



HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANE

BANEFORLÆGNINGEN
HILLERØD-SKÆVINGE

I AARENE 1942-50

PETER ROLAND HANSEN
Einarsvej 17 B
2800 LYNGBY



HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANE

BANEFORLÆGNINGEN
HILLERØD-SKÆVINGE
I AARENE 1942-50

C. NORDLUNDES BOKTRYKKERI
OSWALD TERKELSEN

DER er en gammel Fortælling om Manden, der var sendt rundt til alle mulige Kontorer for at faa Attester og Erklæringer til sit Giftermaal, og som til sidst erklærede: »Havde jeg vidst, at der var alt det Mas for at holde Bryllup, havde jeg ikke indladt mig derpaa.«

Noget lignende kunde vi fra Frederiksværkbanen ogsaa have sagt, om vi forud havde vidst, hvor besværligt det vilde blive under og efter Krigen at søge gennemført Baneforlægningen Skævinge—Gørløse—Nørre Herlev—Hillerød til Afløsning af den gamle Strækning Skævinge—Borup—Harløse—Freerslev—Hillerød Lokalstation—Hillerød D. S. B., men nu, da Arbejdet i alt væsentlig er fuldført, er det ganske naturligt at kaste et Tilbageblik og gøre Rede for Anlæggets Tilblivelse.

Den første Spire til Ideen om Forlægningen dukkede frem ret tilfældigt lige før Krigen, idet Amtsvejinspektøren for Frederiksborg Amt sagde til Banens Direktør: »Nu har jeg haft lange Forhandlinger om Gribskovbanens Forlægning af Hensyn til de nye Amtsveje, — det er besværligt, og i Grunden burde vi ogsaa tage fat paa Forlægning af Frederiksværkbanen.« — Direktøren var klar over, at Banens Linieføring mellem Lokalstationen og D. S. B.-Stationen var en snærende Ring omkring Hillerød By, der ligesom et Træ buldnede ud over Jernringen; hertil kom Niveauoverkørslen for Hovedvej 6 ved Lokalstationen, hvilken med sine Bomme var en stor Gene for den stadig stigende Vejtrafik.

