

754  
-49

# DSHERREDS JERNBANE 1899 - 1949

# FRICHS

## ÅRHUS

KONTOR I KØBENHAVN:  
RÅDHUSPLADSEN 16<sup>3</sup> - TLF. C. 5749

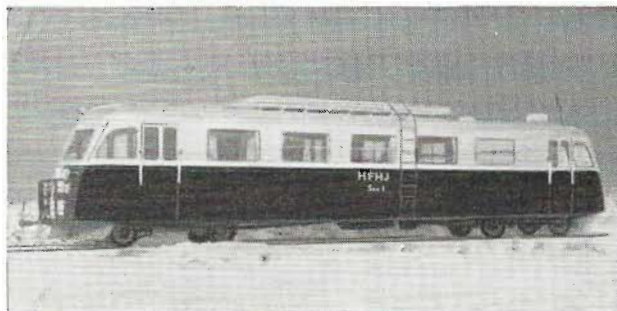
Peter Roland Hansen  
Kirkebakken 4  
2830 Virum.

# ODSHERREDS JERNBANE



1899-1949

18. MAJ



SKINNEBUS MOTORVOGN

JERNBANEVOGNE  
AF ENHVER ART

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** <sup>A</sup>/<sub>S</sub>  
RANDERS

## Privatbanerne og samfundet

Omkring midten af det 19. århundrede med en opgangskonjunktur for Europa blomstrede skibsfarten, og de første danske jernbaner blev anlagt som grundstammen i det net af baner, der i dag slynger de blanke skinneveje på kryds og tværs i landet.

Det private initiativ grundlagde dansk jernbanevæsen med banen fra København til Roskilde i 1847. Først 20 år senere opstod DSB, da staten overtog en række jyske og fynske baner, og med overtagelsen af den sjællandske hovedbane i 1880 rådede staten over de store længde- og tværbaner, der dog kun var begyndelsen til jernbanevæsenets udvikling. I slutningen af det 19. århundrede dukkede privatbanerne frem som tråde i et edderkoppe-spind til hjælp for store trafikfattige områder. De fleste ældre privatbaner er anlagt efter loven af 8. maj 1894, efter hvilken staten ydede halvdelen af anlægssummen. Da kommunerne har ydet den væsentligste part af den anden halvdel af udgifterne, er det på en måde forkert at tale om privatbaner. Kommunale baner med statsstøtte er sikkert en mere korrekt benævnelse, hvilket udviklingen har fremhævet lige op til den sidste tid.

De enkelte led i transportsystemet er af stor samfundsmæssig betydning, og privatbanerne er ikke de mindst vigtige. De har ikke blot værdi som fødelinjer for længdebanerne, men er i lige høj grad uundværlig for det opland, de har tilknytning til. Således har Odsherreds jernbane gennem 50 år løst en stor samfundsmæssig og egnsbetonet opgave, og således vil banen under en stadig forbedret teknisk udvikling, som banens ledelse tilstræber og søger videreført i et stort skridt i jubilæumsåret, fortsat være til stor gavn for egn og samfund.

---

# FRICHS

## ÅRHUS

KONTOR I KØBENHAVN:  
RÅDHUSPLADSEN 16<sup>3</sup> - TLF. C. 5749

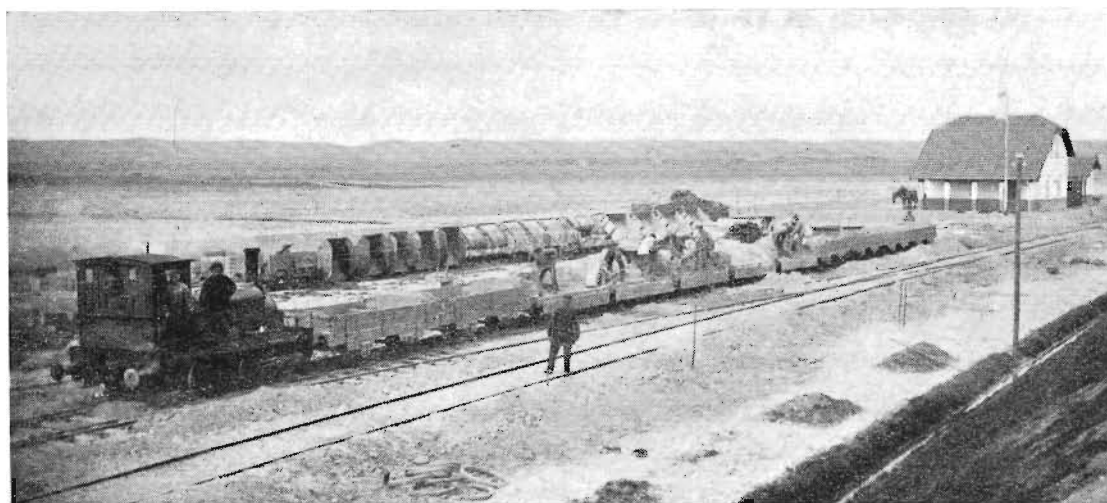
## Odsherredsbanens tilblivelse

Tanken om en jernbane gennem Odsherred er første gang omtalt i 1873, da et jernbaneselskab i Berlin interesserede sig for at anlægge baner på Sjælland „for derved at skaffe og lede trafikken gennem Danmark til Berlin i stedet for ad de hidtidige veje til Hamburg“. Den tyske geshæftighed havde ikke Danmarks interesse, og den 23. maj 1873 gav den danske rigsdag regeringen bemyndigelse til for et tidsrum af 80 år at meddele eneret på anlæg og drift af en jernbane fra et punkt på den påtænkte Nordvestbane mellem Holbæk og Kalundborg til Sejerø Bugt eller Sjællands Odde, idet det efter den tids opfattelse ville være af betydning, at der „kun er kort overfart til Jylland“ (Ebeltoft).

På dette tidspunkt var det hensigten at forbinde en Odsherredsbane med et jernbaneanlæg Næstved-Slagelse gennem Løve herred til Jyderup, der således skulle være den ene endestation for Odsherredsbanen. I 1879 nævntes Holbæk for første gang som udgangspunkt for en bane over Lammefjordsdæmningen ved Audebo med tilslutning til Jyderup-Nykøbing linjen midt i herredets hjerte.

I Nykøbing nedsattes et udvalg med overprokurator Schütte som formand til at arbejde med sagen, men der var stilhed om banen indtil 1887, da spørgsmålet blev taget op, og som beskrevet i et skrift ved Odsherredsbanens 25-års jubilæum i 1924 blev kampen om de forskellige linjer fortsat i et stadigt hidsigere tempo.

Holbæk amtsråd greb nu ind og handlede hurtigt ved at sende en adresse til ministeriet, over for hvilket man anbefalede Audebolinjen. De vestlige sogne, der havde en



*Da Odsherredsbanen før århundredskiftet blev anlagt over den tørlagte Lammefjord, var stationsbygningen på ovenstående billede begyndelsen til Fårevejle stationsby. En sammenligning med forholdene i dag viser den store bydannende betydning, banen har haft i et halvt århundrede.*

**Carl Weinreich**  
AUTOGAARDEN

AUTOMOBILFORRETNINGER

Holbæk  
Snertinge  
Kalundborg

etabl. 1906



Skal De bruge

*kemikalier  
plantepudder  
sprøjtevædske*

kort sagt alt, hvad der bruges af den slags indenfor havebrug, landbrug, frugtavl og fabrikation, så kan det fås i min nye specialafdeling for

