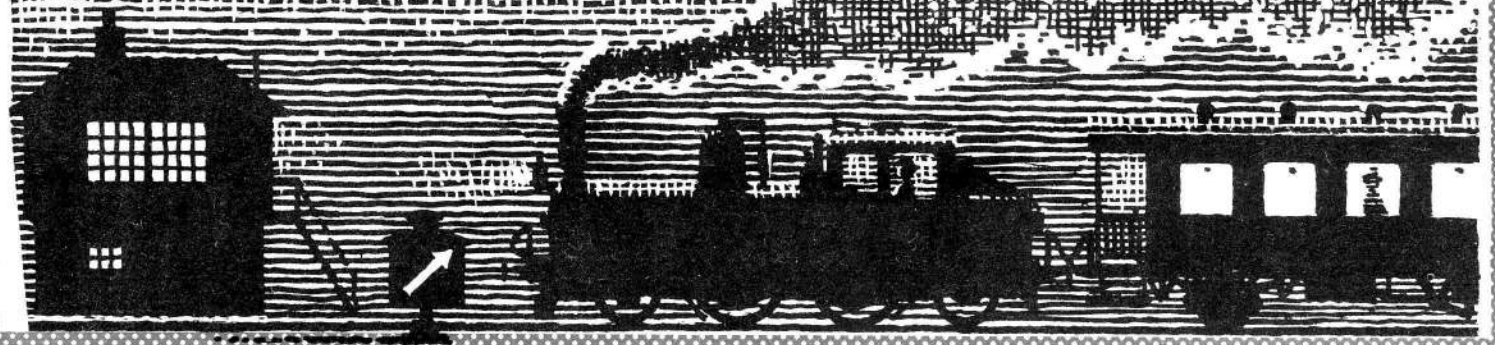


SIGNALPOSTEN



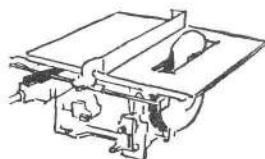
2. årgang - 7

**Når De skal købe el-værktøj,
så giv Dem selv
det bedste!**



112 e

6" transportabel sav



6" savbordssæt SP 105



Fundamentssæt SP 101



Vælg den verdenskendte Wolf SUPER SAFETYMASTER en af de mest robuste elboremaskiner, som nogensinde er fremstillet.

Wolf SUPER SAFETYMASTER tilfredsstillter alle krav om STYRKE (næsten $\frac{1}{2}$ HK), SIKKERHED (dobbelt isoleret) og STABILITET (epoxybehandling og varmebestandig motorvikling). Wolf har et omfattende udvalg af effektivt tilbehør - og det passer til SUPER SAFETYMASTER.



Wolf **SUPER SAFETYMASTER**

Se maskinen og det store tilbehørsudvalg hos:

H. OLSEN

VÆRKTØJ OG ISENKRAM A/S

(forhen Vognmagergade 11)

DANMARKS STØRSTE UDVALG I HOBBYMASKINER

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

TELEFON . CENTRAL 4749 - TELEGRAM-ADRESSE: »JOINERPLANES«

Gør som fagmænd overalt i verden - vælg Wolf

SIGNALPOSTEN

2. årgang nummer 7

November 1964.

INDHOLD I DETTE NUMMER:

OMJK, 15 år	118
50 år gamle nyheder	120
Nedlagte baner: Næstved-Præstø-Mern	121
Tegningsarkivet	124
Bog anmeldelse: Langelandsbanen 1911-1962	125
Den gamle post	126
En randbemærkning	126
Efterårsturen	127
ADAMs hjørne: Det Pedersen'ske mareridt (sluttet)	130

Forsidebilledet: SNNB. Særtoget den 18. oktober 1964.

Foto: Dancker

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 inklusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1,50 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

O. M. J. K.

Odense Model - Jernbane Klub 1949 - 1964

HISTORIE

Slutningen af fyrrerne og begyndelsen af halvtredserne bragte en rivende udvikling i modeljernbanehobbyen. En stærkt medvirkende årsag til dette var sikkert udgivelsen disse år af det glimrende magasin MODELJERNBANEN samt udsendelsen af Politikens små håndbøger MIN HOBBYBOG 1-3 med udmærkede introduktioner til hobbyen af Harby fra Dansk Model-Jernbane Klub.

I sommeren 1949 fandt en kreds af hobbyfolk i Odense sammen, og på initiativ af tegner Juul Jacobsen fik man stiftet ODENSE MODEL JERNBANE KLUB - OMJK - ved et møde på Park Hotel den 23. november. Juul Jacobsen blev foreningens første formand.

I 1950 valgtes ingeniør Anders Hove til formand. I årets løb førtes der forhandlinger med DSB om at få overdraget et klublokale. Disse resulterede i, at klubben fik overdraget et 16x8 m stort loftlokale over DSBs rutebilgarager (tidligere SFJ-remiser) i Odense.

Man enedes om at opbygge et modelbaneanlæg i skala 0, 1:45. Banen skulle udlægges som en enkeltsporet, endeløs ringbane med plads afsat for tre stationer af gennemkørselstypen.

Ved generalforsamlingen i 1953 var man nået så langt, at hovedlinien var færdig, og man kunne foretage prøvekørsler over denne med en model af DSBs motorvogn litra ME. Medlemstallet nåede op på 12 aktive medlemmer.

De følgende år fremstilledes en del sporskifter i hældning 1:6, og der monteredes et overhalingsspor på en af stationerne. Da der var en beklagelig ringe aktivitet mellem medlemmerne, blev det flere gange forsøgt at likvidere anlægget og overgå til byggestørrelsen H0, 1:87. (Flere medlemmer ejede private anlæg i denne skala). Dette kunne dog ikke gennemføres.

Ved generalforsamlingen i 1959 var medlemstallet faldet til 7 mand, og i de følgende år stagnerede arbejdet.

Ved en ekstraordinær generalforsamling den 14. maj 1962 valgtes rørlægger Tommy Ørum til formand. Den nye bestyrelse udarbejdede ændrede planer for anlæggets udbygning og foreningens arbejde. Det gamle anlæg - spor og borde - blev demonteret, og der begyndtes forfra.

Allerede i juni oprettedes der arbejdsgrupper (afdelinger) med hver sin "chef": baneafdeling, elafdeling, maskinafdeling, tegningsafdeling m.fl. Dette har vist sig at virke effektivt. Arbejdet på det nye anlæg, såvel det planerende som det praktiske, skred fremad i et imponerende tempo.

Linieføringen er ændret, så vi nu har et "punkt til punkt"-system med 2 sækbanegårde og 3 mellemstationer. Halvdelen af linien er bygget dobbeltsporet.

Årene 1963 og 64 bragte os så langt frem at vi kan begynde at øjne slutresultatet. Stationerne Fjordvig, Skovlunde, Dalby og Højstrup er monterede, kun Storby mangler. Sikringsanlæggene på 2 landstationer er klar ved jubilæet.

Siden 1962 har vi desuden indført en række bemærkelsesværdige nyheder i klubarbejdet: CAB-kontrol, centralkobling, OMJK-standards, indkøbsafdeling, OMJK - meddelelser, filmaftener og udflugter.

Pr. 1/11 1964 mønstrer OMJK 22 medlemmer og placerer sig derved mellem de største i landet.

Og lidt om vor modelbane.

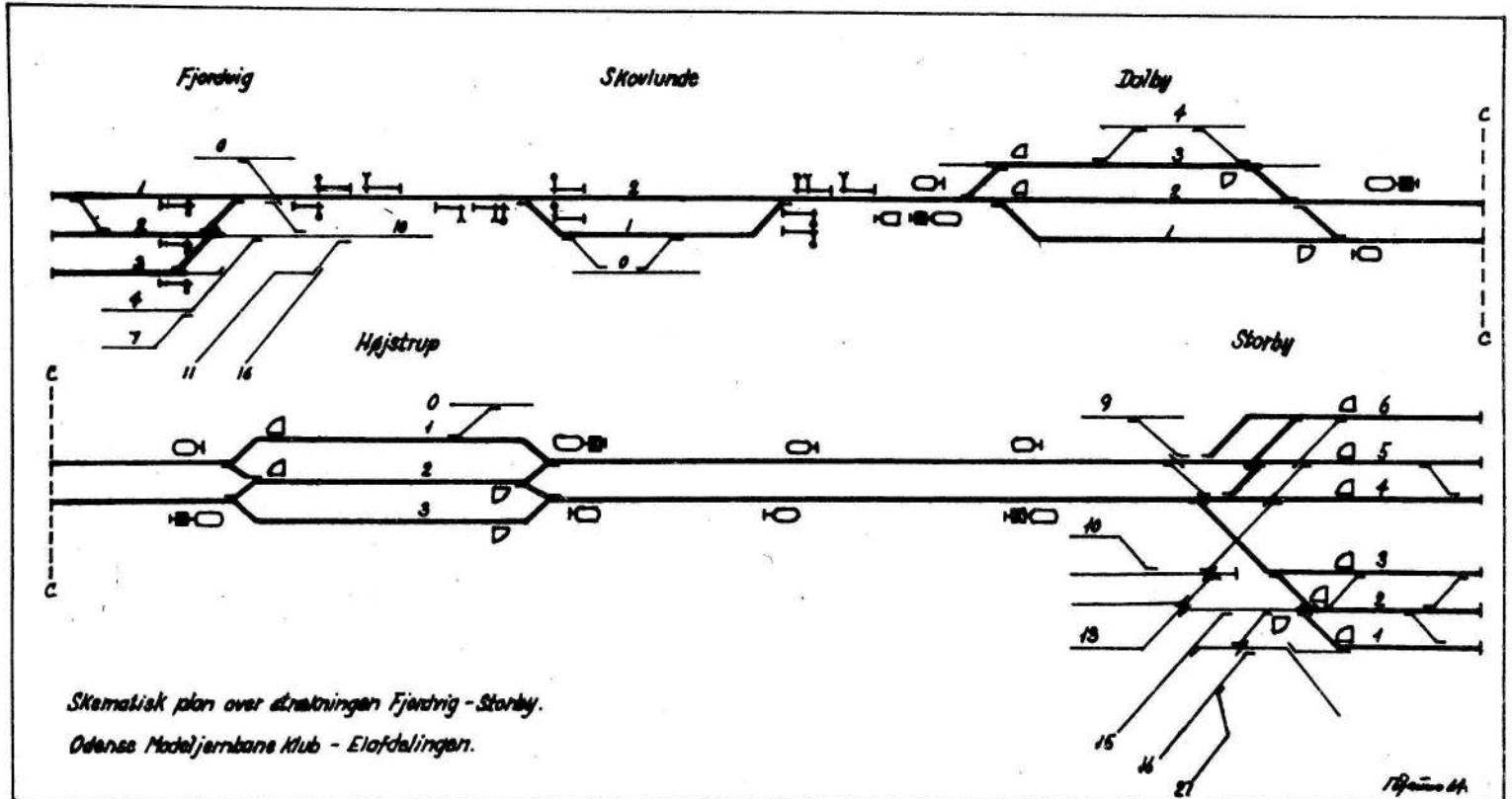
Anlægget opbygges som en model af en typisk DSB-strækning i et typisk dansk landskab. Linien regnes for at være ca. 40 km. Anlæggets samlede længde målt i hovedsporet er ganske vist kun 121,3 m, hvilket kun skul-

