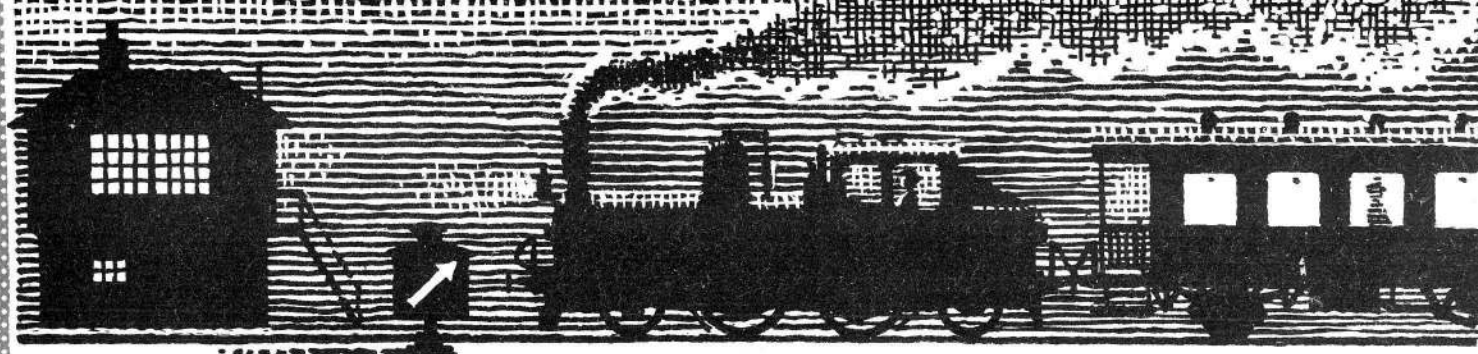


SIGNALPOSTEN



Stubbekøbing. Fra Jernbanestationen. Modeljernbaneklubben H.O



BOSCH COMBI



- det rigtige el-værktøj
for hjemmehåndværkeren

Se det hos:

H. OLSEN

VÆRKTØJ OG ISENKRAM A/S

(forhen Vognmagergade 11)

DANMARKS STØRSTE UDVALG I HOBBYMASKINER

Etableret 1878 **GOTHERSGADE 26** (ved Hj. af Borgergade)

TELEFONER: CENTRAL 15780 - 4749 - TELEGRAM-ADRESSE: »JOINERPLANES«

**NB! Vi viser Dem også gerne
det øvrige BOSCH og LESTO el-værktøj - på gensyn!**

SIGNALPOSTEN

2. årgang nummer 6

Oktober 1964.

INDHOLD I DETTE NUMMER:

ADAMS hjørne: Det Pedersen'ske mareridt	102
En rundtur i det sydfynske øhav	104
SNNB	105
Tegningsarkivet	108
Nye bøger: Langelandsbanen	108
Nedlagte baner: Næstved-Præstø-Mern	109
Uheld på Va. G. J.	110
50 år gamle nyheder	112
HO: Koblinger	114

Forsidebilledet: SNNB. Indvielsestoget på Stubbekøbing station,
26. maj 1911.
Affotografering af postkort.

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede
i såvel ind- som udland.

SIGNALPOSTEN udsendes normalt 8 gange om året, nemlig pr. 1. februar, marts, april, maj, september, oktober, november og december, idet dog udsendelsesterminen, afhængigt af forholdene, kan svinge op til 3 uger til begge sider.

Stof modtages kontinuerligt og bedes sendt til SIGNALPOSTEN, Lejre. Redaktionen slutter ca. 10 dage før bladet udsendes.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab.

Dette nummer er trykt hos AW-offset.

Redaktør (ansv.): F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris kr. 10,00 for fuld årgang inclusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1,50 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

Adams Hjørne

DET PEDERSEN'SKE MARERIDT

Det var selvfølgelig med nogen betænkelighed at jeg ved SIGNALPOSTENS start påtog mig diverse modeljernbaneartikler, for dette emne er jo meget stort, og praktiseres interessen for modelbanen gennem medlemskabet af en forening som DMJK ender det som regel med at man helliger sig den af de mange grene som man finder mest underholdende eller bekvem. Således er det da også hændt mig, men disse artikler skulle da gerne omfatte det hele og kan man forsvare at bringe konstruktionsbeskrivelser uden selv at have prøvet kræfter med dem, helst ikke, og hvad så? -

Inden jeg gav mit endelige tilsagn, rådførte jeg mig med min gode ven Pedersen, hvis interesse for jernbaner for det første daterer sig tilbage til de tider, hvor et damplokomotiv var en dagligdags ting og hvor enhver frit kunne deltage som opkøber af udrangerede jernbaneeffekter uden at genere monopolerne, og som for det andet gennem sin kombinerede have- og kælderbane har bevist, at han kan det hele til fuldkommenhed.

Jeg havde nu så småt håbet på, at den gode mand ville modtage det ærefulde hverv som skribent ved SIGNALPOSTEN, men han var mig for snedig og i stedet enedes vi så om at løfte opgaven i fællesskab - jeg arbejdet, og han øren - og det er da vist også nok gået så nogenlunde godt, indtil nu da. Hvad fremtiden må bringe ligger imidlertid noget uklart, Pedersens interesse for skinnevejene er faldet en hel del i den senere tid, idet han under udøvelsen af sin kæphest "pådrog" sig noget ganske usædvanligt. Hændelsen som ganske forskyldede vor ven går sikkert over i historien uden sidestykke af nogen art, men da man jo aldrig kan vide sig sikker, føler jeg det som min pligt, trods Pedersen'ske protester,

at bringe den videre i de kredse, hvor sligt altså kan ske.

For at De nu ikke skal tro, det er en skrøne jeg binder Dem på ærmet, må De have det hele med, og begyndelsen må blive en nærmere præsentation af den Pedersen'ske familie som forresten slet ikke hedder Pedersen, da bevarelsen af hans anonymitet var en betingelse for tilladelsen til at genfortælle hans oplevelse.

Rammen om familieidyllen er et ældre, men velholdt rødstenshus, flagstang og veltrimmet græsplæne i forhaven, stenhøj, skyggefulde frugttræer, urtegård og hønsehus i baghaven. Beliggenhed et sted i Københavns nærmeste omegn, kun et stenkast til S-tog og bus. Fruen hedder Kamma til fornavn, en nydelig fremtoning, rigeligt forsynet med passende overgangskurver, mørke lokker og en veludviklet sans for det humoristiske. Herren i huset ville være alt for let at genkende, om jeg da kom ind på en nærmere omtale af hans person, så det lader vi ligge. Ægteskabet er barnløst, men foretagsomme som begge ægtefæller er det af naturen, falder tiden dem aldrig lang, omend det for konens vedkommende kniber lidt med at holde interessen - for de sidste "påfund" - vedlige ret længe ad gangen. Hønsehus med kaglene indhold er da også resultatet af en af disse kortvarige men hektiske perioder og nu nænner man altså ikke at slagte de kære dyr. For tiden dyrkes sælsomme urter i den til formålet anlagte urtegård. Frugten af denne interesse spores gennem særegne dufte som strømmer ud fra køkkenregionerne og nærmest slår en imøde, når man betræder det lille hjem. Recepter og anden form for brugsanvisning hitter damen ved flittige besøg i antikvariater og lignende skumle kælderbutikker, jo, siger fru Kamma, de gamle munke vidste skam mere om lægedom gennem brugen af urtemedicin end videnskaben af idag. Har det ikke gavnet på anden måde, så har fru Pedersen da her fundet en lidenskab, der har holdt hendes interesse fanget for længere tid end nogensinde før.

Herr Pedersen er modeljernbaneentusiast om en hals, alt på banen kopieres til den mindste detalje; er der otte rensepløkke i fyrcassen på forbilledet så skal der bestemt

også være otte på modellen og så videre - intet arbejdsstykke forlader filebænken før det er gennemkontrolleret med skydelære og lup, han er faktisk møgirriterende at arbejde sammen med, for selv om jeg finder at hans modeller vitterligt er rene kunstværker, så er han selv meget sjældent helt tilfreds med resultaterne. "Næh, ser du, ku' man bare dividere sig selv ned til en femogfyrretyvendedel og køre en tur rundt på banen, først da ville man være i stand til at vurdere, hvad det er værd", og så sukker han dybt - skør kugle! - ikke sandt?