TEKNISK MATERIAL

**S. Uldall**

Tapet

Farve

Algade 57

telf. 626

Holbæk



Kvalitets støbegods



Massefabrikation af maskinformet gods



Smuk, glat overflade



A/s Holbæk Jernstøberi





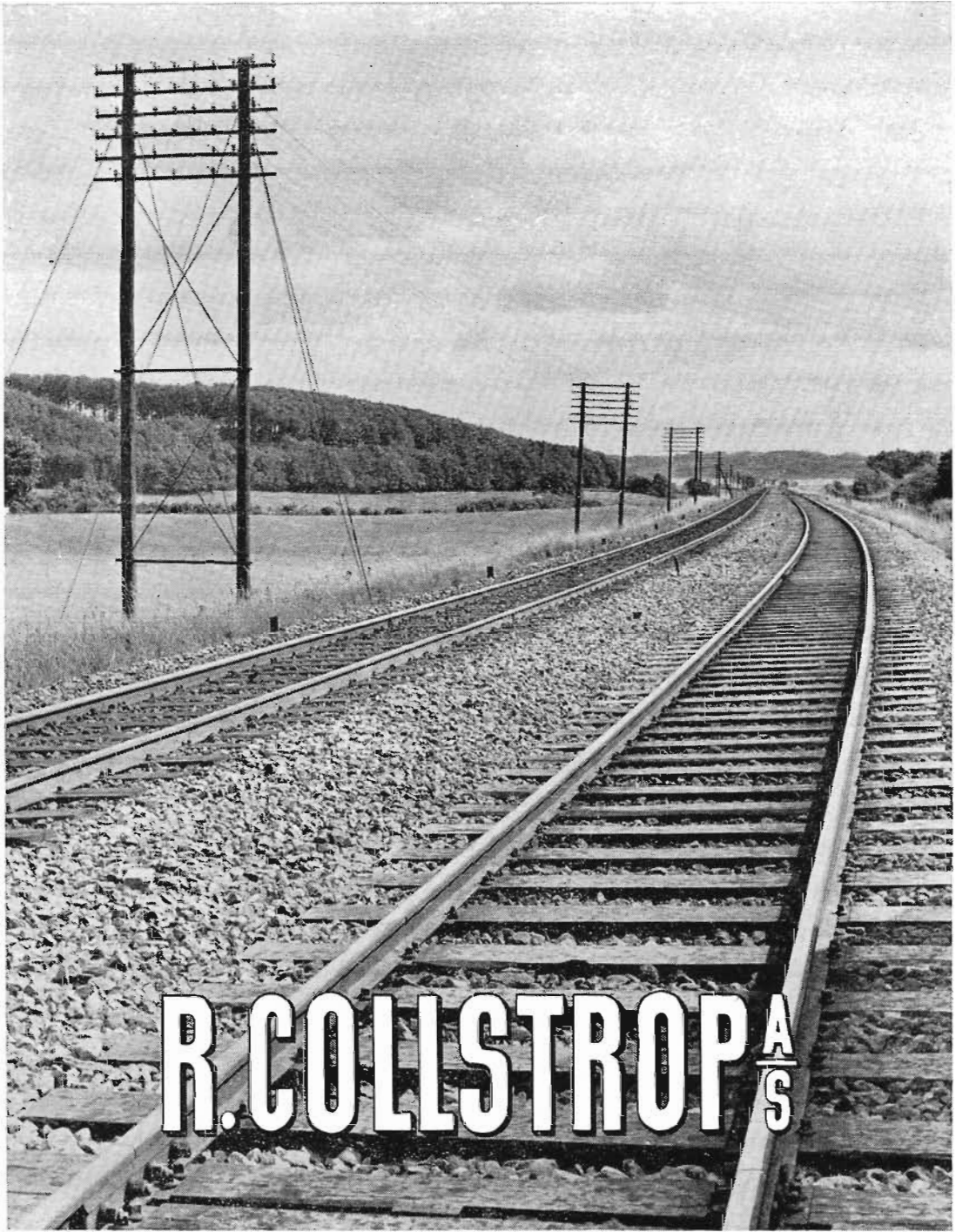
*Åbningstoget på Asnæs station.*

naturlig interesse i Jyderup-Nykøbing linjen, reagerede kraftigt her overfor, møder og resolutioner fulgte slag i slag, og resultatet udeblev heller ikke. Amtmand Bille, der med rette er blevet kaldt Odsherredsbanens fader, fik behændigt interesserne samlet således, at der efterhånden kun blev tale om en Odsherredsbane med Holbæk som udgangspunkt. Tilbage var at afgøre linjeføringen: over Svanninge eller Audebo. Ved en afstemning i amtsrådet i 1892 var der otte stemmer for Svanningelinjen, kun en for Audebolinjen.

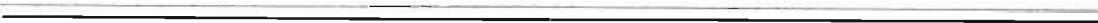
Den 6. februar 1893 fremsattes i rigsdagen forslag til koncession på en Odsherredsbane med de to nævnte linjer, imellem hvilke amtsrådet som bevillingshaver kunne vælge. I løbet af 1894 sejrede tilhængerne af den vestlige linje, men nye stridsspørgsmål dukkede op, og især Holbæk og Nykøbing mødte med krav om, at der ikke måtte ligge stationer i en vis afstand fra byerne, f. eks. modsatte Nykøbing sig, at der kom station i Højby. Da sagen atter syntes at ville gå i hårdknude, vedtog amtsrådet at stille den i bero. Det hjalp! Kommunerne kunne nu enes, og i februar 1895 indsendte amtsrådet ansøgning om koncession. Næste år, den 6. maj 1896, modtog amtsrådet den ansøgte eneretsbevilling til at anlægge en jernbane fra Nykøbing S. over Svanninge til Holbæk samt indtil 1. januar 1990 at benytte denne til befordring af personer og gods.

Samme år blev banelinjen udstukket i marken, og amtsrådet antog som tilsynsførende ingeniør ved anlæget, ingeniør, cand. polyt. P. Harboe, der den 1. april 1899 blev ansat som banens driftsbestyrer (senere driftsdirektør) og virkede i banens første 30 år.

Hvor forskellig anlægstiden 1897-99 var fra de nuværende forhold, fremgår af denne lille beretning om en inspektion af jordarbejdet, hvorunder ingeniør P. Harboe



**R. COLLSTROP** <sup>A</sup>/<sub>S</sub>



sammen med entreprenøren, ingeniør Wätzold, passerede en af de store udgravninger. En arbejder stod og rokkede på sin greb ved skråningskanten. På entreprenørens spørgsmål om, hvad manden egentlig bestilte, svarede denne: „Vil De gi'e 25 øre, Wæsjol . . . ku' De ikke gi'e 25 øre?“.

Timelønnen var nemlig 24 øre og blev vistnok ikke forhøjet. I dag er den ca. det tidobbelte.

Knap to år efter anlæggets påbegyndelse var banen færdig. Den 18. maj 1899 åbnedes driften officielt. Et halvt år forinden var amtmand Bille død. Han nåede ikke at se fuldførelsen af det værk, jernbanen til sin fødeby, som han så utrætteligt havde arbejdet for.

Set med nutidens øjne synes den for 50 år siden fastlagte linjeføring måske noget kunstig, og skulle banen anlægges i dag, var resultatet muligvis blevet anderledes, idet man næppe ville forbinde to købstæder med en ca. 50 km lang bane, når afstanden ad nærmeste landevej kun er 32 km. For 50 år siden drejede det sig imidlertid først og fremmest om at få et så stort opland som muligt til banen, og Odsherredsbanens linjeføring er ikke enestående i Danmark. For Odsherredsbanen gælder tillige, at de fire stationer Svinninge, Hørve, Fårevejle og Asnæs, der ligger fjernest fra den kortere linjeføring Holbæk-Nykøbing, hører til banens største og bedste stationer.

