



Hillerød-Frederiksværk
Jernbane

1897-1947

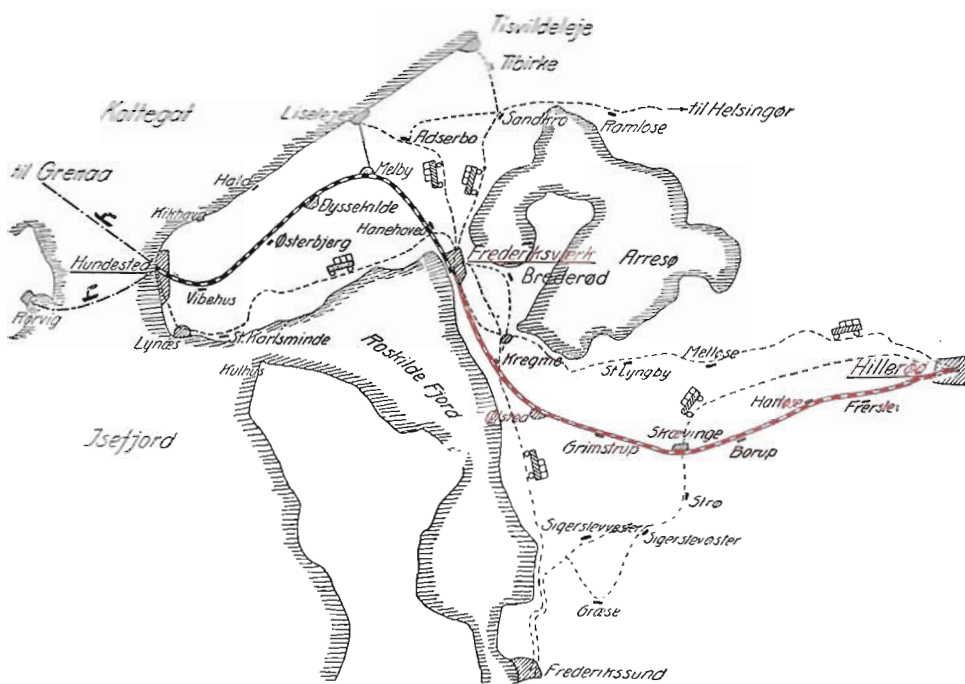


HILLERØD-FREDERIKSVÆRK
JERNBANE

1897—1947

VED

C. KUHLMAN
CIVILINGENIØR



Aar 1897 den 31. Maj aabnedes Hillerød—Frederiksværk Jernbane for offentlig Drift, og dermed havde Egnen faaet den Bane, hvis Gennemførelse man havde arbejdet og kæmpet for i mange og lange Aar.

Udadtil kunde det vel ikke betragtes som nogen Hovedbegivenhed, at en lille Jernbane paa 23 km toges i Brug, selv om en Jernbanes Aabning dengang var en adskillig større Bedrift, end man nu gør sig nogen Forestilling om, men for Oplandet var det Indledningen til en ny Epoke, som alle paa Egnen havde set hen til med store Forventninger.

I Banens Jubilæumsskrift for 25 Aaret er der udførlig gjort Rede for hele Banens Forhistorie, hvorfor der her kun kortelig skal nævnes enkelte Punkter, der endnu kan have en vis historisk Interesse.

Eneretsbevillingen, der var udstedt under 3. Decbr. 1894 af daværende Kronprins Frederik, medens Ingerslev var Trafikminister, angiver følgende Bevillingshavere:

- Amtmand, Baron V. F. Wedell-Wedellsborg.
- Gaardejer J. H. Petersen, Thoruplille.
- Birkedommer C. J. Hvalsø-Møller i Frederiksværk.

Fabriker L. Heegaard, Frederiksværk.
Fabriker Brendstrup, Frederiksværk.
Folketingsmand, Gdr. H. Jørgensen, Hald.
Proprietær Hellemann, Grønnæssegård.
Møllejer L. Pedersen, Strøllilic.
Byfoged O. Neumann, Hillerød.
Overretssagfører D. A. Raaschou, Hillerød, og
Fabriker P. Nielsen, Hillerød.

Som ledende Ingeniør blev antaget Kommitteret Ernst ved Statsbanerne, og Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen, der sammentraadte den 21. Maj 1895, bestod af følgende Medlemmer:

kgl. Kommissarius, Kammerherre Tobiesen.
Oberst Esmann, valgt af Ministeriet.
Etatsraad Berg, valgt af Ministeriet.
Proprietær Saxtorph, valgt af Frederiksborg Amtsraad.
Gaardejer A. Christensen, valgt af Frederiksborg Amtsraad.

Ledende Landinspektør var cand. polyt. P. Bentzon, Ministeriets kontrollerende Ingeniør var Oberst Hedemann, og Afdelingsingeniør Sophus M. Andersen ved Statsbaneanlæggene havde udstukket Jernbanelinien. Sekretær for Kommissionen var cand. jur. C. Lerche — den senere Kommissarius.

Der var Tale om en nordlig Linie fra Frærslev Hegn i nordøstlig Retning Vest om Hillerødsholm ind mellem Selskov og Indelukket og med Tilslutning til Gribskovbanen i det Punkt, hvor denne skærer Fredensborg Landevej, og det er beklageligt, at denne Linie ikke blev valgt, da den økonomisk vilde have været betydelig bedre end den sydlige Linie, der fra Frærslev Hegn fører over Bøllemosen Syd om Hillerød med Lokalstationen ved Landevejen Hillerød—Slangerup, hvorfra Linien føres op til Statsbanerne igennem en stærk Stigning, ca. 1:70 i Kurven 150 m — en Ordning, der gennem alle Aarene er blevet Banens Akilleshæl, men Tiden dengang krævede Lokalstationer, og af gamle Papirer kan ses, at man har været inde paa den Tanke kun at tillade Transport af Vognladningsgods mellem Lokalstationen og Statsbanestationen, medens alle gennemgaaende rejsende skulde spadserere gennem Hillerød By — en selv efter de daværende Forhold fuldstændig absurd Idé.

Det aarlige Antal gennemgaaende rejsende gaar jo nu op paa adskillige Hundrede Tusinde.

Maaske viser dette lille Punkt tydeligst af alt, at man kun ventede sig lidt af Banen, som var tænkt nærmest som en lokal Forbin-



Baron Wedell Wedellsborg



C. P. Greve Schulin



Kammerherre Howard Grøn



Kammerherre Oxholm



K. Ulrich

delse mellem Frederiksværk og Hillerød anlagt efter de mest økonomiske Smaabanepprincipper med Kurver og Stigninger for at undgaa større Jordarbejde, og Banens vise Fædre vilde sikkert have rystet paa Hovedet, hvis der var udkastet Tanker om Banens Udvikling i Retning af, hvad der er sket gennem Aarene. Den lidt foragtelige tyske Betegnelse »Bimmelbane« er ikke helt urigtig, og det har ikke været let i Aarenes Løb, som Trafikken udviklede sig, at følge med og skabe taalelige Forhold.

Tilslutningen til Hillerød Statsbanestation var saa ringe beregnet med en smal Perron adskilt fra den finere Statsbaneperron med et Gitter, hvor de mange Hundrede Mennesker, som et enkelt Tog medførte, skulde igennem, at der forefaldt de mest tragikomiske Scener for at faa Menneskestrømmen igennem Gitteret. Undertiden blev Billetkontrollen incl. en Stationsforstander med en lidt kedelig Stemme fejet til Side af rasende rejsende, der kæmpede for at komme ind hurtigst muligt i Statsbanetoget og nærmest nedtrampede de uskyldige Mennesker, der var kommet fra København og nu vilde

ud med Frederiksværkbanen. Man kunde i alle de første Aar slet ikke tænke sig Muligheden af at stryge denne Billetkontrol — endsige at lade gennemgaaende Tog løbe direkte fra Frederiksværkbanen ind paa Statsbanestationen, saaledes at de rejsende ikke behøvede at skifte Tog. — Ja, man har endog været inde paa, at Statsbanevogne, som var lejet ud til Frederiksværkbanen, blev tømt for de rejsende paa Hillerød Station, hvorefter de rejsende gik gennem Billetkontrollen og derefter steg ind i de samme Vogne, som imidlertid var rangeret ind paa Statsbanestationen. Det var ikke blide Bemærkninger, der lød over Jernbanerne fra de rejsende, der opdagede, at de kom ind i de samme Vogne igen.

Banens første Personale bestod kun af 22 Personer.

Driftsbestyrer var Oberstløjtnant Fr. Rasmussen.

Banens Direktion bestod af Birkedommer, daværende Borgmester O. Neumann, Fabrikejer Brendstrup og Proprietær Will. Saxtorph. Endvidere havde Banen et Repræsentantskab paa 12 Medlemmer, hvis Formand var Amtmanden, Baron Wedell-Wedellsborg.

Ligesom Birkedommer Neumann havde været den ledende ved Banens Anlæg, blev han ogsaa den ledende ved Banens Drift i de kommende Aar, og han omfattede alt ved Banen med stor Interesse — ja, man kan godt sige Kærlighed, — og han havde den Lykke at blive siddende i Banens Direktion lige til sin Død i 1926. Hans Gerning er velkendt i Privatbanekredse, idet han var primus motor i Privatbanernes Sammenslutninger herhjemme, og han sad til sin Død som Formand i Privatbanernes Fællesrepræsentation, Privatbanernes Forsikringsforening og Privatbanernes Ulykkesforsikringsforening.

Ved Fabrikejer Brendstrups Død i 1910 indtraadte Birkedommer Larsen i Frederiksværk i Direktionen. Direktionen har saaledes ikke været underkastet større Forandringer, idet ogsaa Birkedommer Larsen blev siddende indtil sin Død i 1932, ligesom Proprietær Saxtorph først udtraadte af Direktionen Aar 1930. — Det har haft en ikke ringe Betydning for Banen, at den øverste Ledelse kun har været underkastet faa Ændringer, og det samme har ligeledes været Tilfældet med Formandskabet i Repræsentantskabet, idet Greve Schulin i 1906 afløste Wedell-Wedellsborg og sad som Formand til 1921, hvor Stiftamtmand, Kammerherre Howard Grøn indtraadte. — Ved Birkedommer Neumanns Død afløstes han af Kammerherre Howard Grøn, og da Proprietær Saxtorph traadte tilbage, indvalgtes Amsraadsmedlem N. H. Nielsen. — Ved Birkedommer Larsens Død kom Borgmester Bram, Frederiksværk, ind i Direktionen, og ved Kammerherre Howard Grøns Død indvalgtes Sparekassedirektør Andersen, Hillerød. — Som Formand i Banens Repræsentantskab efter



Birkedommer O. Neumann



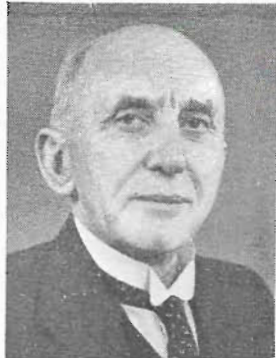
Birkedommer Larsen



Konsulent W. Saxtorph



Amdraadsmedlem N. H. Nielsen



Borgmester L. Bram



Sparekassedirektør C. Andersen



Førstelærer Rud. Jensen



Gdr. R. J. Olsen

Kammerherre Howard Grøn indtraadte Amtmand, Kammerherre Oxholm, og da han gik af som Amtmand, valgtes den nuværende Amtmand Ulrich som Formand.

Banen har i indeværende Aar lidt det smertelige Tab, at Borgmester Bram er afgaaet ved Døden den 29. Marts. Borgmester Bram

vil blive mindet med den største Taknemmelighed for hans betydelige Indsats for Banen. Han var altid rede til at kæmpe for Banens Interesser og har gjort et stort Arbejde til Gavn for Banen. — Hans væsentligste Indsats saavel for Banen som for Frederiksværk By var hans Kamp for at faa Staalvaseværket til Frederiksværk.

Som nævnt var Oberstløjtnant Fr. Rasmussen Driftsbestyrer fra Aabningen, og i 17 Aar ledede han Banen og førte den ved sin sikre og forsigtige Ledelse frem til den solide Position, som den indtog i



Oberstløjtnant Fr. Rasmussen



Driftsbestyrer Kuhlman

1914, da han den 31. December fratraadte. — I Banens 25 Aars Jubilæumsskrift staar anført følgende:

»Hans Eftermand vil her gerne have Lov til at udtale, at Oberstløjtnanten afleverede sin Bane saa vel konsolideret og med en saa glimrende Disciplin og Orden, som næppe mange Privatbaner kan opvise bedre, og ingen har med større Kærlighed og Uegennytte ofret sine bedste Kræfter for Banens Trivsel, end Oberstløjtnant Rasmussen gjorde det.«

Som hans Efterfølger antoges Civilingeniør C. J. Kuhlman, der da var Anlægsingeniør ved Banens Forlængelse fra Frederiksværk til Hundested, og Birkedommer Neumann fremkom ved den Lejlighed med den træffende Bemærkning: »Saa kan han da ikke blive uenig med sig selv i de mange Spørgsmaal, der kommer om Samarbejdet.«

Hvordan Udviklingen har formet sig igennem Aarene, kan ses af de vedføjede Tabeller og grafiske Opstillinger, men det vil formentlig være bedst nu at inddele Udviklingen i særlige Afsnit for Sporet, det rullende Materiel og selve Trafikmængdens Stigning.

SPOR- OG LINIEFØRING

Banen var letbygget med et Spor, der kun vejede $17\frac{1}{2}$ kg pr. m og Skinnelængde kun $7\frac{1}{2}$ m. Det kunde være meget godt i Begyndelsen med den lette Trafik, men efterhaanden som større og sværere Tog skulde føres over Banen, var det vanskeligt at holde dette Spor i Orden, men det var lige saa vanskeligt at faa den fornødne Kapital til Udveksling. Den Strækning, der først maatte forstærkes, var Stykket mellem Hillerød Statsbanestation og Hillerød Lokalstation, der paa Grund af den skarpe Kurve paa 150 m sledes uforholdsmæssigt meget. Man indlagde derfor $22\frac{1}{2}$ kg Skinner, men heller ikke disse kunde holde, og man er efterhaanden kommet op paa svære Statsbaneskiner paa 37 kg pr. m og 15 m lange — ogsaa disse Skinner bærer allerede Mærke af stærkt Slid.

