

# TISVILDEBANEN

1924-1949



TISVILDEBANENS  
TILBLIVELSE OG HISTORIE  
1924-1949

VED

G. THAGE

DRIFTSBESTYRER, CIVILINGENIØR

HILLERØD

---

C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI  
OSWALD TERKELSEN



*Aabningen af Helsinge-Tisvildelejebanen, d. 18. Juli 1924, betød Afslutningen paa et brydsomt og uegennyttigt Arbejde for de Mænd, som gennem mange Aar havde stillet deres Energi og Evner til Raadighed for Arbejdet for den nye Bane, et Arbejde som — medens det stod paa — ikke mødte nogen Paaskønnelse eller Anerkendelse, men snarere Modvilje og til Tider Mistæneliggørelse.*

*Lad da nærværende Forsøg paa en historisk Redegørelse for Tisvildebanens Tilblivelse være tilegnet Mindet om disse Mænd, som gennem de mange Aars Arbejde førte Banesagen frem til dens Afslutning!*

Hvornaar Tanken om en Jernbane til Tisvilde første Gang er dukket op, staar ikke ganske klart, men det er nærliggende at forestille sig, at Anlægget af Kagerup—Helsinge Banen ogsaa i Egnen mellem Helsinge og Tisvilde har vakt Jernbaneønskerne. I hvert Fald kom Tanken til Udtryk paa selve Aabningsdagen for Kagerup—Helsinge Banen d. 16. Juni 1897. Ved den Festmiddag paa Helsinge Kro, som afsluttede Helsinge-Banens Aabningsdag, udtalte nemlig Murermester Kielberg, Hillerød, som i 1894—95 havde oprettet Tisvilde Badehotel, at »den nye Bane kun havde een Fejl, den var ikke lang nok; den skulde gaa til Tisvilde, til Vandet«.

Selv om Kagerup—Helsinge Banen lettede Rejsen til Tisvilde en Del, var Adgangen dertil stadig besværlig og dyr. Tisvilde var imidlertid blevet »opdaget«, og Strømmen af Turister og Landliggere tog til Aar efter Aar. Det er derfor naturligt, at Tanken om Helsinge-Banens Forlængelse fik ny Næring af det tiltagende Turistbesøg paa Egnen, der ikke just fremmedes ved den utilfredsstillende og langsomme Forbindelse med København, navnlig med Omskiftningen i Helsinge til Hestekøretøj.

Jernbaneønskerne levede saaledes stadig paa Egnen, og da Ministeren for offentlige Arbejder i 1904 nedsatte »den store Jernbanekommission«, vakte dette ogsaa Tisvilde-Egnens Jernbaneplaner, med Ønskerne om en Forlængelse af Kagerup—Helsinge Banen.

Planerne har aabenbart været drøftet Mand og Mand imellem, men det var navnlig 3 Mænd, Tømremester Eriksen-Noer, Malermester L. P. Jørgensen og Fiskeeksportør Gudmand Gudmandsen, alle fra Tisvildeleje, som fra første Færd tog Sagen op. Det lykkedes imidlertid ikke at vække den fornødne Interesse blandt Egnens Befolkning, som i Almindelighed veg tilbage for Vanskelighederne ved at skaffe den nødvendige Kapital. Endvidere havde man den Skuffelse ved underhaands Henvendelse til Gribskovbanen og Kagerup—Helsinge Banen ikke at møde den Tilslutning til Baneforlængelsen, som man havde regnet med.

Under disse Omstændigheder resulterede Arbejdet for Baneplanerne ikke i nogen Henvendelse til Jernbanekommissionen, og da dennes Betænkning blev afgivet i September 1906 og forelagt for Folketinget den 18. Januar 1907, omfattede den derfor intet Forslag om Jernbaneforbindelse til Tisvilde.

Dette Resultat virkede ikke alene nedslaaende paa dem, der havde set Mulighederne for en Bane nærmere sig, men det udløste overfor Gribskovbanen og Helsingebanen en Bitterhed over disses svigtende Interesse for en Bane til Tisvilde, der — som det senere viste sig — skulde vanskeliggøre nye Forhandlinger.

Imidlertid var der af Slangerupbanen, som var aabnet for Drift i 1906, udarbejdet et Projekt, som skulde faa en vis Indflydelse paa Nordsjællands Baneplaner. Det gik ud paa en

Forlængelse af Slangerupbanen til Skævinge og Frederiksværk, eventuelt med Sidebaner derfra til Tisvilde og Hundested.

Den 3. Februar 1907 indbragte Lars Dinesen og Oberstløjtnant Parkov i Folketinget et Andragende fra Slangerupbanen om Lovhjemmel til dennes Forlængelse som ovenfor nævnt.

Som man kunde vente, vakte dette Forslag stærkt Røre paa Tisvildeegnen, hvor man i Slangerupbanens Forslag saa en ny Mulighed for en Jernbaneforbindelse.

#### DEN NYE MULIGHED

Den 12. Februar 1907 afholdtes der da hos Fiskeeksportør Gudmandsen en Sammenkomst, hvortil 30 af de nærmestboende gav Møde. Her redegjorde Eriksen-Noer for den nye Mulighed for en Jernbane til Tisvilde. Det vedtoges enstemmigt at indgive Andragende til Rigsdagen til Støtte for Slangerupbanens Projekt og at søge ogsaa »Landliggerne« interesserede i dette. Dagen efter rejste Eriksen-Noer og Gudmandsen til København, hvor de i de følgende Dage besøgte 20 af Egnens Villaejere, som alle sluttede sig til Andragendet.

Den 16. og 17. Februar afholdtes Møder paa Tisvilde Kro og i Sandkroen, hvor der ligeledes viste sig at være god Stemning for Banesagen, og hvor Andragendet fik yderligere Underskrifter. Paa Mødet i Tisvilde nedsattes endvidere en Komité til at fortsætte Arbejdet paa Sagens Fremme.

Komitéen kom til at bestaa af:

Sognefoged Poul B. Pedersen, Tisvilde,  
Lærer P. N. Skousen, Tisvilde,  
Strandfoged Joh. Nielsen, Tisvilde,  
Malmester L. P. Jørgensen, Tisvildeleje,  
Parcellist P. Pedersen, Holløselund,  
Fiskeeksportør G. Gudmandsen, Tisvildeleje, og

Tømremester Eriksen-Noer  
med sidstnævnte som Formand.

Allerede den 19. Februar afsendtes Andragendet — med 140 Underskrifter — til Kredens Folketingsmand, Oberstløjtnant Parkov, der indbragte Andragendet i Folketinget.

Imidlertid dukkede ogsaa Forslaget om en Bane fra Helsingør til Tisvilde op, idet der fra

Højesteretssagfører Grüner, Professor Carl Torp og Murermester Kielberg i Februar 1907 blev indgivet Andragende til Regering og Rigsdag om Lovhjemmel for Forlængelse af Kagerup—Helsingør Banen, »subsidiært uden Statsstøtte«.

#### MØDET I SKÆVINGE

Den 2. Marts afholdt nu Slangerupbanen et Møde paa Skævinge Kro om denne Banes Planer. Ved dette Møde var ogsaa indbudt Tisvilde-Komitéen, der fuldtalligt havde givet Møde. Mødet indledtes paa Slangerupbanens Vegne af Overretssagfører V. M. Amdrup, som gjorde Rede for de foreliggende Planer. Til disse udtalte Frederiksværkkredsens Folketingsmand, Oberstløjtnant Parkov, at hvis Tisvilde skulde i Forbindelse med Jernbanenettet, maatte dette naturligt ske over Helsingør, selv om han var vidende om, at man i Helsingør By — sikkert uden Grund — var ængstelig for denne Bane. Hertil bemærkede Overretssagfører Amdrup, at der af Turisthensyn før eller senere maatte komme en Bane til Tisvilde, »der var et af Nordkystens ejendommeligste og for Turister mest tiltrækkende Punkter«. Ogsaa han ansaa Jernbaneforbindelse over Helsingør for det naturligste, saa hvis denne Plan havde Udsigt til at bringes til Udførelse, maatte Banespørgsmaalet Frederiksværk—Tisvilde bortfalde. Helsingør Bys Modstand mod en Bane til Tisvilde ansaa han for kortsynet, særlig da der fra anden Side arbejdedes paa at forlænge den ventede Hornbæk—Gilleleje Bane til Tisvilde. Indtil videre vilde Slangerupbanen fastholde Planen om en eventuel Sidebane fra Frederiksværk til Tisvilde. Dette mødte ogsaa Tilslutning fra Tisvilde-Komitéen, som var misfornøjet med Kagerup—Helsingør Banens Mangel paa Forstaaelse af Tisvildeegnens Ønsker.

I en Avisartikel faa Dage efter uddybede Eriksen-Noer Komitéens Standpunkt, der var dette, at »kan Helsingør By saaledes undvære Turiststrømmen gennem denne By om Sommeren og ligeledes undvære vor Handelsforbindelse, ja saa for vor Skyld gerne«, hvorfor Komitéen ikke fandt nogen Anledning til at betænke sig paa at støtte Andragendet om Frederiksværk—Tisvilde Banen.

## ANDRAGENDET TIL RIGSDAGEN INDSENDES

Det ligger nær at antage, at Skævinge-Mødet vakte en vis Opsigt paa Egnen. I hvert Fald holdt Gribskovbanens Bestyrelse Møde den 3. Marts, hvor Banesagen var paa Dagsordenen. Det vedtoges her at slutte sig til en paatænkt Udtalelse fra Kagerup—Helsing Banen med Anbefaling af Planen om en Forlængelse af denne Bane.

Kagerup—Helsing Banen holdt Bestyrelsesmøde den 11. Marts, hvor det med 3 Stemmer mod 1 vedtoges at indgaa til Lovgivningsmagten med et Andragende om Lovhjemmel til Anlæg af en Bane fra Helsing til Tisvilde.

Andragendet blev af Bestyrelsens Formand, Birkedommer Svejstrup, som var Folketingsmand for Viborg Amts 2. Kreds, den 15. Marts indbragt i Folketinget i følgende Skikkelse:

»Under Forudsætning af, at den høje Regering og Rigsdag maatte være villige til paa det af Regeringen fremsatte Lovforslag om nye Jernbaneanlæg at optage en privat Jernbane, udmundende ved Fiskerlejet og Badestedet Tidsvilde, formener Bestyrelsen for Kagerup—Helsing Jernbaneselskab, at en saadan Jernbane bør udgaa fra Helsing.

Vi tillade os derfor ærbødigst at andrage om, at der paa det nævnte Lovforslag maa gives Lovhjemmel til en privat Jernbane fra Helsing til Tidsvilde i Overensstemmelse med, hvad der fra anden Side herom er andraget.

Det er vor Hensigt, naar en saadan Jernbane maatte blive bygget, at stille os — saavidt det staar til os — meget imødekommende med Hensyn til Ordningen af dens Drift i Forbindelse med den af os bestyrede Jernbane«.

Ved Skrivelse af 12. April 1907 til Regering og Rigsdag udtalte endelig Gribskovbanens Bestyrelse sin Tilslutning til det af Højesteretssagfører Grüner m. fl. fremsatte Andragende om Forlængelse af Kagerup—Helsing Banen, »der formentlig vil være til større Gavn saavel for Egnen som for Helsing- og Gribskovbanen end den fra anden Side projekterede Jernbaneforbindelse fra Frederiksværk til Tisvilde«.

## DER INDBYDES TIL OFFENTLIGE MØDER

Der kunde herefter ingen Tvivl være for Tisvilde-Komitéen om Gribskovbanens og Kagerup—Helsing Banens Stilling til Banesagen, og da Komitéen derefter holdt Møde paa Tisvilde Kro den 30. Marts 1907, vedtog den da ogsaa enstemmigt at søge Lovhjemmel for Forlængelse af Helsingebanen til Tisvilde. Komitéen vilde dog principielt ogsaa fastholde Andragendet om Frederiksværk—Tisvildebanen, saafremt Slangerupbanens Forslag blev gennemført. Det vedtoges endvidere at indbyde til offentlige Møder paa Egnen og dér forelægge et Andragende fra Komitéen om Baneforlængelsen til Tisvilde.

Forinden deltog Komitéen imidlertid den 6. April 1907 i et af Slangerupbanen arrangeret Jernbanemøde i Frederiksværk. Her opfordrede Overretssagfører Amdrup Tisvilde'rne til ikke at modarbejde Helsing-Banens Andragende, »kan man ikke faa det bedste, maa man tage det næstbedste«. Ligeledes Oberstløjtnant Parkov støttede dette Forslag, idet han udtrykte sin Glæde over, at Helsing-Banen alvorligt havde taget Tanken op om at gennemføre Banen til Tisvilde. Paa Komitéens Vegne udtalte Eriksen-Noer sig stadig for Frederiksværk—Tisvilde-Forbindelse »for Turiststrømmens Skyld«, idet han oplyste, at Højesteretssagfører Grüners Andragende ikke blev støttet af mange Tisvilde're, fordi det som en subsidær Løsning ikke forudsatte Statstilskud. Det var øjensynligt, at man stadig havde nogen Mistillid til Helsing-Banens Andragende, selv om Komitéen ikke modarbejdede dette.

Den 14., 15., 16. og 17. April 1907 afholdtes da de bebudede Møder i Tisvilde, Vejby, Valby og Udsholt, hvor Eriksen-Noer forelagde Komitéens Andragende til Regering og Rigsdag om Lovhjemmel for en Jernbane fra Helsing over Valby, Unnerup, Vejby til Tisvilde, saaledes at Staten bidrog med Halvdelen af Anlægssummen, der var anslaaet til ca. 400.000 Kr. Paa Mødet i Tisvilde genvalgte Komitéen, som paa Mødet i Vejby blev suppleret med Proprietær Espern Hansen, Dyndmosegaarden, og Gaardejer M. Sylvest, Unnerup, i Valby med Lærer

Nielsen, Gaardejerne Lars Larsen og Hans Hansen, Kurvemager Christoffersen og Smedemester N. Larsen og i Udsholt med Gaardejer Hartmann-Pedersen, Rørmosegaard, Tømrer Lars Hansen, Kolsbæk, Brugsforeningsuddeler Lars Jørgensen, Højelt, Gaardejer Lars Peder Pedersen, Bakkebjerg, Gaardejer N. P. Otto Nielsen, Udsholt, Fisker Jens Pedersen, Raageleje, og Lærer Pedersen, Blidstrup. Den saaledes udvidede Komité valgte derefter enstemmigt Eriksen-Noer som Formand.

Paa Mødet i Udsholt blev Helsing—Tisvilde Projektet stærkt angrebet af Gaardejer Svend P. Jakobsen, Smidstrup, der udtalte sig for en »Kystbane«, som han mente vilde være mere rentabel. Dette blev imødegaaet af Eriksen-Noer.

Komitéens Andragende opnaaede paa Møderne ialt 105 Underskrifter. Det blev den 18. April afsendt til Oberstløjtnant Parkov til Indbringelse i Rigsdagen, men da denne samtidig blev opløst, fik Komitéens Formand Andragendet tilbage for i Sommerens Løb at forsøge at skaffe yderligere Underskrifter.

Agitationen herfor indledtes med et Møde paa Tisvilde Badehotel den 1. Juni 1907 med 40 Deltagere, hvoriblandt Kagerup—Helsing Banens Bestyrelse. Dennes Formand, Birke-dommer Svejstrup, udtalte her bl. a., at Bestyrelsen »er positivt indstillet paa, at Banen forlænges og negativt interesseret i, at Oplandet bortskæres. Hvis Helsing By ingen Bane ønsker og stritter imod, kan det andet Projekt (fra Frederiksværk) maaske blive gennemført«.

Overretssagfører Amdrup foreslog, at Koncessionen blev givet til Helsing-Banen paa Betingelse af, at der sattes en vis Frist for Koncessionens Udnyttelse, og saaledes at denne overgik til Slangerupbanen, saafremt Fristen ikke blev overholdt. Men Slangerupbanen skulde være særdeles villig til at træde tilbage for en anden Bane med større Chancer!

Mødets Dirigent, Lærer Pedersen, Blidstrup, sluttede Mødet med at konstatere, at der paa Egnen mangiede Forstaaelse af Banesagen, og henstillede til Komitéen, at denne nu tog Sagen op og arbejdede saa kraftigt, at baade Forstaaelse og Stemning blev tilvejebragt.

## UENIGHED OM LINIEFØRINGEN

Denne Henstilling om Opnaaelse af »Forstaaelse og Stemning« var sikkert paa sin Plads, men i første Omgang frugtede den ikke. Den 27. Juni 1907 deltog Komitéen efter Indbydelse af Kagerup—Helsing Banens Bestyrelse med denne i et Møde om, hvorledes Banen stillede sig til Overtagelse af Driften paa Tisvildebanen. Dette var, saa vidt vides, den første Sammenkomst med Helsing-Banen og var saaledes det første Skridt til et Samarbejde med denne Bane. Udover en Drøftelse af Formen for Driftsfællesskab blev der ikke truffet nærmere Aftaler, idet Komitéen herom blev henvist til Gribskovbanens Bestyrelse. Men efter denne Sammenkomst afholdtes et Møde af den samlede Komité; ved dette viste der sig at være Utilfredshed med den foreslaaede Linieføring for Forlængelsen fra Helsing til Tisvilde. Fra Valby Sogn fremsattes saaledes Ønske om Station i Valby i Stedet for en paatænkt Holdeplads. Og fra Komitémedlemmerne for Blidstrup stilledes Krav om en ændret Linieføring af Banen, saaledes at denne førtes meget nærmere Blidstrup By. Om disse Punkter førtes en længere Diskussion, uden at man opnaaede Enighed.

Derefter vedtog man at opfordre Professor Carl Torp og Professor Hans Olrik til at tiltræde Komitéen som Medlemmer for Tisvilde, hvilket begge indvilgede i. Ved Valget af disse Mænd tilførtes der Komitéen en meget værdifuld Forøgelse af dens Arbejdskraft. Professor Olrik udtraadte atter af Komitéen i 1912, medens Professor Torp forblev i Komitéen, til dens Arbejde var endt, og senere som Medlem af Bevillingshaverne fortsatte i disses Forretningsudvalg, hvor han udførte et stort og meget betydningsfuldt Arbejde. Eriksen-Noer har senere om disse to Mænd udtalt følgende: »Professor Carl Torp var mig en trofast Hjælper og en Kraftkarl paa Møderne, Professor Hans Olrik var ligeledes en meget trofast Medhjælp, men altid Forhandlingsmand, begge udmærkede Mænd paa hver sin specielle Maade«.