---

# Handelskompagniet A/s

*Import af:*

Kul

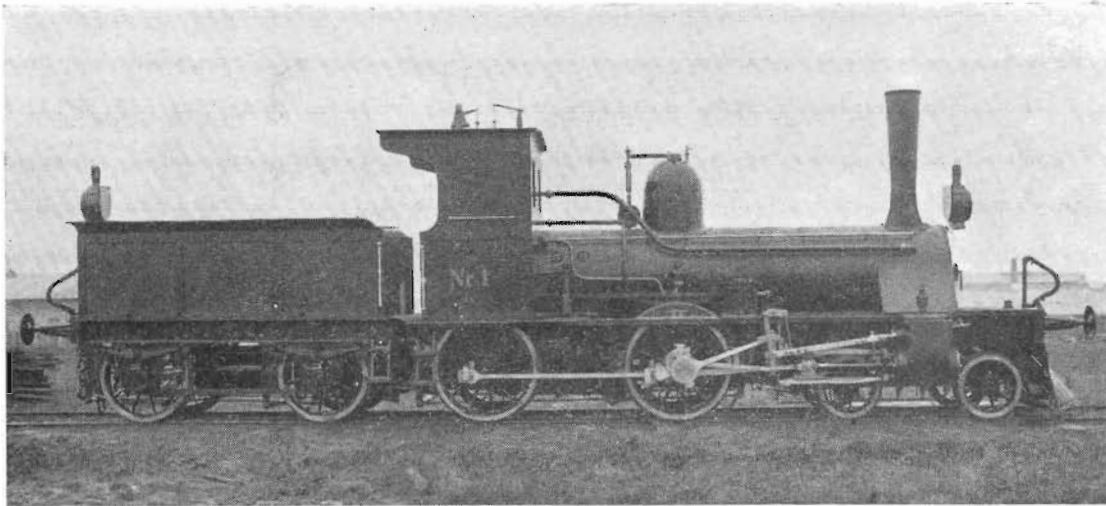
Koks

Cinders

Briketter

Holbæk

Kalundborg

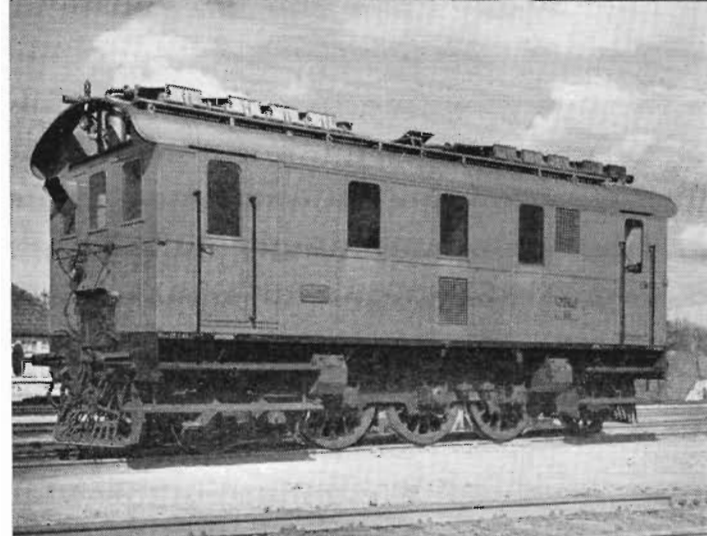
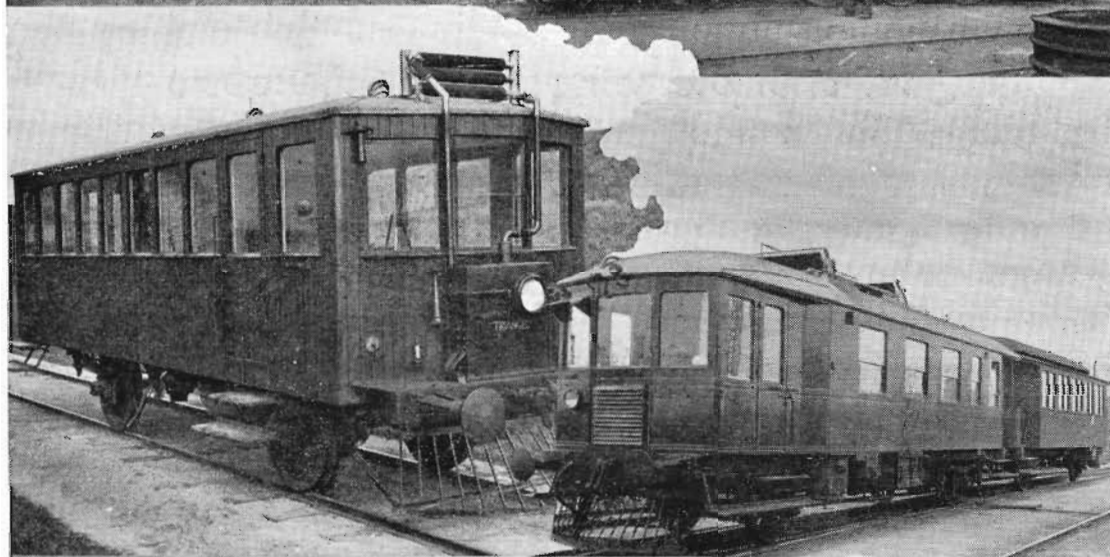
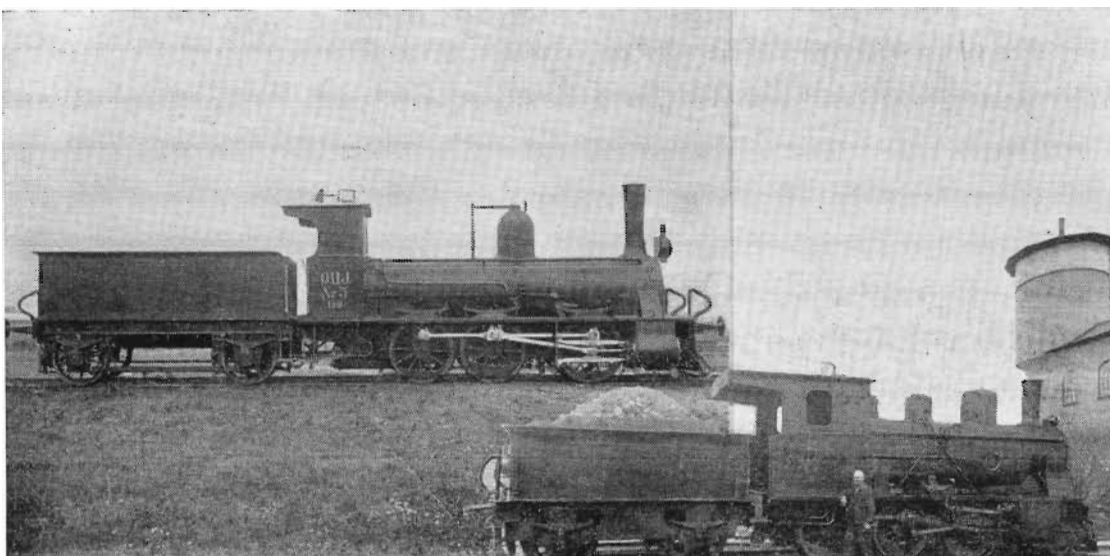


## *Fra damplokomotiv til skinnebus*

Udviklingen af det rullende materiel var indtil 25-års jubilæet støt og rolig med større trækraft og tre-dobling af vognantallet. Lokomotivernes tal steg fra fire til otte og vognenes samlede antal fra 32 til 100. De nye lokomotiver var kraftigere end de gamle, og de nye vogne ligeledes sværere og mere rummelige, men uden revolutionerende ændringer i sammenligning med det oprindelige materiel. Der var grænser for, hvad den nyoprettede bane kunne byde i retning af komfort for de rejsende, og aviserne modtog med mellemrum indlæg med klager over den „slette befordring“ på Odsherredsbanen. Det har været særligt galt på de store trafikdage om sommeren. Således beretter en rejsende med 2. kl. billet i et lokalt blad, hvorledes „man puttes ind i kreaturvogne“, åbne foroven til alle sider, så vind og snavs i alt for rigelig mængde har indpas, hvilket ikke er nogen behagelighed og slet ikke på en rejse, der varer en så uforskammet lang tid som her (6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mil i 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> time). På vognens indvendige sider sad på flere steder et lag skarn af den slags, der benyttes til gødning, og skønt der på de opstillede træbænke kun var siddeplads til ca. 30 à 40 personer, var der dog i en vogn ca. 50, hvad der havde til følge, at flere passagerer måtte nøjes med ståplads, og de blev godt rystede mellem hinanden. . .“

Disse vogne blev hurtigt døbt „Svinevogne“, og i 1899 noterer et blad, hvorledes to folketingsmænd kom agende til Holbæk pr. svinevogn. I visse tog manglede toilet, og man kritiserer belysningen i togene. „Fra de fedtede olielamper, som vi endnu må tage til takke med på denne bane, udsendes der et så svagt lys, at det i det højeste kan frembringe en vag dæmring. At forslå tiden med læsning under den ret langvarige kørsel fra Holbæk til Nykøbing er en komplet umulighed. . .“

Odsherredsbanen var „godt“ avisstof, og det var åbenbart taknemligt at kritisere, men fra år til år voksede rejsetrafikken og godsmængden, et udtryk for banens fulde



*Føroven t. v.: damplokomotiv fra 1901.*

*Føroven t. h.: damplokomotiv fra 1912.*

*I midten t. v.: motorvogn nr. 1 fra 1924.*

*I midten t. h.: motorvogn nr. 3 fra 1930  
(ombygget 1945).*

*Føroven t. v.: dieselelektrisk lokomotiv  
nr. 21 fra 1932.*

berettigelse og gavn, der med undtagelse af nogle få år understregedes af smukke driftsresultater i form af overskud.

Fra banens første år kan fortælles om en kongelig rejsende. Det var daværende kronprins, senere kong Christian X, der deltog i jagter på Hørbygård eller Hagestedgård. Ved disse lejligheder kørte Odsherredsbanen særtog fra Holbæk til Mårsø. Engang stod driftsdirektør P. Harboe ved lokomotivet og underholdt kronprinsen, da denne ytrede: „Nå, De er nok afholdsfolk her på Odsherredsbanen!“ — „Å ja, sådan tilpas, men hvad mener Deres kongelige Højhed egentlig med det?“ — „Jo, De kører jo med afholdsstjernen på skorstenen“.

Driftsdirektøren måtte så fortælle, at den hvide stjerne på den blå bund var banens bomærke og derfor valgt til skorstensmærke.

Den tiltagende bilkonkurrence i tyverne indledte en ny tid for banerne, og Odsherredsbanen var blandt de første privatbaner, der indførte motorvognsdrift for at tage konkurrencen op ved hurtigere kørsel og fremførelse af rene persontog.