Sporet paa Hillerød Lokalstation med de mange Sporskifter, hvorover der foregaar idelig Rangering, blev udvekslet i 1920. Et nyvalgt Medlem af Repræsentantskabet, der var Købmand, mente, da Forslaget kom frem, at disse Sporskifter godt kunde holde i nogle Aar, for han havde set paa dem. — Under Mødet tillod Driftsbestyreren sig at hviske til Birkedommer Neumann: »Det er egentlig Historien om igen med Faderen, der bebrejdede sin Søn, at han saa hurtigt havde slidt Enden ud af de omsyede Bukser, som Faderen havde brugt i adskillige Aar.« Dette var nok for Birkedommer Neumann til elegant at turnere Bemærkningen herom og sige, at han ikke turde paatage sig Ansvar for Bukserne — d. v. s. Sporskiftets — Holdbarhed, og Bevillingen blev under almindelig Munterhed givet.

I 1925 laante man Penge til Udvekslingen af Sporet fra Lokalstationen til Skævinge med 32 kg Skinner, og ved Statens Moderniseringslaan i 1931—32 skaffedes Penge til at udveksle Strækningen Skævinge—Frederiksværk med 33,4 kg Skinner, 18 m lange. Banen staar derfor med et rigtig godt Spor paa hele Strækningen, som yderligere i de sidste Aar har faaet en værdifuld Forøgelse ved Statens Bevilling til at anbringe Skærveballast.

Man skulde herefter tro, at Banen var tilfreds, men Forbindelsessporet til Statsbanerne har gennem alle Aarene trykket og voldt mange Vanskeligheder; det er saaledes en kedelig Ting, hvis et Søndagstog med 7—800 rejsende kører istaa i den stigende Kurve, og Sliddet paa Materiellet og Kulforbruget er betydeligt. Derfor har man, som naturligt er, stadig spekuleret paa, hvordan en Forbedring kunde opnaas — ogsaa fordi Forbindelsessporet generede Hillerød By, der ligesom et Træ er vokset ud over en snærende Jernring.

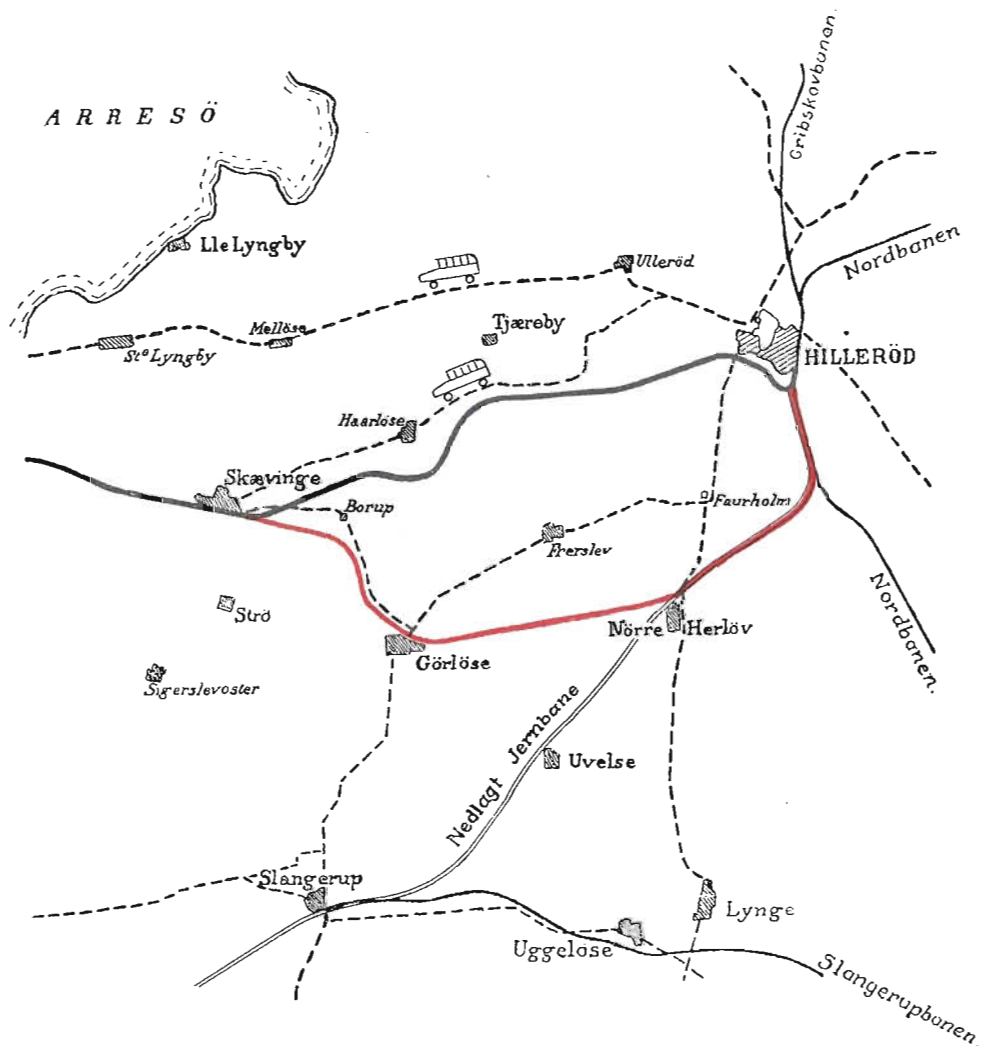
Idéen til en Løsning af Spørgsmaalet dukkede egentlig ret tilfældigt op lige før Krigen, da Amtsvejvæsenet af Hensyn til sine Veje i Nærheden af Hillerød ønskede nogle Forlægninger af saavel Gribskovbanen som Frederiksværkbanen, og ved Drøftelse af dette Spørgsmaal en Eftermiddag paa Driftsbestyrerens Kontor udkastede Kontorchef Mikkelsen den Idé, om man ikke kunde lave en større Forlægning af Banen og benytte noget af den midtsjællandske Bane. Der var jo trafikmæssigt set ikke saa meget ved Strækningen Skævinge—Hillerød, hvis blot Borup Teglværk blev bevaret for Banen. Harløse Stations Betydning har alle Dage været meget lille — ikke mindst efter at Rutebilen gaar ad den nærliggende Kommunevej. Freerslev Hegns Trinbræt er det det rene Tilsæt at holde ved, og Lokalstationen med Forbindelsessporet er et Smertensbarn, som under forrige Krig kostede til meget lidt Nytte 100.000 Kr. aarlig i Driftsudgift — senere maaske 25.000 Kr. aarlig.

Driftsbestyreren fandt Idéen alt for radikal, men da han samme Nat havde studeret paa Kortene, viste det sig, at en Forlægning fra Skævinge Syd om Borup til Gørløse By, der to Gange før er blevet narret for Jernbaneforbindelse, videre over Attemose til Nr. Herlev By, hvor den midtsjællandske Jernbanes Dæmninger laa fikse og færdige, vilde være en exceptionel god Løsning, der maatte bringe Banen større Trafik og paa Grund af Stignings- og Kurveforholdene vilde blive langt billigere i Drift. Idéen udformedes nærmere og mødte alle Vegne, hvor den blev forelagt, fuld Tilslutning, — daværende Minister Fisker var nede at se paa Forholdene og lovede straks sin Bistand.

Da man var klar paa, at der fra Ministeriet og Rigsdagen kunde rejses Spørgsmaalet om, hvad den Egn sagde, der mistede Banen, tog Amtsraadsmedlem N. H. Nielsen og Driftsbestyreren en Forhandling med Tjæreby Sogneraad om Harløse Station, ved hvilken Lejlighed de paaviste, at Sogneraadet ved at støtte Idéen vilde faa et meget rimeligt Krav paa Banen om at drive Rutebilen Skævinge—Hillerød med endnu flere Ture og som hidtil køre Harløse-Godset med Banens Biler fra Skævinge til Harløses Opland. — De paagæl-

dende maa have talt godt, for Sogneraadet viste megen Forstaaelse, idet det kort efter tegnede et mindre Bidrag til Baneforlægningen.

Saa vel i Ministeriet som i Rigsdagen vakte denne Ordning stort Bifald, og man var fra Banens Side klar over, at nu skulde der hurtigt



tages fat. Imidlertid døde Minister Fisker, og Minister Sørensen traadte til. Efter at være blevet sat ind i Planen blev han ogsaa stemt for den, men saa blev Ministeriet rekonstrueret, og Minister Gunnar Larsen traadte til. — Da Idéen jo stadig var god, sluttede han sig ogsaa til Tanken, dog Banen havde ikke regnet med een Magt — nemlig Statsbanerne, der havde faaet Projektet forelagt til Udtalelse. Herfra blev der ganske uforstaaeligt sat Kæp i Hjulet, saaledes at

Ministeren ønskede ved Selvsyn at blive klar over Forholdene i Marken. Denne Besigtigelse fandt Sted en Søndag i 15 Graders Frost, og her dukkede ukaldet Statsbanernes Banechef op efter Ordre fra Generaldirektøren og forelagde et helt andet Projekt til ca. 1 Mill. Kr., udvisende en mindre Forlægning af Banen ved Hillerød med daarlige Stignings- og Kurveforhold.

Banens Ledelse var ganske ukendt med dette Projekt, dog kunde man straks afvise det som ufyldestgørende og uden nogen som helst Interesse for Banen. Ministeren sluttede sig heldigvis til Banens Standpunkt, men hermed var den mærkelige Modstand fra Statsbanernes Generaldirektørs Side ikke ophørt, da der i sidste Øjeblik før Lovens Forelæggelse stilledes uformodede store Krav om Udvidelse af Hillerød Statsbanestation, uagtet denne Station er udvidet med midtsjællandske Banes Optagelse for Øje og ikke kunde siges at blive mere belastet ved at Frederiksværkbanen førtes ind paa Stationen igennem en blidere Kurve end hidtil. Ogsaa denne Hindring fik man ryddet af Vejen, og Loven om Forlægningen gik glat igennem i Rigsdagen, hvor samtlige Parters Ordførere udtalte, at det var første Gang, de med Glæde omtalte, at noget af den midtsjællandske Jernbane kunde bruges og komme til Gavn.

Igennem de sidste Aar er der arbejdet paa denne Forlægning, saaledes at der nu kun mangler lidt Jordarbejde inden Fuldførelsen, men Krigen har jo lagt mange Hindringer i Vejen. Banen havde haabet, og ogsaa med Grund kunnet gøre det, at Anlægget havde været færdigt til Jubilæumsdagen.

En anden heldig Ændring af Banens Profil arbejdes der i Øjeblikket paa — nemlig Bygning af en Landevejsviadukt ved Kregme, hvorved Banen vil blive sænket en 6 m — altsaa faa kappet det øverste af Stigningen fra Ølsted til Kregme bort.

DET RULLENDE MATERIEL

Man begyndte med en megen beskeden Anskaffelse af Materiel: 3 smaa Lokomotiver, 5 Personvogne, 1 Pakvogn og 4 lukkede og 6 aabne Godsvogne — det var alt, som tydelig viste, at man kun ventede en saare beskeden Trafik. D. S. B.s Ingeniører havde da ogsaa udregnet, at Banen med sit snævre Opland mellem Arresø og Roskilde Fjord ikke vilde kunne bære sin Drift — en Spaadom som heldigvis aldrig er gaaet i Opfyldelse.

De smaa Lokomotiver, der kun kostede 16,000 Kr. pr. Stk., og senere foragtelig blev betegnet som Spinderokker, gjorde imidlertid god Tjeneste gennem mange Aar — ikke mindst var de — forsynet med Snenæse — udmærkede til at forcere Snedriver. — Personvognene blev ved Anskaffelsen meget beundrede — de havde baade II og III Kl. — var Gennemgangsvogne og havde paa de aabne Personer Nedfaldsklapper, saa man kunde gaa fra den ene Vogn til den anden. Man maa huske, at Nordbanens Vogne dengang var de smaa toakslede Kupévogne med Sidedørene, hvorfor Frederiksværkbanens Vogne var det nyeste Fremskridt.

I Aarenes Løb anskaffedes med den stigende Trafik nyt Materiel mere overensstemmende med Fordringerne og svarende til de i Aarene 1908—12 anlagte Privatbaners Materiel, saaledes at man ved 25 Aars Jubilæet stod med 7 Lokomotiver, 14 Personvogne, 3 Bagagevogne, 51 Godsvogne.

De følgende 25 Aar har givet en rask Udvikling, og det er ganske interessant at se, hvad der i 25 Aars Jubilæumsskriftet anføres om Banens Ønsker og Syn paa Fremtiden. Man laa dengang i 1922 under for den voldsomme Konkurrence, som Efterkrigstidens Biltrafik havde paaført alle Jernbaner:

»Det andet aktuelle Spørgsmaal er Bilerne, men her har det allerede vist sig, at mange af de startede Selskaber maa indstille Kørslen — om ikke før saa snart Reparationer indtræffer. Mange af Ruterne startedes paa et ganske usolidt Grundlag — nogle f. Eks. der med fuld Last maatte give et dagligt Underskud paa 100 Kr.

Alligevel bliver der Biler nok tilovers, som kan fratage Banerne Trafik, idet Bilerne kan præstere i Personfærdslen den hurtige og hyppige Trafik og for Godsets Vedkommende kan bringe Varerne lige til Døren.

