

Lynghby-Mørum Banen

GENNEM **50** AAR...



1900

25. AUGUST

1950

OPLEVELSER GENNEM

50 AAR

Lyngby-Nærum Banen

GENNEM

50

AAR...



Den 25. august 1900 dampede det første passagertog af sted mellem Lyngby og Nærum fyldt med forventningsfulde Lyngby- og Nærumborgere, der endelig så et længe næret ønske gå i opfyldelse. Allerede 8 dage forinden havde banen været forevist en velvillig presse, og det vil være på sin plads her at takke samme presse for den glødende interesse, man har udvist gennem samtlige 50 år.

Lyngby-Nærum Banen har i videst mulig udstrækning rettet de fejl, der kunne rettes, og man er i dag en lille smule stolt over, at betegnelsen „Danmarks billigste jernbane“ kan heftes på banen, ikke mindst når man kender de mange forskellige forhold og vanskeligheder, der har gjort sig gældende gennem tiderne.

Banen er bygget af et privat aktieselskab, A/S Lyngby-Vedbæk Jernbane, i henhold til lov af 8. maj 1894 med eneretsbevilling af 15. august 1898. Aktiekapitalen er på 916.655,89 kr., hvoraf staten tilskød en trediedel, de to kommuner 59.000 kr., medens resten overtoges af private aktionærer.

Banen var 12,1 km lang og gik fra Lyngby station sønden om Lyngby til Lyngby bondeby over Smedebakken til Fuglevad, Brede, Ørholm, Ravnholm, Nærum, Frydenlund og videre til Vedbæk.

I begyndelsen kørte der på hverdage 6 tog i hver retning og om søndagen 9 i sommertiden, medens dette om vinteren indskrænkede sig til henholdsvis 4 og 5 tog. Det gennemsnitlige antal rejser pr. dag var 204, og banens samlede budget havde en balance på 30.000 kr.

I 1913 var balancen kommet op på 161.700 kr. med et underskud på 9.200 kr., der endda havde en foruroligere stigende tendens.

Fra 1. juli 1917 til 1. marts 1921 indskrænkedes driften til kun eet tog hver vej på hverdage og slet ingen på søn- og helligdage.

1. marts 1921 forøgedes toggangen på strækningen Lyngby-Nærum til 3 tog daglig i hver retning, medens man ophørte at trafikere strækningen fra Nærum til Vedbæk.

1. januar 1923 nedlagdes i øvrigt denne strækning, som blev overdraget Søllerød kommune, der på banelegemet anlagde en cykle- og gangsti.

Selvom togantallet nu forøgedes til 4 à 5 tog daglig i hver retning, vedblev der dog at være underskud, og ønskerne om likvidation rejstes igen fra de private aktionærer med det resultat, at de to kommuner den 1. april 1926 overtog banen i forpagtning foreløbig for 20 år. Der blev investeret et beløb på ca. 160.000 kr. til anskaffelse af to motorvogne og forskellige andre moderniseringer, og man gik derefter som den første bane i Danmark over til udelukkende motorvognsdrift. Lokomotiverne blev holdt lidt i reserve, men siden solgt.

Samtidigt med kommunernes overtagelse af driften blev der oprettet forskellige nye holdepladser på banen, således en ved Lundtofte, hvilken senere blev omdøbt til Ravnholm, idet samtidig det tidligere Ravnholm trinbræt nord for Mølleåen blev nedlagt. Andre holdepladser blev oprettet ved Egevang, Borrebakken, Slotsparke og et par år senere ved Præstevangen.

Togantallet blev forøget til ca. 14 tog i hver retning daglig, og passagerantallet steg herved fra godt 100.000 til godt 250.000 pr. år.

For at forøge passagerantallet investerede banen nogle beløb i indrettelse af vintersportsbaner i Ørholm og

Togantallet forøgedes til 20 i hver retning daglig, og der indførtes fast timesdrift.

I 1938 købtes af statsbanerne en brugt motorvogn af samme type som banens første motorvogne. Senere i 1943 købtes en lign. -M5- og i 1944 købtes af Præstø-Mernbanen -M6-, der var af noget større type, men samme fabrikat og ligesom de andre motorvogne stammende fra 1926.

