

# HØNG TØLLOSE JERNBANE



1901

1951



Peter Roland H  
Kirkebalcken 4  
2830 Virum.

# HØNG-TØLLOSE JERNBANE



1901-1951

---

22. DECEMBER

**I/s Holbæk Ekspresstrykkeri**

Ahlgade 22 - Telefon \*1030

*Tryksager af enhver art*

**P. E. Ehrhardt**

Studiestræde 7 · København K. · Central 1793

**Alle materialer til centralvarme-  
og sanitetsinstallationer**

Spec.: **trk. rør, kedelrør, overhederrør,  
præcisionsstålrør, rustfri rør etc.**

*Farver  
Tapet  
Material*

**S. ULDALL**

Ahlgade 57, Holbæk

**Herretøj  
Drengetøj  
Arbejdstøj  
Lingeri**

**E. B. M.**

**MARIUS NIELSEN, HOLBÆK**

E. B. M. klædt  
TLF. 364 *betyder velklædt -*

*Til lykke*

EUROPÆISKE

OLIEGENRAFFINERINGS-FABRIKEN

**KLAROL**

AKTIESELSKAB

**Automobilreparation af alle mærker**

**Stort lager af reservedele**

**F. O. Frederiksen**

Aut. G. M.-forh.  
Trekanten · Holbæk · Telefon 1313

*Ejner Olsen*

MALERMESTER

**HOLBÆK**

Det afsnit i vor årtusindgamle historie har opvist så revolutionerende fremskridt på trafikvæsenets område som de 50 år, der omfatter Høng—Tølløse banens levetid. Vel havde jernbanetog rullet gennem landet i adskillige år før 1901, men i nærtrafik var deligencen før århundredskiftet for mange egne endnu det eneste offentlige befordringsmiddel. Der var kun få cykler i brug, ingen biler eller motorcykler sås på landevejene, og flyvemaskinen var endnu et forsøgsobjekt for dristige pionerer.

Der kom dog snart gang i udviklingen, og dette medførte faktisk, at Høng-Tølløse banen, efter at de første par årtier var gået, kom til at arbejde under vilkår, der ikke var forudset ved banens anlæg. Den kom ud for en konkurrence, som til tider var en kamp på liv og død. Konkurrencen var samtidig en spore, der ildnede til stadig nye fremskridt, og sætter man banens første tog op mod nutidens moderne og hurtigtkørende skinnebus, betegner kontrasten en udvikling, der på sit felt meget vel kan stå mål med fremskridt på befordringens område iøvrigt.

Trods ændrede forudsætninger kom banen til at udføre nyttig gerning. Først og fremmest blev adgangen til købstæderne og det øvrige land gjort lettere. Det var især de første årtiers store gevinst. Jævnside hermed er stationsbyerne vokset frem, og de rummer nu en dygtig og driftig handels- og håndværkerstand, der har bidraget til at give det omgivende land lettere arbejdsvilkår.

Skiftende kår har præget Høng—Tølløse banens historie. Nu og da har det set mørkt ud i økonomisk henseende, men når det gjaldt, viste det sig, at den overvejende del af befolkningen og interessenterne stod sammen om deres bane, og der kom krigs- og krisetider, hvor det blev klart for alle, at banen kunne man slet ikke have undværet.

Høng—Tølløse jernbanes forhistorie er udførligt beskrevet i festskriftet ved 25 års jubilæet i 1926. Flere planer var på tale, i dem alle var Ruds Vedby alene et fast punkt, men på et møde i Stenlille d. 28. november 1890 blev der nedsat et udvalg til planlægning af en sådan bane. Til formand valgtes godsforvalter S. Berthelsen, Conradineslyst, som nu var den ledende personlighed omkring banesagen, indtil loven om anlæggelsen var vedtaget; men der gik adskillige år, før enighed opnåedes om en øst-vestgående bane.

Det første lovforslag om Ruds Vedby-banen blev indbragt på rigsdagen af folketingsmand *Tauber* den 5. februar 1891. Når det tog længere tid end sædvanligt at få dette projekt gennemført, skyldtes det først og fremmest uenighed om linieføringen, men i nogen grad også, at det her drejede sig om en ren *landbane*, der mødte en vis modstand fra nærliggende købstæder, således fra Ringsted, Sorø, Slagelse og Korsør. Da det kom til stykket, fik banen dog økonomisk støtte både fra Slagelse og Holbæk.

Men vanskeligheden med at skaffe den fornødne økonomiske støtte førte også jernbaneudvalget og vel især dets formand ind på den tanke at undersøge muligheden for at vælge en lettere og billigere banetype end først beregnet. Man var blevet opmærksom på det sven-



Godsforvalter S. Berthelsen

ske Kosta-system, der havde fået navn af den smalsporede Kosta—Lessebo jernbane i Småland. En sådan jernbane kunne anlægges for omkring en trediedel af det, en normalsporet jernbane ville koste, men til gengæld kunne togene kun køre tre mil i timen! Jernbaneudvalget var ovre at bese denne bane og fandt systemet så tilfredsstillende, at der fremsattes et lovforslag, som tillod gennemførelse af denne billige baneform.

Der blev efterhånden fremsat flere lovforslag om den nye bane, men de strandede på grund af købstædernes modstand. Så kom endelig i 1894 den første „store jernbanelov“, der omfattede ikke mindre end 29 privatbaner og 8 statsbaner, og her gled Ruds Vedby-banen ind i rækken. Samtidig knæsattes et nyt princip for statens tilskud. Hidtil havde der været ydet et fast tilskud pr. banemil, men nu gik man over til at tilskyde en vis brøkdel af samtlige anlægs- og expropriationsudgifter, hvilket medførte, at man tænkte mere på at vælge den bedste fremfor den i øjeblikket billigste baneform. I statstilskud kunne man vente halvdelen af udgifterne refunderet, og i tilskud fra Holbæk amt 2/10, således at der herudover kun skulle skaffes 3/10. Den smalsporede bane blev nu opgivet, og eftertiden har vist, at det ikke lønner sig at spare for meget på anlægsudgifterne. Bortset fra de bornholmske baner har alle i Danmark anlagte smalsporede baner senere måttet ombygges til normalspor, eller driften har måttet indstilles.

Med bistand af Holbæk amtsråd og amtmanden, kammerherre C. St. A. Bille, blev der efter lovens vedtagelse 8. maj 1894 sat ind for at fremskaffe en foreløbig beregning over anlægsudgifter m. v. og en tegning over de fornødne tilskud fra kommunerne. Der blev holdt flere møder rundt i sognene, og endelig den 10. maj 1896 kunne man indbyde til en festlighed i Ruds Vedby kro og her fastslå, at den fornødne kapital var tegnet, nemlig ialt 733.000 kr., hvilket var ca. 122.000 kr. mere end halvdelen af anlægsudgifterne var beregnet til. Den anden halvdel skulle staten så tilskyde. Imidlertid krævede ministeriet yderligere garanti for, at samtlige aktionærer var villige til at stå inde for, hvad den endelige anlægsudgift måtte blive udover de beregnede beløb. Det lykkedes efterhånden at fremskaffe de fornødne erklæringer, men man var nu nået så langt frem, at en række andre privatbaner var kommet Ruds Vedby-banen i forkøbet, og først den 7. november 1898 fik Holbæk amtsråd eneretsbevilling til anlæg og drift af en jernbane fra Høng til Tølløse.

Der var i tidens løb opnået enighed om linieføringen, og der blev ved banens udstikning kun afvejet fra planen på et enkelt punkt. Sorø købstad havde nemlig fået sat igennem, at der skulle anlægges en sidebane fra Vedde til Sorø, og af hensyn til den måtte Vedde station flyttes noget mod syd, en afvigelse, der blev vedtaget af besigtigelseskommissionen imod de lokale medlemmers stemmer.

Endelig i foråret 1899 kunne man begynde selve banens anlæg, ledet af Holbæk amtsråd ved dets jernbaneudvalg, bestående af amtmand, greve *Schulin*, godsejer *Daniel Hvidt*, Frihedslund, og gårdejer *N. Nielsen*, Ørlev. Ledende ingeniør ved anlægget var afdelingsingeniør *S. Andersen* ved statsbanerne. Arbejdet udførtes af entreprenørfirmaerne *Brøchner-Larsen* og *Krogh* for den vestlige halvdel og *Werner, Winkel* og *Madsen* for den østlige halvdel, og entrepriserne blev fuldført, så banen kunne åbnes for driften sidst på året 1901.

Indvielsesdagen blev imødeset med stor interesse. Det kan ses i aviserne, som skrev meget om banen, mens de sidste forberedelser til åbningen stod på. Begivenheden skulle finde sted tirsdag d. 17. december, men der kom næsten i bogstavelig forstand en mand i vejen med en slæde. Det blev et forrygende snevejr, og der var togstandsninger over hele landet. Også Høng—Tølløse banens spor føg til, og sneploven kom til at indvi banen før de egentlige tog. Den havde et hårdt arbejde og kørte flere gange fast, men endelig kunne åbningsdagen fastsættes til søndag d. 22. december. Nogen egentlig festlighed fandt ikke sted. Det første tog afgik fra Tølløse kl. 10.15, og foruden driftsdirektøren medfulgte nogle journalister, der beskrev den nye banestrækning i deres blade. Selv i *Familie-Journalen* var der

en stor, illustreret artikel. Særlig bemærkelsesværdigt fandt man det, at der allerede var ved at rejse sig nye forretningsbygninger rundt om de nye stationer.

Den hele jernbane med lokomotiver og materiel kom til at koste 1.741.600 kr., og beløbet blev dækket af de indtegnede aktionærer, som det nærmere fremgår af oversigten side 18. Overskridelsen i forhold til overslaget fra 1896 var på godt en halv million kroner, så også i „de gode gamle dage“ kunne man altså komme ud for, at de opstillede beregninger ikke kunne holde.

## DE FØRSTE 25 ÅR

**B**anens første direktion kom til at bestå af godsforvalter *S. Berthelsen*, godsejer *D. Hvidt*. Frihedslund, og folketingsmand *J. Jensen*, Brændholt. Godsforvalter Berthelsen, hvis virke havde haft så stor betydning for banesagens gennemførelse, blev ganske naturligt valgt til bestyrelsens formand, og på denne post forblev han til sin død i 1929. Fra første færd havde Høng—Tølløse jernbane delvis fællesskab i driften med Odsherredsbanen. Det betød, at den daglige leder blev driftsdirektør *P. Harboe*, som trofast og dygtigt tjente Holbæk amts privatbaner, indtil han i 1929 tog sin afsked. Direktør Harboe var en chef af den gamle skole, udadtil streng, men med udmærket forståelse for personalets kår. Hans funktionstid står utvivlsomt for personalet og andre med tilknytning til banen som den gode tid, hvor det gik fremad for både banen og dens funktionærer, mens hans efterfølgere stedse har måttet søge udgifterne reduceret, og deres virke har derfor — bortset fra krigstidens højkonjunktur — i højere grad stået i nedskæringsens tegn.



Driftsdirektør P. Harboe

De første år viste en fortsat stigning både i person- og godsbehandling. Det rullende materiel måtte øges, og der var hvert år indtil 1917—18 overskud på banens regnskab. For otte regnskabsår blev der endog udbetalt udbytte, mens overskudet iøvrigt blev henlagt til en reservefond og en udvidelses- og fornyelsesfond, som der senere blev god brug for.

Krigstid og en voksende bil-konkurrence satte sine spor på regnskabet, og i 1917—18 måtte man for første gang konstatere et underskud. De følgende otte år indtil 25 års jubilæet var der dog atter overskud.

Fondsbeholdningerne satte banen i stand til at udvide materiellet en del, således lige inden 25 års jubilæet med det første motortog, bestående af en motorvogn og en let påhængsvogn, hvorved man kunne udvide banens toggang med ca. 33 pct. og derved bedre sætte ind mod konkurrencen fra bilerne, ligesom en del af de hidtil kørte damptog kunne erstattes med det i drift væsentligt billigere motortog.

Til nye arbejder og nyanskaffelser var der indtil 1. april 1926 anvendt 262.308 kr. Værkstedet i Holbæk, der er fælles med Odsherredsbanen, var blandt andet blevet betydeligt udvidet, og hertil havde Høng—Tølløse banen bidraget med 53.500 kr.

## NYE TIDER, STRENGE TIDER

**M**ed motortogene indledtes en ny epoke. Som det nærmere fremgår af det senere afsnit om køreplanen, havde der, indtil sommerkøreplanen 1926 blev sat i kraft, lydt ustandselige klager over manglende forbindelse med statsbanetogene i Høng, men der var nu mulighed for at tilrettelægge en køreplan, der skaffede bedre forbindelser også i Høng.

