

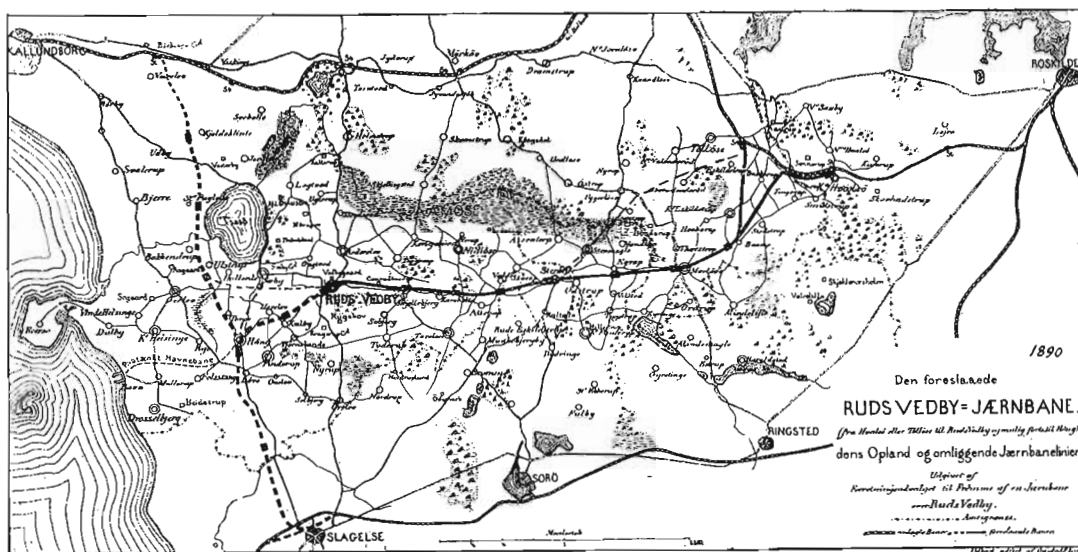
# HØNG-TØLLOSE JÆRNBANE

1901 - 22. DECEMBER - 1926



TRYKT I CENTRALTRYKKERIEET - SLAGELSE  
1926





## HØNG-TØLLØSE JÆRNBANEN.

### FORHISTORIE.

Efter at Jærnbanen fra Roskilde til Kalundborg i Aaret 1874 var bleven anlagt saaledes, at Linien fra Tølløse drejede ret nordpaa til Holbæk og derfra vestpaa til sin Endestation, fremkom der mellem denne »Nordvestbane« og den ca. 20 Aar ældre »Vestbane« til Korsør et 4 à 5 Mil bredt »jærnbanelomt« Bælte af frugtbare Landsogne med en driftig og tætboende Befolkning, der efterhaanden rejste Kravet om endnu bedre Forbindelse ad Skinneveje til Hovedstaden og de nærmeste Købstæder.

Flere Planer om nye Jærnbaner paa denne Egn fremsattes da ogsaa gennem Aarene derefter — saaledes om en Linie fra Slagelse over Ruds Vedby (som var Egnens naturlige Midtpunkt) til Jyderup, hvorfra den tænkte fortsat videre op gennem Odsherred. Ogsaa Planen om Linien fra Slagelse over Høng til Kalundborg (der omsider i 1898 blev til Virkelighed), fremkom allerede i Firserne. Men ingen af disse i Retningen Nord—Syd udkastede Linier kunde tilfredsstille den store Egn øst for Ruds Vedby, og vilde for de vestligere Sogne i alle Tilfælde betyde en ret lang Omvej til Hovedstaden og dens Havn.

Derfor samlede efterhaanden Stemningen og Interessen i den nævnte Del af Vestsjælland og Midsjælland sig om en Linie i Øst—Vest, ligeløbende med de tvende Hovedbaner, og dette Krav antydedes allerede i en Skrivelse fra Holbæk Amtsraad af 28. September 1887 til Indenrigsministeriet, ligesom Minister Ingerslev nævnte en saadan Linie ved den senere Forelæggelse af Loven om Statsbanen Slagelse—Værsløv i Rigsdagssamlingen 1890—91.

Til Drøftelse af en saadan i Øst—Vest gaaende Jærnbane mødtes da den 28. November 1890 i Stenlille Kro en Kreds af Mænd fra de stærkest interesserede Kommuner, for nærmere at undersøge Mulighederne for og planlægge Gennemførelsen af en saadan Privatbane, der, med Ruds Vedby som det faste Holdepunkt, kunde

tænkes knyttet til *Tølløse* eller mulig *Hvalsø* i *Øst*, og *Høng* eller et andet Punkt paa den projekterede Statsbane mod *Vest*.

Efterat Ruds Vedby-Kredsens Folketingsmand *Tauber* ved dette Møde havde givet forskellige Oplysninger om deslige Privatbaneanlæg, og lovet eventuelt at ville



*C. St. A. Bille.*

forelægge Lovforslag om en saadan »*Ruds Vedby Bane*« (som blev det Navn, under hvilket Sagen førtes frem i de første Aar), udtaltes der fra alle Sider Ønsket om, at Egnen burde rejse en stærk Bevægelse for at søge en saadan Privatbane gennemført snarest; og til Sagens Fremme nedsattes straks et Udvalg, som tog dette Arbejde i sin Haand og ledede det, indtil Banens Anlæg en halv Snes Aar senere var endelig sikkert.

Udvalget kom til at bestaa af:

Godsforvalter <i>Berthelsen</i> , Conradineslyst, for Rerslev-Vedby Kommune.	
Gaardejer <i>Lars Johansen</i> , Karsholte,	» Tersløse-Skellebjerg Kommune.
Proprietær <i>Petersen</i> , Verupgaard,	» Nidløse —
Gaardejer <i>Henrik Jensen</i> , Vedde,	» Munkebjergby Sogn.
Proprietær <i>W. Poulsen</i> , Stenlille,	» Stenlille Kommune.
Gaardejer <i>Dines Pedersen</i> , Vandløse,	» Stenmagle —
— <i>C. Schnack</i> , Meerløse,	» Tostrup Sogn.
— <i>Jens Jensen</i> , Uggerløse,	» Uggerløse —
Møller <i>P. Hansen</i> , Vielsted,	» Flinterup —
Dyrlæge <i>Christoffersen</i> , Baarup,	» Eskildstrup Sogn.

Hvorhos nogle Maaneder senere indtraadte:

Sognefoged *Lars Pedersen*, Herslev, for Finderup Kommune.  
Proprietær *H. L. Jørgensen*, Ougtvadgaard, for Sæby-Hallenslev Kommune.

Af disse valgtes *Lars Johansen, Dines Pedersen* og *S. Berthelsen* til Forretningsudvalg, og Sidstnævnte som Formand, i hvilken Egenskab han ledede Udvalgets Arbejde indtil dets Opgave var løst, — ligesom han i de siden Banens Aabning forløbne 25 Aar har været valgt til Formand for Banedirektionen.

