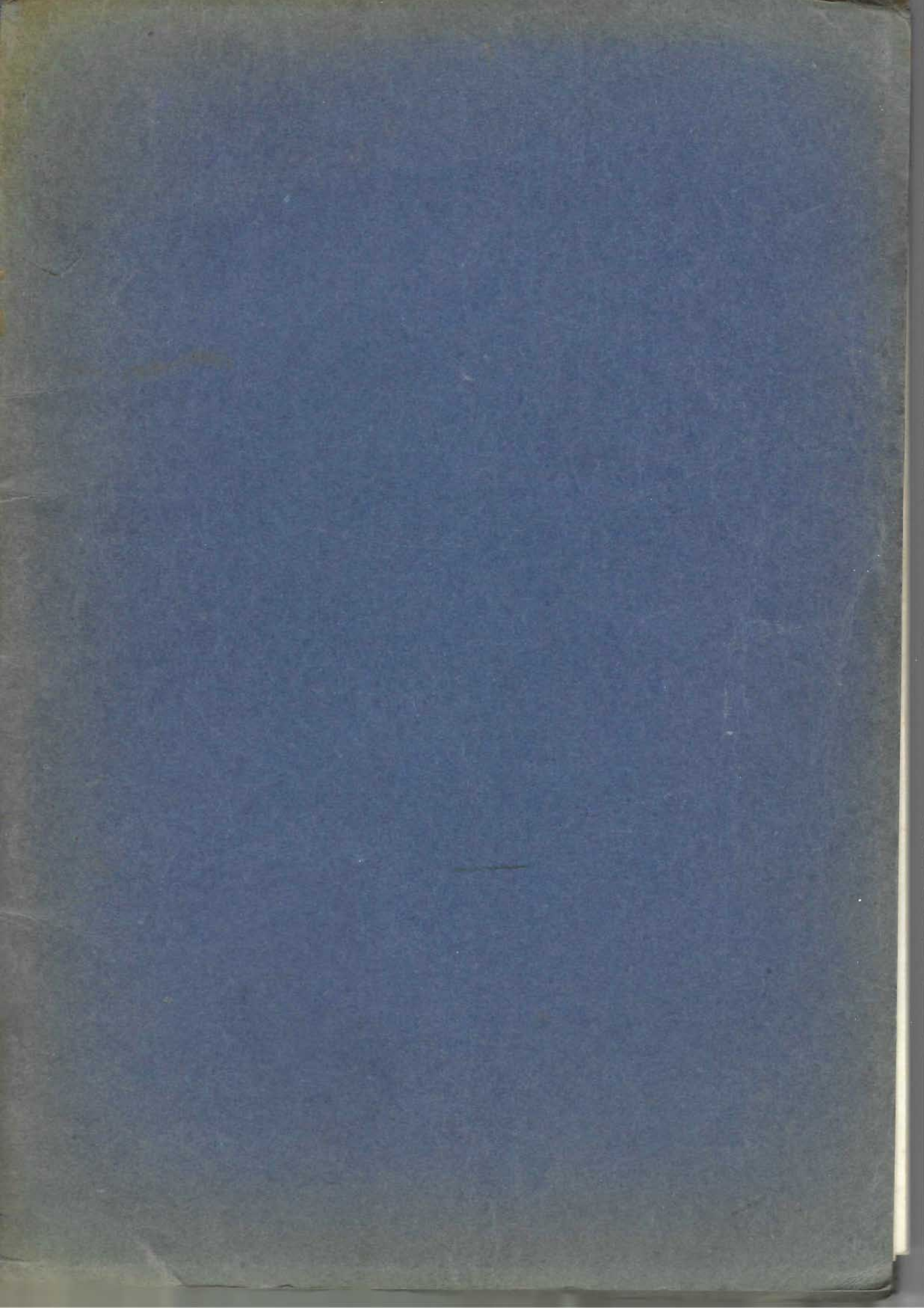


1899 - 18 MAJ - 1924



18. Maja

1899 - 1924



Administrationsbygningen i Holbæk

C. SCHØNEMANN - NYBORG

Odsherredsbanens Bestyrelse har ment, at det for ikke saa ganske faa vilde have Interesse at opfriske Erindringen om Banens Tilblivelseshistorie, og for andre at blive bekendt hermed og med Banens videre Udvikling, og har derfor, i Anledning af at Banen den 18. Maj iaar har været 25 Aar i Drift, ladet udarbejde nærværende Skrift, der dels omhandler Banens Tilblivelseshistorie, dels Anlægget og dels Driften i den forløbne 25 Aar.

En fuldstændig Beskrivelse af Banens Tilblivelseshistorie vilde kræve et meget stort Kildestudium; thi inden Maalet blev naaet, har der været afholdt saa mange Mø-

der og været ført saa mange ret vidtløftige og indviklede Forhandlinger, at man derfor har maattet indskrænke sig til her kun at omtale det væsentligste.

Den første Gang man ser et Jernbaneanlæg igennem Ods herred omtalt, er i 1873 (Sorø Amtstidende 4. Maj s. A.). I Berlin var dannet et Jernbaneselskab, »der agtede at anlægge Jernbaner paa den sjællandske Øgruppe, for derved at skaffe og lede Trafiken fra og gennem Danmark til Berlin, i Stedet for ad de hidtilværende Veje til Hamborg«. Tanken var, i Forbindelse med en Jernbane fra Næstved til Slagelse, at fortsætte Nord paa gennem Løve Herred til et Punkt paa en



C. St. H. Bille.

paatænkt nordvestsjællandsk Jernbane (Kalundborgbanen) rimeligvis Svinninge — (den nordvestsjællandske Jernbane var paa daværende Tidspunkt paatænkt ført over Svinninge-Særsløv, hvilket senere blev ændret til Mørkøv-Jyderup), derfra videre gennem Odsherred til Spidsen af Sjællands Odde, »hvorfra der kun var en kort Overfart til Ebeltoft«. Repræsentant for dette Konsortium var Civilingeniør Viggo Schmidt, København.

Under 23. Maj 1873 vedtog Rigsdagen Lov Nr. 71, hvori Regeringen fik Bemyndigelse til for et Tidsrum af 80 Aar at meddele Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane fra et Punkt paa den nordvestsjællandske Jernbane mellem Holbæk og Kalundborg til Sejerø Bugt eller et Punkt paa eller ved Sjællands Odde, i Forbindelse med et Havneanlæg sammesteds. Loven indrømmede de for Jernbaneanlæg sædvanlige Begunstigelser, men tilsagde ingen Rentegaranti. I »Historisk Fremstilling af Danmarks, Norges og Sverriges Jernbaner, deres Anlæg og Udvikling«, fremstilles Sagen saaledes:

»Da det sjællandske Jernbaneselskabs Baner alle udgaar straaelformigt fra København og Roskilde, tvinges al Jernbanetrafik til Fyn og Jylland fra det sydlige Sjælland og Møen (Falster) til en stor Omvej, der vilde undgaaes ved en Bane Næstved—Slagelse; ved at anlægge en Bane fra et Punkt paa Nordvestbanen mellem Holbæk og Kalundborg til et Punkt paa Nordkysten, enten paa Sjællands Odde eller ved Sejerøbugten, kunde man opnaa en kortere og sikrere Forbindelse med Jylland, og da Ministeriet havde modtaget Ansøgning om Koncession paa Banen uden Fordring paa nogen Understøttelse af Staten, blev en Bestemmelse om saadan Koncessions Meddelelse optaget i Lov af 23. Maj 1873.

Regeringen fik dog ikke Lejlighed til at benytte den givne Bemyndigelse, og i Rigsdagssamlingen 1876—77 anbefalede Flertallet for et af Folketinget nedsat Jernbaneudvalg at optage i et for hele Landet fastsat Jernbanesystem en Bane fra Næstved over Slagelse, Jyderup (paa Nordvestbanen) til Nykjøbing, som altsaa vilde være en Fuldstændiggørelse af nævnte Banestykke. Som yderligere Fordel ved denne Bane fremhævedes dens Betydning for Øens Forsvar ved Troppetransporter«.

Haret efter, omkring November 1874, søger (iflg. Morgenbladet 10.—11. 1874) Lensbaron Zytphen Adeler, Dragsholm,

i Forening med et Par andre Mænd Koncession paa et Projekt, som gik ud paa at føre en Bane fra et Punkt paa Nordvestbanen over Nykjøbing Sj. til Sjællands Odde, hvorfra der, naar en Havn blev anlagt, vilde være tilvejebragt den nærmeste, og samtidig isfri Forbindelse mellem Sjælland og Jylland.

Paa en Henvendelse om Banesagen svarede Indenrigsministeren (iflg. Dagstelegrafen 28. - 3. 1876) at der ikke kunde loves mere, end Loven af 23. Maj 1873 gav Tilsagn om.

I Aaret 1879 fremkom (iflg. Holbæk Amts Avis) forskellige Forslag, de fleste gik ud paa, at Banen skulde udgaa fra Jyderup og ad forskellige Veje føres til Nykjøbing, to af Forslagene har dog Holbæk som Udgangspunkt og har derved særlig Interesse, idet det er første Gang Holbæk bliver omtalt i Forbindelse med dette Baneanlæg. Linierne skulde have følgende Retning:

- 1) Banen skulde udgaa fra Holbæk eller rettere fra den Kurve (Allerup), hvor Kalundborgbanen svinger til Regstrup, og derfra føres over Lammefjordsdæmningen, midt og langs gennem Herredet til Nykjøbing Sj.

Da tidligere nævnte Linier paa deres Vej til Nykjøbing Sj. vilde støde sammen paa et bestemt Punkt i Hjertet af Herredet, nemlig mellem Jyderup og Vig Byer, og da der her i Centrum findes en By, Lille Egebjerg, maatte denne betragtes som Endepunkt, da der kun var en Mening om Strækningen herfra til Nykjøbing Sj.

- 2) Da der ogsaa fra den søndre Ende af Lammefjordsdæmningen kunde være Tale om to Linier til Holbæk, hvorfra den korteste og mest lige, fra den omtalte Kurve Vest for Allerup vilde blive ført tværs over Tudsens og langs ad Lammefjordsdæmningen. Dette vilde dog medføre et betydeligt Arbejde og stor Bekostning uden at tilføre Banen Opland af nogen Betydning. Den anden Linie skulde føres i en stor Kurve forbi Tudse By og Ny Hagested, langs Tudse Højlands nordlige Skraaninger til Lammefjordsdæmningen.