For yderligere at forbedre forbindelserne blev der i 1929 truffet den aftale med statsbanerne, at et enkelt af Sorø—Vedde banens tog gennemførtes til og fra Stenlille. Denne sidste anstrengelse formåede dog ikke at holde liv i Sorø—Vedde banen, og persontrafikken blev bragt til ophør fra 1933. Banen opretholdtes endnu som godsbane til efteråret 1950, men nu er sporene taget op.

Konkurrencen fra bilerne blev imidlertid ikke mindre, og det kunne efterhånden mærkes på regnskaberne. Lastbilerne gjorde indhug i godsbefordringen. Transporten af svin til slagterierne blev således i løbet af nogle år reduceret til en brøkdel, og den er senere praktisk taget ophørt. For 1926—27 var der et underskud på 41.000 kr., og der blev sat et energisk arbejde ind for at spare, hvor spares kunne, med det resultat, at underskudet det følgende år trods dalende indtægter nedbragtes til 19.000 kr. For regnskabsåret 1928—29 vipede underskudet atter op på 47.000 kr., men man havde da tre hårde vintermåneder med uregelmæssig trafik at slås med. I disse tre måneder var der en mindre indtægt sammenlignet med det foregående år på ca. 26.000 kr. og dertil en direkte udgift til snekastning på ca. 8.000 kr.

Disse års underskud bevirkede, at kommunerne begyndte at røre på sig og nægte at betale deres andel af underskudet. Reerslev kommune var den første, der protesterede, og det gav anledning til, at 13 af egnens sognerådsformænd indbød til et møde på Stenlille hotel den 28. maj 1929. Her kom der vel nogen kritik til orde, men der lød også mange anerkendende ord om den energi, hvormed banen var gået ind for at tage konkurrencen op, og bladreferater konstaterer, at mødet bidrog stærkt til at knytte banen og dens opland tættere sammen.

Der kom ingen synderlig bedring i regnskaberne i de følgende år. Den voldsomme krise, der fra Amerika forplantede sig til hele den civiliserede verden, satte sine spor både i økonomiske vanskeligheder og i mentaliteten, der kom til at præge disse års diskussioner også om baneunderskud.

---

## ÆNDRING I BANENS LEDELSE I 1929

**P**å generalforsamlingen i 1929 blev der taget afsked med driftsdirektør Harboe, der fik tak for de mange års trofaste arbejde. Han blev afløst af driftsbestyrer *N. Terp-Lassen*, som derefter ledede amtets privatbaner i 17 år. Det første årti var vanskelige kriseår. Men netop til at imødegå vanskelighederne var der brug for den energi og dygtighed, som den nye driftsbestyrers indsats i disse år bar vidne om.

Kort tid efter Terp-Lassens tiltræden døde banens første formand, godsforvalter *Berthelsen*. Til hans efterfølger valgtes amtmand, kammerherre *Saxild*, og dermed fastsloges første gang den nære tilknytning til Holbæk amtsråd, som allerede var indledt i 1912 på Odsherredsbanen med valg af amtmanden til bestyrelsens formand.



De første år efter Terp-Lassens tiltræden var for alvor krisetid for banen. På generalforsamlinger og kommunale møder rejstes der krav om nedskrivning af lønninger og nedsættelse i personalets antal. Nogle kommuner protesterede mod fortsat at betale deres andele af banens underskud. Blandt disse var Stenmagle, og der var tale om at nedlægge Nyrup station, hvis protesten blev opretholdt, ja man gik endda så vidt, at stationsmesteren fik sin opsigelse. Der blev holdt kommunalt møde og foretaget sogneafstemning med det resultat, at 320 beboere stemte for at betale kommunens andel, mens 177 stemte imod.

Der var også en kontrovers med Ruds Vedby og Finderup kommuner, og man drøftede virkelig et forslag om at lade togene standse op i Skellebjerg og derefter lade trafikken gå videre til Slagelse med rutebil.

Det var den af rigsdagen i 1931 vedtagne moderniseringslov, der gav anledning til uoverensstemmelserne. For Høng—Tølløse banens vedkommende var der udarbejdet en moderniseringsplan, hvis gennemførelse ville koste 370.000 kr. Heraf skulle 125.000 kr. afholdes af reservefonden, mens staten ville tilskyde 122.500 kr. og låne banen andre 122.500 kr. på betingelse af, at de interesserede kommuner ville garantere for renter og afdrag heraf. Flere sogneråd nægtede i første omgang at være med, deriblandt Stenmagle og Ruds Vedby, mens Finderup stillede krav om panteret i banen, hvilket ikke havde hjemmel i loven. Der blev holdt møder både i Ruds Vedby og Høng, møder, som imidlertid var i banens favør, for så vidt som de viste, at beboerne stod sammen om at ville bevare deres bane. Driftsbestyrer Terp-Lassen talte dygtigt banens sag og fik tilslutning fra forsamlingerne. En taler fremhævede, at Ruds Vedby var blevet til en by i kraft af banen, mens Buerup og Reerslev var blevet stående stille, og driftsbestyreren bemærkede hertil: — „De handlende véd, at banerne skaber stationsbyerne,



Driftsbestyrer N. Terp-Lassen

men bilerne bryder dem ned“. Ved afstemningen anbefalede den aldeles overvejende del af forsamlingen at yde garantien, mens kun tre stemte imod.



Amtmand, kammerherre Saxild

På et tilsvarende møde i Høng vedtoges med 110 stemmer mod 2 følgende resolution: „Forsamlingen henstiller indtrængende til Finderup sogneråd at tage banesagen op til fornyet overvejelse og finde en udvej til tilslutning til garantien for moderniseringslånet“. Der skulle dog føres endnu en del forhandlinger, før Finderup sogneråd endelig undertegnede garantien. Til syvende og sidst var det kolonien Filadelfia, der reddede moderniseringslånet ved at garantere for et resterende beløb, som fremkom ved, at enkelte kommuner i baneområdets udkant til det sidste nægtede at gå med.

Der er ingen tvivl om, at moderniseringens gennemførelse med anskaffelse af en motorvogn bedre og kraftigere end den i 1926 anskaffede og af diesellokomotivet var en livsbetingelse for banen, og man må derfor fra banens side være kolonien Filadelfia taknemlig for den ydede betydelige støtte.

## Holbæk Kulkompagni A/s

Telefon 7

## NIFE

akkumulatorer, lygter og signal-  
materiel til alle formål

## K. G. MATZEN,

civilingeniør,  
Nylandsvej 84, F.  
Central 14563

Værkstedadresse:

Nytorv 11, K.  
Palæ 37.

## DEN DANSKE LANDMANDSBANK

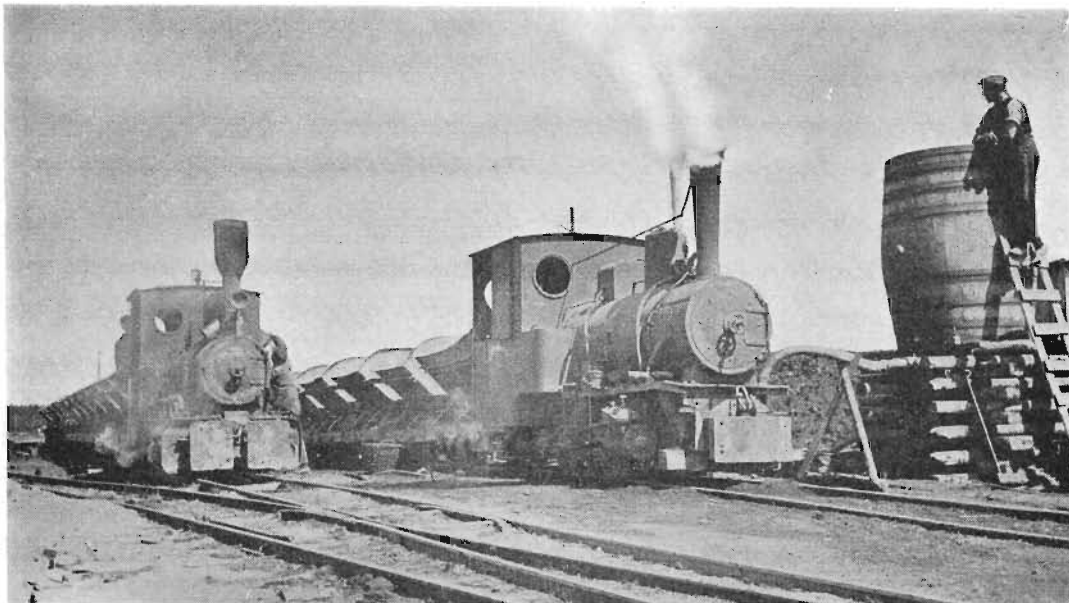
HYPOTHEK- OG VEKSELBANK  
AKTIESELSKAB

HOLBÆK AFDELING



INDLÅN MODTAGES  
UDLÅN YDES  
CHECK-KONTI ÅBNES  
VÆRDIER MODTAGES TIL OPBEVARING

## A/s Holbæk Jernstøberi



Stemningsbillede fra Bodal mose

## KRIG OG BESÆTTELSE

Trods den hurtigere kørsel og de bedre forbindelser, moderniseringen gav mulighed for, var vanskelighederne ikke overstået, og årene indtil den anden verdenskrig var vanskelige år med faldende trafik og betydelige underskud. I avisartikler landet over kunne man læse, at „nu ringede dødslokkerne over privatbanerne“, og omtalen af Høng—Tølløse banen var på linie hermed. Overensstemmende med den modvind, banen var ude for, kunne den daværende amtsvejinspektør arbejde med planer om anlæg af en moderne landevej på banens planum.

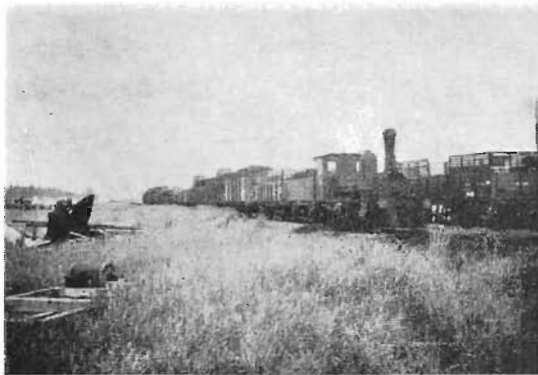
Men med krig og besættelse kom et omslag, som påny fastslog, at banen er det solide transportmiddel, som sidst svigter, og de meget store transporttal fra krigsårene maner til eftertanke, så man nu bagefter næppe kan forestille sig, hvorledes de enorme tørvetransporter under krigen ville være afviklet, hvis Høng—Tølløse banen var blevet nedlagt i de vanskelige år før krigen.

Efter opfordring har direktør *Terp-Lassen*, under hvis ledelse disse meget store transporter blev afviklet, skrevet følgende beretning om tørvetrafikken fra Aamosen under den anden verdenskrig og om „Bodal sidespor“, idet disse transporter må indgå som et særligt kapitel i Høng—Tølløse banens historie:

„Nogle store københavnske virksomheder og kulimportører med Carlsberg bryggerierne i spidsen og med disses adm. direktør *F. Sander* som formand havde i 1940 startet konsortiet I/S Bodal tørvefabrik, der erhvervede sig ret til at udnytte gården Bodals arealer i Aamosen til tørvefabrikation.

Denne tanke var dog ingenlunde ny, thi ca. 25 år tidligere ville et engelsk selskab bygge en briketfabrik ved Bodal, og i den anledning blev der anlagt en hestetrukket tipvognsbane fra Vedde station til gården. Der kom dog intet videre ud heraf, og mosen henlå atter — stort set — ubenyttet, indtil konsortiet tog fat på at fremstille tørv i stordrift, idet selve fabrikationen blev overdraget til firmaet *Wright, Thomsen & Kier*.

Da der herved syntes at åbne sig mulighed for jernbanen, henvendte jeg mig i vinteren



Station „Bodal“

1940 til Carlsberg-bryggerierne og slog til lyd for et sidespor til transport af tørv fra mosen i tilslutning til Høng—Tølløse jernbane. Man lovede at overveje sagen; men en skønne dag stod der i hovedstadspressen, at man havde besluttet at købe store automobiler til tørve-transporterne, fordi man anså det for usandsynligt, at det nødvendige antal jernbanevogne hertil kunne påregnes disponible.

I februar 1941 rejste jeg påny spørgsmålet og optog en forhandling med den daglige leder af arbejdet i mosen, civilingeniør August Jørgensen, hvorefter forhandling sammen med de

andre to større tørvefabrikker i Aamosen afholdtes den 4. marts 1941 i Ingeniørhuset, og her enedes man om at søge planen gennemført, så hele transportsystemet kunne blive forenklet, thi hidtil havde det været således, at Bodal kørte sine tørv ad vejen ca. 6 km til Vedde station, hvorfra statsbanerne befordrede tørvene over Sorø—Vedde banen til København overensstemmende med overenskomsten om gennemgående indskrivning, hvorved godset gik udenom Tølløsebanen, medens de to ovennævnte fabrikker, der lå nord for Halleby å, leverede sine tørv på Regstrup og Mørkøv stationer, hvorved også disse tørv gik udenom Tølløsebanen.