## »KRIGEN I DEN HELT STORE STIL«

Trods adskillige Møder og Forhandlinger i Juni—Juli 1907 mellem Eriksen-Noer som For-

manå for Komitéen og dennes Blidstrup-Medlemmer lykkedes det imidlertid ikke at naa til Enighed om den nye Banes Linieføring. Men Uenighederne slog ud i lys Lue, da der i Juli Maaned af Beboere i Raageleje, Blidstrup og nærmeste Omegn fremsattes et nyt Baneprojekt, udarbejdet af Oberstløjtnant Brandt, gaaende ud paa at føre en Bane fra Gilleleje over Smidstrup, Bakkebjerg, Unnerup og Ørby til Helsing med en eventuel Stikbane til Tisvilde. »Dette nye Projekt aabnede nu Krigen i den helt store Stil«, som Eriksen-Noer har berettet: Blidstrup-Medlemmerne af Komitéen nedlagde deres Mandater sammen med to af Medlemmerne fra Vejby; Valbyerne viste stadig Utilfredshed og Helsing Bys Borgere var fjendtlig stemt mod Tisvilde-Komitéen.

Paa et Komitémøde vedtoges det at fastholde det en Gang vedtagne Baneprojekt som den eneste mulige Løsning af Tisvildes Baneplaner.

Udvalget for Gilleleje—Helsing Banen afholdt i Dagene 13.—20. Juli Møder i Udsholt, Vejby, Gilleleje og Raageleje. Paa Mødet i Vejby var Tisvilde-Komitéen villig til Forhandling med Gilleleje-Udvalget, men dette førte ikke til noget Resultat, da Udvalget ikke vilde anerkende Helsing—Tisvilde Banen som »Hovedlinien«.

Den 27. Juli afholdt Gilleleje-Udvalget da et offentligt Møde i Udsholt. Udvalgets Ordfører, Gaardejer Svend P. Jakobsen, Smidstrup, redegjorde for Projektets Tilblivelse, der oprindelgik ud paa en Forlængelse af den paatænkte Bane fra Hornbæk til Gilleleje videre til Frederiksværk. Da Tisvilde-Baneplanerne syntes at samle sig om Linien Helsing—Tisvilde, hvorved Blidstrup ikke blev berørt, tog Gilleleje-Udvalget »Kystbaneplanen« op med Tilslutning til Helsing. Overretssagfører Amdrup, der først havde stillet sig tvivlende overfor denne Plan, mente nu, at den var den eneste, som havde Mulighed for at kunne gennemføres.

Den 30. og 31. Juli afholdt Gilleleje-Udvalget Møde i Gilleleje og Udsholt og den 1. August i Vejby. Dette sidste Møde fik et meget stormende Forløb, hvorunder Oberstløjtnant Brandt og Gaardejer Sylvest, Unnerup, angreb Tisvilde-Projektet, der blev energisk forsvaret af Profes-

sor Torp og Eriksen-Noer. Mødet endte, uden at Gilleleje-Udvalget opnaaede Underskrifter paa dettes Andragende, idet de 40 Deltagere udvandrede af Mødesalen.

Endelig afholdt Gilleleje-Udvalget den 2. August et sidste Møde i Helsing. Atter her indledte Gaardejer Svend P. Jakobsen, bistaaet af Oberstløjtnant Brandt, som mente, at Helsing By vilde faa Gavn af en Bane til Gilleleje i Modsætning til en Bane til Tisvilde. Eriksen-Noer imødegik skarpt dette Standpunkt. Ligeledes Professor Olrik forsvarede Tisvilde-Planerne og mindede om, at der paa et tidligere Fællesmøde mellem de to Parter havde været Enighed om, at Banen fra Gilleleje skulde støde til et Punkt paa den projekterede Helsing—Tisvilde Bane. Han undredes over, at Helsing havde været afvisende overfor Tisvilde-Banen, medens Meningerne overfor Gilleleje-Banen var delt, og haabede, at Helsing i hvert Fald vilde stille begge Projekter ens.

Fra Helsing-Side udtalte Købmand N. Hansen, at han havde været med til mange Jernbanemøder i Helsing, hvor Parolen altid var at faa en Bane til Helsing. Sogneraadet vilde aldrig gaa med til en Bane fra Helsing. Hvis man nu forlænger Helsing-Banen til Tisvilde, »vil alle Ejendomme i Byen blive solgt ved Tvangsauktion«. Denne Udtalelse imødegik Professor Olrik, der mente, »at med en Tisvilde-Bane kan der for Helsing By opstaa Muligheder, som nu end ikke kan skimtes«.

Efter at der fra Forsamlingen var fremkommet Udtalelser, som tydede paa, at Helsing By helst ikke ønskede Jernbanen forlænget udover Helsing, men at man vilde foretrække Tisvildelinien, hvis der skulde bygges Bane, endte Mødet uden Afstemning.

#### ENIGHED SØGES OPNAÆT

Resultatet af dette Møde blev imidlertid, at Gilleleje-Udvalget nu henvendte sig til Tisvilde-Komitéen om Forhandling for at opnaa Enighed om Forudsætningerne for det fremtidige Arbejde. Begge Udvalg rettede Henvendelse til Gribskovbanens Driftsbestyrer, Stub, om at ville overtage Hvervet som Formand for et Fællesudvalg, bestaaende af 3 Medlemmer fra



hver Side, hvilken Henvendelse Driftsbestyrer Stub dog saa sig nødsaget til at besvare benægtende. Der kom imidlertid et Fællesmøde i Stand d. 26. August, ved hvilket der afsluttedes en Overenskomst om, at Tisvilde-Komitéen fastholdt sit Projekt i hele sin Udstrækning, og at Gilleleje-Udvalget indskrænkede sit Arbejde til et Baneprojekt fra Gilleleje til et nærmere fastsat Punkt paa Tisvildebanen.

Herefter var alle Anslag mod Tisvilde-Komitéens Baneprojekt afvist, men »Stemming og Forstaaelse« var ikke tilvejebragt. Komitéen kunde imidlertid nu samle sig om Forberedelserne til Sagens Behandling paa Rigsdagen, hvortil Komitéens Andragende med 185 Underskrifter var indsendt d. 12. August 1907 med Anmodning om, at der af Staten ydedes et Bidrag til Banen med Halvdelen af Anlægsomkostningerne. Til Frederiksborg Amtsraad rettedes Anmodning om dettes Anbefaling for Helsingebanens Forlængelse til Tisvilde — og om Tilsagn om pekuniær Støtte hertil. Sagen var sat paa Dagsordenen for Amtsraadets Møde d. 10. September 1907, men Behandlingen blev udsat. Først i et Møde d. 30. November 1907 vedtog Amtsraadet følgende Udtalelse: »Amtsraadet maa anse det for ønskeligt, at der skaffes Tisvilde Jernbaneforbindelse, forsaavidt de fornødne Midler tilvejebringes, og vil finde det naturligt, at denne Forbindelse skaffes over Helsing, hvorfor denne Forbindelse anbefales«.

#### FORSLAGET FREMSÆTTES I RIGSDAGEN

Imidlertid var Lovforslaget om nye Jernbaner d. 9. Oktober 1907 paa ny blevet fremsat i Folketinget og henvist til Udvalgsbehandling.

Den 28. November 1907 mødte en Deputation fra Tisvilde-Komitéen for Folketingsudvalget. Deputationen, der bestod af Eriksen-Noer, Sognefoged P. B. Pedersen og Fiskeeksportør Gudmandsen, fik bl. a. Lejlighed til at berigtige den i Folketingsudvalget herskende Misforstaaelse, at Komitéen havde sluttet sig til Gilleleje-Udvalgets Forslag, som for længst var Udvalget bekendt. Udvalgsbetænkningen kom imidlertid ikke til at indeholde noget Forslag om en Jernbane til Tisvilde, hvorimod Ingeniør Ham-

merich havde optaget det som et Mindretalsforslag. Ved 2. Behandling i Folketinget fremsatte Hammerich — støttet af Parkov — sit Forslag om en Bane fra Helsing til Tisvilde med Statsstøtte. Ministeren for offentlige Arbejder kunde imidlertid ikke tiltræde Forslaget. Ved 3. Behandling blev Forslaget paa ny fremsat, men — som tiltraadt af Ministeren — uden Statsstøtte. I denne Form blev det vedtaget i Folketinget d. 9. Marts 1908 samtidig med Forslaget om en Bane fra Gilleleje til et Punkt paa Banen fra Helsing til Tisvilde. Efter Lovforslagets Behandling i Landstinget, vedtoges det da endeligt i Folketinget d. 21. Maj 1908, og blev underskrevet af Kongen d. 27. Maj.

Hermed var altsaa det lovmæssige Grundlag for Tisvildebanen tilvejebragt, selv om det sikkert var Komitéen en stor Skuffelse, at den ikke opnaaede Statsstøtte til Banen.

#### TILVEJEBRINGELSE AF KAPITAL

Den indkaldte nu til et offentligt Møde om Banesagen paa Tisvilde Badehotel d. 11. Juni 1908. Eriksen-Noer redegjorde her for Banesagens Forløb gennem Rigsdagen, herunder om den ved Loven bebudede Indtægt af Værdistigningsskatten (Jernbaneskyld). Udgiften til Banen var anslaaet til ca. 370.000 Kr., idet man nu havde besluttet sig til at lægge Banen Syd om Vejby. Komitéen ønskede at høre Forsamlingens Stilling til, om den skulde føre Sagen videre, og dette vedtoges enstemmigt, idet Komitéen samtidig blev udvidet med fem Medlemmer.

Man drøftede endvidere Kapitalspørgsmaalet, herunder Formen for Tilvejebringelse af Kapitalen, dels som Aktier og dels som Laan. Af de mange forskellige Udtalelser, der faldt ved denne Lejlighed er der særlig Grund til at nævne følgende efter Avisreferater:

Murermester Kielberg: »Jeg synes ikke, det var saa stort Offer, om de forskellige Gaardmænd ydede nogle Tusinde Kroner, da Jorderne her ude vil stige betydeligt i Værdi. Jeg vil for mit Vedkommende straks tegne mig for 30.000«. (Desværre afgik Murermester Kielberg ved Døden i 1911, inden Aktietegningen begyndte).

Gaardejer Chr. Møller: »Amt og Kommune maa begynde Tegningen, da Folk saa lettere vil tegne sig. Der vil snart komme mange Villaer her, som vil yde samme Beløb i Skat til Kommunen, som Renter af Tilskud vil andrage«.

Det vedtoges endvidere nu at tage Skridt til Forhandling med Gribskovbanens Bestyrelse angaaende Driften af den nye Bane, og med Hensyn til Kapitalspørgsmaalet afvente Vedtagelsen af den nye Lov om Jernbaneskyld.

Forinden benyttede man Tiden til at komme til endelig Klarhed over Banens Retningslinie, dels ved en Forhandling med Raageleje-Beboerne om disses Stilling til Banen og dels ved en Prøve-Aktietegning for at afgøre, om Banen skulde føres over Valby eller over Ørby. Der havde nemlig vist sig at være stærk Stemning i Ørby for at faa Banen ført gennem denne By, og Vejby-Tibirke Sogneraad havde endogsaa stillet dette som Betingelse for at yde Tilskud til Banen. Samtidig viste Valby'erne sig at være meget reserverede med Hensyn til Pengespørgsmaalet.

Prøvetegningslister udsendtes da i Juli 1909 af et af Komitéen valgt Forretningsudvalg bestaaende af

Eriksen-Noer, Formand,  
Overretssagfører Amdrup,  
Professor Torp,  
Gaardejer P. Hansen, Holløse, og  
Købmand J. Larsen, Vejby.

Den 17. Juli 1909 samledes Komitéens Medlemmer »ved Højen Syd for Vejby for at tage Terrænet i Øjesyn og tage Bestemmelse om Banens endelige Retning«. Da det viste sig, at der fra Valby overhovedet ikke var tegnet noget Beløb til Banen, enedes man om at føre Banen over Ørby ud fra den Betragtning, at det vilde være nødvendigt at sikre sig Tilskud fra Vejby-Tibirke Sogneraad og i det hele samle denne Kommunes Interesser om Banen. Af Hensyn til Raageleje-Beboerne besluttede man sig til at føre Banen Nord og Øst om Vejby, hvilket Overretssagfører Amdrup stillede som Betingelse for sin Indvælgelse i Forretningsudvalget.

I Løbet af August Maaned 1909 afholdt Komitéen Agitationsmøder for Banen i Ørby og

Vejby og i September i Tisvilde. Paa disse Møder, som Eriksen-Noer indledte, konstaterede han, at der nu i Kommunen var overvejende Stemning for Banen, men det var nødvendigt ogsaa at skaffe de 370.000 Kr., som Udgiften til Banen var anslaaet til. Han henstillede til Ejerne af de større Arealer at tegne sig for Bidrag, da disse vilde komme til at høste størst Fordel af Banen og foreslog, at de tegnede sig for Rentegaranti for et eventuelt nødvendigt Laan til Banen.

Professor Torp pegede paa den store Betydning, Banen vilde faa for hele Egnen ved den forøgede Turiststrøm, der maatte ventes. Han var ganske vist selv for at faa Ro flyttet fra Hornbæk af Hensyn til Turistinvasionen dertil efter Helsingør—Hornbæk Banens Aabning (i 1906), men han vilde støtte Banen, fordi den absolut vilde komme til at gavne Vejby-Tibirke Kommune.

Provst Haagen-Müller (som i 1908 var blevet Sognepræst i Vejby) anbefalede varmt at støtte Jernbanekomitéens Arbejde og opfordrede Kommunen til at yde Bidrag til Banen.

Disse Møder havde stor Betydning for Tilslutningen til Banesagen og foranledigede bl. a., at Vejby-Tibirke Sogneraad vedtog at yde Rentegaranti til et Beløb af 25.000 Kr.; dertil opnaedes dog ikke Amdrupets Samtykke, da det ikke fandt Betingelserne for Garantien Ydelse tilstrækkeligt tydelige.

#### FÆLLESDRIFT MED KAGERUP— HELINGEBANEN OG GRIBSKOVBANEN

Paa Kagerup—Helsingebanens Generalforsamling i Helsing d. 27. Oktober 1909 kom Forholdet til den nye Bane til Behandling paa Foranledning af en Henvendelse fra Komitéen om Fællesdrift af de to Baner. Eriksen-Noer oplyste herunder, at der indtil da var tegnet en Kapital paa 170.000 Kr. og efterlyste et Tilskud fra Helsingebanen.

Bestyrelsens Formand, Birkedommer Svestrup, kunde ikke give noget Tilsagn om pekuniær Støtte til Banen, men tilsagde sin Bistand, naar Spørgsmaalet om Fællesdrift blev behandlet i Gribskovbanens Bestyrelse, hvor det retteligt hørte hjemme.

Ogsaa Gribskovbanens Bestyrelse behandlede Spørgsmaalet, og om dette afholdtes et Møde den 8. Januar 1910, til hvilket Eriksen-Noer og Overretssagfører Amdrup var indbudt. Bestyrelsens Formand, daværende Oberstløjtnant Ulrich, oplyste, at man fra Gribskovbanens Side var villig til at overtage Tisvildebanelen i Fællesdrift med Helsingebanen og Gribskovbanen. Bestyrelsen havde tænkt sig Fællesskabet praktiseret derved, at Gribskovbanen overtog Tisvildebanelen i Forpagtning, ligesom Forholdet var ved Helsingebanen, og paa noget lignende Vilkaar, nemlig med Ydelse af en vis Procent-Afgift af de samlede Baners Overskud. Denne Ordning blev i Principet tiltraadt af Tisvilde Komitéens Repræsentanter, og herefter bemyndigedes Oberstløjtnant Ulrich og Driftsbestyrer Stub til nærmere at forhandle med de nævnte Repræsentanter om Udfærdigelse af en Overenskomst.

I Løbet af 1910 og 1911 behandlede Overenskomstforslaget i en lang Række Møder saavel i Gribskovbanens Bestyrelse som i Komitéen, indtil der i November 1911 opnaaedes Enighed om Forpagtningsoverenskomsten. Ved denne garanteredes der Tisvildebanelen først  $12\frac{1}{2}$  % af de samlede Baners Overskud, efter Udbetaling af Helsingebanens Forpagtningsafgift. Yderligere tilsikredes der Tisvildebanelen Halvdelen af det paa denne Bane fremkommende Driftsoverskud med Fradrag af ovennævnte  $12\frac{1}{2}$  % . Endelig skulde Provenuet af Jernbaneskylden ubeskaaret tilfalde Tisvildebanelen. Overenskomsten indeholdt endvidere en Del tekniske Bestemmelser, herunder denne, at Gribskovbanen leverede alt rullende Materiel til den ny Banes Drift, dog saaledes, at der her til ydedes et Bidrag fra Tisvildebanelen paa 20.000 Kr. Ved Komitéens Tilslutning til Kontrakten blev det udtalt, at man ansaa denne for særdeles gunstig for Tisvildebanelen, og dette viste sig ogsaa i Fremtiden at være berettiget.

Medens disse Forhandlinger stod paa, var der indtruffet dette, at der syntes at være aabnet Mulighed for Forlængelse af Hornbækbanen til Gilleleje. Dette gav ogsaa den projekterede Bane fra Gilleleje til et Punkt (Ørby) paa Tisvildebanelen Vind i Sejlene. Udvalget for

sidstnævnte Bane saa i denne Situation en Mulighed for at kunne bringe dets Baneplan til Udførelse i Samarbejde med Hornbækbanen. Ved et Møde i Raageleje d. 26. August 1911 afgav ydermere Repræsentanter for denne Bane — i Henhold til et Referat i et af de lokale Blade — Tilsagn om at ville forpagte Gilleleje—Ørby Banen, »saaledes at den private Aktiekapital straks kunde vente Udbytte«.