le svare til 5,458 km, med dette er selvsagt umuligt at ændre ved. På modelbaneanlæggene vil afstanden mellem stationerne altid blive for kort.

Her en kort forklaring til vore stationers udformning (se skitsen).

Bemærk, at for stationerne Fjordvig og Storby's vedkommende, er kun hovedsporene og de vigtigste tilstødende sporgrupper indtegnet.

Desuden er på skitsen indtegnet de i sikringssystemerne anvendte signaler.



FJORDVIG

0	Pakhusspor
1	Persontog til og fra Storby
2	Persontog til og fra Storby
3	Person- og godstog til og fra Storby
4	Til ranger- og depotspor
7	Til havn
10	Udtræksspor
11	Maskinspor til remiseanlæg
16	Til industri- og læssespor

SKOVLUNDE

0	Læssespor
1	Krydsnings- og overhalingsspor
2	Gennemgående hovedspor

DALBY

1	Hovedspor fra Fjordvig til Storby
2	Hovedspor fra Storby til Fjordvig
3	Overhalingsspor
4	Læssespor

HØJSTRUP

0	Læssespor
1	Hovedspor fra Storby til Fjordvig
2	Overhalings- og nærtrafikspor
3	Hovedspor fra Fjordvig til Storby

STORBY

1-3	Godstog ankomst og afgang
4-5-6	Persontog ankomst og afgang
2	Omløbsspor
9	Til post- og ilgodsbaneård
10	Til personvognsdepot
13	Maskinspor til remiseanlæg
15	Til godsbanegård
16	Fra godsbanegård
27	Til industribanegård

Ved jubilæet er nedenstående materiel indregistreret i klubbens "driftsmateriel".

A. TRÆKKRAFT

DSB benzinelektrisk motorvogn	litra ME
DSB dieselelektrisk lokomotiv	litra MY
DSB dieselelektrisk rangerlok	litra MT
DSB dieselelektrisk motorvogn	litra MA
	(lyntog)
DSB damplokomotiv 2-B-0	litra C
DSB damplokomotiv 2-C-0	litra R

Under bygning:

DSB dieselelektrisk traktor	Ardelt
DSB dieselelektrisk motorvogn	litra ML
DSB damplokomotiv 2-D-0	litra DF

B. POST-, PAK- og PERSONVOGNE

3 stk DSB 2 aksl. personvogne	litra CU
1 stk DSB 4 aksl. personvogn	litra CRM
1 stk DSB 4 aksl. personvogn	litra CM

1 stk DSB 4 aksl. personvogn litra AV

Under bygning:

1 stk DSB 4 aksl. personvogn	litra CRM
1 stk DSB 4 aksl. personvogn	litra BM

C. GODSVOGNE

3 stk DSB 2 aksl. lukket godsvogn	litra QG
1 stk DSB 2 aksl. lukket godsvogn	litra QGB
1 stk DSB 2 aksl. lukket kødvogn	litra IKS
5 stk DSB 2 aksl. åben godsvogn	litra PB
1 stk DSB 4 aksl. fladvogn	litra TGS
1 stk DSB 2 aksl. ølvogn Albani	litra ZB
1 stk ØBB 2 aksl. lukket godsvogn	litra G

Under bygning:

1 stk DSB 2 aksl. lukket godsvogn	litra HD
1 stk OMB 2 aksl. lukket godsvogn	litra QB
1 stk NFJ 2 aksl. åben godsvogn	litra PC

50 aar gamle nyheder

November 1914.

Den havarerede færge "Storebælt", hvis hjulskade var mindre end først antaget, gik allerede den 1. i fart igen.

Natten til den 3. skete under ombordsætning af jernbanevogne på dampfærgen "Hjalmar" i Fredericia det uheld, at rangermaskinen fik for stærk fart på, så at vognene, der blev ført ombord på færgen, tørnede stærkt mod færgens stopbom; færgen gik ved presset udefter, og broklappen blev beskadiget. En af vognene kom til at hænge på bufferne på færgens agterstavn og lejets fundament. Passagerer, post og rejsegods måtte omlades i to andre færges.

Nationaltidende fortæller, at en sjællandsk ledvogterkone har anskaffet sig et rødt forklæde, og at en lokomotivfører, hver gang han passerer dette "faresignal", lader dampfløjten lyde; undertiden har han også

sagnet togets fart og råbt til konen, at hun skulle tage forklædet af. Ledvogterkonens mand har klaget derover, og nu er sagen efter sigende gået til Generaldirektoratet.

Aså-Ørsø-Dronninglund-banen åbnedes for drift den 10.

Folketingsmand Sigvald Olsen har i Rigsdagen indbragt andragende om opførelse af en station ved Svanemølleviadukten. Andragendet er underskrevet af de interesserede grundejerforeninger m.fl.

En sandpumpedamper, der lå forankret i Limfjorden ved Egholm, blev natten til den 12. revet løs af stormen og drev ind mod jernbanebroen, der blev noget beskadiget. Morgeneksprestoget kunne ikke passere og første tog til Søby måtte udgå fra Nr. Sundby.

Den 16. om aftenen væltede under rangering i Roskilde 3 læssede godsvogne og spærrede hovedsporene fra vest og syd. Passagererne i de indadgående tog måtte skifte, og der opstod betydelige forsinkelser.

J. Groth.

Redlagte Baner

Af A. Gregersen

Næstved - Præstø - Mern

(fortsat fra side 110)

Toggang:

- 1900 4 togpar - alle blandede tog
 1914 (1/2) 2 togpar, blandede
 denne plan i kraft til 1921/22.
 1922 4 togpar
 1925 4 person- og 1 godstog
 1930 4 person- og 1 blandet tog
 1932 3 person- og 1 blandet tog, hv. 2M sø 3M
 1939 4 person- og 1 godstog,
 Næstved-Præstø 1 motortog
 1941 4 togpar + 1 godstog (hv)
 1945 februar: 3 togpar, hverdage
 juni: 2-3 togpar, hverdage
 1946 4-6 togpar, skinnebusdrift
 1947 6-7 togpar
 1948 hv. 6, sø. 8 togpar
 1949 fra 2/10 posttog: Præstø-Næstved-Præstø,

post til Kh i tog 120, fra Kh med 2105.

1955 7 togpar

1959 1/4: Blandettoget inddrages - godskørsel
 efter behov.

Trafik:

1) PNB.

Togkm:	ca. 67-68.000 årligt
Ax/tog:	1900/01: 9,9 - jævnt stigende til 12,5 i 1910/11.
Rejser:	1900/01 98.600 1902/03 89.900 min. 1907/08 108.000 1912/13 126.500 max.
T.gods:	1900/01 13.700 t 1901/02 13.300 t 1907/08 23.800 t 1912/13 30.800 t

2) NPMB.

	ax/tog	togkm	rejser	pers.km	t.gods	t.km
				i tusinder		
1914/15	12,4	106,4	166,9	2106,5	53,0	1002,8
1918/19	27,9	54,1÷	137,4	2052,8	68,3	1171,8
1919/20	28,0+	68,6	163,2	2306,0	69,4	1241,2
1926/27	9,6	115,3	130,2	1822,9	40,5	821,4
1932/33	6,1	147,9	83,1÷	1235,5÷	35,7	767,3
1938/39	5,7	153,9	94,1	1452,5	37,0	746,7
1942/43	10,4	117,4	182,0	3166,4	85,2	1751,0
1945/46	10,7	109,4	249,7	4051,1	88,3+	1830,4+
1946/47	5,8	161,2	289,9+	4882,5+	56,3	1125,6
1952/53	4,7	183,9	184,4	2978,0	48,9	1074,1
1957/58	3,2	185,7+	148,9	2337,7	19,4	436,0
1960/61	2,6÷	172,5	114,2	1792,9	8,6÷	203,3÷

÷ = max.