Motordriftens epoke indledtes i jubilæumsåret 1924 med anskaffelse af den *første motorvogn* (M. 1), og året efter købtes den næste (M. 2), begge vogne fra Triangelfabrikkerne i Odense. Mange jernbanefolk så ligefrem med skepsis på motordriften og de nye køretøjer. Især blandt maskinafdelingens ældre folk var mistilliden udpræget, og det hørte til gamle lokomotivfolks store øjeblikke, når de på grund af motorhavari eller lignende måtte hente et af disse nymodens køretøjer hjem med et „rigtigt“ lokomotiv.

For banen betød overgangen til motordrift en væsentlig besparelse i driftsudgifterne, for publikum øget rejsehastighed, men hvad bekvemmeligheder angår, adskilte motorvognene sig ikke meget fra de gamle personvogne. Sæderne var træsæder, i den ene vogn dog betrukket med stof, der var intet toilet, og støjen og rystelserne fra motoren kunne være generende. I 1930 anskaffedes yderligere en Triangel motorvogn (M. 3) med kraftigere motor og større bekvemmeligheder for de rejsende, idet vognen fik polstrede sæder med læderbetræk og toilet.

Motorvognene blev under krigen udstyret med gen-gas generator og de klarede på denne måde en væsentlig del af egnens trafik uden anvendelse af udenlandsk brændstof. M 1 blev hovedsagelig i de senere år anvendt som Morgenposttog til Nykøbing, men efter en istandsættelse i 1948 med anvendelse som reservevogn for øje har den i den forløbne vinter kørt skoletog og mælketog på Høng-Tølløsebanen. Den vil dog blive udskiftet, så snart anskaffelse af nyt materiel gør det muligt. M. 2 brændte under værkstedsbranden i december 1945. M. 3 brændte i Holbæk i januar 1945, men kunne genopbygges. Til vognen ventes i år leveret en ny 160 HK dieselmotor fra Frich's til erstatning for den gamle slidte motor.

For også at kunne fremføre tungere persontog og blandede tog som motortog blev der med statsstøtte i forbindelse med den første moderniseringslov i 1932 anskaffet et kraftigt *dieselektrisk lokomotiv* (Nr. 21), leveret af Frichs fabriker i Århus. Dette lokomotiv har været til megen gavn, det har vist sig driftssikkert, billigt i drift og anvendeligt til fremførelse af tog af alle arter, når belastningen for toget ikke var alt for stor. I 1947 var lokomotivet udsat for en ildebrand på linjen, og medens det har været til en meget bekostelig reparation hos Frichs, har det i stor udstrækning været nødvendigt at køre

- - naar det gælder Brændsel:

*Holbæk Kulkompagni* A/S

Telefon 7

**DEN DANSKE LANDMANDSBANK**

HYPOTHEK- og VEKSELBANK

Aktieselskab

*Aktiekapital: kr. 50 millioner*

*Reserver: ca. kr. 51 millioner*

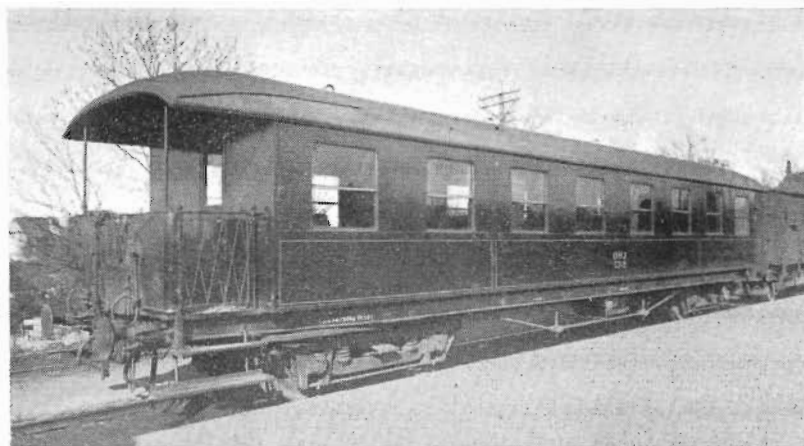
Holbæk Afdeling

Nykøbing Sj. Afdeling

*Udfører alle bankforretninger*

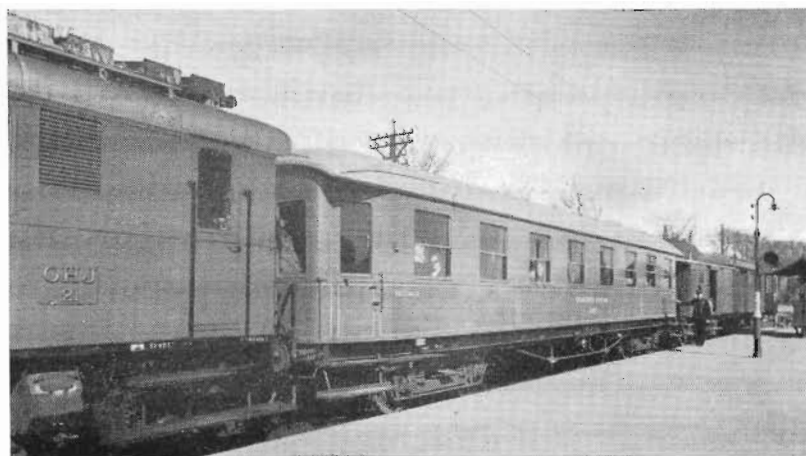


med damptog. Dette forhold har tydeligt bevist værdien af motordriften for banens økonomi, idet driftsudgifterne i 1947-48 og 1948-49 steg meget betydeligt på grund af udgiften til damptog i stedet for motortog. Med det nuværende prisniveau koster damp- tog pr. km ca. tre gange så meget som motortog. Samtidig med reparationen er udført forskellige forbedringer på lokomotivet, så det nu fremtræder som næsten nyt.



*Boggievogn  
fra 1936*

I 1936 anskaffedes endnu et diesellokomotiv fra Frichs, desværre af hensyn til udgiften ved anskaffelsen ikke så kraftigt som det første. Lokomotivet har i de senere år haft forskellige motoruheld, og motoren måtte i sommeren 1948 sendes til Århus for



*Boggievogn  
fra 1943*

en meget langvarig reparation. Manglen af lokomotivet i over fem måneder, bl. a. i sommerens højtrafik, var naturligvis medvirkende til at øge banens driftsunderskud.

Medens personvognene i de sidste 15-20 år er undergået en betydelig forandring, var fremskridtene i de første år små. I 1911-13 blev vognene forsynet med elektrisk lys, i 1923 anskaffedes vaccumbremser, og efter anskaffelsen af diesellokomotiverne er efterhånden alle vogne udstyret med tryklufsbremse eller bremseledning.

Samtidig med diesellokomotivernes indsættelse i trafikken, indførtes bekvemmeligheder for de rejsende på 3. kl. En toakslet personvogn fra 1912 blev gennemgribende

# Jernbanemateriel

af enhver Art

*SAB-Bremseregulatorer*

&

*Lastveksler*

Sophus Berendsen <sup>A/s</sup>

Ørstedhus . V. Farimagsgade 41 . København V.

Godsforsikring og rejsegodsforsikring

tegnes i

**Europæiske**

på alle banens stationer

*moderniseret* med nye læderpolstrede sofaer, og i 1936 gik man et stort skridt videre med anskaffelse af *banens to første boggievogne* fra Scandia i Randers. Disse vognes indretning var fuldt på højde med det bedste, der kunne præsteres inden for bygning af jernbanemateriel. Af hensyn til de rejsendes bekvemmelighed blev rygafstanden mellem sæderne (kupebredden) lavet ekstra stor, 1,83 meter, så der blev plads til virkelig god polstring af sæder og ryglæn. Odsherredsbanen var her forud for sin tid, og det kan til sammenligning nævnes, at der i statsbanernes nyeste vogntype kun er en kupebredde af 1,68 meter. Boggievognene er ikke mindst på grund af den rolige gang under kørselen meget populære blandt de rejsende, og de har utvivlsomt været stærkt medvirkende til personbefordringens fremgang.

I 1943 anskaffedes yderligere en boggievogn, udstyret som de i 1936 leverede, idet dog endeplatformene blev lukket for at kunne virke som vindfang.