Under disse Omstændigheder fandt Overretssagfører Amdrup Anledning til at stille sit Mandat i Tisvilde-Komitéen og Forretningsudvalget til Raadighed. Han var i sin Tid indtraadt i Komitéen som Repræsentant for Raagelejes Interesser i at faa Vejby Station lagt saa nær Raageleje som muligt, men som Sagen nu laa, med Udsigten til Banen fra Gilleleje, var Raagelejes Interesser i Helsinge—Tisvildebanelen bortfaldet. I Mødet d. 16. Oktober 1911 udtalte Komitéen imidlertid, at den ikke ansaa Overretssagfører Amdrups Udtrædelse af Komitéen for ønskelig.

Efter at have raadført sig med andre Grundejere i Raageleje erklærede Amdrup sig villig til at fortsætte i Komité og Forretningsudvalg. Det vilde have været et stort Tab for Komitéen, hvis Overretssagføreren var udtraadt; nu blev hans Arbejdskraft bevaret for Komitéen, hvor han med sin store Erfaring og Indsigt ydede et meget værdifuldt Arbejde i Banesagen lige til dennes Fuldendelse.

Komitéen tog herefter endelig Stilling til Spørgsmaalet om Vejby Stations Beliggenhed, idet det ved Møder d. 16. og 18. Oktober blev besluttet at føre Banen Syd om Vejby, med Stationen saa nær som muligt ved denne By. Det blev samtidig besluttet at søge Stationen i Tisvilde anlagt saa nær Tisvildeleje som muligt. Banens Retningslinie var herefter endelig fastlagt.

#### GRUNDLAGET TILVEJBRAGT

Grundlaget for Tilvejebringelse af Kapital til Banen, hvis Anlæg senest var beregnet til 375.000 Kr., var nu tilvejebragt, og paa Komitéens Møder i København og Tisvilde d. 24. og 28. November 1911 besluttedes det da at gaa i Gang med Udarbejdelse af Indbydelse til Ak-

tietegning. Ordlyden af denne blev vedtaget, og Egnen inddeltes i 8 »Agitationskredse«, til hvilke der valgtes Medlemmer indenfor Komitéen. Denne suppleredes med en Del nye Medlemmer, heriblandt Oberstløjtnant Parkov, Gaardejer Laurits Pedersen, Tibirke, Gaardejer Christen Christensen, Ørby, Birkefuldmægtig Fabricius Hansen, Helsing, og Gaardejer Lars Hansen, Toftegaard. Til Næstformand valgtes Provst Haagen-Müller, som i 1911 var indtraadt i Komitéen.

I et Avisreferat af Mødet d. 28. November hedder det bl. a.:

»Der er nu udmærket Gang i Arbejdet, og Komitéen vil nu sætte alle Sejl til, for at Arbejdet kan paabegyndes til Foraaret og Banen aabnes 1913. Men dette beror paa Udfaldet af Aktietegningen, som der nu vil blive gjort et alvorligt Arbejde for«.

Den 29. November afholdt Komitéens »Presseudvalg« et Møde i Hillerød med den lokale Presse, hvor Udvalgets Ordfører, Provst Haagen-Müller, redegjorde for Banesagens Stilling og Planerne for den forestaaende Aktietegning. Samme Presseudvalg skulde endvidere have til Opgave at tale Banens Sag for Amtsraadets enkelte Medlemmer, efter at der d. 27. December 1911 var indgivet et Andragende til Frederiksborg Amtsraad om et Tilskud til Banen paa 120.000 Kr.

Ogsaa »Agitationskomitéerne« gjorde et stort Arbejde i de forskellige Kredse, saa at Bladene kunde meddele, at Stemningen i Vejby-Tibirke Kommune for Banen var stærkt stigende. »Der er ligesom kommet mere System i Agitationen for Banen. Den hidtilværende Ligegyldighed — for ikke at sige Modvilje — er ved at forsvinde. Aktietegningen skal paabegyndes, naar Sogneraadet har sagt sin Mening«.

Dette sidste fandt Sted i Sogneraadsmødet d. 13. Januar 1912. Efter en — ganske vist meget lang — Forhandling vedtog Sogneraadet at tegne sig for et Aktiebeløb til Banen paa 50.000 Kr. og at søge om Amtsraadets Tilladelse hertil.

Paa Komitéens Møde d. 16. Januar modtoges Meddelelsen om Sogneraadets Beslutning med Tilfredshed, ligesom Formanden kunde glæde

Komitéen med Tilsagn om forskellige større Aktiebeløb.

Komitéen vedtog paa dette Møde at antage en »ledende Ingeniør« til Baneanlægget. Hidtil havde Eriksen-Noer med tilfældig teknisk Assistance forestaaet Udarbejdelsen af de indtil da fornødne Planer og Overslag, men med Udsigten til Anlæggets nær forestaaende Paabegyndelse var det nødvendigt at have Ingeniørassistance.

Komitéen havde herom først henvendt sig til Gribskovbanens Bestyrelses Formand, Oberstløjtnant Ulrich, der imidlertid paa Grund af Optagethed maatte afstaa fra dette Hverv. I Stedet anbefalede han daværende Driftsbestyrer for Lyngby-Vedbækbanen, Ingeniør Lorentz Petersen, som Komitéen herefter antog som Anlægsingeniør.

Ingeniør Lorenz Petersen ledede som Anlægsingeniør Tisvildebansens endelige Projekttering og Banens Anlæg, i de sidste Aar med Assistance af Ingeniør G. R. Øllgaard, Hellerup, og Ingeniør K. Møller-Holst, København.

## MODVIND

Alt syntes saaledes endelig at tegne lyst for Tisvildebansens Gennemførelse. Da indtraf imidlertid en Begivenhed, som skulde faa de alvorligste Følger for Komitéens Arbejde:

Den 18. Januar afholdtes paa Tisvilde Kro et privat indkaldt Møde af Bane-Modstandere, paa hvilket bl. a. Gaardejerne Chr. Møller, Tisvilde, og Ole Bendtsen, Holløse, rettede alvorlige Angreb paa Banesagen, paa Komitéen og Eriksen-Noer, men navnlig kritiserede, »at Sogneraadet uden derom at holde et offentligt Møde i Kommunen og udvikle Sagen for Beboerne, drister sig til at bevilge et saa stort Beløb, som sket, og derved utvivlsomt foranlediger, at Skattebyrden vokser i høj Grad«. Der blev paa Mødet forelagt en Adresse til Amtsraadet med Anmodning om, at »det ærede Amtsraad nægter Bidrag til oftmeldte Banes Anlæg og nægter at godkjende Afholdelsen af Udgiften til de 50.000 Kr.«. Paa Mødet og i Dagene derefter lykkedes det at skaffe 100 Underskrifter paa Andragendet, som d. 20. Januar tilsendtes Amtsraadet.



25. Januar indeholdt de lokale Blade et langt Indlæg fra Eriksen-Noer, hvori han imødegik »D'Hrr. Adresse mænd i Vejby-Tibirke, Hr. Chr. Møller, Tisvilde, og Ole Bendtsen, Holløse«. Det var paastaet, at »Banesagen var lyssky, Beboerne maatte intet Kendskab faa til, hvad der skete!« Eriksen-Noer mindede overfor denne Beskyldning om, at der fra 1907 til 1909 af Komitéen havde været afholdt 9 offentlige Møder paa Eggen. Overfor Chr. Møllers Modstand og en Udtalelse om »Idyllen«, der var i Fare, oplyste han, at denne paa en Tegningsliste af 28. Juli 1909 havde givet Tilsagn om at stille et Areal paa 2 Tdr. Land af hans Ejendom til Raadighed for Banens Endestation. De 900 Alen, som Stationen var flyttet nærmere Stranden, kunde ikke bringe nogen Fare for Idyllen. »Jeg misunder ikke dem, som følger Dem som Fører i denne Sag«, sluttede Artiklen.

Til Trods for den rejste Agitation meddelte Amsraadet imidlertid i Mødet d. 27. Januar med alle Stemmer Approbation paa Sogneraadets Andragende om Tilskudet til Banen paa 50.000 Kr. Derimod henvistes Komitéens Andragende om et Tilskud paa 120.000 Kr. til Behandling i et Udvalg, bestaaende af Møller Petersen, Strøllille, Proprietær Smith, Nyrupgaard, og Amtmanden, Grev Schulin.

Uanset Amsraadets Vedtagelse fortsattes Avispolemikken i de følgende Dage med Indlæg af Ole Bendtsen og Chr. Møller, indeholdende kraftige Angreb paa og drøje Hug mod Eriksen-Noer, der i samme Aand gav Svar paa Tiltale.

F. Eks. udtalte Ole Bendtsen, at han deltog i Jernbanemøderne »for efter Evne at modarbejde Banen, der kun gik ud paa at spekulere i Landboernes Dumhed«. Chr. Møller mente, at det vilde være den største Ulykke for Vejby-Tibirke Kommune, »hvis d'Hrr. Jernbanemænd fik listet den ulykkelige Jernbane igennem, da det er det første Skridt til Ejendomsrettens Ophevelse«. Og Eriksen-Noer udtalte, at »det er vist vanskeligt for d'Hrr. Adresse mænd at tale om lyssky, thi saa falder Bommen let lige over Hovedet paa Lederne af Adresse mændene«.

Striden om Banen var saaledes blusset op med fornyet Styrke, og Modstanden mod Banen vaktet paany.

Banemodstanderne havde imidlertid nu til d. 6. Februar 1912 indkaldt et offentligt Jernbanemøde i Vejby Forsamlingshus, som havde samlet mellem 150 og 200 Deltagere. Indbyderne havde først det Uheld, at deres foreslaede Dirigent ikke blev valgt, men derimod Medlem af Banekomitéen, Sognefoged H. P. Andersen, Holløse. Efter Avisreferaterne har Bølgerne gaaet højt paa dette Møde — som det kunde ventes —, og Tonen paa Mødet har sikkert svaret til de foregaaende Dages Avispolemik med fornyet Kritik af Komitéens Arbejde og personlige Angreb paa dens Formand, som imidlertid ikke blev Svar skyldig.

Mødet indledtes af Banemodstanderen, Gaardejer N. P. Christoffersen, Ørby, hvis Udtalelser konkluderede i, at ingen havde noget mod Banen, naar blot de interesserede selv vilde betale den.

Paa Sogneraadets Vegne præciserede dets Formand, Gaardejer R. Christensen, Ørby, at det var med fuldt Overlæg, Sogneraadet havde vedtaget at bevilge de 50.000 Kr. Han var forvisset om, at naar Banen kom, vilde der ogsaa komme flere Skatteydere. Banemodstanderne kørte nu op med deres fulde Skyts med Udtalelser som: »Kom Banen, vil der ikke blive bygget mere i Tisvilde, thi de fleste Landliggere vil flytte bort. Hvorfor skal vi ødelægge Eggen!« og »Banen vil blive Kommunens største Fattiglem«.

Eriksen-Noer imødegik kraftigt Angrebene baade paa ham selv og paa Komitéen, og han sluttede sit Indlæg saaledes: »Kan vi ikke rejse Penge til Banen, ja, det er en anden Sag. Men at 3-4 Mænd i Kommunen skal kunne slaa Sagen ned paa Personligheder, det er der ingen Mening i!«

Hertil føjede Malermester L. P. Jørgensen, Tisvildeleje, Komitéens Tilslutning: »Eriksen-Noer har i det hele arbejdet godt for Sagen og har i Aften udtalt sig saaledes, at vi andre Udvalgsmedlemmer ikke behøver at udtale os«.

#### EN RESOLUTION FOR BANEN VEDTAGES

Efter Debattens Afslutning fremsatte Gaardejer R. Nielsen, Holløse, nedenstaaende Resolution:

*Beboere i Vejby-Tibirke Sogn forsamlet i  
Vejby Forsamlingshus den 6 Februar 1912 til  
Erklæring om Banen Helsing-Tisvilde ved=  
tager, at man anser det af Sogneraadet  
vedtagne Aktiebælt for passende, og man  
indkalder fuld Tilslutning til det af Komitéen  
hidtil udførte arbejde for tilfredsstillende,  
og finder den rejske Agitation for upassende  
og skridende imod Kommunens interesser.*

Ole Bendtsen foreslog følgende Resolution:

»Vejby-Tibirke Kommunes Beboere, samlede til Møde, udtaler sin Misbilligelse med, at Sogneraadet har behæftet den i Forvejen af Skatter overbebyrdede Kommune med et saa stort Beløb, 50.000 Kr., til Fordel for et Foretagende som Helsing—Tisvilde Banen, der kun vil gavne enkelte Personer og i en uoverskuelig Fremtid ikke vil give Tab!«

Han skyndte sig dog at rette sin afsluttende Fortalelse til »ikke vil give andet en Tab«.

Den paafølgende Afstemning viste afgjort Flertal for førstnævnte Resolution, der vedtoges med 105 Stemmer, medens Ole Bendtsens Resolution kun opnaaede 42 Stemmer.

Dirigenten kunde saaledes med fuld Berettigelse slutte Mødet med et »Tisvildebanen leve«.

Selv om Mødet sluttede tilfredsstillende for Banetilhængerne, skulde det vise sig, at Stemningen i Vejby-Tibirke Kommune atter var blevet saa stærkt splittet, at det sikkert var berettiget, naar Banemodstandernes Agitation senere blev udlagt som stærkt medvirkende til, at Banen ikke blev gennemført paa det den Gang lave Prisniveau, men først kom til Udførelse under Forhold, hvor Priserne var steget til det 3-dobbelte.

#### KOMITEEN FORTSÆTTER SIT ARBEJDE

Komitéen fortsatte imidlertid ufortrødent sit Arbejde, og den 15. Februar 1912 indeholdt de lokale Blade og Aviserne i København da en stor Annonce om »Indbydelse til Aktietegning i Helsing—Tisvildebanen«. Dagen forud havde

Komitéen afholdt et Møde i Den danske Turistforenings Bureau i København for at orientere Hovedstadspressen i Sagen. Professor Olrik indledte her med en historisk og topografisk Beskrivelse af Tisvildeegnen, hvorefter Eriksen-Noer og Provst Haagen-Müller redegjorde for Kapitalforholdene og Komitéens Fremtidsplaner. Disse sidste refereredes i »Politiken« saaledes:

»Hvad Trafikken angaar regner man med, at Gribskovbanen vil forbedre sin noget søvnige Drift og anskaffe et Par nye Motorlokomotiver til Eksprestog. Man haaber saa paa, at D.S.B. ogsaa vil sætte et Par Eksprestog daglig ind paa Kjøbenhavn—Hillerød Ruten, og det vil da blive muligt at naa fra Kjøbenhavn til Tisvilde paa omtrent 1½ Time«.

Der er ingen Tvivl om, at dette Fremtidsperspektiv var inspireret af Begejstringen over Burmeister & Wains Succes med Dieselmotorskibet »Selandia«, som netop samme Dag med Glans gennemførte sin officielle Prøvetur i Sundet. Men der skulde dog hengaa 36 Aar, inden Drømmen om de 1½ Times Køretid fra København til Tisvilde gik i Opfyldelse.

Ved Aktieindbydelsen var der regnet med, at der til Banen skulde bruges en Kapital paa 375.000 Kr., som paaregnedes tilvejebragt ved Aktietegning af Frederiksborg Amt og Kommunerne samt af private, idet man ventede, at et eventuelt manglende Beløb kunde rejses ved Optagelse af et Prioritetslaan i Banen.

Indbydelsen var underskrevet af Jernbanekomitéens 39 Medlemmer og var anbefalet af følgende Institutioner: Bestyrelserne for Gribskovbanen og Kagerup—Helsing Banen, Turistforeningen for Hillerød og Omegn og Den danske Turistforening, Hillerød Byraad, Hillerød Industriforening, Handelsforeningen, Grundejerforeningen og Haandværkerforeningen samt endvidere af 79 Privatpersoner fra Banens Opland og fra København.

Paa et Komitémøde den 19. Februar udleveredes Aktieindbydelsen til de enkelte Medlemmer til disses Paabegyndelse af Aktietegningen i Oplandet, og denne fremmedes med al Energi.

## ANDRAGENDE TIL STAT OG AMT

Der rettedes samtidig en Henvendelse til Frederiksborg Amtsråd om et Møde med Amtsrådet med Henblik paa en snarlig Afgørelse af Spørgsmaalet om sammes Tilskud til Banen. Dette Møde afholdtes i Hillerød den 9. Marts. Paa dette forelaa blandt andet en Skrivelse fra Gribskovbanens Bestyrelse, som varmt anbefalede Komitéens Andragende om de 120.000 Kr. og udtalte, at den nærede den Anskuelse, at Tisvildebanen i hvert Fald med Tiden vilde blive et værdifuldt Supplement til Kagerup—Helsing Banen. Bestyrelsen tilføjede endvidere, at den ansaa Tisvildebanen som det bedste Værn mod Baner, der vilde virke konkurrerende med Gribskovbanen. »Som en saadan Bane betragter Bestyrelsen en eventuel Bane fra Hornbæk til Gilleleje, muligvis endog med Forlængelse til Tisvilde«.

Desværre fik Mødet ikke den Virkning paa en Fremskyndelse af Amtsrådets Beslutning, som Komitéen havde haabet.

Den 25. Marts kunde Komitéen oplyse, at der hidtil var tegnet en Aktiekapital paa 127.500 Kr.; men Vanskelighederne ved at tilvejebringe den nødvendige Kapital ved Aktietegning maa allerede da have staaet Komitéen klart, idet man paa samme Møde vedtog at undersøge Mulighederne for Optagelse af et Prioritetslaan, og sikkert ogsaa der vedtoges nu at rette Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om Statens Støtte.

Et Andragende herom, dateret den 14. April 1912, blev nemlig tilsendt Ministeriet den 25. Juni. Ved dette blev der anmodet om Statsstøtte til et Beløb af 125.000 Kr., idet man regnede med at kunne tilvejebringe de øvrige Midler i Oplandet. Fra Frederiksborg Amtsråd regnedes nu kun med 94.000 Kr. — aabenbart som Resultat af Mødet den 9. Marts.