Efter gensidig overenskomst, og i det omfang det måtte være nødvendigt, er man hinanden behjælpelig med udførelsen af disse fritidsbeskæftigelser, og det uden sure minder, dog skinner det tydeligt igennem, når fruén sidder ved kontrolpulten, at jernbaner ikke interesserer hende en døjt. For det meste holder hun pinen ud, men det hænder også at temperamentet løber af med hende og at hun i disse tilfælde i rappe toner tilkendegiver at man finder det ønskeligt om man havde mere voksne interesser o.s.v. Enetalen rundes altid af med den bemærkning, at kunne man blot se sit snit til at stikke ham et par blå øjne så ku' det jo være man vågnede op til andre og mere modne interesser. Alt det der har vor ven selvfølgelig forlængst vænnet sig til, og han lader blot "det ene øre gå ud af det andet", og så kører man videre i de gamle spor. At jeg ofte er gæst hos de rare mennesker skal ikke være nogen hemmelighed, og at jeg tilbringer det meste af tiden der i de nedre regioner kan næppe undre og således gjorde jeg da også min entre forgangen aften, udvekslede et par høflige bemærkninger med konen og som sædvanligt, før jeg kunne nå at spørge, sagde Kamma: "Han er der nede". Nu-vel! Jeg begav mig "der nede", men ak, hvilken ynkelighed måtte jeg skue, istedet for den travle aktivitet, som ellers præger disse hyggelige lokaler, var alt nærmest uhyggeligt stille og henne på sladrebenken sad Pedersen og så helt forkert ud - eller legede han solformørkelse i jernbaneland - for til min store forbavselse var han iført et par enorme solbriller. Grebet af den uforklarlige gravkammerstemning, som beherskede lokalet, mum-

lede jeg et stille godaften. Det eneste jeg fik som svar, var en arrig snerren, og det ligner ikke den ellers så gemytlige Pedersen at hilse sine venner med sure miner. Jeg forsøgte mig med et par muntre bemærkninger som: "Har nogen stjålet dine koblinger" og lign., som jeg forudser redaktøren alligevel ikke gengiver, og sådan pø om pø lykkedes det mig at få kontakt med fyren. "Ja, ja," sagde Pederman, gik hen til det med "Højspænding! Livsfare!" beskiltede vægskab, fremdrog to kælderkolde øller, og således bevæbnet fortsatte han: "Du helmer vel ikke før du har fået historien, men det vil jeg altså sige dig, det er mig flintrende ligegyldigt om du tror mig eller ej, den eneste grund til at jeg fortæller den er, at jeg håber, det må give mig luft igen."

Jeg skal nu, så godt som jeg nu husker det, gengive, hvad jeg vil kalde "Det Pedersen'ske Mareridt". Med hensyn til historiens troværdighed så kan alle vi, der kender det rare menneske, skrive under på, at han altid holder sig til sandheden, - lige som en selv altid gør det.

Det var i torsdags, begyndte Pedersen, den faste ugentlige aften, hvor Kamma ofrer sig ved at betjene Knøhøj station. Efter middagen og opvasken gik vi ned i kælderen her, det var Kammars idé, at vi nu ventede med kaffen til senere. Nå, jeg mavede mig ind over anlægget for at trække rådhusuret i station Lillerød, da det pludseligt sortnede for mine øjne og jeg var væk, helt væk forstår du. Jeg ved ikke hvor længe denne tilstand varede, men da jeg kom til mig selv igen, lå jeg på en havebænk, en enorm stor tot vat var stukket ind som hovedpude. Jeg satte mig fortunlet overende, og betragtede undrende mine omgivelser, der var mig aldeles ukendte. Bænken jeg sad på var midtpunktet i et mindre parkanlæg, hvis beplantning bestod i en samling træer og buske, alle med samme art løvhæng i en hæsleg unaturlig grøn kulør. Bag dette knejsede et lille rådhus, med tårn o.s.v., tårnuret viste at klokken var 12.15, og til begge sider strakte sig husfacader med butikker og lejligheder. Jeg vendte mig om og konstaterede, at dette måtte være byens torv, ganske nydeligt, omend det forekom mig, at

kulørerne på husene var en kende til den stærke side og så forresten brød man sig åbenbart ikke om at blive kikket ind til, for flere af vinduerne var tilmurede og erstattet med sortmalede felter, men hvem skulle genere hvem, ikke en levende sjæl var at øjne i miles omkreds? Jeg kunne ikke modstå fristelsen og bøjede mig for at plukke en af de smukke blomster. Først forsøgte jeg mig som man nu så gang gør den slags, men planten ikke så meget som virrede med kronbladene, jeg tog fastere omkring den - den var stiv og hård som en stålbjælke. Til sidst havde jeg begge næver i et fast greb om stilken, rev og ruskede som en gal, hele planten, incl. roden, fulgte med op. Nervøst skottede jeg til alle sider, stak den forsigtigt ned hvor den kom fra, og luskede gennem parken ud på gaden - bums, der lå jeg lige på maven, tænk hvor man dog er et vanemenneske, for småbandende konstaterede jeg, at byens rendestene var mindst tre gange så høje som den slags jeg kendte til. Nå, over gaden kom jeg og tog i hotellets dør som jeg mere eller mindre bevidst havde sat kursen mod. Jo, dørgrebet gav sig for min berøring, og det hele vejen rundt, men åbne døren kunne det ikke. Hotellet er lukket, personalemangel, tænkte jeg og gik videre hen ad gaden, omhyggeligt undgående den livsfarlige kantsten. Et bageri var nabo til det gæstfri

hotel, dørgrebet til døren manglede totalt, men der var da et vindue, man kunne se igennem, det vil sige først måtte jeg viske det værste støv af vejen. Bag disken stod bagerjomfruen og funderede over et par sortsvedne franskbrød. Nogen skønhedsåbenbaring var hun just ikke, de tjavsede lokker klistrede tæt ind til hovedet, ørerne manglede, til gengæld ragede næsen som et andet bovspryd langt ud i luften, barmen nydelig af facon, det ene bryst dog en halv gang større end det andet, de spinkle arme endte i et par kolossalt store smedenæver.

Den person eller rettere figur kendte jeg kun alt for godt, og en isnende kulde bredte sig langsomt fra issen og helt ud i tærne. - Den tanke, som hele tiden havde ulmet i min underbevidsthed, at jeg burde kende disse omgivelser, blev til vished. Jeg vendte omkring og betragtede rådhus med naboejendomme endnu en gang. Ganske rigtigt, de hele huse var kun halvdele trykket op mod bagvæggen.

Drømte jeg, eller var det virkelighed? Byen, jeg så ufrivilligt gæstede var mit eget produkt, men var min egen skrøbelige person skrumpet ind til 1/45 så var min jernbaneinteresse det ikke. Anden gade på venstre hånd var Jernbanegade og stadig lidt betuttet begav jeg mig på vej.

(fortsættelse følger)

En rundtur

i det sydfynske øhav

I begyndelsen af juni var jeg en tur til Sydbyn, Årø og Rudkøbing.

Færgen 25, Korsør-Nyborg, havde mange rejsende, og bussen fra Nyborg til Svendborg kørte efter planen 2 ture: en gennemgående og en standsende. Da jeg skulle til Svendborg (Sv) foretrak jeg naturligvis den gennemgående bil. Denne tur blev kørt i to afdelinger - begge helt fyldte. Ved den gamle Sydbanegård stod der 10-12 rejsende og efter megen

parlamentaren plus 10 minutters forsinkelse, blev en tredie bus indsat. Da var det jeg fik den komplet vanvittige idé, om det nu havde været tigtigt at lukke Svendborg-Nyborg banen. De rejsende til disse 4 busser kunne let have været i MP + 2 CR.

Undervejs krydsede vi to overfyldte nordgående vogne - - -

fortsættes side 116

S. N. N. B.

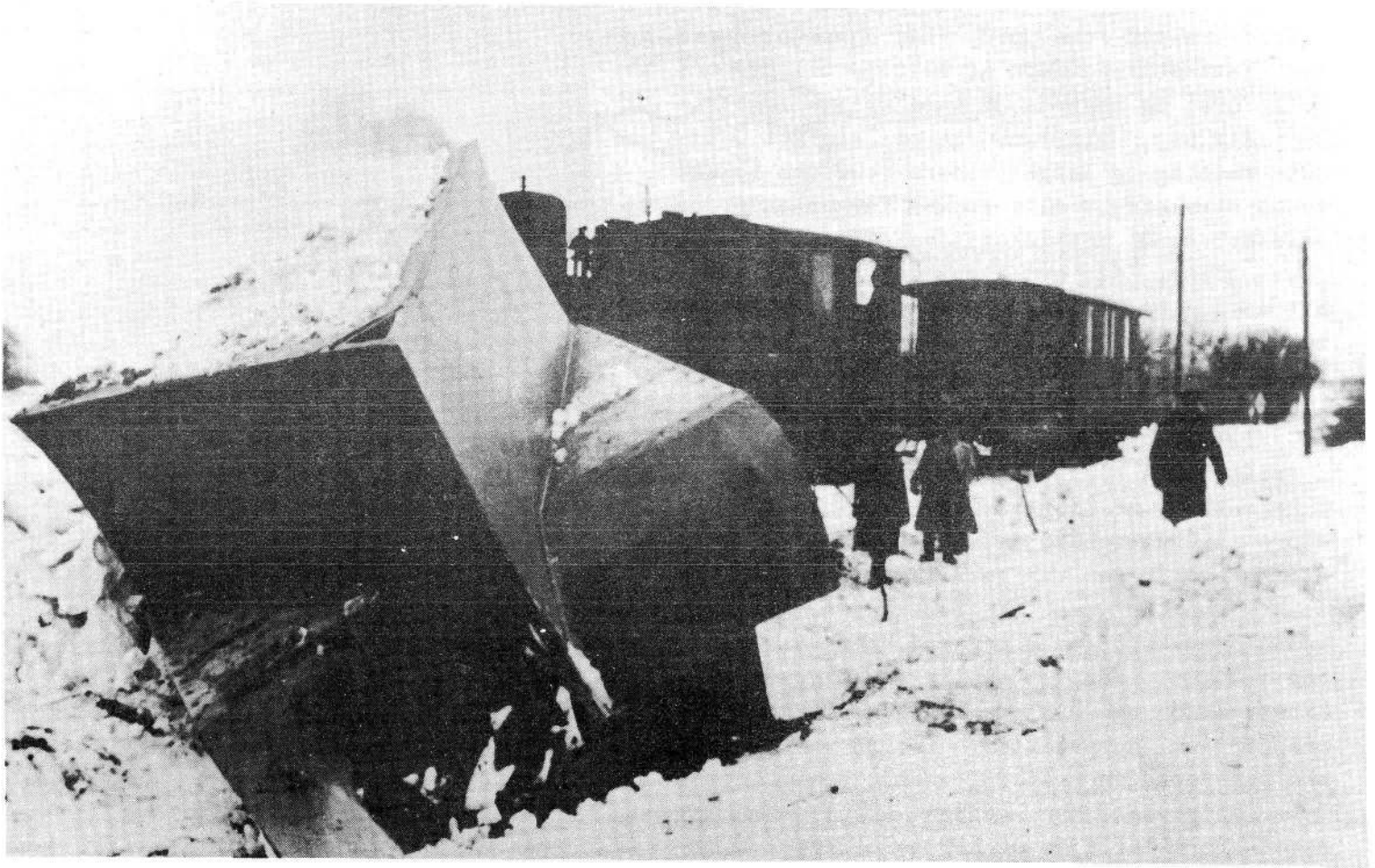
Vi har med foranledning i Jernbanehistorisk Selskab og Dansk Model-Jernbane Klubs store efterårstur, der desværre bl.a. også bliver en afskedstur på Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen, fra direktøren for SNNB, F.Nabe-Nielsen, med stor glæde modtaget denne introduktion til banen.

Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted banen

er anlagt i henhold til lov nr. 156 af 27. maj 1908 og efter en utrolig masse forudgående drøftelser og forslag om linieføring (som på humoristisk måde er udtrykt på hosstående

tegning) blev Nysted-strækningen åbnet for drift den 15. december 1910 og Stubbekøbing-strækningen den 26. maj 1911. Eneretsbevillingen, der naturligvis endnu opbevares af banen, er forsynet med rigsvåbnet og kongens segl og underskrift og er dateret 5. november 1908. Den gælder til 1. januar 2008.

Banens betydning for egnen lader sig ikke måle i almindelige måleenheder. I tusindvis af skolebørn, der nu sidder som agtværdige borgere rundt om i hele landet, er om morgenen i mere eller mindre søvndrukken tilstand af banen befordret ind til Nykøbings skoler, og de samme børn er om eftermiddagen



Sneplow afsporet, vinteren 1947.

befordret tilbage tungt belæsset med kundskaber. Der har været og er stadig forbindelser til indkøbsture, sygehusbesøg, biografbesøg o.s.v., så man kan vel navnlig under henvisning til førstnævnte rejser sige, at banen har haft en vis kulturel betydning. Det lolland-falsterske "hvide guld", sukkeret, har i råtilstand som sukkerroer været banens største beforderings-varegruppe, indtil for et par år siden.

I driftsmæssig henseende kan banens historie deles i fire epoker: Damplokomotivets, motorvognens, skinnebussens og rutebilens.

Den første epoke - damplokomotivets - var den mest romantiske, hvor lokomotivets demonstration af kræfter altid virkede betagende og uløseligt var forbundet med begrebet: Rejse. Kanhænde, det hos nogle fremkaldte det digteren H.C. Andersen i sin kostelige beskrivelse af sin første jernbanerejse kalder "jernbanefeber", men hos den jævne mand på marken, der for en kort stund løftede roehakken fra den fede jord, når damphesten med sin fantastiske fart af helt op til 50 km/t fo'r forbi og tegnede en lang og tyk røgstribe efter sig, gik tankerne på langfart i togets retning og langt videre end den lokale banes strækning. Alle epoker får en ende, og således også damplokomotivets, men det er ikke glemt, det nyder en omhyggelig pleje i sit asyl - og bliver kørt frem, når feinschmeckere som ved denne lejlighed kommer på besøg, eller der på grund af sne er brug for kræfter.

I 1927 blev de første motorvogne sat ind i driften. De blev efter indvielsesturen rost i høje toner af pressen for deres komfort og store kørehastighed. Ja, man næsten fløj over strækningen. Det var teknikens vidunder, og tænk - kun én mand i førerhuset. Ja, man kunne ovenikøbet tale med ham, når man steg ind i toget, men det skulle endelig være før han trykkede og drejede på de forskellige knapper og duppeditter - for så var al tale med ham forbuden efter banens reglementer. Disse motorvogne har gennem årene udført et meget stort arbejde og har befordret i tonsvis af rejsende og gods. De gør stadig dagens gerning, men arbejdet er nu afpasset efter deres alder.

Men fart og komfort er tidens løsen. I 1948 holdt de første skinnebusser på banens stationer, og en ny tid begyndte, og jævnsides med denne eller rettere året efter begyndte banens rutebilnet at blive opbygget. I dag køres betydelig flere rutebil- end togkilometer.



Fra Thoreby udgravningen, 16. marts 1947.

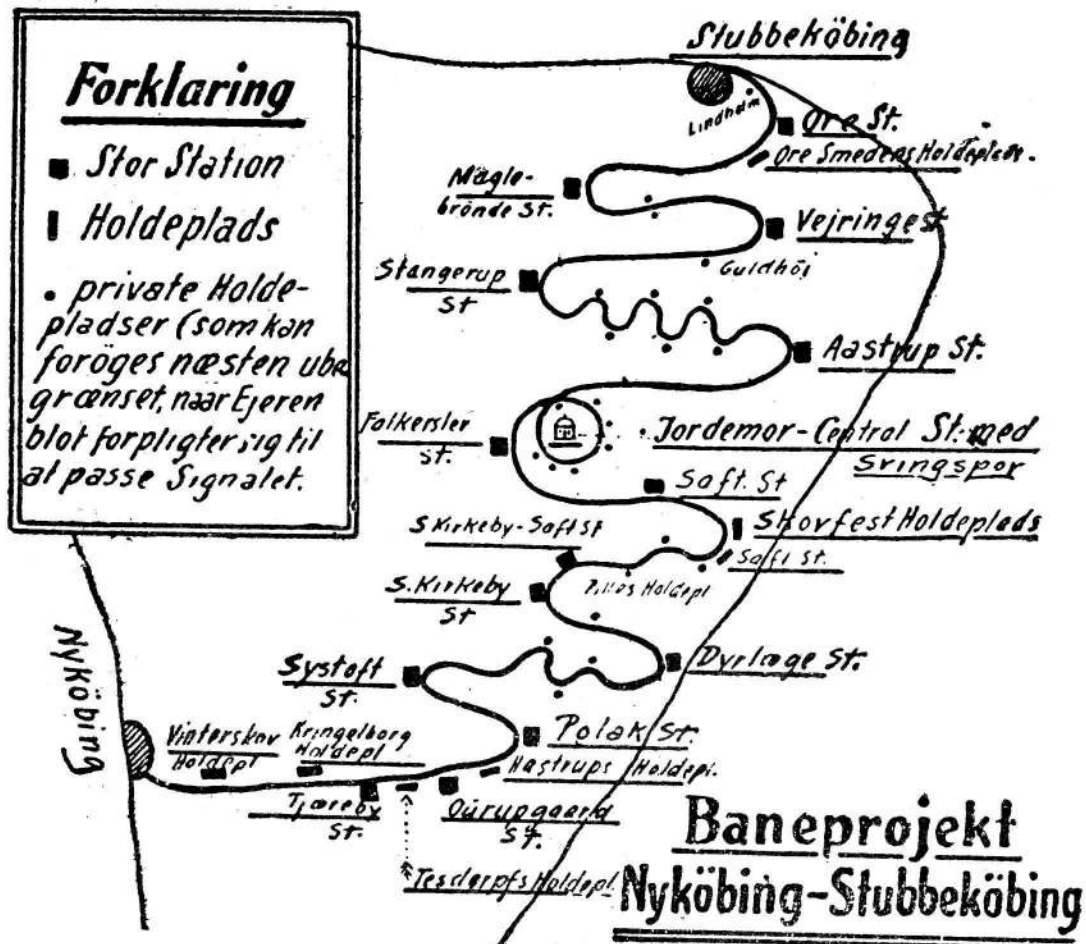
I den første driftsberetning er materiellet angivet således:

- 5 stk. tender-lokomotiver
- 6 - personvogne (heraf 2 stk. 4-aks.)
- 3 - post- og bagagevogne
- 14 - lukkede godsvogne (der året efter forøgedes med 4 bænkevogne)

Fra Publikum.

Østfalsterbanen.

Vi have modtaget følgende Projekt:



Efter ovenstaaende Plan vil der maaeligst kunne ekspederes 1 Tog i hver Retning hver 8. Dag, og efter noje at have studeret samtlige Referater fra de forstellige Møder tillader jeg mig at anbefale dette Projekt, som jeg tror nok vil tilfredsstille næsten alle de Interesseredes Ønsker og Fordringer.

Urb.

J. v. Svelle, Baneingeniør.

Der var en drabelig Diskussion om, hvilke Byer Banen skulde gennemskære, da den blev projekteret for 40 Aar siden, men omsider blev man dog enige. Der var mange Forslag fremme, og her er et af dem. Det blev dog ikke som Tegneren havde tænkt sig.

- 76 - åbne godsvogne (der året efter forøgedes med 5 vogne)
- 2 - snepløve (til at anbringe på åbne godsvogne).

