Billedet viser en bus fra ca. 1966, den er ændret en lille smule i forhold til udgaven fra 1958, den ses til højre i billedet. Med denne model lukker Heljan et stort hul på den danske modelbane scene, tiden vil vise hvor stort hullet er, jeg vover gerne pelsen og påstår at den bliver en succes af de lidt større.

"Ovre hos Finn" (Team Felix) Giver man stadig pænt hånd til goddag og handler på jydsk, han kunne også fremvise den ene af de to færdige F maskiner der PT er i landet, det er oven i købet udgaven med en høje "rygsæk" lavet specielt til Finns butik, det er en rigtig lille skønhed, Hobby trade har begået.



I forhold til de allerførste foto af første prøvestøbning / samling, er domen og gangtøjet krøbet klædeligt og ifølge Hr. Lekbo kører den super – det lover godt, for også Hobby trade har fortjent en god succes. Nu glæder vi os så bare til at modellen snart kommer i handlen. På DMJU udstillingen i Køge, i april 2011,

viste Finn mig den spæde start på et samarbejde med Witzel hobby, en listebeklædt motorvogn, der i princippet er en "kasse" beklædt med laserskåret teak finer (meget tyndt), rimeligt enkelt og så ser det vældig godt ud. Prototypen er nu færdig (?) og man kan da selv dømme på foto herunder.



Noget for øjet



My 1112 med lyntoget "Fynboen" ved Årup.

Foto. Christian Oddershede.



Helsingør banegård som næsten helt ny, foto fra 1904.

Foto.: Ukendt.



Læssekranen i Nyborg med pæne vogne i baggrunden. 1962.

Foto.: holger Sørensen

DSB's økonomi & udlandstrafik i begyndelsen af 50'erne.



P 920. 1952.

Arkiv.: Lokomotivet.

DSB's årsberetninger

Jeg har igen været i gang med DSB's årsberetninger fra de første år i 50'erne. Disse udgør, efter min opfattelse, en næsten udtømmelig kilde af information om det at drive DSB som en statsstøttet virksomhed. Denne gang drejer det sig om persontrafikken og dens placering i DSB drift. I sine redegørelser om denne anvender DSB både udtrykket "personbefordring" og "persontrafik". I denne sammenhæng anvendes de synonymt. Man anvender også udtrykkene eksprestog og hurtigtog lidt i flæng.

Som overskriften antyder, dækker indlægget udvalgte aspekter fra perioden. Fælles for alle beskrevne elementer er, at disse næsten uden undtagelse bygger på oplysninger taget ud af årsberetningerne fra 1950 og frem til 1955. Dette være sagt straks, for at erkende de begrænsninger og mangler dette relativt "smalle" kildegrundlag vil medføre. Det skal dog bemærkes, at i den del af artiklen, der omhandler udlandsekspresserne er "Togplan 6 af 17. maj 1953" anvendt som krydsreference.

Personbefordringen generelt.

Det er vel ingen hemmelighed, at DSB altid har satset mest på og tjent sine gode penge på personbefordringen. En væsentlig del af denne persontrafik indeholdt landsdelsekspresserne, der også i 50'erne var DSB's prestigetog ud over, at det også var disse, der infrastrukturmæssigt bandt landet sammen. I begyndelsen af 50'erne havde privatbilismen endnu ikke slået så kraftigt igennem,

og bilen var ikke blevet (*næsten*) hver mands eje på en sådan vis, at man brugte bilen, når man skulle på ferie i udlandet, hvad heller ikke var så almindeligt, eller bare på badeferie i Skagen. Næ, det var stadig toget, der tog sig af den opgave. Så, hvis man boede på Sjælland og skulle besøge moster Karen i Aalborg til jul eller andre højtider, var det landsdelsekspresserne, der holdt for. Fra midten af 50'erne og frem voksede konkurrencen fra biler og busser dog markant.

At de bandt landet sammen kan man forvise sig om i DSB's årsberetninger for 1950/51 og frem til 1955, hvor de ofte nævnes direkte og altid indirekte i statistikkerne over de kørte togkilometer, når disse fordeltes på strækningerne derude. Når man læser forskellige kilder, herunder de anførte årsberetninger, anvendes udtrykket "fjerntrafik" ofte for denne trafikart. Hvis vi fastholder betragtningerne i et dansk perspektiv, kan udtrykket naturligvis anvendes, selvom det måske er anvendt lidt ud over, hvad det kan bære. Herregud Danmark er geografisk set et lille land med relativ kort vej fra København eller Aarhus til Gedser og Frederikshavn. Men følger vi udlandsforbindelserne, altså de internationale tog, til, så er det en anden sag, og i denne bredere sammenhæng virker ordet "fjerntrafik" set igennem nutidens briller bestemt mindre prætentøst.

Men forbliver vi mentalt set i 50'erne, er det en helt anden sag. Dengang var det ikke nogen helt uvæsentlig logistisk opgave for en familie at rejse fra København til Aalborg med tog – landsdelsekspresserne eller hurtigtogene, som DSB under et kaldte sine hurtigste tog. Der skulle

planlægges og reserveres i god tid, hvis man skulle være sikker på at komme behageligt med toget. Ønskede man at opleve en rejse med lyntoget, var det i særlig en grad god ide at bestille i god tid, især hvis rejsen skulle gennemføres i forbindelse med en højtid. Det var jo tale om ret små tog.

En sjov og tidstypisk introduktion til landsdelsekspressernes drift, vilkår og tidsmæssige betydning, får man i den altid spændende DSB-film, "Her er Banerne", hvor "middagsgruppens" trafikafvikling på Fredericia station omtales og filmisk illustreres med stor grundighed og med næsten patos i stemmen hos Svend Petersen, der taler os igennem den store og komplicerede situation.



E 993. ved Borup i 1955, med et "bette" internationalt tog, næstsidste vogn er en hollandsk post/pakvogn "Staalens D" der er på vej fra LS Models i model.

Foto.: Hans D. Heerder.

Udredning af indtjeningen.

Der skete det, at DSB i 1929, for første gang i statens historie, ønskede at udrede sit eget trafikmønster i et økonomisk perspektiv. Eller sagt på en anden måde, så ønskede DSB at finde ud af, hvad de tjente penge på, og hvad der gav underskud. De vidste det måske allerede eller havde en fornemmelse, men man ønskede åbenbart syn for sagen. Det blev ikke nogen let opgave at komme om ved, hvad man måske skulle have troet.

Det blev DSB's statistikkontor, der fik opgaven. Mere specifik skulle kontoret udrede driftsindtægter og -udgifter til persontrafikken og godstransporterne i landet. Der blev tale om et for DSB lidt chokerende resultat, som man vist tænkte meget over, hvorledes man skulle præsentere for offentligheden i almindelighed og politikkerne i Rigsdagen, som det hed dengang, i særdeleshed. For det var først sent i 1930, at man begyndte at offentliggøre delresultater fra undersøgelsen. Det var stykgodstransporterne,

Og lige netop i den kortfilm introduceres landsdelsekspresserne med nummer og det hele. Hvem husker ikke Post 2's trafikkontrollørs bemærkning, der indleder det hele: "Tog 60 er meldt, vi kører ind i spor 9!". Senere ankommer Nord-Ekspresserne til og fra København, henholdsvis tog 36 og 35. I toget befinder sig nogle meget pudsige franske vogne med meget buede vinduer: "Type Rapides Nord", et meget fransk design.

Inden disse udlandsekspresser omtales nærmere i forbindelse med DSB persontrafik i årene fra 1950 og frem til 1955, den periode som nogle af os holder allermest af, skal der et lille tilbageblik til slutningen af 20'erne til.

der var smertensbarnet. De gav åbenbart langt større underskud, end man havde forestillet sig¹.