÷ = min.



NPMB nr. 4, Præstø station, 19. marts 1961

Foto Dancker

Persontrafikken

Fra midten af 1920'erne faldt antallet af rejsende stærkt indtil 1932/33. Den forbedrede toggang gav en mindre fremgang - og under 2. verdenskrig steg trafikken meget stærkt, (ca. 3-doblet fra 1932). I 1947 begyndte der atter en tilbagegang, der blev stærkere og stærkere, og som forbedret toggang og skinnebusdrift ikke formåede at bremse. Det var den gamle historie, idet private biler og rutebilerne var årsagen hertil, og især busruterne København-Møn og Vordingborg-Stege havde ifølge NPMBs beretninger sin store andel i tilbagegangen.

Godstrafikken

Under 1. verdenskrig havde banen en ret god godsmængde - ca. 65.000 t årlig - men lastbilerne og de dårlige tider var skyld i en stærk nedgang, der varede til 1932

(28.000 t). I løbet af 30'erne blev det lidt bedre. En kraftig stigning fik banen under 2. verdenskrig - (ca. 75-80.000 t årlig) - og skønt der blev mindre gods efter krigen, var godsmængden dog i det store og hele tilfredsstillende (1952/53 49.000 t). Men så indtraf katastrofen, idet roerne helt svigtede, fordi man ændrede saftstationens anlæg i Mern. Der var nu kun gods til ét blandet tog (ca. 18.000 t årlig) og i 1959 gav man helt op og indstillede dette tog. Dog kørtes der et godstog i ny og næ - som særtog. Roerne havde fra Mern-banens åbning i 1913 været banens store aktiv, og hvert efterår kørtes der særlige roetog. Ellers var det de ved danske privatbaner almindeligt forekommende godsarter, landbrugsvarer, en del teglværksprodukter og brændsel, der befordredes.

Økonomien var for det meste god. PNB gav fra 30.000 til 60.000 kr. i overskud om året, men trods stigende trafik forringedes udbyttet under 1. verdenskrig til 17-35.000 kr. på

grund af stigende udgifter og forsyningsvanskeligheder. 1921/22: + 82.000, 1923/24: godt 20.000. Derefter var der til 1939/40 et mindre underskud på 10.000-20.000 kr., dog også enkelte år et lille overskud. Året 1939/40 blev det hidtil ringeste: ÷ 39.876 kr., herefter igen overskud lige til 1952, enkelte år ganske vist kun et lille overskud, men et enkelt år (1945/46) dog + 155.600 kr. Efter 1953 blev økonomien for første gang katastrofalt dårlig og kulminerede i 1955/56 med et underskud på 160.000 kr.

Rullende materiel

Damploko:

Nr.		1-3	4-5	3
Type		Cn2T	1Cn2T	1Ch2T
Drivhjulsdia.	mm	1200	1165	1190
cylinderdia.	mm	350	385	380
slaglængde	mm	500	586	550
damptryk	ato	12	12	12
adh.vægt	t	30	35	29,1
tjenstvægt	t	30	40	38,5
vand	t	3	5,5	5
kul	t	1	1,8	2
ristareal	m ²	1,3	1,42	1,2
hedeflade				
fyr og rør	m ²	70,04	66,88	48
overheder	m ²	-	-	24
ax.afstand, fast	mm	3200		
- total	mm	3200		5150

Loko 1-3: 1899, Cockerill 2119-2121, mærket PNB.

Nr. 1 udrangeret og ophugget 1933,

1. april 1932 kørt 625.000 km

Nr. 2 solgt til Kalvehavebanen i 1941/42 som KB 3, udrangeret 1959,

1. april 1932 kørt 583.000 km.

Nr. 3 udrangeret og ophugget i 1928, havde ialt kørt 555.612 km.

Disse maskiner var robuste og kraftige maskiner. De var noget stive i sporet og hårde at stå på, men de var særdeles velegnede til banen både i roetog og i lette persontog. Jeg kan nævne, at i tiden omkring 1918-20 kørte de et tog fra Næstved til Præstø med forbindelse med statsbanernes tog 73 (Berli-

nerexpres). Når tog 73 lige havde sat igang (P-maskine + 8-10 boggievogne) fik Præstøbanen afgang og med et tog på 3-4 2-akslede vogne løb den så nemt som ingenting fra tog 73.

3 maskiner af samme type var i 1898 leveret til Kalvehavebanen og i 1906 byggede Cockerill 4 loko af omtrent samme type til Slangerupbanen (senere DSB litra T 357-60), men de kunne på ingen måde måle sig med de tidligere.

Nr. 4-5: 1Cn2T, 1913 og 1917, Nydqvist 1018 og 1080.

Det var typisk svenske loko, der minde meget om svenske privatbaneloko. De var begge udmærkede maskiner, meget økonomiske i brug og fremførte ofte - og uden besvær - 350 t tunge godstog. Beklageligt at de efter banens motorisering kun anvendtes så lidt. Under sidste krig kom de dog til ære og værdighed igen, idet de da blev banens hovedtrækraft. Nr. 4 fik i 1950 trykluftbremse.

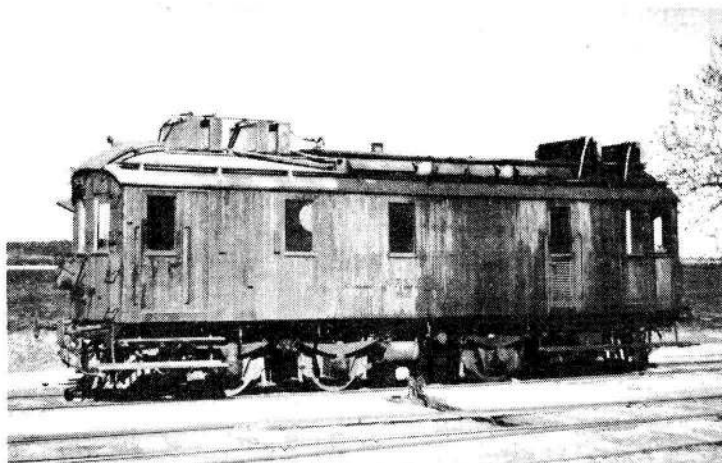
Nr. 3: 1Ch2T, 1923 Henschel nr. 20116, bygget til Vodskov-Østervrå som nr. 22, solgt i 1931 til Amagerbanen som nr. 7, købt i 1938 af NPMB.

På Hjørring-banerne, hvorunder Vodskov-Østervrå hørte - blev maskinen ret hurtig overflødig på grund af motorisering. Den solgtes til AB, der dog kun brugte den lidt, idet den var uegnet til banens godstog, grundet de mange sidespor. Ej heller i persontog var man begejstret for den, dels virkede overhederen ikke før man var ved vejs ende, dels var den uegnet til baglænskørsel, og var i det hele taget en meget dårlig løber. Min far var med til at køre den til Næstved og den løb varm et par gange undervejs trods det at man højst kørte 50-55 km/t. med den. NPMB fik heller ikke megen glæde af den, idet man foretrak nr. 4 og 5, dog blev den under sidste krig anvendt en del.

Alle 3 loko 3-4-5 solgtes til ophugning i 1961 (H.I.Hansen i Odense).

I 1926 leverede Nakskov Skibsværft nu et diesel-hydraulisk loko til NPMB, men da

det i alle henseender var utilfredsstillende, leveredes det tilbage den 27. juni 1927. I stedet for leveredes i 1928 et



NPMB, M 6, 19. marts 1961

Foto Dancker

dieselelektrisk loko nr. M 6

Scandia/Frichs, 230 Hk, 1A-A1, rejsegodsrum og 2 førerrum. Tjenstvægt 38 t. Motor: 6 cylindre 240x290 mm, 500 O/min. - Akselafstand 4810+1810 mm. L.o.P. 11830 mm.

Det anvendtes hovedsagelig i persontog, hvor det gjorde ret god fyldest og klarede sig også temmelig godt i lette gods- og blandede tog. Efter at skinnebusserne havde overtaget persontogskørslen blev det kun brugt i banens blandetog, der nu var meget let. Den 18. november 1934 brændte vognkassen på Rønnebæk station, men lokomotivet blev hurtigt genopbygget og var klar igen 29. december 1934.

I 1944 fik M6 trykforstøvning, og da den i 1949 måtte have en større reparation efter at motorstativet var sprængt, benyttede man lejligheden til at forbedre kølesystemet.

Fortsættes

TEGNINGSARKIVET

Fortegnelsen over nedfotograferede originaltegninger forøges med:

November 1964 sortiment:

A 1 03 T 009 DSB, litra HS nr. 416
 A 3 01 T 016 SFJ, lok nr. 16
 A 3 14 T 019 AB, 2-aksl. personvogn, II.kl.
 A 7 09 T 002 KS, motorvogn nr. 449
 A 7 14 T 002 KS, bivogn nr. 1051

December 1964 sortiment:

A 1 27 T 010 DSB, litra IK nr. 4531-50
 A 3 01 T 021 HHJ, lok nr. 10-11
 A 3 14 T 020 GDS, 2-aksl. personvogn, III.kl.
 (Helsinge-Kagerup-banen)
 A 3 21 T 006 HHJ, åben godsvogn m. spidsgavl
 A 3 24 T 009 AB, lukket godsvogn m. bremsehus

Januar 1965 sortiment:

A 3 01 T 017 SFJ, lok. nr. 17-18
 A 3 14 T 021 AB, 2-aksl. åben personvogn
 A 3 21 T 007 AB, lang, lavsidet åben godsv.
 A 3 00 T 001 LVB, oversigt over materiel,
 måleforhold 1:87 (1899)
 A 4 01 T 002 SB, lok nr. 3, Krauss nr. 2328

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre (for levering ufalset 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.