Endvidere fremkom Forslag om, at Banen burde være Statsbane, da Egnens Beboere ikke ved egne Midler vilde være i Stand til at bygge en Privatbane.

Paa et Møde i Nykjøbing Sj. nedsattes følgende Udvalg til at arbejde videre med Sagen:

Overprokurator SCHÜTTE (Formand), Borgmester MUUS, Købmand C. NIELSEN, Købmand ØVRE, Folketingsmand J. RASMUSSEN, Købmand KLEIN, Vejlekroen, Sognef. M. MÅDSEN, Veddinge, Mølle ejer MÅDSEN, Svinninge, Landv.-Kommissær N. NICOLAJSEN, Lumbsaas.

At man tidligere kun har set en Jyderup—Nykjøbing Linie nævnt, ligger formentlig i, at det i lang Tid havde set ud som en Selvfølge, at den saa meget omtalte og af Alle som nødvendig ansete Tværbane Næstved—Slagelse—Jyderup blev fortsat i lige Linie til Nykjøbing Sj., uden at denne Tanke nogensinde var prøvet eller slaaet fast. Enhver vil jo gerne have Jernbanen saa nær som muligt, og dette har sikkert ogsaa gjort sig gældende, naar Beboerne af Herredets Vestegn var Talsmænd for denne Linie. Som et medvirkende Moment har sikkert været, at Trafiken og Postgangen til Nykjøbing Sj. fra Årilds Tid, blandt andet paa Grund af Terrænforholdene, er gaaet gennem Herredets Vestegn.

Derefter var der Stilhed om Banesagen indtil 1887, hvor Spørgsmaalet blev taget op, og Kampen mellem de forskellige Linier blev fra nu af fortsat i et stadig bidsigere Tempo og ikke afsluttet, før Banen var endelig vedtaget.

Kampagnen blev paabegyndt ved et Møde i Pindals Kro den 16.—7. 1887, hvortil Indbyderne var Folketingsmand Jens Rasmussen, Sognefoged M. Madsen, Veddinge, og Gaardejer P. Henrichsen, Hastofte, der blev nedsat et Udvalg, udarbejdet en Adresse til Ministeriet og valgt en Deputation til at overbringe den, bestaaende af: Folketingsmand Jens Rasmussen, Gaardejer Poul Petersen, Svendsbjerg, og Landinspektør Weitemeyer, Svinninge. Linien var den gammelkendte Jyderup—Nykjøbing Sj.

Den 28. September s. Å. vedtog Holbæk Amtsraad en Adresse til Ministeriet, og allerede Dagen efter rejste en Deputation, bestaaende af Amtmand, Kammerherre Bille, Kaptajn Friis og Landvæsenskommissær J. Larsen, til Kjøbenhavn med Andragendet, som lød saaledes:

I Tillid til at den længe paatænkte Jernbaneforbindelse mellem Næstved og Slagelse nu i den nærmeste Fremtid vil komme til Udførelse, og at Spørgsmaalet om en Fortsættelse af denne Linie gennem Holbæk Amt til Nordvestbanen og op igennem Odsherred da vil træde i forreste Række, tillader Holbæk Amtsraad sig herved at udtale sig for det høje Ministerium og den høje Rigsdag om den Retning af disse fremtidige Banelinier, som efter dets Overbevisning bedst vil fyldestgøre saavel Statens som Amtets almindelige Interesse. (Derefter følger et Stykke om Banen fra Slagelse til Nordvestbanen).

Amtets nordlige Del, særlig Odsherred, har ligeledes et billigt Krav paa nu omsider at drages ind under det sjællandske Jernbanenet. Til en Bane



Kammerherr, Amtmand Bille.



nordpaa op i denne Egn af Amtet vilde imidlertid hverken Vørslev eller Tølløse Station afgive noget hensigtsmæssigt Udgangspunkt. Ejbeller kan det antages for rigtigt at føre Banen fra Jyderup Station forbi Svinninge over den smalle og meget kuperede Landtunge (Draget) imellem den halvt udførrede Lammefjord og Nexelø Bugten med et stærkt Sving imod Øst til Nykjøbing Sj. En ulige kortere Vej gennem fuldt saa frugtbare og tæt befolkede Sogne vilde føre fra Holbæk over den flade vestlige Del af Holbæk Fjord, over Tudse Næs, ad Lammefjords-Dæmningen imellem Hudebo og Gundestrup, forbi Vig og Åsminderup til Nykjøbing Sj., den samme Rute som er Postvej imellem Holbæk og Nykjøbing Sj. Ogsaa denne Linie vilde ligesom de i det foregaaende omtalte kunde regne paa en Personfrekvents og en Godstransport, der vilde være tilstrækkelig til at bære en rimelig Drift og forrente Anlægskapitalen

Om det oftere omtalte Projekt at føre en Bane ud paa Sjællands Odde til Griben og der anlægge en Havn skal Amtsrådet ikke her ytre sig. Det vil formentlig bero paa Hensynet til at sikre en kort Forbindelse imellem Sjælland og Jylland samt paa Betragtninger af militær Natur, om saadanne Anlæg ville være at udføre; det erkjendes, at de ikke kræves af den lokale Trafik, og at de ikke kunne bære sig økonomisk.

Holbæk Amtsråd, den 28. September 1887.

BILLE. BECK. HOPPE. FRIIS. TORST. J. CL. NIELSEN.
 N. JENSEN. J. LARSEN. P. MÅDSEN.

Dette var den senere saa meget omtalte østlige Linie, Amtsrådet havde handlet hurtigt, formentlig i Forudfølelse af at det gjaldt om ved Hurtighed at overvinde de stærke men spredte Kræfter, der arbejdede paa de andre Linier. Svaret fulgte prompt, gennem Annoncer i alle Amtets Blade blev der indbudt til et Møde paa Svinninge Kro, den 20. Oktober, for at skaffe Enighed om en for de vestlige Sogne bedre Linie end den af Holbæk Amtsråd foreslaaede.

Resultatet blev Støtte for den gamle Linie Jyderup eventuelt Mørkøv over Svinninge til Nykjøbing; et Udvalg blev nedsat, bestaaende af:

Lensbaron ZYTPHEN ADELER, Læge BUDTZ, Asnæs, Justitsraad CRAMER, Gaardejer JACOB CHRISTENSEN, Kundby, Gaardejer NIELS CHRISTENSEN, Faarevejle, Købmand ENGMANN, Nykjøbing Sj., Gaardejer P. LARSEN, Marke, Købmand HENRICHSEN, Snertinge, Borgmester JACOBSEN, Nykjøbing Sj., Dr. LEMVIGH, Købmand C. D. PETERSEN, Svinninge, Gaardejer P. OLSEN, Bjerresø, Gaardejer H. RASMUSSEN, Tolsager, og Gaardejer N. C. SCHELBORG, Gl. Dragsmøllegaard.

I Slutningen af 1890 kom Jernbanen frem i Rigsdagen, og nu blev der atter Røre i Odsberred og de søndenfjordske

Sogne. Møder og Resolutioner fulgte Slag i Slag, blandt andet holdtes et Møde i Faarevejle Kro den 21. Oktober, hvor der vedtoges en Resolution til Rigsdagen med Anmodning om at give et privat Selskab Koncession paa den i 1873 af Regeringen vedtagne Linie (Jyderup-Nykjøbing Sj.).

Resolutionens Overbringere blev Gaardejer N. P. Jensen, Veddinge, Gaardejer Karl Nielsen, Havnsø, og Prokurator Jørgensen, Kjøbenhavn.

Den 23. December holdtes Møde i Vallekilde, hvor der fremkom Oplysninger fra Faarevejle, Hsnæs, Højby og Rørvig Kommuner, hvori disse sluttede sig til de sydlige Sognes Protest mod den af Amtsrådet foreslaaede østlige Linie over Hudebo. En Deputation bestaaende af Etatsraad Lemvig, Algstrup (Ordfører), Kordegn Steincke og Skomager Mørck, Nykjøbing, søgte Audiens hos Indenrigsministeren for at udtale Ønske om at faa Jernbane fra Jyderup eller Mørkøv over Svinninge til Nykjøbing Sj.

Ministeren svarede, at han ikke var stemt for denne Linie.

Den 2. Februar 1890 holdtes et nyt Protestmøde i Faarevejle Kro, en Adresse blev udarbejdet og ved Justitsraad Cramer (Formand), Landinspektør Weitemeyer, Svinninge, og Ingeniør Luun, Aggersvold, overbragt Egnens 3 Folkestingsmænd.

Nu synes de protesterende Sognes Maal naaet.

Amtmand, Kammerherre Bille udtalte i et Amtsrådsmøde den 13. Februar, at Trafikchef Tegner allerede i 1887 overfor ham havde antydnet, at en eventuel Bane maatte gaa Vest om Lammefjorden. Det vedtoges i samme Møde at overdrage Amtmanden og Etatsraad Beck, Lerckenborg, at forebringe Sagen for Ministeriet.

Hvad end Grunden var til Amtmand Billes forandrede Stilling til Linieføringen, saa var den meget betydningsfuld, den kloge, vidtskuende Amtmand Bille har mulig set, at det økonomiske Spørgsmaal ikke kunde bringes i Orden ved Linien over Hudebo, maaske ogsaa at denne Linie ikke kunde tilfredsstille Jernbanetrangen i Odsherred og slet ikke i de søndenfjordske Sogne.

Amtmand Bille er, og med Rette, bleven kaldt Odsherredsbanens Fader, Odsherredsbanen var hans Hjertebarn, uden hans utrættelige Energi, klare Forstand og Forhandlingsdyg-

tighed havde Odsherredsbanen sikkert ikke ladet sig gennemføre paa det daværende Tidspunkt, for som vi videre skal se, var der endnu langt til Vejs Ende.