Det Hverv, som dette »Udvalg til Fremme af en Jærnbane over Ruds Vedby« havde paataget sig, var ingenlunde helt let. Allererst maatte Enighed tilvejebringes om Banens *Retningslinie og Endepunkter*, og gennem en lang Række Møder paa Egnen og mange Forhandlinger med Myndigheder, Private og Teknikere, søgte Udvalget at vinde Klarhed over de her foreliggende Muligheder. Mod Øst var Menin-



*Jærnbaneudvalget 1896.*

gerne delte mellem Tilslutning til *Tølløse* eller *Hvalsø*, ja endog en Linie over Skjoldenæsholm til *Borup* eller *Viby* eller fra *Meerløse* til *Ringsted* blev foreslaaet. Midt paa Banen drøftedes en *nordligere* Linie over *Aamosen* ad *Nidløse* og *Uggerløse*, modsat den *sydligere* over *Karsholte-Stenlille-Meerløse*. Og fra Vest fremkom Forslag om at lade Linien fra *Ruds Vedby* gaa enten over *Kulby* eller *Sæby* til enten *Høng*, *Løve* eller *Ulstrup* paa den vestlige Statsbane samt at lade Privatbanen fortsætte med en *Havnebane* til *Mullerup*. Endelig udkastede Amtmanden i *Holbæk*, Kammerherre *C. St. A. Bille* — der, saalænge han levede, var Banen en forstaaende Ven og fuldtro Hjælper — den Tanke, at lade *Ruds Vedby*-Banen fra *Tølløse* køre direkte ind til *Holbæk* (med Tilslutning til *Odsherredsbanen*, eventuelt ved *Holbæk Havn*) og *Slagelse Købstad*, enten paa Statsbanesporene eller paa egne Spor.

At sammenarbejde disse forskellige Ønsker var for Jærnbaneudvalget ikke uden Vanskelighed, og under disse Forhold at tilvejebringe de *økonomiske Muligheder* for Banens Anlæg var endnu mindre let, især da det her drejede sig om en ren *Landbo-*

*bane*, der ikke kunde paaregne særlig Interesse, endsige økonomisk Støtte, fra nogen Købstad, ja endog gennem Aarene mødte en meget indflydelsesrig Modstand fra de fire Købstæder: *Ringsted* — *Sorø* — *Slagelse* — *Korsør*, der mente deres Interesser truede ved en saadan Ruds Vedby-Bane. Dette Standpunkt blev dog ganske naturligt senere forladt af *Slagelse* Købstad, der ligesom *Holbæk* Købstad endte med at yde Banen en vis, dog kun ringe, Støtte. Men givet var det, at der kun var økonomiske Muligheder for Anlæg af en meget let og billig Banetype.

Under disse Omstændigheder besluttede Jærnbaneudvalget at udarbejde et Lovforslag om Anlæg af en let, normalsporet, uindhegnet Privatbane over *Ruds Vedby*, med Tilslutning i Øst: enten til *Tølløse* eller *Hvalsø* og i Vest: enten *Høng* eller et andet Punkt paa den kommende *Vørslevbane*, og med et *Statstilskud*, der, foruden Ekspropriationsudgifterne, skulde sættes til 80.000 Kr. pr. Banemil, for hvilket Staten skulde have Aktier med Sikkerhed næstefter Fortrinsaktier eller Prioritetslaan til højst  $\frac{2}{3}$  af Anlægssummen. Lovforslaget indbragtes af *Tauber* i Folketinget den 5. Februar 1891. Men uagtet det, ogsaa af Indenrigsminister *Ingerslev*, blev modtaget med Velvilje, fremmedes det dog ikke yderligere i denne Rigsdagssamling.

Og da Stemningen mod Lovforslaget ikke viste sig gunstigere i den paafølgende Rigsdagssamling — vistnok som Følge af Modstanden fra de sydlige Købstæder — besluttede Jærnbaneudvalget at undersøge Muligheden for at fremskaffe en endnu billigere Banetype for Anlægget, saa at man kunde nøjes med et mindre Tilskud fra Stat, Amt og Kommuner. Her standsede man da ved det i Sverrig omtrent samtidig fremkomne meget smalsporede »*Kosta-System*«, som Udvalgets Formand rejste op for at undersøge nærmere paa den *Kosta-Lessebo* Jærnvej i *Smaaland*, hvor det var bragt i Anvendelse. Og skønt det ikke senere lykkedes at skaffe dette System Anvendelse noget Sted i Danmark, fortjener det dog vist nok her en kort Omtale — ikke mindst i vore Dage, hvor Biltrafikens Konkurrence har tvunget adskillige Baner til at overveje, om de ikke havde staaet sig bedre ved at have en i Anlæg og Drift betydeligt billigere Lokalbanetype at virke med.

En saadan Type var netop denne *Kosta-Bane*. Den løber paa et yderligt smalt Spor, kun ca. 23 Tommers Sporvidde, med meget lange, smalle, »underløbne« Vogne og Lokomotiver, der tillader skarpe Kurver; det kræver ingen store Stationsanlæg, men har Mulighed for talrige Sidespor (event. med Trækheste) ind til alle større Gaarde, Mejerier, Brugsforeninger, Fabriker, Teglværker og større Moser og behøver kun et faatalligt Personale; det har selvfølgelig ogsaa kun ringe Kørehastighed, normalt 3 Mil i Timen. Men Anlægssummen ansloges dengang til 100 a 120.000 Kr. pr. Banemil mod mindst 300.000 Kr. for en normalsporet *Smaabane*, og Driften beregnedes forholdsvis ligesaa billigt, saa at en sikker Forrentning kunde stilles i Udsigt. Et stort privat Anlægsselskab for en Række saadan beskedne, smaa Landbrugsbaner rundt i Danmark tænkte derfor oprettet, uden Krav om væsentlig andet offentligt Tilskud end fri Expropriation. De smalsporede Baners største Ulempe, *Omladningen* til og fra de normalsporede Hovedbaner, (hvor ikke en *Havn*, saasom ved *Mullerup* eller *Holbæk*, kunde tilknyttes) tænkte afhjulpne ved nye Omladningsapparater, som bekvemt kunde løfte de smaa Baners Vognkasser over paa de bredsporede Baners Undervogne o. s. v. Og skønt dette Banesystem — der forudsattes anvendt samtidig paa en Række danske *Smaabaner* med fælles Materiel, Vognpark, Værksteder m. v. — mødte megen Modstand hos vore hjemlige Baneingeniører, som var vant til større Forhold, er det dog vel et Spørgsmaal, om det ikke med Fordel kunde have været anvendt herhjemme i Stedet for adskillige af de senere anlagte Privatbaner af sekundær Betydning.

I altfald besluttede vort Jærnbaneudvalg ved Selvsyn at gøre sig bekendt med det nye svenske *Smaabanesystem* og foretog derfor en *Rejse til Kosta-Lessebo* Jærnvej den 14.—16. November 1891. Indtrykket af Banen og Systemet var foreløbig saa tilfredsstillende, at man vedtog at lade foretage en nøjere Prøvelse af Systemets tekniske og og finansielle Muligheder og at foranledige fremsat et nyt Lovforslag, der muliggjorde ogsaa en saadan Bane. — Fremsæt-

telsen skete ogsaa i Folketinget den 5. Februar 1892, og Forslaget gik da ud paa, at Banen kunde anlægges *enten* med Normalspor *eller* Smalspor og eventuelt til Mullerup Havn. Dette Forslag vedtoges i Folketinget, men standsedes i Landstinget, atter paa Grund af Købstædernes Modstand.

Naar »Kosta-Systemet« derimod senere maatte opgives, og derfor ej heller blev optaget i det Lovforslag, som derefter i Samlingen 1893—94 indbragtes af Folketingsmand H. L. Jørgensen paa Udvalgets Foranledning, var Aarsagen imidlertid næppe saameget Indvendinger af driftsteknisk Art, men derimod det *Omslag i Rigsdagens Opfattelse af det økonomiske Grundlag for de private Baner*, som paa den Tid kom frem, og som fik sit endelige Udtryk i den første »store Jærnbanelov« af 8. Maj 1894, der omfattede ikke mindre end 8 Statsbaner og 29 Privatbaner, hvoriblandt ogsaa vor *Ruds Vedby Bane*, og som øjensynlig skyldtes et Kompromis mellem flere politiske Partier. Og da dette Forslag fik en videregaaende finans- og nationaløkonomisk Betydning, der rækker langt udover den lille Privatbane, hvis Historie her søges opridset, og den vistnok ikke tidligere offentlig er paapeget, turde den fortjene at fremdrages her i al Korthed.