Resultatet af udredningen gav anledning til mangan en politisk diskussion om DSB's økonomi og placering i samfundet. Skulle DSB være en organisation, der fungerede på markedsmæssige vilkår som et hvilken som helst andet firma i landet? Eller skulle man erkende, at DSB serviceforpligtigelser, til også at betjene urentable linjer til øde beliggende vestjydske landsbyer, gjorde, at man måtte erkende, at en ikke ubetydelig del af DSB økonomi, måtte hvile på et politisk sikret statstilskud til inddækning af det deraf følgende årlige underskud. Politikkerne svajede med vinden – som de næsten altid gør. Men resultatet blev trods alt, at man fra politisk hold ønskede at få ryddet op i DSB's regnskaber, at man skiftede generaldirektør for at opnå dette, og at DSB for første gang fik entydig klarhed for, at den bærende del af statens indtjening hvilede på persontransporten.

¹ Kilde: DSB jubilæumsskrift "På Sporet 1847-1997", bind III.

Krigen.

Så kom krigen, der vendte op og ned på alting, men ud over det sikrede privatbanernes tilværelse en rum tid fremover. DSB kæmpede sig igennem et kaotisk transportbehov, der sled på materiellet, og som det tog etaten mange år at komme over. Noget af det værste var nok den uregelmæssige forsyningssituation, der varede år efter krigen, eftersom de kulproducerende lande havde fået ødelagt eller nedslidt den infrastruktur, der skulle bringe især kulforsyningerne ud til de forbrugende lande.

Det skulle tage en årrække efter krigen inden køreplanerne var på plads igen, og længere tid skulle det tage inden de udenlandske løb kom på plads. Udviklingen tog fart fra begyndelsen af 50'erne og op igennem tiåret. Alligevel er det imponerende så

hurtigt den tyske infrastruktur er kommet på plads efter krigen og dermed muliggjort trafikken til Italien og Paris samt den "tværgående" trafik til Holland og London.

Driftsøkonomien i DSB med fokus på persontrafikken i perioden

1950-55.

DSB økonomi havde faktisk været tilfredsstillende i årene lige efter krigen, hvor man frem til årsberetningen for 48/49 havde overskud! Først fra dette regnskabsår kom de årlige underskud fra før krigen tilbage.

Inden, der fokuseres på de udvalgte år, skal DSB's økonomi for hele 1. halvdel af 50'erne for overblikkets skyld sættes ind i et samlet perspektiv. Dertil benyttes fig. 1:

I tus. Kr.	1950/51	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56
Driftsindtæger	375.678	426.122	430.151	458.981	476.205	493.792
Driftsudgifter	393.272	452.337	470.830	478.914	497.233	514.735
Statens tilskud ²	46.282	61.027	81.917	65.984	72.216	79.149

Fig. 1.

Som tallene viser, voksede DSB's driftsindtægter med en gennemsnitlig vækstrate på 6 % om året med den største vækst i de udvalgte år 50 - 53, hvor væksten i driftsindtægterne var på hele 13 %!

Men lad os betragte et mindre udsnit af DSB's driftsresultater for perioden 1950 - april 1953 i lidt større detalje:

	1950-51 i tus. kr.	1951-52 i tus. kr.	1952-53 i tus. kr.	50/51, 51/52 +/- i tus. kr.	50/51, 51/52 forøgelse i %
Personbefordring	205 255	211 655	229 486	6 400 17 831	3,1 8,4
Rejsegodsbefordring	10 209	11 912	13 567	1 703 1 655	16,7 13,9
Gods- og kreatur- Befordring	130 451	167 844	149 982	37 393 -17 862	28,7 10,6
Postbefordring	15 354	17 964	17 704	2 610 260	17,0 1,4
Andre indtægter	14 409	16 747	19 412	2 338 2 665	16,2 15,9

Fig. 2. Kilde: DSB's årsberetninger for tiden 1950 - 53.

Fig. 3. viser de procentvise andele af den samlede indtægt. Årene efter er medtaget for perspektivets skyld:

	1950-51	1951-52	1952-53	1955/56	1958/59
Personbefordring	54,7	49,7	53,3	51,6	48,8
Rejsegodsbefordring	2,7	2,8	3,2	4,6	5,8 ³
Gods- og kreaturbefordring	34,7	39,4	34,9	34,3	33,4
Postbefordring	4,1	4,2	4,2	4,1	3,9
Andre indtægter	3,8	3,9	4,5	5,4	8,1

Fig. 3. Kilde: DSB's årsberetninger for tiden 1950 - 59.

² Det skal bemærkes, at statens tilskud ikke fremkommer som forskellen imellem de anførte indtægter og udgifter. Der indgår også posterne forrentninger og afskrivninger, der ikke er medtaget.

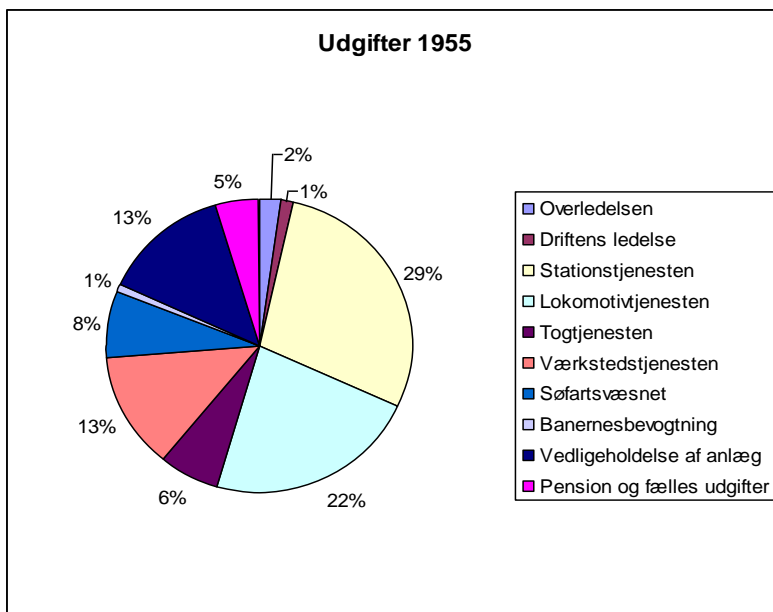
³ Den reelle andel for rejsegods er faldet til 0,5 % og befordring af biler på overfarterne udgør 5,3 = 5,8. Det er i årsberetningen for 58/59 første gang, at DSB opgør tallene på den måde.

Faktisk pæne tal i fig. 1 og 2, men som anført ovenfor nyttede det lidt, når driftsudgifterne steg som de gjorde. Som det ses, er det især Gods- og kreaturbefordringen, der koster DSB på udgiftssiden.

Driftsudgifterne vokser

Som det kan aflæses i fig. 1. stiger DSB driftsudgifter hvert år hele perioden igennem. De gennemsnitlige stigninger ligger på 24.293.000 mil. Årligt. Det er dog ikke et helt "retfærdigt" grundet et usædvanligt stort underskud mellem de to perioder 50/51 og 51/52. Efter

denne ligger underskuddet nogenlunde stabilt på de 17 - 18 mil. årligt. Udgiftposterne opgøres på overordnede poster: Overledelse, Drift, Vedligeholdelse af anlæg, Pensionsbidrag, ventepenge og understøttelser, Fællesudgifter, Bidrag til hovedrevisionen samt Afskrivning og Renter af den i Statsbanerne indestående kapital. Den detaljerede del af denne gennemgang vil i stor træk koncentrere sig om driftsudgifterne. Disse lå temmelig fast, procentuelt, hele perioden igennem. Eksemplet er fra 1955:



DSB anfører selv i årsberetningerne, at årsagerne til underskuddene i hovedsagen skyldtes stærkt voksende brændselspriser og lønninger til de ansatte. Lad os efterprøve argumenterne i lidt større detalje for at se, om der er tale om fup eller fakta.