Jernbanens plan gik derimod ud på, at tørvene læssedes på jernbanevogne i de respektive moser og derfra ad sidespor og over Høng—Tølløse jernbane befordredes mod København over Tølløse station. Dette kunne *formelt* lade sig gøre, hvis et sidespor til Bodal udgik fra jernbanen *uden for* Vedde station, og den regnskabsmæssige ekspedition foretoges af Stenlille station, idet Vedde station derved ikke skulle betragtes som overgangsstationen til statsbanerne.

*Reelt* måtte der dog regnes med en imødekommenhed fra statsbanerne ved levering af de nødvendige vogne uden smålig hensyntagen til den indtægtsnedgang, der ved den foreslåede omlægning af tørve-transporterne påførtes statsbanerne.

For banen var det derfor en forudsætning, at denne side af sagen ordnedes af konsortiet, hvilket også fuldt ud lykkedes.

Iøvrigt gik jernbanens forslag ud på, at konsortiet skulle bekoste og anlægge samt vedligeholde sidesporet under driftsbestyrerens tilsyn, medens jernbanen afviklede trafikken med sit personale, sine lokomotiver og øvrige materiel, mod at fragten Bodal—København til enhver tid skulle være den samme som statsbanefragten Vedde—København, hvorved udgiften til kørslen fra mosen til Vedde station altså sparedes. Til afskrivning og vedligeholdelse af sidesporet skulle jernbanen opkræve et mindre fragttillæg, der ubeskåret tilfaldt konsortiet.



Mosebanens spor var lidt primitivt; det kunne gå, som vist her



Også på H. T. J. kunne det gå hårdt til i krigens tid

I modsætning hertil ønskede konsortiet, at sidesporet skulle anlægges og vedligeholdes af jernbaneselskabet, hvorfor jernbanens forslag forkastedes på konsortiets møde d. 19. april 1941.

Dette var meget uheldigt, fordi jernbaneselskabet ikke disponerede over den for anlægget nødvendige kapital, men heldigvis lykkedes det at få ændret konsortiets stilling på et møde d. 21. s. m., og jernbanens forslag blev da antaget uden ændringer, hvorfor anlægget af sidesporet nu kunne påbegyndes.

Som planum anvendtes i det væsentligste den ovennævnte tipvognsbane. Sidesporets længde til Bodal var 5 km, hvortil kom de i mosen udlagte læssespor ca. 8 km. Den samlede sporlængde var dermed ca. 13 km, der dog senere blev forhøjet en del.

Til det egentlige ca. 5 km lange sidespor anvendtes 17,5 kg skinner med tilhørende forbindelsesdele og sveller, som ved afd. direktør ved tilsynet med privatbanerne, C. V. Jensens velvilje tilvejebragtes fra andre privatbaner, der ved sporforstærkning havde fået disse materialer frigjorte.



Fra Bodal befordredes efterhånden over 50.000 vogne med tørv og formbrændsel. Vogn nr. 50.000 blev smykket, som det ses ovenfor

Takket være civilingeniør T. K. Thomsens stærke indsats skred arbejdet med sidesporets anlæg hurtigt frem, og allerede den 1/7 1941 kunne det første træk vogne med tørv afgå fra Bodal, hvorefter reglen blev, at der daglig skulle afgå  $3 \times 17$  læssede vogne fra mosen.

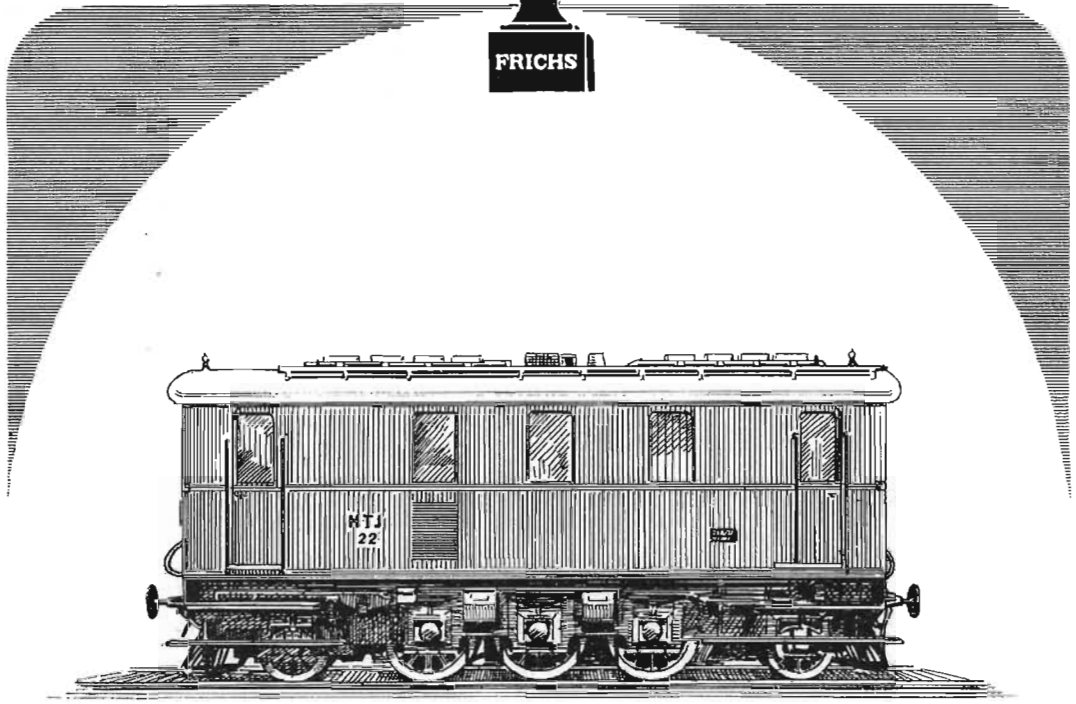
Men der kom også tørv fra jernbanens øvrige langs Aamosen beliggende stationer, og derfor blev den normale trafik således, at der daglig udgik 110 læssede vogne fra Tølløsebanen til viderebefordring med statsbanerne. Disse vogne gik i en bestemt 2 døgns plan, idet de ankom fra København den ene nat, udkørtes, læssedes og afhentedes om dagen og tilbageførtes til København den følgende nat. Enkelte døgn ekspederedes dog op til 126 vogne, ja i 1941 og 1942 nåede man endog op på 180 vogne i døgnet.

Jernbanens almindelige køreplan, der på grund af brændselssituationen var blevet nedskåret til 4 daglige tog i hver retning, måtte nu udvides, idet der indlagdes op til 16 særtog i døgnet, og den daglige køreplan strakte sig da fra kl. 0,00—23,50.

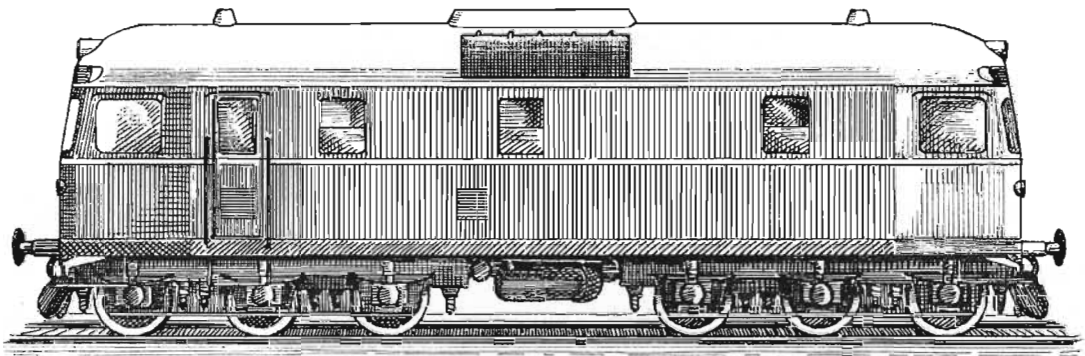
Man måtte derfor igen til at anvende damplokomotiverne, hvis vedligeholdelsestilstand heldigvis var sådan, at dette lod sig gøre.

Antallet af læssede vogne udgjorde i 1941/42 12.274, 1942/43 15.667, 1943/44 23.642 og i 1944/45 22.913.

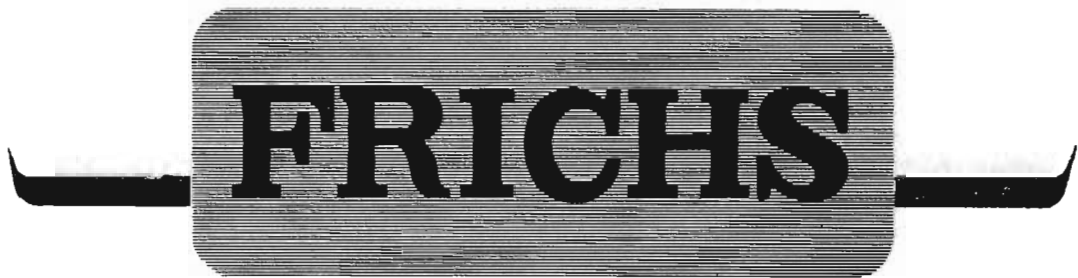
Når en så voldsom udvidelse af trafikken kunne lade sig gennemføre tiltrods for, at personalet, som omtalt andet steds, var blevet reduceret ganske væsentligt, skyldes dette i første



375/415 hk diesellokomotiv leveret 1932



750 hk diesellokomotiv under bygning 1951



række den store indsats, som med godt humør præsteredes af jernbanens personale, hvilket også ved denne lejlighed bør fremhæves.

For banen kom der nu gode år. I 1941/42 transporteredes 150.400 t tørv, heraf fra Bodal sidespor 66.900 t, og disse store transporter i forbindelse med en almindelig fremgang i de øvrige transporter har naturligvis i høj grad givet sig til kende i driftsregnskaberne, således f. eks. for året 1941/42, hvor indtægten var 693.594 kr. og overskudet 142.442 kr., det største i jernbanens 40-årige historie. De følgende års driftsoverskud var 2—3 gange så store, og ved udgangen af driftsåret 1946/47 var fondsbeholdningerne vokset til 1.992.747 kr.“

## EFTER KRIGEN

**K**rigstidens stortrafik fjernede med eet slag alle økonomiske bekymringer for et åremål. Men andre kom til. Det var vanskeligt at fremskaffe det nødvendige tilbehør til materiellets reparation, og der var vanskelighed ikke mindst med fremskaffelse af brændsel, både kul til lokomotiver og benzin til motorvognene. Solarolien til diesellokomotivet blev rationeret, men bevilgedes dog i nogenlunde mængde under hensyn til de livsvigtige brændselstransporter. For at holde motorvognene i gang blev de ombygget til generatordrift med træ som brændstof. Det gik, og det gik endda nogenlunde.



Amtmand H. S. de Jonquières

Til krigens og efterkrigstidens vanskeligheder og slid på materiellet kom i 1945 en ny ulykke for Høng—Tølløse banen: Værkstedet i Holbæk brændte d. 1. december 1945, så alle reparationer for et længere tidsrum ikke lod sig udføre på eget værksted, og hvad værre var: diesellokomotivet, som var til reparation på værkstedet, blev samtidig ødelagt.

På generalforsamlingen i 1947 fratrådte både bestyrelsens formand, kammerherre Saxild og direktør Terp-Lassen, der overtog stillingen som direktør for Lollandsbanen.