I personvognsmateriellet var der 16 pladser i I. klasses kupéer, 46 i 2. klasses og 274 i 3. klasses. Efter statistikken for nævnte år var 3,05% af rejserne foretaget på

2. kl. og 96,95% på 3. klasse, så der har ikke været solgt billetter til I. klasse.

Indtil driftsåret 1949/50 klarede banen sig godt i økonomisk henseende, idet der først fra dette driftsår blev opkrævet andel i driftsunderskud ved kommunerne, og banen havde da gennem årene opsamlet en fondsbeholdning på ca. 635.000 kr., hvoraf godt 500.000 kr. blev anvendt til modernisering efter loven af 1948.

Trafikkens udvikling efter 2. verdenskrig er så velkendt, at den ikke skal omtales nærmere her. Det bør dog nævnes, at det navnlig er sukkerroetransporterens bortfald, der har bragt banen i den situation, at staten er begyndt at nedsætte sin andel i driftsunderskuddet. Selvom den endelige dødsdom over banen ikke officielt er afsagt, har kommunerne ihvertfald vedtaget ikke at forny garantien fra 1. april 1966.

Derfor kan banens dage tælles. Det er med vemod - det kan ikke skjules - personalet

ser den arbejdsplads forsvinde, hvor de fleste af personalet har lagt et livs arbejde. Der har altid været et arbejdsklima, der vel ikke har været tropisk, men ihvertfald mildt tempereret. Det er forståeligt, at alle disse hjem, der berøres heraf, ser med bange anelser på fremtiden.

Der er dog gennem banens rutebilnet skabt et aktiv af stor værdi, idet personbefordringen aldrig har været så stor som nu. I vintertiden befordrer banen med sine tog og rutebiler ca. 400 rejsende - skolesøgende, lærlinge, kontorfolk og arbejdere - før klokken er otte om morgenen, og dette sker for en yderst moderat betaling. Alligevel giver rutebilnet et pænt overskud, så det må forudses, at ørnene vil strides om byttet, når kommunerne skal til at tage stilling til at skabe en erstatning for banens befordring.

F. Nabe-Nielsen.

TEGNINGSARKIVET

Fortegnelsen over nedfotograferede originaltegninger forøges med:

Oktober 1964 sortiment:

A 1 16 T 015	DSB, postvogn litra Dd 1429.
A 3 01 T 014	SFJ, lok nr. 11.
A 3 01 T 015	SFJ, tender til lok nr. 11.
A 3 14 T 018	SFJ, 2-akslet personvogn, I.-II. klasse.
A 3 21 T 005	HHJ, åben godsvogn m. bremsehus
A 3 24 T 008	HHJ, lukket - - -

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre (for levering ufalsat er portoen kr. 1,00 pr. ordre). Abonnement på tegningsrækkerne koster kr. 14,00 incl. porto (kr. 14,50 for ufalsede tegninger) for de månedlige 5 henholdsvis 6 tegninger.

Gironummer m.v. bedes De venligst tage fra et tidligere nummer af bladet.

U. Holtrup.

Nye bøger:

A/S Ynico udsender i disse dage en ny bog om en dansk privatbane, nemlig Lange-landsbanen, der standsede driften i 1962.

I bogen, der er skrevet af Ib V. Andersen, gives en udførlig skildring af Lange-landsbanens historie, drift etc. og gennem et omfattende tabelmateriale en oversigt over udviklingen såvel med hensyn til person- og godstrafikken som de økonomiske resultater m.m.

20 fotos og mange skitser og planer giver yderligere et indtryk af banen.

Bogen, der koster kr. 24,75, tilsendes portofrit ved indbetaling af beløbet til postgirokonto 11 96 96, adr.: A/S Ynico, Mynstersvej 12, V. Den vil også kunne købes hos Haases boghandel, Løvstræde 8, K.

U. Holtrup

Redlagte Baner

Af A. Gregersen

Næstved - Præstø - Mern

Strækningen Præstø-Næstved blev åbnet for drift 20/3 1900. Længde: 23,0 km.

Strækningen Præstø-Mern blev åbnet for drift 16/11 1913 (for roetransporter dog allerede 2/10 1913). Længde: 9,5 km.

Den sjællandske sydbanes rute blev meget stærkt diskuteret, og der fremkom mange forskellige projekter. Et af dem gik ud på at føre banen over Præstø til Vordingborg - eller over Præstø og Bogø til Falster. Da man valgte at føre banen over Næstved, opstod der ønsker om at skaffe Præstø anden baneforbindelse. Nærliggende var det at forlænge den østsjællandske bane fra Faxe til Præstø og eventuelt videreføre den helt til Kalvehave, forbinde den med Koster med en færgerute og anlægge en bane tværs over Møen. Dette udmærkede projekt var det desværre ikke muligt at skaffe fornøden interesse for. Var det blevet gennemført, havde Præstø ganske givet idag haft jernbane.

Da man så begyndte at bygge Kalvehavebanen, blev man i Præstø lidt ængstelig for at komme til at stå i et jernbanetomt rum - og den gamle plan om en bane fra Næstved eller Lundby til Præstø fik en kraftig indsprøjtning. (På det tidspunkt kørte der postvogn mellem Lundby og Præstø). Man valgte Næstved som udgangspunkt, og det var vel også den bedste af de to løsninger; her var den store by, her var banen til Slagelse (forbindelser til Fyn og Jylland) og her ventede man på en

god forbindelse op gennem midtsjælland, når den midtsjællandske bane blev bygget.

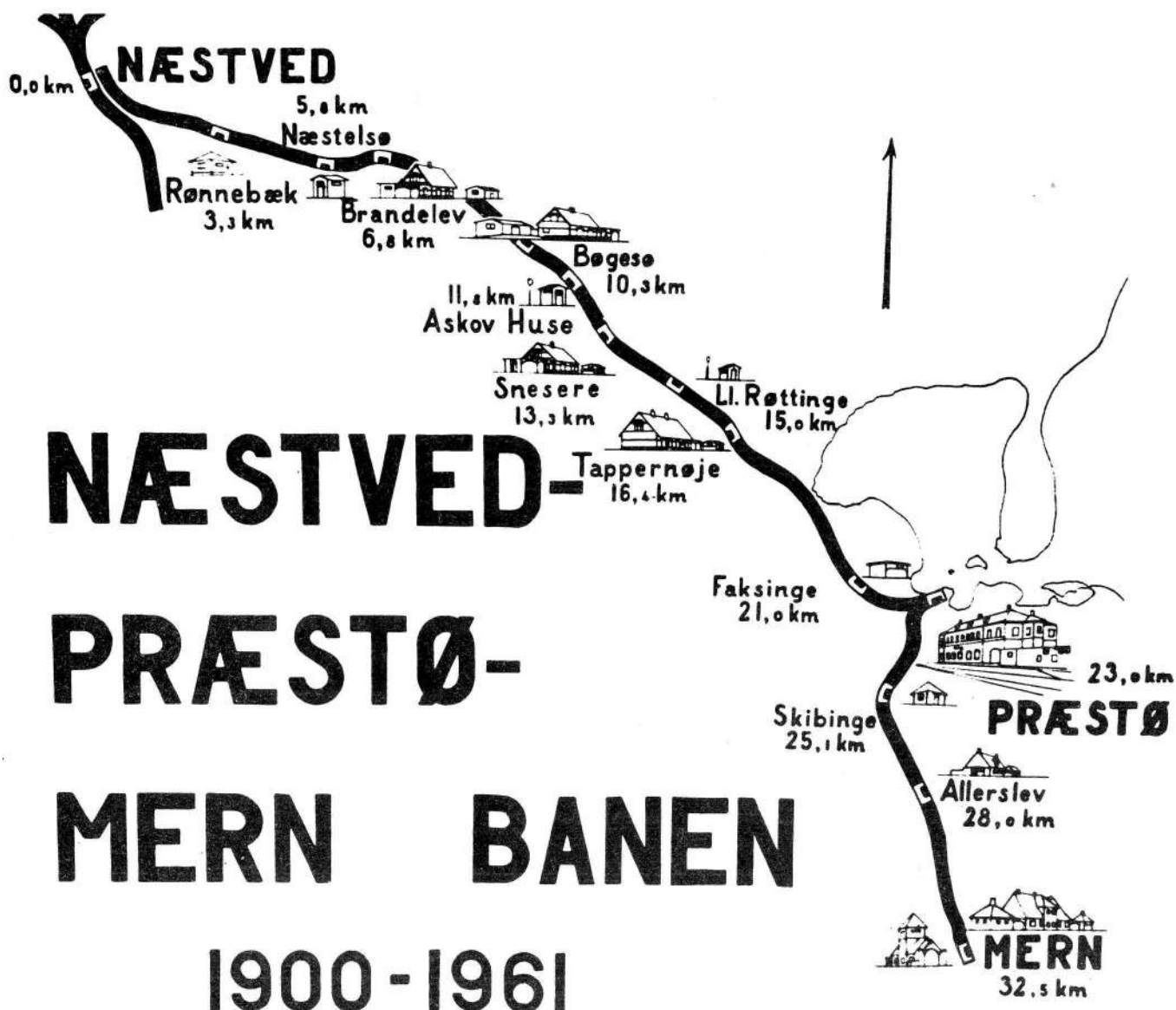
Ved lov af 1894 blev det vedtaget at bygge banen Næstved-Præstø. Et par af banens ivrigste forkæmpere forsøgte til det sidste at få vedtaget, at banen skulle videreføres til Kalvehave eller Mern, men det lykkedes ikke at få det gennemført.