Medens nemlig *Statskassens* Stilling til private Baners Økonomi oprindelig havde været: at yde en *vis Rentegaranti* dertil, var denne Form, der havde øjensynlige Svagheder, senere bleven afløst af (foruden Ydelsen af en Del af Expropriationsudgiften) den langt bedre Form: *et fast Tilskud pr. Banemil*, f. Eks. 20 a 40 000 Kr., hvorved paagældende Egn selv blev interesseret i det *sparsommeligst* mulige Anlæg. Men ved Loven af 8. Maj 1894 faldt man nu atter tilbage til en tvivlsom Regel, som gjorde *Statstilskudet ubestemt og ubegrænset*, idet det ansattes til *en vis Brøkdel af samtlige Anlægs- og Expropriationsudgifter*, hvad der jo ikke skulde opfordre nogen Egn til det billigst mulige, men vel snarere til det kostbarest mulige Anlæg. — Der kan næppe være Tvivl om, at dette nye Princip for »ubegrænsede« Statstilskud til Privatforetagender — hvilket ogsaa paa andre Omraader er fortsat — ikke har kunnet bidrage til at fremme den mest økonomiske Gennemførelse af adskillige Foretagender af helt eller halvt privat Karakter, som takket være offentlige Tilskud har set Lyset i de senere forløbne 30 Aar.

Ialtfald maatte dette Omslag fra Lovgivningsmagtens Side ogsaa for Ruds Vedby Banens Jernbaneudvalg nødvendig medføre en *Ændring i dets økonomiske Plan*. Det gjaldt jo nu ikke længere i første Række at gennemføre den billige Kosta-Bane, som Egnen maaske kunde have været nøjet med, ifald den væsentlig skulde have bygget den med egne Penge; men derimod en større og mere fuldkommen Bane, idet Loven paa Forhaand tilsagde et Statstilskud dertil af *Halvdelen*, og der, efter de samtidige Forhandlinger med Amtsraadet, fra dette kunde ventes et Tilskud af de *to Tiendedele*, saa at Egnen selv kunde nøjes med at fremskaffe Resten: *de tre Tiendedele*.

Derfor vedtog Jærnbaneudvalget ved dets første Møde derefter den 23. Juni 1894 enstemmig, at *da* Statstilskudet nu var fastsat til Halvdelen af samtlige Udgifter i Stedet for det hidtil forudsatte begrænsede Beløb pr. Banemil, og *da* ogsaa Amtsraadets Tilskud kunde ventes afvejet efter Anlægsudgifternes Størrelse, saa maatte det anses rigtigst for *Egnen* at forlade Tanken om at anlægge en billig smalsporet Bane efter Kosta-Systemet, og i Stedet derfor ubetinget at anbefale Banen anlagt som let normalsporet Lokomotivbane med *samme* Sporvidde som Statsbanerne, samt at rejse en fornyet Henvendelse til de interesserede Kommuner og Private, saavel som særlig til Holbæk Amtsraad om fornøden Støtte til Sagens endelige Gennemførelse paa det ved Jærnbaneloven saaledes skabte nye Grundlag.

Holbæk Amtsraad, som under Kammerherre *Billes* Ledelse havde ydet Jærnbaneudvalget virksom Støtte under dettes Arbejde indtil da, tog sig nu yderligere paa bedste Maade af Sagen, hjalp med til at tilvejebringe den foreløbige Beregning over Anlægsomkostninger m. v. og indkaldte saavel Udvalget som de interesserede Sogneraad til et Forhandlingsmøde paa Ruds Vedby Kro den 15. Maj 1895, hvor det konstateredes, at der foreløbig var tegnet 292,000 Kr. i Kommunitilskud til Banen.

Da dette Beløb dog endnu var utilstrækkeligt, maatte Jærnbaneudvalget paa ny afholde en Række Møder for at oplyse Egnen om de nu foreliggende nye Muligheder og derved opnaa forøget Tilslutning; og dette lykkedes da ogsaa saaledes, at Udvalget Aaret efter, den 10. Maj 1896 kunde indbyde saavel Amtsraadens



*Jærnbaneudvalget med Gæster. Ruds Vedby, 10. Maj 1896.*

Delegerede, og Sogneraadene langs Banen, som andre interesserede Mænd og Myndigheder fra Egnen til et foreløbigt afsluttende Møde og en lille Fest i *Ruds Vedby Kro*, hvor det opnaaede Resultat konstateredes. Et efter de foreliggende Beregninger tilstrækkeligt Beløb til Banens Anlæg var nemlig nu tegnet saaledes:

Af 8 Sognekommuner i Holbæk Amt .....	315.000	Kr.
- Private i Holbæk Amt.....	27.000	-
- Holbæk Amtsraad ( $\frac{2}{3}$ heraf).....	228.000	-
- Sorø Amtsraad .....	30.000	-
- - Amts 2 Sognekommuner.....	93.000	-
- - Akademi .....	20.000	-
- Holbæk og Slagelse Købstæder hver 10.000 Kr. ....	20.000	-
	eller ialt..	733.000 Kr.
medens Halvdelen af de anslaaede Anlægsudgifter var ca...	611.000	-
	saa at der var tegnet ca...	122.000 Kr.

eller, saavidt det kunde overses, ca. 20 pCt. mere end Jærnbaneloven krævede.



Imidlertid viste det sig, at end ikke denne Aktietegning var fuldt tilstrækkelig. Overensstemmende med hævdvunden Praksis krævede Ministeriet yderligere, at samtlige Aktionærer maatte afgive Erklæringer om forholdsvis at ville tilskyde, hvad den endelige Anlægsudgift mulig maatte vise sig at overskride den af Ingeniøren beregnede Sum for Anlægget, nemlig 241.460 Kr. pr. Mil eller for Banelinien 5.06 Mil ialt ca. 1.222.000 Kr.

Jærnbaneudvalget, som dengang mente at have afsluttet sit Hverv, maatte da paany træde i Virksomhed for at formaa de interesserede Kommuner og Private til at underskrive saadanne yderligere Erklæringer. Dette lykkedes da ogsaa i de følgende Maaneder.

I Slutningen af Aaret 1896 kunde Jærnbaneudvalget da endelig afslutte sin Virksomhed ved at overgive de erhvervede Erklæringer til Holbæk Amtsraad. Men Sagen var dog nu bleven saa meget forsinket, at andre i Jærnbaneloven nævnte Privatbaner var komne i Forkøbet, og Holbæk Amtsraad erholdt derhos først under 7. November 1898 Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af en *Jærnbane fra Høng til Tølløse*, hvorved Sagens Gennemførelse endelig var sikret. Det lokale Jærnbaneudvalg bestod ved Afslutningen af dets Virksomhed af følgende Mænd:

Godsforvalter <i>S. Berthelsen</i> , Conradineslyst, Formand.	
Gaardejer <i>Lars Johansen</i> , Karsholte, Næstformand	
Konsul <i>C. Petersen</i> , Holbæk, for Holbæk Købstad.	
Gaardejer <i>S. Nielsen</i> , Sønderstrup, for Soderup-Eskildstrup Kommune.	
— <i>C. Schnack</i> for Tostrup	Kommune.
Møller <i>P. Hansen</i> for Gyrstinge-Flinterup	—
Gaardejer <i>Jens Jensen</i> for Stenmagle	—
Proprietær <i>With Poulsen</i> for Stenlille	—
Gaardejer <i>H. Jensen</i> for Munkelbjærgby	—
Købmand <i>J. Jensen</i> for Nidløse	—
Gaardejer <i>Niels Jensen</i> for Tersløse-Skellebjerg	—
Skovfoged <i>L. Christiansen</i> for Reerslev-Vedby	—
Gaardejer <i>Zacharias Nielsen</i> for Sæby-Hallenslev	—
— <i>Hans Hansen</i> , Herslev, for Finderup	—
Overretssagfører <i>Balle</i> for Slagelse Købstad	

*Linien*, som denne Aktietegning knyttedes til, var i alt væsentlig den samme, som blev Banens endelige Retningslinie ved Anlægget, idet Planerne om Havnebanen til *Mullerup* og den nordre Linie over Aamosen paa et tidligere Stadium var udgaede af Mangel paa fornøden Tilslutning, ligesom en Linie om ad *Sæbyhøj* maatte forlades formedelst manglende Tilskud fra den deri særligt interesserede Egns Side.