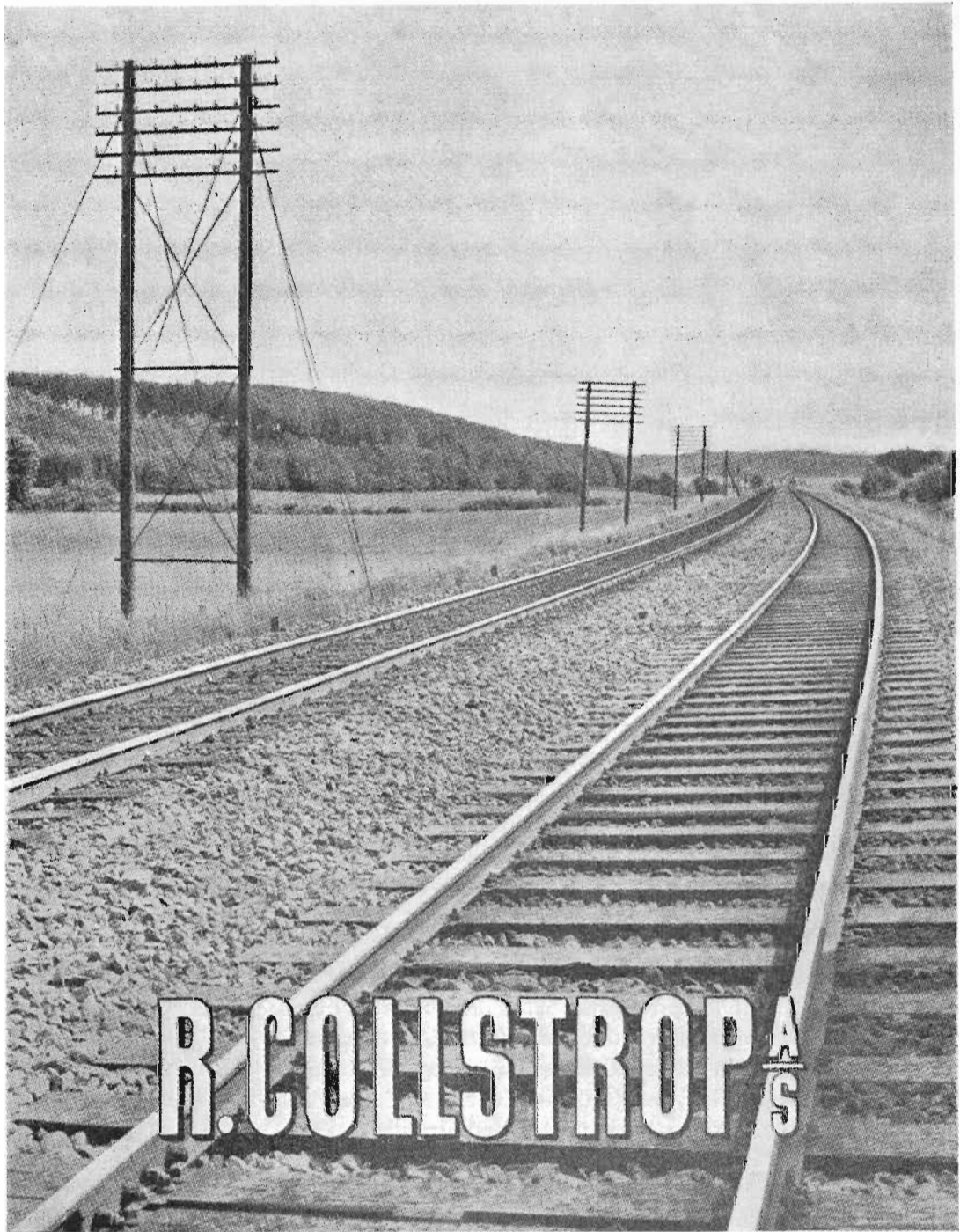
Til ny formand valgtes amtmand H. S. de Jonquières, der siden 1942 havde været formand for Odsherredsbanens bestyrelse, og til ny direktør udpegedes baneingeniør ved statsbanerne Erik Johansen.

Der ventede mange opgaver på den nye ledelse. Den nye store moderniseringsplan for landets privatbaner var under forberedelse og begyndte at tage form. Materiellet skulle bringes i stand, og det nye skinnebusstog, der var bestilt, skulle indsættes i driften og køreplanen tilpasses de påny stigende krav fra publikum. Endelig skulle personaleforholdene også tilpasses den stadig nedadgående godstrafik.

I 1948 vedtog rigsdagen en lov om modernisering af landets privatbaner. Banerne skulle selv fremskaffe en del af de til moderniseringen fornødne beløb af deres fondsmidler, og Høng—Tølløse banen, som i kraft af de store indtægter under krigen havde store fondsbeholdninger til rådighed, måtte efter ministeriets afgørelse betale langt den overvejende del af moderniseringen selv. Af den samlede plans 438.800 kr. forudsættes 352.800 kr. afholdt af banens fonds, medens restbeløbet, 86.000 kr. afholdes af staten med 70 % og af de i banens drift interesserede kommuner med 30 %. Statens bidrag er i

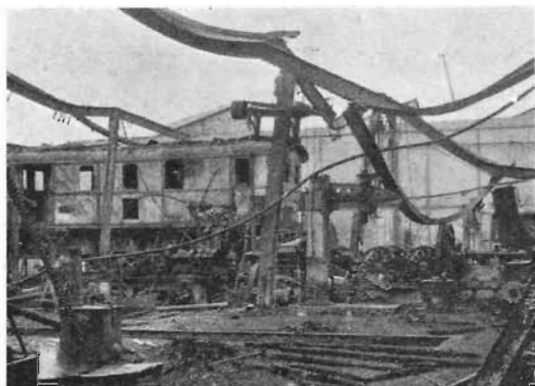


Direktør Erik Johansen





henhold til lovens bestemmelser at betragte som lån med pant i det anskaffede materiel. Lånet kan kræves forrentet, hvis banens drift giver overskud udover de fastsatte henlæggelser til afskrivningsfonden. En betingelse for lånet var endvidere, at kommunerne foruden at betale de 30 % skulle garantere for opretholdelse af banen i 7 år, d. v. s. betale eventuelle underskud i dette tidsrum.



Det brændte diesellokomotiv i værkstedets ruiner i Holbæk

og dette synspunkt blev tiltrådt, således at Buerup ikke har deltaget i Høng-Tølløse banens modernisering og ej heller i garantien for dens fortsatte drift.

Tølløse kommune har ikke været aktionær fra banens anlæg, men i henhold til moderniseringsloven af 1948 var der mulighed for også at medregne andre end de oprindelige aktionærer blandt de kommuner, der i lovens forstand regnedes for at have interesse i banens opretholdelse.

Det var ikke nødvendigt at bringe lovens tvangsbestemmelse i anvendelse. Tølløse kommune indgik på at overtage andel i moderniseringen svarende til de nedsættelser, der var enighed om at indrømme andre kommuner, og banens modernisering og driftens opretholdelse indtil 1. april 1956 sikredes hermed. På oversigtens side 18 er vist fordelingen af moderniseringsudgifterne.

I de første år efter krigens ophør fortsatte de store brændselstransporter, men i aftagende omfang, og i det sidst afsluttede driftsår 1950—51 var den transporterede godsmængde sunket helt ned under det dårligste år før krigen. Medvirkende hertil har utvivlsomt været, at der under krigen var opstået et meget stort antal vognmandsforretninger i banens opland, og da brændselstransporterne, der var basis for deres opståen, ophørte, måtte det gå ud over banens øvrige transporter. Der er dog visse tegn på, at forholdene er ved at nærme sig mere normale tilstande igen, og godsmængden synes atter at være stigende.

Under beretningen om godstrafikkens udvikling i efterkrigsårene hører også oplysning om mælke-transporten til København.

Mens jernbanerne ellers som helhed havde svært ved at beholde denne transport i konkurrencen med lastbilerne, var det indtil vinteren 1948 lykkedes ganske godt at bevare forsendelserne fra Høng—Tølløse banens opland. Med de stigende krav om nedsat befordringsstid for mælken til København blev det imidlertid klart, da statsbanerne ikke havde interesse i at træffe særforanstaltninger for mælken fra Høng—Tølløse banen, at en omlægning til landevejstransport ville blive resultatet,



Mælkebilen Ruds Vedby—København

2 KENDTE MÆRKER  
ØNSKER TILLYKKE MED DE 50

**WATOELIN**

**SOLIGNUM**

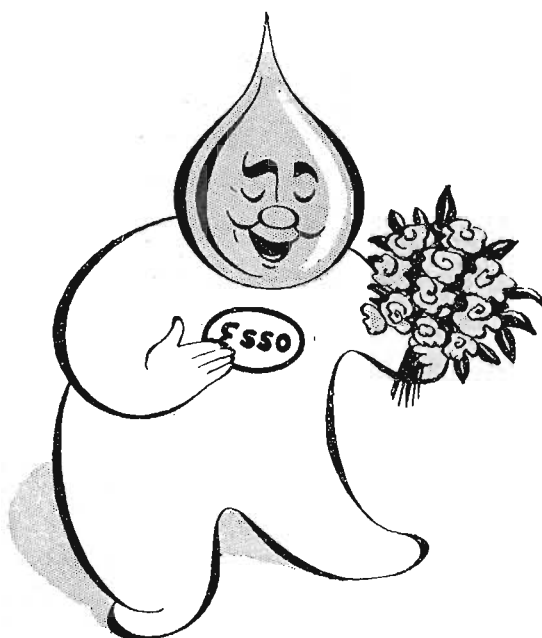
**CARLSEN  
& PLENGE**

Gothersgade 27  
København

*Lryksager*

— så

**Holbæk Amtstidende**



**ESSOMANDEN  
ØNSKER  
TIL LYKKE**



**DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

Personaleforhold

	1901	1911	1921	1931	1941	1951
Stationsforstandere .....	3	3	4	3	3	3
Stationsmestre .....	1	4	3	4	1	1
Trafikassistenter, medhjælpere og elever ..	1	3	6	2	2	1
Togførere .....	1	2	2	0	1	1
Togbetjente .....	1	4	4	4	1	2
Portører .....	6	5	5	3	0	4
Ekspeditricer .....	0	0	1	1	2	5
Kontorister .....	0	0	0	0	0	3
Banemestre .....	1	1	1	0	1	0
Baneformænd .....	0	7	7	6	2	4
Lokomotivformænd .....	0	0	1	1	0	0
Lokomotivførere .....	2	3	2	3	1	1
Motorførere .....	0	0	0	0	4	2
Skinnebusførere .....	0	0	0	0	0	2
Fyrbødere .....	3	4	4	4	0	1
Pudsere .....	1	2	3	2	0	0

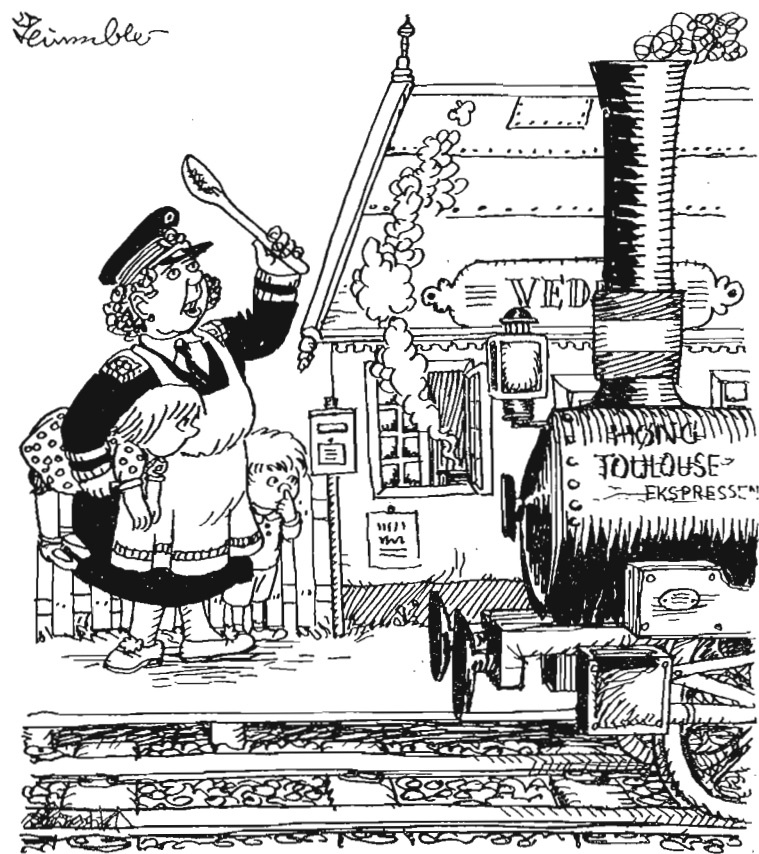
og fra banens side foretrak man derfor at tage denne opgave op fremfor at lade andre løse den. Der anskaffedes i hast en brugt lastbil med påhængsvogn. Den blev efter et års kørsel ombyttet med en ny diesellastbil, ligeledes med påhængsvogn, og mælketransporten er nu indgået som et led i banens øvrige virksomhed.

I modsætning til godstrafikken kulminerede persontrafikken ikke med krigen. De forbedrede forbindelser, bl. a. til Slagelse, som skinnebussens indsættelse i trafikken muliggjorde, og den forøgede toghyppighed samt de forbedrede bekvemmeligheder i togene resulterede for driftsåret 1948/49 i den hidtil største persontrafik på banen, og nogen væsentlig nedgang er ikke siden indtruffet. De gennemgående tog til Slagelse og Holbæk medførte en stigning i billetsalget til disse byer på 40—50 pct., og de rejsendes antal på banen er endnu ca. tre gange så stort som i de dårligste år før krigen.