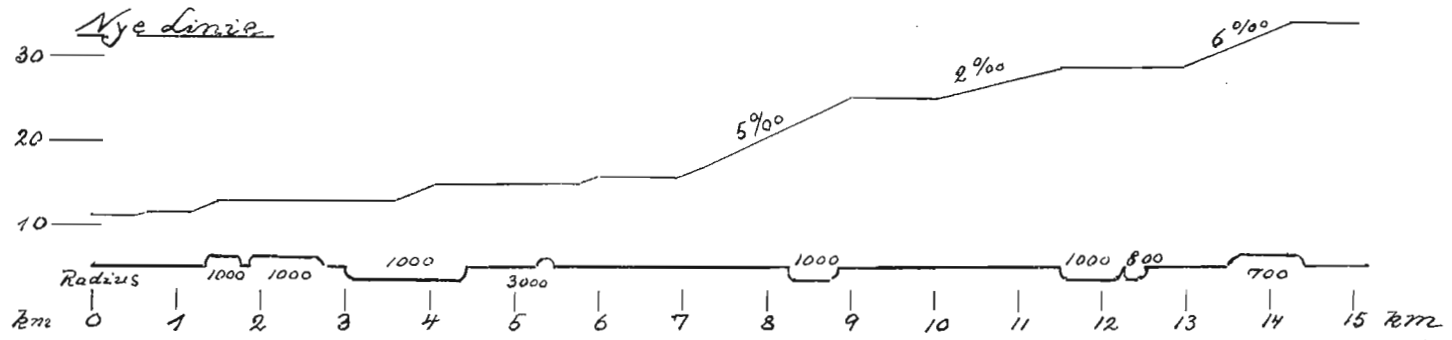
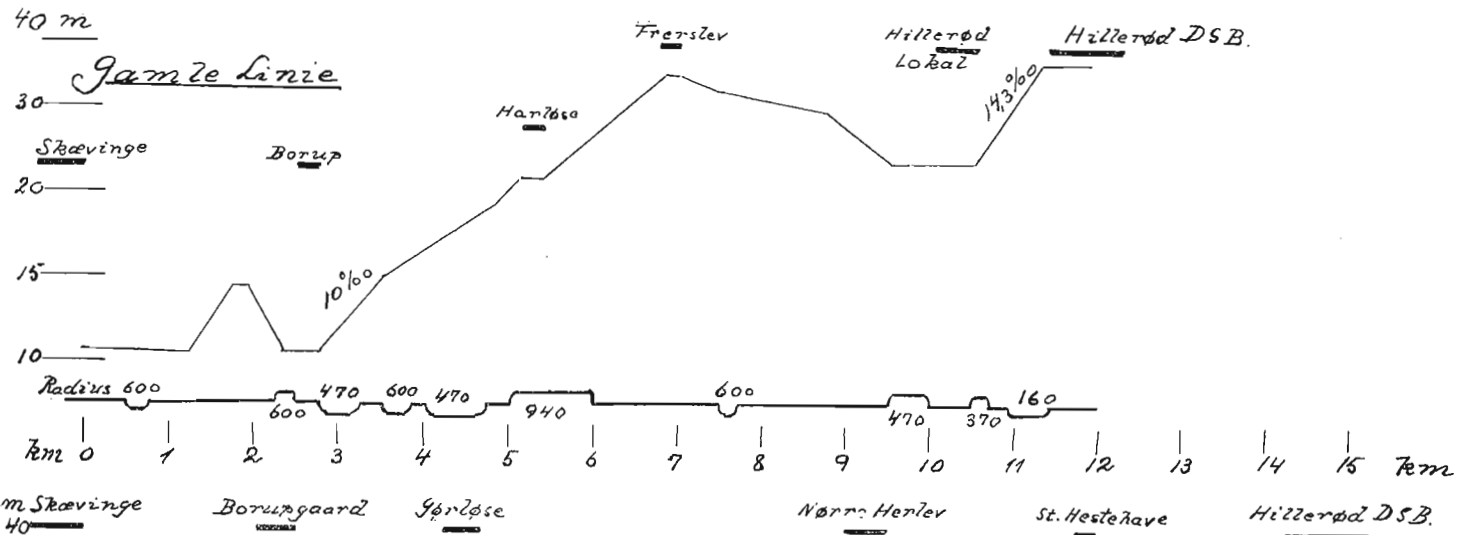
Da Direktøren omtalte Forholdet for Banens Kontorchef Mikelsen, udkastede denne Tanken om en meget større Forlægning mod Syd, saaledes at et Stykke af den aldrig fuldførte Midtsjællandske Jernbane benyttedes. Direktøren mente, at Tanken var alt for radikal, selv om man var klar over, at Harløse Station gav forsvindende Trafik efter, at Banen havde faaet Rutebilen ad Sognevejen — Stationen har altid ligget forkert, idet der gennem mere end 50

Aar aldrig er sket Bebyggelse ved Stationen. — Freerslev Trinbræt har det altid været Tilsæt at standse ved for at optage en enkelt rejsende til en Biletpris af 25—30 Øre — og værst af alt var Lokalstationen, hvis unyttige Udgift har varieret fra 25.000 til 100.000 Kr. aarlig, hvortil kom Banens Smertensbarn Forbindelsessporet mellem Lokalstationen og D. S. B. Stationen med Stigning 1:70 og i Kurve 150 m, — Sliddet paa Materiel og Risikoen for at køre istaa med store Person- og Godstog har voldt Ledelsen mange bitre Timer. Trods alt dette var det alligevel betænkeligt at forøge Banens Længde og søge nyt Opland for Banen, men Tanken engang rejst kunde ikke fejes bort, og Direktøren gav sig straks i Lag med en foreløbig Projektering paa Generalstabens Maalebords Blade, og her viste det sig, at Ideen ikke alene var gennemførlig, men gav en exceptionel god Løsning ved en Linieføring fra Skævinge syd om Borup, hvorfra der kunde føres Sidespor til Teglværket, hvilken Forbindelse man ikke maatte miste, videre til Gørløse By, der to Gange tidligere er bleven narret for Jernbane: først ved Frederiksværkbanens Anlæg i 1897 og senere ved den midtsjællandske Banes Linieføring. Fra Gørløse kunde Linien føres langs Nordsiden af Attemose til Nørre Herlev, hvor den midtsjællandske Jernbanes Dæmninger og Udgravninger laa fiks og færdige kun manglende Spor anlæget.

Linieføringen kunde blive ganske sjælden god: ingen Stigninger over 1:200, Kurveradier 1000 m, og ingen Skæring i Niveau med offentlige Veje.

