

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

## ØSTSJÆLLANDS LANDBOBANK

AKTIESELSKAB

*Køge*

Afdelinger: \_\_\_\_\_

HAARLEV . Kontortid 14-16 (lørdag kl. 13-14)

KARISE . Kontortid kl. 10-12

Det østsjællandske Jernbaneselskabs 75-års jubilæumsnummer

# 1/s HANS NIELSEN & SØNNER

Opel

•

Bedford

•

Chevrolet

•

...vare-  
og lastvogne

AUTORISERET  FORHANDLER

*Klippinge*

TLF. 37

Olympia Record

Kaptajn

Vauxhall

Chevrolet

Pontiac

Oldsmobile

Buick

Cadillac

...personvogne

## L. P. OTTOSEN'S

*Bogtrykkeri*

HAARLEV . TLF. 109

## CHR. RICHTER

*STOREHEDINGE*

Kul . Korn . Foderstoffer . Kunstgødning  
Markfrø . Kolonial

Telegram-Adresse: Richter  
Telefoner: \*118 . Postgiro Nr. 5863

Filial: Klippinge og Rødvig

*Autoriseret*

*BUR-WAIN*

*Forhandler*

Lad mig levere Deres  
**FERGUSON**

## Faxe Autolager

Chr. Larsen . Telefon Faxe \*330

Ved fødselsdag . bryllup . barnedaab  
konfirmation — Benyt vore  
lykønskings-gavekort

TLF. 17

*Sparekassen*

for STOREHEDINGE og OMEGN



# DET ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANESELSKAB

1879

1.  
JULI

1954



---

**JERNBANE-BLADET**

KØBENHAVN F . 1954



# Aktieselskabet Faxe Kalkbrud

HOVEDKONTORET

FREDERIKSHOLMS KANAL 16 . KØBENHAVN K

— ● —  
Telefon Central 9123 . Telegram-Adresse: Faxekalk  
Postkonto: 21947 . Alle Standardkoder



KUL . KOKS . CINDERS  
BRIKETTER  
STOKERBRÆNDSEL  
—  
BRÆNDELSOLIER

**KØGE KULFORRETNING** A/s . Telefon KØGE 66

## HAARLEV Installationsforretning

HAARLEV . TELEFON 25



Udfører El-Arbejde  
for Det Østjællandske Jernbaneselskab



AKTIESELSKABET

# Accumulator-Fabriken

Kongens Lyngby . Telefon Lyngby 1645

— Danmarks ældste og største Accumulatorfabrik —

Leverandør til saavel Statsbanerne som  
samtlige Privatbaner

9 fjerne tider, i gamle dage  
da bonden drev på sit tunge spand,  
og lærkens kvinden og hjejens klage  
og vognens knirken i hedens sand  
var alt, hvad der brød den rugende stilhed  
med toner og lyde, der klang kun af  
vildhed.

Og solen fulgte sin afstukne bane,  
mens livet skifted' som vejret i april,  
det veksled' med kulde og så med varme,  
når tåreerne trilled', de fulgtes af smil.  
Og skulle man age fra by og fra sogn,  
så var det i gammeldags højsædet vogn.

Chancen måtte en dag sig indfinde  
for dem, der fylked de tusinde hjem.  
En dag blev spigret den første skinne,  
og toget - det første - ad den rullede frem,  
den første spire til nutidens bane,  
der blev et eventyr, man jo kunne ane.

Christian Hougaard

Snart kædedes skinne til skinne i landet,  
og skabte et net af de stålblanke spor  
henover lermarken, muldet og sandet  
og der, hvor fattigt og spredt kun man bor.  
Snart drøned' togene på blankslidte  
strenger,  
men borte var freden, der hviled så længe.

Mens togene jog over sveller og grus  
fra Gedser og lige til Skagen  
da voksed, da bygtes på Danmarks hus,  
der liv var om vejen og dagen.  
De byer og stæder som langt borte lå,  
kom nærmere, afstandene føltes så små.

Nu går vel trafikken i højeste gear,  
der flyves, der biles, der sejles,  
og konkurrencen med jaget nok sti'r,  
om publikums gunst skal der bejles.  
Men her jubilaren vil vel rustet stå,  
erfaring er vundet — det fremad vil gå.

## TIDEN for jernbanen

Medens transporten af varer over havene til fremmede lande var af meget gammel oprindelse, så var transporten af varer på fastlandet, før jernbanernes tid, forbundet med meget besvær og store omkostninger.

Det var således kun meget sjældne og kostbare varer, som det kunne betale sig at føre fra det ene land til det andet. Afsætningen af tunge og grove varer og råstoffer var den gang bundet til frembringelsesstedet, og lå dette ikke i nærheden af en havn, var der kun sjældent tale om, at en sådan vare kunne udføres.

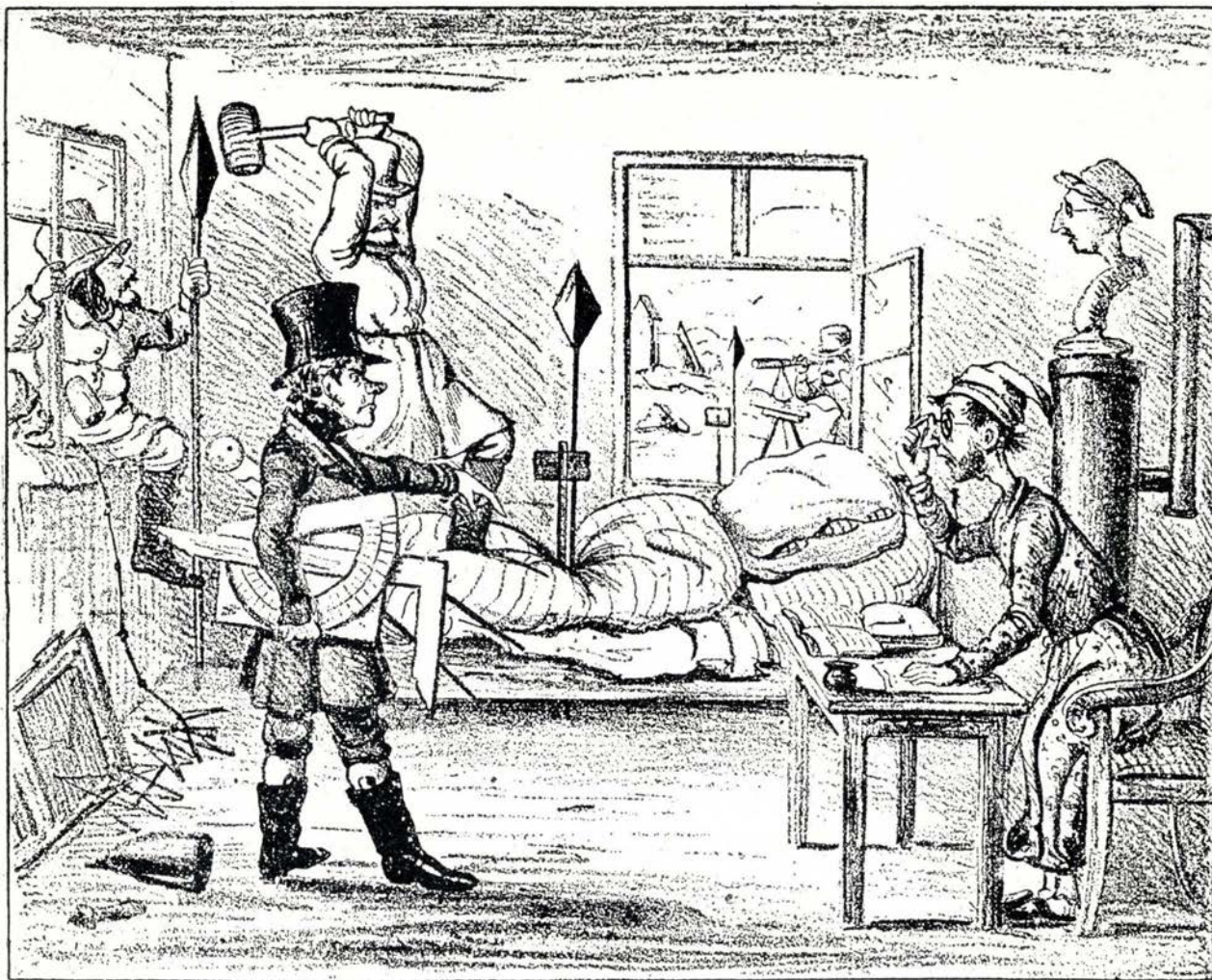
Deraf fulgte igen, at priserne på den samme vare, kunne være yderst forskellig på de forskellige afsætningssteder, at der et sted i verden kunne være hungersnød og elendighed og et andet sted overflødighed af levnedsmidler.