De tre sidste driftsår har udvist betydelige driftsunderskud, og bestræbelserne er derfor gået ud på at nedbringe udgifterne. Først måtte en væsentlig del af det store personale, hvis antagelse var baseret på krigens godstrafik, afskediges, og reduktionen til førkrigstidens niveau har nu fundet sted. Dette var imidlertid ikke tilstrækkeligt, idet lønninger og andre udgifter var steget mere end indtægterne, og repræsentantskabet vedtog derfor i forbindelse med behandlingen af budgettet for driftsåret 1950/51 at overgå til kvindelig betjening, hvor der var mulighed for det. Det bestemtes således at lade stationerne Kirke Eskildstrup, Nyrup og Vedde bestyre af ekspeditricer og helt at lukke Kulby station samt at foretage visse personaleindskrænkninger på de øvrige stationer. Disse foranstaltninger er nu gennemført med undtagelse af lukningen af Kulby station, idet stationens benyttelse er steget en del. På modstående side er vist en oversigt over udviklingen i banens personaleforhold. Det med Ods herredsbanen og Hørve—Værsløv banen fælles personale er ikke medregnet.

Averteringen efter ekspeditricer vakte en del røre i pressen, og fra tilhængere af kvindens ubetingede ligeberettigelse med manden lød opfordringer til ikke at søge sådanne „underbetalte“ stillinger. Der indkom imidlertid 114 ansøgninger, og af ansøgerne var mange vel kvalificerede. Det manglede heller ikke på spådomme om, at damerne ikke skulle kunne magte arbejdet, men til dato har de klaret alle opgaver tilfredsstillende.

På ovenstående billede ses tegneren *Humble's* opfattelse af situationen, som den blev publiceret i „Information“.



— Kør nu, Hansen — ellers brænder vandgrøden på!

### Oversigt over nye arbejder, moderniseringer m. v.

Banens anlæg har kostet .....	1.741.600 kr.
Til nye arbejder, udvidelser af sporanlæg og stationsbygninger, forbedringer på materiellet etc. er anvendt af banens fonds:	
I tiden 1901—1926 .....	ca. 262.300 „
I „ 1926—1951 .....	ca. 663.000 „
Desuden er der af banens fonds som banens eget bidrag til gennemførelse af moderniseringslovene af 14. marts 1931 og 23. marts 1948 anvendt eller påregnet anvendt:	
Moderniseringsloven af 1931 .....	ca. 125.000 „
„ „ 1948 .....	ca. 252.800 „
Staten har ydet som lån i henhold til loven af 1931.....	ca. 245.000 „
(heraf er halvdelen rente- og afdragsfrit, resten forrentes over 25 år) og som lån i henhold til loven af 1948.....	ca. 60.200 „
(rente- og afdragsfrit, når overskuddet ikke overstiger de vedtægtsmæssige henlæggelser til afskrivningsfonden).	
Kommunerne har garanteret for forrentning og afdrag af statslånet af 1931 i det nedenfor angivne forhold, og desuden har kommunerne ydet lån på samme betingelse som statslånet af 1948 på ialt .....	25.800 „
Desuden har kommunerne garanteret for driften indtil 1. april 1956 i samme forhold som andelen i lånet.	

Fordelingen af den lokale aktiekapital og af moderniseringsforpligtelserne fremgår af nedenstående oversigt:

Kommune	Aktiekapital	Moderniseringsloven af 14/3 1931 Procentvis andel i garanti for afdrag og forrentning af statslån på 122.500 kr.	Moderniseringsloven af 23/3 1948	
			Beløb	Procentvis fordeling af kommunernes andel i moderniseringen ialt 25.800 kr.
Holbæk amtsråd .....	271.000	32,35	8.586	33,28
Holbæk købstad .....	12.200	1,46	386	1,50
Tølløse kommune .....	—	—	938	3,64
Soderup-Eskilstrup .....	17.800	2,13	564	2,19
Tostrup .....	59.200	7,07	1.876	7,27
Stenmagle .....	71.200	8,50	2.257	8,74
Flinterup .....	29.600	—	396	1,54
Sorø amtsråd .....	35.600	4,25	1.128	4,37
Stenlille .....	71.200	8,50	2.257	8,74
Sorø akademi .....	23.600	2,82	—	—
Munkebjergby .....	9.000	1,07	285	1,11
Tersløse-Skellebjerg .....	71.400	8,52	2.263	8,77
Niløse .....	35.600	4,25	1.128	4,37
Rerslev .....	23.800	—	754	2,92
Ruds Vedby .....	47.400	5,65	1.502	5,82
Slagelse .....	11.800	1,41	374	1,45
Sæby-Hallenslev .....	10.600	—	168	0,65
Finderup .....	29.600	3,53	938	3,64
Buerup .....	7.200	—	—	—
Kolonien Filadelfia .....	—	8,49	—	—
Private .....	33.000	—	—	—

## BANENS LEDELSE

Høng—Tølløse banens anliggender varetages i henhold til vedtægterne af et repræsentantskab og en bestyrelse.

Repræsentantskabet består på jubilæumsdagen af følgende medlemmer:

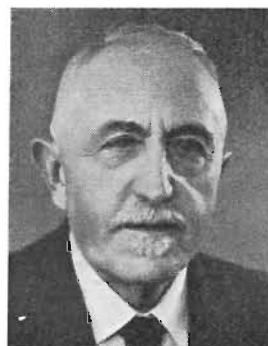


Vald. Sørensen, Skellebjerg

Gårdejer V. Sørensen, Skellebjerg (formand)	medlem fra 1935
Husmand Jens Jensen, Igelso	„ „ 1935
Sognerådsmedlem, savskærer Viggo Knudsen, Ruds Vedby	„ „ 1949
Landbrugslærer S. Poulsen, Høng	„ „ 1944
Gårdejer Jens Hansen, Tølløse	„ „ 1926
Vognmand Chr. Petersen, Dianalund	„ „ 1935
Hospitalsinspektør K. Hertzum, Dianalund	„ „ 1950
Amtsrådsmedlem P. Pedersen, Gørlev	„ „ 1946
Amtsrådsmedlem Peter Nielsen, St. Taastrup pr. Store Merløse	„ „ 1950
Førstelærer Kierkegård, Store Merløse (næstformand)	„ „ 1940
Sognerådsmedlem, sadelmagemester H. Glad, Nyrup	„ „ 1951
Sognerådsmedlem, gårdejer Alfr. Petersen, Tjørtved	„ „ 1947
Sognerådsformand, sognefoged Johs. Petersen, Tersløse	„ „ 1947
Sognerådsmedlem Johan C. Sørensen, Ruds Vedby	„ „ 1950
Gårdejer S. P. Sørensen, Kulby	„ „ 1939

Repræsentantskabet har i de forløbne 50 år haft ialt 7 formænd:

Folketingsmand Fogtmann .....	1901—1902
Sognefoged N. Jensen (Dbm.) (F. M.) ...	1902—1910
Gårdejer Hans Hansen, Høng (R.) .....	1910—1931
Fhv. landbrugsminister Poul Christensen	1931—1935
Amtsrådsmedlem Chr. Berthelsen (R.) ...	1935—1936
Amtsrådsmedlem Anders Larsen, Baarup	1936—1946
Gårdejer V. Sørensen, Skellebjerg .....	1946—



P. Sørensen, Ravnegaard

Bestyrelsen består på jubilæumsdagen af:

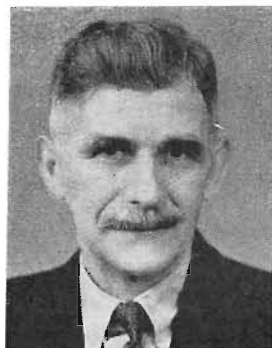
Amtmand H. S. de Jonquières (K. Dm. p.p.) (formand) fra 1947
Gårdejer P. Sørensen, „Ravnegård“ fra 1943 (i repræsentantskabet fra 1928)
Sognerådsmedlem J. P. Hansen, Tølløse „ 1951 („ „ „ 1949)

Bestyrelsen (direktionen) har haft følgende formænd:

Godsforvalter Berthelsen .....	1901—1930
Amtmand C. Saxild (K. Dm. p. p.) .....	1930—1947
Amtmand H. S. de Jonquières (K. Dm. p. p.) ...	1947—

Bestyrelsen (direktionen) har haft følgende formænd:

Etatsråd D. Hvidt (K. Dm.) .....	1901—1936
Folketingsmand Jens Jensen .....	1901—1905
Folketingsmand Fogtmann .....	1902—1907
Købmand P. Andersen, Merløse .....	1905—1910
Sognefoged N. Jensen (Dbm.) (F. M.), Tersløse...	1910—1943
Amtsrådsmedlem Chr. Berthelsen (R.), Nyrup ...	1936—1948
Proprietær N. P. Jensen, Nyrup .....	1948—1951



J. P. Hansen, Tølløse



## C. C. Christensen

Nye auto-dæk – Vulkanisering – Slidbaner

**Fabrik:**

Enghavevej 76  
Telefon Ve. 7430

**Ekspedition & lager:**

Vestre Boulevard 48  
Telefon By 3348, C. 10538

**Filial:**

Omøgade 7  
Telefon Ry. 5817

## Jernbanemateriel

af enhver art

*SAB-Bremserregulatorer*

*&*

*Lastveksler*

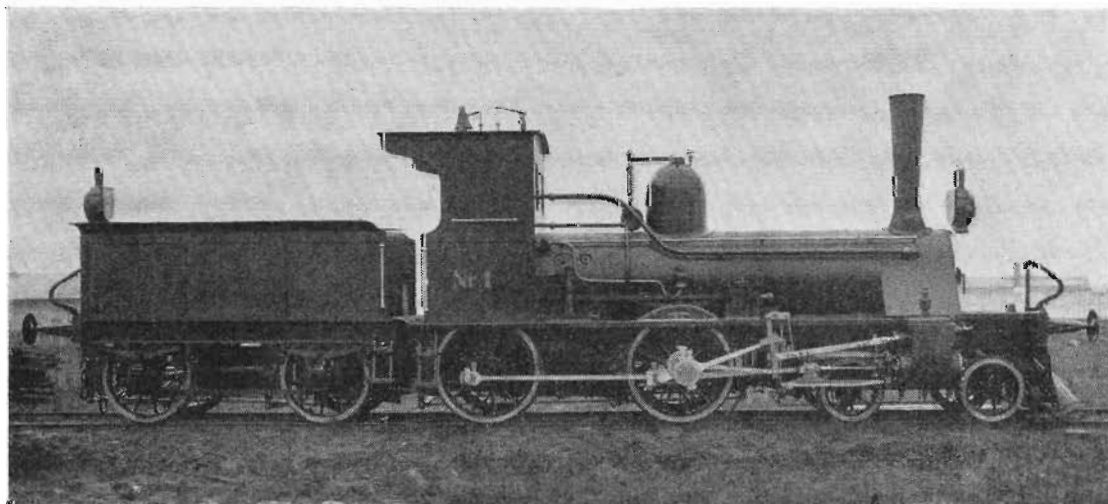
Sophus Berendsen <sup>A/S</sup>

Ørstedhus . V. Farimagsgade 41 . København V.

## DEN TEKNISKE UDVIKLING

De for 50 år siden anskaffede  $22\frac{1}{2}$  kg skinner ligger stadig i sporet med undtagelse af nogle kurver, hvor sliddet har nødvendiggjort fornyelse. Til erstatning er fra de nedlagte Kolding sydbaner i 1949 købt ca. 3 km spor af samme profil, men medens de gamle skinner var af længde 9,14 m, er de nye 12 m lange. Fornyelser i væsentligt omfang udover de foretagne vil ikke være påkrævede de første år, og store dele af skinnerne er i så god stand, at de rimeligvis vil kunne holde op imod 50 år endnu. En anden sag er, at det forholdsvis spinkle spor medfører, at moderne tunge godsvogne ikke kan udnyttes fuldt ud på Høng—Tølløse banen, men for den lette persontogskørsel vil sporet være tilstrækkeligt i en årrække. En fornyelse af sporskifterne er påkrævet, og den vil blive påbegyndt i det kommende driftsår, idet de nødvendige materialer til fornyelse er indkøbt.

De fleste stationsbygninger er ikke undergået væsentlige ændringer, men naturligvis har nogle af dem i tidens løb måttet udvides; således måtte ventesalen på Nyrup station allerede i 1905 udvides på grund af det store antal rejsende, der besøgte byens „kloge mand“. Flere af de øvrige stationer vil formentlig i den nærmeste fremtid blive ombygget for at kunne svare til de stigende krav fra postvæsenet.

