

NÄSTVED-PRÄSTO-MERN

Banen



1900-1950

Med

Præstø-Næstved Banen

gennem 50 Aar



Næstved
A-S Næstved Tidendes Bogtrykkeri
1950

Næstved-Præstø-Mern Banen
fejrer 20. Marts 1950
50-Aarsdagen for
Præstø-Næstved Banens Start

Jubilæumsskriftet er
med Bistand af Redaktør H. P. Olsen
udarbejdet af
Journalist Otto Elbo

*D*en røde Signallygte blinker for Stop,
hvor Bivejen skæres af blankslidte Skinner.
Afventende standser han Høstvognen op.
Sekunderne lister sig frem og forsvinder.
Der lyder en Gungren af staalsatte Hjul,
Sirenernes Varslen Soldisen bryder,
og frem bag en Tjørnehæks blomstrende Skjul
med Fuglenes Fart en Skinnebus skyder.
Det tordner, — det lyner af Solglimt i Ruder,
og Bussen farer ham hastigt forbi.
I Kurven hist henne en Smule den luder,
og saa er den borte — og Tøjlen gi's fri.

*Et Glimt fra Teknikens Eventyrland,
Produkt af Menneskers Kløgt og Forstand.*

SIDDER man en Dag i 1950 mageligt tilbagelænet i Skinnebussens behagelige Hynder ved en god Vinduesplads og jager gennem det skønne Landskab, der danner Rammen om Staalvejen Næstved—Præstø—Mern, fanger man uvilkaarligt den Tanke: Hvordan gik det egentlig til, at den gamle Post-Deligençe i Løbet af 50 Aar blev til et Vidunder af teknisk Snille, der ofte med over 100 Mennesker ombord, farer gennem Landskabet Vinter og Sommer forspændt 160 Hestekræfter iklædt en 8-cyl. Scania-Vabis Motors olieglinsende Skikkelse? Hvordan begyndte det, og hvorledes udviklede det sig?

Det er disse Spørgsmaal, man skal søge at besvare i dette Præstø—Næstvedbanens 50-Aars Jubilæumsskrift.

Blader man i de gamle Skrifter, finder man i „Præstø By- og Amtstidende“ for 1. Juli 1875

et Opraab,

der indledes med følgende højtidelige Erklæring:

„I levende Erkendelse af Jernbanernes store og gavnlige Indflydelse paa Folkets intellektuelle og materielle Fremgang i Almindelighed og overbeviste om, at en yderligere Udvikling af Jernbaneforbindelserne i vor Egn vil som overalt, hvor Jernbaner er anlagte, fremkalde større Produktion og Virksomhed og derved forøge Jernbanens og Ejendommenes Værdi, have Delegerede fra Kommuner i det sydøstlige Sjælland og paa Møn, Aamtsraadsmedlemmer, Godsejere og andre Mænd, som interesserer sig for Sagen, paa et Møde i Allerslev Kro den 29. Oktober forrige Aar udnævnt undertegnede Komite til at virke for Anlægget af en Bane gennem den østlige Del af Præstø Amt til Kallehave“.

Dette var Indledningen

til en meget lang Redegørelse, der slutter med at indbyde til offentligt Møde — 25 Aar før det første Tog rullede ud fra Præstø Station.

Et langt og besværligt Forberedelsesarbejde foregik i disse 25 Aar, og den første Plan undergik flere Ændringer, før Baneplanerne i Aar 1900 var realiserede. Tanken „døde“ og blev genoplivet et Par Gange. En af de ivrigste Forkæmpere og Talsmænd for en Bane paa disse Egne var en Broder til den kendte politiske Fører, Christen Berg, — Ingeniør P. V. Berg.

Det Bergske Projekt

omfattede en Bane fra Fakse over Præstø og Mern til Kallehave med Dampfærge over Ulfsum til Koster, herfra videre til Stege, syd om Noret over Rødkilde, Bidsinge, Svendsmark, Østmøn til Klintholm Havn og Store Klint.

Fra Mern skulde i Forbindelse med Fakse—Møns-Banen anlægges en Bane i sydvestlig Retning til Vordingborg og Masnedssund.

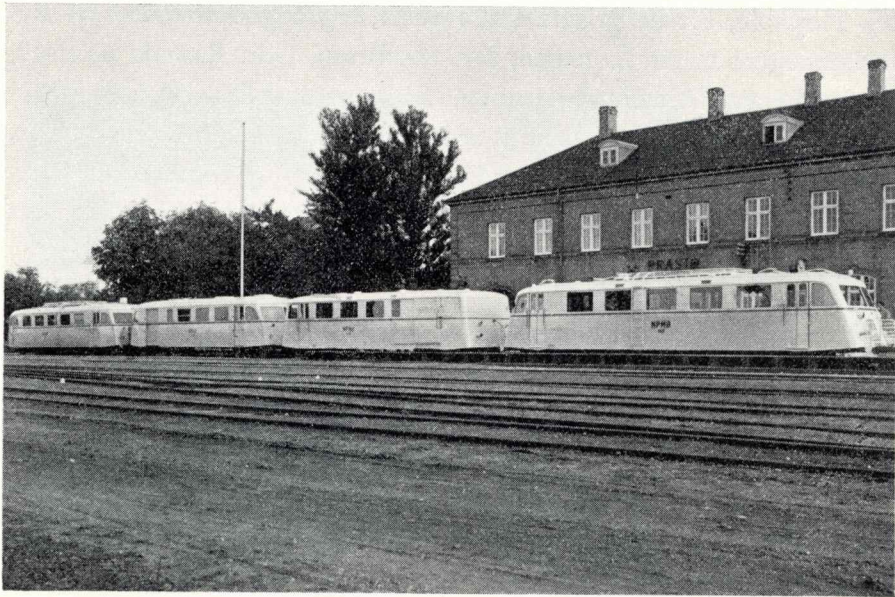
Det Bergske Projekt var tiltalende, men det var for stort og kostbart, og den Sten, man ikke har Evne til at løfte, nødsages man til at lade ligge.

Saaledes ogsaa her.

Den egentlige Plan om

en Bane fra Præstø til Næstved

dukkede frem i 1896, da Kalvehavebanens Udstikning var foretaget. I Præstø Byraads Februarmøde 1896 forelaa en Opfordring til Raadet til at indkalde Borgerne for med dem at drøfte Jernbanesagen, og dette Møde blev holdt paa Hotel „Frederiksminde“, hvor 146 interesserede mødte frem. Her blev det vedtaget at arbejde for Koncession paa en Bane Præstø—Næstved, og der holdtes paa denne Basis en Række Møder i Oplandet. Det blev overdraget Ingeniør Valdemar Hvidt, der anlagde Kalvehave—Masnedssund Banen, at udarbejde et Projekt, og i Juni var Ingeniør Hvidt færdig med sin Plan. Der holdtes Møder herom i alle interesserede Kommuner, og det lykkedes paa denne Maade at rejse den fornødne Garantikapital, et Beløb paa 444,200 Kr.



Skinnebusserne ved Præstø Station

Bevillingen og Bevillingshaverne.

Den 4. Juni 1897 blev Bevillingen givet til Præstø—Næstved Banen, og Bevillingshaverne var: Borgmester H. Bech-Petersen, Præstø, Gdr. O. Bendtsen, Brandelev, Apoteker Aarsleff, Præstø, Gdr. Hans Johansen, Ambæk, Fabrikant H. Hermansen, Næstved, og Sognefoged P. Christensen, Bæk.

Man overdrog Ingeniør Valdemar Hvidt Anlægget af Banen, og 20. Juli samme Aar begyndte Udstikningen. Man havde da foruden de 444.200 Kr., som Banens Opland garanterede, en Statsgaranti paa samme Beløb, saaledes at de nødvendige Midler, 888.400 Kr., var tilvejebragt.