Kun paa et enkelt Punkt, nemlig omtrent paa Banens Midte, ved *Vedde*, blev — under selve Anlægget af Banen — Udvalgets Retningslinie noget forrykket af Besigtigelseskommissionens Flertal, takket være Indflydelse udefra. Efterat den Modstand mod Ruds Vedby Banen, som de fire Købstæder ved Korsørbanen oprindeligt havde rejst, senere var bleven svækket, søgte nemlig nogle Borgere i *Sorø* dog at rejse Krav om en *Sidebane fra denne By* til et Punkt paa vor Bane, og denne Sidebane optoges endog paa den store Jærnbanelov af 1894, endda med det for en Privatbane enestaaende Privilegium, at den skulde *anlægges og drives af Staten* med en forud garanteret Forrentning til de private Aktionærer. Skønt denne Sorøbane endnu ikke paa dette Tidspunkt var concessioneret eller blot finansieret, fremtraadte dog for vor Banes Besigtigelseskommission hine Borgere fra *Sorø* med Krav om, at den concessionerede og finansierede *Høng-Tølløse Jærnbane*, af Hensyn til den *mulig* kommende *Sorøbane*, skulde flytte sin Vedde-Station noget mod Syd. Derved kom den ogsaa til at ligge indenfor *Sorø Købstads Næringslov-Læbælte*. Og trods en vel begrundet Protest saavel fra de Amtsdelegerede (Godsejer *D. Hvidt* og Gaardejer *N. Nielsen*) som Holbæk Amtsraad (der da, efter Amtmand

*Billes Død*, repræsenteredes af Borgmester *N. E. Hansen* i Holbæk) og Jærnbaneudvalgets Formand, *S. Berthelsen*, vedtog Kommissionens Flertal: Kammerherre *Tobiesen*, General *Esmann* og Etatsraad *Hammerich* ved sit Møde den 9. November 1899 i Vedde, at den udstukne Retningslinie skulde forskydes mod Syd, og derved gives den ellers saa lidet motiverede Pukkel ved Vedde. Den senere anlagte privilegerede Sidebane »*Sorø-Vedde Banen*« er forøvrigt næppe bleven nogen økonomisk Vinding, hverken for denne Købstad eller for Statsbanerne, som nu driver den, eller for Statskassen, som stadig maa forrente dens Anlægssum Kr. 827,059 til Egnens Aktionærer. Ogsaa for Høng-Tølløse Banens Drift har Sorø-Vedde Banen været tabbringende i mere end en Henseende.

Et Ønske, som *endnu* ikke er opfyldt, blev optaget i den Skrivelse af 10. Maj 1896 til Holbæk Amtsråd, hvormed det stedlige Jærnbaneudvalg foreløbig afsluttede sin Virksomhed, nemlig: Etableringen af den ogsaa af Amtmand *Bille* paa et tidligere Tidspunkt fremsatte Plan: at lade Høng-Tølløse Jærnbansens Tog *fortsætte ad Statsbanens Spor ind til de to Byer Holbæk og Slagelse*; en saadan Fællesordning findes flere Steder i Landet, saaledes ved Aarhus (Viby-Aarhus), Aalborg (Svenstrup-Aalborg og Nørresundby-Aalborg) samt senest er etableret for *Hørve-Værsløv* Banens Tog fra Værsløv til Kalundborg. — Fremtiden maa afgøre, om Statsbanerne en Gang maatte kunne formaaes til at imødekomme Ønskerne om et saadant Driftsfællesskab, hvorved Høng-Tølløse Jærnbanen maaske kunde faa Navnet »*Holbæk-Slagelse Banen*«. Men forøvrigt maa det vistnok erkendes, at Statsbanernes Køreplan for de tilstødende Baner for Tiden afgiver en tilfredsstillende Forbindelse med de Tog, som nu fremføres paa Høng-Tølløse Banen.



*Damp tog.*



*Besigtigelseskommissionen. Høng Station 1899.*

## A N L Æ G.

*Banens Anlæg* paabegyndtes i Foraaret 1899 og lededes af det af Bevillingshaveren: *Holbæk Amtsraad* nedsatte Jærnbaneudvalg, nemlig Amtmanden, Godsejer D. Hvidt og Gaardejer N. Nielsen.

Efter at Statsbaneanlægene havde projekteret Banen og udstukket Banelinien, blev denne besigtiget i Sommeren 1899 af Besigtigelses- og Expropriationskommissionen, hvorefter Expropriation af de nødvendige Arealer blev foretaget om Efteraaret samme Aar.

Kommissionens Medlemmer var, som foran nævnt, d'Hr. Kammerherre *Tobiesen*, General *Esmann*, Etatsraad *Hammerich*, Godsejer *D. Hvidt* og Gaardejer *N. Nielsen* og dens Sekretær: Fuldmægtig *Chr. Lercke*. Som kontrollerende Ingeniør fungerede Afdelingsingeniør ved Statsbanerne *S. Andersen*, og som ledende Landinspektør: *Chr. Weitemyer*, Svinninge.

Anlægsarbejdet var overtaget af Entreprenørfirmaerne d'Hrr. *Brøchner-Larsen & Krogh* for Strækningen Høng-Stenlille og d'Hrr. *Werner, Winkel & Madsen* for Strækningen Stenlille-Tølløse og blev saavidt færdigt, at Banen kunde aabnes for Drift den 22. December 1901.

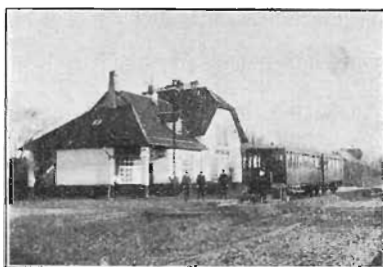
Ved Anlægsarbejdets Afslutning og Regnskabets Opgørelse viste det sig, at

der til Dækning af Expropriations- og Anlægsudgifter, derunder til Anskaffelse af Lokomotiver og øvrigt Materiel samt til Udvidelser paa *Høng, Vedde* og *Tølløse* Statsbanestationer, krævedes et samlet Beløb af *Kr. 1.741.600* eller ca. *Kr. 343,800* for hver af Baneliniens 5,07 danske Mil eller ca. *Kr. 45,600* for hver af dens 38,16 Kilometer, hvilket maatte anses for meget billigt, særligt i Sammenligning med, hvad mange senere anlagte Privatbaner har kostet.