Ministeriets Svar — af 3. Januar 1913 — paa Andragendet blev et Afslag, som bl. a. var begrundet ved Modstand fra Landbrugsministeriet. Dette havde ingen Interesse i en Bane til Tisvilde, da denne efter Statsskovvæsenets Mening vilde skabe Vanskeligheder for Afsætning af Skovprodukterne fra Tisvilde Hegn paa Grund af de billigere Transportpriser for udenlandsk

Brændsel og svensk Tømmer, som Banen maatte forudses at ville tilvejebringe.

Allerede den 16. Januar indgik Komitéen med et nyt Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder, denne Gang om Statsgaranti for et Laan paa 125.000 Kr.; samtidig imødegik Komitéen Statsskovvæsenets Betæneligheder med Hensyn til Konkurrencen fra udenlandsk Brændsel og Tømmer. Da saavel Statsskovvæsenet som Landbrugsministeriet fastholdt deres Betæneligheder ved et Baneanlæg til Tisvilde og fraraadede, at Staten ydede nogen Støtte hertil, blev ogsaa dette Andragende afvist af Trafikministeriet ved dettes Skrivelse af 5. April 1913.

Heller ikke Komitéens Andragende til Amtsrådet om Støtte til Banen havde Medvind. I Amtsrådsmødet d. 31. Maj 1913 var Sagen til Behandling sammen med et tilsvarende Andragende fra Komitéen for Hornbæk-Gilleleje Banen. Paa Mødet forelaa en Indstilling fra det d. 27. Januar 1912 nedsatte Udvalg, af hvilket de 2 Medlemmer foreslog et Tilskud paa 75.000 til Tisvildebanen, medens Amtmanden af økonomiske Grunde ikke kunde støtte dette Forslag.

Amtsrådsmedlem Petersen, Annisse, anbefalede Hornbækbanens Andragende, men afviste Tisvildebanens, bl. a. fordi Halvdelen af Beboerne i Vejby-Tibirke Kommune bad sig fritaget for Banen. »Stiller vi Banen paa Benene, maa vi være forberedt paa, at den gaar i Stykker«.

Amtsrådsmedlem Petersen, Strøllille, var af den stik modsatte Opfattelse.

Det besluttedes imidlertid at udsætte Behandlingen af begge Andragender.

Saaledes stod Sagerne, da Komitéen d. 23. Juni 1913 samledes til et Møde i Tisvilde. Det vedtoges her at rette en Henvendelse til den nye Trafikminister, Hassing-Jørgensen, som netop lige var tiltraadt, om at interessere sig for Banens Sag, ligesom man vedtog at indbyde Amtsrådets Medlemmer til at bese Forholdene paa Stedet.

Dette Komitémøde skulde ogsaa blive bemærkelsesværdigt derved, at det blev Eriksen-Noers sidste Møde, idet han nedlagde sit Hverv som Medlem af og Formand for Komitéen,

efter at han var blevet udnævnt til Branddirektør i Skive.

Eriksen-Noer havde lige fra først af været den drivende Kraft i Banearbejdet. Utrætteligt og uegennyttigt arbejdede han for Sagen i Skrift og Tale og skaanede ikke sig selv. Han troede fuldt og fast paa sin Sag, og bevarede trods manglende Forstaaelse, Modvilje og personlige Angreb Bevidstheden om, at han kæmpede for et sundt og livskraftigt Foretagende. Det var saaledes fuldt berettiget, at han som Æresgæst ved Baneindvielsen i 1924 blev omtalt og hyldet som »Tisvildebanens Fader«.



Tømremester J. Eriksen-Noer, Tisvildeleje.  
Branddirektør i Skive fra 1913.

Til Eriksen-Noers Efterfølger som Formand for Komitéen valgtes enstemmigt den hidtidige Næstformand, Provst Haagen-Müller, Vejby, og som ny Næstformand Direktør P. C. Christensen, Helsingø.

Den nye Formand for Komitéen gik ind til sin Virksomhed med samme Energi som Forgængereren, og Arbejdet for Banen fortsattes med den Stimulans, der laa i, at Hornbæk—Gilleleje Banen nu syntes at skulle opnaa Statsstøtte.

Det berammede Møde med Amtsraadet afholdtes d. 10. Juli 1913. Heri deltog de 10 af Amtsraadets 12 Medlemmer med Amtmand, Grev Schulin, i Spidsen. Endvidere deltog fra Gribskovbanen Bestyrelsens Formand, Oberst Ulrich, og Næstformanden, Sparekassedirektør A. Christensen, samt Driftsbestyrer Stub. Selskabet blev paa Helsingø Station modtaget af Provst Haagen-Müller og Ingeniør Lorentz Petersen samt af Formanden for Kagerup—Hel-

singe Banens Bestyrelse, Birkedommer Jacobæus. Selskabet kørte straks ud fra Helsingø og fik af Komitéens Ingeniør den projekterede Linie paavist og forklaret. Udflugten sluttede med en Frokost paa Tisvilde Badehotel og — følger den lokale Avisreferent til — »antagelig vil Amtsraadet snart tage Stilling til Sagen«.

Dette fromme Ønske, der sikkert ogsaa deltes af Komitéen, gik desværre ikke i Opfyldelse. Amtsraadet holdt ganske vist Møde den 2. August 1913, hvor Tilskudsspørgsmaalet saavel til Hornbæk—Gilleleje Banen som til Tisvildebanen behandlede. Indstillingen fra det paa-gældende Udvalg gik nu ud paa at anbefale Tilskud til Tisvildebanen, men fraraade at støtte Hornbæk—Gilleleje Banen. Atter her spøgede Adressen mod Banen fra 1912, men Stemningen var tilsyneladende nu ved at svinge til Gunst for Tisvildebanen, hvorimod Hornbæk—Gilleleje Banen, der regnede med at opnaa Statsstøtte, betegnedes som Spekulationsbane og Konkurrent til Gribskovbanen. Kun Folketingsmand Petersen, Annisse, var stadig Banemodstander, og Sagen udsattes endnu en Gang med alle Stemmer mod 5, som ikke stemte.

Hvor haabløs Sagen da saa ud, fremgik af en lille Notits den 21. September 1913 i Frederiksborg Amts Avis' Helsingø-Rubrik, hvor man konstaterede, at det havde været umuligt at skaffe de nødvendige Penge til Banen, »men Tisvildebanen kommer, naar Pengene er der«. Indtil da foresloges det at anlægge en Automobilvej til Kysten med »fri Automobilkørsel« for at bøde paa de daarlige Trafikforhold til Tisvilde.

Men ogsaa Komitéens Henvendelse til Ministeren for offentlige Arbejder om et Besøg paa Egnen bar Frugt. I Oktober 1913 aflagde Minister Hassing-Jørgensen og Landbrugsminister Kr. Pedersen et Besøg i Nordsjælland, ved hvilket bl. a. Tisvildebanens Forhold blev drøftet. Minister Hassing-Jørgensen udkastede her den Tanke, at man ved at frigive et Staten tilhørende smalt Strandareal paa 25 Tdr. Land Nord for Tisvilde Hegn til Villabebyggelse kunde tilvejebringe Midler til at skaffe de stadigt manglende 125.000 Kr. til Banen. Forslaget blev paa et Møde i Vejby Præstegaard den 15. Oktober



drøftet af de lokale Medlemmer af Bestyrelserne for Grundejer- og Turistforeningen for Tisvilde og Omegn og Komitéen for Naturfredning, for hvilke Provst Haagen-Müller var Formand. Man vedtog her at støtte den fremsatte Tanke, naar forskellige Betingelser blev opfyldt, herunder bl. a. at Villabebyggelse skulde ske efter Landbrugsministeriets Planer og Tegningerne godkendes af Ministeriet, at Strandret skulde bevares og sikres ved Servitutbelægning, og at der for at forebygge Brandfare for Tisvilde Hegn skulde anlægges Brandlinier, ligesom de eventuelle Villaer skulde forsynes med haardt Tag. Imidlertid maatte der være sivet noget ud om disse Planer, idet »Politiken« d. 25. Oktober bragte en tendentiøs Artikel om Sagen med Overskriften: »Skal Nordsjællands smukkeste Skov ødelægges for en Jernbanes Skyld?« Artiklen citerede en Notits i Aarsskriftet fra Foreningen til Naturfredning, i Henhold til hvilken Landbrugsministeriet nu havde sat sig imod Planen om Salg af Strandgrunde ved Tisvilde som i sin Tid ved Hornbæk og havde bestemt, at »Adgangen til Strandbredden og Forstranden udfor den for sin ejendommelige Skønhed bekendte Skovstrækning ved Tisvilde skal bevares i sin Helhed for Almenheden«. Hertil føjede »Politiken« et Angreb paa Provst Haagen-Müller, der omtaltes som »En Provst i en underlig Dobbeltstilling«, fordi han samtidig var Formand for de implicerede Foreninger og »for det Jernbaneudvalg, der nu af al Kraft agiterer for at faa en Del af Skoven ryddet!«

I et Interview med »Frederiksborg Amts Avis« for den 26. Oktober tog Provsten til Gemæle mod »Politiken«s Angreb og forsvarede Foreningernes og Jernbaneudvalgets Ret og Pligt til at undersøge den af Ministeren fremsatte Tanke om Udstykning af en tør og øde Sandstrækning og overveje hvilke Muligheder, der maatte byde sig for en god og sund Udvikling af Egnen. »Der er ganske vist enkelte rige Københavnerne«, tilføjede Provsten, »som gerne vil beherske alt og mener, at de, saasnart de blot bor her ude i deres Villa en 3 Maaneders Tid om Aaret, ejer baade Tisvilde Hegn og hele Kattegat, men det er at gribe for stærkt ind i Selvstyret. Vi vil gerne have Københavnerne her-

ud, saa mange som muligt, og netop derfor er det, at vi uden at forskertse Befolkningens gamle Rettigheder ønsker at gøre, hvad vi kan, for en god Forbindelse med Omverdenen, men hvis de vil smide os andre ud af Reden, gaar det for vidt«.

Denne Hjælpeaktion for Baneplanerne førte altsaa ikke til noget, og Planerne døde hen, efter at de først havde affødt en Adresse paa Egnen mod Salg af Areal fra Tisvilde Hegn med efterfølgende Protest mod Angrebene paa Provst Haagen-Müller.

#### DER OPNAAS ENDELIG STØTTE FRA AMT OG STAT

Det saa efterhaanden ret haabløst ud for Komitéens Bestræbelser paa at rejse Kapital til Banen, saa sort endogsaa, at den tidligere omtalte Plan om en Automobilvej til Kysten ogsaa syntes at have faaet Tilhængere indenfor Komitéen. Imidlertid lod det nu til, at der aabnede sig Mulighed for, at Hornbæk—Gilleleje Banens Forventninger om Statsstøtte skulde gaa i Opfyldelse, og dette gav Tisvilde-Komitéen nyt Haab. Den 26. Januar 1914 fremsatte Ministeren for offentlige Arbejder Forslag i Folketinget om Statsstøtte til Hornbæk—Gilleleje Banen, og allerede den 4. Februar indgav Komitéen sit Andragende til Ministeriet for offentlige Arbejder om tilsvarende Statsstøtte til Tisvildebanen til et Beløb af 175.000 Kr.

Den 25. Februar 1914 fulgte et fornyet Andragende til Frederiksborg Amtsraad om Tegning af Aktier i Banen til det Beløb, 75.000 Kr., som Amtsraadsudvalget havde foreslaaet i Mødet d. 31. Maj 1913. Dette Andragende kom nu til Behandling i Amtsraadet den 29. Maj 1914, efter at der ved Lov af 21. April s. A. var sikret Hornbæk—Gilleleje Banen Statstilskud. Paa dette Møde lykkedes det da endelig at opnaa Amtsraadets Tilsagn om at tegne Aktier i Tisvildebanen til samme Beløb, 75.000 Kr., som var stillet Hornbæk—Gilleleje Banen i Udsigt, »paa Vilkaar, at der ikke optages Laan i Banen, at Koncession er meddelt inden 1. April 1917, og at der tilvejebringes et passende Statstilskud og derved Garanti for Overslagets Rigtighed.«

Til Ministeriet blev der den 11. Maj 1914 efter Vedtagelse af Loven om Statsstøtte til Hornbæk—Gilleleje Banen indgivet fornyet Andragende om tilsvarende Statsstøtte, som altsaa var ydet denne Bane. Andragendet støttedes fuldt ud af Direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne, medens Skovdirektoratet stadig overfor Landbrugsministeriet fraraadede at støtte Baneanlægget.

Nu satte imidlertid den første Verdenskrigs Udbrud en Stopper for Arbejdet paa Banesagen, men der arbejdedes i Ministeriet paa et Lovforslag om visse Ændringer i Loven af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg. Den 14. December 1915 blev dette Lovforslag om Anlæg af nye Privatbaner fremsat i Folketinget, og herpaa var Helsing—Tisvilde Banen endelig optaget med den af Komitéen ønskede Statsstøtte.

Ved Forelæggelsen af Lovforslaget gjorde Ministeren for offentlige Arbejder Rede for, at det havde vist sig, at Beboerne paa Tisvildeegnen ikke magtede alene at tilvejebringe det fulde Beløb til Banens Anlæg, idet der ialt var tegnet en Aktiekapital paa 215.000 Kr. og endnu ventedes at kunne skaffes 10.000 Kr. Da Udgifterne til Banen efter en af Tilsynet med Privatbanerne udført Beregning maatte anslaaes til 400.000 Kr., skulde Banen være sikret ved en Statsstøtte paa 175.000 Kr., der foresloges ydet paa de sædvanlige Vilkaar, d. v. s. med forholdsmæssig Andel i eventuelle Overskridelser, sammen med de øvrige Bidragydere.

Foranlediget ved denne Ændring blev ogsaa Frederiksborg Amtsråd anmodet om ligeledes at ville give Tilsagn om at deltage i eventuelle Overskridelser af Udgifterne ved Baneanlægget i Forhold til det tegnede Aktiebeløb, og dette indgik Amtsrådet paa i dets Møde den 29. Januar 1916.

I Rigsdagen foretoges første Behandling af Lovforslaget i Folketinget den 12.—15. Januar. Under denne fremsatte Folketingsmændene Chr. Rasmussen, Helsingør, og Niels Petersen, Frederiksværk, Forslag om, at Statstilskudet forhøjedes til Halvdelen af Anlægsudgifterne, og dette Forslag blev tiltraadt af Ministeren for offentlige Arbejder. Lovforslaget overgik herefter

til Udvalgsbehandling, men blev ikke færdigbehandlet i Rigsdagssamlingen 1915—16.

Det er forstaaeligt, at Rigsdagsbehandlingen fulgtes med stor Interesse i Banens Opland, ikke mindst i Helsing By, hvorfra der i »Frederiksborg Amts Avis« for den 11. Januar 1916 skrives:

»Helsing-Valby har endnu ikke givet Bidrag til Tisvildebanen; første Andragende blev enstemmigt afslaaet. Udvalget vil nu ansøge om 10.000 Kr. Hvis Helsing ikke giver noget, bliver der ikke Trinbrædt i Lavø.

Mange i Helsing afventer Rigsdagens Beslutning med bange Anelser; vi tror de fleste i Helsing er imod Banen«.

I Rigsdagssamlingen 1916—17 fremsattes Lovforslaget paa ny den 11. Januar 1917. Den 24. Juli afgav det paagældende Udvalg Betænkning, i hvilken Helsing—Tisvilde Banen var optaget med et Statstilskud paa Halvdelen af Anlægssummen, og den 20. September 1917 oversendtes Forslaget til Landstinget efter i Folketinget at være vedtaget ved 3. Behandling.

Da det saa ud til, at Lovforslaget — som blev indbragt i Landstinget den 17. Oktober 1917 — heller ikke vilde blive færdigbehandlet i Rigsdagssamlingen 1917—18, fremkom Folketingsmændene N. Andreasen, Præstø, og Niels Petersen, Frederiksværk, den 14. December 1917 med et særligt Lovforslag om Statsstøtte til Helsing—Tisvilde Banen med Halvdelen af Udgifterne. Lovforslaget var endvidere begrundet med, at de af Frederiksborg Amtsråd stillede Betingelser for Ydelse af Bidrag forudsatte, at Koncession paa Banen var meddelt senest 1. April 1918, efter at Amtsrådet havde forlænget den oprindelige Frist med 1 Aar. Ved 1. Behandling af Lovforslaget udtalte Ministeren for offentlige Arbejder, at han ansaa det for »meget skadeligt« at trække et enkelt af Baneforslagene ud af det oprindelige Lovforslag. Forslaget overgik dog til 2. Behandling, hvor det henvistes til Udvalgsbehandling. Imidlertid bortfaldt Forslaget, da Lovforslaget om Privatbaneanlæg var blevet vedtaget i Landstinget den 18. Marts. Det vedtoges af Folketinget den 19. Marts, og den saaledes endelig gennemførte Lov blev Dagen efter stadfæstet af Kongen.

## ET STORT SKRIDT MOD MAALET

Loven af 20. Marts 1918 betød for Banesagen et stort Skridt mod Maalet, men mange Genvendigheder stod endnu tilbage at overvinde. Jernbanekomiteén havde imidlertid, da man kunde forudse, at Jernbaneloven vilde blive vedtaget, forberedt det videre Arbejde, og havde herunder andraget Amtsraadet om endnu en Gang at udsætte Fristen for Koncessionens Udstedelse; dette blev imødekommet, idet Amtsraadet i Mødet den 14. Marts udsatte Fristen til 1. April 1919.

Umiddelbart efter Lovens Vedtagelse afholdt Forretningsudvalget Møde, den 25. Marts, hvor man drøftede den videre Forretningsgang samt Udarbejdelse og Indsendelse af Andragende om Koncession paa Banen. Man vedtog endvidere at supplere saavel Komiteén som Forretningsudvalget med Sogneraadsformand L. P. Larsen, Holløse, og Strandfoged Anders Christiansen, Tisvildeleje. Men Forretningsudvalget var iøvrigt af den Overbevisning, at man foreløbig maatte udsætte selve Banesagens Gennemførelse, indtil der efter Verdenskrigens Afslutning maatte indtræde mere normale Forhold.