Talsmændene for Linien over Hudebo havde endnu ikke opgivet Modet, den 28. Februar indbragte Folketingsmand Chr. Larsen et Forslag i Rigsdagen om en Bane fra Holbæk til Nykjøbing Sj. over Hudebo, og den 5. Marts s. A. havde en Deputation, med Sognefoged M. Madsen som Ordfører, Audiens hos Ministeren om samme Linie.

Der var nu kun Tale om en Odsherredsbane med Holbæk som Udgangspunkt, og Udvalgene for den vestlige og østlige Linie, hvorved forstodes Linierne over henholdsvis Svinninge og Hudebo, var nu bleven klar over, at det var uheldigt med de to forskellige Forslag, idet det vilde kunne føre til, at ingen af Parterne fik deres Ønsker opfyldt, de afholdt et Fællesmøde paa Faarevejle Kro, og der blev stillet et Kompromisforslag om en særskilt Jernbane Asnæs – Svinninge – Holbæk, men der opnaaedes ikke Enighed.

I samme Møde hører vi for første Gang i Forbindelse med den paatænkte Odsherredsbane Tale om et i Sverrig benyttet Banesystem, det saakaldte Kosta System, en smalsporet Bane, billig i Anlæg, uden Stationer, kun Vigespor og kun meget lidt ydedygtig.

Saaledes stod Sagerne indtil et Møde den 28. November i Gundestrup Færgegaard, hvor saavel det vestlige som det østlige Udvalg samt Delegerede fra de kommunale Raad i Odsherred og søndenfjords Sogne var til Stede. Man enedes om, under Forudsætning af, at Overingeniøren kunde tilraade Regering og Rigsdag at give Koncession paa Anlæg af saadanne smalsporede Baner her i Landet, om følgende Jernbaneplan:

En Bane efter det saakaldte Kosta-System, udgaaende fra Nykjøbing ad Højby, Vig til Asnæs. Derfra med en vestlig Linie over Fjorden til et Punkt paa Nordvestbanen. Og en østlig Linie over Dæmningen til Holbæk.

saaledes: at den Garanti, Kommunerne maatte yde, gjaldt for hele Planen.

De to Liniers Repræsentanter anmodede derfor Byraadene i Holbæk og Nykjøbing om at give denne Plan deres Tilslutning og til sin Tid at yde en forholdsvis Garantitegning til dens Gennemførelse.

I Mellemtiden var Interessen baade i Aamtsraadet og i Rigsdagen bleven vakt for Kosta-Systemet, og det drøftedes begge Steder, da der var Mulighed for, at Banen kunde bygges efter dette System for ca. 100.000 Kr. pr. Mil foruden Ekspropriation.

Dette Kosta-System – den smalsporede Bane med Station ved nær sagt hver Mands Dør – havde dygtige Aagitatorer paa sin Side, blandt andet Ingeniør, senere Driftsbestyrer ved Kolding – Egtved Jernbane, P. V. P. Berg, og paa et vist Tidspunkt var det ikke langt fra at blive til Virkelighed, det vilde, med den Erfaring, man nu har, have været at kaste Pengene bort til ingen Nytte, idet en saadan Bane ikke vilde kunne bestride hverken den hele eller den halve Trafik, og maatte næsten øjeblikkelig have vist sig umulig.

Fra Indenrigsministeriet havde Holbæk Aamtsraad modtaget en Skrivelse af 18.–11., hvori afæskedes Aamtsraadets Udtalelse om de forskellige Retningslinier, og om Banen skulde være smalsporet eller normalsporet. De fire Retningslinier, som det drejede sig om, var følgende:

DÆMNINGSLINIEN fra Holbæk over Audebo, Grevinge til Nykjøbing Sj.; 4,62 Mil. Normalsporet kostede pr. Mil 303.000 Kr., ialt 1.421.000 Kr., smalsporet kostede 265.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.215.000 Kr.

SVINNINGELINIEN fra Holbæk over Tudse, Kundby, Svinninge, Asnæs, Grevinge, Kjelstrup til Nykjøbing; 6,22 Mil, ingen Terrænvanskeligheder, kun faa Brobygninger, kostede normalsporet 285.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.774.000 Kr., smalsporet kostede 243.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.512.000 Kr.

MØRKØVLINIEN fra Mørkøv over Bjergby, Marke, Svinninge og videre følgende Svinningelinien nordpaa; 5,23 Mil, ingen Terrænvanskeligheder, kostede 288.000 Kr. pr. Mil normalsporet, ialt 1.507.000 Kr., smalsporet 251.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.313.000 Kr.

LAMMEFJORDSLINIEN fra Holbæk over Tudse, Gislunge, Storøen, Vig, Brent og videre nordpaa; 5,42 Mil, kostede normalsporet 287.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.555.000 Kr., smalsporet kostede 244.000 Kr. pr. Mil, ialt 1.223.000 Kr.

Ved en foretagen Afstemning faldt der 8 Stemmer for Svinningelinien og 1 for Audebolinien.

Den 6. Februar 1893 fremsattes i Rigsdagen Forslag til Lov om Eneret til Aamlæg og Drift af Banen for Tidsrummet indtil Januar 1990. Banens Retning skulde være:

Holbæk over Svinninge, Hørve, den tørlagte Lammefjord, Asnæs, Vig og Højby til Nykjøbing eller

Holbæk, Tudse Næs, over Dæmningen ved Audebo, Asnæs, Vig og Højby til Nykjøbing.

Holbæk Amtsraad kunde selv vælge mellem disse to Linier. — Behandlingen af de 15 private Baneanlæg, hvorimellem Odssherredsbanen var, vedtoges af Folketinget den 23.—2. og sendtes til Landstinget, hvor Sagen den 28.—2. sendtes i Udvalg.

Der begyndte saa i Marts Maaned 1893 en mægtig Avisfejde, som nærmest drejede sig om, hvorvidt Banen i Holbæk skulde føres ind til Holbæk Statsbanestation eller til Holbæk Havn, eventuelt om der skulde fortsættes til Tølløse.

Der var fra flere Kommuner givet Tilsagn om kontante Penge til Bygning af den Linie, man havde givet sin Tilslutning; man valgte den Form at tegne et vist Beløb pr. Td. Hartkorn, og man regnede fra alle Sider saaledes, at naar en Kommune havde tegnet 4 Kr. pr. Td. Hartkorn i Rente-garanti, var dette ensbetydende med, at den garanterede for lige saa mange Hundrede Kr. Kapital, som den havde Td. Hartkorn, idet man gik ud fra 4 pCt. som Rente. Bykommunerne kunde dog ikke lægge sit Hartkorn til Grund ved Fastsættelsen af en Garantitegning, men valgte at fastsætte en bestemt Sum.

Holbæk Byraad vedtog at yde: 160.000 Kr. til den vestlige Odssherredsbane, der udmundede ved Holbæk Havn, saaledes, at der blev Forbindelse med den paatænkte Tølløsebane; 80.000 Kr., hvis alene Odssherredsbanen førtes til Havnen, eller 50.000 Kr. uden nogen Betingelse af Retning.

Nykjøbing Byraad vedtog til den vestlige Linie at tegne en Rentegaranti for 100.000 Kr.

Landstingets Udvalg indstillede den 18.—3. 1894 at give Eneretsbevilling paa en Jernbane Nykjøbing Sj.—Jyderup (Staten skal kunne overtage denne Bane mod en Forpagtningsafgift ikke over 2 pCt. aarlig af den medgaaede Anlægs-kapital), et Mindretal anbefalede derimod Folketingets Linie Holbæk—Nykjøbing Sj. Ved 2. Behandling den 17.—3. fremsattes Ændringsforslag om at føre Banen fra Nykjøbing Sj. over den vestlige Del af Lammefjorden til Holbæk og Holbæk Havn. Ved 3. Behandling den 20.—3. vedtoges Loven og sendtes tilbage til Folketinget, der henviste Privatbaneloven til Udvalg.

Folketingets Jernbanebetænkning forelaa den 18.—4. 1894; om Odssherredsbanen bemærkes: »Folketinget havde overladt Amtsraadet Afgørelsen af, om den vestlige eller østlige Linie

skulde vælges. Da der var Grund til at tro, at Afgørelsen vilde falde ud til Gunst for den vestlige Linie, har Landstinget fastslaaet denne i Loven. Udvalget har anset det for hensigtsmæssigt at lade Valget formelt blive uafgjort i Loven, men mener det næppe fornødent at lægge Afgørelsen i Amtsrådets Haand, da dettes Indflydelse er givet paa Grund af dets store Bidrag.« Endvidere er der til Betænkningen i Landstinget føjet Ordene »og Holbæk Havn«. Udvalget erkender Ønskeligheden af, at der kan opnaas Forbindelse med Havnen, men da denne Forbindelse væsentlig har Betydning ved at knytte Statsbanen til Havnen, foreslaar man at bygge Havnepor for Statens Regning, imod kommunalt Bidrag, udgørende Halvdelen af Anlægssummen.

Privatbaneloven vedtoges af Folketinget, og af Landstinget den 2. - 5. - 1894.

For nu at faa Sagen bragt til hurtig Afslutning arbejdedes der energisk fra Byraadens og Udvalgenes Side for at faa den fornødne Kapital tegnet.

Det østlige Jernbaneudvalg, der nu mærkede, hvorledes den vestlige Linie vandt Terræn, afholdt et Møde i Vig den 21. - 5. - 1894, hvor Ingeniør P. V. P. Berg udtalte, at en smalsporet Bane vilde være fuldt tilfredsstillende, man vilde være bedst tjent med den østlige og vilde derved spare 12 - 15.000 Kr. aarlig i Driftsudgifter. De søndenfjordske Sogne maatte selv skaffe sig en Bane - nemlig en Stikbane fra Allerup. Omladningen havde ikke saa stort at sige, thi det blev ikke saa mange Vognladninger, der skulde gennemføres direkte. Der vedtoges en Resolution, hvori det hed: »Forsamlingen nedlægger bestemt Protest imod Vedtagelse af den vestlige Linie og den fra søndenfjordske Sogne og Holbæk udfoldede Agitation for at paatvinge os en saadan og forhindre Gennemførelsen af det eneste for Odsherred tilfredsstillende og naturlige Baneanlæg over Hudebo Dæmningen«.

Paa Holbæk Amtsråds Møde d. 23. - 5. - 1894 vedtoges det at arbejde videre med det Formaal, at Amtet overtog Koncessionen.