Banens nævnte Anlægssum *Kr. 1.741.600* blev dækket af de forud indtegnede Aktionærer, der efter nogle senere stedfundne mindre Forskydninger nu bestaar af følgende Myndigheder og Private, hver med de vedføjede Beløb, nemlig:

1. Gruppe:	Holbæk Amtsraad .....	Kr. 271.000
2. Gruppe:	Holbæk Købstads Kommune.....	- 12.200
	Soderup-Eskildstrup Kommune .....	- 17.800
	Tostrup Kommune.....	- 59.200
3. Gruppe:	Stenmagle Kommune.....	- 71.200
	Flinterup — .....	- 29.600
4. Gruppe:	Sorø Amtsraad.....	- 35.600
	Stenlille Kommune.....	- 71.200
	Jægermester O. Adolph, Bodal .....	- 5.800
5. Gruppe:	Sorø Akademi.....	- 23.600
	Munkebjergby Kommune.....	- 9.000
	Tersløse-Skellebjerg Kommune.....	- 71.400
	Godsforvalter Berthelsen.....	- 1.000
	Driftsdirektør Harboe.....	- 400
6. Gruppe:	Nidløse Kommune.....	- 35.600
	Rerslev — .....	- 23.800
	Ruds Vedby Kommune.....	- 47.400
7. Gruppe:	Slagelse Købstads Kommune.....	- 11.800
	Sæby-Hallenslev Kommune.....	- 17.800
	Finderup Kommune.....	- 29.600
	Jægermester Dinesens Arvinger, Kragerupgaard ..	- 5.800
	Grev Moltke, Nørager.....	- 5.800
	Vedbygaards Ejer.....	- 14.200
	Statskassen .....	- 870.800

Ifølge de under 23. September 1901 af Ministeren for offentlige Arbejder, *V. Hørup*, udfærdigede Love for »Høng-Tølløse Jærnbansens Aktieselskab«, § 29, bestaar Banens Repræsentantskab af 16 Medlemmer, hvoraf Halvdelen samt 4 Suppleanter vælges af Regeringen, medens den anden Halvdel samt 8 Suppleanter vælges af de ovennævnte Aktionærgrupper, saaledes at 1. Gruppe vælger 2 Repræsentanter og 2 Suppleanter, medens de andre 6 Grupper hver vælger 1 Repræsentant og 1 Suppleant.



*Motortog.*

## REPRÆSENTANTSKABET.

*Banens første Repræsentantskab bestod af:*

Amtmand, Grev Schulin.	}	Valgt af Indenrigsministeriet.
Folketingsmand, Lærer C. L. Fogtmann (Formand).		
Folketingsmand Kr. Petersen, Sandby.	}	Valgt af Finansministeriet.
Toldforvalter Agerskov (R. Dm.), Nykøbing Sj.		
Proprietær Torst, Kaltredgaarden.	}	Valgt af Aktionærernes 1. Gruppe.
Gaardejer Niels Nielsen, Ørslev.		
Købmand P. Andersen, Merløse.		Valgt af Aktionærernes 2. Gruppe.
Sogneraadformand J. Jensen, Stenmagle.		Valgt af Akt. 3. Gruppe.
Sogneraadformand Poulsen, Petersminde.		Valgt af Akt. 4. Gruppe.
Sogneraadformand N. Jensen, Tersløse (Næstformand).		Valgt af Akt. 5. Gruppe.
Gaardejer Chr. Egeberg, Sønderød.		Valgt af Akt. 6. Gruppe.
Gaardejer Hans Hansen, Herslev.		Valgt af Akt. 7. Gruppe.

*Banens nuværende Repræsentantskab bestaar af:*

Fhv. Landbrugsminister Poul Christensen, Ødemark.	}	Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder.
Sogneraadformand E. van Deurs, Høng.		
Forpagter Holten Nielsen, Holte.		
Gaardejer Jens Hansen, Kr. Eskildstrup.		
Folketingsmand Kr. Petersen, Sandby.	}	Valgt af Finansministeriet.
Sogneraadformand A. Teken Christensen, Herslev pr. Høng.		
Købmand, Møllejejer Chr. Pedersen, Rerslev.		
Dyrlæge W. Høyrup, Dianalund.		
Amtsraadsmedlem P. Olsen, Løve.	}	Valgt af Aktionærernes 1. Gruppe.
Amtsraadsmedlem A. Larsen, Baarup.		
Gaardejer A. Pedersen, Udstrup.		Valgt af Akt. 2. Gruppe.
Amtsraadsmedlem Chr. Berthelsen, Vandløse.		Valgt af Akt. 3. Gruppe.
Gaardejer L. P. Jensen, Stenlille.		Valgt af Akt. 4. Gruppe.
Amtsraadsmedlem J. Chr. Jensen, Tersløse.		Valgt af Akt. 5. Gruppe.
Sogneraadformand Peter Christensen, Nidløse.		Valgt af Akt. 6. Gruppe.
Gaardejer Hans Hansen, Høng (Formand).		Valgt af Akt. 7. Gruppe.

Desuden har følgende Mænd haft Sæde i Repræsentantskabet:

Gdr. Chr. Larsen, Vestervang, Finderup.	Købmand Anders Larsen, Holbæk.
Gaardejer G. Olsen, Nyrup.	Gaardejer V. P. Jensen, Saltofte.
Amtsforvalter H. N. Lerche, Holbæk.	Proprietær Formann, Buskysminde.
Overpostmester Kiørboe.	Gaardejer Fr. Frandsen, Tjørnelunde.
Sogneraadform. Jens Larsen, Kyringe.	Boelsmand N. Nielsen, Taaderup.
Sogneraadform. E. C. Eriksen, Nidløse.	Teglværksejer J. Chr. Jensen, Orebo.
Møller H. P. Hansen, Vilsted.	Sogneraadformand Chr. Nielsen, Rerslev.
Sogneraadformand Niels Christensen,	Sogneraadformand Jens Christensen,
Ruds Vedby.	Ruds Vedby.
Gaardejer Jens Mortensen, Kvarmløse.	Proprietær Mousten, Snoldelev.
Forstander Kr. Sørensen, Munkebjergby.	Købmand Ludvig Martensen, Ruds Vedby.



*Hans Hansen.*



*S. Berthelsen.*



*Daniel Hvidt.*



*Niels Jensen.*

## D I R E K T I O N E N .

*Banens første Direktion bestod af:*

Godsforvalter S. Berthelsen, Høng (Formand).  
Godsejer Hvidt, Frihedslund.  
Folketingsmand J. Jensen, Brændholt.

*Banens nuværende Direktion bestaar af:*

Godsinspektør, Sagfører S. Berthelsen (Formand).  
Etatsraad D. Hvidt (K. D. M.), Frihedslund.  
Sognefoged N. Jensen, Tersløse.

Desuden har Sogneraadformand P. Andersen, Merløse, haft Sæde i Direktionen.

Godsinspektør Berthelsen og Etatsraad Hvidt har i alle 25 Aar haft Sæde i Direktionen, og Sognefoged N. Jensen ligeledes i alle 25 Aar dels i Repræsentantskabet, dels i Direktionen.

Af Repræsentantskabet har følgende været Medlemmer i alle 25 Aar: Fhv. Landbrugsminister Kr. Pedersen, Sandby, og Gaardejer Hans Hansen, Høng, sidstnævnte som Formand siden 1910.

## R E V I S I O N E N O G M A S K I N T E K N I S K T I L S Y N .

Skovkasserer West (R.), Nykøbing Sj. var Selskabets Revisor indtil 1924; den nuværende Revisor er: Revisor Harreby, Holbæk.

Fhv. Maskinbestyrer Rambusch (R.), København, har i alle 25 Aar været maskinteknisk Tilsyn.