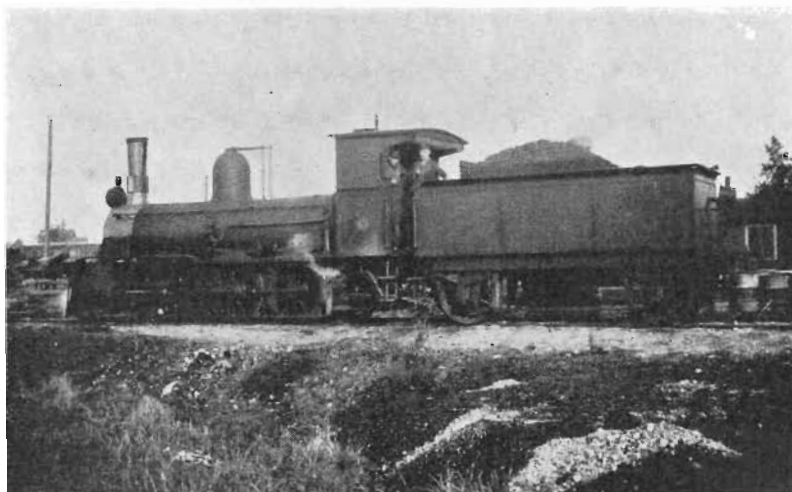


Lokomotiv nr. 1

De gamle mastesignaler er på de fleste stationer erstattet af moderne daglyssignaler, og resten af stationerne vil også blive udstyret hermed. Ved farlige overkørsler er der opstillet blinksignaler til advarsel for de vejfarende.

Den tekniske udvikling viser sig dog tydeligst på det rullende materiel.

Som det fremgår af omstående oversigt bestod trækraften fra starten af 3 damplokomotiver, hvoraf det ene, på siden foran, var overtaget fra Odsherredsbanen. I 1907 købtes et fjerde lokomotiv.



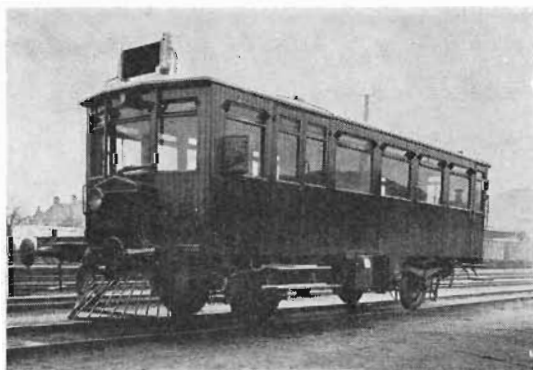
Lokomotiv nr. 7

Godsvognenes antal udvidedes lidt efter lidt fra 12 til 32 vogne. I 1912 indlagdes elektrisk lys i person- og pakvognene, men personvognene ændredes iøvrigt — bortset fra anskaffelsen af motorvognsmateriellet — ikke meget i tiden indtil den anden verdenskrig.

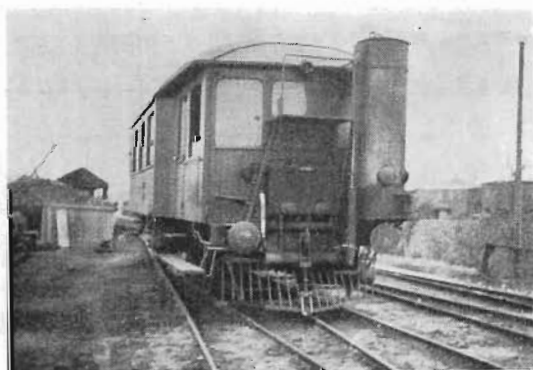
Ved 25 års jubilæet var den første motorvogn (M 11) med tilhørende påhængsvogn netop anskaffet. Den blev straks fra begyndelsen velanskrevet blandt publikum, fordi motortoget kørte hurtigere end damptogene. Hvad bekvemmelighed angår, kunne vognen næppe siges at være noget fremskridt, og nutidens begreb om komfort har medført, at vognen — selv om den i 1948 fik en „make-up“ — nu er ret ilde set blandt det rejsende publikum.

I 1930 anskaffedes som et led i den første modernisering med statsstøtte den næste motorvogn M 12 med kraftigere motor og læderpolstrede sæder. Vognens benzinmotor blev i 1950 ombyttet med en Frichs dieselmotor af samme type, som findes i skinnebusserne. Vognen bruges nu som reserve for skinnebusserne og vil i denne egenskab være anvendelig mange år endnu.

I 1932 anskaffedes et 410 hk. diesellokomotiv. Det blev ødelagt ved værkstedets brand i

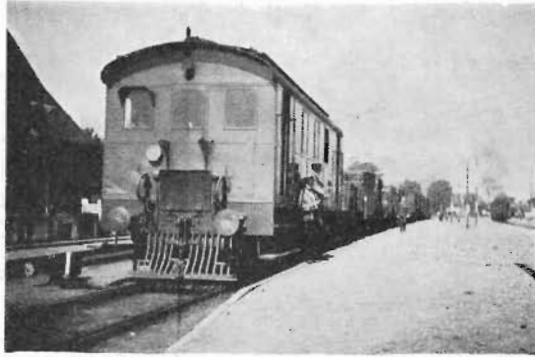


Den først anskaffede motorvogn, M 11 fra 1926

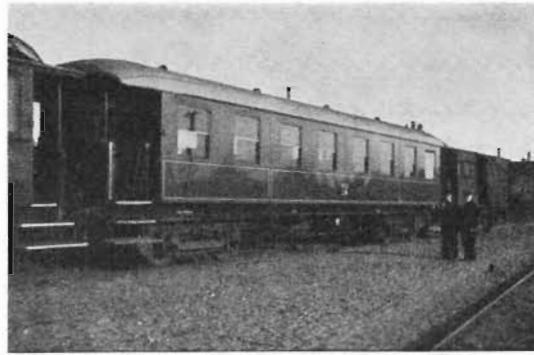


Motorvogn M 12, udstyret med generator under krigen





Diesellokomotiv nr. 22, forspændt tørvevogne på Tølløse st.



Boggielov fra 1943

1945, men igen opbygget hos Frichs i Århus i 1947, så der kom et næsten nyt lokomotiv tilbage. Visse forbedringer blev samtidig foretaget. Lokomotivet har i de forløbne år præsteret et meget betydeligt arbejde, og at det måtte undværes i driftsåret 1946/47 var i væsentlig grad medvirkende til dette års driftsunderskud.

Høng—Tølløse banen havde efterhånden tjent så mange penge på krigens tørvetransporter, at man kunne tænke på at skaffe de rejsende bedre kår, og banen gik i 1943 derfor til anskaffelse af sin første boggielov af samme type, som til stor tilfredshed for de rejsende var blevet indført på Odsherredsbanen nogle år forinden. Vognens magelige, læderpolstrede sofaer og dens gode og behagelige kørsel gjorde den straks yndet blandt det rejsende publikum.

Det helt rigtige befordringsmiddel for Høng—Tølløse banen blev indført i 1948, da det første skinnebustog, bygget på Scandia i Randers, anskaffedes. Skinnebuserne forener de lette 2-akslede motorvognes driftsbillighed med boggielovnenes behagelige gang, og de lyse interiører med de røde sæder gør et tiltalende indtryk på de rejsende. Den lette ud- og indstigning, den gode vejledning for de rejsende, som højttaleren giver mulighed for, den hurtige kørsel og togets meget store accelerationsevne påskønnes af de rejsende. Motoren, der er en 160 hk. Frichs dieselmotor, er overlegen i forhold til togets vægt, ja skinnebustog har endda forholdsvis større hestekraft end statsbanernes lyntog. Høng—Tølløse banens første skinnebustog er af samme type, som samtidig blev anskaffet i et antal af omtrent 50 ved landets øvrige privatbaner. Foruden skinnebussen består toget af en påhængsvogn med 30 siddepladser og et pakrum, som tillige anvendes som postbureau i visse tog.

Som den vigtigste anskaffelse i henhold til moderniseringsloven af 1948 blev der bestilt endnu et skinnebustog, og da man havde gjort gode erfaringer på Odsherredsbanen med et skinnebustog, hvis sammensætning afviger fra det normale, bestemtes det at anskaffe det nye tog af denne type.

Selve den nye skinnebus adskiller sig ikke meget fra den

### Det rullende materiels udvikling

	1901	1911	1921	1931	1941	1951
Damplokomotiver .....	3	4	4	4	2	2
Diesellokomotiver .....	0	0	0	0	1	1
Benzinmotorvogne .....	0	0	0	2	2	1
Dieselmotorvogne .....	0	0	0	0	0	1
Skinnebuser .....	0	0	0	0	0	2
Personvogne, 2-akslede .....	9	9	9	10	10	5
Boggielovpersonvogne .....	0	0	0	0	0	2
Skinnebuspåhængsvogne .....	0	0	0	0	0	2
Bagagevogne .....	3	3	3	3	2	2
Skinnebusbagagevogne .....	0	0	0	0	0	1
Lukkede godsvogne .....	4	4	8	8	9	9
Åbne godsvogne .....	8	11	19	24	24	19
<b>Antal siddepladser:</b>						
Uopolstrede .....	256	256	256	332	328	154
Polstrede .....	36	36	36	69	69	433
Godsvognenes saml. bærecvne i t.	120	150	328	428	438	403

først anskaffede, men i stedet for en påhængsvogn til både rejsende og bagage er anskaffet en påhængsvogn, udelukkende til rejsende, med 48 siddepladser og en 2-akslet vogn, udelukkende beregnet til bagage og gods. Der er herved mulighed for flere kombinationer af de forskellige typer påhængsvogne, således at skinnebustogene kan fremføres med et mere varierende antal siddepladser.

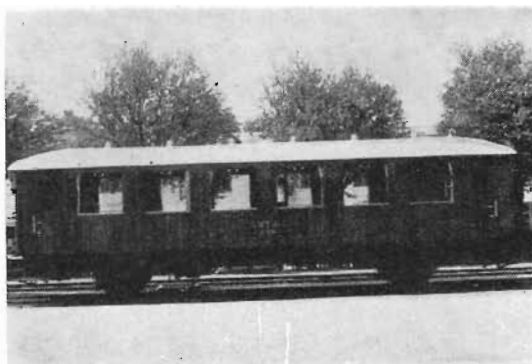
Det nye skinnebustog blev leveret d. 5. sept. 1951 som det første af en ny serie på 35 skinnebustog til landets privatbaner; bagagevognen blev dog allerede leveret i september 1949.

Skinnebusserne har siden anskaffelsen kørt omtrent 400.000 km på Høng—Tølløse banen og de tilstødende statsbanestrækninger.

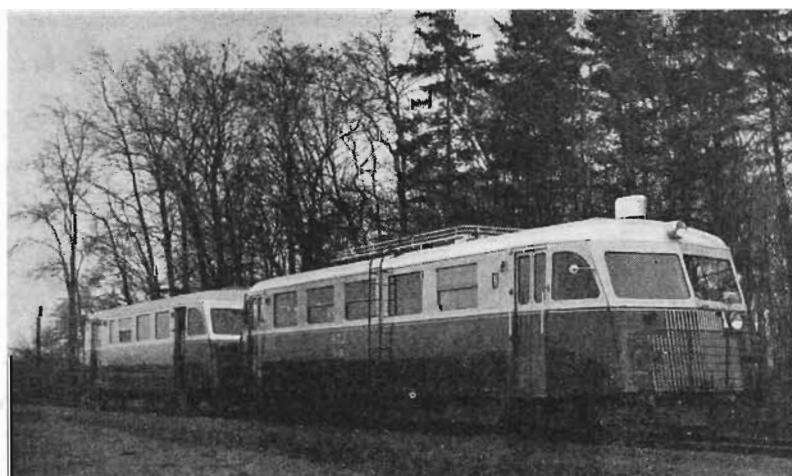
Efter den daglige køreplan kører der herefter i persontrafikken på hverdage kun skinnebustog. Der fremføres desuden et godstog i hver retning med diesellokomotiv som trækraft.

De rejsendes antal om søndagen er væsentligt større end på hverdage, og skinnebustogens pladsantal slår derfor ikke til. De gamle personvogne var tiden løbet fra, og deres konstruktion, alder og vedligeholdelsesstand gjorde dem ikke egnede til en bekostelig modernisering. Banens ledelse besluttede derfor at undersøge mulighederne for anskaffelse af materiel, der kunne fås forholdsvis billigt, og som var egnede til modernisering, idet det ikke kunne anses for rimeligt at anvende de fornødne meget store midler til indkøb af nye personvogne med den begrænsede anvendelse, der måtte regnes med for vognene.

Med de gode erfaringer, man allerede havde med den i 1943 anskaffede boggievogn, ville det være ønskeligt, om de nye vogne også kunne blive boggievogne, og der viste sig da også mulighed for erhvervelse af en enkelt sådan vogn, som var blevet overflødig ved Troldhede banen, ganske vist en motorvogn, hvor motor og gearkasse var opslidt, men da vognen syn-



Personvogn fra Kolding Sydbaner efter ombygning paa værkstedet i Holbæk i 1951



Skinnebustoget fra 1948

tes at kunne blive en god personvogn, erhvervedes den med denne anvendelse for øje. Den er, mens disse linier skrives, under ombygning på værkstedet i Holbæk, og den påregnes afleveret til drift på selve jubilæumsdagen.