Den 16. - 9. afholdtes et Møde paa Svinninge Kro mellem Kammerherre Bille og Delegerede fra Amtets Kommuner. Den smalsporede Bane blev nu opgivet, men Holbæk Byraad stillede Krav, om at den nærmeste Station udenfor Læbæltet skulde være Svinninge.

I Amdtsraadets Møde den 26.—9. forelaa et af Statsingeniøren udarbejdet Overslag over Banelinierne. I Overslaget bed det: Den vestlige Linie 6,53 Mil koster normalsporet 1.711.400 Kr., smalsporet 1.470.000 Kr. Den østlige Linie koster normalsporet 1.380.000 Kr., smalsporet 1.194.000 Kr.

Det vestlige Udvalg fulgte Amdtsraadets Opfordring om at lade dette søge Koncession, det østlige Udvalg vilde selv søge.

Nu synes Maalet naaet, den vestlige Linie, der havde Autoriteterne paa sin Side, havde afgjort sejret, at den østlige ogsaa vilde søge Koncession, betød kun lidt, og blev iøvrigt ogsaa opgivet allerede i November samme Aar.

Men da Interessenterne følte, at Banen vilde komme, gjaldt det om at slippe saa billigt som muligt og faa saa mange Fordele som muligt, f. Eks. Nykjøbing vilde ikke give Tilskud, hvis der blev Station i Højby, Holbæk ikke, hvis der blev Vigespor i Sandby og Kundby Kommune kun hvis der blev Vigespor o. s. v. hele Linien igennem.

Det viste sig umuligt selv for Amtmand Bille at forlige de modstridende Interesser, og paa et Møde den 21. November 1894 vedtog Amdtsraadet særlig paa Grund af Kjøbstadkommunernes Stilling at stille Sagen i Bero.

Det hjalp, Kommunerne kunde nu enes og allerede i Februar 1895 kunde Amdtsraadet indsende Andragende om Koncession, men modtog i Maj s. A. en Skrivelse fra Ministeriet, hvori meddeltes, at der ikke var tekniske eller finansielle Vanskeligheder for at faa Koncessionen, men den kunde ikke gives i dette Finansaar, og maaske heller ikke i Finansaaret 1896—97, da flere Andragender forelaa.

Dog næste Aar den 6. Maj 1896 modtog Holbæk Amdtsraad Eneretsbevilling til at anlægge en Jernbane fra Nykjøbing Sj. til Holbæk samt indtil 1. Januar 1900 at benytte denne til Befordring af Personer og Gods.

Beskrivelsen af Projektet for Jernbanen fra Holbæk til Nykjøbing var udarbejdet af Statsbaneanlægene og lød saaledes:

»Banen udgaar fra Statsbanestationen i Holbæk mod Vest og følger Statsbanen fra Holbæk til Kalundborg indtil Allerupgaard, hvor den bøjer af i nordvestlig Retning og gaar Østen om Allerup By og Lille Frydendal. Banen skærer Tudse Aa

tæt ved dennes Udløb i Holbæk Fjord og bøjer samtidig mod Vest og fortsætter i denne Retning Sønden om Byerne Maarsø, Ny Hagested, Gislunge og Sandby, indtil den ved Svinningegaarden bøjer i sydvestlig Retning og nærmer sig til Holbæk-Kalundborg Landevejen for umiddelbart Øst for Svinninge By at bøje af mod Nord i en lang og temmelig skarp Kurve. Banen skærer derefter Svinninge Åa tæt Vest for dens Udløb i Lammefjordens Landvandskanal og fortsætter i nordlig Retning Øst om Byerne Veileby og Hørve, ud over den inddæmmede Lammefjord, netop berørende Vestsiden af Mellemø og videre indtil Åsnæs Pynten, hvor den anden Gang skærer Landvandskanalen og følger langs dennes Landside i nordøstlig Retning indtil Åsnæs By, her bøjer Banen mod Øst, idet den holder sig Syd for Byen, og gaar tæt Sønden om Tolsager og videre indtil Grevinge, hvor den atter bøjer mod Nord, holdende sig Nord for Byen. Banen følger derefter Vestkanten af Gammelsø Mose og passerer ved dennes Norønde Vandskjeldet mellem Lammefjord og Isefjord (Sidinge Fjord). Kort efter passerer Banen i en Kurve tværs over Skrueløkke Mose og gaar derefter i nordøstlig Retning mellem Torrendrup og Sneglerup, Vest om Kjelstrup indtil Vig By, som den skærer midt igennem. Fra Vig fortsætter Banen stadig mod Nordøst, indtil den lidt Sydvest for Kollekolle By naar Vandskjeldet mellem Isefjord og Seierøbugten. For derefter at vinde Længde til Nedstigningen løber den først mod Øst, Sønden om Kollekolle, og derefter mod Nord og Nordvest igennem Svinninge i Odsherred, og videre indtil Kanten af Trundholmens Mose, hvor den bøjer mod Nord, følgende Østkanten af Mosen til tæt Syd for Højby. I en S-Kurve passerer Banen dernæst Syd om Højby og fortsætter i nordøstlig Retning tæt Syd om Nygaard og videre i mere østlig og sydøstlig Retning til Nykjøbing Sj. Ved Nykjøbing tænkes Stationen beliggende mellem Havnen og Byen langs dennes Sydside. Da Nedstigningen fra Bakkerne Øst for Nygaard er temmelig brat, faar Banen den naturligste Beliggenhed i Terrainet og de gunstigste Stigningsforhold ved at føres over Havnevejen, saaledes at Stationen kommer til at ligge Øst for denne Vej.

Imidlertid er der, for at imødekomme et fra Nykjøbing Byraad fremsat Ønske om saavidt muligt at undgaa Over-

skæring af Havnevejen, imellem Nygaard og Nykjøbing udstukket to Linier, den ene med Stationen beliggende tæt ved Byen Øst for Havnevejen, den anden med Stationen liggende nærmere ved Havnen Vest for Havnevejen.

Længden af den saaledes beskrevne Banelinie er henholdsvis 6,57 Mil og 6,55 Mil, eftersom Nykjøbing Station lægges Øst eller Vest for Havnevejen.

Banen er projekteret med en Maksimalstigning af 1:80 og en mindste Kurveradius af 1800 Fod (2000 Fod hvor ikke særlige Terrænvanskeligheder er til Stede) og iøvrigt overensstemmende med de paa det foreløbige Projekt anvendte Normer.

Ved Projektets Udarbejdelse er man gaaet ud fra, at der foruden Stationerne i Holbæk og Nykjøbing Sj. vil blive udført Stationsanlæg paa de nedenfor anførte Punkter, hvorfor Banens Længdeprofil paa disse Steder er fremstillet saaledes, at de fornødne Horizontalpartier er til Stede, nemlig for Stationsanlæg (henholdsvis Stationer eller Holdepladser):

ved Maarsø, ved Vejen fra Maarsø til Tudse;
ved Gislinge, ved Gislinge Byvej;
ved Svinninge, langs Landevejen fra Holbæk til Kalundborg;
ved Hørve, ved Vejen fra Hørve til Lammefjorden;
paa Lammefjorden, ved Mellemø;
ved Åsnæs, ved Rævebjergvejen;
ved Grevinge, ved Vejen fra Grevinge til Torrendrup;
ved Sneglerup Huse, ved Vejen fra Sneglerup til Torrendrup;
ved Vig, ved Vig Gade;
ved Svinninge i Odsberred, ved Landevejen til Nykjøbing;
ved Højby, ved Vejen fra Højby til Staarup.

Foruden Amtmand Bille, bestod Jernbaneudvalget af Etatsraad Beck, Godsejer Hvidt, Gaardejer P. Madsen og Gaardejer H. Jørgensen.





Ekspropriationskommissionen paa Mellemeen

ANLÆGET.

Kapitalen, der endelig var til Raadighed til Banens Gennemførelse, udgjorde en Sum af 2.146.000 Kr. og var fremkommen paa følgende Maade:

Statskassen	1.073.000 Kr.
Holbæk Amtsråd.....	353.600 -
Holbæk Købstad	94.200 -
Nykjøbing Kommune	94.200 -
Hagested Kommune	9.600 -
Gislinge Kommune	17.600 -
Kundby Kommune.....	27.000 -
Hjembæk-Svinninge Kommune	68.400 -
Vallekilde-Hørve Kommune.....	63.600 -
Rørvig Kommune	6.600 -
Højby Sj. Kommune.....	68.800 -
Vig-Asminderup Kommune.....	74.800 -
Faarevejle Kommune.....	56.000 -
Asnæs Kommune.....	33.600 -
Grevinge Kommune	22.400 -
Private Aktionærer.....	82.000 -
Ialt...	<u>2.146.000 Kr.</u>

Allerede før Koncessionen forelaa, havde Amtsrådet konfereret med Kommitteret ved Statsbaneanlægene, Overingeniør Ernst, om alt vedrørende Anlægget, og blandt andet

indkøbt Skinner; saa snart Koncessionen forelaa, blev der derfor straks taget fat paa de nødvendige Forarbejder, og Banelinien blev derefter udstukken i Marken af Professor Lütken.

Anlægget blev ledet af Statsbaneanlægene ved Overingeniør Tegner og Kommitteret Ernst.

Afdelingsingeniør ved Statsbaneanlægene S. M. Andersen var af Ministeriet beskikket som kontrollerende Ingeniør ved Anlægget.

Den ledende Landinspektør var Etatsraad P. Bentzon.

Besigtigelses- og Ekspropriationsforretningerne begyndte den 5.-11. 1896 af den dertil beskikkede Kommission, som bestod af:

Kgl. Kommissarius Kammerherre Tobiesen, Formand
General Esmann
Etatsraad Hammerich
Amtsraadsmedlem, Godsejer Hvidt, Frihedslund
Amtsraadsmedlem, Gaardejer P. Madsen, Eskildstrup
Cand. jur. C. Lerche var Sekretær.

Taksationskommissionen bestod af:

Landinspektør P. Bentzon
Proprietær A. C. Andersen
Proprietær F. Rotwitt
Hofjægermester C. Hoppe, Toftholm, og
Amtsraadsmedlem, Gaardejer Chr. Larsen, Hagendrup.