Vedføjede Tegning viser Stigningsforholdene paa den gamle og nye Strækning i samme Maalestoksforhold og giver et klart Billede af, at den gamle Linie var en Bjærg- og Dalbane, der var dyr i Drift, hvad et Eksempel udviser: Kommer man med et Godstog ude fra Frederiksværkkanten med 50 Godsvogne, maa man sætte de 20 i Skævinge, da man ikke kan trække hele Lasten paa een Gang over Bakken til Freerslev. Lokomotivet maa derfor anbringe de 30 Vogne paa Lokalstationen og køre tom tilbage til Skævinge for at hente de afsatte 20 Vogne, hvilket giver ca. 20 km Ekstrakørsel. For at faa Vognene fra Lokalstationen op til D. S. B., maa Vognene deles i 4 a 5 Træk — dette giver ca. 10 km Ekstrakørsel, og hvert Træk Vogne anbringes i D. S. B.s Hovedspor, hvorfra D. S. B.s Rangermaskine maa fjerne Vogne til Opstillingssporene.

Paa den nye Strækning kan Godstoget med 50 Vogne køre igennem til D. S. B. Hillerød St. og sætte alle Vogne straks ind paa Opstillingssporene — en væsentlig Besparelse baade for Frederiksværkbanen og D. S. B.



Hertil kommer, at det nye Borupgaard Trinbræt ligger meget bedre for Beboerne end det gamle, at Gørløse By er stor og i god Udvikling — der er saaledes i Forventning om Banen i disse Aar sket store Udstykninger og bygget over 50 nye Huse her, — at Nørre Herlev By formentlig vil give ikke uvæsentlig Trafik, og endelig, at det lille Trinbræt i Store Hestehave maa forventes at blive adskilligt bedre trafikalt set end Freerslev Hegn.

Den nye Linie bliver 2,7 km længere, men trods dette vil man kunne befare den nye Strækning hurtigere end den gamle Strækning, da man slipper for den langsomme Kørsel over Forbindelsessporet Hillerød D. S. B Station—Lokalstationen og for Tidsspilden ved altid paa Lokalstationen at skulle slække og stramme Koblinger a. H. t. den skarpe Kurve paa Forbindelsessporet.

Projektet blev nu nærmere udarbejdet med Redegørelse for hele Forholdet og forelagt for Banens Bestyrelse og Repræsentantskab, der gav Idéen fuld Tilslutning.

Samme Forstaaelse mødte Banen ogsaa hos hele Oplandets Kommuner, der tillod, at en større Post af et tidligere til Banens Modernisering tegnet Beløb overførtes til Baneforlægningen, ligesom det lykkedes at tegne yderligere Tilskud.