Disse forhold har jernbanerne i høj grad reguleret. Ved transport med banerne kan man til enhver tid udligne beholdningen af varer i et lands forskellige egne, ja, selv i en verdensdel. Derved er priserne blevet mere ensartede og afsætningsområderne betydeligt forøgede.

Letfordærlige varer som kød og andre levnedsmidler fik større afsætningsmuligheder og kunne uden

vanskelighed forsendes over store afstande. Med andre ord: Vejen fra producent til forbruger var blevet kortere. De større byer kunne uden vanskelighed få mælk og smør samt alle andre levnedsmidler fra et langt større område end tidligere, uden at priserne blev nævneværdigt højere.

Samtidig blev landbrugets afsætningsforhold betydeligt forbedrede, hvilket var så meget mere heldigt, som landbruget i 1880'erne af forskellige årsager måtte lægge sin produktion om, og i stedet for at udføre korn og stude gik over til at udføre mere forædlede landbrugsprodukter: smør — flæsk og æg.



Således forestillede befolkningen sig, det ville gå, då de første baner skulle udstikkes

## Første danske jernbane

Som det vil være bekendt, åbnedes den første danske jernbane — strækningen København—Roskilde — ved en festlig indvielse for offentlig drift den 26. juni 1847. Åbningen af denne bane blev indledningen til et storstilet banebyggeri landet over, som i løbet af relativt få år ændrede kommunikationsforholdene fuldstændigt og kom til at øve en betydelig indflydelse på såvel indenrigs- som udenrigspolitiske forhold. Yderligere kom anlægene af de mange nye baner til at danne grundlaget for den storstilede industrialisering af landet, som tog sin begyndelse i halvfjerdserne. Man kan formentlig uden at møde modsigelse påstå, at jernbanerne i meget stor udstrækning har været medvirkende ved opbygningen af det moderne Danmark, sådan som vi kender det i dag.

Når man betragter banernes historiske udvikling, vil man se, at denne stort set falder i tre afsnit. I den første periode fra 1847 til ca. 1880 anlægges de fleste af de nuværende hovedbanestrækninger, som danner rammen om hele landets banenet, i den anden indenfor årene 1880—1920 opstår de fleste privatbaner anlagt i henhold til de tre store jernbanelove af 1894, 1908 og 1918. Den tredje periode — tiden efter den første verdenskrig — karakteriseres ved nedlæggelsen af forskellige urentable stats- og privatbanestrækninger, udbygningen af det københavnske bybanenet og bygningen af de store broer mellem ladedelene (Lillebæltsbroen, Storstromsbroen m. fl.).

Efter denne opdeling vil man se, at den østjællandske jernbanes tilværelse tilsyneladende falder udenfor, og dette er for så vidt også rigtigt, som den østjællandske jernbane er anlagt relativt tidligt og på et tidspunkt, hvor privatbanetanken (som den opfattes i dag) ikke rigtig har vundet fodfæste. Vi skal nemlig nogle år læn-

gere frem, førend der fra de forskellige egne af landet for alvor rejses krav om anlæg af lokale baner, og først ved den store jernbanelov af 1894 imødekommer statsmagten disse krav, og et større byggeprogram omfattende de fleste af de mest betydningsfulde af privatbanerne kommer i gang.

Det vil derfor forstås, at der ved anlæget af den østjællandske jernbane her i landet, som gjorde, at bygningen af denne bane kom i gang på så tidligt et tidspunkt, som det blev tilfældet. Disse særlige forhold var Fakse Kalkbrud og anlæget af denne virksomhed tilhørende kalkbane fra kalkbrudet til Fakse Ladeplads, som åbnedes for trafik — dog kun gods — i foråret 1864. Af denne grund vil det derfor sikkert være rigtigst, når den østjællandske jernbanes historie skal ridses op, at begynde med anlæget af den 3,4 km lange Fakse Jernbane, og fra dette tidspunkt at fremdrage træk af begge baners historie og den udvikling, de gennem årene har gennemgået.

## Anlægget af Faxe Jernbane

I tidligere tid ejedes kalkbrudet ved Fakse af de omkringliggende godser, hvis fæstebønder ifølge fæstebrevet var forpligtet at køre en nærmere angivet mængde kalksten ned til udskibningsstedet ved Fakse Ladeplads. Denne ordning var imidlertid ikke tilfredsstillende for kalkbrudsejerne, idet hensynet til markarbejdet ofte hindrede bønderne i at udføre kørslen på de tidspunkter, der var gunstigst for skibsfarten. Dertil kom, at mængden af kalksten, der fra kalkbrudet forsendtes ad søvejen i tidens løb voksede stærkt, hvorved den gældende ordning efterhånden viste sig utilstrækkelig. Forholdene bedredes ikke efter at kalkbrudsejerne selv overtog kørslen, og da bygningen af jernbaner på dette tidspunkt var ved at komme i gang for alvor her i landet, var det ganske naturligt, at ejerne af kalkbrudet begyndte at overveje det betimelige i at anlægge en lille lokal bane til befordring af kalkstene.

Man formåede daværende direktør ved det sjællandske Jernbaneselskab Gustav Skram til at udarbejde et projekt til den ønskede bane, og ved lov af 17. marts 1856 bemyndigedes regeringen til at meddele koncession og eneret på anlæg og drift af den omhandlede jernbane.

Det af Skram udarbejdede projekt kom dog ikke til udførelse, og i stedet forhandlede kalkbrudsejerne med daværende løjtnant i infanteriet C. F. Garde om anlæg af en skinnevej. Gardes tanke var den, at de læssede vogne ved egen kraft skulle rulle fra kalkbrudet og ned til stranden, hvorfra de atter skulle trækkes tilbage til kalkbrudet af heste, som fulgte med stenvognene i særlige dertil indrettede vogne. Kontrakt afsluttedes mellem Garde og kalkbrudsejerne i sommeren 1863, hvorefter Garde selv skulle anlægge og drive banen mod at der til gengæld sikredes banen en årlig minimumsindtægt på 12.000 Rdl. Garde skulle på sin side garantere nedkørslen af et bestemt kvantum sten fra hvert enkelt brud, hvorefter han anslog at der måtte anskaffes ca. 180 vogne.

Fristen for banens ibrugtagning fastsattes til den 1. december 1864, men allerede i foråret 1864 kunne banen tages i brug. Ret snart viste det sig imidlertid, at trafikken på banen oversteg de stillede forventninger, hvorfor spørgsmålet om indførelse af lokodrift hurtigt blev aktuelt. Efter en forudgående undersøgelse af banen meddeltes der den 4. august 1866 tilladel-

se til lokodrift og samme år kom det første loko i drift på banen, medens et andet anskaffedes året efter. En koreplan fra 1867 indeholdt 7 tog daglig i hver retning, der var således virkelig behov for den nye bane.

## Den østsjællandske Jernbanes forhistorie

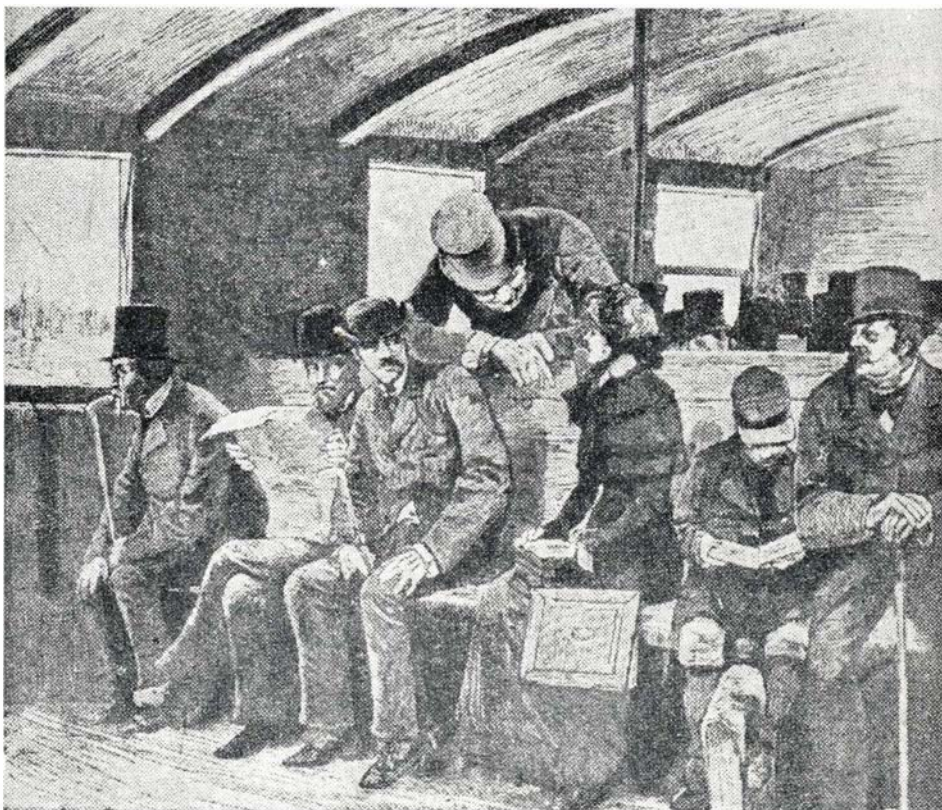
Efter åbningen af den sjællandske sydbane — København—Masnedssund — i 1870 opstod der ret hurtigt planer om bygning af en jernbane gennem Stevns. Ejeren af Fakse Jernbane, justitsråd Garde, ønskede sin bane forlænget ca. 2 mil til Thureby station, hvorved banen ville få forbindelse med hele det daværende sjællandske banenet, og lovforslag herom forelagdes også rigsdagen uden dog at blive vedtaget.