Til afvikling af befordringen af banepakker og stykgods anskaffede banen i 1946 selv en lastautomobil og overtog denne befordring, der hidtil havde været bortforpagtet.

Fra april 1940 anskaffede banen generatorer til anbringelse på motorvogne, idet man forudså, at krigen ville lægge hindringer i vejen for at fremskaffe benzin. De første generatorer var til fyring med træ, senere anskaffedes nogle generatorer til fyring med Schwellkoks.

I 1939 afsluttedes overenskomst med banen og Københavns amtsråd om flytning af endestationen i Nærum til en ny beliggenhed ved Egevang i Nærum, således at motorvejen kunne undgå at passere over banen.

I 1942 afsluttedes overenskomst med Københavns amtsråd om en mindre forlægning af banen i Lyngby, således at den på en bro kunne føres hen over den projekterede Ringvej B4 (Klampenborgvej). Sidstnævnte arbejde er ved at være færdigt, mens arbejdet med bygningen af den nye endestation og det dertil hørende arbejde med bygning af en ny krydsningsstation i Fuglevad ikke er påbegyndt. Dog er de nødvendige ekspropriationer af arealer fuldført.

Mens banen som nævnt i sine første år gav et underskud hvert år, begyndte den fra 1933 at give et overskud, første år kun 1.276 kr., men derefter stigende 6.235 kr., 12.679 kr., 11.428 kr., 8.869 kr., 12.993 kr. til 21.897 kr. i 1939-40.

Krigen bevirkede derefter en meget stor stigning i passagerantallet, men samtidig også en meget stor stigning i udgifterne, så i krigsåret 1940-41 fremkom der et underskud på 10.798 kr. og i året 1941-42 på 20.871 kr. Derefter var der dog igen overskud i 1942-43 på 16.414 kr. og i 1943-44 på 29.497 kr., men i årene derefter har der på grund af udgifternes stærke stigning stadig været underskud: 31.200 kr., 14.330 kr., 17.111 kr., 66.795 kr., 117.251 kr. og 83.861 kr. for 1949-50.

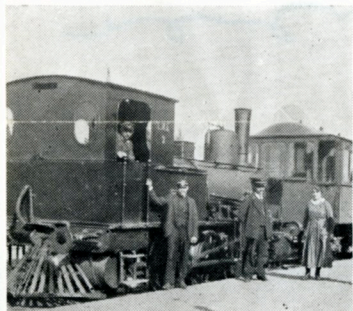
Som nævnt har passagerantallet været meget stærkt stigende, og det nåede sit maksimum i 1946-47, hvor det for året var 1.160.312. Siden da er passagerantallet gået lidt tilbage, men er dog stadig over en million om året.

Der kører nu 57 tog på banen daglig, d.v.s. tog hvert 40. min. i hver retning.

Banens samlede driftsbudget er nu på ca. 550.000. 12 andre privatbaner har mindre driftsbudget.

For at formindske underskudet har banen fra 1. juni 1950 forhøjet taksterne noget, men samtidig indførtes der dobbeltbilletter, og taksterne er stadig lavere end statsbanetaksterne og meget lavere end andre privatbanetakster.

Banen har nu bestilt 7 skinnerbusser, der vil blive leveret i året 1951. Når disse kan indsættes i driften i stedet for det gamle, udslidte motorvognsmateriel, er det tanken at indføre 20 minutters drift på banen. Det er dog en forudsætning, at stationsforholdene i Nærum bliver ordnede inden den tid, og at statsbanernes



bakken til Lyngby, Brede, Ørholm, Ravnholm, Nærum, Frydenlund og videre til Vedbæk.

I begyndelsen kørte der på hverdage 6 tog i hver retning og om søndagen 9 i sommertiden, medens dette om vinteren indskrænkede sig til henholdsvis 4 og 5 tog. Det gennemsnitlige antal rejser pr. dag var 204, og banens samlede budget havde en balance på 30.000 kr.

I 1913 var balancen kommet op på 161.700 kr. med et underskud på 9.200 kr., der endda havde en foruroligende stigende tendens.

Fra 1. juli 1917 til 1. marts 1921 indskrænkedes driften til kun eet tog hver vej på hverdage og slet ingen på søn- og helligdage.

1. marts 1921 forøgedes toggangen på strækningen Lyngby-Nærum til 3 tog daglig i hver retning, medens man ophørte at trafikere strækningen fra Nærum til Vedbæk.