## F R E M T I D .

Med Hensyn til Høng-Tølløse Banens *Fremtid* maa det haabes, at den vil stille sig noget lysere end det i Øjeblikket kunde se ud til. Ligesom de fleste andre danske Privatbaner, saavel som forøvrigt Statsbanerne, har ogsaa denne Bane i de senere Aar lidt meget af Biltrafikken paa Landevejene, selv om Banen, endog i de vanskelige Krigsaar med de enormt høje Kulpriser har givet et, om end meget beskedent Overskud. Dette er dog kun i en kort Aarrække bleven udbetalt som Aktionærudbytte, men er iøvrigt bleven oplagt til et ekstraordinært *Udvidelses- og Fornyelsesfond*; dette har da været tilstrækkeligt til at afholde en Række Anskaffelser af nyt Materiel m. m., og senest har det kunnet dække Bekostningerne, ca. 70.000 Kr., ved Indkøb hos »*De forenede Automobilfabriker*« i Odense af et nyt Motortog, bestaaende af Motorvogn og Paahængsvogn, hvorved Banens daglige Toggang er udvidet betydeligt, og dens Konkurrenceevne overfor Landevejstrafikken sikkert er bleven væsentlig øget.

Men om vor Bane ogsaa fremtidig skal kunne drives, uden at der — som Tilfældet desværre er ved en Række andre Privatbaner — maa kræves aarlige kontante Tilskud fra den interesserede Egn, vil ikke blot bero paa, om de hidtidige lave Priser paa Kul og andre Brugsartikler kan opretholdes, om det lavere »Pris-tal« iøvrigt kan øve sin Virkning paa Lønninger og Tillæg, om Banen ogsaa fremdeles vil blive drevet paa samme økonomiske Maade som hidtil og om den maa blive forskaanet for alvorlige Driftsuheld; men fremfor alt paa, *hvorledes* den omgivende Egns Befolkning fremdeles og helst i stigende Grad vil benytte denne, deres egen Jærnbane til Befordring af dens Personer og Gods i tilstrækkeligt Omfang, saaledes som det var Forudsætningerne for denne Banesags Fremkomst for 36 Aar siden.



*P. Harboe.*

## DRIFTEN.

Den 22. December 1901 aabnedes Banen for Drift med 8 Stationer og et Trinbrædt ved Vedde — indtil Sorø-Vedde Banen aabnedes for Drift den 1. Februar 1903, da der saa dèr var bygget Station.

Ved Banens Aabning var der afsluttet Overenskomst med Odsherredsbanen om et delvist Fællesskab i Driften af de 2 Baner samt af et Fællesværksted i Holbæk, hvori de to Baner ere lodtagne med henholdsvis  $\frac{5}{9}$  og  $\frac{4}{9}$ . Med Statsbanerne afsluttedes Overenskomst om gensidig Vognbenyttelse og om gennemgaaende Ekspedition af Frimærkepakker, samt med Postvæsenet om Postens Befordring fra 1. Januar 1902. Den 20. Februar 1902 indførtes Salg af direkte Billetter og Ekspedition af Rejsegods imellem enkelte Statsbanestationer paa Sjælland og Banens Stationer. Den 1. Marts 1902 indførtes direkte Ekspedition af Gods og Kreaturer imellem Statsbanerne og Banens Stationer. Den 1. November 1902 optoges Banen i den svensk-norsk-danske Godsforbindelse.



## BANENS DRIFTSMATERIEL.

Som Følge af den hidtil stadig stigende Godstrafik har det som det fremgaar af nedenstaaende Sammenligning mellem Materiellet i 1901 og 1926, været nødvendigt at forøge dette fra 3 Lokomotiver og 24 Vogne til 4 Lokomotiver, 1 Motorvogn og 45 Vogne af forskellige Slags.

Personvognene blev i 1922 forsynet med elektrisk Belysning, og 8 Godsvogne med ny Bærefjedre, hvorved disses Bæreevne forhøjedes med 25 pCt. I 1925 er desuden 12 Godsvogne forsynet med Haandbremse, og anskaffet 1 Motorvogn og 1 Paahængsvogn.

	1. Driftsaar Stk	25. Driftsaar Stk.
Lokomotiver.....	3	4
Motorvogne.....	—	1
Personvogne.....	6	6
Motorpaahængsvogne.....	—	1
Post- og Personvogne.....	3	3
Bagagevogne.....	3	3
Lukkede Godsvogne.....	4	8
Aabne, højsidede Godsvogne.....	2	2
Aabne, lavsidede Godsvogne.....	6	22
Sneplov.....	1	1
	Antal Pladser	
2. Kl. Kupèer.....	48	36
3. Kl. Kupèer.....	256	332
	Antal Tons	
Samlet Bæreevne af Gods- og Kreaturvogne.....	120	422,5

## PERSON- OG GODSBEFØRDRINGEN.

Banens *Personbefordring* har været i jævn Stigning indtil Driftsaaret 1917—18, da der begyndte en Nedgang, først som Følge af Krigen, senere nærmest formelst Konkurrencen med Automobiler. *Godsbefordringen* var indtil 1913—14 i stadig Fremgang og har siden dengang svinget omkring det samme Tal, idet Aaret 1924—25 dog udviste en betydelig Stigning.

I de forløbne 25 Aar er der tilsammen befordret ca.  $3\frac{3}{4}$  Million Personer og ca. 1,6 Million 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 VÆSENLIGSTE TRANSPORTARTIKLER HAR VÆRET:

	1902 - 03	1925 - 26
Heste .....	Stk. 175	91
Hornkvæg .....	— 1.116	1.185
Svin .....	— 7.879	5.595
Kalve .....	— 1.826	1.135
Faar og Lam .....	— 252	7
Gæs .....	— 2 878	—
Uformalede Kornvarer .....	Tons 5.077	3.718
Stenkul, Kokes, Cinders .....	— 3.801	8.167
Foderstoffer .....	— 3.580	10.765
Smør, Æg, Ost, Mælk, Kød, Brød, Flæsk, Vildt o. l. . . . .	— 2 499	4.890
Tømmer, Planker, Brædder .....	— 1.750	1.744
Teglværksprodukter .....	— 1.451	25 703
Cement, brændt Kalk .....	— 1.244	2.393
Formalede Kornvarer .....	— 982	540
Kolonial .....	— 956	1.107
Brugt Emballage .....	— 692	1.393
Trævarer, Skoveffekter, Gavntræ, Brænde etc. ....	— 558	5.288
Tørv .....	— 544	43
Skærver, Jord, Grus, Fyld, Sand, Ler .....	— 487	5.897
Øl, Brændevin, Spirituosa .....	— 418	88
Flyttegods, Møbler, Redskaber, Værktøj .....	— 407	287
Kunstig Gødning .....	— 315	3 995
Støbegods, Metalvarer, Maskiner, Skinner o. l. ....	— 228	425
Petroleum, Olie, Lys, Tjære .....	— 211	318
Granit-, Mølle- og Kampesten .....	— 197	23
Gl. Jern, Ankere, Kettinger, Stang- og Baandjern .....	— 134	94
Isenkram, Glasvarer, Porcelæn, Fajance o. l. ....	— 124	157
Rodfrugter, Kartofler o. l. ....	— 90	7.927
Hø og Halm .....	— 82	27
Mark- og Havefrø .....	— 74	144
Manufakturvarer .....	— 71	252
Salt, Saltsten .....	— 67	81
Fersk Fisk .....	— 67	90
Sæbe, Syre, Kemikalier, Apothekervarer, Farvevarer .	— 59	57
Hamp, Reb, Sejl, Tovværk, Tang, Ben, Klude, Papir etc.	— 50	65
Frugt, Træplanter, Blomster .....	— 49	26
Køretøjer, Baade, Telt og Markedsgods .....	— 49	34
Tobak og Cigarer .....	— 20	7

## UDVIDELSE, FORANDRINGER OG NYANSKAFFELSER.

I Løbet af de 25 Aar er foretaget følgende Udvidelser, Forandringer og Nyanskaffelser:

*Stationsbygningerne* er udvidede og ombyggede.