Skal Banerne kunne opretholdes, bliver det sikkert nødvendigt at slaa ind paa nye og billigere Driftsformer. For Persontrafikkens Vedkommende ved hyppigere, bekvemt liggende, rene Persontog, der ikke rangerer, og her kommer Spørgsmaalet om Anskaffelse af Motorvogne frem: kan det lykkes at fremstille en driftssikker, bekvem Motorvogn med Plads til 40—50 Mennesker, vil Driften kunne gøres hurtig og billig, forudsat at Reparationsomkostninger ikke bliver betydelige. Denne Sag undersøges for Tiden meget indgaaende, men man maa ikke være blind for, at man endnu befinder sig paa Forsøgsstadiet.

Godstrafikken maa stadig besørges ved Damplokomotiver, men i rene Godstog, og Konkurrencen med Bilerne bør optages paa den Maade, at Banerne selv knytter Bilerne til sig ved paa de enkelte Stationer at besørge Godset bragt til og hentet hos Publikum. Hver Station faar sit Opland, som maa »opdyrkes« for Trafik til Banen, og de, der skal gøre det, maa være pekuniært interesserede i at skaffe det mest mulige. Banerne maa bort fra de mange smaa Stationer med et Personale, der koster mere, end Trafikken indbringer. Mange Stationer maa nedlægges som betjente Pladser og omdannes til ubetjente Holdepladser med Læssespor og Tilknytning til lokal Biltrafik. Samtidig maa man søge at oprette private Sidespor, hvor som helst der findes en Virksomhed, som kan knyttes i direkte Sporforbindelse til Banen.

Et Skridt i denne Retning har Frederiksværkbanen allerede gjort, idet man i snart 2 Aar har lukket de mindre Mellemstationer Søn- og Helligdage, hvorfor Billetsalget paa disse Dage foregaar i Toget. Der skaffes herved de smaa eenmandsbetjente Stationer den obligatoriske ugentlige Fridag, uden at Banen bekoster Afløsning, hvorved aarlig spares ca. 10.000 Kr. Endvidere udbringes en Del af Godset gratis.

Udviklingen vil sikkert medføre, at disse ovenfor skitserede nye Driftsformer lidt efter lidt maa indføres, og fra Ledelsens Side overvejer og følger man Forsøgene med Banens Tarv for Øje. Her ligger Fremtidens Opgaver for Banen, samtidig med at man maa søge at udveksle og forbedre Driftsmateriellet og Sporet til at være fuldt paa Højde med Tidens Krav.

Det maa haabes, at de næste 10—15 Aar vil kunne bringe Banen en rolig og støt Udvikling til Gavn først og fremmest for hele den

Egn, der for 25 Aar siden satte Forhaabninger til sin egen, lille nye Bane«.

Frederiksværkbanen kom i Motorvognsspørgsmaalet til at blive Foregangsmand for den hjemlige Industri. De forenede Automobilfabrikker i Odense havde opgivet deres Forsøg paa Fyn med at faa en brugelig Motorvogn ved at indlægge en Motor i en almindelig toakslet Personvogn, men havde som Prøve sat Jernbanehjul under en lille gammel Bus. Denne gav os her Idéen til et Samarbejde paa Bus-Basis: Vi stillede vore jernbanemæssige Krav, som Automobilfabrikkerne skulde overveje og imødegaa, hvis Kravene bragte dem ud over deres Buserfaringer, og ved fortsat Konference og Udarbejdelse af Skitser kom man til sidst til en Konstruktion af Vognen, som tilfredsstillede begge Parter. Fabrikkerne blev saa begejstret for Planen, at de styrtede Landet rundt og tilbød Banerne deres nyeste Opfindelse, men glemte at sige noget om vort Samarbejde. Frederiksværkbanen led tilmed den Tort, at den første Vogn ikke leveredes til Banen her, men til en jydsk Bane. Disse første danske Benzinvoerne viste sig at gaa udmærket og udfyldte deres Mission. Mange forbedrede Udgaver er senere leveret til baade Stats- og Privatbaner.

Banen havde imidlertid i Sommeren 1926 det Uheld, at Motorvognen med Bivogn blev knust ved et Togsammenstød et Par Aar efter dens Ibrugtagning. — Fabrikkerne var noget misfornøjede med, at Banen ikke straks efter bestilte en lignende Vogn, men Forholdene havde nu udviklet sig saaledes, at Vognen var blevet for lille, og samtidig kom der fra Udlandet Oplysninger om de gode Resultater, man var ved at opnaa med Dieselmotorvoerne.

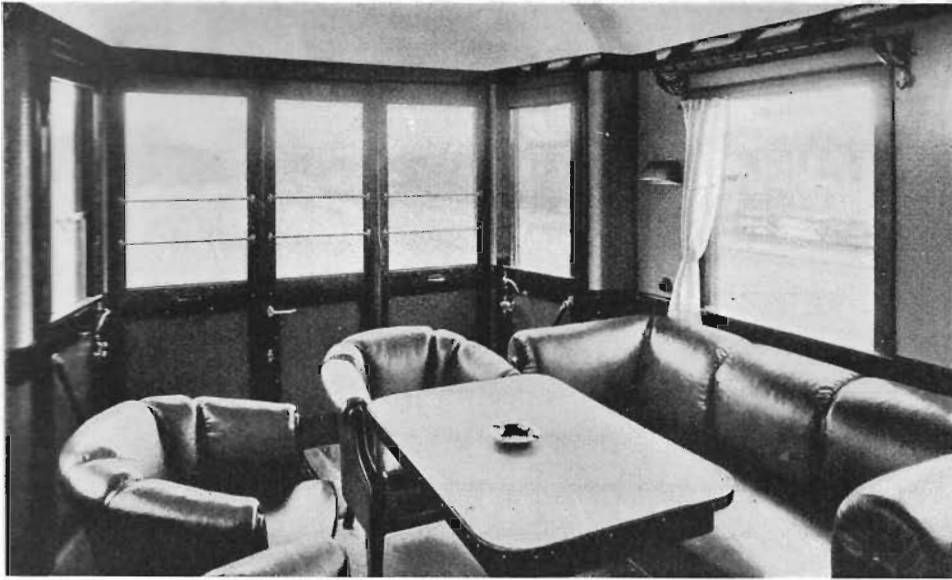
Da vi havde gode Forbindelser i Sverige, lykkedes det Banen allerede i Efteraaret 1926 ved Grängesbergbanernes store Velvilje at faa en Asea-Dieselmotorvogn herved, som straks gjorde glimrende Fyldest og endnu løber i de mindre Tog. I Sommeren 1927 fik Banen en Maybachmotorvogn, som da repræsenterede det nyeste og dristigste paa Motorbygningens Omraade, — selv hos B. & W. rystede man paa Hovedet af denne hurtiggaaende Dieselmotor. Trods Børnevanskeligheder gik den dog i over 16 Aar, men nu er det ikke muligt at holde den i Drift, da man desværre ikke kan komme i Forbindelse med Maybachfabrikkerne ved Bodensee — om de overhovedet eksisterer mere. Een Mand rystede ikke paa Hovedet af Vognen i 1927, og det var Direktør P. Due Petersen, Frichs, der satte al sin Energi ind paa Sagen, som han længe havde arbejdet paa — virkelig at skaffe Banerne Dieselmotorer, som kunde omkalfatre hele Driften, og at det lykkedes, ved nu enhver i Danmark, der kender noget til Jernbanedrift.

Da Staten i 1930—32 gav Moderniseringslaan til Privatbanerne, var det navnlig Frichs-Motorvogne, der anskaffedes, og Frederiks-værkbanen fik da ogsaa sin store Motorvogn paa 400 HK.

Privatbanerne var ved Krigsudbruddet i 1939 oppe paa, at over 80 pCt. af de kørte Togkilometer var Motorkilometer. Jernbanerne har Frichs meget at takke for ved den udmærkede Bistand, som er ydet Banerne gennem disse Aar ved Levering af gode og driftssikre Motorvogne, og det er Privatbanernes Haab, at dette Samarbejde maa fortsættes og udvikles ved Levering af endnu større Motorvogne i de kommende Aar, men — lidt Malurt skal der i — til overkommelige Priser.

Paa Personvognsomraadet blev Banen ogsaa Banebryder, idet vi fik leveret fra Scandia i 1932 en Bogievogn med Salon, I. Kl. Kupé og Fællesklasse efter en Skitse, vi her havde tumlet med en halv Snes Aar uden at have Midler til at faa den virkeliggjort. Vognen vakte en Del Opsigt — blev af en vittig Journalist benævnet »Kuhlman-car« og var bemærkelsesværdig indenfor den tekniske Kreds ved 2 Ting: Vognens Længde, 22,22 m, var den største for nogen Personvogn herhjemme, og I. Kl. Kupéen var 4 cm bredere end D. S. B.s nyeste, hvad der gav Anledning til flere fornøjelige Drillerier. Ska-gensbanen vilde ikke lade det sidde paa sig — som kgl. Bane bestilte den en Vogn paa 23 m — og D. S. B. meddelte hoverende, at Kongevognen var længere end vor, hvortil vi svarede, at det var da det mindste, man kunde gøre for Hans Majestæt. Derimod er D. S. B. ikke kommet over Bredden af I. Kl., og for at sikre os har vi ombygget en ældre Bogievogn med endnu større Bredde med det Resultat, at en kortbenet Herre har bebrejdet os de meget brede Sæder. I de følgende Aar har Banen faaet flere Bogievogne og arbejder nu paa at faa endnu 2 til bygget efter det udmærkede Mønster paa lettere Bogievogne, som Direktøren ved Tilsynet har udarbejdet.

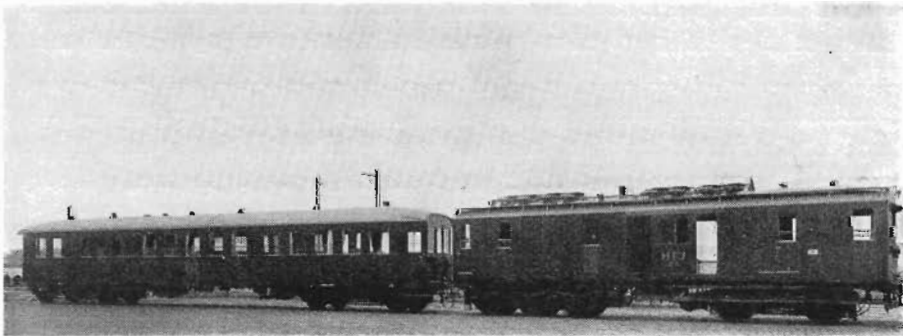
Ogsaa Godsvognsparken er betydelig udvidet i disse Aar. Et pud-sigt Tilfælde indtraadte, da Driftsbestyreren havde lejet fra Sverige godt 20 store Godsvogne, som ejedes af et tysk Udlejningsfirma. og havde faaet Lejekontrakten ændret til en Afbetalingskontrakt paa 20.000 Kr. Han havde Lov til at leje, men ikke købe uden Myndig-hedernes Tilladelse, og da der et andet Sted blev opdaget Misligheder med en Vognkontrakt, kom han i Søgelyset som noget af en Forbryder. Han tilbød at fortsætte med Lejekontrakten, men, som han sagde: »om 3—4 Aar er Vognene saa mine egne, og saa har jeg vel Ret til at forære Banen dem«. Saa ordnedes Spørgsmaalet, men det er den Slags smaa, heldige Ordninger, der bringer Humør og Lyst



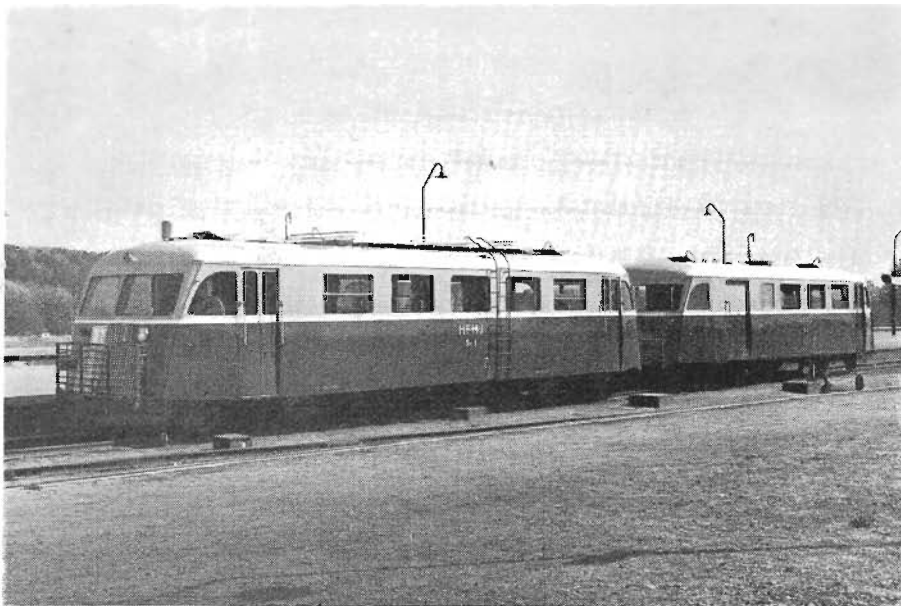
Personvogn 1932

til at bære de mange Skuffelser og Fortrædeligheder, som Jernbanegerningen nødvendigvis maa medføre.

Banen staar nu overfor en ny Epoke, som man venter sig meget af: Indførelsen af Skinnebusser. Vi har vel i de sidste 6 Aar kørt med et Par Skinnebusser lavet af vore almindelige Rutebiler sat paa smaa Jernbanehjul, og disse Vogne har kørt nogenlunde godt i den vanskelige Krigstid — i ganske smaa Tog med Post og Arbejdere til Arbejdspladserne om Morgen — Tog, som vi ellers ikke havde faaet Lov til at fremføre. Ved nogle Besøg i Sverige under Krigen blev vi ved Banen opmærksom paa, hvordan Svenskerne havde udviklet deres Skinnebustrafik paa en ganske forbavsende Maade.