Bestilling sker ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets girokonto: 12.55.06 adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, Tegningsarkivet, Nørrebro St., København, N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af, hvad der ønskes leveret.

Leveringstiden er 14 dage, maksimalt.

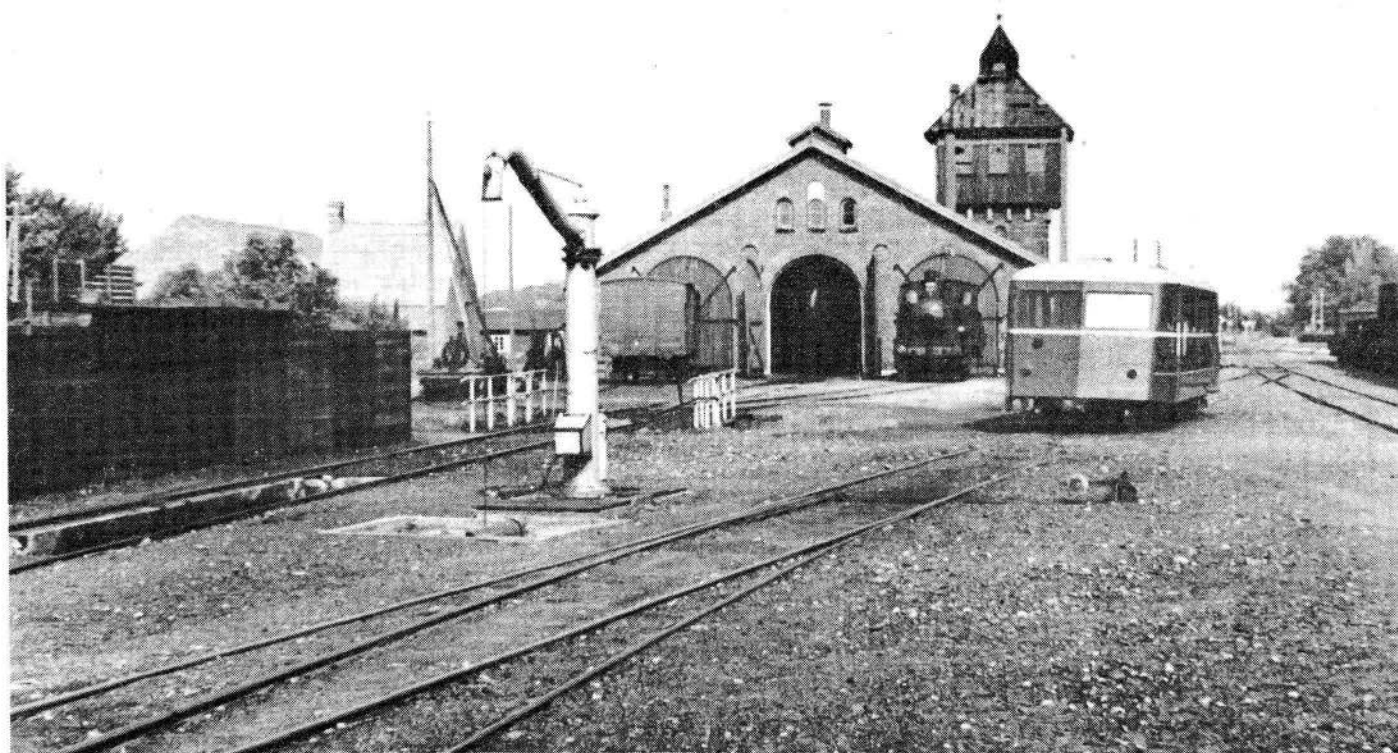
Ulf Holtrup

BOGANMELDELSE

Ib V. ANDERSEN: Langelandsbanen 1911-1962, 60 sider, 20 illustrationer, 10 bilag. Pris: kr. 24,75.
P. Haase & Søns forlag.

I de senere og seneste år er der glædeligvis fra forskellig side udgivet adskillige bøger omhandlende private jernbaners historie.

en jernbane beliggende i landevejsgrøften mellem Rudkøbing og Spodsbjerg til forslag om sporvidder på 70 og 100 centimeter, til man langt om længe nåede frem til normalsporvidden. Bogen beretter endvidere om banens linieføring, stationernes beliggenhed og udseende, om de tre første tenderlokomotiver og disses senere afløsere, samt om det øvrige rullende materiel. Der gives yderligere en udmærket redegørelse af de trafikale problemer i det sydfynske område. Forhold, der ved de delvis fuldførte broplaner har foranledi-



Blandt disse skal her nævnes en af de sidst fremkomne, der med titlen "Langelandsbanen 1911-1962" beskæftiger sig med denne nu nedlagte banes skæbne.

Forfatteren er den i jernbanehistorisk interesserede kredse kendte Ib V. Andersen, der i en bog på 60 sider tilligemed 8 bilag og et kort over banens forløb giver et interessant og levende billede af denne banes udvikling i de svundne år.

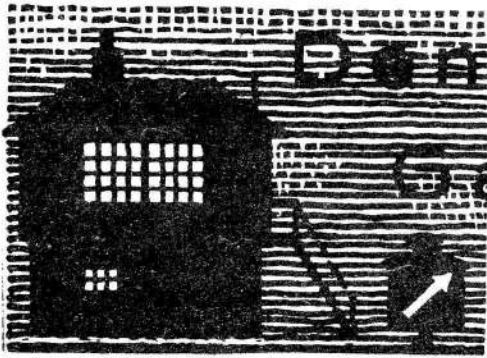
Bogen giver mange oplysninger om forhistorien, hvor man blandt øens befolkning drøftede banens anlægning ligefra forslag om

get en omvæltning, der var den direkte årsag til Langelandsbanens endeligt i forbindelse med landevejstransportens fremgang.

Til slut er der i bogen optaget oversigter over driftsresultater, fortegnelser over det rullende materiel, stationsplaner m.m.

Det lille værk, der sikkert har kostet et stort forarbejde og fremtræder i et nydeligt udstyr med mange hidtil ukendte illustrationer, vil kunne give den interesserede læser mange nyttige oplysninger.

E.L.P.



gamle Post

I disse for vore jernbaner så svære tider, bliver flere og flere stationer jo desværre nedlagt eller nedrykket til "trinbrædder", hvorefter stationsbygningerne bliver solgt, enten til andre offentlige institutioner (f.eks. postvæsenet) eller til private, der lader indrette småfabrikker i dem. Det vil sige, stationsbygningerne får lov at blive stående, hvilket giver jernbaneentusiastiske fotografer, der ikke fik dem "i kassen", en sidste chance.

Værre er det med de mere sekundære bygninger, såsom den lille, med indtil stationens nedlægning, såre vigtige bygning, hvorefter dette blad har fået sit navn. Disse signalposter er som regel bygget og indrettet på en sådan måde, at det ikke er muligt at anvende dem til noget "privat" formål, hvorfor de, hvis de da ikke brutalt bliver jævnet med jorden, får lov til uhindret at blive fortæret af tidens tand.

Den stigende automatisering og fjernstyring af stationerne forårsager ligeledes, at de gamle signalposter bliver revet ned, det varer f.eks. ikke mange år, før de hyggelige røde træhytter på strækningen Skanderborg-Skjern og de små murstenshuse på strækningen Vejle-Herning forsvinder. På de større stationer bliver der ganske vist bygget nye signalposter (f.eks. i Odense, Nyborg og Nykøbing F), men der vil nu gå nogle år, før disse bliver så "antikverede", at nogen gider ofre film på dem.

Derfor vil jeg sige til alle de fotografer, der på deres vej landet rundt fotograferer tog og stationer: "Glem ikke signalposterne! Og vent ikke til i sidste øjeblik." Da jeg sidste år, dagen efter ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg på Nykøbing F. station, ville tage et billede af den gamle bin-

dingsværks-signalpost, der efter stationens ombygning var kommet til at stå på perron 2, så var det for sent. Taget var allerede væk og væggene i øverste etage var halvvejs brudt ned, for at man kunne få centralapparatet ud, og dagen efter fremgik det nu kun af et hul i perronen, at der her havde været noget.

Jeg vil i nogle efterfølgende artikler forsøge at redde nogle af disse gamle signalposter, ledvogterhytter og andre særprægede bygninger fra glemselen.



En randbemærkning.

I vort blads spalter har det hidtil været lidt småt med "redaktions-nyheder", som jeg synes hører til i et blad, og som man da også finder næsten alle andre steder.

Derfor har jeg forsøgt - og hvis disse linier findes at læse i bladet, da også haft held til - at overtale den ansvarshavende redaktør til at ofre nogle få millimeter af vor kostbare spaltepads til disse linier.

Vi har lige siden bladets start med hvert nummer stadig forsøgt at forbedre kvaliteten - dels trykkeskæbnisk, hvilket "kun" er et pengespørgsmål, og dels ved at søge at gøre bladets indhold så varieret som muligt. Selv om vi på ingen måde selv er tilfredse med det hidtidige resultat, ja, undskyld mig, at jeg er så ubeskeden at nævne det, har vi hørt mange lovord om bladet - medens det "desværre" er noget småt med de kritiske bemærkninger. Det er vel ikke fordi man har fået det gamle ordsprog:

"Er du tilfreds, så sig det til andre,
er du utilfreds, så sig det til mig."
vendt på hovedet?