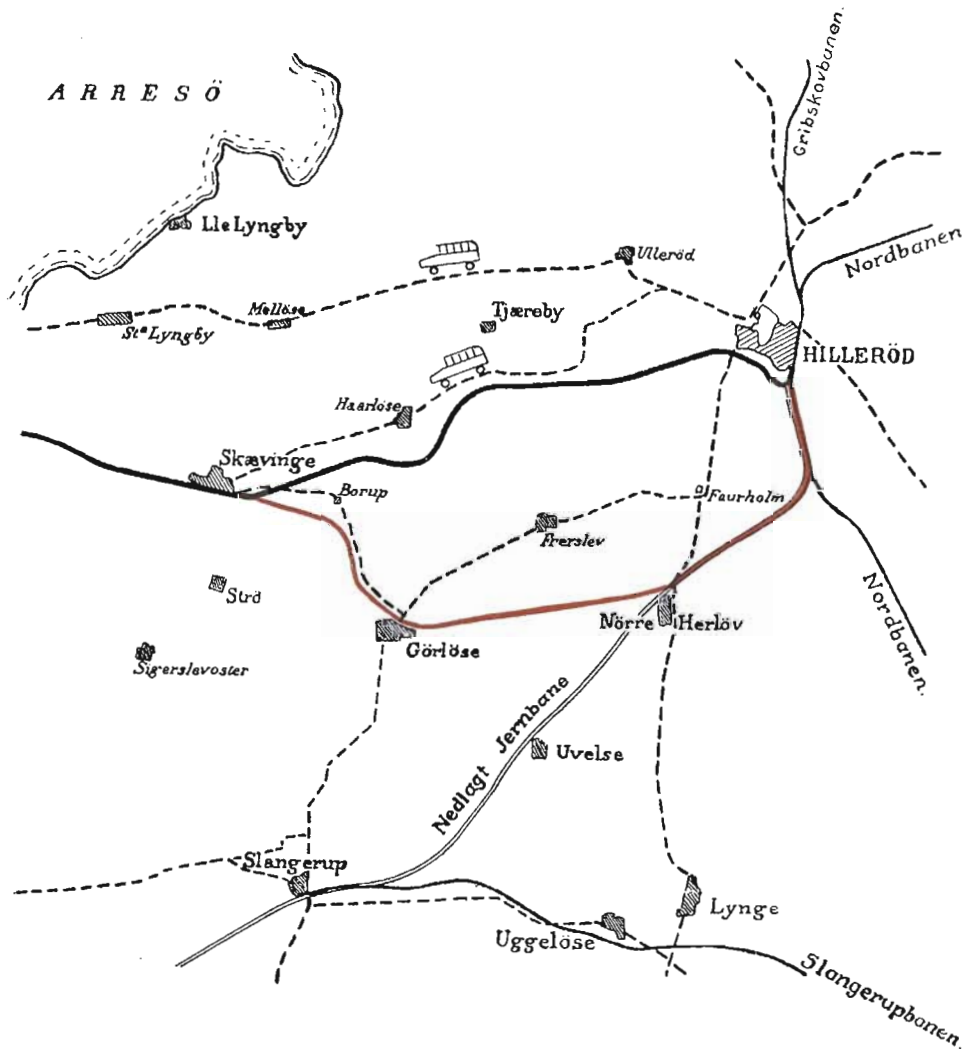
Overslaget blev paa 2.542.000 Kr., og Restbeløbet — udover Kommunebidraget 270.000 — 2.272.000 Kr., skulde fremskaffes dels ved Tilskud fra Krydsningsfonden under Ministeriet for offentlige Arbejder i Stedet for den meget kostbare Viadukt for Hovedvej 6 ved Lokalstationen, der ellers maatte komme, dels fra Socialministeriet som Beskæftigelsesarbejde.

Dette lyder saa nemt og naturligt, men forinden var der maa- nedlange Forhandlinger med Myndighederne — frem og tilbage — nye Udregninger — nye Betæneligheder — nye Priser — nye Undersøgelser — Tvivl og Forbehold. Daværende Minister Fisker viste Banen den Velvilje at komme herud og se paa Forholdene i Marken, hvorefter han gik ind for Tanken og lovede den hele sin Støtte. Desværre blev Ministeren syg og døde; dog hans Eftermand, Minister Sørensen, gik lige saa interesseret ind for Planen, men den Dag, han havde lovet at komme herud, blev Ministeriet rekonstrueret, og Minister Gunnar Larsen traadte til. Dér stod Banen og skulde begynde paa en frisk med den 3. Minister.

Naa — en rigtig og god Plan slaas jo ikke ned af Vanskeligheder, naar man stadig fuldt og fast tror paa den, og det viste sig, at den 3. Minister blev lige saa interesseret som de to foregaaende.

Imidlertid kom der alligevel en Mand med en Slæde i Vejen, idet D. S. B.s Generaldirektorat havde faaet Projektet til Udtalelse,

og den daværende Ledelse kunde ikke ret vel taale, at Staten ofrede Penge paa Privatbanerne — det fik disse at føle paa flere Punkter, saaledes da de skulde have Tilskud til Trykluftbremser paa det rullende Materiel.



Minister Gunnar Larsen skar igennem Vrøvlet og meldte, at han kom med sit Ministeriums højere Embedsmænd herud en Søndag. Besigtigelsen fandt Sted i 15^o Frost, og Turen blev yderligere ubehagelig ved, at D. S. B.s daværende Banechef efter højere Ordre mødte herude — uden Opfordring fra hverken Ministeren eller Banen. Han fremlagde — uagtet Banen ikke forud havde faat Underretning — et Projekt til 1. Mill. Kr. udvisende en mindre Forlægning

af Banen kun ved Hillerød og med meget daarlige Kurve- og Stigningsforhold. Banen afviste dette ganske meningsløse og umulige Projekt, som efter faa Aars Forløb vilde have generet Hillerød Bys Udvikling, og som ingen Fordel betød for Banen. Ministeren gik ved den videre Forhandling heldigvis ganske ind paa Banens Projekt, og nu gled Sagen atter fremad.