Fra Kolding sydbaner indkøbtes i 1950 2 stk. 2-akslede personvogne for 3.500 og 2.500 kr. Den ene er efter den godkendte moderniseringsplan bl. a. beregnet til anvendelse sammen med den nyeste af motorvognene som reserve for skinnebustogene, og den er derfor blevet

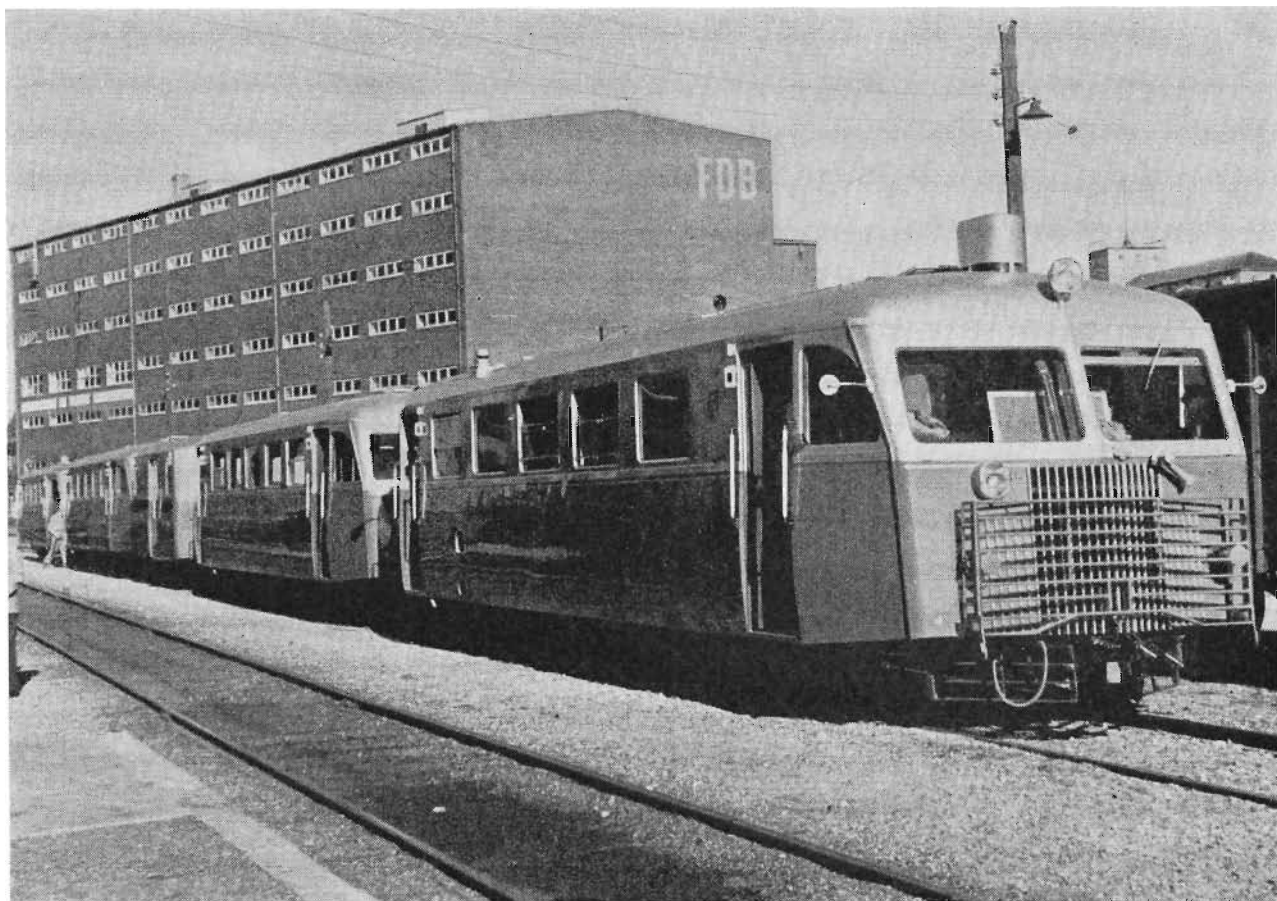
ombygget med denne anvendelse for øje. Vognen er efter endt ombygning taget i brug i foråret 1951. Der er indrettet bagagerum i den ene ende, og platformen i den anden ende er lukket. Der er røde lædersæder i vognen, og interiøret er fikset op efter tidens krav. Den anden vogn er mere nødtørftigt moderniseret, men også den svarer til ethvert rimeligt krav. Moderniseringen er knap tilendebragt, men den vil være afsluttet til jubilæumsdagen. Ministeriet for offentlige arbejder har fornylig godkendt, at vognens modernisering afholdes som moderniseringsforanstaltning med statstilskud i stedet for andre bevilgede foranstaltninger, der måtte anses for mindre nødvendige.

Fra Kolding Sydbaner er desuden indkøbt 3 lukkede og 3 åbne godsvogne til erstatning for brændte og ødelagte vogne og for de ældste godsvogne, som derefter er udrangeret eller vil blive det i løbet af meget kort tid.

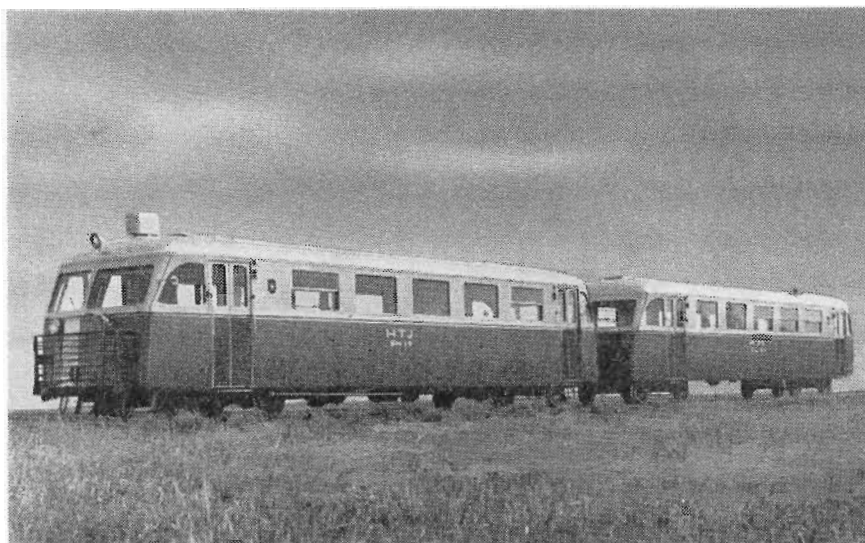
Af de gamle personvogne er nu de 7 udrangerede. De opfylder nyttige funktioner som hønsehuse og lignende. Kun 2 er tilbage som sidste reserve, og de vil kun komme i drift under spidsbelastninger, og kun hvis noget af det øvrige materiel er utjenstedygtigt.

Indkøbet af vognene fra Koldingbanerne er i alt væsentligt sket dels for midler, der er indkommet som erstatning for ødelagt eller brændt materiel, dels for de beløb, de gamle person- og godsvogne har indbragt ved salg til ophugning eller anden anvendelse.

Med den fuldførte modernisering af det rullende materiel er Høng—Tølløse banen vel rustet til at gå fremtidens opgaver i møde, og den står herefter på dette område ikke tilbage for nogen anden bane i Danmark af tilsvarende karakter.



Høng-Tølløse banens og Odsherredsbanens to nye skinnebustog fotograferet i Randers umiddelbart før afleveringen d. 3. september 1951



SKINNEBUS TIL PRIVATBANER

JERNBANEVOGNE

MOTORVOGNE

SKINNEBUSSE

SPORVOGNE

SERIEFREMSTILLING AF LET  
OG SVÆRT

SÆNKSMEDEGODS

VOGNFABRIKKEN

**SKANDIA** <sup>A</sup>/<sub>S</sub> **RANDERS**

## KØREPLANEN

De fleste rejsende fra Høng—Tølløse banens stationer — lige med undtagelse af skolebørnene — vil som regel have et ærinde i en af de nærliggende købstæder Slagelse, Holbæk eller Roskilde, hvis de da ikke skal til hovedstaden eller endnu længere bort. Bestemmende for trafikmulighederne i banens opland er derfor ikke blot banens egen køreplan, men i mindst lige så høj grad de tilsluttende baners og mulighederne for forbindelserne banerne imellem.

Amtmand, kammerherre C. St. A. Bille, Holbæk, der var den ledende kraft inden for anlægget af Odsherredsbanen, gjorde sig allerede før Høng—Tølløse banens åbning til talsmand for den tanke, at banens tog skulle føres ind til Holbæk og Slagelse, enten på egne eller på statsbanernes spor, og havde den forudseende embedsmands tanker kunnet føres ud i livet straks fra første begyndelse, ville mange senere diskussioner om de skiftende køreplaner have været undgået.

Banens første køreplan bestod af 3 tog i hver retning, og mens dette i almindelighed efter datidens forhold betragtedes som tilstrækkeligt, var der allerede fra det første repræsentantskabsmøde stor diskussion om køreplanens utilstrækkelighed med hensyn til forbindelserne til og fra Slagelse. Efter en bemærkning på repræsentantskabsmødet d. 31. januar 1902 fra formandens side om det ønskelige i en ændring af køreplanen for statsbanestrækningen Slagelse—Vørslev, bemærkede kgl. kommissarius, kammerherre Tobiesen, der repræsenterede ministeriet, at „man skulde endelig ikke gjøre sig Haab om, at Statsbanerne læmpede sig efter Privatbanerne“, og i 1903 udtalte kammerherren i henhold til et avisreferat om forbindelserne i Høng, at „den Sag lod sig ikke ordne anderledes. Det var umuligt at faa det til at passe i begge Ender. Nu havde man for Høng—Tølløse Banens Vedkommende lagt Vægt paa en god Forbindelse med Statsbanen ved Tølløse, og hermed maatte man vistnok nøjes“.

Efter anskaffelsen af banens 4. lokomotiv i 1907 kunne køreplanen på Høng—Tølløse banen udvides med et togpar daglig, og kritikken forstummede derefter, idet forbindelsesmulighederne til Slagelse bedredes betydeligt.

Under verdenskrigen indskrænkedes toggangen igen til 3 togpar i hver retning, men dette synes ikke at have givet anledning til kritik.

I 1921 udvidedes toggangen igen til 4 togpar dagligt, men dette har åbenbart ikke hjulpet på forbindelserne til Slagelse, idet det i en indsendt artikel i Sorø Amtstidende, underskrevet af „flere beboere langs Tølløsebanen“, hedder, at „Togforbindelsen mellem statsbanen og Tølløsebanen er så slet, at man kun kan opholde sig 44 minutter i Slagelse, dersom man vil nå hjem med toget samme dag, idet første tog ad Tølløsebanen først ankommer til Slagelse kl. 1,56 (eftm.), og for igen at nå forbindelsen over Høng—Tølløse skal man fra Slagelse kl. 2,40 (eftm.)“.

I Vestsjællands Socialdemokrat hedder det om samme køreplan: „Høng—Tølløse banen ledes fra Holbæk, og det kunne jo unægtelig se ud, som om det har været direktionens hensigt at fratage Slagelse en del af den naturlige handel, byen har i banens opland, for at få

den overført til Holbæk“. Bladet bringer endog et forlydende om, at det skal være Holbæk handelsstandsforening, der har fået etableret den nye køreplan.

Banens direktion gør i sit svar opmærksom på, at privatbanen jo kun kan bringe personer og gods til Høng, idet forslag om fællesdrift på strækningen Slagelse—Høng bestemt er blevet afvist fra statsbanerne, og det nævnes tillige, at „så længe statsbanerne ikke vil sende noget tog til Slagelse mellem kl. 7,09 om morgenen og kl. 1,09 om eftermiddagen og ikke noget tog fra Slagelse mellem kl. 2,40 efterm. og kl. 8,35 aften, er det praktisk umuligt for Høng—Tølløse banen at tilfredsstille dens oplands beboeres berettigede krav om at nå til Slagelse og efter et passende ophold at komme tilbage igen“.

Nogle år senere umiddelbart før den første motorvogns anskaffelse omtaler en avisartikel muligheden af at lade den nye motorvogn løbe igennem til Slagelse og Holbæk.

Med motorvognens indsættelse i trafikken udvidedes køreplanen med 33 %, og dette synes igen for en tid at have bragt ro om forbindelserne til Slagelse, idet der med de nye tog opnåedes bedre tilslutninger i Høng.