Da det forekom usandsynligt, at det af Garde foreslåede baneprojekt ville blive rentabelt, foresloges fra anden side en ændret linieføring, hvorefter banen tænkes anlagt med udgangspunkt enten i Køge eller i Herfølge og derfra ført til Fakse, hvor den skulle sættes i forbindelse med den allerede eksisterende kalkbane. Projektet indeholdt endvidere forslag om anlæg af en sidebane fra Haarlev over Store Heddinge til Rødvig, hvilket affødte en protestadresse fra indbyggerne i Store

Heddinge og — som det kunne forventes — en modadresse fra beboerne i Rødvig.

I rigsdagssamlingen 1874/75 fremsatte indenrigsministeren forslag om anlæg af de nævnte baner, idet det forudsattes at den eksisterende kalkbane udvidedes og ombyggedes således, at den kunne sættes i forbindelse med de nye baner. Endvidere indeholdt forslaget en bestemmelse om, at staten skulle garantere for 4% udbytte, hvorimod der ikke rejstes nogen indvendinger, da man fra alle sider antog, at den nye bane uden vanskeligheder selv skulle kunne afholde forrentningen af den investerede kapital. En lignende ordning var kort tid forinden truffet for Lollandsbanens vedkommende, og hensigten hermed var naturligvis at sikre den til banens anlæg nødvendige kapital, hvorved der eventuelt kunne opstå vanskeligheder, såfremt kapitalejerne ikke på forhånd var sikre på en vis forrentning af deres indskudte pengemidler.

Udover anlægskapitalen havde staten betinget sig, at der af baneselskabet skulle tilvejebringes et forstærkningsfond, hvis midler i første række skulle sikre aktieejerne deres 4% årlige udbytte, og først når dette fond var opbrugt skulle staten træde til ved betalingen af det garanterede udbytte. Midlerne til oprettelsen af dette fond kom i det væsentlige fra de store godser på egnen samt fra det sjællandske jernbaneselskab, der for sit vedkom-



Rejseliv i de første østsjællandske jernbanevogne

mende tilskød kr. 100.000,—. Grunden til, at det sjællandske Jernbaneselskab kom til at deltage i dannelsen af dette forstærkningsfond var den, at man fra alle sider antog, at der med åbningen af den nye bane også ville blive tilført de allerede eksisterende sjællandske banelinier en forøget trafik, hvorfor det sjællandske Jernbaneselskab også burde deltage i udgifterne ved disse nyanlæg, som senere ville betyde forøgede indtjeningsmuligheder for selskabet.

Ved lov af 4. maj 1875 vedtog rigsdagen anlæget af den østsjællandske jernbane, og den 24. maj samme år meddeltes der Garde eneret på anlæg og drift af banen. Imidlertid viste der sig vanskeligheder ved fremskaffelsen af den nødvendige anlægskapital, hvorfor de i koncessionen fastsatte terminer ikke kunne overholdes, og disse måtte derfor flere gange forlænges, senest ved lov af 16. februar 1878, hvorefter tidspunktet for banens ibrugtagning fastsattes til den 1. oktober 1881.

Koncessionen på banen, der som nævnt var udstedt til justitsråd Garde, overdroges af denne til et nydannet selskab, A/S Det østsjællandske Jernbaneselskab, der til formand valgte etatsråd Tietgen. Denne løste de finansielle problemer, idet han efter forhandling med Norddeutsches Bank i Hamburg formåede denne bank til at stille de nødvendige midler til rådighed. Arbejdet med anlæget af banen kunne herefter tage sin begyndelse i sommeren 1878, og allerede året efter stod banen færdig til indvielse.

### Banens indvielse den 30. juni 1879

Den 30. juni 1879 indviedes banen under meget højtidelige former og i overværelse af kongen og dronningen, kronprin-

sen og kronprinsessen foruden et stort opbud af fyrstelige personer og honoratiories samt repræsentanter for regering og rigsdag.

Det indbudte selskab kørte i særtog fra Køge kl. 10 om formiddagen og hilstes med taler og æresporte langs hele ruten til Fakse, hvor der spistes frokost i justitsråd Gardes have. Efter veloverstået frokost returnerede toget til Haarlev, hvorfra man fortsatte til Klippinge. Her stod de



Udvendig billettering i gamle dage

kongelige af og korte i vogne til Gjorslev, medens toget og det øvrige selskab fortsatte til Store Heddinge. Efter at de kongelige atter havde sluttet sig til selskabet, var der festmiddag i et stort telt på torvet i Store Heddinge; menuen var efter datidens skik særdeles omfattende og indeholdt ikke færre end 8 retter mad og 7 slags vine. At talernes antal var legio og

stemningen høj siger sig selv, der var således ingen tvivl om, at banen var blevet indviet på værdig vis.

### Og saa begyndte den daglige drift

Dagen efter indvielsen den 1. juli 1879 påbegyndtes den daglige drift på banen, der var anlagt som en let, normalsporet bane med en overbygning bestående af 17,4 kg Krupp skinner, med tre tog daglig i hver retning mellem Køge og Fakse, medens der ad Rødviglinien kun løb to togpar daglig. Desuden var der dog et morgentog fra Hårlev til henholdsvis Rødvig og Fakse og et aftentog fra Fakse til Hårlev. Til driften på banen anskaffedes hos det tyske firma Krauss & Co. A/G, München, 4 damploko, som forblev i driften indtil årene 1910/11. Til driftsbestyrer udnævntes regnskabsfører ved Lollandsbanen, ingeniør, justitsråd G. Flor.

Efter banens åbning blev anlægskapitalen udbudt til offentlig tegning med følgende fordeling:

kr. 2.098.000,— i prioritetsobligationer, og kr. 1.000.000,— i aktier med 4% statsgaranteret udbytte. kr. 600.000,— i aktier uden statsgaranti.

Straks efter udbuddet fuldtægnedes anlægskapitalen.

Som tidligere nævnt var det hensigten at sætte den østsjællandske jernbane i forbindelse med kalkbanen fra Stubberup (Fakse B som stationen kaldtes i den første tid) til Fakse Ladeplads, og den 28. maj 1880 fik justitsråd Garde koncession på denne banes udvidelse og tilslutning til østsjællandske jernbane. Strækningen kunne i den ombyggede skikkelse tages i brug den 1. august 1880, men trafikken på banen foregik med kalkbrudets smalsporede loko. Derfor blev det, for at

## Det østsjællandske Jernbaneselskabs driftsresultater 1948-52

Aar	Samlet Indtægt		Samlet Udgift		Driftsresultat		Samlet Pensionsudgift		Reguleringstillæg til Pensionister		Driftsresultat uden Reguleringstillæg	
1948	1.425.538	61	1.469.926	54	÷ 44.387	93	185.009	68	107.319	28	+ 62.931	35
1949	1.385.405	57	1.484.533	26	÷ 99.127	69	195.006	05	113.804	37	+ 14.676	68
1950	1.479.192	79	1.602.827	48	÷ 123.634	69	214.646	98	133.678	34	+ 10.043	65
1951	1.693.888	68	1.768.612	44	÷ 74.723	76	245.380	04	165.489	33	+ 90.765	57
1952	1.777.611	62	1.854.303	14	÷ 76.691	52	276.047	84	193.091	86	+ 116.400	34

I kolonne 4 fra venstre ses det egentlige driftsresultat, og i kolonne 7 ses hvordan resultatet havde været, såfremt banen ikke skulle udrede reguleringstillæg til pensionister



man kunne fremføre normalsporede vogne på banen, nødvendigt at bygge en særlig forbindelsesvogn med 4 buffer, men en stor del af trafikken foregik dog med Fakse Jernbanes eget materiel, bl. a. 2 personvogne, hvorefter der måtte skiftes tog i Stubberup. Til trods for at ordningen var vanskelig og besværlig, eksisterede den dog indtil den 15. maj 1927, da østsjællandske jernbane overtog hele driften på banen, hvorefter alle tog gennemførtes fra Køge til Fakse Ladeplads og tilbage.