Banens første Repræsentantskab kom til at bestaa af Kontorchef Nordlien, Indenrigsministeriet, Kontorchef P. J. C. Hansen, Finansministeriet, Stiftamtmand, Kammerherre Tillisch, Præstø Amt, Sagfører Fester, Næstved, Apoteker A. Aarsleff, Præstø Byraad, Forstander Dam, Brøde-

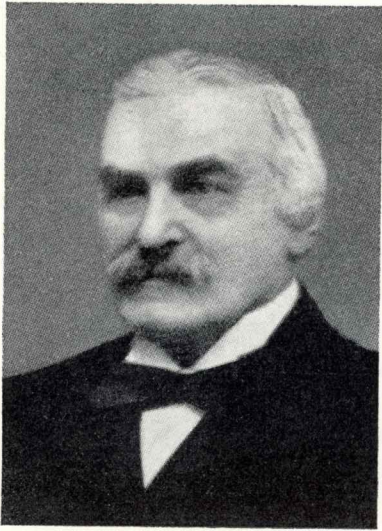
rup Højskole, for de private Bidragydere, og Sognekommunernes Repræsentanter: Lærer L. Jensen, Nr. Smidstrup, Gdr. Rasmus Petersen, Ø. Smidstrup, Gdr. P. Christensen, Bæk, og Inspektør Hansen, Oremandsgaard. Direktionen kom til at bestaa af Borgmester Bech-Petersen, Præstø, (Formand), Gdr. O. Bendtsen, Brandelev, og Fabrikant H. Hermansen, Næstved. Som Repræsentantskabets Formand valgtes Stiftamtmand, Kammerherre Tillisch.

Andre fuldførte, hvad Ingeniør Hvidt begyndte.

Det blev ikke Ingeniør Valdemar Hvidt forundt at fuldføre det Værk, han havde begyndt, og i hvis Forberedelser han var Sjælen. Den 13. September 1897 blev han paakørt og dræbt af et Tog paa Kalvehavebanen. Hans Død blev dybt beklaget, da det fra alle Sider erkendtes, at Ingeniør Hvidt havde været Bevillingshaverne en dygtig og trofast Hjælper under Forarbejderne og en kyndig Leder af Planernes Realisation. Hans Projekt indsendtes i September samme Aar, og den 21. Oktober kom Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen til Egnen for at besigtige Baneterrænet, hvilket skete under stor Interesse fra Befolkningens Side. Kommissionen godkendte den 15. Januar 1898 det endelige Projekt, og med Ingeniør H. Hammerich som ledende Ingeniør arbejdedes der støt paa Banens Anlæg, saaledes at Banen i 1899 var meget nær sin Fuldendelse. Man forudsaa paa dette Tidspunkt, at Banen kunde aabnes samme Efteraar, men saa indtraf den store Lockout 1. Maj, og denne sinkede Opførelsen af Banens Bygninger saa meget, at den egentlige Indvielse først kunde finde Sted 20. Marts 1900.

Da Ingeniør Hvidt projekterede Banen, gjaldt det om at holde Udgifterne nede paa et Niveau, som ikke økonomisk virkede afskrækkende, og derfor havde han i Overslaget regnet med det billigste Skinnemateriel, de mindst mulige Stationsanlæg og saa lidt Materiel som overhovedet muligt. Bevillingen indeholdt imidlertid en Passus om, at skulde Baneanlægget overskride Overslaget, var de bidragydende Kommuner pligtige til procentvis at forøge deres Tilskud.

Præstø Banens første Direktion (Bestyrelse)



Borgmester Bech Petersen, Præstø (Formand)



Fabrikant H. Hermansen, Næstved



Gdr. Ole Bendtsen, Brandelev

Ingeniør Hammerich fik udvirket, at man gik ind for at anvende kraftigere Skinner, Udvidelse af Stationsbygningen i Præstø, saaledes at der ogsaa blev Plads til Postkontor og Postmesterbolig, samt at indkøbe bedre og fyldigere Materiel. Dette viste sig med Aarene at være en god Politik, men det fordyrede naturligvis Anlægget noget, og en anden medvirkende Omstændighed til Overskridelserne var, at Baneanlægget, der var projekteret i 1896, udførtes under de stigende Konjunkturer i 1897 og 1898.

Den 19. Marts 1900 holdtes konstituerende Generalforsamling, paa hvilken det tidligere nævnte Repræsentantskab og Direktionen blev valgt. Allerede Aaret før havde man udpeget Banens Driftsbestyrer, Ingeniør cand. polyt. Johs. Friis, der havde gjort sig fordelagtigt bemærket under Banens Anlæg, som han havde haft Kontrollen med.

Det var galt med Malingen.

Den egentlige og officielle Aabning af Banen fandt Sted 20. Marts 1900, men allerede den 9. Marts havde man indbudt Landsdelens Presse til en Prøvetur, og det er ganske interessant at læse Bladens Skildring af Stationsbygningerne, Banestrækningen og Vognmateriellet. Pressens Repræsentanter var i det store og hele særdeles anerkendende i deres Udtalelser, men man undlod ikke at gøre opmærksom paa, at Passagervognenes Ydre lod noget tilbage at ønske.

Aarsagen hertil var, at Scandias Malerværksted havde haft Uheld med Sæmmensætningen af Malingen, og Resultatet var blevet, at Malingen skallede af overalt. Imidlertid kunde Kritikerne berolige Befolkningen med, at Scandia snarest muligt vilde afskrabe al Malingen og male Vognene op paany, saaledes at disses Udseende vilde blive som „flunkende nye Vognes Udseende skal være“.

Og det skete.

Banen startede iøvrigt med tre Lokomotiver fra det belgiske Firma John. Cockerill, der leverede Lokomotiverne med Reservedele for 77,500 Kr., syv Personvogne leveret af Scandia i Randers for 44.530 Kr. og ni Godsvogne fra „Vulcan“ i Maribo leveret for 23.300 Kr. — Ja, det var andre Priser dengang!

Tirsdag Morgen den 20. Marts Aar 1900 dampede saa det første officielle Tog ud fra Præstø Station mod Næstved. Vejret var mindre godt, men der var dog mødt en Del Præstøborgere op, dels for at se paa, og dels for at deltage i denne første Jernbanerejse i Historien med Præstø som Udgangspunkt. Flagene var hejst i Byen og paa Skibe i Havnen, og om Aftenen fejredes Begivenheden ved en Middag paa Hotel „Danmark“ i Præstø, hvor der blev holdt en Række Taler. Der var 95 Deltagere i Festmaaltidet.

En Kurre paa Traaden.

En Deltager i Festen, en af Præstø Bys velagtede Borgere, daværende Urmager Fritz Ridiger, havde følt sine lokalpatriotiske Følelser krænket ved, at et Hovedstadsblad, der for 40 Aar siden har ophørt at bestaa, „Dannebrog“ hed det, havde betegnet den nye Bane som „Næstved—Præstø-Banen“. Det oprindelige Navn var „Præstø—Næstved-Banen“, og dette Navn forlangte Urmager Ridiger skulde respekteres. Faktorenes Orden er ligegyldig i Matematikken; det er den ikke i Præstø, og derfor Honnør for Banens rette Navn.

Denne Honnør kom pr. omgaaende i Form af Hør og Bravo, og dermed var denne Kurre ude af Verden.

13 Aar senere, efter at Præstø—Mern-Banen var anlagt, blev en Navneforandring nødvendig, uden at der gik Skaar i det gode Forhold mellem de to Nabobyer.