Som nævnt ovenfor blev Præstø-Næstved åbnet for drift den 20. marts 1900. Hovedkontor og værksteder lå i Præstø og det betød noget for den lille købstad at få nogle funktionærer med familie. Iøvrigt blev banen noget af en skuffelse for byen - både økonomisk og udviklingsmæssigt. Landbefolkningen foretrak at tage til Næstved for at handle og en hel del Præstøborgere gjorde det samme. Præstø fik en god stor stationsplads med rigelig sporplads og også selve stationsbygningen var stor i forhold til den lille bane; her var også banens hovedkontor foruden et par tjenesteboliger. I Næstved blev al stationstjeneste besørget af DSB.

Endelig i 1908 blev der givet bemyndigelse til at forlænge banen til Mern. Den blev dog først åbnet den 16. november 1913, selv om der kørtes roetog allerede fra 2. oktober. (Sukkerfabrikkerne havde anlagt en saftstation i Mern).

Det blev nu nødvendigt at ændre banens navn til Næstved-Præstø-Mern Banen (NPMB).

Som før nævnt var Præstø station anlagt ret stor, så det blev kun nødvendigt at foretage få ændringer da Mernbanen blev åbnet og Præstø blev nu en rebroussementstation.



På kommunens foranledning og bekostning anlagde PNB i 1909 et havnespor i Præstø. Indtil Næstved fik sin nye havn, tilførte havnebanen NPMB en del gode transporter, men mistede derefter helt sin betydning, hvorfor det blev brækket op i 1959.

Banen var anlagt med 45 lbs/yard skinner (22,5 kg/m), i 1948 forstærket med 27,5 kg/m skinner. Max. stigning 1:80, min. kurveradius 470 m. Akseltryk 9,4 t, fra 1948 12 t.

fortsættes i næste nummer

Uheld på Va.G.J.

Driftsforstyrrelse på Varde-Grindsted banen.

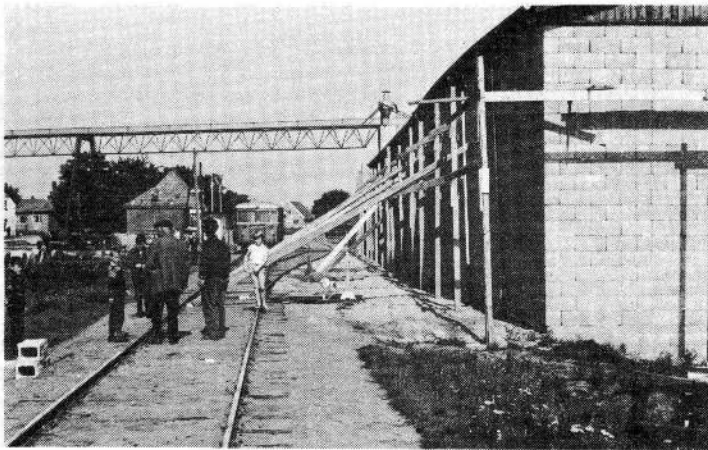
På min sommerferietur i år var jeg så "uheldig" at komme for sent til et toghold i Præstbro på strækningen Ålborg-Sæby, men

lykkens gudinde tilsmilede mig til gengæld i Mølby på VaGJ. Nu tror De måske, jeg ønsker uheld og ulykker på banerne - slet ikke - men når man som hobby har studiet af banernes liv og virke, føles det som et uheld at gå glip

af den aktivitet, et uheld medfører. "Uheld" er endda for mildt - for jeg skulle efter den hjemmefra lagte plan have fulgt det godstog, det gik ud over, og have været på Præstbro station, da uheldet skete.

I Mølby kom ingen mennesker til skade, og materiellet led heller ingen overlast - heldigvis da - men trafikken fik store forsinkelser i mange dage, og rent økonomisk vil det antagelig blive en betragtelig "lussing" til den ansvarlige.

I Mølby, der er stationsby for Skovlund, havde den lokale afdeling af frøforeningen ladet opføre en lagerbygning for korn. Den ligger lige op ad banen øst for det sydlige indgangssporskifte til stationen. Afstanden til spormidte fra nærmeste væg er vel 6 meter, facadelængden mod banen ca. 40 meter og gulvarealet knap 700 m². Bygningen skulle kunne rumme ca. 25.000 tønder korn.



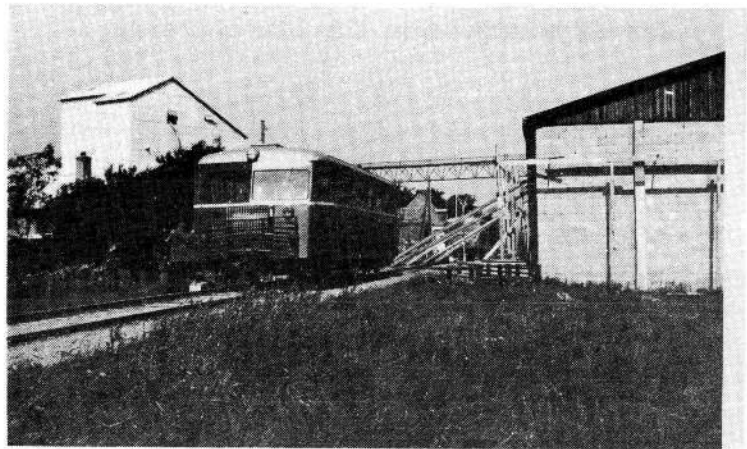
VaGJ, Mølby st. Sporspærringen.

Bygningen var taget i brug i begyndelsen af august og da man nåede tirsdag den 25. august havde man fået fyldt helt op i den sydlige ende med ca. 14.000 tønder korn. Klokkeren ca. 21 trykkede kornet ganske enkelt østvæggen i bygningen ud (den ligger væk fra banen) hvorved tagspærene faldt ned. Dette fik vestvæggen til at hælde faretruende ind mod banen på en strækning på en snes meter. Man gik så hurtigt det var muligt i gang med at afstive denne væg, og det var jo så heldigt, at man havde banens spor liggende "til samme brug".

Det betød til gengæld, at togene var totalt afskåret fra at passere stedet, sålænge

disse støttepæle var nødvendige for bygnings sikkerhed. VaGJ var dog i den heldige situation at have en skinnebus nord for stedet, således at man kunne køre pendulkørsel mellem Varde-Mølby og Mølby-Grindsted. Derimod blev godset standset, og de daglige vogne fra Ansager med eksportkød, der går til det sydlige udland over Grindsted, måtte tage turen over Varde, hvilket forsinkede dem mange timer.

Udvekslingen af rejsende gik let og smertefrit - og de rejsende tog sagen med godt humør.



VaGJ, Mølby st. Der udveksles rejsende.

Jeg mødte iøvrigt på min videre tur det daglige godstog ved Mølby Kro. Det kørte "omvendt", fordi man jo ikke kunne omløbe efter Ansager, og man foretrak altså at køre retvendt fra Mølby til Ansager. Jeg kan bevidne, at alle regler for denne art kørsel blev fulgt. Der var tre mand på toget, alle på skarpt udkig, man kørte meget langsomt og "hornet" gjaldede uafbrudt - næsten da.

Efter at alle sagkyndige onsdag den 26. august havde haft lejlighed til at besigtige forholdene på stedet, besluttede man at lægge et midlertidigt spor forbi spærringen. Det betød, at der skulle lægges vel 30 meter nyt spor parallelt med det ubrugbare, og at det skulle sløjfes ind i begge ender. Dette arbejde var meget stort - og mandskabet var ret lille, så først lørdag den 29. august 1964 kunne trafikken genoptages på normal vis på det midlertidige spor.

Tekst og foto: Ulf Holtrup.

50 aar gamle nyheder

Juni 1914.

Et københavnsk dagblad har fundet en mængde fejl i et reklamehefte på fransk, som DSB har udsendt. Det er senere blevet oplyst, at det var professor Pierre Oesterbye, den kendte franskmand, som havde påtaget sig oversættelsen og korrektoren for Statsbanerne.

Stationsforstander Diechmann, Esbjerg, har udtaget patent på en interessant opfindelse, nemlig et apparat, der kan erstatte det nu anvendte knaldsignal. Apparatet anbringes ved skinnerne i passende afstand fra det lokomotivføreren skal adviseres om. På stationen eller blokposten trækkes apparatet, og det udløses ved maskinens passage, idet en klokke lyder på maskinen. Af hensyn til at apparatet skal kunne virke under sneforhold, er dette beskyttet af en sneplov. Apparatet skal prøves i England, men det har efter forlydende været prøvet på Varde - Nørre Nebel banen, hvis driftsbestyrer udtaler sig meget anerkendende om opfindelsen.



Løkken-toget glemte den 2/6 på Ingstrup station den vogn, hvori både togføreren og konduktøren befandt sig. Et lokomotiv måtte hente vognen og de to glemte tjenestemænd.

Den 18/6 løb under togkrydsning på Helligdommen station Allingetoget mod toget fra Rønne. Kun materiel skade.

Broen ved Masnedsund, postkort ca. 1906.

Juli 1914.

2. juli. Svingbroen mellem Masnedsund og Masnedø, der blev beskadiget ved en påsejling den 27. maj, er nu i orden igen.