Som Amtsrådets tilsynsførende Ingeniør ved Anlægget antoges den 1. December 1896 Ingeniør cand. polyt. P. Harboe, der den 1. April 1899 blev ansat som Banens Driftsbestyrer.

Den 7.-4. 1897 overdroges Udførelsen af Underbygning og Anbringelse af Overbygning paa Strækningen Åsnæs - Nykjøbing til Ingeniør Wätzold, København, for 249.000 Kr. og den 5. Juli antoges Tilbudet fra Entreprenørene G. og T. Wätzold paa 229.000 Kr. for Strækningen Holbæk - Åsnæs.

Arkitekt, Professor H. Wenck var Anlæggets Arkitekt.

Den 12. November 1898 valgtes Banens første Repræsentantskab.

Oprindelig var Banen projekteret med 10 Sveller under hver Skinnelængde (7,5 m) saaledes at der kun kunde føres smaa Vogne over den, men efter Opfordring af Købmand W. Petersen, Svinninge, blev Svelleantallet forøget til 12, saaledes



Lammefjorden Anno 1850

at Hjultrykket blev forhøjet til 4.500 kg, og der saaledes kunde føres almindelige store Vogne læssede med 10 tons over den.

I mange Aar havde Odsberred ventet paa sin Jernbane. Et Utal af Forhandlinger var ført paa Møder og i Pressen, i Udvalg og Aamtsraad, og Gang paa Gang er Banen foreslaet i Rigsdagen, før den naaede at komme ind paa Jernbaneloven i 1894.

Og selv da den var kommen saa vidt, var der et godt Stykke tilbage, før der kunde skrides til Amlæget. Undertiden saa det endda ud, som Forhandlingerne var ganske kørt i Staa.

Men endelig fik Forhandlingerne Ende, og saa gik Resten forholdsvis hurtigt. Knap 2 Aar efter at Arbejdet var bleven paabegyndt, stod Banen uden nævneværdige Uheld færdig til at tages i Brug.

I en Retning er Banen enestaaende i Danmark, idet den paa den udtørrede Lammefjord mellem Faarevejle og Aasnæs har sit laveste Punkt, 6 Fod under daglig Vande, medens den 5 km derfra paa sit højeste Punkt er 158 Fod over daglig Vande. Faarevejle Station paa den tidligere Mellemø ligger 2 Fod over daglig Vande.

Amtmand Bille naaede ikke at se det Værk, som han omfattede med saa stor Interesse, Jernbanen til sin Fødeby Nykjøbing Sj., helt færdig, han døde den 11. November 1898, et halvt Aar før Banens Aabning.

Søndagen den 14. — 5. 1899 var Pressen indbudt til at foretage Prøvetur paa den nye Banestrækning, og Onsdag den 17. Maj blev Banen indviet i Overværelse af Aamtsraadet, den kgl. Kommissarius og enkelte andre særlig indbudte, og den 18. Maj



Lammefjorden Anno 1924

aabnedes Driften. Odsherred havde derved faaet sin Jernbane, og selvom den ikke fik den Retning, som en Del af Odsherreds Beboere dengang ønskede – saa var der dog afhjulpet et længe følt Savn, og det maa formentlig siges, at Banen har svaret til Forventningerne, hvortil man særlig maa søge Grunden i, at Befolkningen langs Banen straks fra første Færd har forstaaet at bruge den.

Efter at der nu er gjort Rede for Banens Tilblivelse og hvad dermed staar i Forbindelse, følger Oversigten over, hvorledes Banen har udviklet sig gennem de 25 Aar.



Åbningsstoget ved Åsnæs Station



Fhv. Landbrugsminister Kr. Pedersen

REPRÆSENTANTSKABET.

Banens første Repræsentantskab bestod af:

Kst. Amtmand Linnemann

(Repræsenterede Indenrigsministeriet).

Toldforvalter Ågerskov, (R. Dm.), Nykjøbing Sj.

(Repræsenterede Finansministeriet).

Hofjægermester Grevenkop Castenskiold, Hørbygaard.

Gaardejer P. Villadsen, Udby

(Repræsenterede Holbæk Amtsråd).

Købmand Th. I. Petersen, Holbæk.

Købmand Jakob Hansen, Nykjøbing Sj.

(Repræsenterede Købstæderne Holbæk og Nykjøbing Sj. samt de derboende private Aktionærer).

Gaardejer Niels Rasmussen, Svinninge.

Folketingsmand Kr. Pedersen, Sandby.

(Repræsenterede Landkommunerne Hagested, Gislunge, Kundby, Hjembæk-Svinninge og Vallekilde-Hørve samt de i disse bosiddende private Aktionærer).

Gaardejer J. Andersen, Tengslemark.

Gaardejer J. Madsen, Højby Sj.

(Repræsenterede Landkommunerne Rørvig, Højby Sj., Vig-Åsminderup, Faarevejle, Åsnæs og Grevinge).

Banens nuværende Repræsentantskab består af:

Fhv. Landbrugsminister Poul Christensen, Ødemark.

Kommissionsformand P. Villadsen (R.), Maarsø.
Sagfører H. J. Borre, Nykjøbing Sj.
Gaardejer Jens Hansen (R.), Nykjøbing Sj. (Næstformand)
(Repræsenterer Ministeriet for offentlige Arbejder).
Gaardejer Hans Peter Jensen, Faarevejle.
Fhv. Gaardejer Hans Larsen, Strandly.
Købmand Anders Larsen Holbæk.
Fhv. Landbrugsminister Kr. Pedersen, Sandby, (Formand)
(Repræsenterer Finansministeriet).
Sygehusforvalter P. Hansen, Kalundborg.
Amtsraadsmedlem L. P. Larsen, Igelsø, Holbæk
(Repræsenterer Holbæk Amtsråd).
Byraadsmedlem H. M. Christensen, Holbæk.
Læge Egede, Nykjøbing Sj.
(Repræsenterer Købstæderne Holbæk og Nykjøbing Sj.
samt de derværende private Aktionærer).
Købmand W. W. Petersen, Svinninge.
Bankbestyrer K. S. Nielsen, Svinninge
(Repræsenterer Landkommunerne Hagedsted, Gislinge,
Kundby, Hjembæk-Svinninge og Vallekilde-Hørve samt
de i disse bosiddende private Aktionærer).
Amtsraadsmedlem Fr. Larsen, Højby Sj.
Sogneraadsformand J. P. Hansen, Grevinge
(Repræsenterer Landkommunerne Rørvig, Højby Sj.,
Vig-Åsminderup, Faarevejle, Åsnæs og Grevinge).

Desuden har følgende Mænd haft Sæde i Repræsentant-
skabet:

Bygmester Bentsen, Vallekilde; Gaardejer Chr. Larsen, Hus-
tofte; Dyrslæge Winding, Nykjøbing Sj.; Sogneraadsformand
L. Jakobsen, Højby Sj.; Gaardejer Fr. Petersen, Gudmand-
strup; Købmand Friis Hansen, Nykjøbing Sj.; Hofjægermester
Hoppe, Toftholm; Folketingsmand Ferd. Nielsen, Odstrup;
Murermester Dithmer, Holbæk; Amtsforsvalter Lerche, Holbæk;
Gaardejer Poul Sams, Svendsbjerg; Folketingsmand C. L.
Fogtmann; Gaardejer Fr. Petersen, Bjerresø; Amtmand Rump
og Amtmand Greve Schulin.

DIREKTIONEN.

Banens første Direktion bestod af:



Borgm. N. E. Hansen (K. Dm.),
Holbæk. (Formand)



Etatsraad D. Hvidt (R. Dm.),
Fribedslund



Direktør P. Madsen (R. Dm.)
Kjøbenhavn

Banens nuværende Direktion består af:



Amtm. C. Saxild (R. Dm.),
Holbæk. (Formand)



Gaardejer J. Andersen,
Tengslemark



Amtsradsmedl. Kr. Jensen,
Kollekolle

Desuden har følgende Mænd haft Sæde i Direktionen:



Folketingsm. K. L. Fogtmann



Direktor C. Reffs (R.)



Stiffantm., Kmh. Fimmentorp (Dm.)

Gaardejer Jens Andersen, Tengslemark, er den eneste, der i alle 25 Aar har haft Sæde dels i Direktionen, dels i Repræsentantskabet.

Repræsentantskabets Formand, fhv. Landbrugsminister Kr. Pedersen, Sandby, har ogsaa siddet i Repræsentantskabet i de 25 Aar, med Undtagelse af nogle faa Maaneder i 1901, hvor han overgik fra at være valgt af Generalforsamlingen til at være valgt af Finansministeriet.

Kommissionsformand P. Villadsen, Maarsø, har ligeledes siddet i Repræsentantskabet i de 25 Aar, med Undtagelse af nogle Maaneder i 1923-24, hvor han overgik fra at være valgt af Holbæk Amtsraad til at være valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Siden Banens første Generalforsamling (1900) har Købmand H. Larsen, Holbæk; Købmand W. W. Petersen, Svinninge, og Sogneraadsformand Chr. Jensen, Kollekolle, siddet i Repræsentantskabet, sidstnævnte dog siden 30. August 1913 i Direktionen.

REVISIONEN OG MÅSKINTEKNISK TILSYN.

Fhv. Skovkasserer West (R.), Nykjøbing Sj., og fhv. Maskinbestyrer Rambusch (R.), København, har i alle 25 Aar været henholdsvis Revisor og maskinteknisk Tilsyn.

oooooooooooo



Den 18de Maj 1899 aabnedes Banen for Drift med 11 Stationer og 2 Holdepladser, hvoraf dog Sandby kun var forsynet med en aaben lille Pavillon. Senere er der her bygget en Holdepladsbygning og anlagt Sidespor.