Og saa rullede da Præstø-Banens Tog dagligt frem og tilbage mellem Præstø og Næstved med Personer, Brændsel, Korn, Husdyr, Skoveffekter, Støbegods, Levnedsmidler, Maskiner og iøvrigt alt, hvad en Bane nu har at transportere til og fra en Landsdel.

Da Mern-Banen kom.

Banen gik godt, og det gik støt fremad baade hvad Persontrafik og Godstrafik angik. Det varede ikke mange Aar efter Starten, før man begyndte at sysle med Tanken om en Forlængelse af Banen til Mern, og Lørdag d. 15. November 1913 holdtes atter Indvielsesfest i Præstø, denne Gang paa „Frederiksminde“, efter at man om Eftermiddagen højtideligt havde indviet den nye Banestrækning Præstø—Mern.

Trangen til en Bane paa denne Strækning havde længe været aabenbar, men det blev Sukkerfabrikerne og Mern Saftstation, der kom til at give Stødet til Forlængelsen en halv Snes Aar efter, at Saftstationen var rejst.

Banen fik Løfte om et Tilskud til Anlægskapitalen paa 100.000 Kr., saafremt der i Omraadet tegnedes 500 Tdr. Land Sukkerroeareal, og dette Ønske blev opfyldt. Transporten af Sukkerroer fra Producent til Saftstation og af Sukkerroeaffald fra Saftstation til Producent blev derefter overtaget af Banen. Det kom til at betyde meget for Banens Økonomi.

Den officielle Indvielse foregik med Præstø-Banens Direktion, Repræsentantskab og en Række indbudte Gæster — ialt 60 — som Passagerer paa en Prøvekørsel, der var Prøvekørsel i Ordets egentligste Forstand.

Da Nødbremsen blev prøvet.

I sin Egenskab af Folketingsmand havde Gdr. Rasmus Nielsen, Brøderup, ydet sit værdifulde Bidrag til de ti Kilometers Forlængelse fra Præstø til Mern. Dessaarsag var Rasmus Nielsen blandt de særligt indbudte Gæster ved Banens Indvielse og Prøvekørslen.

Paa Rejsen til Mern henvendte Medlem af Banens Repræsentantskab, Smedemester N. J. Christiansen, Staunstrup, sig til sin gode Ven, Rasmus Nielsen, Brøderup, med Spørgsmaalet:

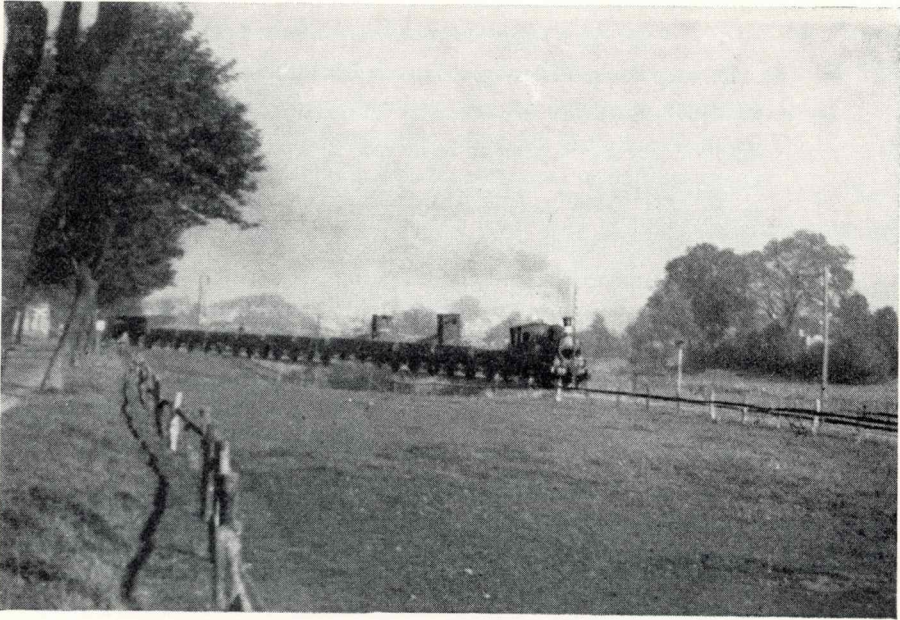
— Er Bremsen i Orden paa den ny Vogn?

— Du kan jo prøve, lød Svaret.

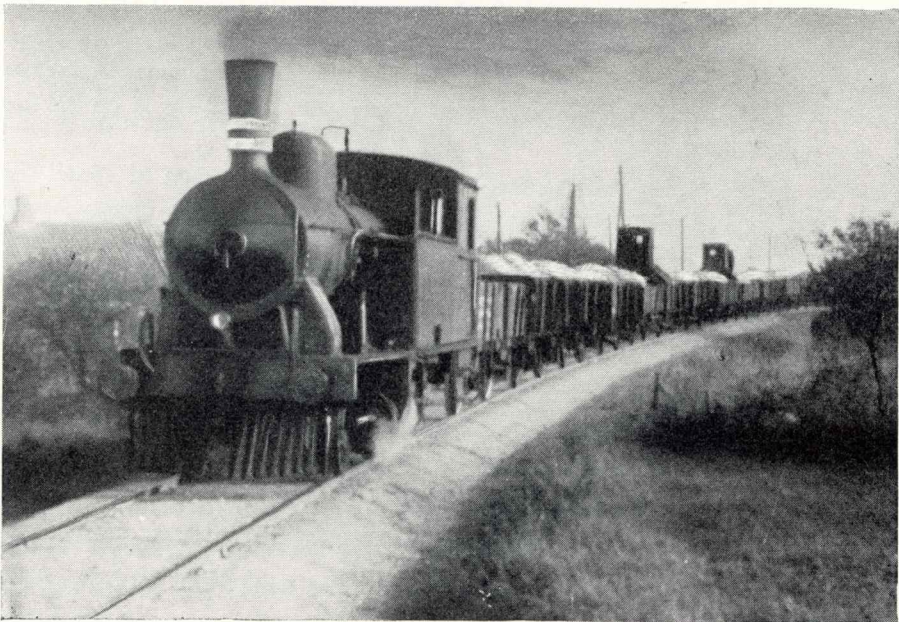
Dette Tilbud fra en af det nye Foretagendes Ophavsmænd tog Christiansen omgaaende imod, og i næste Øjeblik standsede Toget med et Ryk et Sted ude paa Ammendrup Mark.

Og Christiansen havde opnaaet, hvad han ønskede. Bremsen var i fineste Orden. Det var konstateret paa Stedet, og da det var sket, kørte Toget videre.

Banen hed efter Forlængelsen af praktiske Grunde Næstved—Præstø—Mern Banen, saaledes som den hedder den Dag i Dag, og Længden af Banen blev 32,5 km. Det nye Navn var der ingen, der protesterede imod.



Roetog paa Vej til Mern med Roer



Roetog paa Vej nordpaa med Affald

25-Aars Jubilæet og Økonomien.

Da man d. 20. Marts 1925 fejrede Præstø-Næstved-Banens 25 Aars Jubilæum, havde Banen haft en Række gode Aar. I Aarene efter den første Verdenskrig begyndte Stillingen imidlertid at blive usikker. Ogsaa for Banen. Den gode Økonomi, som Banen havde hævdet i den første Snes Aar af det nye Aarhundrede, kneb det med at opretholde, og da Banen skulde fejre sit første Jubilæum med en Middag paa Hotel „Danmark“, blev man enige om, bl. a. ogsaa for at vise det gode Eksempel, at de Medlemmer af Repræsentantskabet og Bestyrelsen, samt de af Banens Funktionærer, der ønskede at deltage i Middagen, hver betalte sin Kuvert, og saaledes blev det.