Det viste sig ret hurtigt, at de forventninger man stillede til den østsjællandske jernbane ikke slog til, og allerede i de første driftsperioder var driftsresultaterne alt andet end tilfredsstillende. Det var således ikke muligt af det indtjente overskud at afholde hele renteutgiften af anlægskapitalen, hvorfor der allerede i det første år måtte tilskydes et ikke ubetydeligt beløb af den tilvejebragte forstærksfond. Allerede i 1885 var fondens midler opbrugt, og staten har fra dette tidspunkt måttet tilskyde betydelige beløb til betalingen af det garanterede udbytte på 4%. Fra 1920 har staten måttet afholde alle udgifter til det garanterede udbytte, idet banens driftsresultater efter dette tidspunkt har været så dårlige, at der ved visse lejligheder har været tale om at nedlægge banen.

Hvorafter det kommer, at banens driftsresultater har været så dårlige, er ikke let at konstatere, idet kun meget få andre baner her i landet har et bedre og rigere opland end den østsjællandske jernbane. Til befordring på banen skulle der kunne komme ikke ubetydelige godsmængder fra de tre havne, der danner banens endepunkter, og yderligere er der på egnen adskillige store godser, som skulle kunne give banen ret store befordringsmængder.

I 1906 døde banens første driftsbestyrer, justitsråd Flor, og til hans efterfølger udnævntes ingeniør C. R. Maale. Under driftsbestyrer Maales ledelse fulgte udviklingen på banen de traditionelle linier, idet kun tiden under og umiddelbart efter den første verdenskrig bevirkede en forbedring af banens driftsresultater. I 1919 kulminerede banens driftsoverskud med kr. 258.000,—, men allerede i 1923 gav banens drift igen underskud, og i de følgende år voksede banens økonomiske vanskeligheder i en sådan grad, at spørgsmålet om dens fortsatte eksistens blev aktuelt. Det blev imidlertid ikke ingeniør Maale, som skulle løse denne opgave, men derimod hans efterfølger, baneingeniør A. Sell, der den 1. januar 1926 tiltrådte stillingen som banens direktør.

## Banen rekonstrueres og den første modernisering gennemføres

Forholdene på banen var på dette tidspunkt ikke lystige, de voksende driftsunderskud gav som nævnt anledning til nogen ængstelse for banens fremtidige skæbne, hvortil kom nogle vanskeligheder mellem banens nye direktør og personalets organisationer. Det lykkedes dog efterhånden at bilægge uoverensstemmelserne, og den modernisering, som banen efterhånden trængte til, kunne gennemføres i midten af trediverne.

Forinden man var nået så vidt, var motordriften dog allerede indført på banen,



Driftsbestyrer J. G. Flor. 1879 — 1906

idet der i 1928 anskaffedes 2 stk. 3-akslede benzinmotorvogne. Vognene kom fra De forenede Automobilfabriker i Odense og var ligesom statsbanernes motorvogne af litra Mc forsynet med en motor i hver ende. Disse to motorvogne suppleredes under moderniseringen med yderligere to stk. brugte statsbanemotorvogne af litra Me. Herudover udskiftedes 1 km spor mellem Store Heddinge og Rødvig og ca. 3 km spor mellem Vallø og Hårlev med nye 24,39 kg skinner, men bortset herfra foretoges ingen arbejder på banen, det gamle 17,4 kg spor var fremdeles brugbart en tid endnu. Udgifterne ved denne modernisering androg ca. kr. 322.000,—.

Grundet banens vanskelige økonomiske situation blev det efterhånden nødvendigt at foretage en sanering af banens pengeforhold. Ved den rekonstruktion, der gennemførtes i 1934 indgik de interesserede kommuner på at deltage i dækningen af banens hidtidige gæld, og i forbindelse hermed blev der i henhold til lov af 14. marts 1931 ydet banen et moderniserings-

lån på kr. 318.000,—, hvorefter staten og kommunerne hver ydede halvdelen mod at få et tilsvarende beløb udstedt i aktier. Samtidig fik banen ny bestyrelse, idet repræsentanter for de interesserede kommuner indtrådte heri, til formand valgtes bankdirektør, landstingsmand Jensen-Stevns, Store Heddinge.

Efter rekonstruktionens gennemførelse viste banens driftsresultater nogen bedring, men den helt store bedring viste sig først under den anden verdenskrig, da banens betydning for alvor kom til at stå klart for alle. Ganske vist opstod der ret hurtigt vanskeligheder ved at opretholde banens rutebil drift, og såvel rutebiler som banens motorvogne og lastautomobiler måtte forsynes med gasgeneratorer for at kunne holdes i drift. Herudover blev det i vid udstrækning nødvendigt at sætte damploko'erne i drift igen, et lokomotiv, der ved krigens begyndelse var udrangeret, måtte således under store udgifter atter istandsættes, førend det kunne sættes i drift igen.

Banens hovedspor bestod på dette tidspunkt fremdeles af de gamle i 1879 nedlagte 17,4 kg skinner, der efterhånden havde nået den tilstand, hvor de skulle udskiftes. Det var imidlertid på grund af krigstiden vanskeligt at skaffe nye skinner, men i 1941 lykkedes det dog at udveksle de resterende 17,4 kg skinner på strækningen Køge—Hårlev med brugte 24,39 kg skinner, som kom fra den samme år nedlagte Maribo—Torrigrigbane. Herefter var sporet på denne strækning tilfredsstillende, hvorimod det gamle spor på de øvrige strækninger efterhånden gav anledning til mange reparationer på grund af skinnebrud o. lign., og det stod derfor klart, at der snarest måtte iværksættes bestræbelser for at få dette fornyet også.

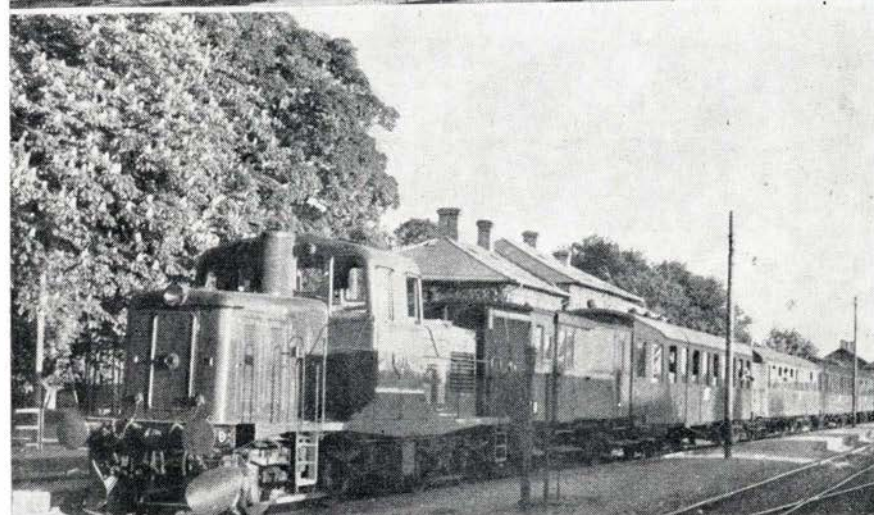
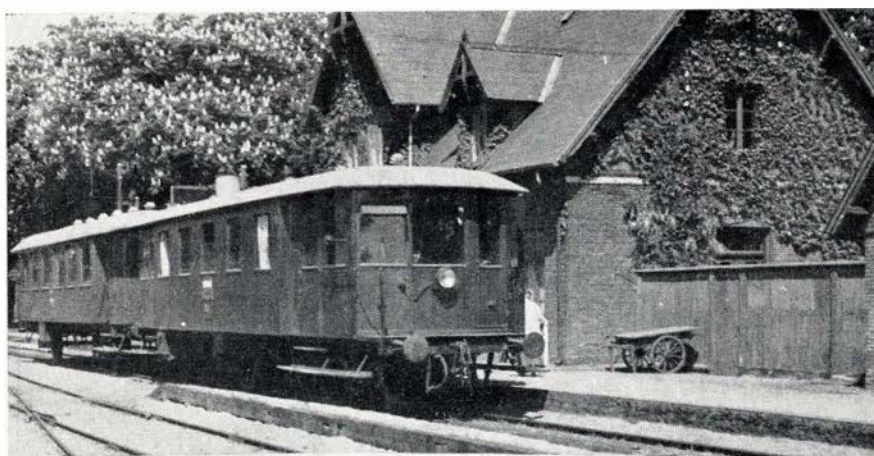
Med hensyn til banens rullende materiel var forholdet nu også, at der snarest måtte påbegyndes en modernisering, ikke alene var en stor del af banens materiel det samme som ved banens åbning i 1879, bortset fra damploko'erne, der i tidens løb var blevet udskiftet med nye og kraftigere, men alle tog fremførtes på skrubremse, hvilket dels bevirkede en langsommere togfremførsel og dels fordrede et ret stort personale. I 1941 påbegyndtes monteringen af tryklufbremser på banens vogne og lokomotiv, og efterhånden er alt banens materiel forsynet med tryklufbremse eller ledning.