Ruds Vedby 1907, 1912, 1922, Dianalund 1907. Hertil er anvendt Kr. 11.320.

*Kran*; en flyttelig Kran er anskaffet 1911.

*Driftsmateriellet* er som nævnt vokset fra 3 Lokomotiver, 24 Vogne og 1 Sneplov til 4 Lokomotiver, 45 Vogne, 1 Sneplov samt 1 Motorvogn med 1 Paahængsvogn. Personvognene er i 1912 forsynet med elektrisk Belysning. Af Godsvognene er 8 Stk. forsynet med nye Bærefjedre, hvorved disses Bæreevne er forøget med 25 pCt. Til ny Anskaffelse af Materiel samt Forbedringer (ikke Reparationer) er anvendt Kr. 161.540.

*Værkstedet i Holbæk*, der er fælles med Odsherreds Jernbane, er blevet betydelig udvidet og hertil er medgaaet Kr. 53.500.

Ialt er der til saadanne ny Arbejder og Nyanskaffelser indtil 1. April 1926 anvendt Kr. 262.308.

## DRIFTSSTANDSNINGER, UHELD OG ULYKKER.

*Driftsstandsninger.* Paa Grund af Sne har der kun været helt eller delvis indstillet 84 Tog i de 25 Aar.

Paa Grund af Krigssituationen blev Togene Nr. 1 og 4 indstillede fra og med den 7. August 1914 indtil 1. Oktober s. A. Ialt blev 110 Tog indstillede.

*Trafikforstyrrelser.* Natten imellem den 9. og 10. Oktober 1903 skete der et større Skred paa Dæmningen ved Vedde. Togene kunde dog med Forsigtighed passere Stedet, og Skaden blev udbedret i Løbet af 14 Dage.

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

*Ulykker* I Løbet af de 25 Aar er forefalden følgende Ulykkestilfælde, hvor Personer er dræbt eller kommen alvorlig til Skade.

Den 21. December 1910 overkørte Tog Nr. 1 i Nærheden af Kr. Eskildstrup Skomager Rasmus Sørensen, Bukkerup, der blev dræbt paa Stedet.

Den 5. April 1911 faldt en lille Pige af Toget ved Vedde, og den 17. s. M. faldt en ung Pige af Toget imellem Ruds Vedby og Skellebjerg; begge kom alvorligt til Skade, dog ikke livsfarligt.

Den 17. Marts 1912 overkørte Tog Nr. 3 Fattiglem Lars Nielsen imellem Kulby og Høng. Manden døde samme Dag.

Den 26. Juli 1915 overkørte Tog Nr. 1 Fattiglem A. Olsen mellem Merløse og Nyrup. Manden afgik ved Døden.

Den 29 Februar 1916 overkørte Tog Nr. 5 paa Vejen fra Allerup til Tjørntved et Automobil med 4 Personer. Chaufføren blev dræbt. 1 Passager brækkede et Ben, medens de to andre slap nogenlunde uskadt.

Den 3 Januar 1918 overkørte Tog Nr. 7 paa Merløse St. en ældre Dame, der vilde stige ud af Toget, medens dette var ved at rangere. Hun fik begge Ben kørt over og døde kort efter.

Den 3. Februar 1925 paakørte Tog Nr. 7 mellem Vedde og Dianalund en kvindelig Patient fra Kolonien Philadelphia. Patienten blev haardt kvæstet.

Den 26. Juni 1926 paakørtes Tog Nr. 4 mellem Kr. Eskildstrup og Merløse af en Bil. 1 Passager i Bilen blev alvorligt kvæstet.

Jærnbanen har været uden Skyld i samtlige disse Ulykkestilfælde



*Stationsmester Nielsen,  
Merløse.*



*Stationsmester Petersen,  
Skjellebjerg.*



*Stationsmester Christiansen,  
Nyrup.*



*Stationsmester Wanscher,  
K. Eskilstrup.*



*Lokomotivformand Petersen.*



*Lokomotivfører L. P. Larsen.*



*Lokomotivfører J. J. Andersen.*



*Togfører Madsen,  
Tølløse.*



*Togfører Larsen,  
Høng.*



*Konduktør Buchhøj,  
Tølløse.*



*Portør Mortensen,  
Dianalund.*



*Portør Metz,  
Ruds Vedby.*



*Baneformand J. F. Vegholt,  
Dianalund.*



*Baneformand A. P. Nielsen,  
Vedde.*



*Baneformand Nielsen,  
Ruds Vedby.*



*Baneformand H. C. Hansen,  
Tølløse.*



*Baneformand Jørgensen,  
Kulby.*



*Baneformand Hinge,  
Nyrup.*

## BANENS PERSONALE.

	1902—03	1925 · 26
<i>Driftsdirektør og Hovedkontor:</i>		
Driftsdirektør .....	1	1
Bogholder (nu Kontorchef) ..	1	1
Assistenten .....	2	5
Medhjælper .....	0	1
Elever .....	1	0
Kontorister, kv. ....	0	1
Portører (nu Kontorbud) ....	1	1
	6	10
<i>Driftsafdelingen:</i>		
Stationsforstandere .....	3	4
Stationsmestre .....	1	3
Stationsbestyrende Portører..	4	0
Ekspeditricer .....	0	1
Assistenten .....	1	5
Medhjælper .....	0	0
Elever .....	1	0
Togførere .....	1	2
Konduktører .....	1	4
Kørende Portører .....	3	0
Portører .....	2	5
	17	24
<i>Baneafdelingen:</i>		
Banemester .....	1	0
Baneformænd .....	7	7
	8	7
<i>Maskinafdelingen:</i>		
Lokomotivformand .....	0	1
Lokomotivførere .....	2	3
Fyrbødere .....	3	4
Depotarbejdere .....	0	3
	5	11
Ialt .....	36	52

Driftsdirektør og Hovedkontorets Personale er fælles med Odsherreds- og Hørve-Værsløv Jærnbane.