Never mind - min hensigt med disse bemærkninger er at bede alle om at agitere for en (helst stor) udvidelse af "læserskaren". Jo flere abonnenter (købere) vi får, jo bedre og større kan vi lave bladet - til gavn for vor fælles interesse, til fryd for vor kasserer og til inderlig glæde for ihvertfald

Ulf Holtrup.

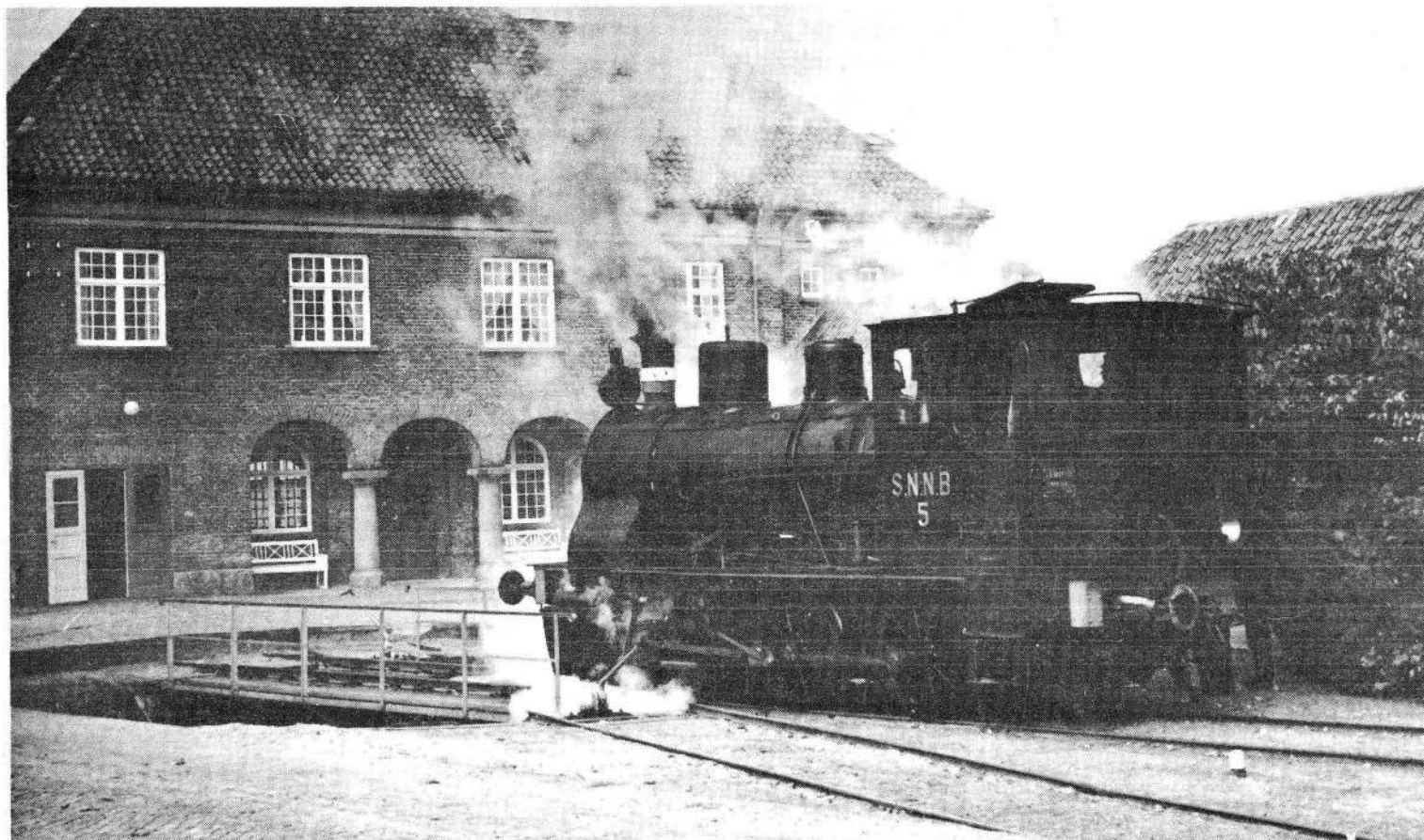
EFTERÅRSTUREN

I week-enden den 17./18. oktober afholdt Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab sin store efterårstur, der i år gik til roebanerne på Lolland og derefter en afskedstur på SNNB.

Turen udgik fra København lørdag morgen og turleder for denne dags arrangementer var Ejnar Mikkelsen. En del af deltagerne rejste ned til Nykøbing F. med tog 111, men størstparten kom med tog 103 (DR-motortog "Neptun", i hvis førerrum vi opnåede tilladelse til at opholde os på skift). Fra Nykøbing fortsattes til Sakskøbing med Lollandsbanens tog I 7 og efter at nye deltagere havde sluttet sig til selskabet, som nu foruden DMJK- og JS-medlemmer også omfattede medlemmer af DMJU og DJK,

begav alle sig mod sukkerfabrikken.

Ved meget stor imødekommenhed fra De danske Sukkerfabrikkers side havde man opnået tilladelse til at besøge sukkerfabrikken i Sakskøbing og til at komme ud og studere roebanetogene på nærmere hold. Det var med stor forventning, jeg var taget af sted og jeg må sige, at det blev en meget stor oplevelse. På sukkerfabrikken blev vi hjerteligt modtaget af driftsbestyreren, hr. Stampe-Sørensen og i fabrikkens mødeværelse blev vi budt velkommen ved et glas sherry og her gennemgik driftsbestyreren hele produktionens forløb, således at man havde et forhåndskendskab til fabrikken og derved bedre kunne følge hele arbejdsgangen. Dagens program blev her fastlagt til,



SNNB nr. 5, Stubbekøbing station, 18. oktober 1964

Foto Dancker

at man om formiddagen skulle følge roebanetogene i marken og om eftermiddagen følge selve produktionen inde i fabriksbygningerne.

Roebanetogene arbejder her i roekampagnens tid hele døgnet rundt for at føre roerne fra dyrkerne ind til fabrikken. Der er ca. 300 km jernbane bredt ud over hele Lolland, anlagt med en sporvidde på 700 mm. Der benyttes 17-18 damp- og motorlokomotiver og ca. 1500 boggievogne sat op i en meget effektiv køreplan, som bevirker, at de lange roetog med helt op til 30 vogne i een stamme, ankommer ganske regelmæssigt til Sakskøbing. Vi besøgte også maskindepotet og så, hvorledes damplokomotiverne blev gjort klar til eftermiddagens køreprogram, ligesom vi beså den kombinerede vejerbod og kontrolpost, hvor alle roevognene bliver vejjet ved ankomsten og hvorfra hele toggangen ledes ved hjælp af radiotelefoni mellem toglederen og lokomotiverne, som alle er forsynet med radio og antenne. Det var raske små damplokomotiver, hvoraf flere havde udvendig ramme og gangtøj. Vi var endog så heldige at få lejlighed til at køre med på lokomotiverne inde på fabriksområdet og adskillige af turens deltagerere fik sig en fornøjelig køretur. Det ene roetog efter det andet kom hjem til fabrikken, så der var rig lejlighed til både at filme og at fotografere denne særegne jernbanetrafik.

Desværre er det det næstsidste år, hvor denne form for roetransport bliver brugt her nede, hvilket mange ikke forstår, men efter at have studeret D.d.S.'s "Instruks for tog- og lokomotivførere" nærmere, forstår man bedre de problemer, der kan opstå i forholdet til landevejstrafikken. Man har nemlig med toget tilsyneladende ingen rettigheder - kun skyld!

Kl. ca. 13.00 stod sukkerfabrikken som vært for alle turdeltagerne ved en splendid frokost på "Hotel Sakskøbing", hvor man bl.a. fik serveret engelsk bœf - og hvilken bœf!

Under frokosten takkede turlederen, Ejnar Mikkelsen, sukkerfabrikkens ledelse for den storslåede modtagelse man havde fået og driftsbestyrer Stampe-Sørensen kvitterede for takken og fremkom tillige med en historisk redegørelse for sukkerroebanernes liv og de forhold, der nu har ført til, at de nedlæg-

ges.

Efter frokosten fortsatte man med at se på roetogene, der nu var tomme og som derfor var på vej ud i marken igen til læsning på sidesporene.

Kl. 16,00 samledes deltagerne ved fabrikkens indgang og selve rundturen på fabrikken begyndte. Deltagerne blev vist rundt af driftsbestyreren og flere af hans medarbejdere. Vi fulgte roerne fra de på de halvautomatiske tippeanlæg blev aflæst i rennerne, og på hele deres vej igennem fabrikken til det fuldt færdige produkt blev pakket i æsker som hugget sukker eller som stødt melis blev fyldt i den 38 m høje silo (fra hvis top der forresten var en dejlig udsigt over store dele af Lolland). De danske Sukkerfabrikker oparbejder hvert døgn i kampagnen 25.000 tons roer og aftager i en normal kampagne $1\frac{1}{2}$ å 2 mill. tons sukkerroer fra sine 20.000 roedyrkere. Den årlige sukkerproduktion andrager 200-250.000 tons sukker. Under kampagnen beskæftiger man omtrent 3.700 personer. Det vil føre for vidt her at beskrive alt, hvad vi så på denne store virksomhed, men jeg vil sammenfatte det og sige, at det var en meget interessant eftermiddag, og at der vist ikke var nogen af deltagerne, der egentlig havde forestillet sig det store arbejde, der ligger bag det færdige produkt: sukker. Som afslutning på besøget fik hver deltager overrakt en 500 grams pakke af sukkerfabrikens nyeste og fineste produkt "Form Krystal", i hvilken nøjagtig 231 stk. sukker af fineste form og kvalitet ligger ordnet i snorlige rækker, lag på lag. Vi gik så ud i den mørke oktoberaften og hørte i det fjerne som en sidste hilsen på en begivenhedsrig dag det karakteristiske fløjt fra et roebanelokomotiv.