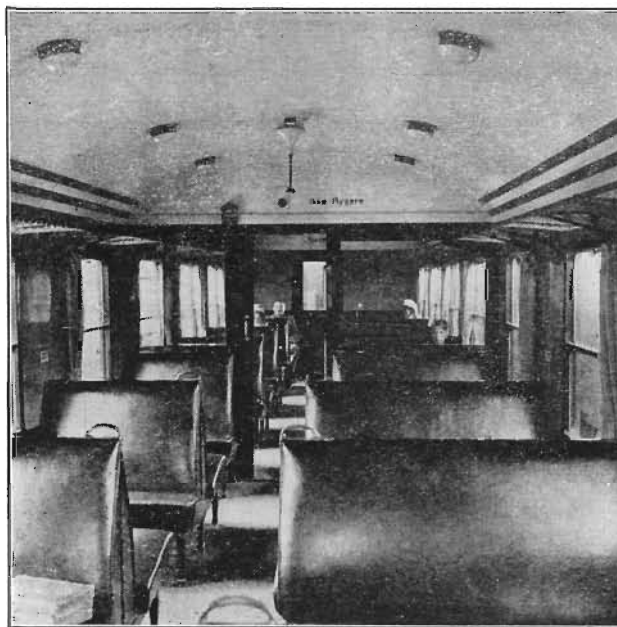
I 1948 blev endvidere en toakslet vogn fra 1910 forsynet med omtrent ny vognkasse på Scandia i Randers og udstyret med polstrede sæder med rødt læderbetræk.

I week-end trafikken og da særligt om sommeren er det nødvendigt hos statsbanerne at leje personvogne, der gennemføres som gennemgående vogne mellem Køben-

havn og Nykøbing S. Indtil for nylig var dette materiel utilfredsstillende og alt andet end komfortabelt for publikum til en så lang rejse, men statsbanerne har ikke ment at kunne afse boggievogne, så længe Odsherredsbanen ikke kan deltage i leveringen af sådanne vogne, hvilket ikke har været muligt med det til rådighed værende materiel. I 1948 er dog opnået en forbedring af vognenes kvalitet, så træsæder har været sjældnere end før og de læderpolstrede sæder i flertal. Fra sommeren 1948 er statsbanerne desuden gået med til, at et kraftigt statsbanelokomotiv om søndagen fremfører et gennemgående tog fra København til Nykøbing S. og tilbage. Det er naturligvis Odsherredsbanens håb, at det med tiden skal lykkes at skaffe de rejsende i de gennemgående tog til København lige så gode vogne, som til daglig anvendes på Odsherredsbanen.

Da det stadig er nødvendigt at anvende de gamle vogne fra banens åbning i den almindelige trafik, og da disse vogne nu står over for store og kostbare istandsættelser, har banen ønsket dem udrangeret og erstattet med boggievogne, hvilket der forhåbentlig viser sig mulighed for i forbindelse med den ny moderniseringslov. Ligeledes overvejes at indføre tidssvarende 1. kl. kupeer.

Det nyeste inden for den motoriserede jernbanedrift er *skinnebussen*, et hurtigt og bekvemt befordringsmiddel, der efterhånden findes ved de fleste af landets privatbaner.



*Boggievogn  
indvendig*

*Alfred Raffel*

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN

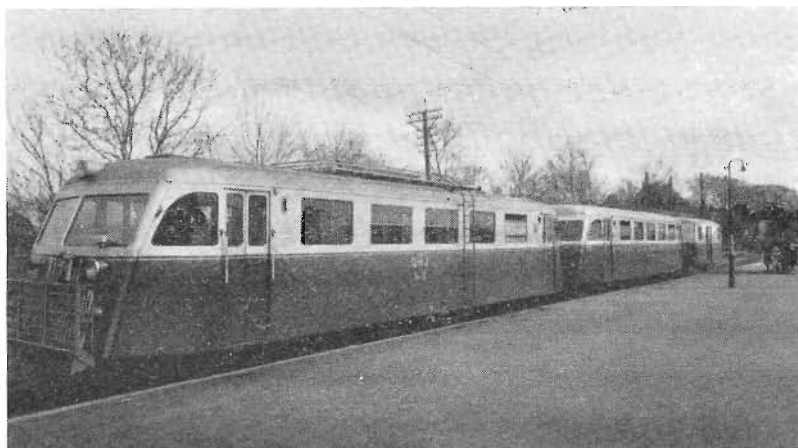
Central 6395



*Alt i jernbanemateriel*

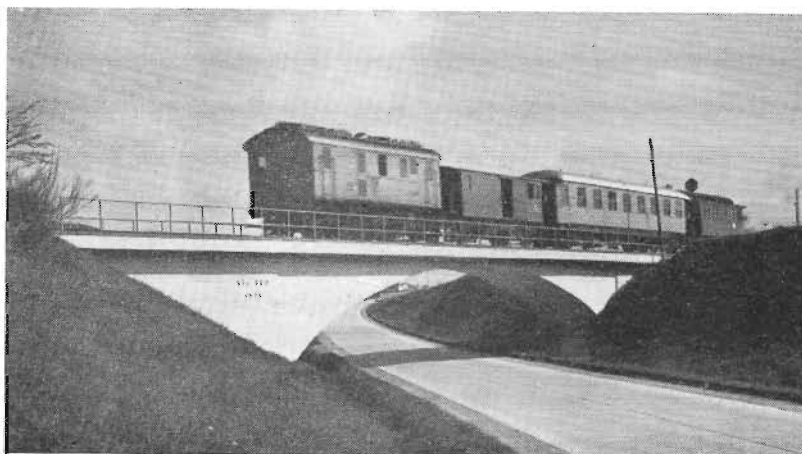
Odsherredsbanens skinnebus blev leveret i februar 1948 og straks indsat i driften. Den har siden fremført ca. en trediedel af samtlige tog på banen, og skønt den blev leveret som et ret sent nummer fra fabriken, er den efterhånden den blandt samtlige busser med dansk motor, der har tilbagelagt det største antal kilometer.

Skinnebussen har betydet et nyt stort fremskridt, især i retning af at kunne frem-



*Skinnebus-  
toget på  
Holbæk  
station*

føre små lette hyppigt standsende tog hurtigt, og den har fra den første dag vundet publikums yndest for dens smukke og tidssvarende udstyr og særdeles behagelige og „bløde“ kørsel. Skinnebussen har betydet, at det har været muligt at udvide togenes



*Vig bro*

antal uden alt for store stigninger i driftsudgifterne, idet skinnebusserne er særdeles billige i drift.

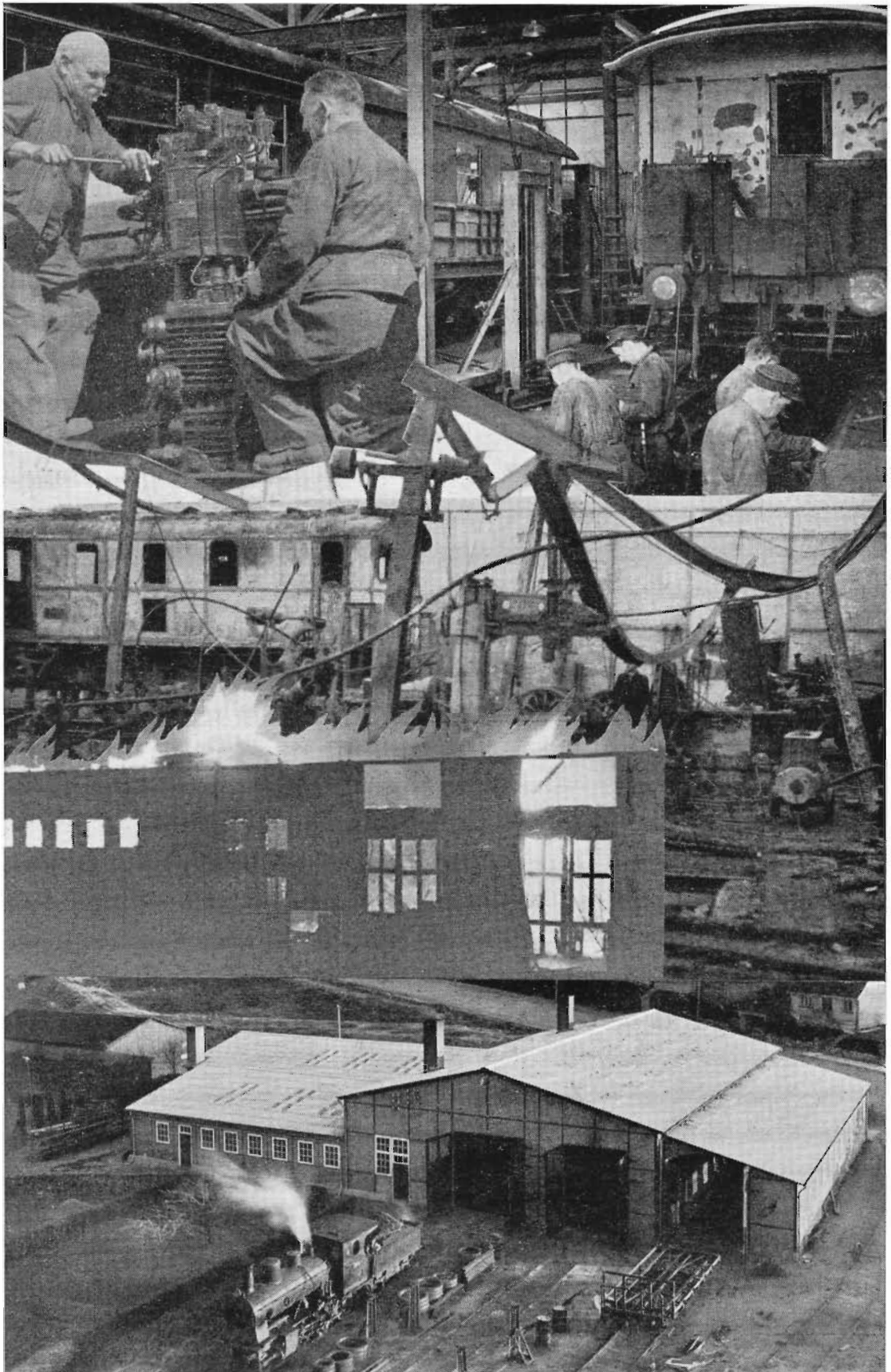
Også sporanlæg og stationer er undergået ændringer i årenes løb. Formentlig under påvirkning af agitationen for en billigere smalsporet bane blev Odsherredsbanen anlagt med svage skinner, 17,35 kg pr. meter, som allerede måtte udskiftes i 1915-25 med 27,55 kg-skinner, hvilket dengang var et meget svært spor for en privatbane. Sporet må formodes at kunne holde længe endnu, hvis ikke fremtiden vil fordre sværere skinner for at kunne befordre tungere vogne.