Banen havde i Rigsdagen et Møde med alle de Rigsdagsmænd, der maatte være interesserede i Sagen, dels som Rigsdagsmænd for Egnen, dels som boende i Amtet, og her forelagde Direktøren Projektet ved Henvisning til ophængte Planer og gennem en fyldig Redegørelse, som skriftlig overrakte Rigsdagsmændene. Paa Spørgsmaalet, hvad den Egn sagde, der mistede den gamle Banestrækning, kunde der fra Banens Side svares: Harløse Kommune, der er den eneste, der kan siges at miste noget, har givet Bidrag til Forlægningen, hvilket vakte ikke ringe Forbavselse, men Forklaringen var, at Banens Bestyrelses Formand og Direktør ved Møde med Sogneraadet havde forklaret, at blot en lille Hjælp vilde betyde meget, og saa kunde Sogneraadet med Rette kræve bedre Trafik med Banens Rutebil og stadig Udbringning af Gods til Harløse fra Skævinge St. Sogneraadet viste virkelig det Storsind at tegne et mindre Bidrag. Iøvrigt benytter Sognets Beboere kun i ringe Udstrækning Banen, men derimod Rutebilen.

Vi troede nu, alt var i Orden til Lovforslagets Fremsættelse i Rigsdagen, men vi havde gjort Regning uden Vært, idet D. S. B.s Ledelse pludselig stillede ganske urimelige Krav om Optagelsen paa Hillerød D. S. B.-Station — urimelige fordi Stationen var udbygget til at optage den midtsjællandske Bane, og Forøgelsen fra Frederiksværkbanens Side kun bestod i, at denne Bane skulde have midtsjællandske Banes Remiseplads samt have besørget Stykgodset, der hidtil var kommet til Lokalstationen — ca. 2 ts daglig — nogen som helst Nybygning var derfor overflødig. Direktøren havde en temmelig skarp og ubehagelig Forhandling med Banechefen og erklærede, at Banen saa blev tvungen til at beholde sin Lokalstation, have sit Lokomotiv dér og ligesaa sit lokale Stykgods, og at det, at Banen førtes ind til D. S. B. gennem en større Kurve end den hidtidige skarpe, halsbrækkende Kurve ikke kunde berettige D. S. B. til andet Krav end Flytning af nogle Spor. — Det lykkedes virkelig at faa Sagen gennemført over for D. S. B. paa dette Grundlag — ikke mindst takket være en ny Banechefs Tiltræden, og Ministeren lovede derpaa at fremsætte Lovforslaget.

Faa Dage før Lovens 1. Behandling i Folketinget bad flere af Ordførerne om yderligere Oplysninger, og Direktøren fik travlt med

at supplere sin tidligere Redegørelse med saadanne Tilføjelser, som han syntes vilde støtte Sagen i de forskellige Partier, og det var derfor med nogen Spænding, at Direktøren tog Sæde i Tilhørerlogen, og mere og mere glad blev han, eftersom de forskellige Ordførere alle kun havde varme anbefalinger til Lovforslaget og udtalte, at det var første Gang, de kunde tale med Glæde om den



Udgravningen ved Gørløse

midtsjællandske Jernbane. Imidlertid fik Direktøren et alvorligt Chock, da Ordføreren for et vist lille Parti, som det senere gik mindre godt, besteg Talerstolen, fordi denne Mand ingen Oplysninger havde faaet og ejheller havde været inviteret med til den lille Festlighed, hvor Planen første Gang var forklaret for Rigsdagsmændene, da hans Nærværelse ikke var ønsket. Direktøren ventede nu en alvorlig Nedsabling, men til hans store Forbavelse anbefalede ogsaa denne Ordfører varmt og endte endog med at sige, at den Mand, der havde faaet Idéen og gennemført Tanken, fortjente Ros. Ved en Kop Kaffe bagefter i Snapstinget med de andre Ordførere kunde Direktøren ikke undlade spøgende at pege paa, at ingen af dem havde rost ham — det havde kun den Mand gjort, som ikke var persona grata, og som det senere efter Krigen gik temmelig ilde.