1. januar 1923 nedlagdes i øvrigt denne strækning, som blev overdraget Søllerød kommune, der på banelegemet anlagde en cykle- og gangsti.

Selvom togantallet nu forøgedes til 4 à 5 tog daglig i hver retning, vedblev der dog at være underskud, og ønskerne om likvidation rejstes igen fra de private aktionærer med det resultat, at de to kommuner den 1. april 1926 overtog banen i forpagtning foreløbig for 20 år. Der blev investeret et beløb på ca. 160.000 kr. til anskaffelse af to motorvogne og forskellige andre moderniseringer, og man gik derefter som den første bane i Danmark over til udelukkende motorvognsdrift. Lokomotiverne blev holdt lidt i reserve, men siden solgt.

Samtidig med kommunernes overtagelse af driften blev der oprettet forskellige nye holdepladser på banen, således en ved Lundtofte, hvilken senere blev omdøbt til Ravnholm, idet samtidig det tidligere Ravnholm trinbræt nord for Mølleåen blev nedlagt. Andre holdepladser blev oprettet ved Egevang, Borrebakken, Slotsparken og et par år senere ved Præstevangen.

Togantallet blev forøget til ca. 14 tog i hver retning daglig, og passagerantallet steg herved fra godt 100.000 til godt 250.000 pr. år.

For at forøge passagerantallet investerede banen nogle beløb i indrettelse af vintersportsbaner i Ørholm og opreklamering af Ørholm som et vintersportssted, og i nogle år havde banerne en god indtægt af vintersportsrejsende.

I 1932 kom banen med under den almindelige modernisering med statstilskud af de danske privatbaner. Med dette statstilskud blev der anskaffet en tredje motorvogn, og det svage spor, 22,5 kg skinner, der oprindeligt havde ligget på Frederikssundsbanen, blev ombyttet med moderne 24,4 kg skinner. Samme år blev der forsøgsvis opstillet blinklyssignaler til sikring af banens vejoverskæringer.

I 1936 skete den næste rationalisering på banen, idet forbindelsen til Lyngby station blev ophævet, og der i stedet for blev bygget en ny forbindelseslinie til Jægersborg station, hvor statsbanerne samtidig med elektrificeringen anlagde en ny holdeplads.

Den 15. maj 1936 blev denne nye baneforbindelse taget i brug. Ikke alene forkortedes afstanden for banens passagerer til København betydeligt ved denne forlægning, men man slap også for den langsommelige og meget farlige rangering af banen over den stærkt trafikerede Lyngby Hovedgade ved Frem.

Samme dag toges den nye Lyngby lokalstation ved Toftebæksvej i brug, idet den tidligere holdeplads Smedebakken ved Lundtoftevej blev nedlagt, og samme dag indførtes en ny befordring for stykgods og banepakker, idet banen oprettede en automobilbefordring fra og til Lyngby station for denne slags gods.

I 1942 afsluttedes overenskomst med Københavns amtsråd om en mindre forlægning af banen i Lyngby, således at den på en bro kunne føres hen over den projekterede Ringvej B4 (Klampenborgvej). Sidstnævnte arbejde er ved at være færdigt, mens arbejdet med bygningen af den nye endestation og det dertil hørende arbejde med bygning af en ny krydsningsstation i Fuglevad ikke er påbegyndt. Dog er de nødvendige ekspropriationer af arealer fuldført.

Mens banen som nævnt i sine første år gav et underskud hvert år, begyndte den fra 1933 at give et overskud, første år kun 1.276 kr., men derefter stigende 6.235 kr., 12.679 kr., 11.428 kr., 8.869 kr., 12.993 kr. til 21.897 kr. i 1939—40.

Krigen bevirkede derefter en meget stor stigning i passagerantallet, men samtidig også en meget stor stigning i udgifterne, så i krigsåret 1940—41 fremkom der et underskud på 10.798 kr. og i året 1941—42 på 20.871 kr. Derefter var der dog igen overskud i 1942—43 på 16.414 kr. og i 1943—44 på 29.497 kr., men i årene derefter har der på grund af udgifternes stærke stigning stadig været underskud: 31.200 kr., 14.330 kr., 17.111 kr., 66.795 kr., 117.251 kr. og 83.861 kr. for 1949—50.