Brændselspriserne.

DSB's årsberetninger fra de første år i 50'erne anfører de stærkt stigende priser på brændsel som hovedårsagen til de tilbagevendende underskud. Disse slog særlig tydeligt igennem i DSB's driftsresultat for 1951/52, hvoraf det fremgik, at udgifterne til brændsel havde påført DSB en merudgift på **25,6** mil. kr., hvilket var det samme som 428,8 mil. kr. i nutidspenge⁴! Altså ikke noget ubetydeligt beløb. Effekten heraf blev ikke mindre af øgede lønudgifter grundet udløsning af reguleringstillæg og dyrtidstillæg til personalet. Samlet set havde det medført en nødvendig forøgelse af statstilskuddet på knap 15 mil. Kr. (251 mil. kr. i 2010 priser).

Lad os for fuldstændighedens skyld efterprøve og sammenstille tallene for priser og forbrug i de anførte år. Se fig. 4:

Driftsår	Gennemsnits lagerpris pr. t. kul.	% - vis ændring	Forbrugt	I alt udgift inkl. udlevering og opfyrringsbrændsel mv. i kr.	% - vis ændring
1950 - 51	91,70		420 300	40 075 200	
1951 - 52	143,75	56 %	428 800	61 323 000	53 %
1952 - 53	128,64	10,5 %	410 600	53 592 000	13 %

Fig. 4.

³ Den reelle andel for rejsegods er faldet til 0,5 % og befordring af biler på overfarterne udgør 5,3 = 5,8. Det er i årsberetningen for 58/59 første gang, at DSB opgør tallene på den måde.

⁴ Man kan selv omregne efter behov; omregningsfaktoren for kronen i 1950 til 2010 er 16,75 jf. Danmarks statistik.

Godt nok faldt brændselspriserne en smule frem mod 1953, men de var stadig markant højere end i 1950! Som det ses, var prisstigningerne på mere end 50 %, så konklusionen må retfærdigvis være, at DSB vandede sig med god grund. Der var tale om en stor belastning for økonomien. Men, det kom man jo til at opleve igen mange år senere.

Der var meget stor mangel på kul i Europa, og det var vanskeligt at skaffe dem. Specielt i vinteren 51 var manglen stor og meget mærkbar for DSB. Men vanskelighederne, med at skaffe brændsel fra udlandet til høje priser, medførte stigninger – om end kortvarige - i den indenlandske udvinding af brunkul, hvilket igen medførte gode transporter for DSB fra det midtjydske og ud til forbrugerne. Og dermed blev brunkul den 8. vigtigste transport i de år. Stenkul var nummer 3. Stenkullene kom i disse år fra USA, Polen og England. Beretninger fra DSB's lokomotivfyrbødere fra dengang tyder på, at man ikke var særligt begejstrede for de amerikanske kul, vist tværtimod. Men i USA var infrastrukturen jo ikke blevet ramt af krigens trængsler som i de to øvrige lande, så derfor var man leveringsdygtige herfra.

Faktaboks

DSB har flest lokomotiver i driftsåret 1927/28 med 704 stk.

Personaleudgifterne.

DSB omtaler dernæst stigende personaleudgifter, som den anden hovedfaktor til underskuddet. Var der noget om det? Ja, det var der, for de steg fra 240.398.000 kr. i 1950/51 til 261.211.000 kr. i 1951/52 perioden, altså Ikke ubetydelige 9 %. Så vi må nok engang stille os forstående an over for DSB's forklarende udsagn.

Personbefordringen fra 1950 – 55, fjerntrafikken.

Momentum i samfundsøkonomierne blev genvundet rundt om i den vestlige verden i disse år. Man gik fra rekonstruktionsfasen efter krigen til en mere fremadrettet fase, der opbyggede fundamentet for den velfærdsstat vi kender i dag. Det berørte naturligvis DSB i høj grad eftersom den økonomiske fremgang medførte en stigning i persontrafikken. Folk fik råd til at flytte ud fra byen til Københavns omegnskommuner. Derfor voksede de korte rejser, hvilket årsberetningerne også påpeger, på grund af stigninger i det vi i dag ville betegne som pendlerrejser. Det hele i øvrigt muliggjort af udvidelserne i S-togsnettet.

Udlandstrafikken efter krigen.

Faktaboks

DSB har i driftsåret 1952/53 8 stk. dampdrevne færger: Svea, Kärnan, Glyngøre, Danmark, Pr. Christian, Christian IX, Mjølner og Holger Danske.

Men også udlandstrafikken nød godt af de forbedrede økonomier, der gjorde, at DSB's potentielle kunder fik flere penge mellem hænderne i kraft af en lille lønfremgang i årene 51-56, og at de så småt fik lidt længere ferier, se fig. 5.

Ikke mindst var der sket det, fra midten af 30'erne, at begrebet ferie med løn var blevet en etableret realitet, og det influerede i stort omfang på befolkningens muligheder for at udnytte ferien til rejseaktiviteter. Men, selv med penge i hånden, var det alligevel ikke uden problemer at rejse ud dengang, da der førtes en meget stram valutapolitik i landet, der vanskeliggjorde veksling af kroner til nødvendig udenlandsk valuta.

Forbindelser til det sydlige udland i 1950-55.

Men, summa summarum, når vi sammenstiller alle disse brikker, betyder det, at befolkningen fik øget købekraft og tid til at tage en tur til udlandet. Og i 1950ernes første halvdel betød det stigninger i togtransporten hjemme og ude. Forudsætningen for, at udlandstrafikken overhovedet kunne komme i gang til Tyskland og videre til det sydlige Europa, var naturligvis, at infrastrukturen i det centrale Europa, som krigen havde påført store skader, var blevet genopbygget. Og det var de ved at være på dette tidspunkt.

Fra 1950 via Nyborg og Padborg, fra 1951 også Gedser - Grossenbrode.

I 1950 gik langt den overvejende del af udlandstrafikken via Nyborg og Padborg. Dermed er ikke sagt, at der ikke var trafik til Oslo og Stockholm og forbindelse til bådtoget til England, for det var der. Men, vi starter med den sydgående trafik.

1920	1930	1936	1955	1974	1981	1998	2000
0,5	1	2	3	4	5	5,6	6
Årlige ferieuger i Danmark 1920-2000							

Fig. 5.

Som beskrevet ovenfor begyndte folks interesse for at rejse til udlandet at vokse i løbet af begyndelsen af 50'erne, hvilket for DSB afspejles i et voksende antal udlandsekspresser og indsættelsen af en bus med det pompøse navn "Europabussen", men ikke mere om den. Trafikken på Gedser – Grossenbrode overfarten var indledningsvis mere beskedent.

Uden specifikt at vide det, kunne man godt tænke sig, at årsagen hertil lå i, at dette hjørne, der lå relativt tæt på Zonegrænsen, var lidt lavere prioriteret i de tyske genopbygningsplaner. Den Nord og Sydgående trafik mod Italien, Frankrig og Holland var trods alt vigtigere. Men fra sommerkøreplanens ikrafttræden i sommeren 1953 begyndte ekspresserne i stigende omfang også at køre den vej.

Faktaboks

DSB har flest godsvogne i driftsåret 1950/51 med 14828 stk. og dermed største lasteevne i tons på 242 206 t.