Motorvogn og Personvogn 1932



Skinnebus 1947

og ved Krigens Slutning lykkedes det at faa en lille ministeriel Studiekommision til Sverige, der kom hjem begejstret for, hvad der var set, og efter en Rapport, afgivet til samtlige Privatbaner, blev Resultatet, at Banerne bestilte op mod 50 Skinnebusstog hos Scandia. Som en lille Belønning fik Frederiksværkbanen Lov til at faa den første danske Skinnebus med Paahængsvogn, og den venter vi os meget af.

Banens Ønsker for Fremtiden er foruden flere Bogievogne 2 store 750 HK Dieselvogne — i saa Fald vil man se Fremtiden ganske fortrøstningsfuldt i Møde.

Det skal lige nævnes, at Frederiksværkbanen for nogle Aar siden gik over til Trykluftbremse saavel i Person- som Godstog — en Foranstaltning, som var nødvendig ved D. S. B.s Indførelse af denne Bremse. Samtlige Privatbaner androg om Støtte fra Statens Side til at faa denne Bremse indført paa alle Lokomotiver og Vogne, men Privatbanerne mødte her en voldsom Modstand fra D. S. B.s Generaldirektørs Side, ganske meningsløs og uforstaaelig, — og da Banerne endelig i Slutningen af 1944 fik Tilladelse til Købet af for over 1 Mill. Kr. Bremsedele, der laa i Berlin, blev Berlin bombarderet inden Delenes Afsendelse — og nu ligger de i den russiske Zone af Berlin.

Til det rullende Materiel maa jo ogsaa henregnes Biler — og her er det morsomt at se, hvor Banens Ønsker fra for 25 Aar siden er gaaet i Opfyldelse: fra alle Stationer kører nu Banens Lastbiler God-

set ud til Modtagerne og afhenter Gods hos Afsendere. — og samtlige Rutebiler i Banens Opland er overgaaet til Banens Drift. — man har under Banen 216 km koncessionerede Rutebillinier. — Dette Resultat er ikke opnaaet paa een Gang og ikke uden Forhandling med Lempe, men Banen har haft en glimrende og forstaaende Støtte hos Frederiksborg Amtsraad — ikke mindst hos afdøde Kammerherre Howard Grøn. Man har derved ændret en ødelæggende Konkurrence til et fornuftigt Samarbejde — og baade Ruterne, Banen og Egnens Befolkning har haft Fordel deraf.

PERSONTRAFIKKEN

Som nævnt regnede man ved Anlægget af Banen ikke med stor Trafik, det udviser alt, hvad der blev foretaget, og Begyndelsen var ogsaa ret beskednen. I andet Driftsaar var der 76,000 rejsende, Mængden af befordret Gods var 21,000 ts. Disse Tal er imidlertid gennem Aarene steget jævnt, som Tabellerne udviser, dog med stærkt Spring i Antal og Indtægt under 1. Verdenskrig, hvorefter der kom en foreløbig Nedgang, der standsede i 1931—32, paa hvilket Tidspunkt der foregik en næsten lige saa hurtig Stigning som ved sidste Krig.

Rejseantallet, der i 1939 laa paa 300.000, var i 1944 helt oppe paa over 800.000, i 1946 paa over 1.000.000, og Godsmængden, der i 1939 laa paa 70.000 ts., var fordoblet til ca. 140.000 ts. — et tydeligt Bevis for, at Jernbaner selv under de allervanskelligste Trafikforhold er i Stand til elastisk at optage den dobbelte og tredobbelte Trafik, og sidste Krig har tydeligt vist, at Jernbane er den Transportinstitution, som har Evnen til at udfylde et Lands nødvendige Trafikkraft, naar alt andet glipper.

Det er en Sandhed, som alle erkendte under Krigen, men desværre maa man som Jernbanemand være fortrolig med Shakespeares Ord: »Moren har gjort sin Pligt, Moren kan gaa«. Men det kunde jo være, at Jernbanen ikke godvilligt lod sig feje til Side i de kommende Aar. men med al mulig Energi gennem nye og besparende Driftsformer stadig vil søge at hævde sin Eksistensberettigelse. Det er at haabe, at de ledende indenfor vort Land, som har Ansvaret for Fremtiden, vil forstaa, at det Trafikkaos og den Overtrafikering, som vi led under før 1939, ikke bør optages igen.

Hvad har nu bevirket, at den lille beskedne Frederiksværkbane igennem disse 50 Aar trods daarlige Profetier har hævdet sin Stilling, saaledes at den aldrig har haft Underskud, men igennem en Aarrække endog har betalt Udbytte, saa meget, at akkurat 50 pCt. af Aktiekapitalen er udbetalt i Udbytte. — Naar man skal søge efter Svaret, er der mange forskellige Aarsager at pege paa. For Person-

trafikkens Vedkommende er der den store By Københavns Trang til at søge ud til Nordkysten — en Trang, der er udløst i Tusinder af Sommerhuse langs Sjællands Nordstrand. Her har Banen gennem alle Aarene kæmpet for at holde sig paa Højde med Fordringerne. Den fik Forøgelsen i 1916 ved Aabningen af Frederiksværk—Hundested Banen, og den fik ved Overtagelsen af alle Rutebillinierne en Hjælp til bedre Service. I 1917 kom Ruten Hundested—Rørvig, der aabnede nyt Opland for Banen, og i 1934 aabnedes Grenaa—Hundested Ruten, hvorved den direkte Rejseforbindelse til Jylland oprettedes — en Forbindelse, som Statsbanerne ikke altid har set paa med lige milde Øjne, men det er en Forbindelse, som vil vokse sig stærkere og stærkere med Aarene, eftersom den bane- og skibsmæssig kan udbygges bedre.

De to Verdenskrige har jo begge virket hæmmende paa Banens Bestræbelser for at blive moderniseret, men en udmærket Hjælp fik Banen i 1931—32 fra Statens Side gennem Moderniseringslaanet, der i det væsentlige anvendtes til Spormaterialer og rullende Materiel. Landets Privatbaner har nu atter rettet Henvendelse til Staten om Hjælp til fornyet Modernisering, og kommer et saadant Tilskud, vil man komme et godt Stykke fremefter ogsaa ved at anvende de væsentlige Beløb, der er indtjent under sidste Krig, og man mener, det er rigtigt, som Frederiksværkbanen har gjort, saa at sige straks at anvende de indtjente Overskud til Forbedringer af Driften.

Persontrafikken paa Banen former sig jo saaledes, at langt det største Antal rejsende skal til Frederiksværk og derudover, og det er lidt irriterende, naar de 90 pCt. rejsende i et Tog skal standse ved mange Smaastationer for at udveksle de 10 pCt. Man vil søge at indrette det saaledes, at en Del af de store Tog kører igennem fra Hillerød til Frederiksværk uden Standsning, og at Skinnebusserne løber efter eller før disse Tog for at betjene den lokale Trafik hurtigt og bekvemt, saaledes at de nydelige smaa Skinnebusser for en væsentlig Del bliver en Gave til den lokale Trafik.

At beholde en Del af den med Krigen fulgte Stigning i Persontrafikken bliver Jernbanens Opgave i de kommende Aar ved at gøre Rejsehastigheden større og Forholdene bekvemmere for Publikum. Man maa haabe, at Publikum vil paaskønne disse Bestræbelser og ogsaa være lidt gode ved Banens Materiel. Desværre var det under Krigen nødvendigt i Vognenes Toiletter at stryge Sæbe, Haandklæder. Klædebørste, Skobørste og Neglebørste — alle disse Dele forsvandt som Dug for Solen, saasart en Vogn under Krigen var forsynet hermed. Ogsaa løse Askebægre i Salonerne forsvandt, og det hjalp end ikke, at indgravere: »Dette Askebæger er stjaalet fra Fre-

deriksværkbanen«. — Bliver Landet med Aarene ordentlig forsynet med Varer, haaber vi atter at kunne vise disse naturlige Opmærksomheder overfor de rejsende.

Paa Stationerne har man søgt at indføre Automater paa Toiletterne, men ogsaa her har man været udsat for megen Vandalisme — iøvrigt ogsaa Kritik, fordi man tog 10 Øre pr. Gang. — Svaret paa Kritikken, som Stationerne var paalagt at give, nemlig at enhver værdig trængende kunde faa Nøglen, vakte Munterhed og afsvalede megen Uvilje, idet Folk i Virkeligheden godt forstod, at Automaterne var Banens Værn for at holde Toiletterne i sømmelig Stand.

Endnu en lille Ting ved Materiellet kan anføres: De nyeste Bogievogne indrettede man saaledes, at der ikke paa hver Side af Midtergangen var Plads til henholdsvis 3 og 2 rejsende paa Sæderne, men Plads til godt og vel $2\frac{1}{2}$, derved kom med normal Benyttelse alle til paa et to Mands Sæde at have god Plads, og kun ved Overfyldning henviste man de rejsende til at prøve at sidde 3 og 3 paa de $2\frac{1}{2}$ Mands Pladser. Ogsaa dette vakte i Begyndelsen Kritik og Protest, men Banen fandt paa i Vognene at sætte følgende Opslag:

»Vis Rejsevenlighed og ryk lidt sammen. Der er god
Plads til 3 slanke Personer paa hver Bænk

og

vi er jo næsten alle slanke nu«.

Dette Opslag gav et meget bedre Resultat, end Banen havde ventet, idet Folk morede sig over det og viste en hel rutebilagtig Velvilighed mod hinanden.

GODSTRAFIKKEN

Har Bevarelse og Fremme af Persontrafikken bragt mange Problemer, saa har Godstrafikken voldt endnu større Hovedbrud, for her satte Biltrafikkens Konkurrence voldsomt ind efter første Verdenskrig, og Kampen for at beholde Godset og forøge Mængden af transporterede Varer var meget bitter.

Enhver, der kunde skaffe en Lastbil, aabnede Krigen mod Banen, — og han, »den lille fattige Mand«, blev mødt med Venlighed og fik Støtte under Mottoet »Banen klarer sig nok og har godt af at faa Konkurrence«. Resultatet blev mange Steder her i Landet, at Banerne mødte med Underskud, som til Kommunernes Overraskelse og Ærgrelse blev præsenteret til Dækning, da Staten gennem en Aarrække pure afviste Deltagelse i Dækning af Driftsunderskud ved Privatbaner. Kommuner og Befolkning rasede herimod, og dog var det dem selv, der ved at svigte Banerne havde forvoldt Kalamiteten. Man har Baner i Jylland, hvis Opland er overbroderet med Rute- og Lastbillinier, der suger Trafikken bort fra Banerne i en Grad, som ingen havde tænkt sig. Alle de Koncessioner, som Amtet med tilhørende Kommuner gav, bevirkede en Overtrafikering, saa ogsaa Bilerne saa at sige aad hinanden op. Et Sted i Jylland fik en fattig Mand Hjælp af Kommunen til Anskaffelse af en gammel Lastbil til Kørsel mod Banen, mod at love i 3 Aar ikke at melde sig med en stor Børneflokk til Kommunens Forsorg.

Slet saa galt gik det ikke i Frederiksværkbanens Opland, men svært var det, og utaalelig blev Konkurrencen, naar f. Eks. en Lastbilmand med Koncession gik nedenunder og hjem, saa Staten tog Bilen for manglende Skat, men Manden 3 Dage efter mødte med en flunkende ny stor Lastbil, købt af et Firma, der ved Levering af Materiel til Banen krævede fuld Betaling straks, medens Bilmanden end ikke havde betalt for Luften i Ringene. Heldigvis fik Banen her Koncession paa Rutebilerne og en Lastbilrute Hundested—København — og kunde tage Kampen virksom op, — ikke alene ved stadig at raabe

Vagt i Gevær, men navnlig ved nyttige Foranstaltninger: saaledes indførtes fra Stationer Udkørsel af Gods til Oplandet og Afhentning af Gods fra Oplandet, — endvidere etablerede Banen sig med flere andre Privatbaner som Fragtmand i København: samlede Stykgodset i København i de saakaldte belæssede Vogne, der i væsentlig Grad fremmede Hastighed ved disse Sendinger: Gods, læsset i København den ene Eftermiddag, udbringes næste Formiddag i Banens Opland, og det blev meget store Varepartier, Banen paa denne Maade atter trak tilbage til sig fra Landevejen.

Selvfølgelig var alt dette i Begyndelsen vanskeligt, og Banen var ude for megen Skepsis og Haan: et Pensionat kalder Banens Bil hurtigt ud — og ved Ankomsten staar alle Gæsterne grinende uden for og leverer en elendig lille Pakke saa stor som en Damebade-dragt, — der lægges bag i den tomme Bil, — eller en Landmand kræver Afhentning af 20 Sække Kartofler, og ved Bilens Ankomst staar Manden med sine Karle og henviser Chaufføren haanligt til at køre midt ud paa Marken og læsse Sække op uden Hjælp. At Banens Folk var grædefærdige af Raseri, er let forstaaeligt, men Driftsbestyreren bad dem blive ved og lade som intet, hvad der snart bar Resultat: det var ikke længere morsomt at drille.

Med de store Forsendere sluttedes Aftale om Fragtmoderationer, — en Ordning, som indebærer nogen Risiko ved at blive en Skrue uden Ende, men brugt med Rimelighed og mødt med Loyalitet var den god og nødvendig. Ogsaa her var der Skuffelser: en større Forsenders Gods gik mærkbart ned, uden at hans Produktion syntes at være indskrænket. Løsningen paa Gaaden fik man, da man en Dag i den belæssede Vogn mod København fandt en Pakke med Paa-skriften »Skal straks udbringes«. Dette blev gjort omgaaende til Kastrup, hvor Modtagerens Værkmester sagde: »Naa, saa meget gjaldt det nu heller ikke, men Vognmanden fra Frederiksværk, der kom med 5 ts. til os i Gaar, havde glemt den«. Altsaa et groft Brud paa Fragtaftalen: Den private Vognmand fik samlet Last til enkelt Modtager i København, medens Banen kunde køre rundt i København med Smaasendinger til Yderkanterne. Man var ikke mange Dage om at sige Overenskomsten op over for Firmaet.