Hammel-Thorsø banen åbnedes for drift den 11. ds. Banestrækningen har kostet 450.000 kr.

Strækningen Gyldenløvesgade - Vendersgade på den københavnske boulevardbane er udbudt i licitation.

Den påtænkte bane fra Skive til Vestsalling vil efter forlydender blive bygget som dobbeltsporet bane.

Forskellige Dagblade har meddelt, at den Statsbanerne påtvungne kupéordning, hvorefter halvdelen af et togs kupéer skulle være forbeholdt damer og ikke-rygere, nu forberedes ændret i tobaksrygernes favør.

En ubekendt mand, der led af momentan hukommelsessvaghed, havde på en rejse fra København til Ålborg i Fredericia den 29/6 anbragt sig på taget af en godsvogn, og var ikke til at drive ned fra sit ophøjede stude. Stige, reb, nedhejsning og indlæggelse indtil videre.

August 1914.

Den 1. ds. standsede de tyske skibe på Kiel-ruten deres sejllads, hvorefter skibene indrettedes til lazaretskibe. De danske skibe på ruten indstillede farten den følgende dag.

Den 4/8 aflystes forbindelsen Gedser-Warnermünde, og færgerne "Prins Christian" og "Prinsesse Alexandrine" indgik i flådens leje.

Statsbanerne påtænker efter forlydende at lade Kalundborgbanens lokomotiver forsyne med vand fra Skarridssø og opføre vandtårn ved Jyderup.

September 1914.

Nakskov - Kragenæs banen, der skulle være åbnet den 1. oktober, kan først begynde driften i november. Arbejdet er blevet forsinket un-

der de urolige forhold som 1. verdenskrig har medført.

Den 3. entreprise ved Boulevardbanen, Aborreparken - Vendersgade, er givet til et firma for 1.382.876 kr.

Et særtog fra Gedser med færgerejsende kørte den 28. om aftenen på grund af fejl sporstilling på Fiskebæk station ind på omløbssporet mod nogle der henstående roevogne. Ingen mennesker kom til skade, men den materielle skade var stor.

Oktober 1914.

Den 1. var det 25 år siden, at dampfærgefarten Nykøbing Mors-Glyngøre begyndte.

Licitation blev den 17. afholdt over udførelsen af arbejdet med at overdække Boulevardbanen på strækningen langs Botanisk Have. Laveste tilbud var på 330.000 kr., højeste på 525.000 kr.

Den 19. ophørte de tyske færger med at sejle på Gedser-Warnermünde overfarten, der nu kun besejles med danske færger.

Den 28. måtte en militærflyver nødlande på Godsbanegårdens terræn ved kulbroen. Her findes der et smalt grønt område. Piloten landede uden uheld.

Storebæltfærgen "Storebælt" fik den 31. i den høje sø beskadiget sine hjulskovle, da den befandt sig mellem Nyborg og Sprogø. Færgen kunne dog ved egen hjælp gå tilbage mod Nyborg, men måtte ankre op ved Knudshoved, hvor den forblev natten over. Tidligt om morgenen slæbtes den af "Odin" ind til Nyborg inderfjord.

Trafikministeren vil nu fremsætte en særlig lov om opførelse af en ny banegård i Århus til ca. 6 millioner kroner.

J. Groth.

HO Kob- linger

En tilfredsstillende HO kobling?

Med denne overskrift tror De vel, at der nu skal præsenteres en ny HO kobling. En kobling, der er driftssikker, automatisk og som ikke skæmmer det rullende materiels udseende. Jeg må desværre melde pas. En kobling med disse egenskaber eksisterer mig bekendt ikke. Spørgsmålet er så, om det kan lade sig gøre at konstruere en sådan kobling. Det tror jeg, det kan. Denne artikel skal derfor ses som et oplæg til en diskussion, hvis formål det er at konstruere en tilfredsstillende HO kobling. Hvis De har nogle tips, eller måske en gennemprøvet koblingstype, så skriv til mig eller kom til onsdagsmøderne. Når vi har fundet en løsning, vil den blive præsenteret i SIGNALPOSTEN.

Følgende kobling skal ikke tages for mere end et forslag. Koblingen er baseret på en del skrivebordsarbejde - samt en smule praktiske forsøg. Som det fremgår af tegningen, er der tale om en han-hun kobling. Dette spiller ingen rolle ved ringbaner og punkt-til-punkt baner, men ved baner med vendesløjfer melder problemerne sig. I det hele taget er der mange problemer ved denne kobling, som endnu ikke er løst. F. eks. er afkoblingsteorien ikke prøvet, det samme gælder for montering af koblingen på bogcier og lok.

Beskrivelse af koblingen (fig. 1-3).

Hankoblingen er en 0,25 mm pianotråd, der er bukket, som tegningen viser. Den er loddet fast i kærven på en M3 maskinskrue, der går op i en møtrik, som er loddet fast på undersiden af vognbunden. Hunkoblingen er så-

vet ud i en 0,5 mm messing plade og er op-hængt på samme måde som hankoblingen. Koblingerne kan dreje om en lodret akse gennem op-hængningsskruerne. En fjeder mellem koblingerne holder disse i midterstilling. Sammenkobling sker automatisk. Når man skubber vognene mod hinanden vil den lodrette del på hankoblingen (A) glide op ad den skrå flade (B) på hunkoblingen, for tilsidst at smutte ned i rillen. Her vil pianotrådens fjederkraft holde den på plads. Afkobling sker ved at løfte hankoblingen med en skrue-trækker og skyde vognene fra hinanden.

Med denne kobling vil det være muligt at sammenkoble vognene med en pufferafstand på et par mm. Denne afstand vil være konstant, hvad enten stammen skydes eller trækkes (på grund af den smalle rille i hunkoblingen). De hunkoblinger jeg prøvekørte var af samme længde som en Märklin-kobling og med et hoved så stort som bøjlen på en Märklin-kobling. Det er dog mit indtryk, at hunkoblingen kan laves væsentlig mindre (hvilket også vil blive nødvendigt ved bogcier og smålok).

Iøvrigt er den største fordel ved denne kobling nok udseendet. Hunkoblingen ligger jo helt inde under vognen og ses ikke. Hankoblingen fremtræder som en 20 mm lang dims, der rager ud i den ene ende. Når vognene er sammenkoblede ses den ikke.

På trækraft der vendes, skal der naturligvis monteres både han- og hunkoblinger i hver ende. Hankoblingen kan måske monteres på et fjederbelastet hængsel, således at den kan "klappes op" til lodret stilling, når den ikke benyttes. Den kan så ligne et trykluftrør. Dette er dog ikke prøvet.

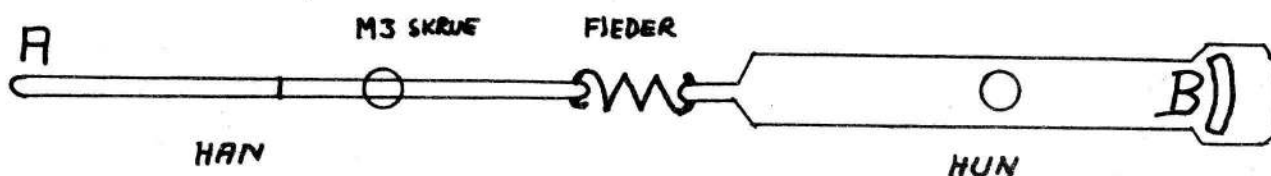
Afkoblingen kan tilvejebringes ved at løfte hankoblingen. Dette kan måske ske ved hjælp af aut. afkobler. Denne skal bygges efter Märklins system, blot med den "opfarende dims" gående på tværs af skinnerne (fig. 4-5) men dette er ikke prøvet.

Hvis De nu har fået lyst til at arbejde videre med denne kobling - eller måske har fået en helt ny idé, bedes De skrive til mig om de resultater, De opnår.

Erik Schou Andersen,
Gardes Alle 3,
Hellerup.

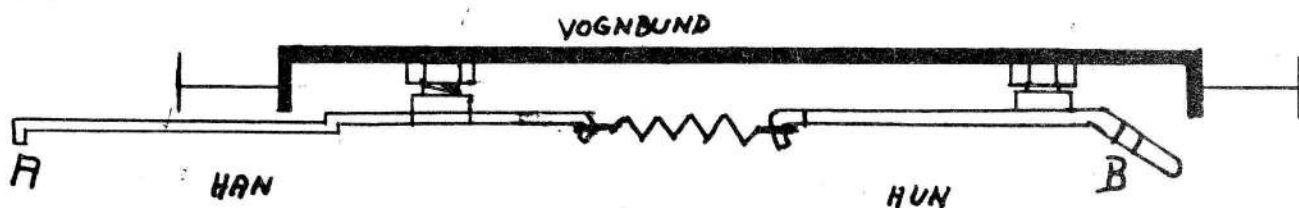
KOBLINGSÆT SET OVENFRA

FIG 1.