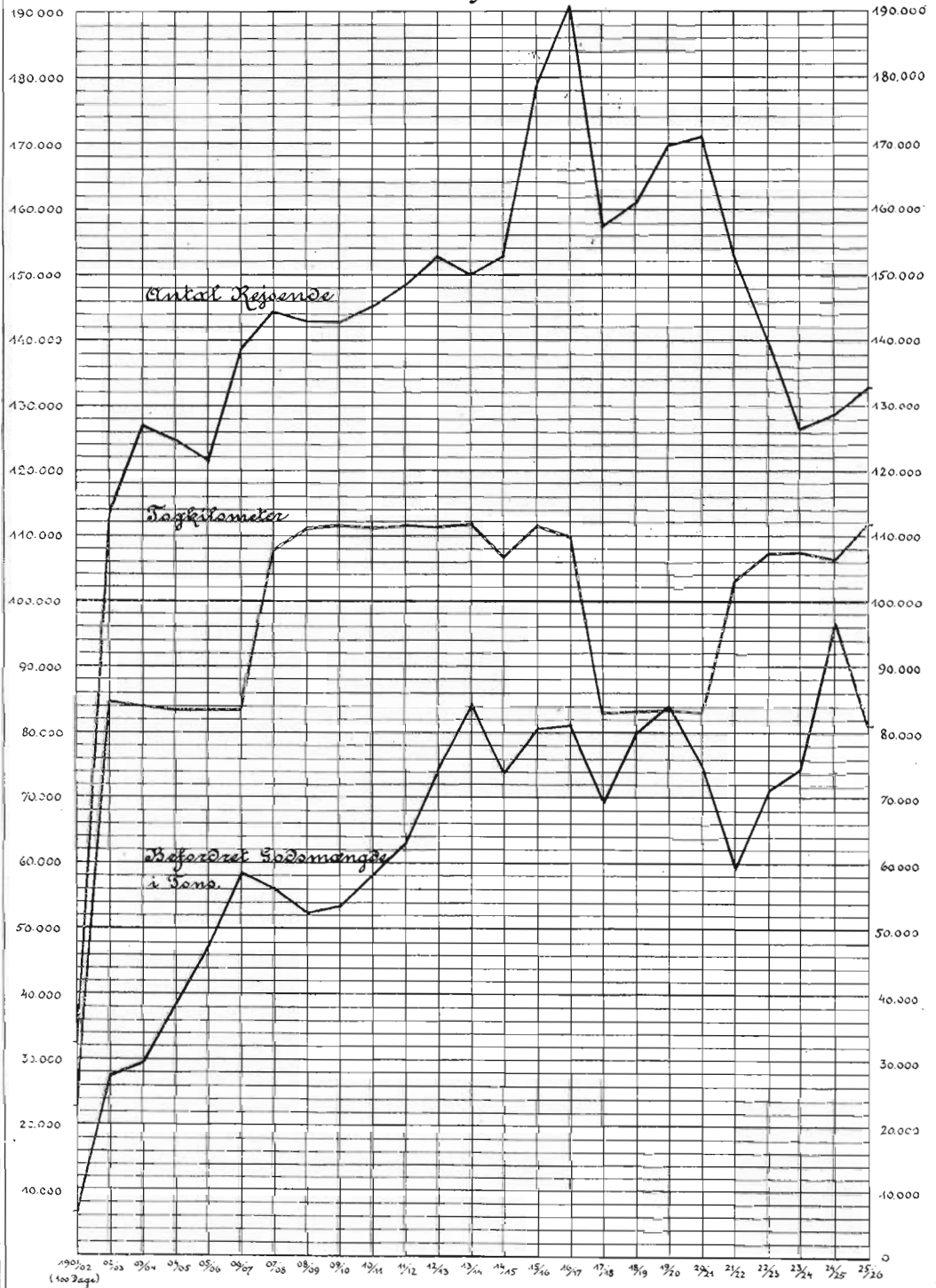
Navnene paa alle ansatte, der har forrettet Tjeneste gennem samtlige 25 Aar, skal her nævnes:

Driftsdirektør, Ingeniør, cand. polyt P. Harboe; Stationsforstander E Nielsen, Merløse, Stationsmester E C. H. Wanscher, Kr. Eskildstrup; Stationsmester N. P. Petersen, Skellebjerg; Stationsmester B V. Christiansen, Nyrup; Portør Mortensen, Dianalund; Portør Metz, Ruds Vedby; Togfører Chr. Madsen, Tølløse; Togfører J. Larsen, Høng; Konduktør Chr. Buckhøj, Tølløse; Baneformand H. Chr. Hansen, Tølløse; Baneformand P. C. Nielsen, Ruds Vedby; Baneformand J. F. Vigholt, Skellebjerg; Baneformand A. P. Nielsen, Vedde; Baneformand Hinge, Nyrup; Baneformand Jørgensen, Kulby; Lokomotivformand J. L. Petersen, Tølløse; Lokomotivfører L. P. Larsen, Tølløse; Lokomotivfører J. J. Andersen, Tølløse.

OVERSICHT OVER DRIFTSRESULTATERNE

Driftsaar	Antal Togkilo- meter	Antal Rejsende	Ilgods Tons	Fragt- stygods Tons	Vognlad- nings- gods Tons	Kreaturer					Ialt Tons	Drifts- Indtægt	Drifts- Udgift	Drifts- Over- skud	Udbetalt Udbytte til Aktio- nærerne Kr.
						Heste	Horn- kvæg	Kalve Faar og Lam	Svin	Ialt Tons					
1901—1902 (100 Dage)	23.192	32.206	29	1.086	5.233	51	225	368	1.010	239	6.587	26.365	22.076	4.289	
1902—1903	84.858	113.124	183	6.354	19.869	175	1.116	2.078	7.879	1.417	27.823	100.539	80.217	20.322	
1903—1904	84.042	126.623	225	6.181	21.833	163	947	2.013	10.594	1.441	29.680	107.553	90.314	17.239	
1904—1905	83.866	124.358	244	6.561	29.701	164	1.072	1.790	10.508	1.608	38.114	118.177	94.311	23.866	
1905—1906	83.829	120.884	290	6.806	38.409	263	1.586	2.220	9.388	1.803	47.308	133.522	91.423	42.099	
1906—1907	83.847	138.782	357	7.578	48.760	432	1.428	2.340	10.078	1.896	58.591	151.006	102.603	48.403	17.416
1907—1908	108.002	144.088	348	8.548	45.217	318	1.245	1.882	12.469	1.942	56.055	151.782	127.842	23.940	17.416
1908—1909	111.280	142.953	382	8.639	41.248	234	1.436	2.053	16.409	2.196	52.465	148.830	121.706	27.124	17.416
1909—1910	110.679	142.859	393	7.518	43.619	214	1.593	2.337	14.197	2.106	53.636	153.497	128.286	25.211	17.416
1910—1911	111.106	145.055	446	7.972	47.547	177	1.778	2.276	13.503	2.004	57.969	160.455	136.957	23.498	17.416
1911—1912	111.424	148.455	482	8.468	51.920	210	1.472	2.018	15.285	2.111	62.981	169.990	136.322	33.668	17.416
1912—1913	111.316	153.081	532	8.527	63.118	211	1.882	2.613	14.653	2.349	74.526	188.968	158.406	30.562	17.416
1913—1914	111.854	150.092	564	9.132	72.225	319	1.852	2.814	16.866	2.522	84.443	200.574	169.926	30.648	17.416
1914—1915	107.031	152.586	565	9.144	61.395	372	2.794	2.539	17.167	2.924	74.028	189.616	170.818	18.798	
1915—1916	111.526	178.128	653	9.143	67.696	285	4.002	2.118	15.470	3.184	80.676	209.516	187.749	21.767	
1916—1917	110.024	191.379	736	10.064	67.476	466	3.076	1.792	18.228	3.086	81.362	250.578	244.783	5.795	
1917—1918	83.541	157.511	763	9.913	54.958	485	4.781	1.606	13.794	3.408	69.042	288.824	314.941	-26.117	
1918—1919	83.227	160.835	671	9.746	68.165	292	2.663	1.196	1.242	1.471	80.053	437.206	419.252	17.954	
1919—1920	83.642	169.779	892	10.288	71.874	164	1.713	1.129	2.958	1.134	84.188	552.867	509.469	43.398	
1920—1921	83.304	170.620	638	9.049	63.663	217	1.642	1.333	7.839	1.510	74.860	640.496	614.140	26.356	
1921—1922	103.098	152.248	421	6.194	51.549	87	1.127	1.433	9.166	1.360	59.524	533.422	517.891	15.531	
1922—1923	107.223	139.350	391	6.474	62.869	124	1.458	1.457	10.434	1.612	71.346	494.114	448.931	45.183	
1923—1924	107.305	126.374	362	6.379	65.901	110	1.428	1.389	11.245	1.663	74.305	458.041	441.049	16.992	
1924—1925	106.286	128.348	339	6.054	88.181	77	1.561	1.304	8.601	1.487	96.061	490.054	471.925	18.129	
1925—1926	111.866	132.581	291	5.131	74.586	91	1.185	1.142	5.595	1.071	81.079	440.185	438.171	2.014	
	2.417.368	3.542.299	11.197	190.949	1.327.012	5.701	45.062	45.240	274.578	47.544	1.576.702	6.796.177	6.239.508	556.669	139.328

# Trafik.





# Driftresultater.