Den 4. April 1918 afholdt »den koncessions-søgende Komité for Helsing—Tisvildebanen« da Møde paa Helsing Kro, hvor alle Komitéens Medlemmer var kommet til Stede. Et Medlem mødte dog ved Fuldmagt.

Komiteén bestod af:

Overretssagfører V. M. Amdrup, København,  
Sognefoged Hans P. Andersen, Holløse,  
Gaardejer Christen P. Christensen, Ørby,  
Direktør P. C. Christensen, Helsing,  
Gaardejer Hans P. Christensen, Vejby,  
Provst og Sognepræst L. Haagen-Müller,  
Vejby,  
Mølle ejer Peder Hansen, Holløse,  
Proprietær L. Hansen, Vinderød,  
Birkefuldmægtig Fabricius Hansen, Helsing,  
Fiskeeksportør Gudmand Gudmandsen, Tisvildeleje,  
Gaardejer Lars Jensen, Mønge,  
Malermester L. P. Jørgensen, Tisvildeleje,  
Direktør R. Koefoed, København,  
Amtsraadsmedlem Jens Larsen, Vejby,  
Parcellist Christoffer Larsen, Ørby,  
Bankbestyrer S. Munk, Helsing,

Gaardejer Jørgen Mathiesen, Vejby,  
Gaardejer Jens Nielsen, Holløse,  
Gaardejer Jens Nielsen, Ørby,  
Gaardejer Johan Nielsen, Tisvilde,  
Læge J. P. Palle, Helsing,  
Oberst H. Parkov, Hellerup,  
Gaardejer Laurits Pedersen, Tibirke,  
Aftægtsmand Peder Pedersen, Holløse Lund,  
Førstelærer P. N. Skousen, Tisvilde,  
Gaardejer, Sognefoged Niels Sylvest, Tibirke,  
Professor, Dr. jur. Carl Torp, København,  
Gaardejer og Sogneraadsformand Lars P.

Larsen, Holløse,

Ingeniør P. A. Petersen, Hellerup,  
Fisker og Strandfoged Anders Christiansen,  
Tisvildeleje,  
Højesteretssagfører F. V. Grüner, København.

Det hidtidige Forretningsudvalg blev her genvalgt og suppleret med 1 Medlem, saa at Udvalget herefter bestod af følgende:

Provst og Sognepræst Haagen-Müller, Vejby,  
Formand,  
Direktør P. C. Christensen, Helsing, Næstformand,  
Birkefuldmægtig, cand. jur. Fabricius Hansen, Helsing,  
Amtsraadsmedlem, fhv. Købmand Jens Larsen, Vejby, (i 1922 erstattet af Sognefoged N. Sylvest, Tibirke),  
Professor, Dr. jur. Carl Torp, København,  
Mølle ejer P. Hansen, Holløse Mølle,  
Gaardejer Christen Christensen, Ørby,  
Førstelærer P. N. Skousen, Tisvilde, Sekretær,  
Fisker og Strandfoged Anders Christiansen, Tisvildeleje,  
Ingeniør P. A. Petersen, Hellerup,  
med Birkefuldmægtig Fabricius Hansen som Forretningsfører.

Forretningsudvalget blev bemyndiget til under Banens Bygning »at foretage forbindende for Baneanlægget og det kommende Baneaktieselskab alt, hvad Udvalget skønnede rigtigt til Sagens Fremme«.

Paa Mødet forelaa Udkast til Koncessionsandragende — udarbejdet af Overretssagfører Amdrup — i Henhold til hvilket Udgiften til Anlægget var anslaaet til 545.000 Kr., medens

Aktietegningen, bortset fra Statens Bidrag, omfattede ialt 277.000 Kr.

Andragendet blev paa Mødet underskrevet af samtlige Komitémedlemmer og indsendtes umiddelbart herefter til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Under Sagens Behandling i Ministeriet ønskede dette Dokumentation for Vejby-Tibirke Sogneraads Forpligtelse til at deltage i eventuelle Overskridelser af Overslagssummen for Baneanlægget med Amtsraadets Godkendelse heraf, samt for Indenrigsministeriets Approbation af Amtsraadets Forpligtelse med Hensyn til Overskridelser. Endvidere ønskedes Dokumentation for betryggende Bank- eller Kommunegaranti for den private Aktietegning, som Ministeriet yderligere ønskede ratihaberet under Hensyn til de ændrede Prisforhold, der havde bevirket en Forhøjelse af Overslagssummen, og med Erklæring om, at Bidragyderne forpligtede sig til at deltage forholdsmæssigt i eventuelle Overskridelser.

Efter at Forretningsudvalget den 10. August havde indsendt de ønskede Dokumenter, herunder en Garantierklæring fra A/S Nordsjællands Bank for den private Aktietegning, samt en Erklæring fra Helsing-Valby Sogneraad om, at dette nu havde tegnet sig for 5000 Kr. Aktiebeløb til Banen, meddelte Ministeriet den 23. August, at dette var sindet »at søge udvirket en allerhøjeste Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af den i Lov Nr. 185 af 20. Marts 1918 § 3, jfr. Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, omhandlede Jernbane fra Helsing til Tisvildeleje«.

Samtidig resolverede Ministeriet, at Banens Linieføring gennem Helsing St. skulde udføres saaledes, at Stationen ombyggedes til Gennemkørselsstation, en Ordning, der ikke blev modtaget med venlige Følelser i Helsing, hvor man stadig havde haabet at kunne bibeholde de hidtidige Stationsforhold med Rebroussement af Togene til og fra Tisvilde.

Endelig den 30. August 1918 underskrev Kongen Eneretsbevillingen, og Tisvildebanens Paabegyndelse var dermed omsider sikret!

#### BANELINIENS UDSTIKNING PAABEGYNDES

I Efteraaret 1918 paabegyndtes Baneliniens

Udstikning i Marken og Udarbejdelsen af det endelige Projekt til den 10 km lange Bane. Dette forelagdes paa et Forretningsudvalgsmøde i Helsing i December. Projektet foreslog i Overensstemmelse med Aktieudbydelsen Trinbrædt ved Ørby, Holdeplads ved Vejby, Trinbrædt mellem Holløse og Tisvilde By og Endestation i Tisvildeleje. Et Andragende fra Beboere i Tisvilde og Tibirke om, at det projekterede Trinbrædt maatte blive ændret til Holdeplads med Sidespor, blev behandlet imødekommende under Forudsætning af et Aktietilskud paa 9.500 à 12.000 Kr. Projektet tiltraadtes iøvrigt til Forelæggelse for Ministeriet. Under Hensyn til de stigende Ejendomspriser vilde man søge Ekspropriationen af de nødvendige Arealer fremskyndet mest muligt.

Den 8. April 1919 traadte Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen i Virksomhed for at foretage en Besigtigelse af den udstukne Linie.

Kommissionen, hvis Formand var kgl. Kommissarius, Kammerherre C. Lerche, havde iøvrigt følgende Sammensætning:

Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder:  
Godsinspektør S. Berthelsen, København, og  
Møller V. Hansen, Englerup.

Valgt af Frederiksborg Amtsraad:  
Amtsraadsmedlem, Gaardejer R. J. Olsen,  
Evetofte, og  
Amtsraadsmedlem, Gaardejer N. P. Jensen,  
Nøjsomhed;

i Stedet for sidstnævnte indtraadte i 1923  
Amtsraadsmedlem, Gaardejer N. J. Nielsen,  
Ramløse.

Den ledende Landinspektør var  
Etatsraad, Landinspektør P. Bentzon, Køben-  
havn, og  
Landinspektør O. Budtz, København.

Den 8. April foretoges en Besigtigelse af den Del af Banestrækningen, som var beliggende i Helsing Sogn. De Delegerede for Helsing Kommune foreslog en Ændring af Linieføringen Nord for Helsing Station for at undgaa de ved den projekterede Linie foranledigede Ulemper for Haragergaard, men Kommissionen vedtog at godkende Projektet paa dette Punkt. Ved Lavø blev der udtalt Ønske om Etablering af et



# TISVILDEBANENS



Overretssagfører  
V. M. Aarstrup,  
København.



Sognefoged  
Hans P. Andersen,  
Holløse.



Gaardejer  
Christen P. Christensen,  
Ørby.



Direktør  
P. C. Christensen,  
Helsingø.



Gaardejer  
Hans P. Christensen,  
Vejby.



Provst og Sognepræst  
L. Haagen-Müller,  
Vejby.



Møllejejer  
Peder Hansen,  
Holløse.



Proprietær  
L. Hansen,  
Vinderød.



Birkefuldmægtig  
Fabricius Hansen,  
Helsingø.



Fiskeeksportør  
Gudmand Gudmandsen,  
Tisvildeleje.



Gaardejer  
Lars Jensen,  
Mønge.



Malermester  
L. P. Jørgensen,  
Tisvildeleje.



Direktør  
R. Koefoed,  
København.



Amsraadsmedlem  
Jens Larsen,  
Vejby.



Parcellist  
Christoffer Larsen,  
Ørby.



Bankbestyrer  
S. Munk,  
Helsingø.

# BEVILLINGSHAVERE



Gaardejer  
Jørgen Mathiesen,  
Vejby.



Gaardejer  
Jens Nielsen,  
Holløse.



Gaardejer  
Jens Nielsen,  
Ørby.



Strandfoged, Gaardejer  
Johan Nielsen,  
Tisvilde.



Læge  
J. P. Palle,  
Helsingø.



Oberst  
H. Parkov,  
Hellerup.



Gaardejer  
Laurits Pedersen,  
Tibirke.



Aftægtsmand  
Peder Pedersen,  
Holløse Lund.



Førstelærer  
P. N. Skousen,  
Tisvilde.



Gaardejer, Sognefoged  
Niels Sylvest,  
Tibirke.



Professor, Dr. jur.  
Carl Torp,  
København.



Gaardejer, Sogneraadformand  
Lars P. Larsen,  
Holløse.



Ingeniør  
P. A. Petersen,  
Hellerup.



Fisker og Strandfoged  
Anders Christiansen,  
Tisvildeleje.



Højesteretssagfører  
F. V. Grüner,  
København.

Trinbrædt med Sidespor, hvilket ligeledes blev afslaaet af Kommissionen.

Den 9. April fortsattes Forretningen i Vejby-Tibirke Kommune. Projektet godkendtes her med Trinbrædt ved Ørby, Station ved Vejby, Trinbrædt mellem Holløse og Tisvilde By og Station i Tisvildeleje. Kommissionen godkendte endvidere, at der ved Ørby Trinbrædt anlagdes Sidespor, hvis Ørekilde Mejeri inden 2 Maaneder tegnede et Aktiebeløb paa 5.000 Kr,

Ekspropriationen af Arealer til Banen foretoges derpaa af Kommissionen i Dagene 23.—25. Juli, paa Grundlag af Bevillingshavernes Projekt, hvis Retningslinie Ministeriet nu havde approberet. Bortset fra fire Undtagelser lykkedes det ikke at opnaa Forlig med de ialt 47 Lodsejere om Erstatning for Afstaaelse af Arealerne, idet disse Spørgsmaal blev henvist til Taxation. Derimod blev der truffet Aftale om, at der skulde anlægges et Sidespor ved Ørby Trinbrædt mod et kontant Tilskud paa 5.000 Kr. — altsaa ikke Aktiekapital. Endvidere blev det vedtaget at anlægge Sidespor ved Tibirke Trinbrædt, mellem Holløse og Tisvilde By, saafremt der inden 2 Maaneder blev ydet et Tilskud til Banen paa 11.000 Kr. foruden Udgiften til Areal til Sidesporet.

Endelig den 2.—4. Oktober 1919 foretoges Taxation af de eksproprierede Arealer af den nedsatte Taxationskommission, hvis Formand var den ledende Landinspektør, Etatsraad P. Bentzon. De øvrige Medlemmer var:

Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder:  
Proprietær M. P. Tønnesen, Øbakkegaard, og  
Amtsraadsmedlem Chr. Hansen, Bøgesø.

Valgt af Frederiksborg Amtsråd:  
Amtsraadsmedlem, Gaardejer N. H. Nielsen,  
Skævinge, og  
Amtsraadsmedlem, Gaardejer Vilh. Hansen,  
Hjørlande.

Erstatningen for eksproprierede Arealer blev her fastsat til fra 2300 til 3200 Kr. pr. ha., for 2 Lodsejere (ved Tisvildeleje) dog helt op til 4000 Kr. pr. ha.

Detailprojektet til Banen var i Mellemtiden udarbejdet og Forberedelserne truffet til Udbydelse af Jordarbejdet, og paa et Møde af Bevillingshaverne den 28. Juli 1919 blev det vedta-

get at bortlicitere dette Arbejde. Forretningsudvalget, som efter Eneretsbevillingens Udstedelse havde indkaldt 1. Rate af Aktiekapitalen med  $\frac{1}{4}$  af det tegnede Beløb, besluttede nu at indkalde ogsaa 2. Rate.

#### PRISSTIGNINGEN MEDFØRER VANSKELIGHEDER

Imidlertid viste det sig, at Udviklingen paa Prismarkedet blev en helt anden, end man fra Bevillingshavernes Side havde ventet. I Stedet for det ventede Prislefald indtraadte en yderligere Prisstigning, der i Juli 1919 bragte Priserne op over det dobbelte af 1914-Priserne, og samtidig strammedes Laanemarkedet. Det var derfor naturligt, at Forretningsudvalget — som nu regnede med en Overslagssum paa ca. 1.200.000 Kr. — saa Tiden an, inden det udbød Jordarbejdet, særlig da ogsaa Fremskaffelsen af Jernbaneskiner frembød Vanskeligheder. Derimod var det lykkedes at sikre sig de fornødne Sveller til Banen til rimelig Pris.

Som man kunde vente, blev Vanskelighederne for Banen ogsaa kendt udenfor Bevillingshavernes Kreds og gav Anledning til — stærkt overdrevne — Rygter og fornyede Banemodstandernes Aktivitet.

Det kom derfor ikke Forretningsudvalget overraskende, at Vejby-Tibirke Sogneraad indbød Kommunens Skatteydere til et Møde i Vejby Forsamlingshus den 6. December 1919 om Fremskaffelse af den Kapital, Kommunen skulde udrede til Banen.

Paa Mødet, der var besøgt af ca. 200 Deltagere, gav Sogneraadsformand L. P. Larsen Udtryk for Sogneraadets Betænkeligheder ved nu at skulle fremskaffe et saa meget større Beløb; end man havde regnet med ved Aktietegningen, og for sin Frygt for, at heller ikke det sidste Overslag vilde holde.

Provst Haagen-Müller gjorde i et stort Indlæg Rede for Forretningsudvalgets Arbejde og for de Vanskeligheder, som Prisudviklingen havde ført med sig, og han anbefalede at fremme Arbejdet, bl. a. for at imødegaa Arbejdsløsheden. Ingeniør P. A. Petersen, Medlem af Forretningsudvalget, støttede ikke Provsten, men kritiserede det Overslag, der laa til Grund for den

endelige Aktietegning og talte for en Udskydelse af Anlægget. Efter en lang Række Indlæg, hvorunder der faldt adskillige skarpe Bemærkninger mod Banen og Forretningsudvalget, vedtoges med 60 Stemmer mod 12 en Henstilling til Bevillingshaverne om »foreløbig at stille Arbejdet for Banen i Bero, indtil Pengemarkedet har forandret sig saaledes, at Kommunen kan fremskaffe den nødvendige Kapital paa rimelige Vilkaar«.

I Anledning af denne Resolution afholdt Forretningsudvalget Møde den 29. December 1919. Efter en længere Forhandling vedtog man her at svare Vejby-Tibirke Sogneraad, at »Forretningsudvalget ikke ser sig i Stand til at give Tilsgagn om at stille Banesagen i Bero paa ubestemt Tid, da det vilde udsætte Bevillingshaverne for Koncessionens Fortabelse, idet det f. T. er umuligt at overse, hvornaar en væsentlig Bedring af Pengemarkedet vil indtræde«.

Det vedtoges endvidere at anmode Frederiksborg Amtsråd, der hidtil kun havde indbetalt 1. Rate, om Indbetaling af yderligere 3 Rater, efter at Indkaldelse af 3. og 4. Rate havde fundet Sted. Endvidere oplyste Forretningsudvalget Amtsrådet om, at dettes oprindelige Bidrag paa 75.000 Kr. nu paa Grund af de forandrede Konjunkturer maatte anslaaes til 180.000 Kr. Tilsvarende Meddelelse fik ogsaa Vejby-Tibirke Kommune.

I Sogneraadets Møde den 13. Januar 1920 blev Forretningsudvalgets Svar drøftet og gav Anledning til en Henvendelse til Bevillingshaverne om, hvorvidt Sogneraadet var pligtig at betale Overskridelsen. Samtidig henstillede Sogneraadet, at Indbetalingen af 3. og 4. Rate udsattes.

Det var fuldt forstaaeligt, naar en Avisreferent fra Mødet for egen Regning tilføjede:

»Stakkels Tisvildebane, som snart sagt ingen vil have noget med at gøre!«

For Amtsrådets Vedkommende blev Reaktionen langt kraftigere:

I en Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder anmodede Amtmanden om, at Ministeriet vilde stille dets Afgørelse med Hensyn til Approbation af Licitationsstilbud i Bero, indtil Amtsrådet havde taget Standpunkt i Sagen.

Dette indtraf paa Amtsrådsmødet den 31. Januar 1920, hvor Amtsrådet vedtog følgende:

»Man skal ikke modsætte sig at yde Tilskud til Dækning af alt paaløbne Udgifter og vil derfor indgaa paa at udbetale de begærte resterende 2 Rater. Forsaavidt Banen, formentlig mod de interesserede Kommuners og privates Ønsker, fremmes til de Priser, som nu forudsættes sandsynlige, maa man tage Reservation overfor yderligere Krav og hævde, at Proratatilsagnet kun gælder de forinden Paabegyndelsen uforudselige og under Arbejdets Gang indtræffende Overskridelser«.