Da man nogle Maaneder senere i Juli holdt Generalforsamling paa Præstø Raadhus og spiste Frokost paa Hotel „Frederiksminde“, var det altsammen paa medbragt Mad.

— Selvforsyning er Tidens Løsen, sagde Repræsentantskabets Formand, Baron Otto Reedtz Thott, Gaunø, da han pakkede sin Frokost ud af en lille Spaankurv, i Bunden af hvilken der ogsaa laa en halv Bajer medbragt fra Gaunø.

Saadan tog man mod de indtrædende sløje økonomiske Tider den Gang. Men det var kun en Begyndelse. I de følgende 12—13 Aar maatte de interesserede Kommuner, Amtskommunen, de to Købstadskommuner og alle de interesserede Landkommuner Aar efter Aar, ikke i alle Tilfælde med Glæde, yde Tilskud for at opretholde Banen.

Bestyrelsen gav i en Aarrække Afkald paa sin Løn til Fordel for den slunkne Banekasse. Det var alt ialt 1000 Kr., som Lønnen havde været fra første Begyndelse, og som den er i Dag, 250 Kr. pr. Bestyrelsesmedlem. Det fyldte ikke meget i Kassen, men hørte til de gode Eksempler paa den Tid.

Der meldte sig andre Vanskeligheder,

men man tog dem i den Rækkefølge, hvori de kom, og de blev overvundne. Personer skiftede — ikke hyppigt, men det hændte, at nogen faldt fra — og nye Mænd indtog deres Pladser.

Næstved—Præstø—Mern Banen fulgte med Tiden, og den var da ogsaa blandt de første, hvis Bestyrelse begyndte at tænke paa Motorisering.

En saadan blev aktuel faa Aar efter 25-Aars Jubilæet. I 1928 fik Banen den 4. Januar fra Vognfabriken Scandia i Randers leveret et 230 HK dieselelektrisk Motorlokomotiv med Motor fra A/S Frichs i Aarhus. Der var i god Tid oprettet et Fond med Motorisering og Modernisering for Øje. Allerede i 1927 havde man prøvekørt et Motorlokomotiv fra Nakskov Skibsværft; Kørslen med dette faldt dog ikke tilfredsstillende ud, og Motorlokomotivet maatte Fabriken tage tilbage.

Det nye Diesellokomotiv var driftssikkert og blev meget stærkt benyttet. Dets økonomiske Fordele viste sig hurtigt i Driftsregnskaberne. Banens Ledelse blev klar over, at man maatte videre ad Motoriseringens Vej ogsaa af økonomiske Grunde.

Saa kom Loven om Modernisering.

Den 14. Marts 1931 kom Loven om Statshjælp til Modernisering af Privatbanerne, og i Henhold til denne Lov fik Næstved—Præstø—Mern Banen et Moderniseringslaan paa 105.000 Kr. Dette Beløb blev anvendt til Anskaffelse af en 145 HK Benzinmotorvogn leveret fra De forenede Automobilfabriker i Odense samt til Modernisering af Banens Personvognsmateriel. Benzinmotorvognen blev leveret den 27. Februar 1932, og Toggangen udvidedes samtidig med eet Tog i hver Retning paa Hverdage samt tre Tog i hver Retning Søn- og Helligdage.

Der skiftes Driftsbestyrer.

I 1932 trak Driftsbestyrer Johs. Friis sig tilbage fra Driftsbestyrerstillingen, som han havde beklædt gennem 32 Aar. Han tog sin Afsked, da han fyldte 65 Aar, og efterfulgtes af Driftsbestyrer, cand. polyt. J. Utkov, der tillige var Driftsbestyrer for Kalvehavebanen, og som altsaa nu blev Driftsbestyrer for begge Baner.

Driftsbestyrer J. Utkov kom til i en Nedgangsperiode; han havde først og midt i 30'erne — Banens sværeste Aar — store Vanskeligheder at kæmpe med. Ikke mindst var det Personbefordringen, der svigtede, hvad der antageligt skyldtes forøget Anskaffelse af Privatbiler blandt Befolkningen.



Driftsbestyrer Friis



Driftsbestyrer J. Utkov

Saa kom i 1939 Krigen, og i Krigsperioden blev det for en stedse større Del af Befolkningen klart, at Næstved—Præstø—Mern Banen havde sin Opgave. Underskudet blev ændret til Overskud, men samtidig fik man Krigstidens Vanskeligheder at kæmpe med, og dertil kom, at man maatte skride til nye Udvidelser.

I Aaret 1943 anskaffedes baade en 3-akslet Benzinmotorvogn og en 2-akslet Benzinmotorvogn, hvilke dog paa Grund af Benzinvanskelighederne som Følge af Krigstilstanden snart maatte paamonteres Gasgeneratorer.

I August samme Aar tog Driftsbestyrer Utkov sin Afsked og kom som Driftsbestyrer til Skagensbanen. 1. Januar indtraadte saa som Driftsbestyrer — eller Direktør, som det nu hedder — ved Næstved—Præstø—Mern Banen og Kalvehavebanen Civilingeniør, Baron F. Wedell-Weddellsborg, der kom fra Sydfynske Jernbaner, hvis tekniske Afdelings Chef han havde været og var indtil da.

Skinnebussernes straalende Indtog.

Persontrafikken steg stærkt i 40'erne, og da man i Efteraaret 1944 afhændede den 3-akslede Motorvogn, fordi denne ikke var særlig egnet for Strækningen, hvis Stigninger voldte den Besvær, manglede man Materiel. Motorvognen solgtes forøvrigt meget fordelagtigt for 89.000 Kr.

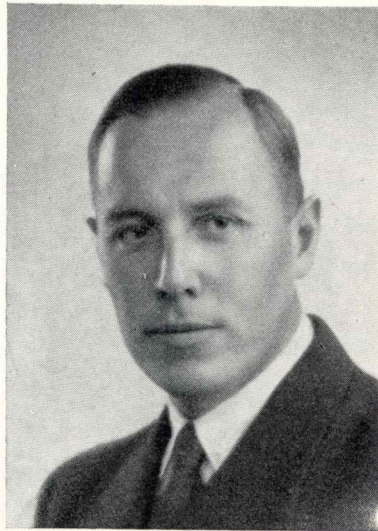
Direktør Wedell-Wedellsborg havde allerede før Krigen studeret de svenske Skinnebuser, og han fik gjort Banens Bestyrelse interesseret i en saadan. Man indhentede et Tilbud fra Scandia-Fabriken i Randers, der ogsaa var interesseret i denne Vogntype. Der var dog endnu ikke leveret Skinnebuser fra Fabriken, og den i Tilbudet projekterede var for tung

Delegationen til Sverige.

Skinnebussernes fine Omdømme var fra Sverige naaet over Øresund til Sjælland. Næstved—Præstø—Mern-Banens Direktør var klar over, at der i denne Opfindelse laa et Stykke Fremtid for de danske Privatbaner, som skulde udnyttes. Det gjaldt blot om at komme paa Talefod med de svenske Myn-digheder, under hvem dette Fremtidens Køretøj sorterede.

I dette Ærinde blev der fra Præstø en skønne Septemberdag i 1945 sendt en Delegation til Sverige bestaaende af Dir. Wedell-Wedellsborg og Sogneraadformand N. Geert-Jørgensen, Snesere, udrustet med alt, hvad en saadan Rejse kræver, bl. a. en likvid Kapital paa ca. 800 Kr.