1950

DSB havde følgende faste udlandsforbindelser fra København via Nyborg og Padborg og bestod af, hvad der gennem flere år udgjorde grundbestanddelene i en standardpakke:

- **Nord Ekspres, Tog 35, 36** til Paris.
- **Skandinavien Italien Ekspres, Tog 45, 46** til Rom
- **Skandinavien Holland Ekspres, Tog 13, 14** til Amsterdam
- **Nordpilen, 945, 960** Frederikshavn til Hamburg

Hertil kom et antal af, hvad DSB betegnede som særskilte supplements⁵-eksprestog, der kørte med gennemgående sove- og siddevogne mellem Nyborg og udlandet⁶. De kørte i sommerperioden fra juni til september, hvor de dublerede de ovenfor anførte ekspresser.

1951

Dette år indgik,

- Standardpakken som ovenfor, samt: I forbindelse med sommerkøreplanens ikrafttræden d. 20. maj 1951 indlagdes et nyt tog, der sluttede sig til standardpakken i årene fremover. Det var:
 - **Hamburg Ekspres, Tog 75, 76.**

At køretiderne var lange ses af, at den nye Hamburg Ekspres forlod København H kl. 19.30 og ankom til

Hamburg - Altona næste dag 06.09. Ved ankomsten fra Nyborg til Fredericia kobledes en WL til Altona på. Vognen var kommet fra Aarhus med tog 976.

Returløbet forlod Hamburg kl. 23.20 med ankomst København H næste dag kl. 10.03. Ekspressen havde forbindelse med München, Genova, Rom via Basel. Dog var der kun gennemgående sovevogne (1., 2. og 3. kl.) fra Genova-Hamburg-København. Fra de øvrige: München og Rom via Basel var der gennemgående siddevogne. Det anføres, at ekspressen tillige havde gode forbindelser til Belgien og Frankrig⁷.

Ved returløbet fra Hamburg afkobledes i Fredericia en WL fra Altona, der kobledes på nordgående tog 95.⁸

I sommerperioden fra 9/6 til 9/9 indsattes et supplementstog til Hamburg med afgang fra København H kl. 10.50 med ankomst til Hamburg kl. 21.17 altså samme dag. Returløb Hamburg kl. 09.12 med ankomst København H. kl. 20.10. Det medførte gennemgående siddevogne (1,2,3 kl) der opnåedes forbindelse til Paris, Basel, Milano og München.

I forbindelse med samme sommerkøreplan omlagdes **Skandinavien Holland Ekspres** til dagtog og fremskyndedes, så det forlod København kl. 06.00, mod tidligere 22.33, og ankom til Amsterdam kl. 22.38, mod tidligere 19.50 efterfølgende dag. Det betød, at der nu kun var én nats rejse til London mod tidligere to.

Faktaboks

DSB har flest pladser på 1. klasse i driftsåret 1925/26 med 16 890 pladser, flest siddepladser på 2. klasse i 55/56 m. 108 810 pladser og belægningsprocenten er højest i 1945 m. "72,8 % af de bevægede pladser optaget". DSB har 18 027 siddepladser i 493 rutebiler til en rutelængde på 5720 km i 1955.

Dernæst anføres det, at Gedser – Grossenbrode overfarten oprettes fra 15/7 og, at der dagligt afsendtes et hurtigtog til Hamburg:

København H af kl. 07.00, Hamburg an. 17.07. Returløb

Hamburg af. 11.26, København H an. 20.45.

1952

Ud over standardpakken, således:

I forbindelse med sommerkøreplanen indsattes i sommerferieperioden fra 15/6 d.å. et nyt tog:

⁵ DSB årsberetninger anvender to udtryk med den samme mening: Assistentetog og supplementstog. Her anvendes supplementstog stringent.

⁶ Kilde: DSB's årsberetning for tiden 1ste april 1950 til 31te marts 1951.

⁷ Kilde: DSB's årsberetning for tiden 1. april 1951 til 31. marts 1952

⁸ Kilde: Togplan 6, maj 1953.

- **Nord West Ekspres** (tilgår standardpakken som "sommertog"),

der kørte mellem København H og Amsterdam CS. Der opnåedes forbindelse til toget fra Oslo og Stockholm via **Skandiapilen**. Tiderne var således:

Oslo af.	∨	07.41	^	an. 22.50
Stockholm af.	∨	07.25	^	an. 23.30

København H af	∨	17.50	^	an. 12.40
Hamburg af.	∨	03.03	^	af. 03.20
Amsterdam CS af	∨	10.10	^	af. 20.03

Toget kørtes som motortog mellem København og Fredericia og det førte direkte sidde- og sovevogne til Amsterdam.



Nok en gang E 993, denne gang i 1956 og et noget større eksprestog. Glostrup. Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.

Til supplerung af de faste udlandstog indsattes i ferietiden 7/6 – 13/9 to supplementstog:

- **Paris Ekspres**, der var supplementstog for Nord Ekspres.
- **Basel Ekspres**, der var supplementstog for Skandinavien Italien Ekspres.

Basel ekspresen opnåede i Hamburg forbindelse til en ny DB ekspres, "**Alpen Ekspres**", der kørte til Rom via Brenner, Østrig og Norditalien.

Paris Ekspres

Om denne skal det bemærkes, at toget fra København til Fredericia løber under betegnelsen tog 47. Men i Fredericia kobles ekspresens vogne på tog 960, **Nordpilen**, der kommer fra Frederikshavn, og ekspresen fortsætter mod Padborg som en del af tog 960. Der er tale om to vogne til Ostende (en 1. 2. 3. klasses vogn og en WL) og resten til Paris heraf én WR og tre stk. WL.

Returløbet indgår i 945 **Nordpilen**, Padborg-Frederikshavn, hvor toget deles i Fredericia og tog 48, **Paris Ekspres**, fortsætter mod København.⁹

Køreplanstiderne for **Paris Ekspres** var i øvrigt: København H af. 10.35 og Paris N an. 15.37 næste dag. Returløb Paris N. af. 16.25 og København H. an. 19.30

efterfølgende dag. Toget havde gennemgående sidde- og sovevogne og spisevogn mellem Nyborg og Hamburg. I sommerperioden udvidedes toget med 1., 2., 3. kl. vogne, der kørte til Wien (ankomst 18.35).

Basel Ekspres

Fra Basel var der videre forbindelse til Rom, og i Hamburg var der tilslutning til den nye **Alpen Ekspres**, der kørte via München – Brenner – Østrig og videre til Norditalien og Rom.

Køreplanen var København af. 10.35, Basel SBB an. 11.23 næste dag, og Basel SBB af. 19.00, København H an. 20.53 følgende dag.

De to tog kørtes som ét tog i retning fra København til Korsør, hvor toget overførtes med samme færge som **Skandinavien Italien Ekspres**. I retning mod København overførtes **Paris Ekspres** sammen med **Nord Ekspres** og **Basel ekspres** sammen med **Skandinavien Italien Ekspres**.

Bemærkninger til **vinterkøreplanen af 5. oktober 1952** er, at den nye **Nord West Ekspres** blev inddraget i det trafiksvage vinterhalvår.

Skandiapilen, der havde tilslutning til **Nord West Ekspres**, fortsatte dog som dagligt tog mellem København og Oslo.

⁹ Kilde: Togplan 6, maj 1953.

1953

Standard pakken samt de foregående supplementstog og samme begrænsninger til sommerperioden for supplementstogene. Desværre har ikke primær kildedækning for 1953 - 54.

Men, at **Hamburg Ekspres** også kørte over Padborg i 1953, kan man læse om i noten¹⁰, hvor forfatteren beskriver sine ture med E-maskine i 8. tur i efteråret 53, hvor han om søndagen kørte nævnte ekspres, tog 75, til Korsør med 8 vogne på krogen. Retur gik det med **Skandinavien Holland Ekspres**, tog 14, med 6 vogne efter, dog 15 vogne om søndagen, og en køretid non stop på 1 time og 20 minutter. Der er mere i bogen og resten af historien er værd at læse, der indeholder en beskrivelse af en tur med **Nord Ekspres** (side 29). Forfatteren var i øvrigt ikke udelte begejstret for E-maskinen, som han mente blandt andet, havde en uheldig gliderkonstruktion!