#### ARBEJDET FORELØBIG STANDSET

Amtsrådets Henvendelse til Ministeriet havde imidlertid foranlediget en Henvendelse fra Kommissarius til Bevillingshaverne, om ikke Arbejdet paa Banen kunde udsættes noget, hvilket resulterede i den paa næste Side givne Skrivelse af 28. Januar 1920 fra Bevillingshaverne.

Herefter var saaledes Arbejdet paa Banen standset, hvilket blev taget til Efterretning paa et samme Dag som Amtsrådsmødet afholdt Forretningsudvalgsmøde. Det vedtoges her at overlade de oprindelige Ejere Brugen af de eksproprierede Arealer mod en Leje af 4 pCt. af Erstatningsbeløbene.

At Sammenholdet indenfor Forretningsudvalget tog Skade af den Udvikling, Sagen nu havde faaet, var maaske forstaaeligt, men det maa have været pinligt for Udvalgets Flertal at se et af dets Medlemmer søge at svække Udvalgets Stilling overfor Frederiksborg Amtsråd og Vejby-Tibirke Sogneraad ved private Henvendelser, som endogsaa blev behandlet paa et offentligt Amtsrådsmøde.

Alvorligere var imidlertid et i et Forretningsudvalgsmøde den 16. December 1920 behandlet Forslag fra tre Udvalgsmedlemmer om Salg af de til Banens Anlæg fordelagtigt indkøbte Sveler. Sagen blev forelagt for Ministeriet for offentlige Arbejder, der dog heldigvis ikke kunde imødekomme Forslaget.

Under disse Omstændigheder kunde det ikke undre, at Forretningsudvalget havde Vanskeligheder med Indbetaling af de indkaldte Rater af Aktiekapitalen, selv efter at Kravene var over-

givet til Incassation. Da 4. Rate indkaldtes til Indbetaling den 1. August 1921 — hvilket Frederiksborg Amtsråd ved Mødet den 23. September vægrede sig mod — vedtoges det at søge Spørgsmaalet om, hvorvidt Aktionærerne var

ter og yderligere at udrede Sagens Omkostninger.

Herefter modtoges den resterende 4. Rate fra Amtet, og det vedtoges paa et Forretningsudvalgsmøde den 13. Januar energisk at inddrive

Til  
Frederiksborg Amtsråd!

Banensagen er foreløbig af sig selv paa Grund af det høje Prisniveau, stillet i Bæret hvorfor der i Forretningsudvalgsmødet i Helsingør den 31. febr. vil blive foreslået, at 4. Rate af den tegnede Aktiekapital kan vente med at blive indbetalt til Nordjyllandsk Bank i Helsingør indtil videre af de Aktionærer, som maatte ønske dette. /

P. B. J.

Ordførelse

Lauritz Blaaen-Müller

Præsident

Ind

bundet ved deres Aktietegning, afgjort ved Dom.

I denne Anledning blev der anlagt Sag mod Fabrikant Hans Iversen, København, der havde tegnet sig for et Aktiebeløb paa 3.000 Kr.; heraf havde han betalt 1. Rate, men vægrede sig ved at betale 2. og 3. Rate. Ved Østre Landsrets Dom af 9. Januar 1922 havde Bevillingshaverne da den Tilfredsstillelse, at Fabrikanten blev dømt til at betale de forfaldne Rater med Ren-

de manglende Rater fra de private Aktietegnere, men dog at give Sogneraadene Henstand, hvis dette maatte ønskes, til Kapitalen skulde bruges.

Ved Landsretsdommen havde Bevillingshaverne faaet Vished for, at Banens økonomiske Forhold var i Orden. Prisforholdene syntes endvidere at være ved at udvikle sig i nedadgaende Retning, efter at Pristallet for Januar 1921 havde været helt oppe paa 264 i Forhold til



Pristallet 100 i 1914. Da Arbejdsløsheden tilmed syntes at være tiltagende, var der for Forretningsudvalget god Grund til nu at tage Sagen op om Genoptagelse af Arbejdet paa Banen. Dette skete paa et Bevillingshavermøde den 13. Januar 1922, hvor der forelagdes et revideret Overslag over Banens Anlægsudgifter til Beløb 1.189.000 Kr.

Der viste sig imidlertid ikke at være Flertal for Forretningsudvalgets Forslag om Arbejdets Genoptagelse, saa at Mødet vedtog, at »Kontrahering om Banens Jordarbejde udsættes under Forbehold af Ministeriets Approbation«. Ved Skrivelse af 22. Februar 1922 gav Ministeriet Tilladelse til at udsætte Paabegyndelsen af Jordarbejdet til senest 1. Januar 1923, og omtrent samtidig havde Ministeriet udvirket, at den i Eneretsbevillingen fastsatte Frist paa 4 Aar fra Bevillingens Udfærdigelse for Banens Ibrugtagning blev forlænget til 1. Januar 1925.

#### ARBEJDET GENOPTAGES

Paa et Forretningsudvalgsmøde den 30. August 1922 vedtoges det med 5 Stemmer mod 3 at genoptage Arbejdet paa Banens Anlæg, saaledes at Jordarbejdet paabegyndtes umiddelbart efter Prisreguleringen i Februar 1923 paa Grundlag af et nyt udarbejdet Projekt for Jordarbejdet til en Overslagssum af 1.060.000 Kr.

Det vedtoges endvidere at imødekomme et Ønske fra Gribskovbanen om, at det ved Overenskomsten fastsatte Bidrag til Anskaffelse af rullende Materiel forhøjedes som Følge af, at det nye Projekt indeholdt uheldigere Stigningsforhold end tidligere aftalt. Man enedes med Repræsentanter for Gribskovbanen om at forhøje Bidraget fra 20.000 Kr. til 40.000 Kr.

Omsider, den 9. September 1922, vedtog Bevillingshaverne da Forretningsudvalgets Forslag om en Genoptagelse af Arbejdet med 16 Stemmer, medens 11 Stemmer blev afgivet for et Mindretalsforslag om Udskydelse af Afgørelsen. Der blev nu sat fuld Kraft paa Arbejdet med Udbydelse af Jordarbejdet ved offentlig Licitation. Tilbud indkaldtes til den 16. Februar 1923. Der modtoges 26 Tilbud, og af disse vedtoges det paa et Bevillingshavermøde den 21. Februar at indstille det laveste fra Entreprenø-

rerne Kornerup Koch & Kjær Petersen, København, lydende paa 224.000 Kr., til Ministeriets Approbation, og denne meddeltes ret omgaaende, saa at Jordarbejdet altsaa nu kunde paabegyndes.

I Henhold til Beslutning af Forretningsudvalget var der udskrevet en Arkitektkonkurrence om Bygningerne paa Banen. Efter Bedømmelse af et Udvalg bestaaende af Overarkitekt Seest, København, Architekt Ivar Bendtsen, København, Formanden for Gribskovbanens Bestyrelse, Generalmajor Ulrich, og Provst Haagen-Müller vedtoges det blandt de 11 Deltagere i Konkurrencen at antage Architekt Carl Lundqvist, Hillerød, til Tisvildebanens Arkitekt. Paa Grundlag af dennes Tegninger vedtoges det den 2. Juli 1923 efter en offentlig Licitation at overdrage Arbejdet ved Tisvildeleje Station til Murermester Jens Andersen, Græsted, og paa de øvrige Stationer til Tømremester Bendix, Glostrup, som de billigste af de bydende. Beklageligvis viste det sig under Arbejdets Gang, at sidstnævnte ikke var i Stand til at fuldføre Entreprisen, som derfor maatte overdrages til andre Haandværkere. Den 12. November 1923 overdroges Arbejdet ved Lokomotivremisen i Tisvildeleje til Tømremestrene Poulsen og Nielsen, Tisvilde, og Varehuset paa Helsing Station til Murermester Jens Andersen, Græsted, ligeledes efter en afholdt offentlig Licitation.

Paa Helsing Station udførtes Arbejderne ved Ændringen af Stationen til Gennemkørselsstation af Gribskovbanen, der ogsaa udførte Banens Telefonanlæg fra Helsing til Tisvildeleje.

Den gamle Overenskomst med Gribskovbanen blev inden dens endelige Underskrift og Forelæggelse for Ministeriet for offentlige Arbejder underkastet en Gennemgang og Revision, der efter Ministeriets Ønske udførtes af Repræsentanter for Bevillingshaverne og Gribskovbanen under Ledelse af daværende Kontorchef, senere Direktør C. V. Jensen i Tilsynet med Privatbanerne. Der blev her, foruden om den tidligere vedtagne Forhøjelse af Tilskudet til rullende Materiel, truffet Aftale om, at Gribskovbanen tilsvarede Bevillingshaverne 10.000 Kr. for en Udvidelse af

Lokomotivremisen paa Tisvildeleje Station til at rumme 4 Lokomotiver. Overenskomsten blev underskrevet af Gribskovbanen og Bevillingshaverne den 5. og 7. Maj 1924 efter at være approberet af Ministeriet for offentlige Arbejder den 26. April 1924.

Der var tidligere truffet Aftale med Gribskovbanen om Betjening af Ørby Station ved Ekspeditrice, og af Tibirke Trinbrædt ved løst antagen Assistance.

Baneanlægget var i Sommeren 1923 i fuld Gænge. Jordarbejdet fremmedes programmæssigt, og ligeledes Bygningerne; der holdtes »Rejsegilde« med Vin og Kage paa Tisvildeleje og Vejby Stationer den 12. September. Derimod saa det ud til, at Sporarbejdet nu skulde forsinke Arbejdet paa Banen. Dels viste det sig, at der i et ved Mønge eksproprieret Grusgravareal ikke var tilstrækkeligt Gruskvantum til Banens Anlæg, og dels voldte Skinneliverancen Forretningsudvalget mange Bekymringer. I Stedet for den oprindelige Grusgrav, som blev tilbage-taxeret til Lodsejerne, blev der den 12. Oktober 1923 fra Dyndmosegaarden eksproprieret et nyt Areal med saa stor Grusmængde, at den blev erhvervet ogsaa til fremtidigt Brug for Gribskovbanen. Betydeligt vanskeligere var Skinnespørgsmaalet. Gang paa Gang havde Bevillingshaverne i Aarenes Løb modtaget og antaget forskellige Tilbud paa Spormaterialier, som det ikke viste sig muligt at gennemføre. Først ved Antagelsen af et Tilbud i Slutningen af Oktober 1923 paa tyske Skinner syntes Spørgsmaalet at være løst. Men allerede da var Jordarbejdet blevet saa meget forsinket, at Bevillingshaverne paa et Møde den 23. November 1923 saa sig nødsaget til at indgaa paa et Krav fra Entreprenørernes Side om en Erstatning paa 85.000 Kr. for Forsinkelse af Arbejdet. Til Gen-gæld forpligtede Entreprenørerne sig til — forsaavidt Skinnerne ikke yderligere forsinkedes — at aflevere Banen saa betids, at den kunde aabnes for Drift 1. Juli 1924.

I December 1923 ankom endelig Skinnerne, og Spørlægningen paabegyndtes, og selv om længere Frostperioder og Sne lagde Hindringer i Vejen for Banearbejdet, fremmedes det nu

saaledes, at man kunde forudse, at Banen kunde tages i Brug i Forsommeren.

## STILLINGERNE BESÆTTES — STREJKE

Der blev derfor fra Gribskovbanens Side gjort Skridt til Besættelse af Stillingerne bl. a. som Stationsforstander paa Tisvildeleje Station og Stationsmester i Vejby, og disse Stillinger blev i Privatbanebladene for 15. Marts opslaaet ledige. Til Tisvildeleje Station indkom 63 Ansøgere og til Vejby Station 20 Ansøgere. Paa et Møde i Gribskovbanens Bestyrelse den 16. April indstillede man til de to Stillinger at vælge henholdsvis Overassistent ved Troldhede—Kolding —Vejen Jernbane C. Hansen og Assistent ved Hads—Ning Herreders Jernbane O. Rostbøll, og denne Indstilling gik videre til Bevillingshaverne, som i Henhold til Overenskomsten med Gribskovbanen skulde være medbestemmende ved Besættelsen af de nævnte Stationer. Paa et Forretningsudvalgsmøde den 28. April, hvortil Gribskovbanens Bestyrelses Formand og Driftsbestyreren var indbudt, vedtog Forretningsudvalget enstemmigt at tiltræde den foreslaaede Indstilling, og herefter blev der meddelt de paa-gældende Ansættelse i de to Stillinger fra 1. Juni 1924.

Til de nævnte Stillinger havde ogsaa været Ansøgere fra Gribskovbanens Personale, som havde ventet, at de som ansatte ved Gribskovbanen skulde være fortrinsberettigede til de nye Stillinger ved Tisvildebanen, hvorimod man indenfor Banens Ledelse havde lagt Vægten paa at foretrække de bedst kvalificerede Ansøgere. Skuffelsen hos de forbigaaede udviklede sig — næret af Indiskretioner i forvrænget Form fra Forretningsudvalgsmødet og direkte Tilskyndelser til Uro fra et enkelt Medlems Side — til en almindelig Misfornøjelse blandt Banens Personale. Paa et af Personalets Forening arrangeret »Protestmøde« den 6. Maj gav Misfornøjelsen sig kraftigt Udtryk, og det vedtoges at henstille til Bestyrelsen at optage Spørgsmaalet om Pladsbesættelserne til fornyet Behandling, idet man med Støtte af Formanden for Privatbanefunktionærernes Forbund, som aktivt deltog i Mødet, ønskede nedsat en Kommission til

Bedømmelse af Kvalifikationerne af Banens Funktionærer.

Bestyrelsen afviste Personalets Krav som liggende udenfor de Emner, der ifølge de gældende »Forhandlingsregler« kunde gøres til Genstand for Forhandling, hvorefter Personaleforeningen først fralagde sig ethvert Ansvar for Konsekvenserne af, at »Bestyrelsen havde siddet dens Krav overhørig«, og dernæst henvendte sig til Ministeren for offentlige Arbejder om dennes Bistand til Løsning af Konflikten. Personaleforeningen følte sig ikke tilfredsstillet ved, at Ministeren kunde tænke sig at søge Sagen behandlet af Privatbanernes Fællesudvalg. Og da der hos Foreningen, vildledt fra udenforstaaende Side, fæstnedes det Indtryk, at Ministeren ikke kunde eller vilde hjælpe Personalet, indkaldte den til et Møde i Helsingør Natten mellem den 23. og 24. Maj, hvor det — trods et af Privatbanernes Kontorforening nedlagt Forbud — vedtoges at etablere Strejke paa Gribskovbanen fra Søndag Morgen den 25. Maj.

Strejken traadte i Kraft, og Gribskovbanen oplevede for første Gang en Søndag uden Tog. Ved Middagstid meddeltes pr. Telegram fra Personaleforeningen, at Personalet efter Ordre fra Dansk Privatbaneforbund var rede til at tiltræde Tjenesten straks. Bestyrelsen erklærede herefter, at den gerne saa Arbejdet genoptaget, men fastholdt dens Standpunkt om de skete Ansættelser. Kl. 16,25 begyndte Togene saa atter at rulle.

Den følgende Dag afholdtes et fortroligt Møde mellem Bestyrelsens Formand og Formanden for Dansk Privatbaneforbund, hvor Sagen drøftedes, uden at der dog naaedes en formel Afslutning af Sagen. Et til senere Afholdelse forudsat Møde kom aldrig i Stand!

For de Kontorfunktionærer, som deltog i Strejken, fik Sagen det Efterspil, at disses Forening midlertidig ekskluderede dem, men dog tog dem til Naade paa et senere Delegeretmøde.

En Slags Afslutning fik Sagen derved, at Ministeren, som, efter at Strejken var etableret, havde taget sit Tilsagn om Bistand til Funktionærerne tilbage, imødekom en Anmodning fra Privatbanefunktionærernes Forbund om en Undersøgelse af de nærmere Forhold ved den

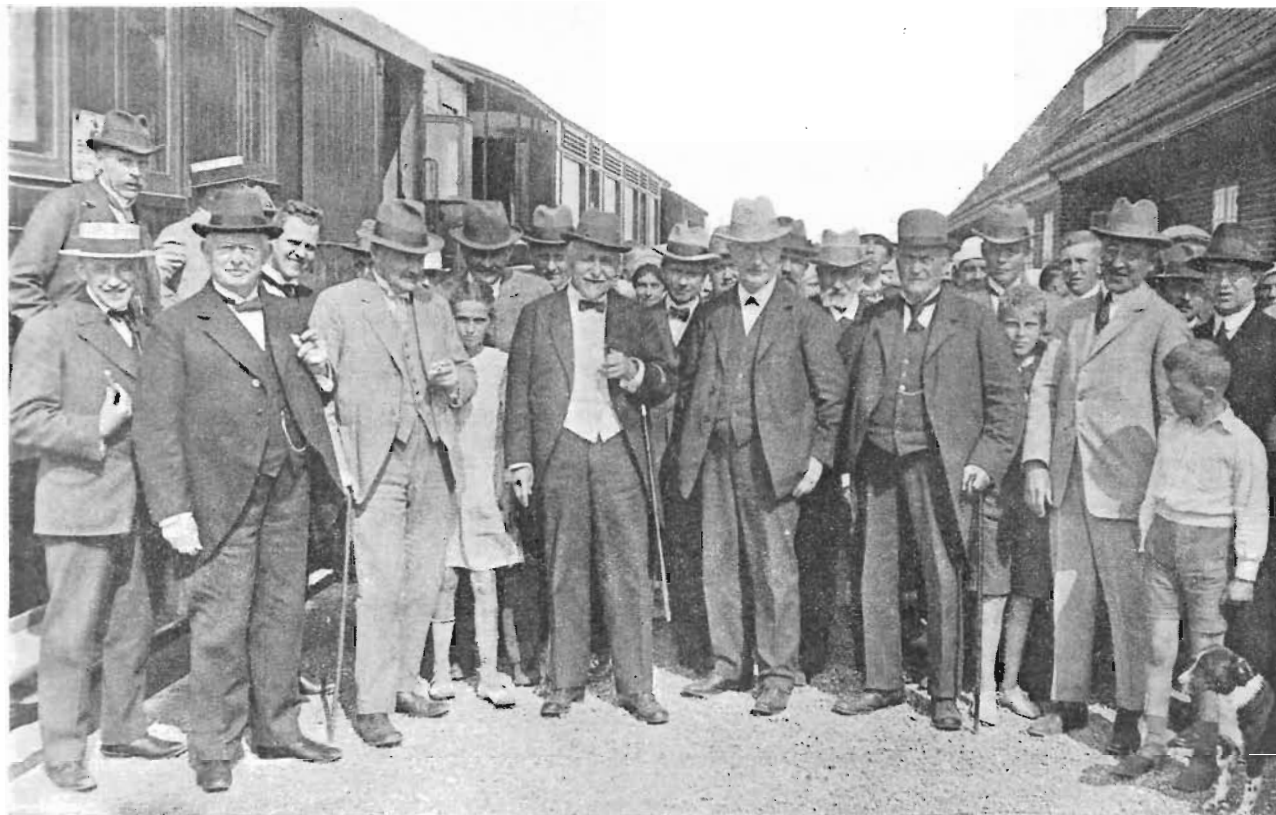
tagne Strejkebeslutning; Gribskovbanens Bestyrelse havde erklæret sig villig til at deltage i en saadan Behandling. Undersøgelsen, der foretoges af en af Ministeriets Fuldmægtige, fastslog, at de ansattes Kvalifikationer var ubestridt fra alle Sider, og præciserede, at Banens Funktionærer ikke havde haft Grund til at antage, at de — som de selv havde ment — skulde være ringere stillet end Funktionærer ved andre Baner. Ministeriet meddelte herefter i Skrivelse af 4. November 1924, at man ikke fandt Føje til at foretage videre i Sagen.