Loven blev vedtaget og fik Kongens Underskrift 16. Juli 1942, men forinden var man begyndt paa Udstikningen og Detailprojekteringen. Den 31. Juli 1942 afholdtes den første Besigtigelse, og den 14. Marts 1943 blev Jordarbejdet udbudt.

Hele Baneanlægget blev delt i 2 Etaper, 1. Jordarbejdet, som straks blev tilladt paabegyndt med samtlige Broer undtagen Landevejsviadukten ved Gørløse, og 2. denne Viadukt, Sporanlæg og Stationsbygninger.

Entreprenørerne for Jordarbejdet maatte kun anvende henvist Arbejdskraft, kun Haandarbejde (ikke Gravemaskine) og skulde afgive Arbejderne igen til Tørvegravning og Landbrugsarbejde. Disse Bestemmelser blev vel i Tidens Løb væsentlig lempede ved Forhandlinger med Myndighederne — saaledes tillodes Anvendelse af Gravemaskine i den store Udgravning ved Gørløse, men ofte kneb det med Arbejdskraften, og Anlægget truedes Gang paa Gang med komplet Standsning. Hertil kom, at Entreprenørerne — trods bestemte Tilsagn — ikke havde tilstrækkelig Spor, Lokomotiver og Vogne til straks at begynde paa ovennævnte betydelige Udgravning.

Landevejsviadukten søgte man adskillige Gange at faa Tilladelse til at bygge: først projekteredes den som Jernbetonbro — saa var der ingen Jern at faa, hvorfor man lavede et nyt Projekt alene som Betonbro, men da det forelaa, var der ikke nok Cement, og endelig kom der pure Afslag. Vi lavede da Interimsbroen for Vejen saa bred, at normalt Jernbanemateriel kunde gennemføres, saa Banen alligevel kunde være fuldført uden Brotilladelsen. Med Tiden blev Amtet meget misfornøjet med denne Interimsbro og støttede os bravt i vore Bestræbelser for at maatte bygge den endelige Bro.

Længere og længere trak Anlægget ud — og Haabet om at faa Skinner svandt ind til 0. Det var ellers tænkt at erhverve D. S. B.s udvekslede 37 kg Skinner, men D. S. B. fik aldeles ikke de nye Skinner, som de havde paaregnet — og Krigen sled jo haardt paa alle Sporstrækningerne i hele Landet.

Da Krigen var forbi, aabnede der sig Mulighed for at faa Skinner fra de af Tyskerne efterladte Beholdninger — og efter en Del Forhandlinger med Ministeriet for offentlige Arbejder, Handelsministeriet, Varedirektoratet, D. S. B. og Tilsynet med Privatbaner fik Banen Anvisning paa at faa Skinner fra Tyskernes nedlagte Sidespor i Sønderjylland og fra Sporene til Flyvepladserne ved Skrydstrup, Rørdal ved Aalborg og Karup, hvorfor Direktøren forhaabningsfuld drog afsted med udmærket Støtte af Direktøren ved Tilsynet og D. S. B.s Skinneekspert — men man skal jo ikke glæde sig for tidligt — det erfarede hurtigt. — I Sønderjylland var Spor-

materialerne nogenlunde i Behold, naar bortses fra, at D. S. B.s lokale Repræsentanter ulovligt havde »nehmet« de bedste Sporskifter. Paa Skrydstrup-Sporet havde Flygtningeadministrationen sat sig — lige saa paa Rørdalsporet, og endelig havde Militæret lagt Beslag paa Karup Sporene og vilde til en Begyndelse knap give Direktøren Lov til at se paa Skinnerne, om han overhovedet kunde bruge dem.



Viadukten ved Gørløse

Selv om noget af Spormaterialerne kunde faas, var det første Resultat alt andet end opmuntrende, og nu begyndte en aarelang Kamp for at faa Tag i de Skinner, som var tildelt Banen — der var Tovtrækninger, Dynger af Skrivelser til alle mulige Myndigheder, Bønner og Trusler i Mængder — og meget lidt hjælp, men vi gav ikke op.

Talrige har de Bestyrelsesmøder i Banen været, hvor Direktøren gjorde Rede for Baneanlæggets Fremadskriden paa nogle Punkter og Stagnation paa andre, og Bestyrelsen har med englelig Taalmodighed hørt om alle Vanskelighederne og Beklagelserne, og selv om Direktøren ikke ligefrem har grædt over Forholdene, har de ofte skaffet ham søvnløse Nætter.