1954

Intet primært kildegrundlag som anført ovenfor, men af anden kilde, note 11, fremgår det, at der dette år gennemførtes større omlægninger i den sydgående udlandstrafik. Størstedelen af den flyttedes fra at gå via Padborg og over til Gedser - Grossenbrode overfarten ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1954.¹¹ Supplementstogene fulgte naturligvis med til Gedser. Derfor må det antages, at antallet af ekspreser var det samme i 1954 som i 1952/53 perioden, men den tyske **Alpen Ekspres** må være kommet til helt til København, da det antydes i årsberetningen for 1955/56.

Faktaboks

I 1955 stod følgende i årsberetningen: I både Halsskov og Knudshoved er arbejdet på havnemolerne samt uddybningsarbejderne fortsat, og arbejdet på færgelejerne er påbegyndt.

1955

Her er der tale om en ikke ubetydelig udvikling i togafviklingen i den mellemliggende periode, idet det af Årsberetningen fremgår, at den overvejende del af de sydgående ekspreser er omlagt fra Padborg til Gedser - Grossenbrode, hvilket er i overensstemmelse med ovenstående for 1954.

Bemærkninger til trafikken via Gedser var, at omlægningen gav store tidsbesparelser, specielt på forbindelsen til Paris, hvor der kunne spares 3½ time i hver retning!

¹⁰ Holger F. Sørensen: "45 år med damp og diesel 1943-1988, udgivet af banebøger år 2000, side 23.

¹¹ Kilde: Lokomotivets bog "DSB i årene 1950-1969" af Torben Andersen, rettelsesbladet, billede 45.

Således kan det opgøres:

Via Gedser - Grossenbrode, hele året:

- **Skandinavien Italien Ekspres**
- **Skandinavien Holland Ekspres**
- **Hamburg Ekspres**

I sommerperioden:

- **Skandinavien Paris Ekspres**
- **Nord West Ekspres**
- **Basel - Ekspres.**

Herudover de, i denne sammenhæng og på dette kildegrundlag hvilende, nye ekspreser:

- **Alpen Ekspres** (nu til København)
- **Adria Ekspres** i form af gennemgående vogne til Split i Jugoslavien.
- **København Ekspres** til Hamburg.



Kong Frederik IX i Paris Ekspresen i Odense 1957.
Foto.: Odense billeder.

Via Padborg:

Her fortsatte

- **Nord Ekspres**
- **Nordpilen**
- **Hamburg Ekspres** (kun i vinterperioden)
- **Skandinavien Holland Ekspres** (kun i vinterperioden)

Bemærkninger til **sommerkøreplanen maj 1955:**
Nord Ekspres kunne fremføres én time hurtigere efter indsættelse af MY som trækraft.

Bemærkninger til **vinterkøreplanen af oktober Nord West Ekspres** inddrages. **Alpen Ekspres** kørte kun igennem til København i forbindelse med påsken, men igen til København fra 18/5 1956.

Skandinavien Holland Ekspres og **Hamburg Ekspres** blev begge i vinteren 55, og lighed med vinteren 54, omlagt til at køre via Padborg.




Det har sikkert været frygten for isvintre, der har medført omlægningerne via Padborg. For så vidt angår **Alpen Ekspres**, er der tale om den ekspres,



1955:

som DB begyndte at indsætte tilbage i 1952. Så der må åbenbart have været en sådan stigning i antallet af danske togrejsende til det sydlige udland, at DB har kunnet overtale til at forlænge denne indtil København H. Men, der kan naturligvis have været andre forklaringer, som udligninger de to myndigheder imellem eller noget helt tredje.

Hurtig oversigt over ekspresserne:

Ekspresser / år	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Skandinavien Italien Ekspres									
Skandinavien Holland Ekspres									
Nord Ekspres									
Hamburg Ekspres									
Nord West Ekspres									
Paris Ekspres									
Basel Ekspres									
Københavns Ekspres									
Alpen Ekspres									
Adria Ekspres									
Nordpilen									
Østersø Ekspres									

Fig. 6. Via Padborg:  Via Gedser-Grossenbrode:  Via Gedser- Warnemünde: 

Sommerekspresser:   Fra juni 1957 overføres alle ekspresser via Gedser, sommer og vinter.

Lyntog med "udenlandsk" destination: *Engländeren* (til Esbjerg), Tog 33, 64.

1950

I årsberetningen fra 1950/51 nævnes det, at Esbjerg station ombygges forårsaget af sabotage af sikringssystemet under krigen Ved samme lejlighed bygges ny perron og nyt perronspor for "*Engländeren*".

1951

Ved køreplansskiftet blev "*Engländeren*" indsat med et nyt og større diesel-motortog bestående af 7 vogne heraf én spisevogn. Toget blev fremskyndet så passagererne ankom til London ca. en time tidligere. Toget kørtes 6 gange ugentligt i perioden 19/6 - 15/9, udenfor 4 gange ugentligt i hver retning¹².

På grund af en meget anstrengt brændselsforsyningssituation i vinteren 1951

indskrænkedes kørslen efter 27/10 til 2 gange ugentligt.

1952/53

Ingen bemærkninger til køreplanerne.

Oprangeringen i 1953 var:

CB var kun med i sommerperioden.

1955

Det år indlægges et ny plan for forbindelsen mellem Esbjerg-Harwich, således:

Kh. af. 11.45 - London, Liverpool. st. an. 15.01 næste dag.

London, Liverpool st. af. 15.05 - Kh. an. 19.07 næste dag.

I højsæsonen (16/6 - 20/9) var der endvidere forbindelse til direkte skib til Newcastle:

Kh. af. (Søn og tor) 11.45 - Newcastle. an. 18.00 næste dag.

Newcastle. af. (Tir og lør) 13.30 - Kh. an. 21.28 næste dag.

Solgte udlandsekspresserne billetter?

Det store spørgsmål efter alle disse oplysninger af udlandsekspresser er, jamen solgte ekspresserne så

¹² Som ovenfor.

også billetter? Ja, det gjorde de faktisk og en hel del endda, relativt betragtet. Udrejse­sel­g­len synes for

alvor at have grebet danskerne fra omtrent mellem 1952/53 efter en spæd start i 1950/51. Se fig. 7. Den

Fig. 7.	1950	%	1951	%	1952	%	1955	%
Til vestlige udland over Gedser og Padborg, total:	106.512		120.512		223.640		495.370	
1 kl. :	22.760	21,3	18.618	15,4	30.318	13,6	42.068	8,5
2 kl. (fællesklasse) :	84.133	78,7	101.894	84,6	193.322	86,4	453.302	91,5
Fra fremmede baner	46.952		70.708		118.055		249.042	
Antal solgte billetter, total: DK + udland.	97.854.118		99.345.607		105.330.451		107.586.643	

viser antal solgte billetter til udlandet - til fremmede baner, som det hedder. Årenes totale billetsalg er medtaget for sammenligningens skyld, for at sætte udlandssalget i perspektiv.

Som det fremgår af tallene, ser vi en næsten eksplosionsagtig udvikling i antallet af solgte billetter til det sydlige udland mellem 1952 og 1955, med en lille tilbagegang hvert år for antal solgte billetter til 1 kl. Men sammenlignet med antallet af solgte indenrigsbilletter til 1 kl., er procenterne for udenrigstrafikken meget høje. Indenrigs ligger antallet af solgte 1 kl. billetter stabilt på ca. 1 % af de solgte billetter i e perioden 50-55.