#### BANEN NÆRMER SIG SIN FULDENDELSE

Tisvildebanen nærmede sig nu sin Fuldenelse. Stationsbygningen i Tisvildeleje var færdig den 2. Juni, og den 25. Juni afleveredes de øvrige Stationsbygninger af Haandværkerne. Lokomotivremisen paa Tisvildeleje Station var derimod endnu ikke færdig; den blev først afleveret den 27. Oktober 1924. De to Lokomotiver til Tisvildebanen, som Gribskovbanen havde købt, var ankommet allerede i Marts Maaned og blev efter tilfredsstillende Prøvekørsler henstat i Remisen i Græsted. Da de d. 7. Juli skulde tages i Brug, vakte det stor Bestyrtelse, at en Hjulbandage paa hvert Lokomotiv var sprængt paa Grund af en Fabrikationsfejl. Det lykkedes omgaaende at faa begge Lokomotiverne repareret, men kun det ene naaede at blive færdigt til Prøvekørslerne paa Tisvildebanen og dennes Aabning. I Forbindelse med et Forretningsudvalgsmøde den 30. Juni inspiceredes Banen af Tilsynet med Privatbanerne ved Kontorchef C. V. Jensen, hvorefter Tilsynet stillede i Udsigt, at Banen kunde sættes i Drift den 16. Juli, efter at forskellige nærmere angivne Mangler var afhjulpet.

Forretningsudvalget vedtog herefter sammen med Gribskovbanens Bestyrelse at forevise den nye Bane for den lokale og den københavnske Presse. Dette foregik den 11. Juli. I det smukkeste Sommervejr modtoges Pressens Repræsentanter paa Hillerød Station, hvorfra Turen i et Særtog først gik til Gribsø. Ved en Skovtursfrokost ved Gribsø-Pavillonen redegjorde General Ulrich for Gribskovbanens Forhold og

*Fra Presseudflugten til Tisvildeleje den 11. Juli 1924.*



Professor Torp	Proprietær Nielsen	Ekspeditionssekr. K. Gregersen	Konsulent Saxtorph	Snedkermester Carl Petersen	Redaktør Holger Bernild
Architekt Lundqvist	Købmand Jacobsen	Birkedommer Jacobæus	Generalmajor Ulrich	Provst Haagen-Müller	Red.sekr. Lübecker
	kgf. Skovrider Holm			Driftsbestyrer Thage	

Udvikling, og Provst Haagen-Müller fortalte om Tisvildebanelen. Derefter gik Toget videre gennem det smilende Sommerlandskab til Tisvildeleje, hvor dette første rigtige Tog paa den nye Bane blev budt velkommen af en stor Skare »Landliggere«. Dagen sluttede med Middag paa Tisvilde Badehotel, og næste Dags Omtale i Bladene bidrog sit til at vække Opmærksomhed om Tisvildebanelen.

Derefter begyndte Prøvekørslerne paa Banen for at indøve Personale — og Publikum. 3600 Rejsende befordredes disse første Dage med de 10 Prøvetog, der løb; Adgangen til Togene var nemlig gratis.

#### BANEN AABNES

Endelig oprandt da Banens Aabningsdag, som efter en Inspektion af Kommissarius, Kammer-

herre Lerche, og Kontorchef Jensen blev fastsat til den 18. Juli.

Kl. 6,38 afgik fra Tisvildeleje det første Plan-tog til Hillerød.

I den skønneste Sommermorgen slangede Lokomotivrøgen sig da for første Gang ud over det fredelige Landskab, helt ned over Tibirke Mose og bragte Forstyrrelse i Mosekonens Bryg,



Aabningstogets Ankomst til Tisvildeleje den 18. Juli 1924.

og Togets Fløjten vakte Panik blandt Marker-  
nes græssende Kreaturer. Idyllen var brudt!

Toget blev ved Tibirke Trinbrædt budt Velkommen af Lærer Skousen, i Vejby af Provst Haagen-Müller med gode Ord og Ønsker for Vejby-Tibirke Kommune, og endelig i Ørby hilste Gaardejer Chr. P. Christensen Toget og dets Passagerer.

Klokken 9,40 returnerede Toget fra Hillerød. Med dette fulgte Statens Repræsentant, Kontorchef C. V. Jensen, og den ledende Landinspektør, Etatsraad P. Bentzon, Medlemmer af Gribskovbanens og Kagerup—Helsingør Banens Bestyrelser, Bevillingshaverne og Banens Entreprenører Kornerup Koch og Kjær Petersen. I Helsingør mødte Repræsentanter for Sogneraadet og for Helsingør By og i Vejby Sogneraadets formanden for Vejby-Tibirke. Paa Tisvildeleje Station var den flagsmykkede Perron tæt pakket med Tilskuere til den historiske Begivenhed, og Toget blev hilst med begejstrede Hurraraab.

Kontorchef Jensen holdt her en kort Tale, der sluttede saaledes: »Som Statens tilsynsførende



Kontorchef C. V. Jensen erklærer Tisvildebanen for aabnet.

med Privatbanerne og som Statens Repræsentant erklærer jeg herved denne Bane aabnet for Driften og overleverer den til Forretningsudvalget for Helsingør—Tisvildebanen«.

Provst Haagen-Müller kvitterede herfor med et Leve for Tisvildebanen.

Blandt Festdeltagerne var de første Forkæmpere for Banen, Branddirektør Eriksen-Noer, Malermester L. P. Jørgensen og Fiskeeksportør Gudmandsen, der nu endelig oplevede Resultatet af deres Arbejde.

Paa Tisvilde Badehotel var Entreprenørerne Kornerup-Koch og Kjær Petersen derefter

Værter ved en Frokost for Banens Gæster, hvor Banen og dens Mænd blev hyldet i en lang Række Taler.

Tisvildebanen var saaledes nu en Realitet. Og det har sikkert været med en Følelse af Lettelse, Bevillingshaverne, og navnlig Provst Haagen-Müller, konstaterede dette. Igennem 11 Aar havde Provsten været Formand for Forretningsudvalget; med en aldrig svigtende sejr Energi og Interesse ledede han Arbejdet for Banens Tilblivelse og var utrættelig paa Færde med et Utal af Møder, Konferencer og Rejser. Selv om Vanskelighederne til Tider syntes uovervindelige og Modstanden stærk, gav han ikke op, men bevarede stadig Visheden om Banens Berettigelse og Troen paa dens Fremtid. Ingen andre end »Provsten« kunde i disse Aar have gennemført dette Arbejde paa Egnen, saa at det i første Række — selv om han havde gode Hjælpere ved sin Side — var ham, Æren tilkom for, at Foretagendet ogsaa blev ført til en lykkelig Afslutning, trods Splid og Uenighed og en stadig baade aaben og skjult Modstand.

Men Hverdagen meldte sig atter ovenpaa Festdagen; ja, endogsaa paa denne Dag afholdtes et Forretningsudvalgsmøde med det stadt tilbagevendende Punkt paa Dagsordenen: Indkaldelse af yderligere nye Rater udover Aktietegningen. Trods alle Anstrengelser for at holde Udgifterne nede steg Overslagene nemlig Gang paa Gang, efter at Prisfaldet, der satte ind i 1921, atter fra 1923 var afløst af en ny Prisstigning.

I 1923 var det nødvendigt at indkalde 5' — 7' Rate (a' 25 %), i Juli 1924 indkaldtes 8' og 9' Rate, og i Oktober 1924 10', i Februar 1926 11' Rate, og endelig paa Forretningsudvalgets sidste Møde d. 9. December 1927 indkaldtes endnu ½ Rate. Paa dette Møde forelaa det færdige Anlægsregnskab, der viste en samlet Udgift paa 1.541.524 Kr. Hertil kom yderligere bl. a. Renteudgiften til Nordsjællands Bank, der havde været Baneanlæggets Bankier, saa at der samlede Aktiekapital derved kom op paa 1.557.300 Kr., der var fordelt saaledes:



Staten ... ..	783.700 Kr.
Frederiksborg Amt ... ..	215.600 —
Helsing-Valby Kommune	14.300 —
Vejby-Tibirke Kommune	143.700 —
Private ... ..	400.000 —

Naar man erindrer, at Udgifterne til Banen i 1908 var anslaaet til ca. 370.000 Kr. — og det

haverne for at slippe for Betaling, men i begge Tilfælde gav Højesteret Bevillingshaverne Medhold.

#### AKTIESELSKABET STIFTES

Bevillingshaverne havde imidlertid endnu en vigtig Opgave tilbage, nemlig at stifte det Ak-

#### *Tisvildebanens første Bestyrelse:*



Provst og Sognepræst  
Haagen Müller,  
Vejby.



Vognmand  
H. Gudmandsen,  
Tisvildeleje.



Murer  
Jac. Schrøder,  
Ørby.



Journalist  
H. D. Radmer,  
Helsingø.



Amdtsraadsmedlem  
N. J. Nielsen,  
Ramløse.



Parcellist  
Christoffer Larsen,  
Ørby.

var paa en Tid, hvor Priserne laa fast — vil man se, hvad Modstanden paa Egnen mod Banepleanerne kom til at koste. Modstandens Indflydelse kan direkte aflæses i Banens Aktieprotokol, der viser, at der af de 400.000 Kr. private Aktier kun var tegnet 57.100 Kr. i Vejby-Tibirke Kommune.

Indbetalingen af de hos de private Aktionærer opkrævede Rater forløb ikke smertefrit. Mange Beløb maatte inddrives ved Incassation, og 2 Aktionærer anlagde Sag mod Bevillings-

tieselskab, til hvilket i Henhold til Eneretsbevillingen Bevillingshavernes Rettigheder og Forpligtelser skulde overdrages. Sagen var forlængst forberedt overfor Ministeriet for offentlige Arbejder ved et Udvalg bestaaende af Professor Torp og Overretssagfører Amdrup, saa at Ministeriet den 9. Januar 1926 kunde approbere Aktieselskabets Vedtægter. Den 19. Februar 1926 afholdt Bevillingshaverne da for sidste Gang Møde, hvor det lovformeligt vedtoges at overdrage alle Rettigheder og Forpligtelser

til Aktieselskabet samt at indkalde til konstituerende Generalforsamling i Selskabet.

Denne Generalforsamling afholdtes da i Hillerød den 26. Marts 1926 under Ledelse af Birkedommer Jacobæus, Helsingø, som Dirigent. Provst Haagen-Müller aflagde her en fuldstændig Beretning for hele Banesagen fra dens første Begyndelse og redegjorde herunder for Overslagssummens Overskridelse. Beretningen toges efter en kort Forhandling til Efterretning, hvorefter Aktieselskabets Oprettelse og Udkaftet til Vedtægter for dette vedtoges.

Til Bestyrelsen for Selskabet valgtes af Sognekommunerne og de private Aktionærer Provst Haagen-Müller og Parcellist Christoffer Larsen, Ørby.

Efter at Frederiksborg Amtsråd, Ministeriet for offentlige Arbejder og Finansministeriet havde valgt deres Medlemmer af Aktieselskabets Bestyrelse, bestod denne af:

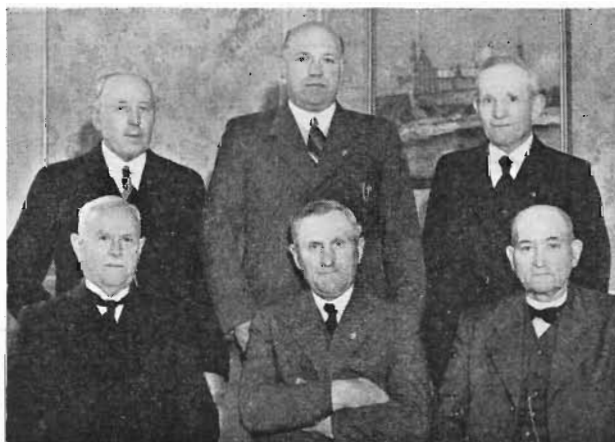
Provst Haagen-Müller og Parcellist Christoffer Larsen (valgt af Sognekommunerne og de private Aktionærer).

Gaardejer N. J. Nielsen, Ramløse (valgt af Frederiksborg Amtsråd).

Vognmand Harald Gudmandsen, Tisvildeleje, (valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder).

Journalist H. D. Radmer, Helsingø, og Murer Jac. Schrøder, Ørby, (valgt af Finansministeriet).

Paa Bestyrelsesmødet den 9. Juni 1926 valgtes Provsten til Bestyrelsens Formand og Journalist Radmer til Næstformand. Begge disse valgtes desuden til Medlemmer af Gribskovbanens Bestyrelse, til hvilken hidtil Provsten og Bevillingshavernes Næstformand, Direktør P. C. Christensen, Helsingø, siden 1925 havde været delegeret.



Tisvildebanens Bestyrelse 1945.

Jac. Schrøder. Karl Nielsen. L. Ellehaug.  
J. Kr. Petersen. H. Gudmandsen. N. J. Nielsen.

## DE FORLØBNE 25 AAR

Fra Tisvildebansens Aabningsdag var denne altsaa overtaget af Gribskovbanen i Forpagtning mod en Forpagtningsafgift paa  $12\frac{1}{2}$  pCt. af Gribskovbanens samlede Overskud efter at Tantieme, Henlæggelse til Reservefond og Afgift til Helsingebanen var fradraget. I det daglige mærkedes der saaledes intet til, at Tisvildebansen var en særlig Bane, idet den blev drevet fuldstændig sammen med Gribskovbanen. Tisvildebansens Historie i de forløbne Aar er saaledes nøje forbundet med Gribskovbanens Udvikling i denne Periode. Dog er visse Foranstaltninger særlig knyttet til Tisvildebansen. Saaledes blev der i 1925 som afsluttende Anlægsarbejde og ved Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionens Mellekomst tilvejebragt fri Oversigt ved Banens Overkørsler over alle offentlige Veje. Ligeledes i 1925 blev Tibirke Trinbrædt flyttet til Godhavn, og et nyt Trinbrædt med Sidespor, »Holløse«, anlagt ved Vejen fra Holløse til Holløselund, alt paa de interesserede Beboeres Bekostning. Endvidere blev der samme Aar af Frederiksborg Amtsraad meddelt Gribskovbanen Tilladelse til Oprettelse af en Automobilrute fra Vejby over Raageleje til Gilleleje, hvorved Banens Opland mod Raageleje sikredes og Adgangen hertil betydeligt lettedes. I 1930—31 blev for Tisvildebansens Regning anlagt det Trinbrædt ved Lavø, som havde været paa Tale ved Banens Anlæg, og som de nu ændrede Driftsforhold muliggjorde. Paa Tisvildeleje Station blev i 1942 foretaget en Ombygning, hvorved Kontorlokalerne fik en haardt tiltrængt Udvidelse; Udgiften hertil deltes mellem Postvæsenet, Tisvildebansen og Gribskovbanen. Og endelig blev i 1948 Vejby Station udvidet, ligeledes ved Bidrag fra Postvæse-

nets Side. Efter at Frederiksborg Amtsraad i 1948 har meddelt Banen Tilladelse til Oprettelse af Automobilruten Vejby—Blidstrup—Græsted—Esbønderup og i 1949 til Ruten Vejby—Vejby Strand, maa det paagældende Oplands Trafikbehov i Forbindelse med den fra 1925 drevne Raageleje-Rute siges at være tilfredsstillt.

Af de ved Gribskovbanen i de forløbne Aar indførte Forbedringer og Fornyelser har navnlig følgende haft direkte Indflydelse ogsaa paa Tisvildebansens Forhold:

Motorvognsdriftens Indførelse i 1927 ved Køb af 2 Motorvogne.

Den fuldstændige »Motorisering« af Persontrafikken i 1932 ved Anskaffelse af yderligere 3 Motorvogne paa Moderniseringslaanets Regning.

Forbedring af Færdselsforholdene ved Banens Overkørsler i Aarene 1934—36 ved Indførelse af Blinklyssignaler m. v., herunder Udførelse af Vejforlægning ved Lavø og Opførelse af Viadukter ved Ellemose-Huse og ved Tisville.

Erstatning af Træsæderne i Banens Personvognsmateriel med polstrede Sæder i 1944.

Indførelse af Skinnebusdrift i 1947 ved Anskaffelse af 3 Skinnebusser med tilhørende 2 Paahængsvogne.