## Gennemførelse af banens anden modernisering

Efter den anden verdenskrigs afslutning i 1945 stod det klart, at der nu måtte gen-



Fra oven: Grubberholm trinbræt . Haarlev station  
Karise station



---

Fra oven: 3-akslet Mv motorvogn . Fakse station  
Dieselloko med 6 DSB Cm vogne

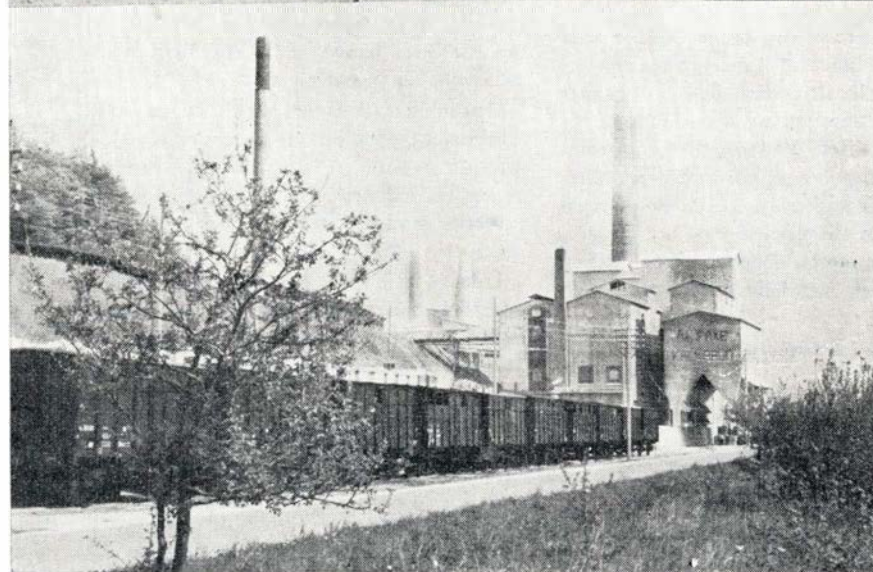
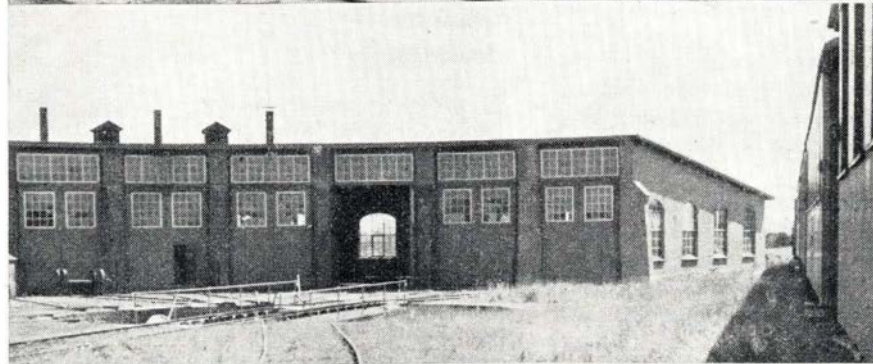


Fra oven:

Store Heddinge  
station

Første skinnebustog på  
Klippinge station

Klippinges ældste, der  
aldrig før havde kørt  
med tog, var inviteret  
med på præsentations-  
turen, og hjælpes til  
toget af stations-  
mester Pilebo



Fra oven:

Værkstedbygningen i Haarlev

Remiserne i Haarlev

Faxe  
Kalkværk

nemføres en storstilet modernisering af banen, for at denne fremdeles skulle være i stand til at opretholde en tilfredsstillende trafik. Den under krigen ret store trafik og vanskelighederne ved at foretage en tilfredsstillende vedligeholdelse havde slidt meget på banens materiel, og også det gamle 17,4 kg spor var nu i en tilstand, hvor det snarest måtte fornyes.

Banen iværksatte derfor store bestræbelser for at fremskaffe nye skinner og i 1946/48 lykkedes det at fremskaffe ca. 10 km spor fra forskellige nedlagte tyske sidespor. Disse skinner havde imidlertid en højst varierende vægt, varierende fra 27 til 45 kg/m, hvilket ikke har kunnet undgå at bevirke ret store vedligeholdelsesudgifter.

Det stod dog klart, at en storstilet modernisering måtte gennemføres, og efter at rigsdagen havde vedtaget loven om privatbanernes modernisering, er der i årene 1951/54 gennemført en meget omfattende modernisering af banen, der har omfattet følgende:

Udveksling af de resterende 21 km gl. skinner med nye 27,5 kg skinner,

Anskaffelse af følgende nyt rullende materiel:

2 dieselelektriske loko à 375 hk.

3 skinnebusmotorvogne og

2 skinnebuspåhængsvogne.

Endvidere er 3 af banens gamle benzinmotorvogne moderniseret og benzinmotorerne udskiftet med nye Leyland-dieselmotorer.

Herudover er der fra Kolding Sydbaner, der nedlagdes i 1948, anskaffet 2 damploko (KSB nr. 1 og 5) samt en drejeskive, der er nedlagt i Rødvig station. De to damploko er efter overtagelsen forsynet med trykluftbremse og for det enes vedkommende (KSB nr. 5) hovedrepareret. Yderligere er der under moderniseringen foretaget forskellige udvidelser af remiserne i Hårlev og Rødvig.

Fra Kolding Sydbaner anskaffedes endvidere 3 personvogne, hvoraf de 2 er moderniseret for banens regning, medens den sidste sammen med 3 af østjællandske jernbanes egne vogne er moderniseret i forbindelse med den øvrige modernisering.

For baneafdelingens vedkommende har moderniseringen udover skinneudvekslingen endvidere omfattet forstærkning og ombygning af 7 vandløbsbroer, og banens overbygning og udstyr er efter disse arbejders afslutning fuldt på højde med tidens krav.

Udskiftningen af det gamle 17,4 kg spor afsluttedes i løbet af 1952 og fra vinterkøreplanens ikrafttræden den 5. oktober samme år kunne banens nye skinnebusser indsættes i driften. Banen måtte dog fremdeles anvende damploko i driften, især naturligvis til godstrafiken, da leverancen af de bestilte dieselloko trak ud. Først i løbet af sommeren 1953 modtog banen disse, og siden har hele driften på banen

været moderniseret, og de 4 tilbageværende damploko står nu kun som reserve under højtids trafik eller til brug ved snevrydning i eventuelle snevintre.

Moderniseringen er fuldført i foråret 1954 og banens tilstand og beholdning af rullende materiel er nu fuldt ud på højde med de krav, der med rimelighed kan stilles en privatbane i dag. Persontrafiken sker nu overvejende ved skinnebusserne, medens de to dieselloko besørger godstrafiken, idet de dog på søn- og helligdage fremfører et gennemgående tog bestående af statsbanevogne, der roes igennem fra København H. til henholdsvis Fakse Ladeplads og Rødvig om formiddagen og returneres hen under aften.

### Banens biltjeneste

Et særligt kapitel af den østjællandske jernbanes historie er rutebildriften, som påbegyndtes i slutningen af tyverne. Siden er ruterne blevet udbygget, og i øjeblikket trafikeres følgende ruter: 1) Fakse Ladeplads, 3) Køge—Magleby—Store Heddinge—Rødvig, 4) Hårlev—Skrosbjerg—Køge og 5) Køge—Arnøje—Store Heddinge—Rødvig. Deruden benyttes rutebilerne til erstatning for svagt benyttede tog eller som supplement for disse. — Af materiel ejer banen ialt 8 rutebiler, hvoraf 5 nye og 3 ældre.

Oprindeligt var banen udsat for en stærk konkurrence fra private rutebilejeres side, men disse ruter er efterhånden overtaget af banen, således at man med hensyn til rutebiler praktisk taget er uden konkurrence.

Lidt anderledes stiller det sig med hensyn til lastbilkørslen. Ligesom det var tilfældet med rutebilerne kom banen ind på at placere lastbiler på stationerne til ud-

bringning af gods. Senere er man kommet ind på at drive regulær fragtmandskørsel til og fra København samt rundt i banens opland, og banen disponerer til denne del af sin virksomhed over 7 lastvogne og 5 påhængsvogne. Bilerne transporterer enhver vareart, men især mælk og foderstoffer.