Der var ogsaa store Vanskeligheder ved at faa Lov til at be-

gynde paa Anlæggets 2. Etape, men det skal siges saa varmt og taknemligt som muligt, at Banen gennem alle Aarene har haft en udmærket og forstaaende Hjælp fra Ministeriet for offentlige Arbejder og Direktøren ved Tilsynet, der stadig har traadt hjælpende til og søgt at skaffe Banen Tilladelserne, naar det paa nogen mulig Maade lod sig gøre.



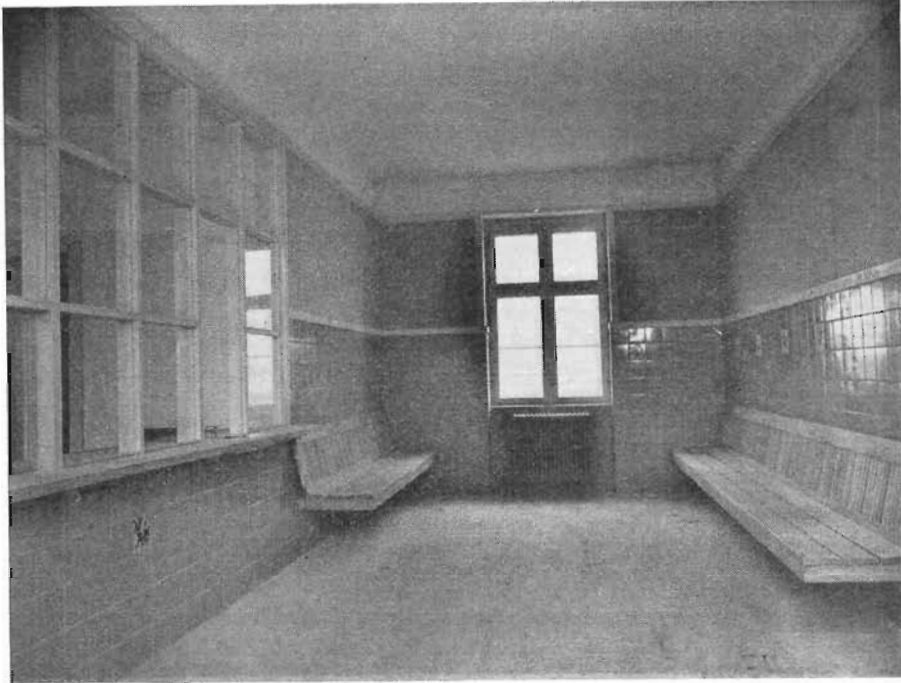
Gørløse Station

Endelig begyndte det at lysne — og Tilladelser blev givet ikke alene til Udførelsen af Landevejsbroen, men ogsaa til Sporlægningen og Opførelsen af Stationsbygningerne, og snart var alle disse Arbejder i Gang.

Skrydstrup-Sporet og Rørdal-Sporet voldte det stadig stort Besvær at faa fri. Paa det første havde nu Militæret sat sig, da Flygtningene var borte, og nye Forhandlinger med Krigsministeriet indlededes. — Direktøren tillod sig at spørge, med hvad Ret Militæret lagde Haand paa et Spor, som to andre Ministerier havde tildelt Banen, men paa et saa næsvist Spørgsmaal kom der intet Svar. Takket være Bistand fra Direktøren ved Tilsynet fik Banen Lov til at tage Sporet mod at levere andre lettere Skinner.

Forhandlingerne om Rørdalsporet var saa komplicerede, at de

virkelig blev helt grinagtige. — Det blev om dette Spor fra først af sagt, at det skulde benyttes til Tørvetransporter til Flygtningelejren — og Politimesteren i Aalborg svarede hver Gang, at Sporet stadig ikke kunde undværes. Da Direktøren læste i Avisen, at der ved Tørveleverancerne havde fundet store Misligheder Sted, idet Vognmændene i Bil var kørt ind og ud af Lejren med Tørvene, tog han



Ventesal i Gørløse St.