Størstedelen af deltagerne overnattede i Nykøbing F. og søndag morgen var der besøg i Nykøbing F. stations nye kommandopost, der er lige så imponerende, som dem vi tidligere har besøgt i Odense, Nyborg etc., og hvis udviklede funktioner overtrafikkontrollør Larsen på forbilledlig klar vis demonstrerede for os.

Besøget i kommandoposten sluttede med ankomsten af tog lll fra København, med hvil-

ket flere nye deltagere arriverede for at slutte sig til turen, og efter at dagens turlleder, Ole Søndergaard, havde fået samlet os alle, tog vi med tog 603 til Stubbekøbing, hvortil vi ankom kl. 10.20. I Stubbekøbing så vi hele stationsområdet og banens forskellige materiel var kørt frem til fotografering. Ved lokomotivremisen og værkstederne blev vi modtaget af værkfører E. Hansen, der viste os rundt overalt og beredvilligt besvarede alle vore spørgsmål. Hvad der betog alle (og ikke mindst de kvindelige medlemmer), var den eventyrlige orden, akkuratessen og velholdtheden der herskede overalt.

Ved remisen var damploko nr. 5 imidlertid blevet gjort klar (af lokofører Mortensen og lokomotivfyrbøder Jacobsen), til at trække vort særtog, der var tillyst som arbejdstog nr. 1 ved særtogsanmeldelse nr. 5/1964. Nr. 5 er en O-C-O.T.2 h maskine, bygget i 1910 hos Maffei som fabr.nr. 3175, og flot pudset og istandgjort (som iøvrigt alt banens materiel) gav den et indtryk af fortættet kraft. Efter at have været på drejeskiven, kørte den til toget, der bestod af banens 2 personvogne MP 1 og MP 2 og af pakvogn G 69, alle 2-akslede. Så blev toget rangeret til perron for afgang og vi stod atter overfor et rigtigt damptog, sådan som mange af os bedst kan lide det. Kl. 11.30 blev der givet afgang og så begyndte igen en af disse dejlige "rigtige" jernbaneoplevelser, som jo efterhånden kun bliver muliggjort ved særtogsarrangementer. Vi holdt ved alle stationer og undervejs var der som sædvanlig gode fotostop på fri strækning med rigelig tid og god disciplin, så alle havde gode muligheder for at filme og fotografere. Vejret var fint og stemningen tilsvarende. Under turen var der mulighed for alle deltagerne til på skift at opholde sig på maskinen og både værkfører Hansen og lokopersonalet gjorde, hvad der var menneskeligt muligt for at imødekomme alle vore særlige ønsker.

Toget vakte jo overalt stor opmærksomhed og ikke mindre gjorde sikkert passagererne, når de under fotostoppene, tungt belæssede med apparater, indtog stillingerne, men vi er jo også scenevante.

Ved frokosttid nåede man Horbelev og

indtog derfor maden på "Horbelev Hotel". Under middagen udtrykte turllederen, Ole Søndergaard, overfor SNNBs direktør, F. Nabe-Nielsen, der deltog i turen, sin og deltagernes tak for det store arrangement, der absolut havde klappet fint. Direktøren udtalte til gengæld sin glæde over besøget af et så interesseret rejseselskab.

Efter dette pusterum steg man atter til togs og efter krydsning af tog 206 i Horbelev og tog 607 i Egebjerg, ankom arbejdstog 1 til Nykøbing F. kl. 15.00.

Efter et ganske kort ophold i Nykøbing afgik vi som arbejdstog 2 over Broen og kørte mod Nysted. Det var en interessant kørsel med ud- og indlåsning i Nagelsti sporskifte og en særlig oplevelse var det jo at køre på Nystedbanen, der som bekendt ikke mere er personførende. På denne strækning holdt vi også ved samtlige stationer og enkelte steder på fri bane.

Ved rejsens endestation, Nysted, kom maskinen atter på skiven, og den blev så "foderet af" med kul og vand, for derefter at være parat til hjemturen. Uden stop ilede vi nordpå med ankomst til Nykøbing kl. 17.25 og "vort tog" med trofaste og flittige nr. 5 fortsatte nu tilbage til Stubbekøbing som særtog 805, afg. Nykøbing kl. 17.30, efter at vi havde takket personalet for en dejlig dag.

Der kunne skrives meget mere om SNNB, men jeg vil nøjes med at henvise til SIGNALPOSTEN, 2. årgang, nr. 6. Måske kommer vi ikke mere til at køre med SNNB, den ophører jo desværre pr. 1/4 1966, og nedlæggelsen sker jo her, som alle andre steder, som følge af den mærkværdige indstilling, der i dette land er til den økonomiske fordeling mellem trafikmidlerne.

Til slut vil jeg gerne udtrykke deltagernes og min egen tak til ledelsen af De danske Sukkerfabriker for den helt enestående imødekommenhed, de udviste overfor os, ligesom jeg gerne vil takke direktør F. Nabe-Nielsen og alle funktionærerne ved SNNB for den minderige afskedstur, de gav os alle, og for den store tålmodighed de udviste hele dagen igennem.

Dancker.

Adams Hjørne

(Redaktionen ventede længe, spændt på om det ville lykkes os at få fortsættelsen af Pedersen og hans mareridt vristet ud af Adams hånd så betids, at den kunne bringes i dette nummer. Det lykkedes heldigvis, og nu kan De jo prøve at gætte, om historien endte som De forestillede Dem det.)

DET PEDERSEN'SKE MARERIDT
eller
"LILLE MAND - HVAD NU?".

Til orientering for nye læsere indledes fortsatte noveller gerne med et resumé over det hidtil skete, men da sådanne som oftest kun beviser, at alt, som er håndt tidligere i novellen, kan beskrives meget tydeligere i færre ord, vil jeg tillade mig at springe denne afsløring over, og med det samme overlade arenaen til vor ven, den "indskrænkede" hr. Pedersen:

Endnu en kende uvant med den mærkværdige situation eller tilstand jeg befandt mig i, fortsatte Pedersen, travede jeg videre ad Jernbanegade mod stationen. De vejarbejdere, som havde været beskæftiget ved anlægning af denne gade, kunne bestemt ikke tillade sig at prale med resultatet. "Benbrækkerstræde" havde været et bedre navn, for vejbelægningens overflade var af en sådan beskaffenhed, at jeg bestandig måtte tage mig i agt for faldgruber af den ene eller anden art. En halvanden meter bred og tilsyneladende bundløs revne var utvivlsomt blevet enden på eventyret, om jeg da var faldet i, men selvfølgelig er den slags udgravninger svære at overse i fuldt dagslys, hvilket i dette tilfælde skal forstås som lyset fra ikke een, men hele otte sole, der forresten udsendte et modbydeligt stikkende skær, at vende sig for at få solen i ryggen var aldeles umuligt.

Belært af erfaring gik jeg pænt uden om den nydelige stationsbygning og stod et øjeblik efter på perronen. Set herfra havde stationsområdet en ganske pæn udstrækning til begge sider. Diverse person- og godsvogne m.m. tilkendegav de fjernere liggende spors benyttelse, perronsporene var tomme, så jeg dristede mig til med øjet at sigte på langs ad dem. Særlig godt lå sporene nu ikke, men det kunne nu også have været meget værre; at der kunne køres på dem, og det endda meget hårdt, erfarede jeg snart. En rumlende tor-den, som hastigt nærmede sig, fik mig til hurtigt at træde nogle skridt tilbage og i næste øjeblik slingrede et godstog ind på stationen. Larmen fra diesellokomotivet var så enorm, at man nødvendigvis måtte holde sig for ørene. Farten må have været en ca. 150 km i timen, og så - bums - holdt det stille. Fra 150 km i timen og til fuldt stop på mindre end 25 ml - Mon ikke det overstiger selv de dristigste forventninger? Jeg spejdede ned langs stammen. Jo, alle hjul stod på sporet og ingen af vognene havde tilsyneladende taget skade af den brutale opbremsning. Jeg nåede lige at læse på en af vognene: "FORSIGTIG RANGERING" - så gik udkørselssignalet på kør, drivhjulene spillede som rasende for at få fodfæste, det lykkedes, og afsted fløj raketten.

Uden at spørge om forlov begav jeg mig, langs sporet, ud mod stationens remise. Undervejs måtte jeg krydse adskillige sidespor. Tredieskinnen, der overalt fulgte sporet som et grimt halvhøjt rækværk, tog jeg mig gevaldigt iagt for ikke at berøre, et nærmere bekendtskab med 20 volt jævnstrøm stod ikke opført på min ønskeseddel, for man ku' jo aldrig vide, hvilken effekt det kunne have på mig i min nuværende størrelse.