Der hørtes ikke noget fra Delegationen ud over et enkelt Prospektkort. Det gik det meste af en Uge herhjemme i Usikker-



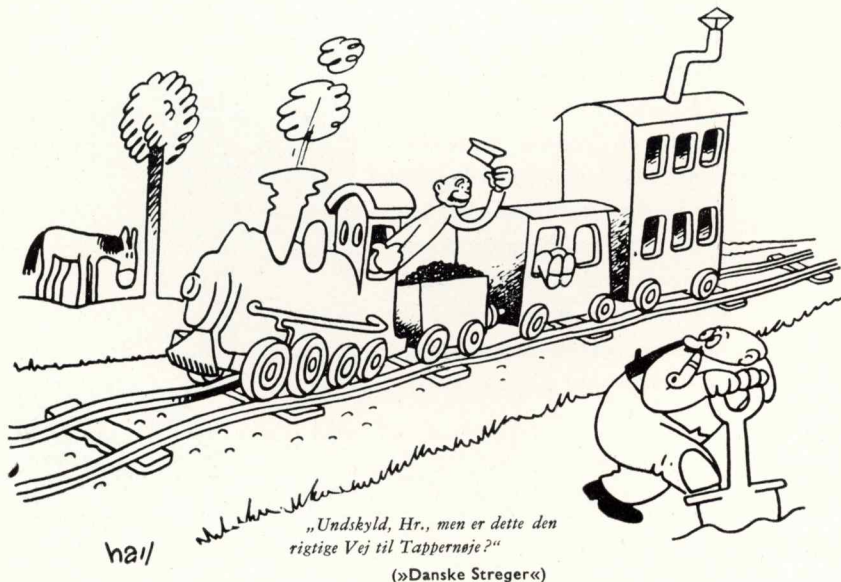
Direktør, Baron F. Wedell-Wedellsborg

hed og tiltagende Spænding. En Præstøborger med Udsyn, forøvrigt en af Banens tro Venner, udtalte som sin Overbevisning, at man vilde ikke se Delegationen tilbage, saalænge der blot var en Tikrone tilbage af de 800 Kr.

Ikke destomindre kom de tilbage, og de mere end kom. De saa og de vandt, fordi de kom med et stort Resultat: en højmoderne Skinnebus i Forpagtning for fire Maaneder sikret pr. Kontrakt. Det var et Kup, som gjorde Næstved—Præstø—Mern-Banen kendt over det ganske Land, hvor den ikke var det i Forvejen. Aldrig havde Banen givet 800 Kr. bedre ud!

Naa, men det maa tilføjes, at Rejsen næppe var lykkedes saa godt, saafremt ikke Direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne, Civilingeniør Harboe, i Forvejen havde været i Stockholm i Spidsen for et lille Udvalg og beredt Vejen for Præstøbanen, men det er en anden Historie.

Man havde som nævnt kun faaet den svenske Skinnebus til Leje i fire Maaneder, men det vilde have været en meget kedelig Sag, om man efter fire Maaneders „trafiktalt Paradis“ skulde falde tilbage til de gamle „Rumlekassers Elendighed“. Der maatte derfor gøres et alvorligt Forsøg



paa at formaa de svenske Statsbaner til at sælge Bussen til Præstøbanen. Direktør Wedell-Wedellsborg rejste derfor til Stockholm i Slutningen af Marts 1946 sammen med Direktør P. Harboe, der havde været saa elskværdig at indvillige i at yde sin Bistand. Forhandlingerne var ikke lette; thi selv om Statens Järnvägar i Forvejen havde ca. 200 Skinnebusser, var Kravet om flere saa stærkt, at Forraadsdirektør Engvall, som de Herrer først forhandlede med, var „mycket tvekande“, om Generaldirektøren vilde sælge. Direktør Engvall foreslog de danske Liebhaveere at rejse hjem for senere at faa Besked (Afslag!?). Dette protesterede man imod, og der blev derfor arrangeret et Møde samme Eftermiddag med selveste Generaldirektør Dalbeck, som med en yderst elskværdig Gestus overlod Præstøbanen Skinnebusserne til en meget rimelig Pris, nemlig 110.000 danske Kroner, Bivognen inclusive.

Hvor billigt det var, vil forstaas, naar det nævnes, at en Skinnebus med Bivogn fabrikeret i Danmark i Dag koster 230.000 Kr., men hertil maa bemærkes, at de danske Skinnebusser paa flere Punkter er bedre, end de svenske var det i 1946. Saaledes er de danske Vogne staalbyggede, medens de svenske har Træskelet, hvilket gør de danske Skinnebusser sikrere i Trafiken.

Bussen paa Tourne.

En Decemberdag i 1945 kom den nyerhvervede Skinnebus til Præstø, hvor den modtoges af en prominent Forsamling bestaaende af Departementschef Palle Christensen, Trafikministeriet, Direktør P. Harboe, Tilsynet med Privatbanerne, Repræsentanter for Statsbanerne og Privatbanernes Fællesrepræsentation etc.

Alle beundrede den Nyerhvervelse, Delegationen havde hentet hjem som den første i Danmark.

Det blev en stor Dag for Præstø og for Præstøbanen og samtidig en Begivenhed i de danske Privatbaners Historie. En Epoke, som i de siden da forløbne Aar tilfulde har godtgjort, hvad den er værd mellem Brødre og videre ud.

I Begyndelsen af Januar 1946 var Skinnebussen paa Demonstrationstur til Randers, en Tur, der var arrangeret af Privatbanernes Fællesrepræsentation, og derefter indgik den i den daglige Drift paa Strækningen Næstved—Præstø—Mern.

Det moderne Vidunder.

Befolkningen var naturligvis yderst interesseret i Banens nye Befordringsmiddel, og det gav sig Udslag i stærk Benyttelse. Skinnebussens Hovedvogn har Siddeplads til 48 Passagerer, Bivognen har 30 Siddepladser, og hertil kommer saa en Del Staapladsler paa Perronerne. Udstyret er meget moderne: Dørene lukker automatisk, Sæderne er blødt polstrede, Kørselen behagelig og velaffjedret, og saa betyder Skinnebusstrafikken større Rejsehastighed. Senere fik man installeret Højtalere i Bussen, saaledes at Føreren kan meddele de rejsende, ved hvilken Station man holder.

At Driften med Skinnebuser er meget billig, kan illustreres med et Par Tal. At køre med Damplokomotiv koster ca. 1.50 Kr. pr. Kilometer til Kul og Olie, medens Skinnebussen kører for 9 Øre pr. km til Brændstof og Smøreolie. Det er jo en væsentlig Forskel.

Næstved—Præstø—Mern Banen er iøvrigt usædvanligt veludrustet hvad Trækkraft angaar, idet man i Jubilæumsaaret raader over to Skinnebuser, et Diesellokomotiv, en Motorvogn med Skinnebusmotor, en Benzinmotorvogn og tre Damplokomotiver.

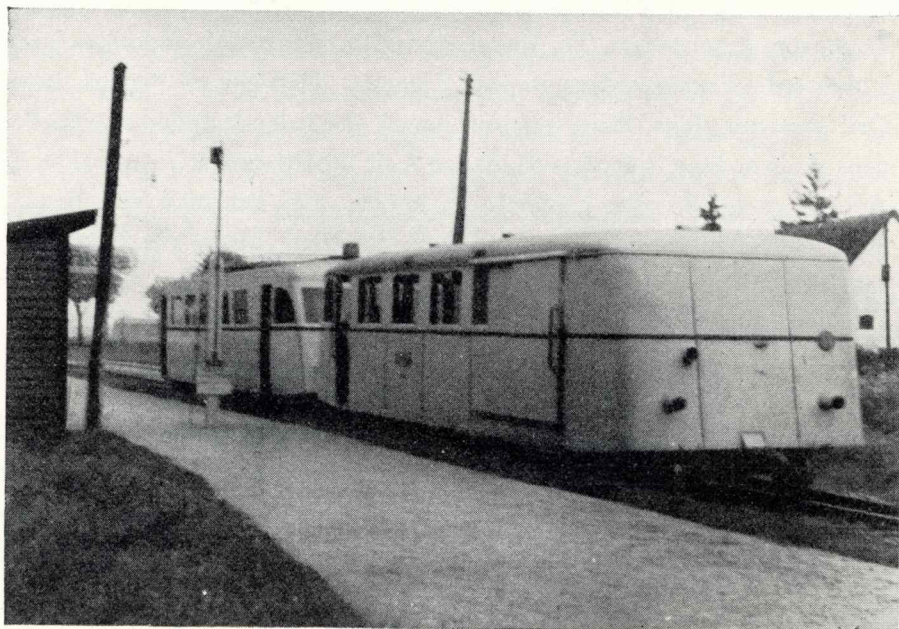
Det er billigt at køre med Næstved—Præstø—Mern Banen.