Ved Banens Aabning var der afsluttet Overenskomst med Statsbanerne om gensidig Vognbenyttelse og om gennemgaaende Befordring af Frimærkepakker, samt med Postvæsenet om Oprettelse af Jernbanebrevsamlingssteder paa alle Landstationer med Undtagelse af Svinninge, hvor der er særligt Postkontor. Den 1. August 1899 indførtes Salg af direkte Billetter og Ekspedition af Rejsegods mellem Kjøbenhavn og 9 af Banens Stationer. Den 1. December aabnedes Banens Stationer for offentlig Telegrambefordring. 15. Januar 1901 indførtes direkte Ekspedition af Gods og Kreaturer med Statsbanerne. Den 1. Juli 1901 optoges Banen i den svensk-norsk-danske Godsforbindelse. I 1901 blev der sluttet Overenskomst med Høng-Tølløse Banen om et delvist Fællesskab i Driften. Mellem Hørve-Vørslev Banen og Ods-herredsbanen har der været Overenskomst om direkte Befordring af Gods og Personer, og om delvist Fællesskab i Driften siden denne Banes Aabning 5. Maj 1919.



Driftsdirektør P. Harboe, (R.)

BANENS DRIFTSMATERIEL.

Begrundet paa den stadig stigende Trafik har det været nødvendigt at anskaffe mere rullende Materiel, især er Antallet

af Godsvogne i høj Grad bleven forøget. Personvognene blev i 1911–13 forsynet med elektrisk Belysning, og 24 Godsvogne er i 1922 forsynet med ny Bærefjedre, hvorved disses Bæreevne er forhøjet med 25 pCt. I 1916 anskaffedes 2 nye Varmekedler til Togopvarmning og i 1923 er anskaffet Vakuumbremse til Person- og Bagagevogne.

Som det fremgaar af nedenstaaende Sammenligning mellem Materiellet i 1899 og 1924, er dette vokset fra 4 Lokomotiver og 32 Vogne til 8 Lokomotiver og 100 Vogne af forskellige Slags, samt 1 Sneplov.

	1ste Driftsaar Stk.	25de Driftsaar Stk.
Lokomotiver.....	4	8
Personvogne.....	7	10
Post- og Personvogne.....	2	2
Bagagevogne.....	3	5
Lukkede Godsvogne.....	8	39
Åbne, højsidede Godsvogne.....	2	6
Åbne, lavsidede Godsvogne.....	10	38
Sneplov.....	0	1
Antal Pladser i Person- og Bænkevogne:	Antal Pladser	
II Kl. Kupéer.....	64	60
III Kl. Kupéer.....	248	352
	Antal Tons	
Samlet Bæreevne af Gods- og Kreaturvogne ..	200	1077

PERSON- OG GODSFÆRDSLEN.

Banens Person- og Godsbefordring har været i uafbrudt jævn Stigning indtil Driftsaaret 1917–18, da der begyndte en Nedgang saavel i Person- som i Godsbefordringen, hvad nærmest maa skyldes Stagnation i Handel og Industri som Følge af Verdenskrigen, for Personbefordringens Vedkommende maaske ogsaa Konkurrencen med Rute- og Privatbiler. Person- og Godsbefordringen synes dog nu igen at være i Fremgang.

I de forløbne 25 Åar er der tilsammen befordret ca. 6 Millioner Personer og ca. 2 Millioner Tons Gods.

En Sammenligning mellem, hvad der i Antal eller Vægt er forsendt ad Banen i dens andet og dens sidste Driftsaar, findes anført nedenfor.

Iøvrigt henvises til vedføjede Oversigter og grafiske Planer over Trafikens Udvikling.

**DE VÆSENTLIGSTE TRANSPORTARTIKLER
HAR VÆRET:**

		1900-01	1923-24
Heste	Stk.	310	267
Hornkvæg	-	1.551	3.550
Svin	-	27.891	56.302
Kalve	-	2.626	6.870
Faar og Lam	-	773	622
Foderstoffer	Tons	6.347	17.348
Stenkul, Cokes og Cinders	-	5.819	13.470
Uformalede Kornvarer	-	4.695	7.924
Smør, Æg, Ost, Kød, Brød, Flæsk, Vildt o. l.	-	2.470	10.260
Colonial	-	2.346	6.256
Teglværksprodukter	-	1.780	6.385
Tømmer, Planker og Brædder	-	1.380	3.648
Hø, Halm	-	1.258	1.152
Brugt Emballage	-	1.026	2.783
Øl, Brændevin, Spirituosa	-	953	1.088
Formalede Kornvarer	-	868	3.101
Skærver, Jord, Grus, Fyld, Sand, Ler, Skaller	-	795	10.176
Cement, brændt Kalk	-	646	1.386
Trævarer, Skoveffekter, Gavntæ, Brænde etc.	-	614	2.144
Støbegods, Metalvarer, Maskiner, Skinner o. l.	-	519	1.972
Flyttegods, Møbler, Redskaber, Værktøj	-	516	991
Gl. Jern, Ankere, Kættinger, Stang- og Baandjern	-	215	474
Petroleum, Olie, Lys, Tjære	-	206	1.136
Mølle- og Kampesten	-	193	1.303
Isenkram, Glasvarer, Porcelæn, Fajance o. l.	-	191	621
Kunstig Gødning	-	169	3.574
Manufakturvarer	-	155	277
Frugt, Træplanter, Blomster	-	134	134
Rodfrugter, Kartoffler o. l.	-	107	4.934
Mark- og Havefrø	-	75	551
Tørv	-	55	167
Hamp, Reb, Sejl, Tovværk, Tang, Ben, Klude, Papir etc.	-	49	252
Sæbe, Syre, Kemikalier, Apothekervarer, Farvevarer .	-	48	210
Fisk	-	40	364
Læder, Huder	-	34	97
Salt, Saltsten	-	27	221
Cigarer, Tobak	-	15	46
Køretøjer, Baade og Teltgods	-	12	180

UDVIDELSER, FORÆNDRINGER OG NYÆNSKÆFFELSER.

Trafikkens stadige Stigning har bevirket, at man hyppigt har maattet skride til Udvidelse, Forændringer og Nyænskæffelser, ligesom man ogsaa har maattet tage Hensyn til de Krav, som stilles til en Virksomhed for at være paa Højde med Tiden.

Stationsbygningerne er udvidede og ombyggede:

Maarsø 1907, Gislunge 1908, Hørve 1907 og 1919, Faarevejle 1904 og 1908, Asnæs 1907, 1909 og 1920, Grevinge 1904 og 1908, Kjelstrup 1911, Vig 1907 og 1923, Asminderup 1908, Højby 1907 og 1923, og Nykjøbing Sj. 1920. Hertil er anvendt ialt Kr. 64.802.

Varehusene er udvidede og ombyggede:

Maarsø 1907, 1910 og 1914, Gislunge 1910 og 1914, Svinninge 1914, Hørve 1904, Faarevejle 1913, Asnæs 1914, Grevinge 1910 og 1913, Vig 1912, Asminderup 1914 og Højby 1904, 1907 og 1914. Hertil er ialt anvendt Kr. 21 050.

Sporudvidelser er foretaget:

Sandby 1913, Svinninge 1907, 1910 og 1918, Faarevejle 1904 og 1912, Asnæs 1909, Grevinge 1904, Vig 1900, Højby 1911 og Nykjøbing Sj. 1910, 1915 og 1920. Endvidere er der anlagt Spor til den nye Grusgrav i Grevinge. Til Sporudvidelser er ialt anvendt Kr. 69.810.

Sporet.

Banelegemet var ved Anlægget forsynet med uimprægnerede Sveller, der nu alle er ombyttet med imprægnerede. De oprindelige 17,35 kg Skinner er udvekslede med 27,55 kg Skinner, i 1915 Strækningen Holbæk—Asnæs, i 1922 Strækningen Asnæs—Vig.

Forstærkningen og Fornyelsen af Sporet havde været fuldført over hele Strækningen i sidste Driftsaar, hvis ikke Situationen i Ruhr havde lagt Hindringer i Vejen derfor. Arbejdet ventes dog tilendebragt i Driftsaaret 1924—25, da Skinnematerialierne nu er leverede i April d. A.

Vippebomme

er opstillet for Landevejene ved Maarsø, Asnæs, Grevinge, Asminderup og Højby Stationer.

Enderamper

er anlagt i Gislunge, Grevinge, Vig, Højby og Nykjøbing Sj.

Kran

er opstillet i Nykjøbing Sj. i 1910 og en flyttelig Kran anskaffet i 1917.

Driftsmateriellet

er som nævnt vokset fra 4 Lokomotiver og 32 Vogne til 8 Lokomotiver og 100 Vogne af forskellige Slags, samt 1 Sneplov. 4 af Godsvognene og Sneploven er anskaffet for Anlæggets Regning, medens 1 Lokomotiv i 1901 er solgt til Høng-Tølløse Jernbane. Personvognene er blevet forsynet med elektrisk Belysning, og der er anskaffet Vakuumbremse til Personvogne og Bagagevogne. Af Godsvognene er 24 forsynet med nye Bærefjedre, hvorved disses Bæreevne er forhøjet med 25 %, og der er anskaffet 2 nye Varmekedler til Togopvarmning. Hertil er ialt anvendt Kr. 304.166.

fly... Holbæk og er nu for Tiden under en
stør... med Høng-Tølløse Jernbane.

er udvid... i 1915.

Bill...
anskaffet i...
Admin... ngen
i Holbæk bygget

Ialt er det... nye Arbejder og Nyanskaffelser
indtil 1. April d... vendt Kr. 1.245.360.

DRIFTSSTANDSNINGER, UHELD OG ULYKKER.

Driftsstandsninger. Paa Grund af Sne har der kun
været helt eller delvis indstillet 130 Tog i de 25 År.

Uheld. Udover Rangeruheld og Sporafløb af mindre
Betydning, har Banen været skaanet for Uheld.

Ulykker. I Løbet af de 25 År er forefalden følgende
Ulykkestilfælde, hvor Personer er dræbt eller kommen alvor-
lig til Skade.

En Stationskarl i Holbæk fik den 17. December 1902... knust
den ene Fod.

Den 11. Juni 1904 blev et Køretøj paakørt paa S...
Asnæs. 2 Personer kom til Skade, den ene fik det ene
et stort Saar i Hovedet og 2 Ribben brækkede.

Den 2. Maj 1907 blev mellem Hørve og Faareve...
kørt og dræbt.

Ekstramand H. P. Larsen, Gislinge, vilde under R...
Station den 18. Juni 1909 springe paa Toget, medens d...
han forfejlede Springet, blev overkørt og fik det ene Ben...