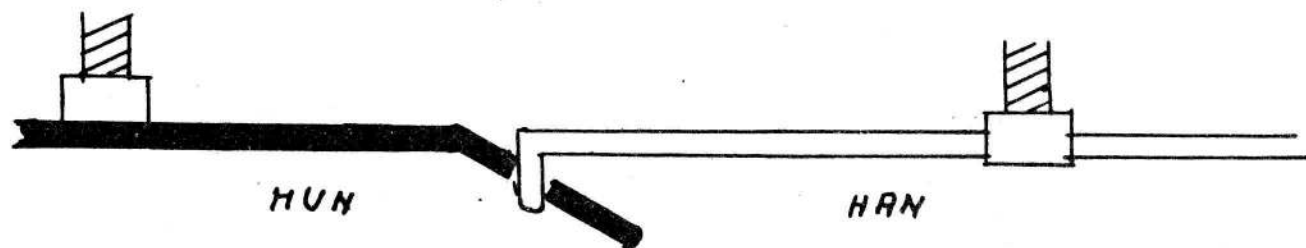
KOBLINGSÆT SET FRA SIDEN

FIG 2.

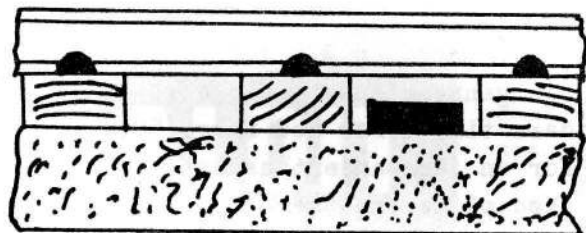


HAN OG HUN SAMMENKOBLET

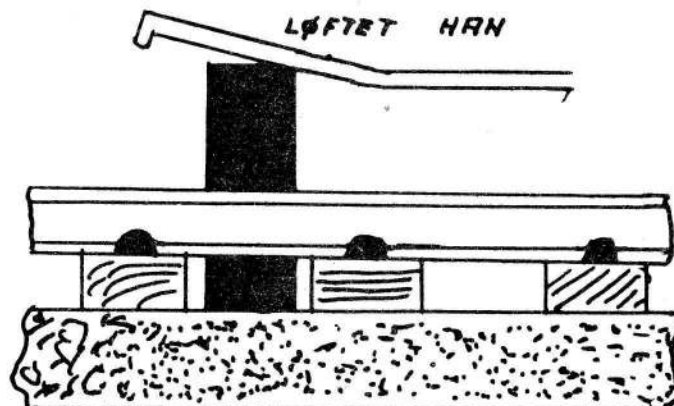
FIG 3.



„AFKOBLINGSSKINNE“
SET FRA SIDEN
FIG 4-5.



FØR AFKOBLING



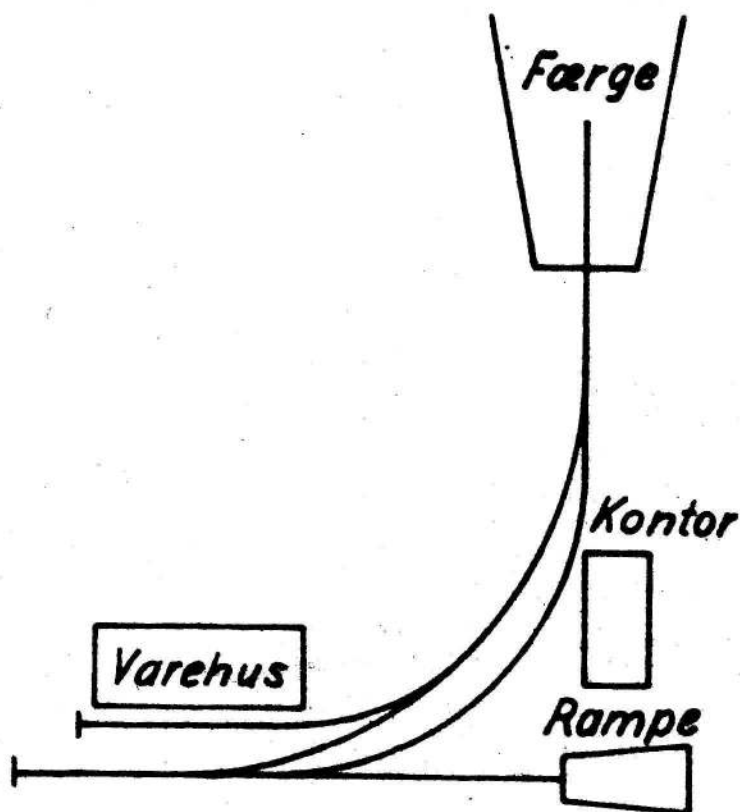
UNDER AFKOBLING

(fortsat fra side 104)

På Odense-Svendborg køres 1 tog med litra MX, 2 med litra MT og resten med litra MO. Litra MT kører kun gods, ofte med over 300 t fra Svg, det er rigeligt for den til Kirkeby, - der er fast rangermaskine i Svg - en Ardeltraktor nr. 130 og desuden hjælper MT'eren til under opholdet.

Rudkøbingfærgens lejer er der endnu - endda nymalede. Forbindelsen til Ærøskøbing åbnedes 1931 og bestrides af de to færger "Ærø" og "Ærø Sund" - et par gode færger - og en ny færge ventes leveret næste år. Begge færger har jernbanespor, og der overføres ca. 1450-1500 vogne årligt, heraf mange i fast løb. Når færgerne ikke har jernbanevogne med, tager M/F Ærø ca. 35 biler og M/F Ærø Sund ca. 45 biler. Sidstnævnte er bygget i 1960.

I Ærøskøbing, hvor D/S Ærø har hjemsted, er der en lille havnestation. Rangeringen foretages med en lille Fordson traktor.



Ved middagstid den 7/6 henstod der i Ærøskøbing 9 godsvogne af litra I, IAR, GS, HJ, PB (3 stk), DB Gmhs og SNCF K 3.

Ærø's private busselskab har en rute fra Ærøskøbing til Marstal/Søby og en fra Marstal til Søby. Jeg tog rutebilen Ærøskøbing - Marstal (en rædselsfuld rumlekasse) og kørte med den mod Marstal. Ved landevejskrydset, hvor vejen deler sig mod Marstal og Søby, kom en bus fra Søby. Alle de rejsende i den skulle til Ærøskøbing og alle i vor bus skulle til Marstal - men for nemheds skyld (!) - byttede man plads. Vi gik over i Søbyvognen (god) og kørte med den til Marstal - og dens passagerer kørte til Ærøskøbing med den gamle vogn, snedigt!

Fra Marstal til Rudkøbing tog jeg med sydfynske Dampskibsselskabs M/F A.L.B., der sammen med M/F Egeskov besejler denne rute. M/F Mjølner sejler stadig Korsør-Lohals og M/F Lolland (jernbanespor) Spodsbjerg-Nakskov.

Under et ganske kort ophold i Rudkøbing beså jeg de sørgelige rester af Langelandsbanen. Stationsbygningen er nu rutebilstation (DSB-busser - det smager altid af fisk). Remiser og værksteder og rangerpladsen er afhændet og benyttes til industri m.m.

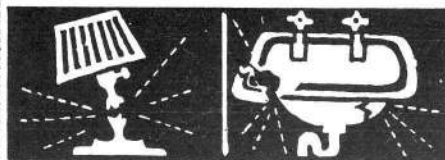
Bus til Svendborg (god DSB kvalitet) - d.v.s. over den nye smukke bro til Siø og over dæmningen til Tåsinge og Vindeby og herfra færge til Svendborg. Overfarten tager kun nogle få minutter, der er to lejer på hver side af sundet og der sejles med 3-4 færger, M/F Fritz Juel, Svendborgsund, Braten og Holmen. Et par kilometer vest for overfarten er en højbro mellem Fyn og Tåsinge under bygning. Overfartens 5. færge er nylig afhændet til Årø-færgeriet - den lå endnu (7/6) ved skibsværftet. Den hedder nu M/F Årø Sund.

Til Nyborg den 8/6 med bus, en standsende og en gennemgående - begge ret godt besat og videre til Korsør med færge 50.

For en jernbaneentusiast var der meget lidt kød på turen - men som trafikinteresseret og som turist var den anbefalelsesværdig.