Så konklusionen er, at danskerne tog DSB udlandsekspresser til sig, og her har vi sikkert et element i forklaringen på den kraftige udvidelse i antallet af ekspresser i 1954/55 som vist ovenfor i fig. 7. Det væsentligste element var, at DSB havde indset, at jernbanerne stod i en konkurrencesituation med bilen, busserne og senere flyene om at blive danskernes foretrukne transportmiddel til feriestederne. Skulle DSB være med i konkurrencen om kundernes gunst, så skulle etaten også have et attraktivt produkt at sælge, når kunderne skulle bruge det. Det fik DSB med de nye ekspresser. Det er sikkert også en del af forklaringen på, hvorfor Alpen Ekspres begyndte at køre helt til København. Det var

langt mere komfortabelt at køre direkte end at skulle skifte alt for mange steder. Det "komfortable" dækker sikkert også over mersalget af 1 kl. billetter i udlandstrafikken. Man ville gerne betale lidt mere for at sidde godt, når man nu skulle sidde så længe i toget.

Man ville måske kunne spørge: Hvad betød knap 1 mil. billetter i det samlede billede med flere end 107 mil. billetter for DSB rent økonomisk betragtet? Måske ikke umiddelbart så meget, men hvis man anskuer situationen med det som udgangspunkt, at langt den overvejende del af de solgte billetter dækkede de korte ruter under 50 km, så indtog udlandsekspresser en ikke ubetydelig del af DSB fjerntrafik.

Endelig hører det med til afslutningen, at der var tale om ekspresser, der var prestigefyldte. Og her kunne man passende sammenligne situationen med lyntogenes. Det overrasker næppe nogen, når det anføres, at det var dampmaskinerne, der trak landsdelsekspresserne og indtil midten af 50'erne leverede størstedelen af de årlige togkilometer. Lyntogene stod rent faktisk for en begrænset del, af dem. Men - det er dem, vi husker !

LT..



D 825 med godstog i Næstved, 1962

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Noget om tankvogne III

ZE 502 423. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 424. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 425. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 428. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 430. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 432. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 433. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

Vognene er leveret i 1930 fra Wismar i en serie på oprindeligt 11 vogne, 503 426 er udrangeret i 1954, de andre 427 og 429, er "forsvundet" mellem 1933 og 1949. 431 mellem 1949 og 1955. Også her er det sandsynligt at det drejer sig om vogne der er forsvundet i krigsrumlen. I model er det endnu en gang Tillig vognen der egner sig bedst, næsten alt er rigtigt dog skal der laves en anden tankplatform og man skal sørge for at få en model med bremsehus



ZE 502 426 i 1949.

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



I 1954 så ZE 502 432 således ud, denne gang uden bremsehus og adresseplade. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

AKI. A/S Kemisk Industri

Kemisk Industri anskaffede vogne i 1956 og 1957, i alt 7 stk. Heraf er der en vogn som kan have vores interesse, i denne sammenhæng, alle vogne var isolerede og det giver jo lidt ekstra arbejde på tanken. Desværre har jeg intet foto af vognen.

ZE 502 503. Lop. 8.840 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 Liter.

A/S Dansk Shell

Shell havde også en del vogne de passer til vores modeller, ikke mange i forhold til det antal af vogne de havde, men nok til vores brug.

ZE 502 895. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 898. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 899. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 903. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

Vognene er bygget i Dessau, 1931 og er ud af en serie på 10 vogne. 896, 899, 900 og 904 er udrangeret 1954. 897 blev solgt til BP (ZE 503 373) i 1950 og 902 er udrangeret i 1952. Igen har krigen formodentlig gjort sin høst.

I model passer Fleischmann vognen særdeles fint til forbilledet, tank vender rigtigt, domen er placeret rigtigt, der er måske lidt med lukketøjet. Platformen på tanken er på nær stigen og gelænderet på tværs af tanken, ganske korrekt og de afvigelser jeg her omtaler er virkelig i småtings afdelingen. Tidlig version kræver en model med bremsehus og de senere en uden.



Leveringsfoto (?) af ZE 502 895.

Arkiv.: Per Topp Nielsen, Dansk jernbane arkiv.

Forhandlere se her !

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

Kontakt redaktøren og få et fordelagtigt tilbud på annoncer



Svend Jørgensen fangede vognen i ca. 1955. Ud over at bremsehuset er væk, adressepladen skiftet og ny bemaling, er det ikke meget der er forandret. I baggrunden ses kloakpumpestationen ved Dybbølsbro på Kh.



Lidt af ZE 502 899. Ikke meget, men bedre end ingenting. Foto.: Jens Bruun-Petersen.

ZE 502 905. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 906. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 907. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 908. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 909. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 910. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 911. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 912. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 913. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 915. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 917. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 918. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

Alle vogne er leveret fra Gotha i 1930, en levering på 15 vogne, to vogne, 916 og 919, er udrangeret i 1954 – men har nok været savnet siden krigen. Desværre er der ingen foto af disse vogne, måske nogen kan hjælpe.

ZE 502 920. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 922. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 923. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 924. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 925. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 926. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 927. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.
ZE 502 929. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

Disse vogne leveret fra Wismar i 1930, var oprindeligt en serie på 10 stk. to af vognene, 921 i 1947 "Vognen er gået tabt i udlandet og kan betragtes som udgået af vognparken" og 928 er udrageret i 1954. Tillig modellen passer i dette tilfælde fint - tanken, bortset fra platform, er perfekt.



ZE 502 924 i Fredericia, 1956. Jeg har lidt tvivl om årstallet, da jeg mener påskriften "med ICA" hører til i de tidlige 1960'er.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



Den anden side af ZE 502 924, fanget i Viborg 1965. Vognen er blevet malet og har fået nye påskrifter, siden forrige foto.: Jens Bruun-Petersen.



Endnu en gang, skal et udsnit af et foto, redde mangfoldigheden, vi er på Brovst station (FFJ), hvor godstoget afventer krydsning med skinnebussen. Dette scenarie er hovedmotivet, tilfældigvis var ZE 502 926 den nærmeste vogn der kom med i søgeren på Hans Gerner Christiansens kamera, året var 1963.

ZE 502 942. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 943. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

Begge vogne er fra Zypen og bygget i 1920, der er ingen foto, målene passer fint – tanken er nok lavet af 4 svøb.

ZE 502 969. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.500 Liter.

Vogn en er bygget i Bremen i 1916. Her passer alle vores kritiske mål, jeg er ret sikker på at tanken er med 4 svøb – heller ingen foto på den vogn.

ZE 502 983. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

ZE 502 984. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 Liter.

Vognene er bygget i Gotha, 1928. Her passer mål og tank (3 svøb), Fleischmanns vogn er næsten helt korrekt til formålet.

ZE 502 987. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 502 988. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

Vognene er bygget 1913 i Gotha. Det tidlige byggeår til trods er vognen ikke helt ved siden af, tanken har (selvfølgelig) 4 svøb og ligger også lidt lavere på undervognen.

ZE 502 984 i Fredericia 1957.

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





ZE 502 987. På Dansk Sojakage Fabrik. D. 12.04.1934. forunderligt nok har vognen (fået?) cylinderpuffere, man kunne have forventet - at med byggeår 1913, havde det været Kurvpuffer. Arkiv.: På Sporet.



ZE 503 200. I Esbjerg, 1958. Vognen er bygget i 1922 og må høre til de første med tank samlet af 3 svøb. Tillig og Fleischmann modellerne har 1,5 mm. for stor akselafstand, læg lige mærke til det enorme gelænder på bremseplatformen. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv DMJK.