Opvarter Nielsen, Holbæk, vilde den 2. Juni 1916 springe... i
Asnæs, medens dette var i Fart; han forfejlede Springet, blev... og
døde den 7. s. M.

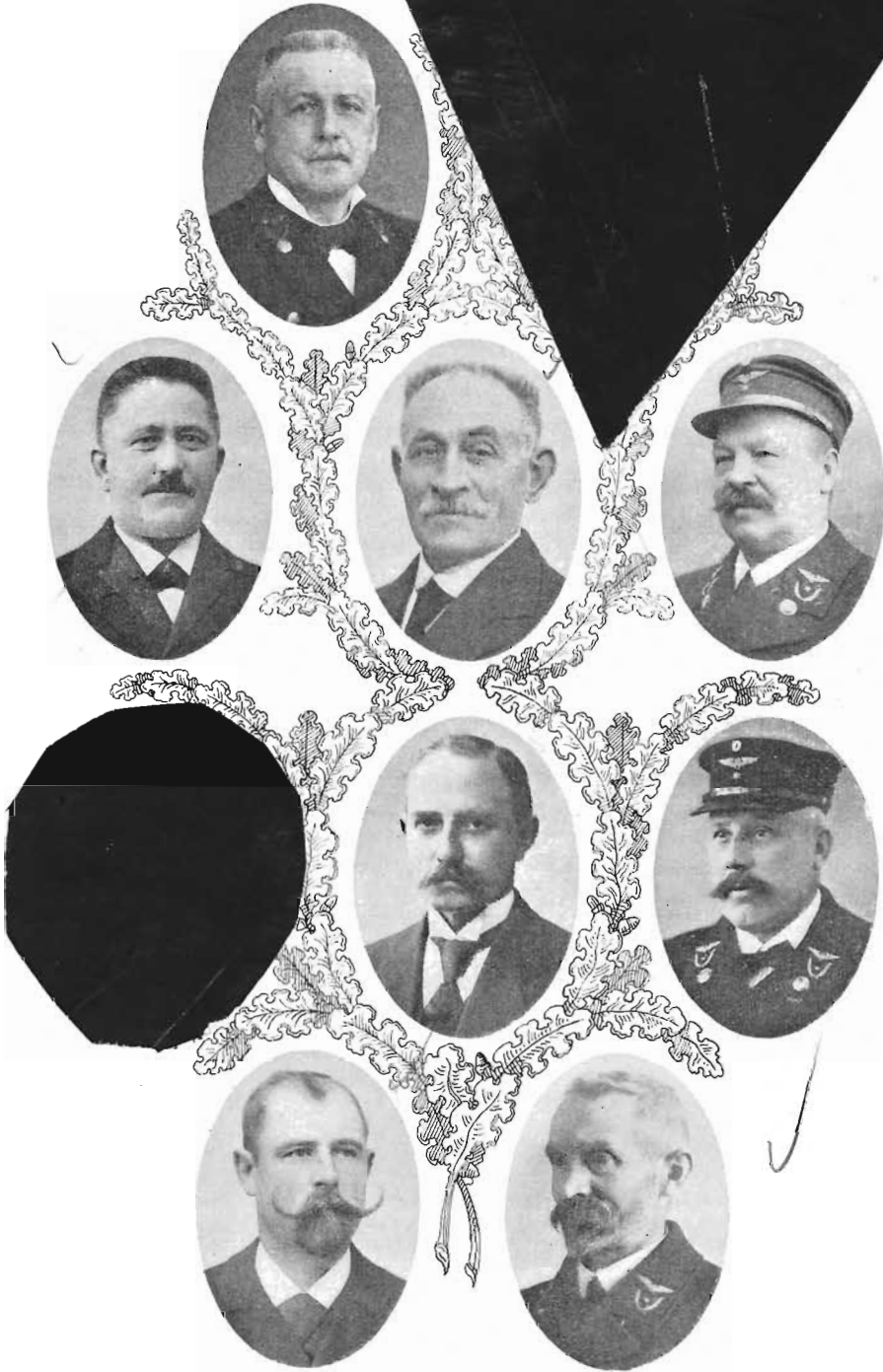
Den 10. Juni 1916 blev mellem Holbæk og Maarsø et Automobil paakørt.
1 Elev fra „Stenhus Kostskole“ blev dræbt, og Chaufføren haardt kvæstet.
Chaufføren havde selv lukket Leddene op.

Et nyfødt Barn, som Moderen havde henlagt paa Sporet mellem Højby og
Nykjøbing Sj., blev overkørt og dræbt den 18. August 1916.

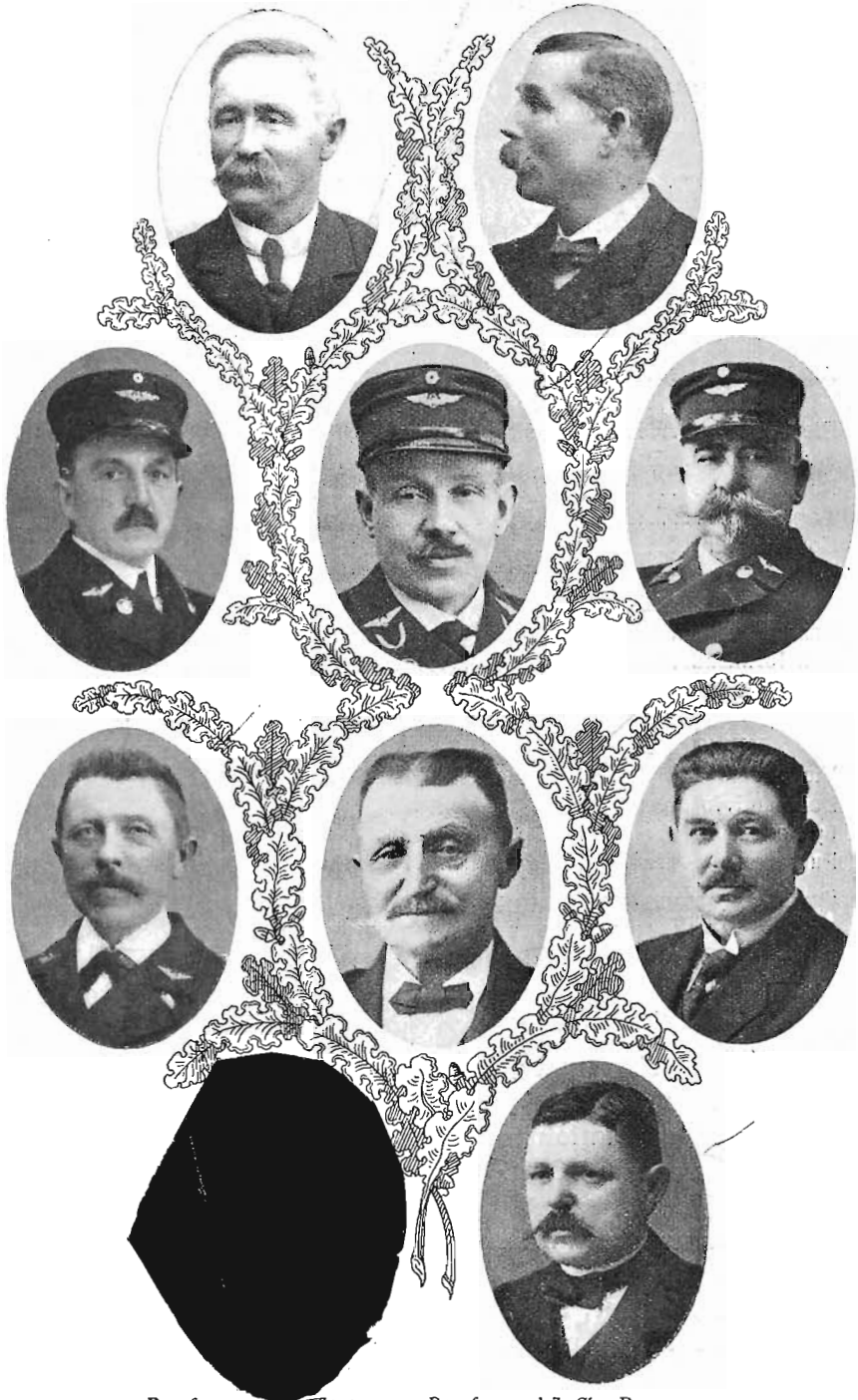
En Dreng, der hjalp sin Moder ved Rengøringen af Personvognene paa
Holbæk Station, blev den 23. Marts 1918 klemt ihjel mellem Bufferne.

Den 13. September 1922 blev en Fiskehandler paakørt af Toget ved Vig
St., hvorved han paadrog sig indre Læsioner. Fiskehandleren cyklede under
den lukkede Bom.

Jernbanen har været uden Skyld i samtlige Ulykkestilfælde.



Stationsforst. L. A. V. Larsen Stationsm. L. P. Larsen
 Stationsforst. R. J. Larsen Cverbanem. F. C. Grell Togf. J. E. Frederiksen
 Stationsforst. P. Chr. Næsvang Stationsforst. H. Chr. Nielsen Stationsm. K. L. Jensen
 Togf. Joh. Markfelt Stationsm. J. Chr. Nielsen



Baneformand J. C. Jensen	Baneformand J. Chr. Rasmussen
Portør C. Christensen	Konduktør J. P. Friser
Portør C. C. Hansen	Baneformand L. P. Nielsen
Baneformand H. O. Olsen	Lokomotivfyrb. H. P. O. Nielsen
	Portør J. C. Nielsen
	Værkmester H. S. M. H. Schuster

BANENS PERSONALE.