A. Gregersen.

**Har De
noget, der skal
araldittes?**



**Alt bindes
ubrydeligt:**
Metaller, porcelæn,
gummi, læder,
glas, træ etc.



Fås hos Deres farvehandler

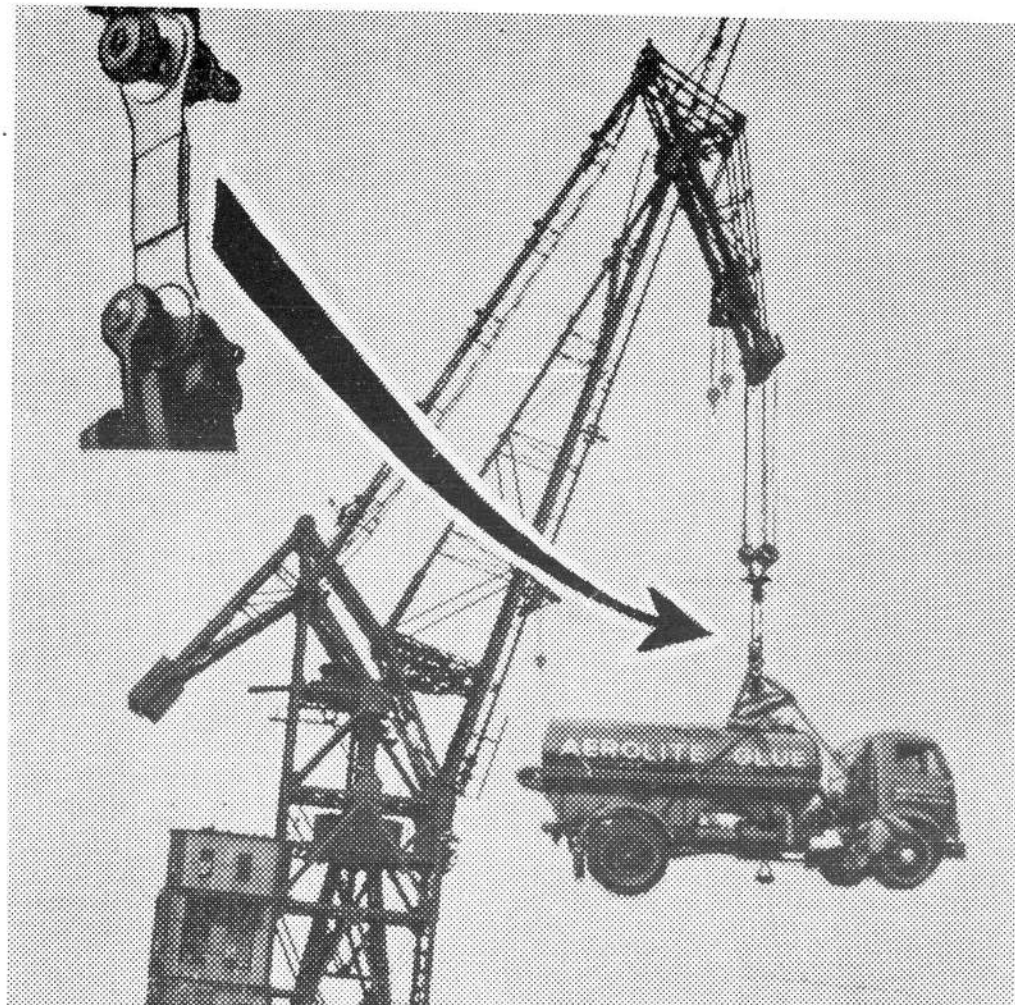
I LICENS FOR CIBA A/G-BASEL

SIE LAK- OG FARVEFABRIKER



**ARALDIT®
KLÆBER**

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke



Så godt limer man idag

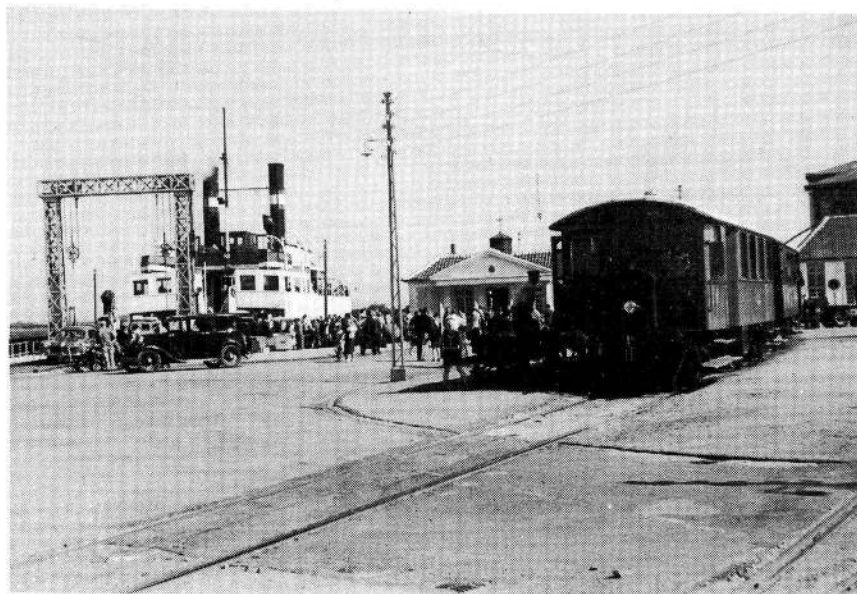
Den moderne kemi præsterer vidundere med de moderne kunststoffer, der er kommet frem efter krigen. Et af dem er ARALDIT klæbestof, som fremstilles af de berømte schweiziske kemikaliefabriker CIBA. Med det kan man bl. a. også klæbe jern og metaller, og derfor anvender industrien idag Araldit i mange tilfælde, hvor man tidligere anvendte svejsning eller lodning.

Fotografiet viser, hvor fantastisk stærk en Araldit klæbning er. I hjørnet ser De to små metalplader, som er klæbet sammen med Araldit. Dem har man så indsat som bindeled i den store krans bærekæde - og det vil igen sige, at det er disse små sammenklæbte metalplader, der holder den 3,4 tons store lastbil, som kranen har løftet.

Araldit kan nu også bruges af private, idet Sie Lak- og Farvefabriker på licensbasis leverer Araldit også i små forbrugerpakninger. Med dem kan private klæbe ikke alene jern og metaller, men også porcelæn, gummi, læder, glas, træ etc. Araldit er derfor blevet en skattet medhjælper i mange hobbyværksteder.

Bøger om Jernbanehistorie

EN NYHED : Ib V. Andersen : LANGE LANDSBANEN 1911 - 1962.



Udførlig historisk skildring af banens tilblivelse og drift m.v.

Komplet materialefortegnelse.

20 fotografier.

10 bilag (tabeller - skitser - oversigter og kort).

-samt en skildring af rutebildriften på Langeland 1905 - 1962 og en omtale af Nord-landsgelandsbanen, som aldrig blev bygget.

pris: kr. 24.75

Af Ib V. Andersen foreligger desuden:

KOLDING SYDBANER 1911 - 1948. En interessant beskrivelse af banens forhistorie, anlæg og drift. Med oversigter over drift, rullende materiel m. m. illustreret med fotografier og kort. 1963. 50 sider.
kr. 21.75

O.K. Rørsted: FRA DILIGENCE TIL DAMPHEST. En skildring af forhandlingerne om anlægget af de første jernbaner i Jylland og specielt om anlægget af banen mellem Viborg og Langå. Bogen bringer en række interessante træk fra rejselivet i Danmark i sidste halvdel af 1800 tallet. 50 sider, rigt illustreret med gamle stik, fotografier og tegninger.
kr. 21.25

Nær udsolgt i I. oplag:

E.L. Parbøl: JERNBANERNE I KRIGEN 1864. Jernbanehistorisk Selskabs skrifter nr. I. 72 sider, rigt illustreret.
kr. 16.00

Bernhardt Jensen: DA JERNBANEN KOM TIL JYLLAND. Historien om Jyllands første jernbane, som den 3. september 1862 åbnedes mellem Århus og Randers, skrevet med indsigt og lune. 45 sider, illustreret med fotografier, samt et kort. kr. 11.75

Holger Georg Hansen: JERNBANEMINDER. Denne bog er ikke alene en samling fornøjelige jernbanehistorier, den er i lige så høj grad en interessant historisk studie af jernbanen under skiftende tider og teknik. 140 sider + 24 fotosider med mange sjældne optagelser. 18,75 do. do. indb. kr. 26.75

NB: Kig ind og se de mange nye udenlandske jernbanebøger, som nu er på lager.



P. Haase & Søn International Boghandel

Program-tillæg
til
2. årgang - nummer 6.

Indhold:

Besøg på Centralværkstedet	XI
Efterårsturen	XI
Ekstraordinær generalforsamling	XII
SMJK	XII

Besøg på Centralværkstederne den 8. november.

Det er snart længe siden, vi har været ude at besøge De Danske Statsbaners centralværksteder, så vi har aftalt et besøg:

Søndag den 8. november 1964,

mødetid: kl. 09,30,

mødested: Otto Busses Vej 5 (hovedindgangen),

forventet varighed: 2½ - 3 timer.

Forudanmeldelse ikke nødvendig.

Vi vil få forevist hele dette særdeles interessante område af Statsbanernes mangeartede virksomhed: Lokomotivværksted, vognværksted, malerværksted, motorværksted etc.

Nærmere introduktion turde være overflødig.

For deltagere, der ønsker at se hvordan tingene tager sig ud indeni eller nedenunder, tilråder vi: Gammelt tøj.

Efterårsturen den 17. og 18. oktober 1964.

Det fuldstændige program blev offentliggjort i programtillægget til 2. årgang, nummer 5. Det er

i alleryderste øjeblik - da dette læses - hvis man ønsker at deltage i lørdagens arrangement og endnu ikke har tilmeldt sig. Prøv ØBro 3334 om der skulle være en chance. Derimod kan alle, der kun ønsker at deltage i særtoget, endnu nå det, idet det her er nok at være til stede på perronen i Nykøbing F. kl. 9.20 eller i Stubbekøbing kl. 11.20.

Som man vel allerede har opdaget, er der i programmet en trykfejl - side IX under priser, 2 - dobbeltbilletten gælder naturligvis til Sakskøbing og ikke kun til Nykøbing F.

Ekstraordinær generalforsamling 22. oktober.

Vi minder om den ekstraordinære generalforsamling, der som meddelt finder sted:

Torsdag den 22. oktober 1964, kl. 20,00 i
Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle 96.

"Lille sal" er vort sædvanlige lokale, indgang over gården, 1. dør på venstre hånd i stuen.

Kun medlemmer af Dansk Model-Jernbane Klub har adgang.

Slagelse Model-Jernbane Klub:

Søndag den 24. oktober kl. 9,30:

Kørsel på modelbaneanlægget.

Venner og bekendte er velkomne.