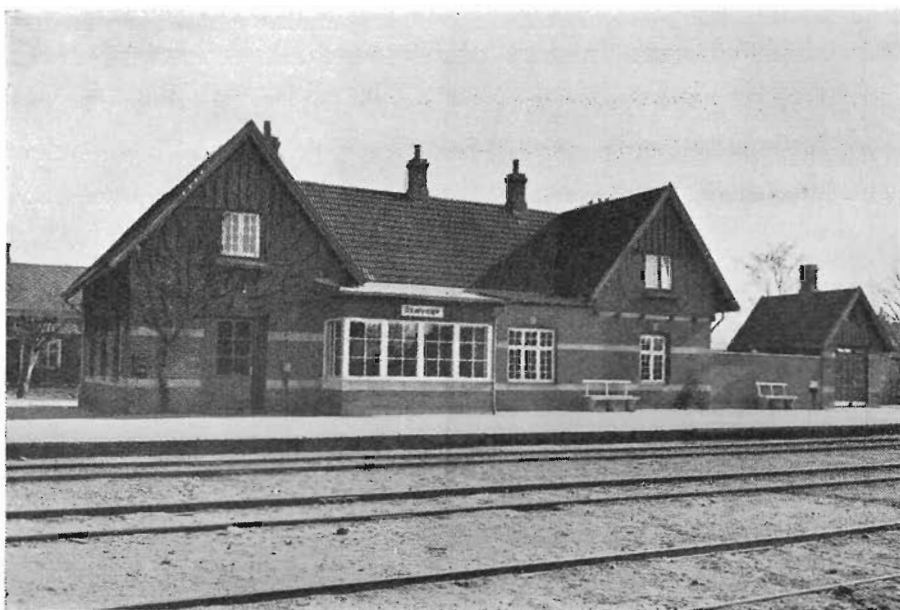
Banen har nu ogsaa gode Minder fra denne Kamptid, saaledes var Banen en Tid den eneste Bane — Privat eller DSB Bane — i Nordsjælland, der sendte Mursten pr. Banevogn til København. Selv om man ikke blev vigtig heraf, var det dog ganske opmuntrende at naa dette Resultat ved en fornuftig Takstpolitik.

Kurven for den aarlige Godsmængde med Banen er svingende gennem Aarene, ikke alene paa Grund af Bilkonkurrencen, men og-

saa fordi Banernes Godsmængde svinger med Konjunkturerne. Fra den beskedne Godsvægt 20,000 ts det første Aar er man steget op til ca. 135.000 ts under sidste Krig — i 1939 laa man paa ca. 70.000 — ogsaa her viser det sig, hvor elastisk Banen kan optage en meget stor Trafikforøgelse.

Ingen Bane kan for sin Økonomis Bevarelse undvære en væsentlig Godsindtægt, selv hvor stor Personindtægten end er.

De angivne Retningslinier vil man følge i de kommende Aar, hvor man haaber, at Lovgivningsmagten vil give Banerne en Haandsrækning ved rimelige Love om Trafikkens Afvikling, saaledes at man undgaar den i 1939 herskende Overtrafikering, der ødelagde Baner og Bil — og nationaløkonomisk set var mere, end Landet kunde bære — nu vil det være ganske selvmorderisk for Landet. Banerne forventer en saadan Støtte, ikke for deres blaa Øjnes Skyld, men for hele Landets Skyld. Banerne har under Krigen bevist deres store Betydning for Landet — ja, deres Uundværlighed, og dette maa ikke glemmes.



SKÆVINGE ST.

Skævinge St. er en udpræget Landstation, der er gaaet støt og roligt frem gennem Tiderne, hvilket ogsaa ses af de Ombygninger, som det har været nødvendigt at foretage af Hensyn til Publikums-ekspeditionen.

Oprindelig var Skævinge af Udseende og Størrelse som Harløse St., men allerede 23/7 1899 beklagede afdøde Branddirektør H. Hansen sig ifølge Stationens Ankeprotokol over, at der ikke fandtes nok Siddepladser i Stationens Ventesal eller paa Perronen.

Stationens Udseende forandredes. Nuværende Kontor blev Ventesal, og den oprindelige Ventesal blev Kontor. I Aaret 1915 blev tilbygget vestre Frontspice, hvori der blev indrettet Ventesal og Postværelse, og Ventesalen blev da Kontor. Samtidig med Stationen voksede ogsaa Byen her som andre Steder, hvor en Bane banede sig Vej. I Stationens Opland oprettedes Borup Teglværk, hvorfra ekspederes mange Hundrede Vognladninger Teglværksprodukter aarlig. En Foderstofforretning blev opført paa Stationens Areal. Under forrige saavel som under sidste Verdenskrig foretoges en Del Tørveskær i Borup og i Ballegaards Moser, der nu begge er udtømte for Tørv. I Aaret 1936 blev der opført et Hørskætteri i Borup — nær-

mest som et Forsøg — Produktionen var minimal, men 1940 startedes Skævinge Hørskættereri som Andelsforetagende, og nu tog Produktionen Opsving, saa den nu er mangedoblet og andrager flere Millioner kg aarlig. Langt den overvejende Del af disse Forsendelser gaar pr. Jernbane.

Da Bilkonkurrencen ca. 1920—24 blev vel paagaende, tog Banen Konkurrencen op og etablerede gratis Udbringning og Afhentning af alt Stykgods, gik heller ikke af Vejen for at deltage i Licitationer over Gods til og fra Mejerierne. — Det var Frederiksværkbanen, der som den første af alle Baner vovede Forsøget med Udbringning og Afhentning af Gods. Det var blevet saadan, at en Nabo-privatbane drev Forretning i vort Opland, og det kunde ikke tolereres, vi hævnede os og kom for Skade at drive Konkurrence i Nabobanens Opland — saa meget, at Nabobanens Driftsbestyrer beklagede sig derover. — Nu venter en Del af vort Opland — Gørløse — paa Banens Forlægning, mange Forretninger er der opført. —

Ikke alene var det Godsbefordringen, Banen optog Konkurrencen imod: Rutebilen, der kørte mellem Frederikssund og Hillerød, fik Banen, og med den er Stationen i Stand til at faa mindre Pakker bragt ud til vore Kunder. Personbefordringen er i Stigning. Den lette Adgang til Hillerød gør, at mange sender deres Børn til Skolerne der, navnlig er det M. Mørks Skole, der drager Fordelen deraf. Dog er det ikke alene til Skolerne, der rejses, men ogsaa unge Mennesker er i Stand til for en billig Penge at kunne videreudanne sig enten paa Kontorer eller andre Lærepladser. — I de senere Aar, hvor Boligspørgsmaalet har været et Problem, har mange Arbejdere benyttet Jernbanen til Rejse fra og til Frederiksværk.

Stort set har det været mig en Glæde og Fornøjelse at have med saa mange forskelligartede Mennesker at gøre; der er mange Karakterer at studere. — Ofte falder der morsomme Replikker navnlig ved Billetsalget, her er en enkelt:

Under Opførelsen af Alderdomshjemmet kom en ældre Murer-svend — ikke helt appelsinfri — en hed Sommerdag og forlangte en Billet hjem til Mutter. »Ja,« svarede Stationsforstanderen, »men hvor bor hun?«, hvorpaa Mureren med fiffig Mine svarede: »Ja, det ku' du sku li' at faa at vide«.

Mest af alt har det frydet mig, at Storm P. har kastet sin Kærlighed paa Skævinge St., der er brugt i adskillige af hans Tegninger.

A. M ø l g a a r d P e t e r s e n.



ØLSTED

Ølsted Station omfatter regnskabsmæssigt Strækningen Grimstrup—Kregme Kirkesti, ca. 8 km med Sjællands eneste Kartoffelmelsfabrik i Grimstrup, Nordsjællands Kalksandstensfabrik og A/S Dansk Gasbeton i Ølsted.

Stationen er to Gange moderniseret — sidst i 1946, hvorved der virkelig er skabt gode og praktiske Forhold saavel for Banens Kunder som for Personalet. Et nyt Murstenspakhuis med en tilhørende Læsserampe af Beton i Forlængelse af Perronen fryder enhver Jernbanemands Øje.

Godsudbringning med Lastbil finder herfra Sted til hele Oplandet.

Ølsteds særdeles smukke Omegn er nu ogsaa blevet »opdaget« af Københavnerne, det ses bl. a. paa, at der i de seneste Aar er bygget 162 Sommerhuse ved Roskilde Fjord — endvidere findes her 5 Lystgaarde.

Det maa forventes, at der med hyppig Toggang paa egnede Tider i Forbindelse med hensigtsmæssig Boligpolitik kan gives Arbejdere og andre beskæftigede i den stærkt voksende Frederiksværk By god Lejlighed til at bosætte sig her. Det nyanskaffede populære »Lyntog« kan animere hertil.

I Frederiksborg Amts Spare- og Laanekasses idylliske Lejrskole, St. Havelse Strand, henter Amtets Skolebørn Sommeren igennem megen Sundhed.

I mere end 25 Aar har ogsaa jeg deltaget i den betydelige Udvikling af Frederiksværkbanens Trafik og føler Lyst til som Bevis paa Banens gode Renommé under Direktør Kuhlmanns Ledelse at tilføje:

Tidligt en Søndag Morgen ringede Telefonen fra København, og en Stemme spurgte mig, om det var Solskinsvej, og da jeg bekræftede dette, blev der sagt: »Den er fin, vi er 50 Medlemmer af en Forening, der vil have et Bad, en god Frokost og en lille Svingom og være hjemme i Byen Kl. 23.« — De fik det. H. F. H. J. ordner alt.

K. L u n d s g a a r d.



MELBY

Da det første Tog i 1897 kørte ind til Skævinge Station, stod jeg ved mit Barndomshjem sammen med mine Forældre og betragtede forundret det flagsmykkede Tog.

10 Aar senere kom jeg som privatantaget Kontorhjælp, men lønnet af Jernbanen, hos Stationsforstander Kristensen, Skævinge Station. Arbejdstiden var 4 Timer om Dagen, Lønnen 10 Kr. om Maa-neden, og Arbejdsmetoden blev angivet i følgende Sætning: »De maa gerne være længe om Arbejdet, men det skal gøres rigtigt«. Den lille Løn afskrækkede mig ikke fra at fortsætte ved Jernbanen, idet der nu er gaaet over 40 Aar, siden jeg begyndte, og stadig er glad for Arbejdet.

Den 1. April 1919 ansattes min Mand som Baneformand og jeg som Ekspeditrice ved Kregme Station, og der lærte vi at kende Fornøjelserne og til Tider Besværlighederne ved at omgaas Landliggerne. Landliggerne har næsten altid, selv om de holder Ferie, saa forfærdelig travlt, og det kan give sig Udslag paa flere Maader.

For nogle Aar siden kom en Feriegæst, der skulde til Liseleje, ind paa Kontoret paa Melby Station. Min Mand og jeg var i 1924 forflyttet til Melby. Da han havde opholdt sig paa Kontoret et Øje-

blik, opdagede han, at hans Tegnebog var borte. Stor Opstandelse, der blev ringet efter Politi, ingen maatte forlade Kontoret, før Politiet kom, og Skrivebordets Skuffer skulde ogsaa helst undersøges.

Pludselig blev Manden saa stille, det havde han langt fra været før, og fik saa travlt med at ringe Afbud til Politiet; han havde fundet Tegnebogen, der var gledet ned i hans Plusfour i Stedet for i Bukselommen.

I Krigsaarene, da al Trafik besørgeades med Jernbanen, blev Arbejdsdagen om Sommeren lang, og Betjeningen af Publikum maaske ofte mangelfuld, men de fleste forstod, at de usædvanlige Forhold var Skyld deri, og min Mand og jeg har modtaget mange venlige Ord og Smil fra de Mennesker, der har haft Ærinde paa Melby Station, og det har gjort Arbejdet lettere.

M. Jørgensen,
Ekspeditrice.

BANEN OG BESÆTTELSEN

AF DRIFTSBESTYRER KUHLMAN

Banens Forhold under Besættelsen fortjener en særlig Omtale. Selv om der ikke skete epokegørende Begivenheder som andre Steder, saa har en Beskrivelse af Forholdene her dog maaske en vis historisk Interesse.

Hin knugende tunge Dag — den 9. April 1940 — da Danmark blev besat, og Støvletrampet begyndte, hvor hvert Fodtrin var et Tramp paa danske Hjerter, havde vi ved Banen hele den forudgaaende Nat været i fuld Alarmberedskab, da der i Frederiksværk laa en dansk Bataillon, der med kort Varsel i Særtog skulde befordres til Hillerød og videre til København. — Midt paa Natten kom Meddelelse om, at Bataillonens Alarmberedskab var afblæst, og vi beroligedes derved, men om Morgenens kom Meldingerne, at Nordbanetogene kørte forbi Østerport, og ingen Tog gik Vest for Roskilde. »Er det Mobilisering«, spurgte vi D. S. B. i Hillerød. »Nej, vi ved intet, men det siges, at Landet er besat, og at der sidder tyske Tropper paa Skraaningerne ved Østerport og vinker til Togene«. — Det utrolige blev hurtigt bekræftet gennem Radioen — og Kongens Proklamation bekendtgjordes.

Jeg tog straks ned til Banens Kontor paa Lokalstationen for at se, om der sad nogen i min Kontorstol, — nej, der var ingen — og med Toget til Frederiksværk var alt normalt — d. v. s. alle var mere eller mindre lammede af det skete. — I Frederiksværk talte jeg med Formanden for Banens Bestyrelse, Borgmester Bram, der ikke havde erfaret mere end jeg, men vi aftalte, at alle ved Banen skulde have Paalæg om at forholde sig rolige. Paa Hærens Krudtværk fik jeg det Indtryk, at man nærmest var lidt stødt over, at ingen havde gjort dem noget.