*Dagligt arbejde på værkstedet*

*Det ødelagte værksted efter branden*

*Værkstedets branden i 1945*

*Det genopbyggede værksted fra 1947*



De fleste stationspladser er gennem årene udvidet ved nyanlæg af spor, og næsten alle stationsbygninger og pakhuse er efterhånden udvidet eller ombygget.

I løbet af det sidste år er de gamle mastesignaler på flertallet af stationerne ombyttet med moderne daglyssignaler anbragt uden for stationerne, hvilket i betydelig grad har lettet togenes ekspedition i usigtbart vejr.

I trediverne blev et antal hidtil ubevogtede vejoverskæringer udstyret med blink-signaler. De gamle bomanlæg blev samtidig erstattet med blinksignaler.

I 1936 blev der endvidere af Holbæk amts vejvæsen bygget en viadukt syd for Vig ved skæringen mellem den nye vej Holbæk—Nykøbing og Odsherredsbanen.

## Trafikken på banen

Personbefordringen på Odsherredsbanen har stort set været stadigt stigende. Som det fremgår af tabellen på sidste side, var antallet af rejsende i det første hele driftsår (1900-01) 165,951. Det største antal rejsende — 546,778 — i banens historie befordredes i driftsåret 1946-47. Det nylig afsluttede driftsår var unormalt, idet der ingen påske faldt i driftsperioden, der går fra 1. april til 1. april. Havde året været normalt på dette punkt, ville rekordtrafikken fra 1946-47 omtrentlig være nået, og når dertil kommer, at banen i 1946-47 praktisk taget endnu havde trafikmonopol som følge af restriktionerne for personbilkørselen, må det vel siges, at banen indtil nu har holdt stillingen godt. Medvirkende hertil har været hyppigere og hurtigere toggang, anskaffelse af skinnebustog og indsættelse af bedre vogne i den gennemgående forbindelse til og fra København. Erfaringerne viser, at man stadigt må regne med store trafiktal. Folk rejser mere, alle mennesker har nu ret til ferie, og Odsherreds opdagelse som ferieland må formodes at bringe flere og flere turister til egnen. Fra banens side vil man stadig bestræbe sig for at være på højde med tidens krav, så stigningen i rejsetrafikken kan fortsætte.

Køreplanen var af beskedent omfang i de første driftsår. Der kørte kun tre tog i hver retning dagligt og beregnet på transport af både personer og gods. Køretiden var indrettet herefter, idet alle tog brugte  $2\frac{1}{4}$  til  $2\frac{1}{2}$  time om turen mellem Holbæk og Nykøbing, medens skinnebustogene i dag bruger 1 time og et kvarter eller 1 time og 25 minutter.

Odsherredsbanen er i jubilæumsåret

**Kjøreplan**  
**ODSHERREDS JERNBANE**  
(Holbæk—Nykøbing)  
GULDTØI PRA. AARNINGSDAGEN.

Egn	Tog Nr.			Egn	Tog Nr.		
	1	2	3		4	5	6
Fra Holbæk	1	2	3	4	5	6	
Holbæk	08	11	14	17	20	23	
Høje	09	12	15	18	21	24	
Søndersø	10	13	16	19	22	25	
Vig	11	14	17	20	23	26	
Nykøbing	12	15	18	21	24	27	
Korsør	13	16	19	22	25	28	
Korsør	14	17	20	23	26	29	
Korsør	15	18	21	24	27	30	
Korsør	16	19	22	25	28	31	
Korsør	17	20	23	26	29	32	
Korsør	18	21	24	27	30	33	
Korsør	19	22	25	28	31	34	
Korsør	20	23	26	29	32	35	
Korsør	21	24	27	30	33	36	
Korsør	22	25	28	31	34	37	
Korsør	23	26	29	32	35	38	
Korsør	24	27	30	33	36	39	
Korsør	25	28	31	34	37	40	
Korsør	26	29	32	35	38	41	
Korsør	27	30	33	36	39	42	
Korsør	28	31	34	37	40	43	
Korsør	29	32	35	38	41	44	
Korsør	30	33	36	39	42	45	
Korsør	31	34	37	40	43	46	
Korsør	32	35	38	41	44	47	
Korsør	33	36	39	42	45	48	
Korsør	34	37	40	43	46	49	
Korsør	35	38	41	44	47	50	
Korsør	36	39	42	45	48	51	
Korsør	37	40	43	46	49	52	
Korsør	38	41	44	47	50	53	
Korsør	39	42	45	48	51	54	
Korsør	40	43	46	49	52	55	
Korsør	41	44	47	50	53	56	
Korsør	42	45	48	51	54	57	
Korsør	43	46	49	52	55	58	
Korsør	44	47	50	53	56	59	
Korsør	45	48	51	54	57	60	
Korsør	46	49	52	55	58	61	
Korsør	47	50	53	56	59	62	
Korsør	48	51	54	57	60	63	
Korsør	49	52	55	58	61	64	
Korsør	50	53	56	59	62	65	
Korsør	51	54	57	60	63	66	
Korsør	52	55	58	61	64	67	
Korsør	53	56	59	62	65	68	
Korsør	54	57	60	63	66	69	
Korsør	55	58	61	64	67	70	
Korsør	56	59	62	65	68	71	
Korsør	57	60	63	66	69	72	
Korsør	58	61	64	67	70	73	
Korsør	59	62	65	68	71	74	
Korsør	60	63	66	69	72	75	
Korsør	61	64	67	70	73	76	
Korsør	62	65	68	71	74	77	
Korsør	63	66	69	72	75	78	
Korsør	64	67	70	73	76	79	
Korsør	65	68	71	74	77	80	
Korsør	66	69	72	75	78	81	
Korsør	67	70	73	76	79	82	
Korsør	68	71	74	77	80	83	
Korsør	69	72	75	78	81	84	
Korsør	70	73	76	79	82	85	
Korsør	71	74	77	80	83	86	
Korsør	72	75	78	81	84	87	
Korsør	73	76	79	82	85	88	
Korsør	74	77	80	83	86	89	
Korsør	75	78	81	84	87	90	
Korsør	76	79	82	85	88	91	
Korsør	77	80	83	86	89	92	
Korsør	78	81	84	87	90	93	
Korsør	79	82	85	88	91	94	
Korsør	80	83	86	89	92	95	
Korsør	81	84	87	90	93	96	
Korsør	82	85	88	91	94	97	
Korsør	83	86	89	92	95	98	
Korsør	84	87	90	93	96	99	
Korsør	85	88	91	94	97	100	

**NB.** Ved de med N betegnede Skjæretog stanser Togene i Loo. Anvendtes der en Skjæretog, ændres de opgjorte Tider skævt.

Mærkeskilt Holbæk og Korsør og B. Korsør med betegnelse ved og Nysg. under Skjæretog.

ASSURANCE-COMPAGNIET  
**BALTICA**  
Bredgade 42 - Cent. 4058  
Afdelingskontorer overalt i Danmark



Tryksager af enhver Art

1/3 Holbæk Eksprestrykkeri

Ahlgade 22 . Telefon \*1030



for sommerkøreplanens vedkommende oppe på lidt mere end 100 pct. af køreplanen for sommeren 1939. Til sammenligning kan anføres, at statsbanerne på strækningen Holbæk-Roskilde i hverdagstrafikken kun kører 75 pct. af 1939's tog.