	1899-1900	1923-1924
DRIFTSDIREKTØR OG HOVEDKONTOR		
Driftsdirektør.....	1	1
Bogholder (nu Kontorchef)	1	1
Assistenter	1	4
Medhjælpere	0	2
Kv. Kontorister	0	1
	3	9
DRIFTSÆFDELINGEN		
Stationsforstandere	5	7
Stationsmestre	4	4
Ekspeditricer og Billetsælgersker.....	3	2
Assistenter	1	8
Medhjælpere	0	2
Elever	1	2
Overportører.....	0	1
Portører	5	19
Togførere.....	2	3
Konduktører	2	7
	23	55
BANEÆFDELINGEN		
Banemester (nu Overbanemester).....	1	1
Baneformænd.....	9	8
Ledvogtersker.....	2	0
	12	9
MÅSKINÆFDELINGEN		
Værkstedsførmand (nu Værkmester).....	1	1
Lokomotivførere.....	3	5
Fyrbødere.....	3	6
Pudsere	3	2
Maskinarbejdere	1	0
Depotarbejdere	0	1
	11	15
	49	88

Driftsdirektøren og Hovedkontorpersonale samt Værkmesteren er nu fælles med Hørve-Værsløv Jernbaner. 1 Stationsforstander, 1 Elev og 2 Portører i Hørve samt Overbanemesteren er fælles med Hørve-Værsløv Jernbane.

Navnene paa alle ansatte, herunder de nævnte, gennem samtlige 25 Aar, skal her

Driftsdirektør, Ingeniør, cand. i Naturvidenskab; Stationsforstander R. J. Larsen, Svinninge; Stationsforstander L. A.

V. Larsen, Vig; Stationsforstander P. Chr. Næsvang, Åsnæs; Stationsforstander H. Chr. Nielsen, Hørve; Stationsmester K. L. Jensen, Gislinge; Stationsmester J. Chr. Nielsen, Faarevejle; Stationsmester L. P. Larsen, Maarsø; Portør C. C. Hansen, Åsnæs; Portør C. Christensen, Vig; Portør J. C. Nielsen, Svinninge; Togfører J. E. Frederiksen; Konduktør J. P. Friser; Overbanemester F. C. Grell; Baneformændene L. P. Nielsen, Maarsø; J. Chr. Rasmussen, Hørve; J. P. Jensen, Højby Sj.; A. O. Olsen, Åsnæs; Værkmester A. S. M. A. Schuster og Lokomotivfyrbøder H. P. O. Nielsen, Holbæk, samt Togfører P. J. Markfelt, der nu er tjenstgørende ved Hørve-Vørslev Jernbane.



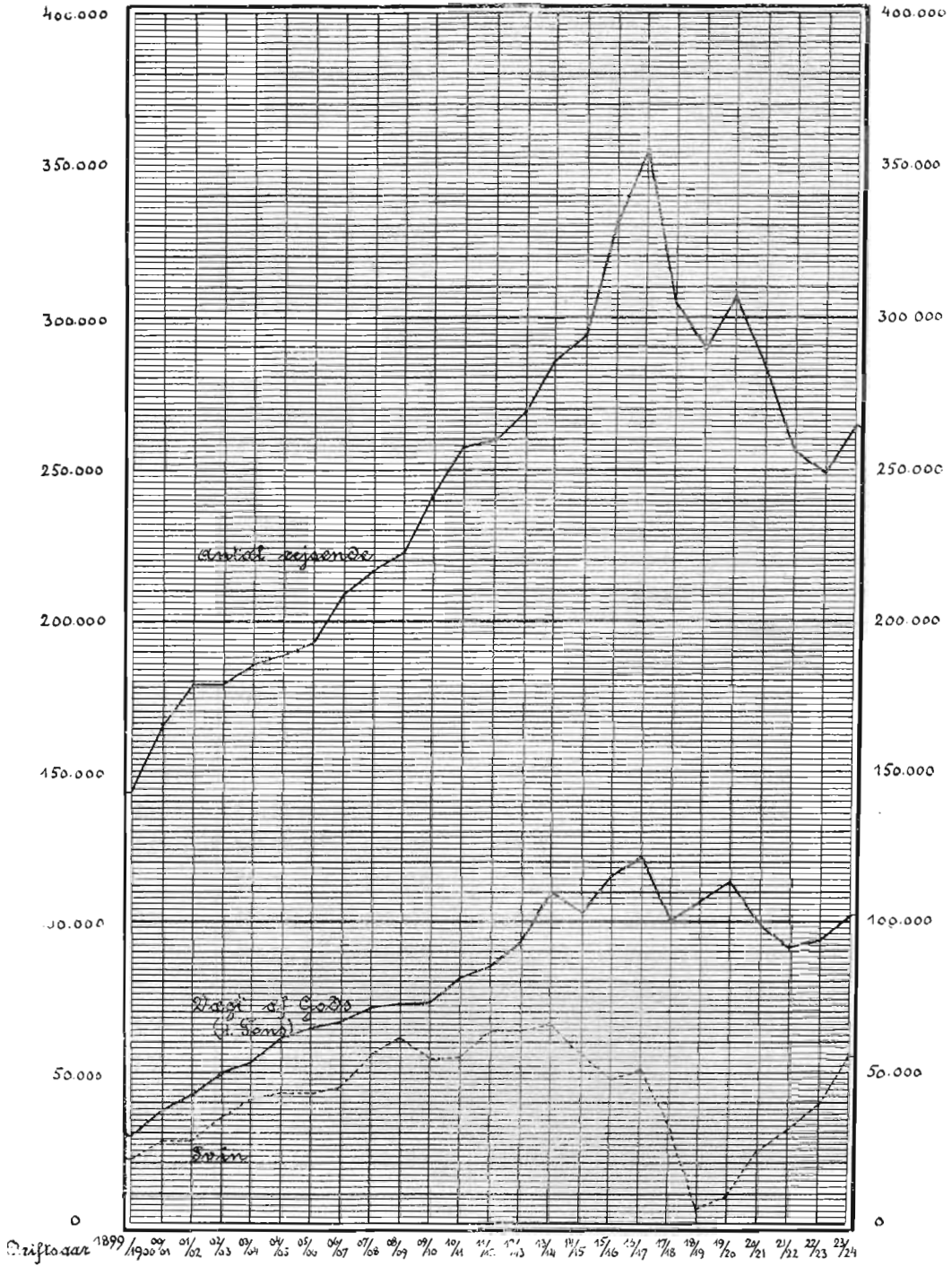
OVERSIGT OVER

Drifts- aar	Antal Rejsende	Ilgods Tons	Fragtstyk- gods Tons	Vognl.- gods Tons	K r e a -		
					Heste	Horn- kvæg	Kalve
1899—1900	143 941	228	4.369	22 406	195	1.302	1.541
1900—1901	165.951	329	6.484	27.247	310	1.551	2.626
1901—1902	179.740	403	7.692	31.398	282	1.381	1.838
1902—1903	179.716	479	9 092	35.905	353	1.462	2.577
1903—1904	185.865	534	9.763	37.937	361	1.574	3.023
1904—1905	188.277	548	10 960	44.679	354	1.864	3.371
1905—1906	193.203	600	10.346	48.194	519	2.422	3.806
1906—1907	209.580	660	11.082	48.542	548	2.599	4.442
1907—1908	216.542	708	11.645	52.362	575	2.590	4.786
1908—1909	222.388	785	11 832	52.693	568	3.003	5.393
1909—1910	242.189	812	11.385	54.106	504	3.411	6.387
1910—1911	258.085	978	12.196	60.894	511	4.066	6.708
1911—1912	259.958	1.067	13.154	64.007	646	3.662	7.059
1912—1913	269.838	1.094	13.892	70.915	703	3.961	6.698
1913—1914	286.405	1.334	15.399	84.928	950	4.499	7.269
1914—1915	294 450	1.298	15.406	78.442	1.491	5.574	8.581
1915—1916	331.325	1.559	16.175	88.405	797	8.374	5.949
1916—1917	355.007	1.769	18.937	93.396	1.074	5.378	5.276
1917—1918	304.365	1.664	18.391	72.638	1.214	8.354	6.373
1918—1919	289 978	1.571	19.561	80.950	1.382	5.283	5.393
1919—1920	306.762	2.068	20 249	87.404	802	4.686	4.404
1920—1921	282.611	1.325	15.712	77.729	789	4.466	5.986
1921—1922	255 716	1.029	14 255	71.498	317	3.403	6.596
1922—1923	249.249	1.050	12.800	74.673	302	3.450	7.836
1923—1924	263.500	1.161	14.127	79.506	267	3.550	6.870
	6.134.641	25.053	324.904	1 540.854	15.814	91.865	130.788

DRIFTSRESULTATERNE.

turer		Ialt Tons	Drifts- Indtægt	Drifts- Udgift	Drifts- Overskud	Udbetalt Udbytte til Aktionærerne Kr.
Svin	Tons					
20.824	2.630	29.633	166.994	96.051	70.943	40.224
27.891	3.552	37.612	203.748	126.759	76.989	36.008
27.705	3.372	42.865	212.892	150.678	62.214	34.231
34.502	4.133	49.609	230.621	176.193	54.428	46.500
40.015	4.716	52.950	244.866	164.264	80.602	53.650
43.467	5.176	61.363	266.083	182.804	83.279	36.400
43.418	5.518	64.658	271.457	183.828	87.629	53.650
45.334	5.833	66.117	286.106	196.884	89.222	64.380
54.671	6.213	70.928	300.972	219.038	81.934	53.650
61.250	6.957	72.267	311.800	206.142	105.658	64.380
54.654	6.703	73.006	331.983	236.810	95.173	64.380
55.206	7.007	81.075	362.837	244.320	118.517	64.380
63.608	7.617	85.845	379.318	261.587	117.731	64.380
64.050	7.757	93.658	397.003	281.311	115.692	64.380
66.102	8.315	109.976	441.021	295.877	145.144	64.380
56.350	8.373	103.519	440.852	328.962	111.890	64.380
48.595	8.250	114.389	481.538	388.559	92.979	64.380
50.832	7.315	121.417	573.405	504.092	69.313	42.920
33.775	7.326	100.019	596.601	563.444	33.157	
4.683	4.241	106.323	846.591	699.001	147.590	42.920
9.862	4.098	113.819	1.032.806	950.486	82.320	
23.827	4.534	99.300	1.210.457	1.154.797	55.660	
30.529	4.650	91.432	1.095.928	896.428	199.500	64.380
39.150	5.467	93.990	887.515	781.700	105.815	42.920
56.302	6.769	101.563	c. 890.000	c. 805.000	c. 85.000	Regnskabet ikke afsluttet.
1.056.602	146.522	2.037.333	12.463.394	10.095.015	2.368.379	1.126.873

Trafik.



Driftresultater.