Danish American Gulf Oil Co.

For nogen tid siden bad Henning mig om at lave en oversigt over hvilke Gulf vogne der passede på Tillig vognen "ja men det er jo det jeg er ved" svarede jeg "nej du har bare nævnt nogle få stykker" "det skal være sådan at vi bare kan omnummerere Tilligs model af ZE 503 167" Jeg var lidt i tvivl om hvad han egentlig mente og påstod at der var altså ikke flere. Der er faktisk ikke mange af Gulf vognene der passer på Tillig eller Fleischmanns vogn, modellen af 503 167 er bl.a. 6,9 mm. for lang over pufferne. De nedenfor nævnte vogne passer alle (*næsten*) på målene, det skal ikke undre mig det mindste hvis de er meget forskellige at se på. Desværre er det netop de numre der passer, jeg intet foto har af, med undtagelse af 503 200.

ZE 503 136. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 17.500 Liter.

ZE 503 145. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 17.500 Liter.

ZE 503 148. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 168. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.200 Liter. Vogn udrangeret 1952!

ZE 503 169. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 177. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 184. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 200. Lop. 8.700 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.

Rumindhold 19.300 Liter.



Forbilledet for Tilligs model, lidt synd at man valgte en vogn, der omregnet i model har en længde over pufferne der er 6,9 mm. for kort – man havde stået sig bedre med ZE 503 200. Arkiv.: På Sporet.



1005 + AV + AD/AY + CC + CC + CAE "Engländeren" Korsør 1962.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

GENERAL FORSAMLING.

Referat fra den ordinære
generalforsamling, lørdag d. 11.
februar 2012.



1. Generalforsamlingen påbegyndtes, da formanden ankom med sin beretning kl. 11.25. Der var 16 fremmødte medlemmer i salen.

Der blev straks taget fat på agendaens pkt. 1., der omhandlede valg af ordstyrer. Til dette udfordrende hverv valgtes Ole Pedersen, der modtog valget, og han erklærede generalforsamlingen for lovlig indvarslet og beslutningsdygtig.

∞

2. Næste pkt. på dagsordenen blev klaret lige så hurtigt med udpegning af LT til referent. Han modtog valget.

∞

3. Formanden gennemgik i sin beretning årets væsentligste begivenheder, der i alt væsentligt omhandlede følgende punkter i overskriftform:

- Rum 1, der indeholder stationen "Korsør", er blevet renoveret med ny elektronik, der har været dyr. 3 mand har arbejdet hårdt på at renovere sporskiftedrev og ledningsnet m.m. Stationen er tæt på at være teknisk klar.
- Øvrige projekter har været indstillet af i overvejende grad økonomiske årsager.
- Klubben har fejret sit 10 års jubilæum med fællesspisning med gæster, og klubben modtog fine gaver på dagen.
- Året julefrokost blev meget vellykket og kulinarisk overdådig.
- Klubben har betalt et gammelt lån ud og optaget et nyt på kr. 15.000.
- Klubbladet har skiftet redaktør; det er nu Flemming.
- Klubben har fået nye procedurer med oprettelse af nye arbejds hold, økonomistyring og afholdelse af medlemsmøder.
- Der er oprettet en hjemmeside med et "Forum", som har været en stor succes med mange besøgende.

- Endelig har klubben i årets løb haft en positiv medlemstilgang på 5 nye medlemmer.

∞

4. Regnskabet blev fremlagt. Det afstedkom en del diskussion vedrørende visse af udgiftsposterne, der var vokset meget betydeligt i løbet af regnskabsåret. Specielt hæftede flere af medlemmerne sig ved stigningerne i kontorartiklerne og underskuddets størrelse for arrangementerne. Der var en del usikkerhed om årsager og virkning, hvorfor det blev besluttet, at bestyrelsen udfærdiger en samlet redegørelse for årsagerne til den negative udvikling i de to poster.

Det måtte konstateres, at regnskabet ikke var revideret, som det skal være, forud for generalforsamlingen, hvilket det vil blive næste år. Regnskabet blev godkendt med de omtalte anmærkninger, da årets resultat samlet set kunne betegnes som tilfredsstillende.

∞

5. Det blev vedtaget, at kontingentet for året 2012/13 holdes uændret.

∞

6. Punktet "Indkomne forslag" var fyldigt grundet lidt flere motiverede forslag end vanligt.

- a. Henning havde fremsendt en serie forslag, som det blev besluttet at behandle på et efterfølgende medlemsmøde, da man var enige om, at det ville tjene forslagernes natur bedst.
- b. Bent havde indsendt to forslag. De begge blev vedtaget så, vedtægternes § 9, stk. 3 ændres til: "Kørestrom: DDC-digital, 2-leder."

§ 9, stk. 3a blev vedtaget, men modtog senere end tilføjelse som foreslået af bestyrelsen. Se den endelige udformning af § senere i referatet under bestyrelsens forslag.

- c. Bestyrelsen havde fremlagt følgende forslag, der godkendtes således:
- § 9, stk 5 lyder nu: "Trafikplan og sporplaner fastsættes af medlemmerne på medlemsmøder, vedtagne planer beskrives i anlægsplanen, der indføres i klubhåndbogen."
- § 9, stk. 4 tilføjes: " Code 83" så den nu lyder, "NEM-norm nysølv, code 83."
- § 9, stk. 3.a. ændres til: "Stationære DCC-komponenter anskaffes og ejes af klubben. Dekodere og kørekontrollere anskaffes og ejes af det enkelte medlem".
- Nyt: § 7, stk. 6., der lyder: "Bestyrelsen er ansvarlig for at oprette og vedligeholde en klubhåndbog. Arbejdet udføres af en eller flere personer udpeget af bestyrelsen. Håndbogen skal indeholde alt, hvad der er gældende for adfærd i og brug af klubbens ejendom. Endvidere skal alle vedtagne standarder, planer, tegninger, diagrammer og konstruktioner m.m. være indført heri".
- Bestyrelsen uddybede og forklarede sit forslag ved at understrege, at det er hensigten, at det er grupperne, der er ansvarlige for opdatering af indholdet af respektive afsnit i klubhåndbogen, hvorfor det er disses opgave at fremsende rettelsesforslag til bestyrelsen, der samler disse, behandler dem, det kan være på et medlemsmøde, og indfører dem i håndbogen.
- I § 5, stk. 1., slettes ordene: "Love", "samt indkøb over 3000.- kr."
- I § 4, stk. 4., slettes sætningen. "Hvis et medlem hæfter for lån klubben har optaget, skal andel i restgæld forfalde."
- d. Således vedtoges ændringer i klubbens vedtægter. Der var ikke flere forslag.
- ∞
7. Under punktet valg af bestyrelse blev de af bestyrelsen indstillede medlemmer genvalgt for endnu en periode. Klubbens formand er derfor også det kommende år Michel Andersen.
- ∞
8. Under eventuelt blev det besluttet at indskrænke rygeområdet til rum 7, hvilket rygerne anmodes om at respektere. Det blev i forlængelse heraf besluttet at opsætte et værn for sporene, der gennemløber rum 6, spise/køkkenrummet, for at beskytte det imod mados, der øver stor negativ indflydelse på sporets renhed. Plexiglas og emhætte blev drøftet.
- Det blev indskærpet, at rengøring og oprydning i klubben er en fælles opgave og ikke blot for nogle få "frivillige". Det kniber med forståelsen herfor.
- Det blev besluttet at gøre en ekstra indsats i forbindelse med mærkning af klubbens og medlemmernes materiel som en præventiv foranstaltning mod tyveri. Punktet optages senere i klubhåndbogen.
- Klubbens alarmanlæg skal renoveres i forbindelse med en beslutning om taletidskort versus abonnement. Sagen pågår; Peter ser på det.
- Sluttelig vil der blive set på en sikring af domænenavnet i relation til klubben og ikke i relation til webmaster/e.
- Da der ikke var flere forslag eller bemærkninger under eventuelt sluttede ordstyreren Generalforsamlingen for 2012 med en tak for god ro og orden.
- ∞

L. T. Larsen
Referent

Formandens årsberetning for 2011.