Den ene af remiseportene stod på klem, så jeg smuttede indenfor, dog blot for at konstatere, at her var for mørkt til at se noget rigtigt. Vage konturer antydede, at to af de seks spor var besat af henholdsvis en K- og en P-maskine, men mørket huede mig ilde, så jeg trak næsen til mig igen. På udtrækssporet, som førte ned langs remisen, stod en gammel svend af en O-maskine, og hvem kan i disse dampfattige tider stå for fri-

stelsen til endnu en gang at hilse på en af fortidens trofaste slidere, og hvem ved, måske endog få lejlighed til en lille køretur. Særlig køn var den nu ikke, malingen hang i tykke kager, drivhjulene kunne såmænd nok have været anvendt på en damptrølle, og gangtøjet bar tydeligt vidnesbyrd om, at disse ellers så ædle dele ikke havde meget indflydelse på, om maskinen nu skulle køre den ene eller den anden vej. Nuvel! Jeg besteg beslutsomt, omend med noget besvær, den fyrige gang, thi for at komme ind i førerhuset, måtte jeg kravle gennem vinduet i siden, men det er naturligvis også en måde at antyde over for eventuelle pilfingre, at man ikke er særlig velkommen. Indendørs var ikke megen plads at give væk af, motor og gearkasse stak rumpen godt bagud og svære elektriske kabler snoede sig her og der i en vild forvirring. Omskifteren, der stod i midterstilling, var monteret på indersiden af højre dør, mon der var strøm på sporet? Vi får se! Med nogle velrettede spark fik jeg omskifteren ud i stillingen "frem", et lydeligt klik antydede, at der var kontakt og med et voldsomt ryk, der slyngede mig vildt sprællende op mod bagvæggen, satte maskinen igang. Således, næsten fastnaglet, og med udsigt gennem førerhusvinduet til sporstopperen, der nærmest kom os flyvende i møde, havde jeg kun tanke for at få bæstet standset igen. Det var lettere sagt end gjort, forestil dig en vibrator anbragt på dækket af en støjende motorbåd i høj sø, så har du en forestilling om, hvordan jeg befandt mig. Med vidt skrævende ben og hænderne vildt famlende efter solide holdepunkter, kæmpede jeg mig frem til omskifteren. Jeg prøvede at rokke den med hænderne, håbløs opgave. Først da jeg havde anbragt mig i den rigtige stilling, fik jeg den sparket ud af indgreb.

Det var en noget forslået og slukøret lokomotivfører, der et øjeblik senere humpede tilbage til stationsbygningen, men desværre kun, endnu ikke berøvet sine eventyrlyster.

I spor I befandt sig nu og tilsyneladende klar til afgang et persontog bestående af litra E+DA+3 stk. AC+PB, jeg gik hen til maskinen og skottede op i førerhuset. Gik det

mon an? Der var god plads, selv om det indvendige var forsynet med det for betjening af maskinen nødvendige udstyr; det lavede nu ganske godt op i billedet, men jeg havde da også ofret mange timers arbejde på netop denne maskine. Ja, om det så var sæder til mandskabet, så fandtes også disse, stod det nu ikke bare der og ventede på, at jeg skulle tage plads? Sund fornuft og sømme baller skreg en fortvivlet advarsel mod slige eksperimenter, alt til ingen verdens nytte; ti vilde elefanter havde ikke kunnet holde mig tilbage, og hvad så, man ku' vel nå at springe af, inden det blev for sent.

Det blev for sent! Ikke nødvendigvis, for igangsætningen var så rolig og behersket, at jeg med lethed kunne nå at hoppe ned igen, men jeg måtte altså ha' det hele med. Maskinen slingrede fælt gennem skiftet, men så gik det ellers så nogenlunde blødt og behageligt igen. En svag rokken fra side til side tør vel siges at være forbilledligt, værre var det, når vi mødte en lunke eller en bule i sporet, det resulterede da også i, at jeg en enkelt gang gled ned fra sædet, men så var man jo advaret. Svagt duvende gled vi ind i en kurve, hastigheden var gradvis gået i vejret, der blev ligesom tættere mellem telefonpælene, nu rundede vi baneformandens villa, i baghaven, som grænser op til sporet, stod konen travlt beskæftiget med ophængningen af vasketøj. Forsøget på at få denne person til at ligne Kamma var ikke faldet særligt heldigt ud, undtagen måske lige det bistre udtryk i ansigtet. Jeg vinkede gemytligt ned til hende, hun fortrak ikke en mine, eller gjorde hun, kneb hun ikke det ene øje i, det var ikke let at se i farten, og nu var vi allerede langt forbi. Jeg lænede mig ud ad vinduet og spejdede frem ad sporet - hvad pokker var den af!! - forude grenede banen af, førte gennem et hul i muren, ud i haven, ned til hønsehuset og tilbage igen - sporskiftet var stillet til en tur i det grønne. Du store kinøjser, det måtte ende galt! Havebanen havde aldrig været nogen succes, ustandselig måtte der renses for nedfaldne grene og blade, sporet lå elendigt og slet ikke egnet for de store og stive maskiner. Ja, og så var der naboens modbydelige køter, der havde kostet

mig mange ærgrelser, når den gravede ben ned under banen. Strækningen var tænkt som en industribane, men første gang vi kørte æg hjem pr. bane, endte det hele i en stor æggecake på havegangen og forsøget var ikke siden blevet gentaget.

Vi skramlede gennem skiftet, i næste øjeblik slog mørket sammen om mig, det sparsomme lys fra frontlanterne lod kun ane, at der endnu var farbart spor forude. Maskinen var nu oppe på fuld hastighed, græs og småkviste piskede mod tag og sider, det dårlige spor og de momentvise afbrydelser af den elektriske kontakt, forårsagede en sådan "bølgegang", at jeg tydeligt fik fornemmelsen af en forestående ofring til havguderne. Med en skrigende hvinen slyngedes toget rundt i kurven, maskinen krængede voldsomt over, usynlige jættenøver masede af alle kræfter for at få os til at følge naturlovene, ret spor igen, et sandt mirakel, at vi var sluppet igennem svinget ved Kaglerup. Jeg stirrede ansættende ud i mørket, en hvid rund tingest lå midt i sporet, med et knasende brag borede bufferne sig ind i skallen på et hønseæg, hvide og blomme boblede ud til alle sider, og langs kedlen, ind i førerhuset, en slimet klat ramte mig med et sjask lige midt i synet, drivhjulene spillede i det fedtede føre, så fik de fodfæste igen, fremad for vi videre i mørket.

Det bumpede fælt under fødderne på mig, efterløberen måtte være i gulvet, faren for en afsporing var absolut overhængende, så jeg besluttede at kravle over vogntagene til sidste vogn. Jeg nåede så langt som til taget på DA-eren, da et eller andet greb mig i kraven og løftede mig op i luften. En rosentorn havde boret sig ind i min jakke og nu hang jeg der og sprællede, medens toget raslede videre under mig. Da knækkede grenen og jeg havnede på maven i den åbne godsvogn, hvor jeg lå og sundede mig et øjeblik, da et lyshav blandede mig totalt. Vi var tilbage i kælderlokalet. Her et sted måtte springet gøres, jeg måtte ud af denne raslende ligkiste, koste, hvad det koste ville, men hvor?

Baneformandens græsplæne var et dejligt tykt stykke skumgummi, ideelt til formålet, men der måtte handles hurtigt, vi var allere-

de på vej gennem stationen. Jeg kom op over vognsiden og ned at stå på trinbrættet, nu gled perronen forbi, nu over sporskiftet ind i kurven, der kom baneformandens hus tilsyne, jeg bukkede sammen i knæene og sprang. Plænen var blødere end ventet, jeg sank dybt ned i den, så svuppede den mig op igen og i et elegant flyvespring svævede jeg ind på tørrepladsen, hvor baneformandens kone modtog mig med fremstrakte knyttede næver. - K.O. i første omgang!

Da jeg for anden gang den aften kom til mig selv igen, lå jeg atter lænet ind over bordet med urnøglen i hånden, i baggrunden hørte jeg Kamma udbryde: "Skete der noget min egen? Du snublede vist!".

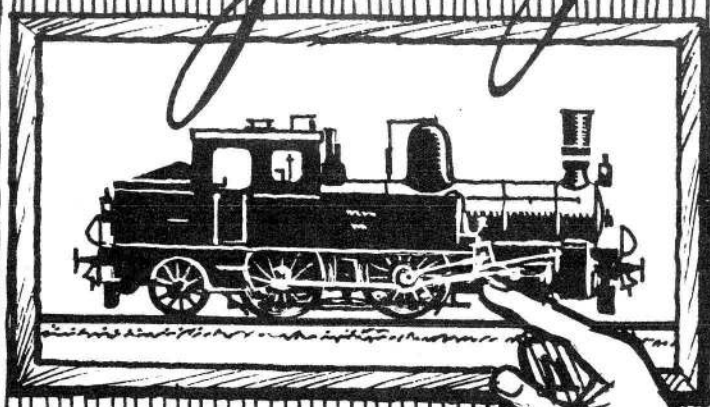
Her sluttede Pedersen sin beretning og jeg udbrød: "Jamen kære ven, det er jo helt fantastisk". "Ja, er det ikke", svarede han, løftede på solbrillerne og afslørede de mest vidunderlige blå øjne jeg nogensinde har set.

Tiden lager alle sår, og så småning om er Pedersens interesse for jernbanerne nu atter tilbage i de gamle normer. Hans humør og ildhu er måske ikke helt det samme som tidligere, men det kommer nok. Kamma, hans kone, er derimod glad og smilende som ingensinde før - forresten bliver hun aldrig mere opfordret som deltager i modelbanekørsel - kan man nu forstå det?!