Forpagtningskontrakten med Gribskovbanen, der var afsluttet for et Tidsrum af 10 Aar ad Gangen, blev ved Udløbet af første 10-Aars Periode opsagt af Gribskovbanen til Ændring som Følge af en forandret Regnskabsopstilling, der var foranlediget ved det af Staten ydede Moderniseringslaan til Gribskovbanen. Ved Fornyelsen af Overenskomsten opnaede Tis-

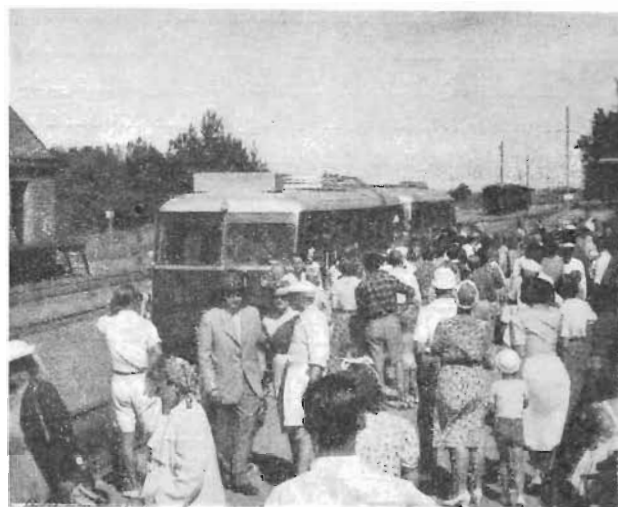
vildebansen en Forhøjelse af Forpagtningsafgiften, idet denne fremtidig udregnedes inden Fradraget i Overskudet af Helsingebanens Afgift. Til Gengæld gav Tisvildebansen Afkald paa Udarbejdelse af det i Overenskomsten fastsatte særlige Regnskab for Tisvildebansen, der iøvrigt indtil da ikke havde givet Banen Adgang til den forhøjede Forpagtningsafgift, som man oprindeligt havde ventet.

Forholdet mellem de to Baners Bestyrelser har igennem Aarene været godt, præget af en Forstaaelse af Samarbejde og fælles Interesser. Samfølelsen mellem Banerne fik det smukkeste Udtryk ved den Beredvillighed, hvormed Tisvildebansens Bestyrelse modtog Forslaget om en Sammenslutning af Gribskovbanen, Kagerup—Helsingebanen og Helsinge—Tisvildelejebanen til ét Selskab, da denne Plan i 1943 fremkom i Gribskovbanens Bestyrelse. Ikke alene gik Tisvildebansen ind paa Forslaget om en Sammenslutning, men dens Bestyrelse erkendte Nødvendigheden af en Nedskrivning af Tisvildebansens Aktiekapital med 70 pCt. for at stille denne Bane med den — ved Tidernes Ugunst — uforholdsmæssigt store Aktiekapital paa lige Fod med de to andre Baner. Til Opnaaelsen af dette Resultat bidrog ogsaa den Omstændighed, at det under Forhandlingerne besluttedes at lade den af Tisvildebansen hidtil oppebaarne Jernbaneskyld fortsat komme denne Bane til gode ved Henlæggelse af Provenuet af Jernbaneskylden til et Fond, der efter nærmere fastsatte Regler skal udrede Udbytte alene til de hidtidige Tisvildebane-Aktionærer.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling den 20. Januar 1945 i A/S Helsinge—Tisvildelejebanen vedtoges da Sammenslutningen ved Generalforsamlingens Beslutning om, at overdrage Selskabets Formue til det sammensluttede nye Gribskovbane-Aktieselskab og derefter, fra 1. Januar 1945 at regne, at opløse A/S Helsinge—Tisvildelejebanen. Det var Gribskovbanens Bestyrelse en Tilfredsstillelse, at man ved en Forøgelse af Bestyrelsesmandaterne var i Stand til at optage samtlige Tisvildebansens Bestyrelsesmedlemmer i den nye Bestyrelse for Gribskovbanen.

Ved Sammenslutningen tilførte Tisvildebansen

Gribskovbanen en kontant Kassebeholdning paa ca. 124.000 Kr. og en Reservefondsbeholdning paa omtrent 106.000 Kr., som Banen havde været i Stand til at oparbejde i Løbet af de 21. Aar, der var forløbet siden dens Aabning. Naar man henser til, at den gamle Gribskovbanes Afskrivningsfond før Sammenslutningen kun beløb sig til ca. 32.000 Kr., vil det saaledes ses, at den Forpagtningskontrakt, som Gribskovbanen ved de i 1911 førte Forhandlinger



Skinnebustoget ankommer til Tisvildeleje.

tilsagde Tisvildebansen, havde været endog særdeles gunstig for denne Bane. Dette forklarer ligeledes, at Tisvildebansen kunde være i Stand til i 1932 at udbetale Udbytte — ganske vist kun 1 pCt. — paa et Tidspunkt, hvor Gribskovbanen allerede i en Aarrække havde maattet afstaa fra at udbetale Udbytte til dens Aktionærer.

#### BETYDNINGEN FOR GRIBSKOV- BANEN

Tisvildebansens Betydning for Gribskovbanen og dens Andel i dennes Udvikling i de forløbne Aar er uomtvistelig. Der blev ved den nye Bane skabt Mulighed for en mere rationel Udnyttelse af Gribskovbanens rullende Materiel derved, at Banens to Gaffelgrene nu var blevet lige lange. Men Tisvildebansen bidrog navnlig til at sikre og fastholde et Opland, som allerede paa Grund af Automobilkonkurrencen var stærkt paa Vej til at blive unddraget Gribskovbanen.

Det skal derfor slaas fast, at de Forventninger, der fra Gribskovbanen blev stillet til den nye Bane, ogsaa er blevet indfriet. Har end Godtrafikken svigtet, har til Gengæld Persontrafikken givet Gribskovbanen et Opsving, som den i høj Grad trængte til.

Udviklingen gennem de 25 Aar fremgaar af den grafiske Fremstilling paa Side 39, hvor der er givet en Oversigt over Tisvildebanens Trafik og Indtægter sammenlignet med Gribskovbanens. Det vil heraf umiddelbart ses, hvor stor Andel Tisvildebanen har haft i Trafikken paa Gribskovbanen. Men det fremgaar ogsaa af Skemaet, hvilken Udvikling Gribskovbanens — og dermed ogsaa Tisvildebanens — Persontrafik er undergaaet, takket være de Fornyelser og Forbedringer, der i Aarenes Løb er indført, hvorved Togantallet har kunnet forhøjes og Køretiden formindskes. Herved maa helt bortses fra de unormale Forhold, som Verdenskrigen og den tyske Besættelse var Skyld i.

Ved Tisvildebanens Aabning bød Køreplanen paa Hverdage paa 10 Tog — 5 Tog i hver Retning — med den korteste Køretid paa 1 Time 5 Minutter, for et »gennemkørende Tog« dog 51 Minutter. I 1927 kunde korteste Køretid nedsættes til 45 Minutter efter Anskaffelse af de første 2 Motorvogne, og Aaret efter forhøjedes Togantallet til 13 Tog. Med den fuldstændige »Modernisering« af Persontrafikken i 1932 blev Togantallet — med uforandret Køretid — forøget til 18, i 1935 til 20, og dette Antal bibeholdtes lige til den 2. Verdenskrigs Udbrud. Fra 1940 blev Togantallet reduceret til 9 Tog; dette Antal bibeholdtes Krigen igennem — med en Køretid, der i 1943, efter Overgangen til Generatordrift, forhøjedes til 52 Minutter. I 1945 blev det paa Grund af Brændselsrestriktionerne nødvendigt at nedsætte Togantallet til 6 Tog — 3 Tog i hver Retning — ialt væsentligt fremført som Generatortog og med en Køretid paa 1 Time 3 Minutter; der var tilmed kun hver 2. Dag normale Togforbindelser til København. Restriktionerne ophævedes i 1946, saa at Køreplanen dette Aar kunde udvides til 14 Tog samtidig med, at Køretiden blev nedsat til 49 Minutter. Og endelig i 1948 tillod Skinnebus-

driftens Indførelse at forhøje Togantallet til 21 og at reducere Køretiden til 30—37 Minutter.

I Tisvildebanens første hele Driftsaar, 1925—26, befordredes 81.000 Rejsende. Dette Tal er i 1948 steget til 195.000 Rejsende. De tilsvarende Tal for Gribskovbanen, taget under et, var for de samme Aar 240.000 og 625.000. Tisvildebanens Bidrag til Persontrafikken har saaledes været henholdsvis 34 og 31 pCt. af Gribskovbanens, d. v. s. væsentlig mere end de 24 pCt., som Tisvildebanens Længde udgør i Forhold til Gribskovbanens.

Indtægten paa Tisvildebanen udgjorde i 1925—26 142.700 Kr. og i 1948 380.500 Kr. Gribskovbanens Indtægter de samme Aar var henholdsvis 542.100 Kr. og 1.433.300 Kr. Tisvildebanens Indtægter har altsaa udgjort 26 pCt. af Gribskovbanens og ligger saaledes i Forhold til Banelængden over Gribskovbanens Gennemsnitsindtægt. Naar Indtægten ikke svarer til Persontrafikken, hidrører dette fra, at Godstrafikken paa Tisvildebanen ligger relativt lavt.

En særlig Omtale under Persontrafikken fortjener Tisvildebanens Trafik paa Søndage om Sommeren. Paa Banens 1. Søndag, den 20. Juli 1924, befordredes paa Strækningen Hillerød—Tisvildeleje 1004 Rejsende. Som Følge af, at der fra 3. August 1924 indførtes »Billigkørsel« paa Statsbanerne og ligeledes paa Gribskovbanen, steg Tallene den 11. August 1924 til 2072. I 1935 passerede Søndagstallet de 3000 Rejsende og i 1938 4000. Krigssituationen bragte sammen med »Billigkørselen«s Ophør en Standsning i denne Udvikling, idet største Søndagstal i 1944 faldt til 3800. 1945 bragte Søndagstrafikken helt til Ophør, fordi Toggangen paa Søndage paa Grund af Brændselsvanskelighederne var helt indstillet i største Delen af Aaret. Efter Krigen har Søndagstrafikken, eller nu — med Lørdagslukningen i Kontorer og Butikker — rettere week-end-Trafikken, paa ny faaet et stærkt Opsving. I 1946 naaede største week-end-Trafik over de 4500, og i 1948 naaede Trafikken op i Nærheden af 6000 Rejsende, altsaa en Mangedobling af 1924's Tal.

I 1924 voldte det Banen Vanskeligheder at befordre de Søndagsrejsende, og dette lykkedes kun ved Hjælp fra Statsbanerne med Tilskud af

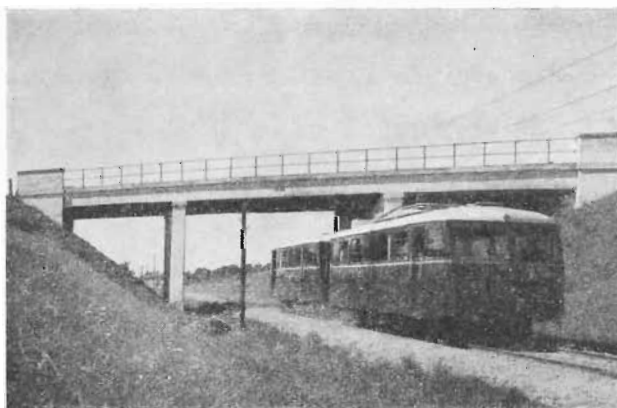


Personvogne; nogle af disse var endda kun Bænkevogne («Kreaturvogne»). Dette førte allerede den 3. August 1924 til et Eksperiment med i Hillerød at lade Vognene med de Rejsende gaa videre til København i Stedet for at lade de Rejsende forlade Kupéerne og atter tage Plads i disse, efter at Vognene var indrangeret i Statsbanernes Tog. Til Trods for de vanskelige Sporforhold, der raadede paa Gribskovbanens gamle Station i Hillerød, faldt Eksperimentet saa godt ud, at det ikke alene blev gentaget de følgende Søndage, men fra 1925 blev et fast Led i Samtrafikken med Statsbanerne. I det første saaledes gennemgaaende Tog befordredes i 6 smaa Kupévogne ca. 200 Rejsende; men allerede i 1925 var Tallet i disse Tog naaet op over 800 Rejsende. Ogsaa i dette Forhold bragte Krigstiden en Afbrydelse, som dog atter er

ophævet, men Fremtiden vil, som et nødvendigt Led i Konkurrencen med andre Befordringsmidler, forhaabentlig bringe en betydelig Udvikling af denne Trafik, ikke alene under Spidsbelastningen paa Sommer-Søndage, men ogsaa i Hverdagstrafikken.

I de forløbne 25 Aar har der paa Tisvildebanen været befordret 2,7 Millioner Rejsende, eller gennemsnitlig ca. 110.000 om Aaret. Naar man tager i Betragtning, at der alene i 1948 befordredes 195.000 Rejsende, vil det ses, at de Forventninger, Banens Forkæmpere nærede om, at den maatte skabe forbedrede Muligheder navnlig for det store københavnske Publikums Udflugtsrejser, ingenlunde er gjort til Skamme.

Maatte de kommende Aar se denne Udvikling fortsat!



Viadukten ved Tisvilde.

## INDFLYDELSEN PAA OPLANDETS UDVIKLING

Det ligger i Sagens Natur, at Tisvildebanelen har haft en væsentlig Indflydelse paa den Udvikling, der i de 25 Aar er foregaaet i dens Opland, og da i første Række i Vejby-Tibirke Kommune.

Selv om det ikke her er Stedet at komme nærmere ind paa dette Forhold, maa det være

et Billede af den skete Udvikling. I 1924—25 beløb den samlede kommunale Skatteudskrivning sig til ca. 94.000 Kr., hvilket Beløb for sidste Skatteaar er steget til 363.000 Kr. Her spiller dog ogsaa andre Forhold ind end netop Tisvildebanelens Indflydelse. Men det er paafaldende, at Stigningen i Skatteudskrivningen har



tilstrækkeligt at pege paa den voldsomme Udstykning og Bebyggelse, som har fundet Sted siden Aabningen af Tisvildebanelen. Dette fremgaar tydeligere end Ord ved Betragtning af ovenstaaende Kort over Tisvilde og Tisvildeleje, hvor Bebyggelse og Udstykninger efter 1924 er angivet med rød Farve.

Udtrykt i Tal vil denne Udvikling sige, at der i de 25 Aar er sket en Forøgelse af Helaarsbeboelser under Tisvilde Postdistrikt fra 172 i 1924 til 221 i 1949, d. v. s. med ca. 30 pCt., medens Antallet af Sommerbeboelser er steget fra 226 i 1924 til 588 i 1949, repræsenterende en Stigning paa over 150 pCt..

Ogsaa Kommunens Skatteudskrivning giver

kunnet ske uden en Forhøjelse af Kommunens Ligningsprocent; denne laa i 1924—25 8 pCt. under Gennemsnitsprocenten for Landkommuner i Frederiksborg Amt, og i 1949 er Ligningsprocenten 15 pCt. lavere end Gennemsnittet. Tilsvarende Forhold gør sig gældende med Hensyn til Skatteudskrivningen paa fast Ejendom. I 1924—25 laa Ejendomsskyldpromillen 24 pCt. under Gennemsnittet, mod i 1949 30 pCt. under den gennemsnitlige Promille for Amtet.

Men i hvert Fald vil det ses, at de Profetier, Banemodstanderne i sin Tid fremkom med om Banens ødelæggende Indflydelse paa Vejby-Tibirke Kommune, ikke er gaaet i Opfyldelse.

## JUBILARER FRA TISVILDEBANENS AABNING:



Kontorchef C. Hansen.  
Stationsforst., Tisvildeleje  $\frac{1}{8}$  1924.  
Fuldmægtig, Hillerød  $\frac{1}{2}$  1929.  
Kontorchef, Hillerød  $\frac{1}{4}$  1949.



Stationsforst. O. K. Rostbøll.  
Stationsmester, Vejby  $\frac{1}{6}$  1924.  
Stationsforst., Kagerup  $\frac{1}{12}$  1926.  
" Græsted  $\frac{1}{2}$  1929.  
" Tisvildeleje  $\frac{1}{6}$  1933.



Baneformand V. Barreth.  
Ørby  $\frac{1}{6}$  1924.  
Hillerød  $\frac{1}{4}$  1941.



Baneformand Fr. Petersen.  
Tisvildeleje  $\frac{1}{6}$  1924.



Depotarbejder L. Petersen.  
Pudser, Tisvildeleje  $\frac{18}{7}$  1924.  
" Hillerød  $\frac{10}{6}$  1932.  
Depotarbejder, Hillerød  $\frac{1}{4}$  1946.

TISVILDEBANENS BESTYRELSE HAR I AARENES LØB  
HAFT FØLGENDE SAMMENSÆTNING:

Valgt af de private Aktionærer:

- 26/3 1926 Provst Haagen-Müller, Vejby,           Parcellist Christoffer Larsen, Ørby.  
20/9 1934    Parcellist L. Ellehauge, Vejby.  
27/8 1942 Gaardejer C. Nielsen, Lundedal.

Valgt af Ministeriet for offentlige Arbejder:

- 28/5 1926 Vognmand H. Gudmandsen, Tisvildeleje.

Valgt af Finansministeriet:

- 20/5 1926 Journalist H. D. Radmer, Helsingø,    Murere Jac. Schrøder, Ørby.  
23/6 1935 Tømrer J. Kr. Petersen, Helsingø.

Valgt af Frederiksborg Amtsraad:

- 12/6 1926 Amtsraadsmedlem, Gaardejer N. J. Nielsen, Ramløse.

Bestyrelsen har haft følgende Formænd:

- 9/6 1926 Provst Haagen-Müller.  
1/10 1941 Vognmand H. Gudmandsen.

Medlemmer af Gribskovbanens Bestyrelse har været:

- (20/3 1925 Provst Haagen-Müller,                                    Direktør P. C. Christensen, Helsingø).  
9/6 1926 Provst Haagen-Müller,                                    Journalist H. D. Radmer.  
3/1 1935    Vognmand H. Gudmandsen.  
1/9 1942 Parcellist L. Ellehauge.



*Indtægt, persontrafik og toggang paa  
GRIBSKOVBANEN OG TISVILDEBANEN  
1924-1948*