Året 2011 har budt på lidt af hvert og skal vi starte et sted, må det blive i rum 1, hvor vi finder "Korsør". Her er "ellen" blevet renoveret med ny elektronik med printplader m.m. og samtidig er kablerne bragt i orden. Sporskiftedrevne er blevet justeret, repareret samt udskiftet i det omfang det var nødvendigt og i den forbindelse er Tillig drevne blevet dømt ude på grund af dårlig kvalitet. Arbejdet har beskæftiget godt 3 mand fast og dette har medført, at de har brugt alle pengene.

Øvrige projekter har ligget mere eller mindre stille grundet manglende økonomi, jævnfør el arbejde på Korsør.

Der er også påbegyndt en større oprydnings og udrydnings arbejde, men det bliver man vel aldrig færdig med.

Klubben fejrede 10 års fødselsdag, hvor man havde inviteret gæster til spisning for egen betaling. Dagen var velbesøgt og der blev serveret god mad, nemlig

Svellegryde samt kaffe og kage. Klubben fik mange fine gaver, så alt i alt blev det en meget vellykket dag, *selv om jeg ikke var til stede.*

Julefrokosten blev i år særdeles god og vellykket (rigtig god mad) og til med meget indbringende for klubben – synd at nogen ikke kan huske *det.*

Klubbens gamle lån på 15.000,00 er blevet betalt ud og dette medførte at vi straks optog et nyt lån, også på 15.000,00 som skal betales tilbage med 1.250,00 kr. i kvartalet over 3 år. Lånet er rentefrit.

Klubbladet, i det gamle format med den gamle redaktør, ophørte pr. 1. januar, men er videreført med ny redaktør (Flemming) i nyt format og i elektronisk udgave pr. 1. marts.

Sidst i november blev vi enige om at ændre arbejdsgangen i klubben, så bestyrelsen holder møde hver 3. uge og arbejde på oprettelse af:

Arbejdshold, styring af økonomi og afholdelse af medlemsmøder.

Vi har også oprettet en hjemmeside med et forum, hvilket har givet en masse nye kontakter.

Til slut har jeg den glæde, at kunne meddele, at klubben i årets løb har fået 5 nye medlemmer, som selvfølgelig skal bydes hjertelig velkommen.

Det jeg så har glemt, må I meget undskylde.

Michel.

Regnskab 2011.

	Indtægter	Udgifter
Diverse indtægter.	1.460,00	
Medlemsindskud.	3.000,00	
Tilskud, afdelingsbestyrelsen.	1.622,50	
Kontingenter.	18.700,00	
Klubnøgler, depositum.	100,00	188,00
Øl, vand m.m.	15.079,00	7.636,00
Lån, Boligselskabet.	15.000,00	2.250,00
Spor, m.m.		7.489,50
Landskab materialer, færge.		88,00
Fælles køb & salg.	2.309,00	844,00
Materialer til borde.		116,00
Elektronik.		9.792,45
Andet varekøb.		259,00
Værktøj.		645,00
Kataloger, bøger & blade.		2.775,50
Kontorartikler.	120,00	4.242,00
Porto & gebyr.		480,00
Inventar & vedligeholdelse.		589,50
Rengøring.		388,00
Arrangementer.	650,00	4.524,00
Kontingenter & abonnemeter.		272,00
Repræsentation & kørselsgodtgørelse.		96,50
Internet & EDB.		1.127,00
I alt.	58.041,00	43.802,45
		58.041,00
		-43.802,45
Årets resultat.		14.238,55

	Aktiver	Passiver
Kassebeholdning.	2.852,00	
Bankbeholdning.	13.874,89	
Egenkapital, Primo.		2.488,34
Årets resultat.		14.238,55
	<hr/>	<hr/>
	16.726,89	16.726,89

Bilag til regnskabet 2011.

Balance.:

	Aktiver	Passiver
Kassebeholdning.	2.852,00	
Bankbeholdning.	13.874,00	
Anlægsværdi.	134.750,00	
Lån BS. Hovedstol kr. 15.000,00		15.00,00
	<hr/>	
Egenkapital	151.476,00	-151.476,89
	<hr/>	<hr/>
Formue pr. 31.12.2011.	136.476,89	136.476,89



Aldrup Andels Mejeri, på en dejlig sommerdag i 1930. En meget typisk virksomhed, med en lige så typisk arkitektur, et indslag der ikke må mangle på et anlæg som vores.

”KØREPLANEN”

APRIL KVARTAL 2012.

-oOo-

Onsdag	04.	April	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	11.	April	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Lørdag	14.	April	Fødselsdag, 11 år.	
Onsdag	18.	April	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	25.	April	Køre/byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	02.	Maj	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	09.	Maj	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	16.	Maj	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	23.	Maj	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	30.	Maj	Køre/byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	06.	Juni	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	08.	Juni	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	15.	Juni	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	22.	Juni	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	27.	Juni	Køre/byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

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

Eksterne aktiviteter

April

14. - 15.04.:	DMJU udstilling i Bramdrupdam Hallerne, ved Kolding.	www.dmju.dk/dmjunior
18. - 22.04.:	"Intermodelbau" Dortmund.	Intermodelbau
21. - 22.04.:	Spor 1 messe på Fyn.	www.spor1messe.dk

Maj

03.05.:	"Gamle dages jernbaneliv". Foredrag i Vejle, af Vigand Rasmussen.	Kulturnaut
09.05.:	"Den Danske Banekonference 2012" København.	Banebranchen.dk
17. - 20.05.:	Tur til Rügen. Veteranbane, modelbaner, museer mm.	www.djursmodelbaneklub.dk
26. - 28.05.:	Græsted Veterantræf.	www.veterantraef.dk Kort
27.05.:	Officiel indvielse af "Modelparken Danmark" i Egå, Århus.	www.modelparken.dk

Juni

09.06.:	Banebørstedag i Næstved Modeljernbaneklub.	www.nmjk.dk
09. - 10.06.:	Museumsbanen Maribo-Bandholm 50 års jubilæum.	Museumsbanen Kulturnaut
23. - 24.06.:	Internationale Spor 1. Træf i Sinsheim, Tyskland.	Sinsheim Technik Museum



”Heartbeat”

Mon ikke i alle kender den engelske TV serie, der på dansk hedder ”Små og store synder” Det meste af handlingen foregår i ”Aidensfield” navnet er opdigtet til lejligheden, men byen er god nok – den hedder i det virkelige liv Goathland. Øverste foto viser den daglige drift af Goathland station, stationen er en del af en museumsbane, der har daglig drift! Med 10 til 12 dobbeltture!! Alle tog er fremført med ”små nuttede” damlokomotiver. Den lokale befolkning bruger togene på helt normal vis – de er skøre, de englændere!!!! Nederst ses Oscar Blaketons ”Aidensfield Arms” (alias Goathland Hotel) Jeg er næsten sikker på at skiltene er lige til at hægte ned og erstatte med filmskilte. På den anden side af vejen ligger Scripps Garage og bortset fra at bilerne er ved at vende tilbage til naturen, så ligner den fuldstændig det man ser i TV serien. Fru Kjær og undertegnede besøgte stedet i September 2010 og det var en underlig oplevelse at gå rundt i en film i tredserne – men det kan anbefales!



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 byggedele · Egen produktion af Felix Modeller