Den 8/2 1965 fylder Göteborg Modeljärnvägsselskap 20 år, en begivenhed der blandt andet fejres ved, at GMJS har udskrevet en "Modellbyggareävling för Nordens modelljärnvägsentusiaster". Denne svenske tävling kommer os meget tilpas, for som omtalt på mødet den 7/10 vil vi i vinterhalvåret udvide vore byggemøder på Nørrebro til også at omfatte bygning af rullende materiel. Samtidig stræber man efter i klublokalet at etablere et mindre lager af tegninger, hel- og halvfabrikata, løse dele, maling o.s.v., således at forstå, at du møder op med den fornødne interesse og værktøj, så sørger klubben for resten, incl. uddannede instruktører.

Der er ikke længe til februar måned, men dog rigelig tid til bygning af en mindre vogn. Vel mødt på Nørrebro.

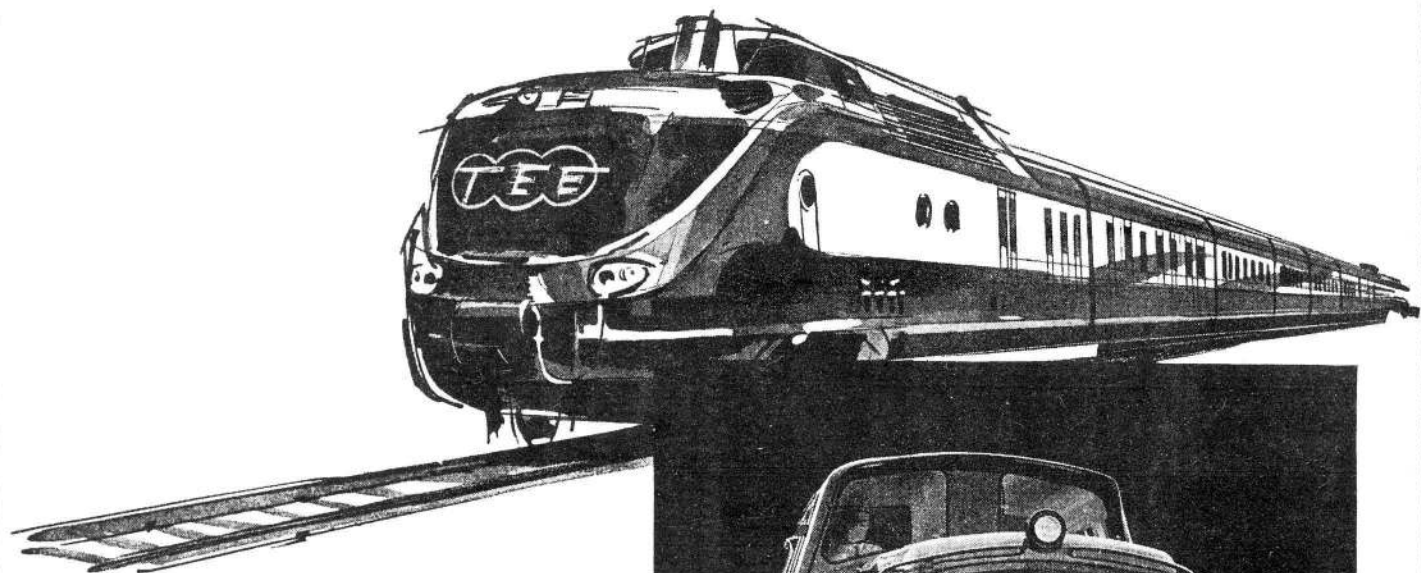
ET FESTLIGT,
DAGLIGT GENSYN MED
de "go'e gamle..."



ENHVER VIRKELIG LOKO-
VEN
VIL FRYDE SIG OVER
AT KUNNE UDSMYKKE SIT HJEM
MED DISSE PÅ EEN GANG DEKORATIVE
OG NØJAGTIGE
HÅNDKOLOREREDE TEGNINGER
AF HENHOLDSVIS LITRA **K, O** OG **P**

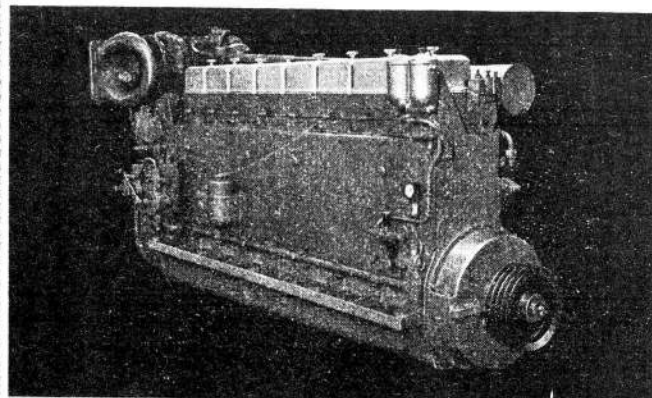
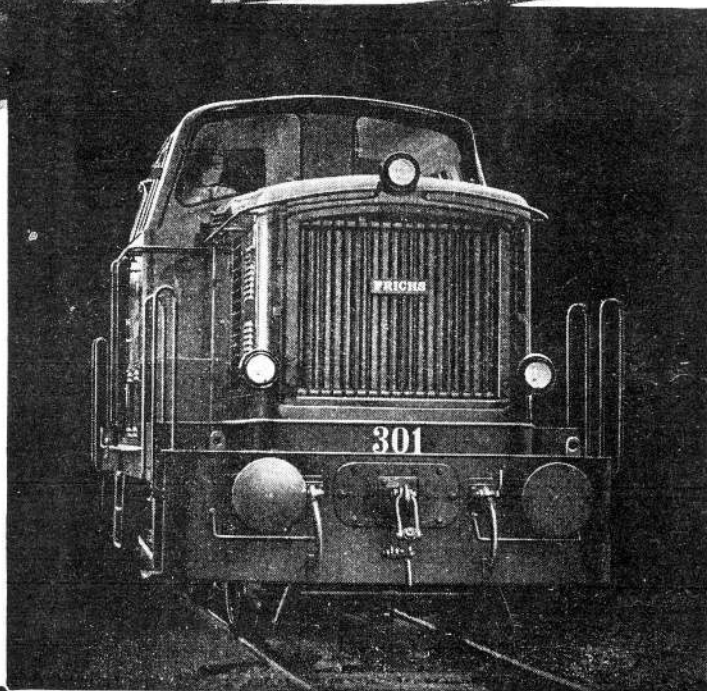
TEGNINGERNE, DER MÅLER CA.
25 x 40 (50, 60) cm,
KOSTER PR. STYK
16.- Kr. + PORTO
OG SENDES PR. EFTERKRAV





M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (0154) 2062

Program-tillæg

til

2. årgang - nummer 7.

Indhold: "Ekskursion" hos Haase.	XIII
Julemøde	XIII
SMJK	XIV
OMJK	XIV
Udrangeringer	XIV

Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub.Tirsdag den 24. november kl. 20.00

er vi inviteret til en "ekskursion i jernbanelitteraturen" i P. Haase & Sønns Internationale Boghandel, Løvstræde 8, København K. De, der tidligere har besøgt denne boglade, vil vide, at den er et mekka for den, der interesserer sig for inden- og udenlandsk jernbanelitteratur, og nu er der endelig en mulighed for i ro og mag at studere de enkelte bøger, sammenligne dem og danne sig et skøn over udbudet inden for ens specielle interesseområde. Der vil også blive demonstreret jernbanelydoptagelser og serveret en lille forfriskning, så vi tror, vi kan se hen til en spændende og udbytterig aften.

Tirsdag den 8. december kl. 19.30

Det traditionelle julemøde afholdes i Cirkelordenens lokaler, Falkoneralle 96.

Medlemmer, der har "stof" til mødet (foredrag, film og lysbilleder) bedes snarest anmelde det til et af bestyrelsens medlemmer. Vi skulle gerne i år have en lang række afvekslende indslag til mødet og prøv nu hjemme at finde netop det eller de billeder, som man mener er allerbedst, eller hvortil der knytter sig en særlig historie eller oplevelse.

Slagelse Model-Jernbane Klub

Søndag den 13. december kl. 9.30

Kørsel på modelbaneanlægget for medlemmer med venner og bekendte. Der er tradition for, at vi umiddelbart før jul holder en køredag, for at jernbaneinteresserede ungdom i alle aldre kan forkorte ventetiden og skærpe interessen inden jul.

Bestyrelsen.

Odense Model Jernbane Klub

Som tidligere meddelt fejrer Odense Model-Jernbane Klub 15 års jubilæum i dagene 22. og 23. november. Søndag den 22. er der besigtigelse på Odense station, demonstration af det store modelanlæg og festmiddag, medens man mandag den 23. november holder generalforsamling.

UDRANGERINGER

I september måned har man under centralværkstedet i Århus værkstedsområde udrangeret følgende damplokomotiver:

HS II	nr.	384, 398.
F III	-	431.
F II	-	439, 447, 449, 451, 454, 691.
K II	-	511
D II	-	893
D IV	-	812, 847, 865.
R I	-	952.

Der er herefter 106 damplokomotiver tilbage under værkstedsområde Århus og 92 under værkstedsområde København, ialt 198.

Endelig har man i 2. distrikt udrangeret CQM 3568 og EH 6772 og 6776.

F 466, bygget 1909 hos Borsig som byggenummer 6915 er af statsbanerne solgt den 18. august 1964 til Amagerbanen som nr. 8.