Dagen gik med at udstede Ordre til Personalet om at bevare Roen og Værdigheden — at Tyskerne skulde behandles som andre af Banens Kunder, — krævede de noget udover almindelig Kundeservice, skulde man sige Nej og henvise til mig. Paa Værkstedet

forhandlede jeg med Arbejderne, og vi var enige om at vise Ro, stikke de knyttede Næver i Bukselommerne og se Tiden an — jeg blev saa vant til at anvende Udtrykket, at jeg lidt uheldigt anmodede et Par ængstelige Damer paa Kontoret om at gøre det samme.

Mørklægningen samme Aften paa Togene var kun gennemførlig ved at slukke al Lys, men var ret meningsløs paa en Privatbane, hvis Tog automatisk tænder Blinklyssignalerne ved Vejene og altsaa for hver 2—3 km averterer sin Vej og oplyser hele Toget ved de hvide Blinklyslanterner, der er rettet mod Banelinien. Senere kom der mere System i Mørklægningen, men det maa ikke glemmes, hvor enerverende Tjenesten i Mørke var paa et Lokomotiv eller en Station under Rangering, og at Arbejdet blev gjort under disse Forhold uden store Ulykker, tjener til uvisnelig Hæder for den danske Jernbanestand.

Snart blev Egnen her oversvømmet med tysk Militær, og de store Militærtog paa nogle og halvtreds Vogne rullede frem og tilbage over Strækningen, idet Bataillonerne stadig skiftede, men Militærets Optræden gav aldrig Grund til Klage — snarest var de generende høflige, — i Togene sprang Officerer op og hjalp en Frakken paa, hvis man ikke var hurtig i Vendingen, og ligeledes betalte de uden at kny Tillægsbillet til I. Kl. En af vore Togførere havde fundet en Formular, som han syntes var udmærket og høflig: Han pegede paa sit Tillægsbillethæfte og sagde »1 Kr. eller heraus«. Da jeg første Gang hørte det, kneb det med at holde Alvoren, men den tyske Soldat sjokkede af uden at mukke. — Det var jernbanemæssig set en fin Præstation, naar Tyskerne en mørk Nat i Løbet af 4 Timer læssede 25 Vogne med Heste og Mandskab og 30 Vogne med Tros og Kanoner — og de rettede sig prompte efter Banepersonalets Anvisninger. Senere var de flere Dage om en saadan Præstation.

En Nat i Frederiksværk kom en Løjtnant ind med alle Togpapirerne, og da jeg saa dem igennem, gjorde jeg ham opmærksom paa, at Togets Bestemmelsesstation manglede. »Ak, det kender jeg ikke«, svarede han. »Sæt Korsør«, sagde jeg. »Er det rigtigt« — jeg nikkede — »Aah, saa skal vi ikke til Østfronten«. Ude paa Perronen blev Stemningen helt livlig, Folkene løb mellem hverandre og lo — jeg kunde ikke finde den tyske Togleder — jo, han var i sin Bil, — men jeg krævede ham hen til mig — før gik Toget ikke. — Det viste sig, at Bilen stod paa en Banevogn, og der sad han og sov. »Kør bare«, mumlede han, »naar vi skal til Korsør, kan jeg sove«. Paa Lokalstationen maatte vi dele Toget, og Lederen kom op paa Hillerød D. S. B. Station uden Vognene med Kanonerne. Han vaagnede og lavede et farligt Hus, fordi han troede, vi var rendt med Kanonerne.

Efterhaanden som Tiden gik, ændredes Forholdene, og alle de

forsonende Elementer gled bort, medens Situationen blev mere og mere spændt. Det blev vanskeligere og vanskeligere at beholde de knyttede Næver i Bukselommerne.

Under Generalstrejken i Juli 1944 var Forholdene ganske forvirrede: den ene Dag nedlagdes alt Arbejde, og alt laa stille, — saa kom de alvorlige Opfordringer fra ledende danske Mænd Søndag Aften i Radioen, og Togene begyndte at køre paa Nordbanen Mandag Morgen, og paa Frederiksværkbanen kørte vi ogsaa, — vi maatte bringe alle de flygtende fra København ud paa Landet — baade dem, der kom med Togene, og dem, der kom udmattede ad Landevejen, — særlig Mødre med skrigende Smaabørn, der ikke havde kunnet faa Mælk i Byen. Om Morgenen paa Hillerød Station var der Sammenstimling af et halvt Hundrede Personer omkring Banens Lokomotiv, der var kommet ind med Toget fra Frederiksværk. Da jeg spurgte, hvad der var i Vejen, svarede Lokomotiv- og Togpersonalet, at Stimlen truede og forbød dem at køre. Jeg var da Invalid med Armen i Gibs og gik derfor roligt ind i Flokken og optog Diskussionen med Folkene og forklarede, at vi vilde køre, saalænge D. S. B. Togene bragte os flygtende Mødre med Børn. De truede videre, og en raabte: »Vi sprænger Toget i Luften, hvis I prøver at køre til Gilleleje«, hvortil jeg svarede: »Ja, men det har vi virkelig heller ikke tænkt paa, da vi skal til Frederiksværk«, — nogle brast i Latter, og saa var Spillet vundet, og vi fik Lov at køre.

2 Timer senere meddelte vort Lokomotivpersonale, at de havde holdt Møde og vedtaget at standse, — jeg foreholdt dem, at det kunde vi ikke være bekendt, saalænge D. S. B. bragte os Flygtninge. »Ja, men saa Driftsbestyreren da ikke, at de stod med Revolvere i Lommerne?« Næh — det havde jeg ikke set, men vi maatte gøre vor Pligt. 10 Minutter efter fik jeg til min store Glæde Meddelelse om, at vore Folk gik i Arbejde, hvis jeg kunde garantere, at de ikke blev skudt. Nej, det kunde jeg ikke, men jeg vilde stille mig paa Førerpladsen paa hvert Tog, der gik fra Lokalstationen til D. S. B. Stationen, og saa gik de med til at køre, hvad jeg den Dag i Dag er Personalet taknemmelig for og stolt paa deres Vegne over.

Kort Tid efter kom Historien forvrænget frem i et lokalt illegalt Blad med kommunistisk Farve, at jeg havde truet Folkene til at arbejde og »det sidste Tog gaar snart til Berlin, Hr. Kuhlman«. Maskinpersonalet vilde sende en Forklaring og kræve optaget et Dementi i Bladet, men jeg bad dem lade være, for, som jeg sagde: »Det Blad liggende paa mit Skrivebord kan faa megen Betydning for mig ved en Husundersøgelse, som jeg venter, da Gestapo leder efter mine to Sønner«.

Det var tydeligt for mig, at Banens Folk var ivrigt i Modstanden, men alle forstod, at jeg ikke maatte vide noget — i al Fald ikke noget virkeligt positivt, som jeg kunde blive tvunget til at røbe for Tyskerne.

Stationerne var flinke til at sinke Tyskernes Arbejde, bestilte Vogne til Læsning kom sent og kunde være ganske uegnede til at tage det ønskede Gods — Stationsforstanderen i Ølsted var særlig fiks og spillede udmærket Komædie. Største Indsats skete nede paa Værkstedet, og det var til sidst ret besværligt at gaa uforstaaende udenom, hvor der arbejdedes energisk paa at bygge en Panserbil, eller hvor der gemtes Haandgranater, engelske Rifler og meget andet. Der blev gjort Indbrud og stjaalet af Banens Benzin, ligesom Banens Lastbiler bar Spor af natlig Brug. Da Tyverierne stod omtalt i Aviserne, kom D.D.P.A.s Repræsentant til mig og raadede mig til Anmeldelse og Opgivelse af Pris paa Tromler. Jeg var først maalløs over hans Naivitet, men rullede mig saa ud og belærte ham om, at man bare skulde holde Mund og ikke blande sig i andres Sager, — det kunde være livsfarligt. — Han gik, temmelig rystet.

Vor Chauffør i Frederiksværk ved Godsudkørslen, kaldet »glade Bernhard«, var en af de kraftigste Tyskerhadere og ikke altid lige forsigtig i sine Udtalelser — det gik da ogsaa galt en Dag, hvor nogle unge Gestapoer med Revolvere jog ham væk fra Bilen og truede med at skyde ham ned. Det var en ikke helt glad Bernhard, der mødte i Værkstedet, hvor jeg tilfældig sad med to Ingeniører. Ved en alvorlig Samtale i Telefonen med det sønderjyske Bæst, der var Gestapoleder, fik vi Sagen ordnet, og jeg tilbød de to Ingeniører at køre med op og se paa Forholdene, men de vilde nu hellere spise Frokost — naah, den ene var en senere meget kendt Modstandsmand i Aarhus. — Samme Bernhard kørte hyppigt Vaaben med Banens Biler — en sen Aften tvang Gestapo ham til at tømme Vognen, sprang op og sparkede paa en Presenning, der var svøbt om en halv Snes engelske Rifler, uden at opdage dem. Bernhard sagde ikke noget til sin Ledsager i det næste Kvarter, da de kørte væk. Senere gik Dristigheden saa vidt, at Folkene med Banens Bil kørte midt paa blanke Formiddagen op i Gribskov, hvor mindst 100 Modstandsfolk var beskæftiget med at hente nedkastede Vaaben. Banens Bil transporterede 4 ts. Vaaben blot dækket af Presenning og med 4 Mand siddende aabenlyst med Maskinpistoler. Da jeg bebrejdede dem Let-sindigheden og spurgte, hvad de vilde have gjort, hvis de mødte Gestapo, svarede de: »Vi havde skudt«.

Banen har iøvrigt engang været udsat for engelsk Flyverangreb, idet Banens Godstog den 25. Oktober 1944 blev 2 Gange kraftigt

beskudt af en Flyvemaskine, da Toget kørte mellem Ølsted og Skævinge Stationer. Til alt Held blev de to Mand paa Lokomotivet og de to Mand i Toget ikke ramt i første Angreb, saaledes at de ved andet Angreb havde naaet at søge Dækning under Godsvognene. Lokomotivet blev slemt gennemhullet af 20 mm Granater, og det samme var Tilfældet med Vognene i Toget.

Da Toget en Timestid efter fik sig slæbt ind til Hillerød Lokalstation, var de 4 Mand endnu paavirket af Chocket — forunderlig exalterede og lystigt opstemte. En af dem sagde: »Aldrig har jeg troet, at Mursten kunde danse saadan Cancan, som de gjorde det paa den Vogn, jeg laa under, men jeg haabede, at der var tilstrækkelige, saa de ikke kunde skyde igennem.« Lokomotivføreren sagde ogsaa ophidset og overstadigt leende: »De kunde da gerne have set efter, vi havde jo Royal Airforce-Mærke paa Skorstenen«. — Banens Skorstensmærke er fra gammel Tid blaat, hvidt og rødt. Herom er der iøvrigt en lille, pudsig Erindring: Da Tyskerne havde forbudt Royal Airforce Mærker at bære i Knaphullet eller vise Royal Airforce Farver i Børnens Kalotter, kom jeg ned i Banens Værksted i Frederiksværk og fandt Maleren ivrigt beskæftiget med at friske Royal Airforce Mærkerne op paa alle Skorstenene. »Vi skal da vise, at vi ikke er bange for de Hunde,« sagde han, og saa var vi ikke bange.

Den 24. Marts 1945 skulde vi befordre et langt tysk Tog læsset med Eenmands-Torpedoer og højeksplosive Bomber, bevogtet af 300 Mand, fra Hillerød til Frederiksværk. Ved en Konference med de ledende indenfor 1. Distrikt den foregaaende Dag maatte jeg nægte at lade Toget overnatte her paa Banen ved Freerslev Hegn — D. S. B. vilde nemlig lade Toget holde nær Bebyggelse om Natten — jeg maatte oplyse, at der var Tegn til Sabotage paa Sporet ved Freerslev, da forrige Tog passerede, — naa — Tyskerne krævede nu, at Toget netop holdt ved Bebyggelse.

Kl. ca. 15,00 saa jeg Toget gaa fra D. S. B. Station i Hillerød, og jeg sad paa Banens Kontor og ventede spændt paa Knaldet, der ogsaa kom i Freerslev Hegn. Det blev en livlig Eftermiddag, for Tyskerne skød i flere Timer paa Træerne og rasede som vilde Dyr i Banens Linietelefon og den offentlige Telefon — det ene Hold krævede hele Toget til Frederiksværk — det andet hele Toget til Hillerød. — Jeg forsøgte at brøle lige saa højt i Telefonerne, at den ene Halvdel kørte vi til Frederiksværk og den anden til Hillerød igen, og de beskadigede Vogne lod vi staa. Da Militæret i Frederiksværk hørte, at det var Gestapo i Hillerød, der stillede Krav om at faa Toget tilbage, steg Raseriet: Gestapo maatte intet røre. Jeg tror



Banens Panservogn

nok, jeg bandede kraftigt, da jeg bad dem ordne deres indbyrdes Sager, men et Held for os var det, at de to Parter kom i Haarene paa hinanden, saa Gestapo glemte at undersøge vore Forhold, hvad der havde medført en Katastrofe, da Værkstedets Indhold af Panserbil og Vaaben havde været fuldstændig kompromitterende for os — ligesom ogsaa selve Sabotagen. Desværre blev den Aften under Hillerøds Afspærring to ganske uskyldige Cyklister skudt ned.

Næste Dag ryddedes Banen ved D. S. B.s Hjælpetog, og jeg var enig med den gæve D. S. B.-Mand, der, efter at have besigtiget Skaden, udbrød: »Det kunde vi skam have lavet meget bedre«. Et Par Dage efter stod jeg paa Lokomotivet med vor Lokomotivfører, der havde været med, og fortalte ham, at det havde været meget bedre at trække en Skinne lidt ind i Kurven ved Bjørnehoved, saa var hele Toget røget i Fjorden. Han saa forfærdet ud: »Jamen, saa var jeg gaaet med«. »Javel« — han tyggede lidt paa det: »Ku' jeg ikke være sluppet over?« — »Jo, hvis en Mand med en Vire havde trukket Skinnen ind efter Lokomotivets Passage«. — »Det var godt — det skal jeg huske«, sagde han lettet, men der blev ikke Brug herfor.