Naar man skal se paa en Banes Udvikling gennem en længere Aarrække, er det fristende at sammenligne Tallene, og det taaler Næstved—Præstø—Mern Banen godt. Man ved, at alt er blevet dyrere med Aarene, men Forhøjelsen af Biletpriserne fra Aar 1900 til 1950 staar ikke Maal med Fordyrelsen paa saa mange andre Ting og slet ikke med Forhøjelsen af Priserne paa Banens Forbrugsartikler saasom Kul, Sveller o. lign.

Naar man i 1900 købte Bilet til Strækningen Præstø—Næstved,



Banens Ledelse modtager Gæster fra Prøvekørslen med den svenske Skinnebus 17-12 1945



Skinnebussen gør Holdt ved Faksinge

kostede den 1.10 Kr., og en Returbillet kostede 1.40 Kr. I 1950 er Billetprisen for samme Strækning henholdsvis 2.50 Kr. og 3.80 Kr. — altsaa lidt mere end en Fordobling, men ser man paa Lønningerne og Priserne paa Banens Forbrugsartikler, opdager man, at disse er fra fem til ti Gange højere nu end i 1900. Dertil kommer saa, at Banen i Dag gennemkører Strækningen med mange flere Tog pr. Dag.

I 1900 var i Næstved—Præstø—Mern Banens Tjeneste et Personale paa 20. Ved Banens Jubilæum i 1925 var ansat 37, og ved 50-Aars Jubilæet har Banen 35 fastansatte.

Den samlede Lønudbetaling Aar 1900 androg 20.382 Kr., hvilket er en Del mindre, end der nu udbetales i Lønninger *pr. Maaned.*

De samlede Udgifter var Aar 1900—01 ialt 56.561 Kr. I Aaret 1948—49 androg samme Post 613.112 Kr., og den har i Mellemtiden været helt oppe paa 684.364 Kr. Se iøvrigt den statistiske Oversigt Side 33.

To, der var med i 1900.

De fleste af de Mennesker, der gjorde Aabningsturen med i 1900 som ansatte ved Banen, er nu døde, men der er to Mænd fra Banens første Dage, som lever endnu. To Mænd, der udførte deres Manddomsgerning i Næstved—Præstø—Mern Banens Tjeneste. Den ene er Banens første Driftsbestyrer, Johs. Friis, der som nævnt var ledende Ingeniør ved Banens Anlæg. Han virkede ved Banen som Driftsbestyrer i samfulde 32 Aar og er nu 83 Aar gammel. En anden, som var med ved Banens Start, er forhenværende Togfører L. P. Sørensen, Mern, der blev ansat som Konduktør ved Banens Aabning. Sørensen blev senere — 1. April 1906 — udnævnt til Togfører og tog sin Afsked 28. Februar 1938.

Ekstraordinære Transporter.

Af ekstraordinære Transporter i Aarenes Løb kan nævnes Tørvetransporterne under Verdenskrigen 1940—45, som andrager en meget stor Godsmængde. Der transporteredes Tørv fra Allerslev, Præstø, Tapperneje og Bøgesø. Et særligt Kapitel i Banens Godsbefordring er iøvrigt

Roetransporterne til Mern Saftstation. Disse foregik og foregaar stadig med særlige Roetog. Som Eksempel kan nævnes, at der i Roekampagnen 1948—49 blev transporteret ca. 46.000 Tons Sukkerroer, Saftroer og Affald.

Moderniseringen fortsættes.

Banens Ledelse har bestandig haft Lyst og Evne til at følge med Tiden, og paa denne Konto forestaar nye Forbedringer. Som omtalt har der de senere Aar fundet en Modernisering af Materiellet Sted (Skinnebusserne og øget Motordrift). I 1943 blev Spørgsmaalet om Privatbanernes Modernisering rejst af Privatbanernes Fællesrepræsentation; Banerne skulde til denne indgive en Liste over deres Ønsker.

Saa i 1948 kom Loven om Statsstøtte til Privatbanernes Modernisering, hvorefter der stilles 28 Millioner Kr. til Disposition fra Staten mod Støtte fra Kommunerne paa 12 Millioner Kr. — ialt 40 Mill. Kr.

Samme Aar indgav Næstved—Præstø—Mern Banen en Ønskeseddel, og det nedsatte Moderniseringsudvalg godkendte i alt væsentligt Banens Ønsker. Moderniseringsplanerne omfatter følgende Ting, som allerede er anskaffet: To Skinnebusser med Paahængsvogne, en Skinnebusmotor til Motorvogn M 7, en Skinnebusmotor som Reserve og en Sneplov, samt følgende, der først nu skal bringes til Udførelse: Udveksling af ca. 15.8 km Spor med 27.55 kg Skinner, elektriske Sporskiftelygter paa Præstø Station, elektriske Afgangssignaler paa Stationerne, Tilbygning af en Remiseplads i Præstø, Trykluftbremser paa Materiellet.

Den samlede Udgift hertil andrager ca. 1.147.100 Kr., hvoraf 279.500 Kr. skal afholdes af Banen, medens Restbeløbet, 867.600 Kr. skal afholdes med 70 pCt. af Staten og 30 pCt. af de i Banens Drift interesserede Kommuner. Man har haft den Glæde, at alle disse Kommuner med Undtagelse af een er gaaet med til at yde hver sit Bidrag, saaledes at Moderniseringen kan betragtes som værende i Orden, ligesom Banens Drift er sikret 10 Aar frem i Tiden ved Garanti fra Kommunerne.

Foruden de allerede nævnte Moderniseringer og Ændringer staar følgende for Døren: Baneforlægning i Tappernøje med Flytning af Stationen i Forbindelse med Udførelse af skinnefri Vejkrydsninger med Hovedvej Nr. 2 og Smidstrupvejen. Desuden er projekteret en Underføring af Banen under Ringvejen ved Næstved. Alt dette er Fremtidsmusik, men det er realitetsbetonet Fremtidsmusik, idet Forberedelserne allerede er vidt fremskredne.

Næstved—Præstø—Mern Banens nuværende Ledelse.

I 50-Aars Jubilæumsaaret ledes Banen af følgende:

Repræsentantskabet:

Valgt af Finansministeriet:

Pens. Lærer G. Jørgensen, Næstved.

Fhv. Redaktør Chr. E. Johansen, Præstø.

Oberstløjtnant, Kammerherre T. Hage, K. af Dbg., Dbm., p. p.,
Christinelund, Præstø.

Redaktør, cand. jur. Asger Olsen, Næstved.

Bestyrer Oluf Petersen, Næstved.

Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder:

Gaardejer Gustav Jensen, Sandagergaard, Brøderup, Tappernøje.

Amtsraadsmedlem Fisker Axel Henriksen, Gl. Tappernøje,
Tappernøje.