Billetpriserne på Odsherredsbanen er ikke steget i samme forhold som prisstigningen på andre områder. Den gennemsnitlige indtægt for en rejsende pr. kilometer var i første driftsår 3,2 øre og i sidste driftsår 7,8 øre.

Godsbefordringen har ikke kunnet opvise samme fremgang som personbefordringen. Det skyldes ikke, at der er mindre varemængder til transport, men at landevejstrafikkens konkurrence over for banen har berøvet denne en betydelig mængde af den transport, som i den første tid var selvskreven til befordring med jernbane. Under de to verdenskrige havde banerne faktisk et trafikmonopol, og i disse perioder steg godsmængden voldsomt. At banen klarede denne betydelige trafik stort set tilfredsstillende, viser, hvor elastisk en transport jernbanerne byder, og hvilke store reserver i transportkapacitet, der i „normale“ tider ikke bliver udnyttet.

Heller ikke godstaksternes gennemsnitspriser har fulgt den almindelige prisstigning. Indtægten pr. tonkilometer var i første driftsår 9 øre og i sidste driftsår 29,2 øre.

Medens disse linjer skrives, vides der intet konkret om, i hvor høj grad banens moderniseringsønsker vil blive imødekommet, men der skulle være grund til at vente opfyldelse af de væsentligste ønsker: et nyt dieselelektrisk lokomotiv på 750 HK, endnu et skinnebustog og en forbedring og modernisering af personvognsmateriellet, samt visse forbedringer af sporanlæggene på stationerne.

Med disse ønsker realiseret vil Odsherredsbanen være vel rustet til at tage fat på de kommende års transportopgaver.



*Sneen har ikke sjældent voldt Odsherredsbanen besvær. På ovenstående billeder er vist et par situationer; til højre et snepløvetog fastkørt og til venstre et alvorligt ubeld som følge af en snepløvs afsporing. Snepløven blev under presset fra de efterfølgende to lokomotiver drejet en hel omgang og nærmest ødelagt; det forreste lokomotiv væltede om på siden og det bageste blev afsporet.*

## Banen og landevejstrafikken

Forholdet mellem jernbanerne og andre trafikmidler har i årenes løb været underkastet store ændringer. Ved Odsherredsbanens anlæg var banen det omtrent alt dominerende befordringsmiddel på landjorden, og anlægget af banen gav anledning til en opblomstring af egnen og dannelse af nye bysamfund ved stationerne.

I løbet af tyverne og trediverne kom banerne ud for en stadig heftigere konkurrence fra automobilernes side og dette gælder både lastbiler og personbiler og ikke mindst rutebiler. I løbet af trediverne voksede der over hele landet frem et system af bilruter, som ofte i indbyrdes konkurrence og i konkurrence med banerne efterhånden dannede et så finmasket net, at en nøgtern bedømmelse viste, at landet var overtrafikeret. Det samme forhold er nu efter krigen ophørt ved at være herskende igen, men kredse, der før anså banerne for at være et forældet transportmiddel, har nu ikke mindst ved banernes indsats under krigen fået øjnene op for, at banerne alligevel i hvert fald et godt stykke tid fremover vil have en mission at udføre.

Fra banens side har man stedse søgt at værne sig mod en alt for pågående konkurrence ved overfor amt og kommuner at pege på de uheldige følger for banens økonomi, oprettelsen af denne eller hin rute ville få. Fra Holbæk amtsråds side har man været klar over betydningen af, at banernes interesser varetages, og man har derfor ladet privatbanernes direktør få sæde i amtsrådets rutebiludvalg tillige med en repræsentant for rutebilejerne.

Disse foranstaltninger har dog ikke været i stand til at forhindre, at der efterhånden er opstået et net af private fragtmands- og rutebillinjer, hvis eksistens i nogen grad undergraver banens økonomi og forhindrer banen i at betjene oplandet på samme måde som i de egne, hvor banerne har overtaget den væsentligste del af den offentlige trafik.

Fra banens side har man ikke konstateret disse kendsgerninger med hænderne i skødet; der er efterhånden etableret godsudkørsel i hele oplandet enten ved private vognmænd eller — hvor dette ikke har været tilfredsstillende — ved banens egen bil. Fragtmandsruten Svninge-København er overtaget af banerne. Odsherredsbanen har fået andel i driften af bilruten Holbæk-Kalundborg, der drives af statsbanerne. På bilruterne Holbæk-Sjællands Odde, Nykøbing-Sjællands Odde og Nykøbing-Rørvig, som banen har koncession på, er der i årets løb eller vil der meget snart blive indsat nye tidssvarende rutebiler, og driften vil blive helt overtaget af banen selv, idet man fra banens side føler det som en naturlig pligt at besørge trafikken på landevejene på en for publikum og samfundet lige så god og forsvarlig måde som trafikken på skinnerne.



*Bedford-  
rutebil 1949*

## Banens ledelse

Odsherredsbanens anliggender varetages i henhold til banens vedtægter af et repræsentantskab på 16 medlemmer og en bestyrelse på 3 medlemmer, medens den daglige ledelse forestås af direktøren.

Repræsentantskabet består på jubilæumsdagen af følgende medlemmer:



*Gårdejer Nic. Poulsen*

Gårdejer *Nic. Poulsen*, Høve (formand).  
 Konsul, grosserer *C. Holmen*, Holbæk.  
 Borgmester *Alfred Hansen*, Holbæk.  
 Viceskoleinspektør *Meyer*, Nykøbing S.  
 Købmand *Sv. Vedde*, Nykøbing S.  
 Fhv. sognerådsformand *Hans Peter Jensen*, Fårevejle.  
 Fhv. sognerådsformand *Hans Larsen*, Nykøbing S.  
 Amtsvejformand *Ejnar Madsen*, Høve, Asnæs.  
 Amtsrådsmedlem *Jac. Sørensen*, Kundby.  
 Amtsrådsmedlem *V. Nybjerg*, Højby S.  
 Forretningsfører *Anton Hansen*, Holbæk.  
 Inkassator *Frederiksen*, Nykøbing S.  
 Fhv. sognerådsformand *J. C. Nielsen*, Svinninge.  
 Skatterådsmedlem *Fr. Jensen*, Sandby.  
 Fhv. sognerådsformand *A. Sørensen*, Sneglerup.  
 Sognerådsformand *Christoffer Danielsen*, Nakke (næstformand).

Repræsentantskabet har i de forløbne 50 år haft ialt 5 formænd:

Kst. amtmand <i>Linnemann</i>	1899—1900	Gårdejer <i>Jens Hansen</i> , Nakke	1928—1939
Amtmand, grev <i>Schulin</i>	1900—1902	Gårdejer <i>Nic. Poulsen</i> , Høve	1939—
Folketingsmand, landbrugsminister <i>Kr. Pedersen</i> , Sandby	1902—1928		

Bestyrelsen består siden 1948 af amtmand *H. S. de Jonquières* (formand), Købmand *P. Sørensen*, Hørve, og borgmester *A. Lading-Petersen*, Nykøbing S.



*Amtmand de Jonquières*



*Købmand P. Sørensen*



*Borgmester A. Lading-Petersen*

Bestyrelsen (direktionen) har haft følgende formænd:

Borgmester <i>N. E. Hansen</i> , Holbæk	1899—1903	Amtmand <i>Ammentorp</i>	1912—1918
Folketingsmand <i>K. L. Fogtmann</i>	1903—1907	Kammerherre, amtmand <i>Saxild</i>	1918—1942
Folketingsmand <i>P. Madsen</i>	1907—1912	Amtmand <i>de Jonquières</i>	1942—

Desuden har følgende haft sæde i bestyrelsen:

Etatsråd *Hvidt*, Frihedslund, direktør *C. Reffs*, Holbæk, gårdejer *J. Andersen*, Tengslemark, amtsrådsmedlem *Kr. Jensen*, Kollekolle, købmand *W. Petersen*, Svinninge, sognefoged *P. Slott*, Hørve, og amtsrådsmedlem *P. Larsen*, Vig.

Gennem en menneskealders virke knyttede driftsdirektør *P. Harboe* sit navn til Odsherredsbanen, først som tilsynsførende ingeniør ved baneanlægget og derefter i 30 år som driftsdirektør, indtil han i 1929 tog sin afsked.

En af hans gamle medarbejdere har karakteriseret ham som den strengt retfærdige chef, der næsten aldrig tog fejl af sin mand, og som forstod at få hele sit personale til at leve med i banens medgang og modgang, som han selv gjorde det.