4 Maj 1945 om Aftenen var Banens Værksted en Myreture af myldrende Modstandsfolk med Biler og høj Stemning overalt. Jeg gav Værkmesteren et sidste alvorligt Paalæg om endelig ikke at foretage noget før fastsat Tid — jeg vilde nemlig have Kamp ved Værkstedet og dette ødelagt. Om Morgenen den 5. Maj Kl. 8,00 gik

Portene op for hele Herligheden, og vor Panserbil rykkede ud, bemandet af vore ellers fredelige Folk og forsynet med svær Maskinskyts. Bilen kørte ud til et Træsommerhus i Asserbo, hvor en Bande sagdes at holde til, — da ingen vilde komme ud, aabnedes Ilden paa 10 m Afstand, og Resultatet var effektivt: 10—11 Personer kom ud og overgav sig, i Huset laa 3 dræbte og 4—5 haardt saarede. Kuppet var stort, da det var hele den berygtede Lorentzen-Bande, der blev taget. Ogsaa Leif Ørnberg og Elna Jørgen Jensen blev taget af Panserbilen uden Besvær. Der var flere af Banens Folk, der mødte med Armbind, og som jeg mindst af alt anede var med, saa stille havde de arbejdet.

Som Tiden gik, faldt Sindene i Ro, og man vendte tilbage til de vante Folder, men en Dag mødte et Udvalg fra Frederiksværk Modstandsbevægelse paa Hovedkontoret og overrakte Banen det danske Rigsvaaben støbt i Malm som Tak for Banens Bistand, — det smykker nu Kontoret som et kært Minde om en bevæget Tid, der endte godt. Som et Kuriosum kan nævnes, at Malmen ogsaa er snuppet fra Banen, men det gør kun Rigsvaabenet end mere værd.



Tavlen bærer følgende Tekst:
Modtag dette Rigsvaaben som Tak for
Hjælpen i Frihedskampen 1940—45.
Frihedsraadets Lokalkomité,
Frederiksværk.



Bestyrelsesværelset.

Banen købte i 1944 Jernbanehotellet i Hillerød, hvor Hovedkontoret indrettedes til Afløsning af de alt for smaa Kontorer paa Lokalstationen.

Som Jernbanemand møder man ofte Spørgsmaalet »Oplever I ikke tit noget morsomt«, og hertil maa man svare, at vel er der fra Gerningen morsomme Episoder og Erindringer om fornøjelige Personer — og naar Jernbanemænd fra Norden mødes, er der altid muntre Historier og Oplevelser at berette, men desværre er en Jernbanemand meget ofte ude for skarp Kritik og Misfornøjelse. Det er en kendt Sag, at enhver, der har løst en Billet til Toget, meget bedre véd, hvordan en Bane skal drives, end den, der har viet sit Liv til Jernbanegerningen, — det maa man indstille sig paa og finde sig i — og saa glæde sig over, naar der en enkelt Gang falder lidt Ros af. Togpersonalet og den fungerende paa en Perron er vel dem, det mest gaar ud over — ja, og selve Ledelsen.

Selvfølgelig gøres der Fejl ved Banerne, som berettiget kan kritiseres, og noget af det kedeligste for en Jernbanemand er, naar han ikke kan give Forklaring paa en Forsinkelse, — det at kunne gøre rede for, hvorfor Toggangen gaar i Fisk, tilfredsstiller selv de aller- mest ubehagelige Kritikere. Engang stod en Sommermorgen paa Hil-

lerød DSB-Station en kendt, dygtig, overordnet DSB-Mand og var meget ærgerlig over Kludder i Toggangen, da en vred Mand henvendte sig til ham og udøste sin Forbitrelse over ham. DSB-Manden hørte rolig paa ham og lod Klageren tale ud, hvorpaa han svarede: »Ja, De skulde bare vide, hvor gal i Hovedet jeg har været over Situationen siden tidligt i Morges«, og derpaa forklarede han den vrede Mand Aarsagerne med det straalende Resultat, at den vrede Mand takkede, bød paa Cigar, trykkede i Haanden, gik hen til sit Selskab og forklarede, at DSB i Grunden var en udmærket Institution, som gjorde sit bedste.

Denne lille Episode har været inspirerende og belærende for Frederiksværkbanen, hvis Togpersonale gennem Aarene virkelig har gjort et stort og godt Arbejde ved med Venlighed at møde Kritikken. Det var derfor for Ledelsen en stor Opmuntring for en Del Aar siden at høre Togpersonalet rosende omtalt, fordi en rejsende, som vedkommende Togbetjent kendte, og som havde glemt sin Abonnementsbillet, fik det Svar: »De skal skam ikke løse Ekstrabillet med Bøde — bed blot mig eller min Kollega klippe Deres Abonnementsbillet 2 Gange næste Gang«. Den rejsende fortalte dette flere Gange i Toget og gavnede Banen dermed mere, end nogen ved Banen selv kunde have gjort.

Da Hundestedbanen var aabnet, fandt en Del rejsende paa, at de ikke behøvede at løse mere end én Enkelt-Billet Hundested—Frederiksværk og ved Henrejsen dukke sig, fordi Billettering i Togene var mindre nøjagtig, og ved Tilbagerejsen vise villigt Billetten frem. Den havde Paatryk »Hundested—Frederiksværk eller omvendt«. Begejstringen over Fidusen kunde ikke holdes i Ave og kom Ledelsen for Øre. Ledelsen var nu saa »tarvelige«, at den en Nat indførte nye Billetter: Fra Hundested med Paatryk Hundested—Frederiksværk og fra Frederiksværk med Frederiksværk—Hundested. Ved Tilbagerejsen fra Frederiksværk forevistes en Snes Billetter »Hundested—Frederiksværk«, som de paagældende hævdede lige at have købt i Frederiksværk — der var temmelig Flovhed over hele Linien, da Togpersonalet paaviste, at dette var umuligt. — Ligesom det af mange betragtes som næsten en fortjenstfuld Handling at omgaa Toldvæsenet, dannes der ogsaa overfor Jernbanerne hos nogle en lignende Følelse, og Snedigheden kan være stor — at rejse paa en Perronbillet til Københavns Hovedbanegaard ad Nordbanen til Frederiksværk er jo en ganske billig Befordring og prøves af og til, men det er vist for farligt at give for mange Eksempler paa disse Fiduser og paa Banernes Modforholdsregler. Disse Overtrædelser

bringer alligevel et vist Humør ind i Tilværelsen ogsaa for Jernbanemændene.

Smaadrillerier og Spydigheder skal Jernbanemændene tage med godt dansk Humør, de er jo aldrig ondt ment. Under sidste Krig kom en Forordning med Forbud mod, at de rejsende transporterede Flæsk i deres Kufferter, og Banepersonalet fik Paalæg om at passe paa. Et Par kendte Københavnerne drillede straks Togføreren i Frederiksværktoget med denne mærkelige Forordning og spurgte, hvad han vilde gøre. »Ih — jo, det er meget let, vi har allerede ordnet det, vi har faaet Lov til at laane Driftsbestyrerens Hund i Togene, — saa tager vi blot en Kuffert ned fra Nettet og lader Hunden lugte til den. Logrer Hunden med Halen og slikker sig om Munden, saa hænger Kuffertens Ejer paa den«.

Naar der i et lystigt Lag blandt Jernbanefolk skal fortælles Historier, dukker gerne Krøniken op om Frederiksværkbanens Opslag om hurtig Ind- og Udstigning og kort Ophold paa Stationerne, — samtidig var der Klage over for faa Toiletter i Toget: En rejsende forsøger at staa ud i Harløse, men bliver puffet ind igen af Togføreren, der siger, at »det« er der ikke Tid til her, — I Skævinge gentager det samme sig, — i Ølsted ser Togføreren sig om efter Manden, der dog ikke viser sig, og han fløjter derfor Afgang, men Lokomotivføreren bliver holdende. »Hvorfor kører du ikke, Petersen?« spørger Togføreren. »Nej, svarer Lokomotivføreren — for nu sidder Manden midt i Sporet foran Lokomotivet«.

Et Aar kort efter første Verdenskrig havde Banen Storm P. som hyppig Gæst, og han fik manganen en Inspiration paa Banen. I »Bonbonnieren« tegnede Storm P. et herligt Bagtæppe forestillende »Skævinge« Station med en melankolsk Ko midt i Sporet og Lænestol paa Perronen med Stationsforstanderens Pibe støttet op ad Stolen, — selv optraadte Storm P. som Stationsforstander. Originalen til omstaaende lille Tegning med Tekst er Banen glad for at have sikret sig.

I Modsætning til en ung Pige har Banen intet imod at komme i Folkemunde og faa Historier hæftet paa sig — jo flere des bedre — det vidner om en vis Popularitet, som Banen skatter højt og gerne vil stræbe efter at gøre sig fortjent til.

Banens Ønsker for de kommende Aar er at faa sit rullende Materiel bedre udbygget, faa hurtigere og hyppigere Toggang med store Motervogne og de smaa Skinnebusser, faa flere af Stationerne moderniseret — ikke mindst Frederiksværk Station — faa moderne

Sikringsanlæg paa Stationerne, flere Rutebiler og stadig bedre Forbindelser med DSB og Færgeruterne og faa Evne til at kæle endnu mere for Godsforsenderne. Vi bryder os ikke om at reklamere med Banernes Sikkerhed som Transportmiddel, at saa og saa mange Millioner rejsende er transporteret gennem Aarene og kun nogle faa er kommet til Skade, for det er vor Pligt at sørge for, at ingen udsættes for Skade, men vi vil gerne reklamere med vor gode Vilje til at gøre mest muligt for Egnen og vore Kunder. Vi kender Kaarene, véd, at det atter vil blive sagt, at Banerne er overflødige og kan gaa hjem og lægge sig — men vi gaar ikke — vi kæmper videre efter et kendt Ord lidt omskrevet: »For alle gode Baner, de kan slet ikke dø, før endnu bedre Baner er spiret af deres Frø«. Og er ikke Frederiksværkbanen fra gammel Tid et saadant Frø, hvorfra der spirer noget, der kan blive en god Bane med Tiden.



OVERSIGT

OVER

TRAFIKKEN

1897—1946

Fra 1. Januar 1943 sammensluttedes de to Jernbaneselskaber
Hillerød-Frederiksværk Jernbane og Frederiksværk-Hundested Jernbane,
og Regnskabsaaret ændredes samtidig til Kåenderaaret.

OVER- over Driftsresultaterne

(Hillerød—Frederiksværk aabnet 31. Maj 1897.)