Gaardejer Rasmus Hansen, Dbm., Stavreby, Præstø.

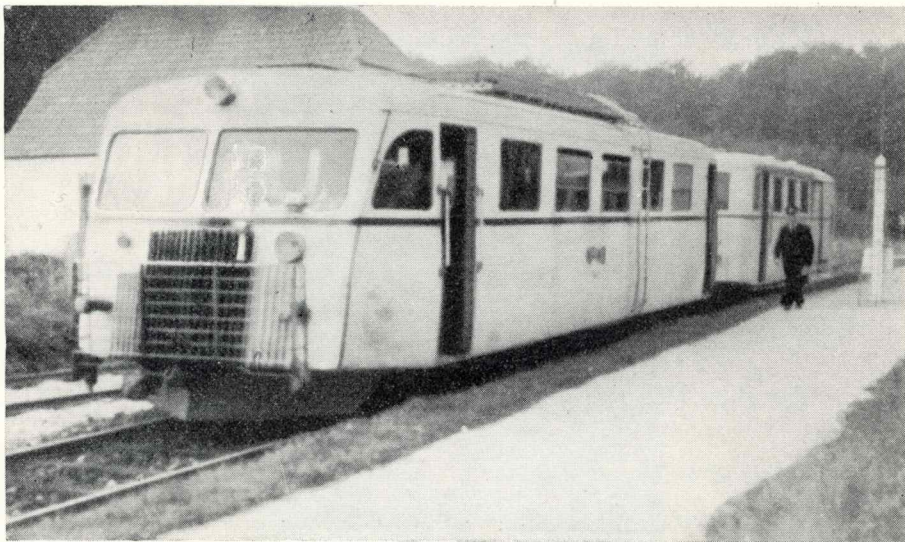
Parcellist P. Holm, Tøgeholt, Præstø.

Valgt af Præstø Amtsraad:

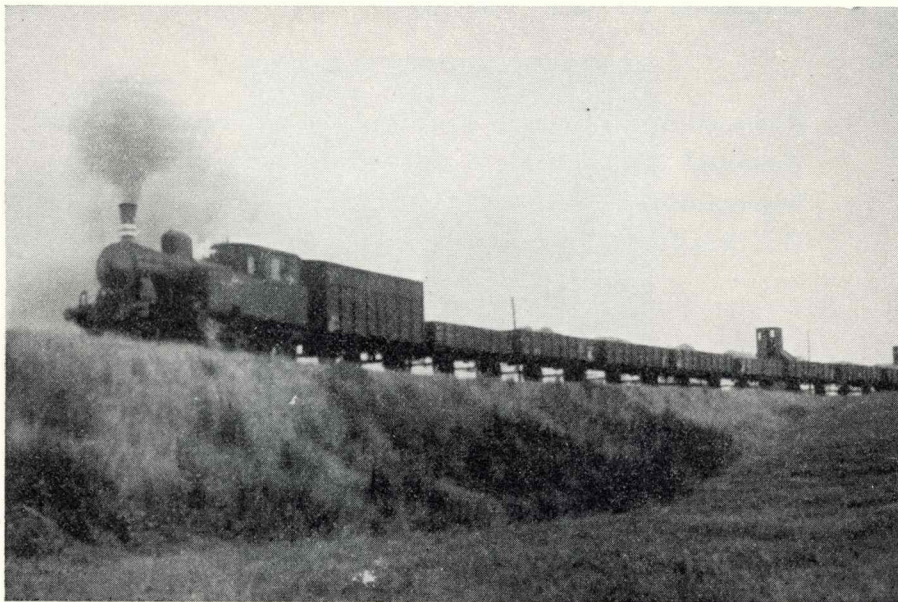
Amtsraadsmedlem, Gaardejer I. C. Christensen, Vesterdal, Lov.

Valgt af De danske Sukkerfabrikker:

Fabrikbestyrer Axel Berland, Stege.



Skinnebussen fra „Scandia“



Damplokomotiverne bruges stadig til tungere Godstransporter

Valgt af de øvrige private Bidragydere:
Godsejer, Hofjægermester K. Wolff-Sneedorff, Engelholm,
Tappernøje.

Valgt af bidragydende Landkommuner:
Sogneraadsfmd., Slagterm. L. V. M. Petersen, Mern.
„ Gdr. J. Johansen, Bakkegrd., Faksinge, Præstø.
„ Gdr. Rs. Petersen, Strandgrd., Roneklint, Præstø.
„ Gdr. Vilh. Hansen, Everdrup, Snesere, Formand.
Parcellist Herløv Larsen, Ugledige, Mern.

Valgt af Præstø Byraad:
Borgmester, Købmand H. F. Carøe, Præstø.

Valgt af Næstved Byraad:
Borgmester Tidemand, Næstved.

Bestyrelsen:

Købmand Anton Petersen, R. af Dbg., Dbm., Præstø, Formand.
Amtmand Wechselmann, R. af Dbg., Næstved.
Sogneraadsfmd., Gdr. N. Geert-Jørgensen, Sneseregaard, Snesere.
Gdr. Jens Hansen, Sageby, Mern.

Direktør:

Civilingeniør, Baron F. Wedell-Wedellsborg, Præstø.

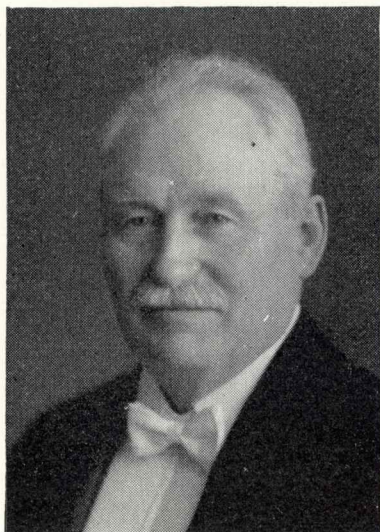


*Kammerherre, Stiftamtmand Tillisch
Formand for det første Repræsentantskab*

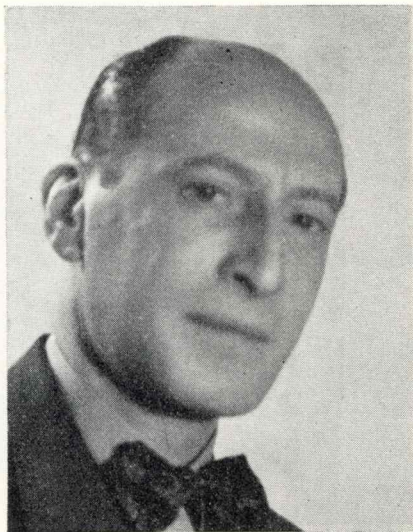


*Sogneraadsformand Vilb. Hansen, Everdrup
Formand for Repræsentantskabet*

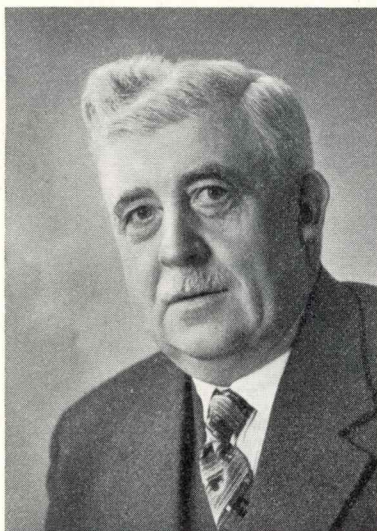
Nuværende Bestyrelse



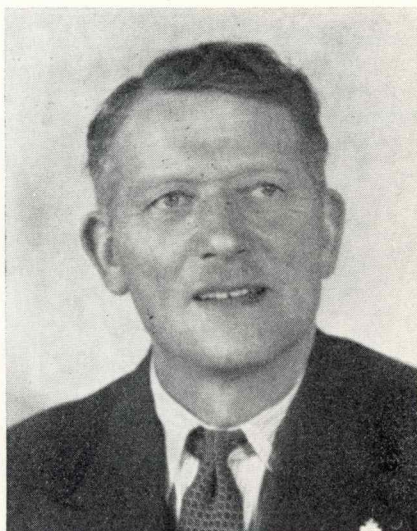
Købmand Anton Petersen, Præsto (Formand)