Driftsdirektør *Harboe's* søn, nuværende direktør for statens tilsyn med privatbanerne, *P. Harboe*, har på anmodning givet følgende karakteristiske billede af faderens personlighed:

„I foråret 1920 blev der truet med generalstrejke, og stemningen i Holbæk var — som i det øvrige land — meget nervøs. Jeg erindrer, hvorledes det kørende personale vaklede mellem organisationens krav og deres pligt overfor banen og i meget nedslået stemning henvendte sig til min fader om, hvad han mente, de skulde gøre, når ordren til generalstrejken kom. „Det skal jeg sige Dem: en jernbemand kan ikke strejke og navnlig ikke for noget, der intetsomhelst har med banen eller Deres forhold at gøre. Hvis De ikke kører, må De aflevere Deres uniform og ur, og så er De afskediget.“

Heldigvis blev generalstrejken afblæst i sidste øjeblik, så det kom ikke til en prøve; men jeg tvivler meget på, at den var blevet effektiv ved Odsherredsbanen.

Det var dengang som altid banernes ve og vel, min fader havde for øje, og vel ikke mindst deres, der var knyttet til dem med samt deres familier; de fleste børn på stationerne kendte han ved navn og var på sine mange draisinure altid interesseret i at høre, hvorledes det gik dem.

Opfarende kunne han være, når noget ikke var, som det skulle, eller når banerne blev angrebet eller omtalt på nedsættende måde; men vreden gik hurtig over, og et godt humør spredte snart de skyer, der kunne have samlet sig.

Ferie i nutidens forstand var ham uforståelig, i hvert fald for hans eget vedkommende; et par dages sejltur på Isefjorden eller en rejse i udlandet en ugestid med en kollega var nok til, at han igen længtes efter at tage fat“.

Odsherredsbanens anden direktør — eller som det dengang hed driftsbestyrer — var civilingeniør *N. Terp-Lassen*, der inden han kom til Holbæk havde været driftsbestyrer for Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsgade jernbane og senere for Varde-Nørre Nebel-Tarm jernbane.

Driftsbestyrer *Terp-Lassen* tiltrådte i en vanskelig tid med nedgående konjunkturer og allehånde vanskeligheder for banerne, der blev stadig hårdere trængt af det nye trafikmiddel bilerne. Med et stedse vågent øje for banernes økonomi tog han kampen op mod bilerne og forbedrede køreplanen ved hyppigere og hurtigere kørsel på banen.



*Direktør Terp-Lassen.*

Det faldt i hans lod at gennemføre banens første gennemgribende modernisering med anskaffelse af bl. a. det første diesellokomotiv i 1932, og da dette ikke syntes tilstrækkeligt, gik banerne under hans ledelse beslutsomt videre i 1936, hvor der anskaffedes endnu et diesel-



*Direktør P. Harboe.*

## Oversigt over trafik og driftsresultater

Driftsår	Antal togkilometer		Antal rejsende	Antal kg Gods	Samlet driftsindtægt	Drifts-udgift	Drifts-overskud	Udbetalt udbytte til aktionærerne
	med damptog	med motortog						
1899-1900	94.762		143.940	30.159.418	166.993	96.051	70.942	40.224
1900-1901	109.582		165.951	39.844.978	203.747	126.759	76.988	36.008
1901-1902	111.318		179.740	45.375.663	212.892	150.678	62.214	34.231
1902-1903	108.134		179.716	50.481.098	230.620	176.193	54.427	46.500
1903-1904	109.010		185.865	54.766.095	244.866	164.264	80.602	53.650
1904-1905	109.836		188.277	65.420.949	266.083	182.804	83.279	36.400
1905-1906	114.046		193.203	67.290.602	271.457	183.828	87.629	53.650
1906-1907	137.897		209.580	67.750.250	286.105	196.884	89.221	64.380
1907-1908	138.049		216.542	70.929.239	300.972	219.038	81.934	53.650
1908-1909	138.350		222.388	72.267.343	311.799	206.142	105.657	64.380
1909-1910	171.087		242.189	73.007.001	331.982	236.810	95.172	64.380
1910-1911	176.588		258.085	81.074.875	362.837	244.320	118.517	64.380
1911-1912	175.167		259.958	85.844.246	379.317	261.587	117.730	64.380
1912-1913	174.804		269.838	93.658.157	397.002	281.311	115.691	64.380
1913-1914	177.285		286.405	109.976.826	441.020	295.877	145.143	64.380
1914-1915	168.480		294.450	103.520.022	440.851	328.962	111.889	64.380
1915-1916	181.602		331.325	114.388.564	481.538	388.559	92.979	64.380
1916-1917	182.632		355.007	121.417.428	573.405	504.092	69.313	42.920
1917-1918	116.005		304.365	100.019.688	596.601	563.444	33.157	—
1918-1919	114.429		289.978	106.323.259	846.590	699.000	147.590	42.920
1919-1920	114.207		306.762	113.819.946	1.032.806	950.486	82.320	—
1920-1921	115.356		286.611	99.301.345	1.210.456	1.154.796	55.660	—
1921-1922	135.326		255.716	91.432.704	1.095.928	896.428	199.500	64.380
1922-1923	140.822		249.249	93.989.306	887.515	781.701	105.814	42.920
1923-1924	195.261		263.279	105.810.879	891.732	807.241	84.491	—
1924-1925	193.732	41.655	275.041	117.695.066	922.615	824.448	98.167	—
1925-1926	183.741	62.133	271.124	103.415.436	830.352	790.171	40.181	—
1926-1927	162.192	83.672	228.775	92.441.696	713.585	710.058	3.527	—
1927-1928	180.730	108.576	219.861	102.268.283	680.767	668.883	11.884	—
1928-1929	182.649	124.576	212.143	92.150.572	649.193	646.989	2.204	—
1929-1930	184.003	129.123	221.505	88.365.162	663.793	638.302	25.491	—
1930-1931	168.654	149.145	224.353	79.767.990	644.730	628.391	16.339	—
1931-1932	138.856	191.215	202.067	66.265.600	572.196	572.028	168	—
1932-1933	56.620	272.781	176.692	66.519.020	509.365	546.847	37.482	—
1933-1934	83.358	252.470	194.138	88.064.690	561.530	543.208	18.322	—
1934-1935	77.867	262.913	194.765	52.168.120	492.164	488.728	3.436	—
1935-1936	83.823	251.125	203.831	53.347.580	482.690	521.102	38.412	—
1936-1937	71.330	281.315	220.069	46.847.360	509.488	509.456	32	—
1937-1938	69.609	281.569	213.523	44.039.260	503.528	529.045	25.517	—
1938-1939	78.246	274.364	224.759	39.322.010	508.245	561.273	53.028	—
1939-1940	52.768	263.602	247.262	43.290.910	570.096	580.557	10.461	—
1940-1941	84.466	93.111	236.110	50.457.670	746.884	699.845	47.039	—
1941-1942	91.746	136.606	291.135	64.136.490	957.417	892.136	65.281	—
1942-1943	103.290	148.148	376.909	91.684.210	1.263.564	1.105.522	158.042	—
1943-1944	72.216	172.256	404.878	99.091.060	1.505.284	1.266.984	238.300	—
1944-1945	107.414	110.022	472.600	107.920.720	1.691.016	1.490.638	200.378	—
1945-1946	75.341	116.616	429.041	119.936.170	1.562.406	1.279.846	282.560	—
1946-1947	80.863	220.467	546.778	111.932.110	1.700.980	1.637.750	63.230	—
1947-1948	114.409	187.793	508.071	88.729.100	1.554.341	1.712.280	157.939	—
1948-1949	85.535	243.673	527.704	65.838.610				

*Harald V. Lassen*

Ny Vestergade 17,  
København K.



**Repræsentant for udenlandske Fabrikker**



AKTIESELSKABET  
SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI  
ODENSE

*Ejner Olsen* - Malermester

Nygade 7, Holbæk  
Telefon 1184  
Girokonto 847 64  
Privat Ahlgade 30 b

Skilte  
Lysreklamer  
Butiks-  
montering og  
Façader

**Al Slags Malerarbejde udføres**

*F. O. FREDERIKSEN*

aut.  
**General Motors  
Forhandler**

*Trekanten  
Holbæk*

**C. L. SEIFERT** A/s



**København**  
**St. Regnegade 12—16**

*A. Chr. Pedersen*

Tømrermester  
Bygningssnedker

Holbæk  
Telf. 344

*Aut. S. M. C. Forhandler*

Automobilforretningen „**HAFNTA**“

*1. Kl.s Reparationsværksted*

**HOLBÆK**  
Smedelandsgade 11  
Telefon 116

*Axel Knudsen*  
Smøreolier

*Nyelandsvej 109*

*København F.*

*Brød*  *Henze*

Telf.: Central 3045 - 17045

Bragesgade 8  
København N.