I 1930, hvor kravene om nedsættelse af ventetiderne var steget yderligere, var der igen planer fremme om gennemførelse af et middagstog fra Høng—Tølløse banen til Slagelse, men en forespørgsel, som Holbæk Amts Venstreblad rettede til statsbanernes daværende trafikchef om spørgsmålet, besvaredes med, at „foranstaltningen fra statsbanernes side ikke kan anses for at være nogen strengt påkrævet nødvendighed“, og statsbanerne ville ikke være med til gennemførelsen.

Imidlertid lykkedes det i 1936 at få statsbanerne til at indgå på, at Høng—Tølløse banens første morgentog udgik fra Slagelse, således at post og rejsende fra nathurtigtoget fra Jylland kunne opnå en god forbindelse, og i 1937 var man kommet så vidt, at der i vinterkøreplanen 1937/38 gennemførtes et togpar om eftermiddagen, hvorved forbindelserne bedredes betydeligt. Forbedringen i forbindelsen til Slagelse nødvendiggjorde imidlertid, at et tog, som var blevet benyttet temmelig meget af skolebørn fra Høng, måtte senerelægges, så børnene fik en betydelig ventetid i Høng, og da togene mellem Høng og Slagelse gennemsnitlig kun befordrede 2,3 rejsende til eller fra Høng—Tølløse banen, blev kørselen opgivet efter et halvt års forløb. De til rutebilerne tabte rejsende lod sig altså på dette tidspunkt ikke generhverve. Morgentogets gennemførelse fra Slagelse faldt bort i 1940 med de indskrænkede krigskøreplaner. Under krigen var det igen — på grund af den indskrænkede toggang på Slagelse—Værsløv banen — nødvendigt at gennemføre et togpar mellem Slagelse og Værsløv, men denne foranstaltning bortfaldt igen i 1946 samtidig med en udvidelse af køreplanen på Slagelse—Værsløv banen.

Krigstidens restriktioner medførte påbud fra ministeriet for offentlige arbejder om indskrænkning i persontogenes køreplan, og i 1945 var Høng—Tølløse banen som andre baner nede på en toggang af 2 personførende tog i hver retning, ja en del af året endda ikke engang hver dag.

Anskaffelsen af den første skinnebus i 1948 bragte igen liv i planerne om gennemførelse af tog til og fra Slagelse, og medens der tidligere havde været nogen kølighed i forholdet til statsbanerne vedrørende denne trafik, blandt andet havde der fra første begyndelse været nogen uenighed om grundlaget for betalingen, syntes statsbanerne nu at vise forståelse for sagen, og det aftaltes fra sommeren 1948 at lade 2 togpar gå igennem daglig. Senere er toggangen udvidet til at omfatte ialt 3 togpar på hverdage og 4 på søn- og helligdage.

Samtidig med gennemførelsen af de gennemgående skinnebustog mellem Høng og Slagelse gennemførtes et togpar mellem Tølløse og Holbæk, og denne kørsel er nu udvidet til ligeledes at omfatte ialt 3 togpar dagligt.

Høng—Tølløse banen er hermed rykket ind i de gennemgående forbindelser som *transitbane*, idet gennemførelsen af nogle af de foran nævnte togpar medfører, at der een gang dagligt gennemføres et tog fra Holbæk over Tølløse—Høng til Slagelse og to gange dagligt gen-

nemgående tog fra Slagelse til Holbæk. Disse to tog har ydermere forbindelse fra Jylland med henholdsvis morgenlyntogene og et aften-hurtigtog, hvorved rejsende til Holbæk kan spare henholdsvis 3 kvarter og 1½ times rejsetid i sammenligning med rejsen over Roskilde. For at lette de rejsende benyttelsen af disse tog er der indført den bestemmelse, at statsbanebilletter over Roskilde kan benyttes uden tillæg.

Man ønsker fra Høng—Tølløse banens side at fremhæve, at kammerherre Tobiesens foran citerede bemærkninger om det køreplanmæssige samarbejde med statsbanerne forlængst er gjort til skamme, og der består nu et fordrageligt samarbejde til opnåelse af de bedst mulige resultater, og det kan endog meget vel hænde, at „statsbanerne lempes sig efter privatbanerne“.

Køreplanen består nu på hverdage af 7 togpar, hvortil kommer et rent godstogspar, på lørdage desuden endnu et togpar og et „nattog“ i den ene retning. På søn- og helligdage 8 tog i den ene retning og 9 i den anden. Fra ledelsens side er man opmærksom på, at visse ændringer kunne være ønskelige, og man vil i kommende køreplaner søge gennemført forbedringer, hvor det er muligt.

---

## FREMTIDEN

Det skal være banens opgave fremover at imødekomme de krav, der med rimelighed kan stilles til tidens trafikmidler, og dens ledelse regner her med fortsat støtte fra en dygtig og interesseret medarbejderstab. Siden banens start er sket en udvikling, der taler for sig selv. Det moderne skinnestog, der har virkeliggjort de gamles drøm om en Slagelse—Holbæk bane, er en milepæl på vejen fremad.

En banes fortsatte eksistensberettigelse kan ikke alene bedømmes efter dens øjeblikkelige økonomiske resultat. I banens festskrift ved 25 års jubilæet skrev godsforvalter *Berthelsen*, at om banen skulle trives vel i fremtiden, måtte den omgivende egnns befolkning fremdeles og i stigende grad benytte sin egen jernbane til befordring af både personer og gods. Det var egnens befolkning, der i sin tid rejste kravet om banen og fik dens anlæg gennemført, og det er den samme befolkning, som igennem sin benyttelse af banen er med til at bestemme dens fremtid, og de foran citerede ord af den mand, der bedre end nogen anden kendte Høng—Tølløse banen og baggrunden for dens tilblivelse, gælder derfor den dag i dag.

Ingen kan vide, i hvilket tempo trafikmidlernes udvikling vil foregå, og hvilke krav der kan blive stillet i retning af nye fremskridt. Men i nok så revolutionerende planer vil man aldrig kunne undlade at tage hensyn til, at banen i de forløbne 50 år i høj grad har præget egnens struktur med dens voksende stationsbyer og dens vejanlæg i tilslutning til disse bydannelser. Banen kan ikke undværes, uden at det på den mest indgribende måde vil bryde det ned, som befolkningen selv har bygget op gennem årtiers indsats.

# AXEL KNUDSEN

SMØREOLIER

Nyelandsvej 109

København F.



5 tons motortrollie.  
10 stk. leveret til De Danske Statsbaner.

**Diesel- og damplokomotiver samt reservedele**

**Fjederringe**

**Robel sporværktøj**

**Vandreklemmer - Kehni værktøj**

**Bandager**

**Motordraisiner og -trollier**

**Alfred Raffel**

**Aktieselskab**

**Vodroffsvej 46.**

**København V.**

**Telefon C. 6395**



## Oversigt over trafik- og driftsresultater

Driftsår	Antal togkilometer			Antal rejsende	Antal tons gods	Samlet driftsindtægt Kr.	Drifts-udgift Kr.	Drifts-overskud Kr.	Udbetalt udbytte til aktionærerne Kr.
	På Høng-Tølløse banen		På statsbanerne						
	Damptog	Motorog							
100 dage i									
1901-02	23.192			32.206	6.587	26.365	22.076	4.289	
1902-03	84.858			113.124	27.823	100.539	80.217	20.322	
1903-04	84.042			126.623	29.680	107.553	90.314	17.239	
1904-05	83.866			124.358	38.114	118.177	94.311	23.866	
1905-06	83.820			120.884	47.308	133.522	91.423	42.099	
1906-07	83.847			138.782	58.591	151.006	102.603	48.403	17.416
1907-08	108.002			144.088	56.055	151.782	127.842	23.940	17.416
1908-09	111.280			142.953	52.465	148.830	121.706	27.124	17.416
1909-10	110.679			142.859	53.636	153.497	128.286	25.211	17.416
1910-11	111.106			145.055	57.969	160.455	136.957	23.498	17.416
1911-12	111.424			148.455	62.981	169.990	136.322	33.668	17.416
1912-13	111.316			153.081	74.526	188.968	158.406	30.562	17.416
1913-14	111.854			150.092	84.443	200.574	169.926	30.648	17.416
1914-15	107.031			152.586	74.028	189.616	170.818	18.798	
1915-16	111.526			178.128	80.676	209.516	187.749	21.767	
1916-17	110.024			191.379	81.362	250.578	244.783	5.795	
1917-18	83.541			157.511	69.042	288.824	314.941	÷ 26.117	
1918-19	83.227			160.835	80.053	437.206	419.252	17.954	
1919-20	83.642			169.779	84.188	552.867	509.469	43.398	
1920-21	83.304			170.620	74.860	640.496	614.140	26.356	
1921-22	103.098			152.248	59.524	533.422	517.891	15.531	
1922-23	107.223			139.350	71.346	494.114	448.931	45.183	
1923-24	107.305			126.374	74.305	458.041	441.049	16.992	
1924-25	106.286			128.348	96.061	490.054	471.925	18.129	
1925-26	111.382	484		132.581	81.079	440.185	438.171	2.014	
1926-27	87.156	56.584		125.231	63.095	364.611	405.678	÷ 41.067	
1927-28	83.335	64.980		111.825	60.909	318.298	337.592	÷ 19.294	
1928-29	87.707	60.066		109.551	56.559	290.101	337.155	÷ 47.054	
1929-30	86.300	61.002		115.179	64.804	302.184	336.800	÷ 34.616	
1930-31	78.281	74.482		114.597	61.079	288.093	306.704	÷ 18.611	
1931-32	62.149	111.257		107.984	59.388	270.760	284.101	÷ 13.341	
1932-33	34.803	148.096		101.927	28.857	200.318	227.359	÷ 27.041	
1933-34	8.918	176.330		108.302	52.900	244.119	250.596	÷ 6.477	
1934-35	28.038	161.897		107.652	51.547	225.585	247.624	÷ 22.039	
1935-36	7.441	185.263		114.054	29.767	196.485	231.497	÷ 35.012	
1936-37	6.604	190.088	7.878	118.581	29.032	210.548	230.086	÷ 19.538	
1937-38	7.740	180.300	13.520	106.922	22.887	197.947	240.215	÷ 42.268	
1938-39	4.866	202.793	10.172	113.395	15.633	192.564	246.503	÷ 53.939	
1939-40	6.194	150.862	7.228	122.146	21.433	219.989	275.124	÷ 55.135	
1940-41	26.784	71.194		105.121	50.701	342.769	389.028	÷ 46.259	
1941-42	51.595	106.138		135.690	162.045	693.594	551.152	142.442	
1942-43	36.876	155.746	7.072	199.714	237.614	968.662	700.221	268.441	
1943-44	68.333	131.714	9.308	241.493	324.406	1.250.476	812.794	437.682	
1944-45	62.018	120.563	9.360	269.822	309.070	1.239.766	933.988	305.778	34.832
1945-46	83.766	107.140	9.932	278.738	316.161	1.283.047	947.357	335.690	34.832
1946-47	85.123	133.304	1.456	322.209	196.317	998.191	1.076.222	÷ 78.031	
1947-48	55.790	156.233		302.127	176.450	957.423	895.747	61.676	
1948-49	11.473	200.994	30.609	331.161	93.409	776.209	842.882	÷ 66.673	
1949-50	6.538	220.811	49.738	326.521	34.212	601.353	764.677	÷ 163.324	
1950-51	1.176	225.256	56.779	315.430	14.173	609.078	768.454	÷ 159.376	



Aktieselskabet

## Accumulator-Fabriken

Kgs. Lyngby  
Telefon Lyngby 1645

Leverandør af alle typer  
akkumulatorer

Leverandør til  
Høng-Tølløse-banen



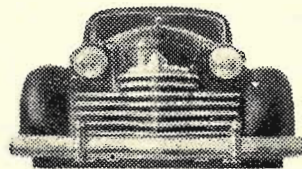
BRØDRENE DAHL <sup>A/S</sup>

KØBENHAVN





## AUTOMOBILER



## AUTOSERVICE

*Carl Weinreich*  
AUTOGAARDEN

HOLBÆK

Etabl. 1906

*Anker Larsen*

Skræddermester · Vig



Tlf. Vig 200, privat 226

## MINIMAX

*ildslukkere*

\*

effektive  
lette at betjene  
holdbare

\*

KULSYRESLUKKERE  
KULSYRESNESLUKKERE  
SKUMSLUKKERE  
TETRASLUKKERE

\*

**DANSK MINIMAX A-S**

Holbergsgade 15, København K  
C. 13.423

SPECIALISTER I ILDSLUKKERE



**M. J. GRØNBECH & SØNNER<sup>A/S</sup>**

**JERN OG STÅL**

*Kristianiagade 8 . København Ø.  
Telefon C. 342*

**<sup>A/S</sup> CARL PETERSEN**

*Holbæk Tømmerhandel*

**Telefon Holbæk 20 og 620**