### Østjællandske jernbane i dag

Som det vil forstås, er østjællandske jernbane i dag i stand til at kunne betjene sine kunder på bedste måde. Ved at kunne tilbyde befordring såvel pr. bane som pr. bil er man blevet i stand til at betjene kunderne efter hver enkelts særlige ønsker, medens man i de tilfælde, hvor det for kunden er ligegyldigt om transporten sker på den ene eller den anden måde, kan indrette sig som det passer banen bedst. Derved er konkurrencen fra de private vognmands side ikke særlig følelig, idet det vil kræve en stor indsats af materiel fra en privat vognmands side at optage konkurrencen med banen, så længe den er i stand til at opretholde den eksisterende service.

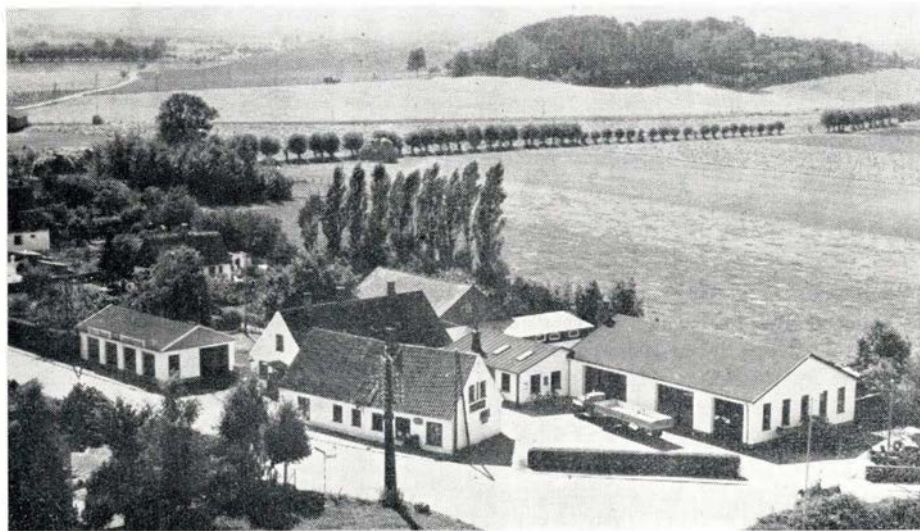
Det er ikke uden en vis stolthed, at banens nuværende direktør, E. Nielsen, der den 1. april 1950 efterfulgte ingeniør Sell som banens leder, fremsætter disse oplysninger. Det må da også erkendes, at man med den østjællandske jernbane er nået frem til det helt rigtige kombinationsforhold mellem baner og biler, som giver den mest rationelle og billigste drift til gavn såvel for banen selv som for dens kunder i den egn, den gennemløber.

Man kunne efter ovenstående oplysninger forledes til at tro, at den østjællandske jernbanes driftsresultater må være særdeles gunstige. Det er de imidlertid ikke, da pensionsbyrden tynger banens økonomi overordentlig meget. Hvis statskassen betalte reguleringstillæget til pensionisterne, således som det er tilfældet for statsbanernes vedkommende, ville banens driftsresultater derimod være ganske udmærkede og i hvert fald for de sidste 5 års vedkommende vise større eller mindre overskud, hvad følgende skema med al ønskelig tydelighed viser:

Det er under betydelig lysere forhold end i 1929, da banen havde 50-års jubilæum, at man i år kan fejre 75-års jubilæum, og for den, der har haft lejlighed til at følge banen på lidt nærmere hold er der ingen tvivl om, at banen fremdeles har en opgave at udføre og endnu vil vedblive at bestå, således at man om 25 år kan fejre 100-årsdagen for banens åbning for offentlig drift.

Ib V. Andersen

I/S Hans Nielsen & Sønner's Karosserifabrik  
Klippinge



DIREKTØR

# F. E. Nielsen

om

ØSJS

I anledning af banens 75 års jubilæum fortæller direktør F. E. Nielsen i det efterfølgende om Østjællandske jernbane og dens problemer, som den på så mange områder har fælles med landets øvrige privatbaner.

## Hvordan klarede man på Østbanen tiden under besættelsen?

Krigsårene og årene umiddelbart efter krigens ophør var en stor belastning for banerne. Personbilerne blev oplodsede, lastbilerne kørte med gas og kun over ganske korte afstande, og samtidig steg den godsmængde, der skulle transporteres, ganske betydeligt, fordi der, foruden de normale transporter, der praktisk taget alle skulle over banen, yderligere skulle transporteres store mængder indenlandsk brændsel, generatorbrænde m. v.

Til trods for, at banerne ikke i denne periode måtte forhøje taksterne af betydning, indtjentes der dog et betydeligt overskud, der blev henlagt til et fornyelsesfond.

Den forcerede brug af banerne medførte nødvendigvis et stærkt forøget slid på skinner og rullende materiel, som man på grund af krigsforholdene ikke havde nogen mulighed for at vedligeholde end-sige forny. Den modernisering, som med støtte af staten, amt og kommunerne blev påbegyndt i 1950 var derfor efterhånden påkrævet og meget velkommen.

## Var det en gennemgribende modernisering?

— Ja, ved moderniseringen fik banen leveret tre Scandia skinnebusser med to påhængsvogne, to stk. 375 hk. dieselloko af Frich's fabrikat og ca. 20 km spor blev fornyet med nye 27,55 kg skinner. Desuden blev 7 vandløbsbroer ombyggede og forstærkede, 2 remiser udvidede og en drejeskive fornyet. For en del af banens fondsmidler blev yderligere 12 km spor ombygget med svære, brugte skinner, og de ældre motorvogne blev moderniserede og fik nye dieselmotorer i stedet for de opslidte benzinmotorer.



Direktør F. E. Nielsen

Desværre kom der efter udarbejdelsen af moderniseringsforslaget en meget stor stigning i materialepriserne, så at materiellet steg ca. 15 %, inden vi fik det leveret. Arbejdslonnen steg også, materialerne til spor steg med ca. kr. 102.000.—, men da vi udførte nedlæggelsen med eget mandskab, blev dette arbejdes udførelse ca. kr. 55.000.— billigere end beregnet, hvorved hele moderniseringen blev udført med en samlet stigning på 11 %.

## Hvordan har man været tilfreds med det nye materiel?

— Vi har hidtil været yderst tilfreds med det nye materiel, skinnebusserne er et udmærket befordringsmiddel, som vore rejsende er glade for, og siden ibrugtagningen af skinnebusserne er de rejsendes antal steget meget betydeligt. Diesellojen er et billigt og behageligt brændsel at arbejde med, og vore skinnebusser kører een km for ca. 10 øre.

Frich's dieselloko har hidtil virket tilfredsstillende, de udfører hele vor store godsbefordring og benyttes yderligere til fremføring af vore store persontog med gennemgående vogne til og fra København. De har fuldstændigt erstattet damploko, der ikke har været opfyrede siden det sidste dieselloko blev os leveret i oktober 1953.

## Anskaffelsen af det nye materiel har vel betydet billigere drift?

— Ja, det kan De tro. Indtil oktober 1951 kørte vi med kul og benzin i vore damploko og motorvogne, nu er hele vor

trækraft dieselmotorer. Vi har for indværende år beregnet at skulle køre ca. 400.000 km (gods- og persontog), og hertil beregnet en brændselsudgift på kr. 60.000. skulle dette antal kilometer køres af damploko og benzinmotorvogne, ville brændselsudgiften andrage ca. kr. 180.000, så alene på dette område er der en reel besparelse på kr. 120.000. Hertil må så lægges ca. kr. 55.000, sparet på betjeningen, idet dieselloko'erne betjenes af en mand mod to mand på et damploko.