op til Aalborg og talte først med Lejrkommandanten, der erklærede, at Sporet ikke havde været brugt det sidste Aar. Direktøren gik saa til den nye Aalborg Politimester, der forsikrede, at han intet havde med Lejren at gøre, men henviste til Borgmesteren, der yderst venligt lovede sin Støtte og vilde tale med Repræsentanter for Lejrkommissionen. Glad tog Direktøren hjem og ventede, til han tabte Taalmodigheden og atter pressede paa med det Resultat, at han blev henvist til forskellige Afdelinger under Varedirektoratet, der alle var meget elskværdige og hjælpsomme, men ikke meget inde i Sagen — dog fik Direktøren Navnet paa en Kontorchef, der havde udtalt noget om, at Banen kunde faa Halvdelen af Sporet — men hvor var Manden? Direktøren blev henvist til det civile Luftværn, men hvor var det? — Paa Politigaarden, hvor Luftværnschefen var,

mente man, at Kontorerne laa i Stockholmsgade — og her traf Direktøren atter en yderst elskværdig Mand, der endelig fandt Sagen frem, og derved oplystes det, at bemeldte Kontorchef sad i Aalborg, men nu var traadt tilbage, og Sagen var sendt til Udvalget angaaende Salg af Barakker for at spørge dette, om dette Udvalg havde Brug for Sporet. For ikke at eksplodere af Raseri satte Direktøren sig ned og lo hjerteligt med den rare og forstaaende Mand, der sagde: »Ja, man sender jo altid en Sag videre for at spørge en anden Institution.«

Barakudvalget, der var lige saa flink en Institution som de øvrige, frigav endelig den ene Halvdel af Sporet, men satte sig paa den anden Halvdel.

Da Direktøren erfarede, efter lang Tids Forløb, at Barakudvalgets Ingeniører i Rørdal ikke brugte denne Halvdel, men læssede paa Cementfabrikkernes Spor, tog han atter til Aalborg og talte med Ingeniøren ved Barakkerne, der ikke turde udlevere Sporet, fordi Cementfabrikkerne saa maaske forbød Læsningen paa deres Spor. Atter til København — tale med F. L. Schmith — saa til Aalborg og bringe Barakkerne paa Talefod med Cementen — og endelig — pyh ha! — gled det sidste Spor over til Banen.

Dette er en lang Beskrivelse af kun et enkelt lille Punkt, men om Vanskelighederne kunde der skrives hele Romaner.

De sidste 700 m Spor købte Banen af D. S. B.: 45 kg Skinner — velvilligt overladt til høj Pris, men Afregning sker heldigvis ved, at Banen leverer lige saa langt Spor af sit 32 kg Spor paa den gamle Bane og til samme høje Pris.

Det kedelige ved alle disse forskellige Sporerhvervelser er, at Skinnerne er af forskellig Vægt og højst ulige slidt — hvorfor der har maattet foretages mange Svejsninger, og der vil i den kommende Tid blive et ikke ringe Arbejde med at holde Sporet i brugbar Stand.

For at faa Sveller til Baneanlægget har vi gennem alle Aarene søgt at oparbejde en større Reserve, men det var langt fra bleven nok, hvis ikke D. S. B. i de sidste Aar fra talrige Savværker hele Landet over havde kontraheret om Bøgesveller. Ved at sætte os i Forbindelse med disse Savværker lykkedes det Banen at faa alle de Sveller, som D. S. B. udsatte p. G. a. for smaa Dimensioner eller Smaafejl — og disse Sveller var udmærkede brugbare for Banen her.

Nu er Baneanlægget for saa vidt færdigt, at Banen kan aabnes for Drift til Køreplanskiftet den 14. Maj 1950, men som afdøde Driftsbestyrer Rammeskov lidt drastisk sagde: »Et Baneanlæg bliver aldrig færdigt« — saa bliver der i den kommende Tid mange Afpuksningsarbejder at udføre, — dog kan det siges: trods de

mange Vanskeligheder, der har været, trods de store Forsinkelser og de stærkt stegne Priser vil det oprindelige rigelige Overslag ikke blive overskredet i foruroligende Grad. Vel har man ikke faaet en i enhver Henseende ny Jernbane, men man har faaet en brugelig Jernbanestrækning, der efter alle Solemærker at dømme vil betyde god Økonomi for hele Strækningen Hillerød—Frederiksværk—Hundested og blive til Gavn for nyt Opland. Og saa maa der fra Bannens Side rettes en Tak til Oplandets Kommuner, til Regering og Rigsdag og til Ministerierne for al Støtte og Forstaaelse ved en god Ides Gennemførelse i en saare vanskelig Tid.



Kendt Skinnebus-Episode