Driitsaar	Personbefordringen					Gods- og Kreaturbefordringen						
	Antal rejsende	Indtægt	Gennemsnits-			Stykgods	Vogn-ladnings-gods	Ialt befor-dret af Gods og lev. Dyr	Indtægt	Gennemsnits-		
			Længde for hver Rejse	Indtægt af hver Rejse	Indtægt pr. Personkm					Transport-længde pr. Ton	Indtægt pr. Ton Gods m. v.	Indtægt pr. Tonkm
	Kr.	km	Øre	Øre	Tons	Tons	Tons	Kr.	km	Øre	Øre	
1897—98	68.255	36.473	16,1	53,4	3,3	1.497	10.379	13.216	25.044	17,4	189	10,9
1898—99	76.772	43.103	14,8	56,1	3,8	2.107	18.014	21.490	37.840	17,4	176	10,1
1899—1900	90.958	44.400	15,0	48,8	3,3	2.289	20.958	24.611	38.518	16,3	157	9,6
1900—01	93.587	45.678	15,2	48,8	3,2	2.596	30.580	34.508	45.883	15,4	133	8,6
1901—02	96.083	46.121	14,9	48,0	3,2	3.375	28.839	33.511	43.864	15,6	131	8,4
1902—03	95.202	45.477	15,1	47,8	3,2	3.849	33.428	38.984	49.531	15,1	127	8,4
1903—04	99.559	49.900	15,2	50,1	3,3	4.177	40.348	46.179	57.014	14,7	123	8,4
1904—05	100.769	50.279	15,2	49,9	3,3	4.264	43.202	49.217	61.945	15,0	126	8,4
1905—06	104.919	51.778	15,3	49,4	3,2	4.193	46.114	51.751	62.012	14,3	120	8,4
1906—07	115.585	57.330	15,5	49,6	3,2	4.750	44.777	50.805	66.510	15,4	131	8,5
1907—08	127.541	59.395	15,3	46,6	3,0	5.331	49.118	55.689	72.201	15,4	130	8,4
1908—09	127.787	58.358	15,5	46,5	3,0	5.519	40.136	47.020	67.212	15,9	143	9,0
1909—10	139.324	63.007	15,6	45,9	2,9	5.134	30.379	36.755	57.523	17,0	156	9,0
1910—11	144.137	67.391	15,8	46,8	3,0	5.624	32.595	39.514	60.669	16,5	154	9,3
1911—12	151.970	72.851	15,9	47,9	3,0	5.714	41.758	48.900	71.104	16,0	145	9,1
1912—13	153.927	73.695	15,6	47,9	3,1	5.697	53.764	60.821	80.598	15,6	133	8,5
1913—14	156.707	74.761	15,6	47,7	3,1	6.333	47.748	55.319	75.953	15,4	137	8,9
1914—15	164.101	77.278	15,3	47,1	3,1	6.737	47.077	55.588	78.520	15,5	141	9,3
1915—16	181.945	87.679	15,6	48,2	3,1	7.206	59.022	68.197	94.004	15,0	138	10,9
1916—17	224.740	118.064	15,9	52,5	3,3	9.816	67.348	78.862	130.812	15,3	166	10,8
1917—18	246.068	189.195	17,3	76,9	4,4	12.705	61.939	77.278	203.459	20,6	263	13,4
1918—19	273.903	248.554	19,3	90,7	4,7	14.133	85.985	101.615	328.306	15,7	323	21,4
1919—20	278.720	332.995	18,2	119,5	6,6	14.864	77.215	93.171	476.187	16,1	511	32,9
1920—21	262.567	372.702	18,2	141,9	7,8	10.529	58.698	70.031	476.729	15,9	681	45,0
1921—22	240.278	337.677	18,0	140,5	7,8	7.695	43.319	57.754	362.350	16,4	627	38,4
1922—23	240.387	293.836	17,8	122,2	6,9	7.516	62.504	70.713	330.885	15,2	495	32,7
1923—24	238.975	261.423	15,9	109,4	6,9	7.839	71.355	79.870	294.132	15,7	368	23,5
1924—25	258.919	279.566	16,2	108,0	6,7	7.833	66.332	74.748	272.245	14,4	364	25,2
1925—26	275.335	295.009	16,4	107,1	6,5	7.923	52.706	61.067	211.379	15,7	346	22,1
1926—27	242.063	251.191	16,6	103,8	6,3	7.358	56.936	64.771	213.250	15,2	329	21,6
1927—28	225.141	225.381	16,7	100,1	6,0	9.063	58.550	68.107	186.490	15,2	274	18,1
1928—29	247.509	246.030	17,4	99,4	5,7	10.371	76.298	87.123	196.627	18,9	226	11,9
1929—30	267.045	242.935	18,5	92,7	5,0	10.636	88.407	99.429	225.195	19,3	226	11,7
1930—31	265.857	244.814	17,7	92,1	5,2	10.455	77.680	88.427	219.066	16,4	248	15,1
1931—32	262.458	240.967	18,0	91,8	5,1	9.659	105.561	115.401	216.006	20,8	187	9,0
1932—33	242.050	216.014	18,1	89,2	4,9	7.501	55.954	63.656	140.920	14,6	221	15,2
1933—34	383.376	342.751	18,5	89,5	4,9	7.584	89.393	96.977	209.239	17,7	206	11,7
1934—35	410.800	386.251	18,5	94,0	5,3	8.583	84.020	92.603	203.736	16,7	210	12,6
1935—36	462.593	437.802	19,5	94,8	5,3	9.046	73.996	83.042	206.175	18,6	235	12,7
1936—37	477.694	456.121	20,1	95,5	5,1	8.821	65.092	73.913	213.245	17,2	273	15,9
1937—38	466.077	449.591	20,0	96,3	5,3	9.015	57.278	66.293	196.521	16,9	284	16,8
1938—39	466.158	477.812	20,3	102,5	5,5	8.443	51.269	59.712	193.843	16,1	311	19,3
1939—40	467.450	515.002	20,6	110,5	5,8	9.385	62.251	71.636	231.130	15,6	311	19,9
1940—41	450.601	580.758	21,4	129,0	6,3	11.422	50.500	61.922	375.872	20,0	598	30,0
1941—42	509.948	700.325	22,2	137,5	6,4	12.481	67.220	79.701	479.620	19,9	586	29,4
1942 (9 Mdr.)	475.934	683.125	22,1	143,5	6,7	12.187	75.029	86.713	483.703	18,3	546	29,8
1943	685.448	958.903	20,7	140,0	6,9	17.738	116.612	134.350	747.749	19,0	557	29,4
1944	815.096	1.133.811	20,8	139,2	6,9	18.102	113.112	131.214	745.427	20,1	568	28,3
1945	599.873	885.071	20,3	153,8	7,6	14.752	107.008	121.706	697.790	18,5	573	31,0
1946	1.013.751	1.336.122	20,3	145,0	7,2	17.182	111.759	128.941	739.081	20,0	573	28,7
	14.260.942	14.844.752				417.029	3.009.562	3.472.821	11.353.114			

Billigbilletter (indført 1924)

BILGT

Den Banens Aabning.

(Frederiksværk—Hundested aabnet 22. Decbr. 1916.)

Togkilometer				Vogn- aksel- kilo- meter	Udgift til Kul eller Brænd- selsolie pr.		Drifts- indtægt	Drifts- udgift	Drifts- overskud	Udgiften i pCt. af Indtægten	Driftsaar
Totalt	heraf				Lokomotiv- kilometer	Motorvogn- kilometer					
	Damptog	Motortog	%	Øre			Øre	Kr.	Kr.	Kr.	
43.132				429.060	11,2		68.391	36.727	31.664	53,7	1897—98
50.861				533.294	12,2		87.094	49.726	37.368	57,1	1898—99
51.202				533.764	13,8		89.821	54.374	35.447	60,5	1899—1900
51.931				583.998	20,0		99.712	65.803	33.909	66,0	1900—01
51.850				579.856	15,9		99.273	66.764	32.509	67,3	1901—02
52.421				610.446	16,6		103.956	67.878	36.078	66,2	1902—03
52.899				639.598	16,9		117.425	73.787	43.638	62,8	1903—04
54.082				678.396	15,7		122.986	73.777	49.209	60,0	1904—05
56.744				704.786	16,8		124.729	81.212	43.517	65,1	1905—06
57.550				739.556	19,3		135.299	83.823	51.476	62,0	1906—07
67.288				831.512	22,7		144.531	91.852	52.679	63,6	1907—08
68.415				813.362	23,0		140.471	97.831	42.640	69,6	1908—09
68.199				803.948	21,8		135.097	93.616	41.481	69,3	1909—10
68.603				826.852	22,3		143.296	101.677	41.619	71,0	1910—11
69.056				884.614	24,7		161.102	110.111	50.991	68,3	1911—12
81.437				947.088	30,2		171.536	127.343	44.193	74,3	1912—13
82.830				916.248	28,9		166.900	125.176	41.724	75,0	1913—14
71.433				884.266	38,2		176.224	133.411	42.813	75,7	1914—15
82.674				983.338	51,0		201.750	152.165	49.585	75,4	1915—16
103.886				1.119.052	84,2		267.109	229.396	37.713	85,9	1916—17
90.402				1.295.126	170,6		413.445	356.666	56.779	86,3	1917—18
89.550				1.486.394	309,5		624.062	577.060	47.002	92,5	1918—19
108.588				1.527.476	274,7		849.143	829.106	20.037	97,6	1919—20
87.370				1.362.456	317,0		946.205	877.980	68.225	92,8	1920—21
107.090				1.405.596	133,5		783.422	691.147	92.275	88,2	1921—22
118.422				1.553.110	57,1		712.026	577.946	134.080	81,2	1922—23
155.455				1.639.186	52,6	14,1	626.478	571.031	55.447	91,1	1923—24
169.294				1.745.976	46,1	12,7	611.149	569.116	42.033	93,1	1924—25
179.368	130.050	49.318	27	1.750.968	33,3	11,9	567.974	500.143	67.831	88,1	1925—26
167.818	150.397	17.421	10	1.748.462	39,5	11,4	521.120	512.994	8.126	98,4	1926—27
214.618	116.419	98.199	46	1.636.164	27,8	3,4	469.330	434.868	34.462	92,7	1927—28
237.352	120.678	116.674	49	1.604.192	25,0	3,5	501.998	440.489	61.509	87,7	1928—29
247.932	112.019	135.913	55	1.647.972	32,9	3,1	529.687	460.464	69.223	86,9	1929—30
242.829	128.505	114.324	47	1.793.772	27,1	2,9	527.574	474.724	52.850	90,0	1930—31
254.424	109.149	145.275	57	1.784.854	25,5	2,2	518.888	470.209	48.679	90,6	1931—32
240.985	70.764	170.221	71	1.628.352	26,1	3,4	430.248	415.641	14.607	96,6	1932—33
259.211	62.225	196.986	75	2.452.116	34,0	4,8	605.686	520.401	85.285	85,5	1933—34
281.132	56.807	224.325	77	2.761.602	42,3	4,6	624.305	578.446	45.859	92,7	1934—35
280.192	75.667	204.525	71	2.832.035	32,2	4,8	688.134	610.256	77.878	88,7	1935—36
275.836	70.973	204.863	74	2.829.247	34,9	5,4	708.334	648.256	60.078	91,5	1936—37
268.108	54.279	213.829	80	2.749.527	39,7	6,0	686.085	628.962	57.123	91,7	1937—38
258.805	49.837	208.968	81	2.691.889	35,3	6,9	711.526	645.009	66.517	90,6	1938—39
248.448	58.781	189.667	77	2.700.056	57,4	6,3	787.280	672.571	114.709	85,5	1939—40
152.626	100.409	52.217	34	2.008.613	108,5	28,8	1.006.622	823.716	182.906	81,8	1940—41
138.899	105.843	33.056	24	2.172.647	171,6	100,1	1.230.314	1.024.595	205.719	83,4	1941—42
129.956	84.811	45.145	35	2.072.981	162,8	87,0	1.199.585	943.842	255.743	79,0	1942 (9 Mdr.)
176.104	107.553	68.551	39	2.794.927	202,7	72,9	1.759.473	1.316.424	443.049	75,0	1943
175.213	109.869	65.344	37	2.970.539	183,9	62,2	1.965.220	1.558.135	407.085	79,4	1944
148.813	80.488	68.325	46	2.393.889	168,0	72,6	1.665.268	1.424.170	241.098	85,3	1945
247.680	120.312	127.368	51	3.684.152	157,8	20,3	2.160.143	1.729.092	431.051	80,0	1946
7.039.013				77.767.310			28.187.426	23.799.908	4.387.518		

regnet som Enkeltbilletter.

Antal Rejsende

1000.000

900.000

800.000

700.000

600.000

500.000

400.000

300.000

200.000

100.000

Hillerød - Frederiksværk - Hundested Jernbanes Drift

1897 - 1947.

1.014.000

754.000

Antal Rejsende i Tog og Rutebiler

Antal Rejsende i Tog

Vægt af Gods

Vægt af Gods

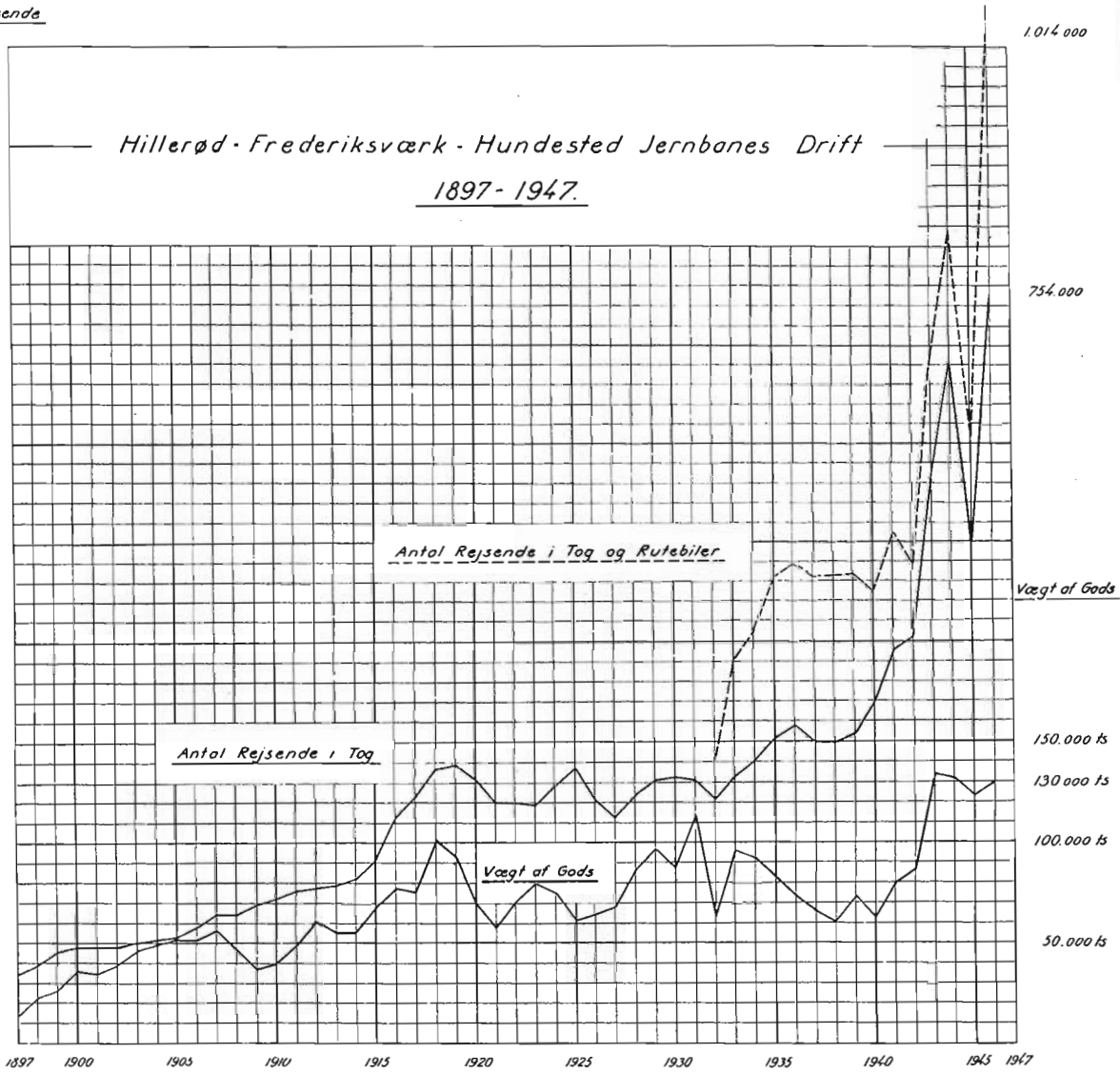
150.000 ts

130.000 ts

100.000 ts

50.000 ts

1897 1900 1905 1910 1915 1920 1925 1930 1935 1940 1945 1947



Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbanes Drift.
1897-1947.