## Hvordan ser De på den ret nærgående konkurrence, som påføres banerne af last- og personbilerne?

— Jeg mener, at jernbaner og automobiler arbejder under så vidt forskellige betingelser, at en sammenligning ikke er muligt. Jernbanerne har, med det ene formål at sikre de rejsendes liv og velfærd og en præcis toggang, meget betydelige udgifter, som den erhvervsmæssige, private personbefordring er helt fri for, hvilket jeg gerne vil have lov til at sige lidt mere om. — Jernbanens væsentligste udgifter hidrører fra:

1) Pensionsbyrden — som sidste år for vor bane androg godt kr. 300.000.—, skønt de fleste pensionisters grundpension udredes af privatbanernes pensionskasse, til hvilken der svares et årligt bidrag på ca. kr. 37.000.—. Enkelte gamle pensionister har ikke været forsikrede i pensionskassen og koster os årligt ca. kr. 50.000.—, medens resten ca. kr. 210.000.— hidrører fra til-

**Vi ønsker tillykke på jubilæumsdagen**

**Andelsbanken**

Køge  
Faxe  
Store Heddinge

**KØGE  
KOMMUNE**

**Storehedinge  
Bank**

Aktieselskab

**Hotel Phønix**

Store Heddinge  
VILH. ANDERSEN

Byens førende –  
og bedste madsted

**L. C. Glad & Co. A/S**

Tlf. C. 7010

St. Annæplads 11  
København K

**Storehedinge og Omegns  
Spare- og Laanekasse**

Tlf. 108

Girokonto 43443

Åben: 10-12 og 15-16  
Lørdage: 10-12

**Joh. Larsens Eftf.**

Støbegods . Landbrugsmaskiner  
Sanitet . Centralvarme

Store Heddinge Tlf. 39

**Østsjællands  
Andelsvaskeri**

Store Heddinge, tlf. 480

**Hotel Stevns**

„Den gamle Postholdergaard“  
Store Heddinge, tlf. 41 - 316 - 463  
Bedste køkken – hyggelige lokaler

AUTOFORRETNINGEN

**„Lundsberg“**

Rikard Jensen, Haarlev, tlf. 30  
MERCEDES . DKW . IFA  
Udfører arbejde for ØSJS

**Rønnede Kro**

R. Østergren Hansen  
Tlf. Rønnede 86

– een af Danmarks  
smukkeste gamle kroer

**Jørgen Overgaard**

Glas . Porcelæn  
Køkkenudstyr

Store Heddinge Tlf. 216

Vi mødes på . .

**Haarlev Kro**

**Køge Maskinsnedkeri  
& Listefabrik**

Tlf. Køge 222

**Køge Trævarefabrik A/S**

Tlf. Køge 174 - 1181

**Aktieselskabet DANSK GALOCHE- & GUMMIFABRIK**

KØBENHAVN

KØGE

fremstiller bl. a.:

Cykledæk

Cykleslanger

Herregummistøvler

Damegummistøvler

Børnegummistøvler

Lærredssko

Hjemmesko

Gummihæle

Gummisaaler

Tekniske artikler

Slanger til ethvert formål

Badeartikler

Slidbanegummi o. m. a.



læg til pensionerne, der bestemmes af pristallet. Banens pensionsudgift svarer til ca. 18 % af hele driftsindtægten, og mon ikke en sådan udgift ville betyde urentabel drift for enhver anden virksomhed her i landet. Bilerne har ikke tilsvarende udgifter, og ejerne ville vist meget hurtigt give op, dersom de til et tilsvarende formål skulle udrede 18 % af de samlede driftsindtægter.

Såfremt privatbanernes pensionstillæg til pensionister blev optaget på finansloven og udbetalt af statskassen, ville Østsjællandske jerbane og med den mange andre privatbaner formentlig i fremtiden trods stigende konkurrence ikke alene være i stand til at få balance på driftsregnskabet, men endog skabe et mindre driftsoverskud, som anvendt til yderligere modernisering af materiel, signalanlæg, værkstedsmaskiner osv. ville være medvirkende til yderligere nedsættelse af banens driftsudgifter, hvorved banen endnu bedre kunne optage konkurrencen.

Så længe banens økonomi tynges af den meget store pensionsbyrde, kan det ikke forventes, at den vil være i stand til at få balance, men vil køre med »underskud«.

Når talen er om de meget betydelige pensionsbeløb, banen må udrede, må man ikke glemme, at vore pensionister er gode, solide skatteydere, og at deres pensioner går ud i omsætningen måned for måned.

2) *Sikkerhedstjenesten.* — Der er pålagt banerne et effektivt system med det formål at sikre toggangen og de rejsende. Signal, bremsesystem, nødbremse, dødmansanordning, sikring af overkørsler o. m. m. koster store beløb i anskaffelse og vedligeholdelse, og ikke mindst betjeningen er kostbar, da den kræver anvendelse af uddannet og kvalificeret arbejdskraft.

Skulle et tilsvarende sikkerhedssystem ved lov overføres til personbiltransporten, ville det f. eks. medføre, at en bil for at færdes på vejene skulle have to førere med hver sine styre- og bremsegrejer.

Den kontrol og regulering af biltrafiken, der er pålagt politiets forskellige afdelinger, må jo også koste en masse penge. Der må nødvendigvis blive tale om millionbeløb i lønninger, anskaffelse af biler og kørsel med disse, kontorarbejdet ved behandling af de mange, mange skadesager m. v.

Disse dyre foranstaltninger til trods må vi finde os i, at ulykkernes antal på vore landeveje stadig stiger i et tempo, som langt overstiger, hvad man muligt kunne begrunde med det stadigt stigende antal nye biler, og hvad koster alle disse triste ulykker ikke det danske samfund? Såvidt jeg husker, blev der i april måned i år dræbt 45 og kvæstet 993 mennesker i trafikken, så hvad sikker befordring angår,

dersom man sætter pris derpå, står jernbanerne meget fint, og de betydelige beløb, som sikkerhedstjenesten koster banerne, er altså ikke givet forgæves ud.

Hvad tror De, at følgerne af automobilulykkerne på vore landeveje koster alene i penge for manglende forsørgere, hospitalsophold for de kvæstede og invaliderente — bare for een måned? Det må blive millionbeløb — og hvem skal betale?

3) *Vejene.* — Motororganisationerne taler ofte og gerne om de dyre jernbaner, der kun giver underskud i modsætning til automobilisterne, hvis skatter dækker alle vejudgifter og mere til. Måske er det rigtigt, og jeg indrømmer villigt, at motororganisationerne gør et dygtigt reklame- og propagandaarbejde for deres sag — meget bedre, end vi fra jernbanernes side har penge til, men jeg kan ikke rigtig få det til at stemme, når jeg ser, at f. eks. landkommunerne nu har udgifter, der årligt for hver skatteyder andrager fra 50—100 kr. til vejenes vedligeholdelse. Desuden har amterne meget betydelige vejudgifter, vel at mærke efter at bilskatten er trukket fra. Til sammenligning tjener, at jernbanernes offentliggjorte regnskaber er belastet med samtlige udgifter vedrørende banens drift, om det så er udgiften til snerydning. Mon jernbanerne virkelig er så dyre, som de gøres til, når alle disse forhold tages i betragtning? En meget stor fordel må så afgjort ligge på jernbanernes side, dersom de blot får samme arbejdsvilkår som de private transporterhverv.

F. eks. kører vi her på Østbanen flere gange dagligt med godstog på ca. 240 t. Heraf vejer godsvognene de 80 t. og godsets nettovægt er altså ca. 160 t. Denne godsmængde fremføres af et dieselloko,

der pr. km koster ca. 30 øre i brændsel. Toget betjenes af to, undertiden kun af een mand. Til befordring af samme godsmængde pr. bil skal der anvendes 16 stk. 10 tons diesellastbiler med en betjening på 16 mand, og brændselsudgiften er 80 à 90 øre pr. km.

Anskaffelsen af jernbanemateriellet er billigere end bilmateriellet, det kan afskrives over en meget længere årrække, og vedligeholdelsen er billigere. Endvidere er jernbanemateriellet fremstillet i Danmark af danske arbejdere, medens bilmateriellet i alt væsentligt er fremstillet i udlandet, og skal betales med dyre dollars.

Jernbanerne er efter krigens ophør blevet både moderniserede, mekaniserede og rationaliserede på et så tidligt tidspunkt, at vi er klar til at tage kampen op i konkurrencen, når det blot kan blive på lige fod.

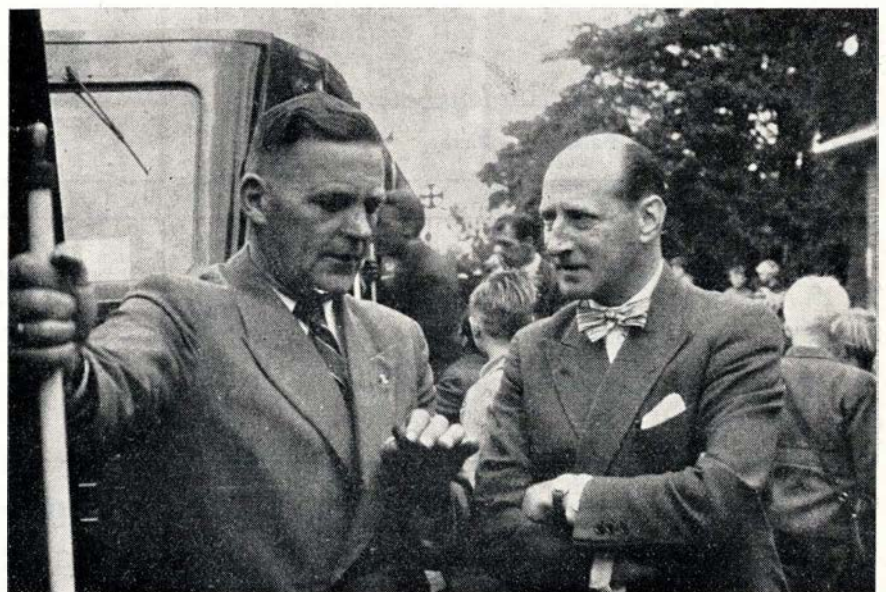
Men hvorfor iøvrigt kamp? Bilerne gør god fyldest på mange områder og er en billig befordring i produktion og omsætning, når de anvendes rigtigt og i samarbejde med jernbanerne.