Amtmand S. Wechselmann, Næstved



Sogneraadsformand N. Geert-Jørgensen, Snesere



Gdr. Jens Hansen, Sageby



*Kammerherre, Amtmand Gustav Toft
in memoriam*

Bestyrelsen modtog med Sorg Budskabet om, at forhenværende Amtmand, Kammerherre Toft d. 18. Januar pludselig var afgaaet ved Døden paa Præstø Amtssygehus i Næstved. Amtmand Toft havde i en lang Aarrække deltaget i Ledelsen af Næstved—Præstø—Mern Banen, dels som Formand for Repræsentantskabet og i de sidste halvfjerde Aar som Medlem af dennes Bestyrelse. Dette Samarbejde i Banens Tjeneste, altid under loyale Former, mindes vi med Tak og Anerkendelse. Vi vil ære og bevare Amtmand Tofts Minde.

En befordrende Realitet.

Hvordan var det nu, der stod i det gamle Opraab, der gik forud for det Arbejde, der førte til Banens Oprettelse?

... „overbeviste om, at en yderligere Udvikling af Jernbaneforbindelserne i vor Egn vil, som overalt, hvor Baner er anlagte, fremkalde større Produktion og Virksomhed ...“

Det er jo det, der er sket her! Paa Basis af Produktion og Virksomhed

blev Banen til, og man kan roligt hævde, at Banen gennem de 50 Aar, den har eksisteret, har fremkaldt større Produktion og Virksomhed. Der er opstaaet en Vekselvirkning mellem Egn og Bane, som har bevirket, at man i det daglige regner med Næstved—Præstø—Mern Banen som en i flere Henseender befordrende Realitet.

Saadan har det været gennem de forløbne 50 Aar, og saadan er det fremdeles. Banen gaar ind i sit 51. Aar med et Anlæg og med Materiel, der modsvarer de Krav, man med Rimelighed kan stille til en Bane i 1950, og den har alle Betingelser for ogsaa i Fremtiden at fungere til Gavn og Glæde for de mange Mennesker i det store Opland, den betjener.



*Fbv. Togfører L. P. Sørensen, Mern,
der var med fra Begyndelsen*

Næstved-Præstø-Mern Banens Indtægter og udgifter i de forløbne 50 Aar

Driftsaar	Indtægt af Person- befordring	Indtægt af Gods- befordring	Samlet Indtægt	Samlet Udgift	Overskud
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1900—01*)	57.798,39	28.603,65	91.050,13	56.561,12	34.489,01
1901—02	55.031,95	28.826,10	89.629,58	58.293,31	31.336,27
1902—03	54.161,27	34.478,50	93.934,02	59.927,09	34.006,93
1903—04	56.002,55	33.542,65	94.815,78	61.190,28	33.625,50
1904—05	54.321,95	36.586,80	97.436,56	60.056,24	37.380,32
1905—06	55.351,10	38.346,65	100.590,83	63.334,40	37.256,43
1906—07	57.500,90	45.025,35	108.264,51	63.740,67	44.523,84
1907—08	62.363,65	48.868,88	117.613,62	70.354,58	47.259,04
1908—09	61.969,90	50.410,46	119.862,83	75.016,75	44.846,08
1909—10	64.639,55	49.533,86	121.219,23	74.253,52	46.965,71
1910—11	65.889,21	53.179,58	126.060,04	76.527,91	49.532,13
1911—12	69.711,32	59.052,75	136.739,01	84.886,44	51.852,57
1912—13	71.358,29	60.133,37	139.135,08	89.643,13	49.491,95
1913—14**)	82.161,10	93.452,59	192.865,28	131.611,77	61.253,51
1914—15	92.849,50	92.722,82	200.657,36	146.139,33	54.518,03
1915—16	110.863,90	99.313,46	231.016,88	178.404,47	52.612,41
1916—17	127.339,52	117.951,48	265.660,04	239.939,34	25.720,70
1917—18	111.444,09	150.146,12	280.759,45	263.330,66	17.428,79
1918—19	129.053,78	265.653,82	415.156,41	350.329,51	64.825,90
1919—20	151.863,50	348.200,14	534.221,01	494.834,81	39.386,20
1920—21	170.798,66	405.195,62	616.385,07	615.739,34	645,73
1921—22	160.542,59	332.259,38	541.759,26	459.786,71	81.972,55
1922—23	144.552,93	244.579,51	429.418,19	362.479,75	66.938,44
1923—24	134.133,05	244.999,08	415.186,96	391.706,42	23.480,54
1924—25	137.967,03	234.555,56	405.885,70	382.903,93	22.981,77
1925—26	139.915,20	216.326,72	389.581,26	404.596,73	÷ 15.015,47
1926—27	114.563,82	169.328,66	325.983,42	345.074,10	÷ 19.090,68
1927—28	102.613,29	145.496,85	280.284,80	268.229,21	12.055,59
1928—29	97.601,31	139.174,82	266.347,71	255.571,25	10.776,46
1929—30	93.774,49	122.456,41	246.476,90	246.911,28	÷ 434,38
1930—31	86.404,12	125.558,28	247.206,08	248.529,19	÷ 1.323,11
1931—32	77.326,12	103.999,85	205.750,60	224.982,09	÷ 19.231,49
1932—33	72.097,98	105.687,85	200.229,66	209.913,65	÷ 9.683,99
1933—34	76.198,59	116.882,88	215.835,96	222.219,67	÷ 6.383,71

*) Fra 20. Marts 1900 til 31. Marts 1901.

**) Præstø-Mern Banen aabnet for Drift den 16. November 1913.

Driftsaar	Indtægt af Person- befordring Kr.	Indtægt af Guds- befordring Kr.	Samlet Indtægt Kr.	Samlet Udgift Kr.	Overskud Kr.
1934—35	73.940,26	90.934,46	187.954,22	213.425,53	÷ 25.471,31
1935—36	76.253,59	111.242,29	211.955,25	210.596,78	1.358,47
1936—37	78.406,00	110.657,13	213.719,15	231.190,04	÷ 17.470,89
1937—38	73.278,62	118.807,35	216.818,34	237.685,98	÷ 20.867,64
1938—39	79.360,75	111.617,03	215.211,34	248.922,35	÷ 33.711,01
1939—40	97.990,90	124.621,41	246.549,74	285.988,47	÷ 39.438,73
1940—41	143.341,33	174.656,41	344.488,77	356.494,33	÷ 12.005,56
1941—42	183.716,14	217.196,52	479.278,48	469.136,07	10.142,41
1942—43	242.715,24	366.200,06	642.019,44	552.661,28	89.358,16
1943—44	274.740,45	393.228,99	709.900,48	618.509,65	91.390,83
1944—45	323.322,51	400.157,20	765.221,27	684.364,52	80.856,75
1945—46	322.548,76	437.764,17	796.058,86	625.417,41	170.641,45
1946—47	372.583,38	300.297,38	712.743,70	579.627,83	133.115,87
1947—48	364.316,48	259.837,12	670.854,09	584.400,36	86.453,73
1948—49	340.668,98	310.366,32	703.448,84	613.112,11	90.336,73
1949—50					