Mon ikke en trafikordning med det formål at skabe dette samarbejde ville spare samfundet for store udgifter og megen fremmed valuta, mon en sådan ordning ikke ville bevirke større velstand og højere levestandard for vort lands befolkning.

Ved privatbanerne har vi to store ønsker: — at få lov til at arbejde på lige fod med andre transporterhverv og, at få lov til at udføre vor gerning på bedst mulig og billigst mulig måde til gavn for den egn, vi er sat til at betjene.

Johannes Nielsen.

Formanden for ØSJS's bestyrelse, amtsrådsmedlem, gdr. Jens Aage Larsen, Ebbeskov, i samtale med amtmand S. Wechselmann, Næstved, der altid har vist forstående og aktiv interesse for Østbanens trivsel



FASAN  
6868

Uranlæg . Tidskontrol . Telefonlæg  
Signalanlæg . Automatiske Brandalarmanlæg  
Specielle Svagstrømsanlæg.

**L. M. ERICSSON** A/S  
FINSSENSVEJ 78 . KØBENHAVN F

**MØENS  
VULKANISERINGSANSTALT**

E. RASMUSSEN

Stege . Tlf. 4360

Til daglig og til Fest — hygger vi om hver en Gæst

**TEATERBYGNINGEN  
KØGE**

NIELS LARSEN . TELEFON 100

Byens største og mest MODERNE SELSKABSLOKALER  
BYENS BEDSTE KØKKEN

FAXE  
Telefon 400

\*

**A/s Banken  
for Faxe og  
Omegn**

Faxe . Karise . Faxe Ladeplads

*Eterna  
Motorolie*

Aktieselskabet  
**DANSK MINERALOLIEFABRIK**  
KØBENHAVN S

*Senta  
Diesel-Mo-  
torolie*

Tryksager til alle Formaal ...

**Faxe-Bugten's Bogtrykkeri**  
Hartvig Petersen . Faxe

Telf. 9  
(flere  
Ledn.)

**Karosserifabriken VALLO**

Telefon Vallø 110

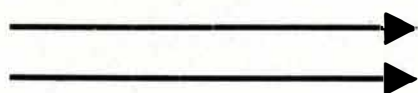
**A/s FAXE LADEPLADS BANK**  
TELEFON 140

*Udfører alle almindelige Bankforretninger*

**HOTEL HAFNIA**

V. Mortensen . KØGE . Telefon 1600\*

\*\*\* 25 moderne Værelser \*\*\*



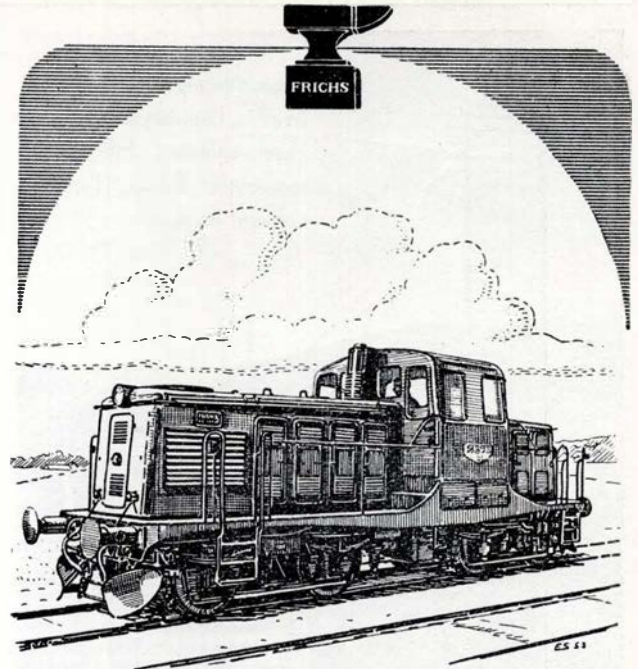
Benyt banens tog og biler — derved gavner  
De Dem selv og støtter Deres egn!



**HØJSTING & RASK JØRGENSEN**

STAMPESGADE 5  
KØBENHAVN V

**EVA 7150-9250**



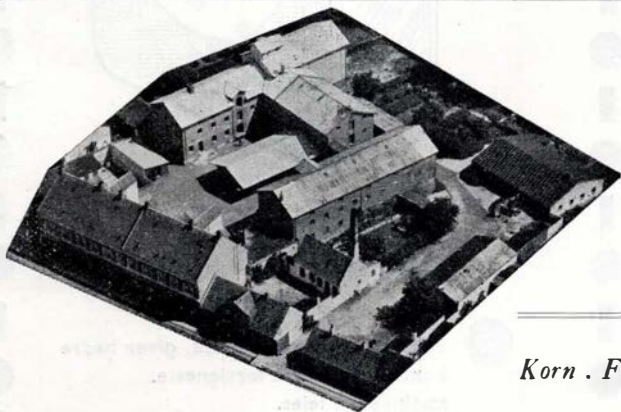
**375 hk diesel-elektrisk lokomotiv**

6 stk. leveret 1953 til danske privatbaner  
heraf 2 til Østsjællandske Jernbaneselskab

1854

**FRICHS**

1954



**STEVNS  
ANDELS FODERSTOFFORENING**

**SAF**

STORE HEDDINGE . TLF. 309

*Korn . Foderstoffer . Kunstgødning . Frø . Saasæd . Kul . Koks . Cement*



**RUTEBIL på sedan chassis**


*... bygget til ØSJS af*

**KØGE  
KAROSSERIFABRIK**

*E. J. Jensen*


Johannevej 15 . KØGE . Tlf. 1436





Tjæreolieimpregnerede  
Sveller, Ledningsmaster,  
Havnetømmer, Hegns-  
materialer, Siloer, Høn-  
sehuse, m. m.

**R. COLLSTROP A/S**


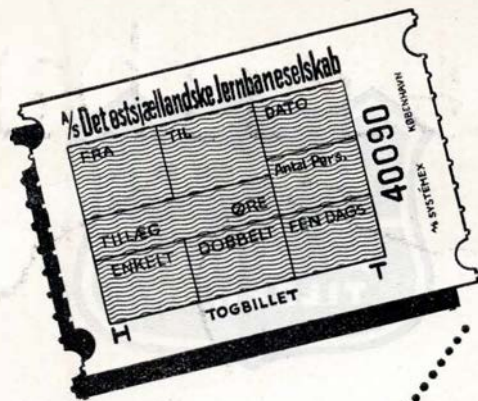


DANISH AMERICAN GULF OIL COMPANY A/S  
KVÆSTHUSGADE 3 · KØBENHAVN K. · C. 5021

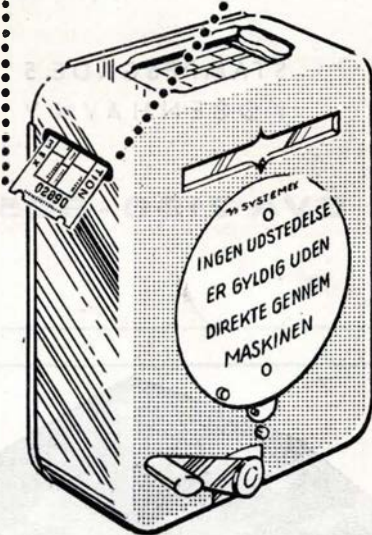
**BRÆNDSELSOLIER**

**BENZIN**

**SMØREOLIE**

## BELLGRAPHIC SYSTEM



- 1 Bellgraphic billetter erstatter alle andre billetter — også rabatkort, månedskort og godsfrimærker.
- 2 Bellgraphic er økonomisk, giver bedre kontrol og større fortjeneste. Maskinerne lejes.
- 3 Bellgraphic forenkler billetregnskabet, er nemt at betjene, og publikum kan lide de fikse billetter.

Aktieselskabet

**SYSTEMEX**

ST. KONGENSGADE 47 · KØBENHAVN K

TELF. PALÆ 2890\*