Som nævnt har passagerantallet været meget stærkt stigende, og det nåede sit maksimum i 1946—47, hvor det for året var 1.160.312. Siden da er passagerantallet gået lidt tilbage, men er dog stadig over en million om året.

Der kører nu 57 tog på banen daglig, d.v.s. tog hvert 40. min. i hver retning.

Banens samlede driftsbudget er nu på ca. 550.000. 12 andre privatbaner har mindre driftsbudget.

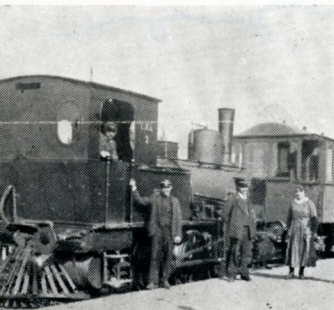
For at formindske underskudet har banen fra 1. juni 1950 forhøjet taksterne noget, men samtidig indførtes der dobbeltbilletter, og taksterne er stadig lavere end statsbanetaksterne og meget lavere end andre privatbanetakster.

Banen har nu bestilt 7 skinnebuser, der vil blive leveret i året 1951. Når disse kan indsættes i driften i stedet for det gamle, udslidte motorvognsmateriel, er det tanken at indføre 20 minutters drift på banen. Det er dog en forudsætning, at stationsforholdene i Nærum bliver ordnede inden den tid, og at statsbanernes køreplan på Holtebanen lægges således, at det bliver gennemførligt for Nærumbanen at få 20 minutters drift.

Indtil 20 minutters drift gennemføres, vil Nærumbanen opretholde en omnibusforbindelse mellem Ørholm, Brede, Fuglevad og Lyngby station, der vil køre ind imellem togtiderne på Nærumbanen, således at der i myldretimerne formiddag og eftermiddag kan blive forbindelse fra disse lokaliteter hvert 20 minut til eller fra København eller Lyngby.

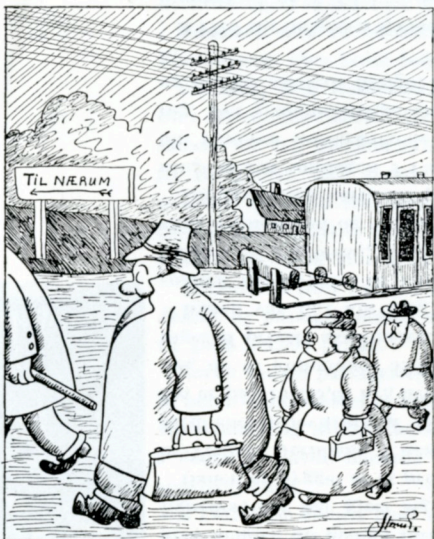
Dette er den historiske beretning om den lille, hyggelige Lyngby-Nærumbane, der under sit fornemme kælenavn „Grisen“ ikke blot har opnået en stor popularitet, men også har udført en samfundsmæssig mission til gavn i almindelighed for de mange turister, der fra storbyen søger ud til Nordsjællands skønneste egne og i særdeleshed for borgerne i Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner.

Banens ledelse udtrykker ønsket om, at forholdene må begunstige udviklingen for Lyngby-Nærumbanen, som nu gennem 50 år har bevist ikke blot sin levedygtighed, men også sin uundværlighed, og retter samtidig sin tak til de mange, der på forskellig vis har bidraget til banens beståen.

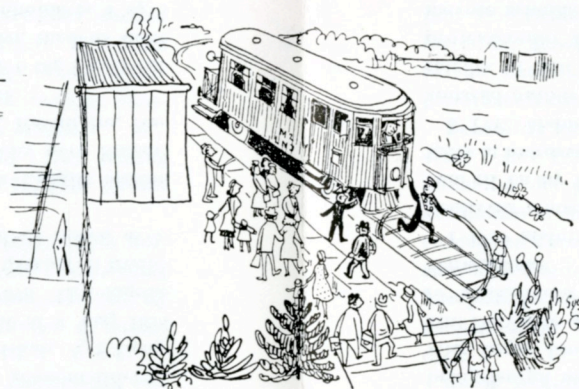


VITS

om „Grisen“



Man agter at afkorte Nærumbanen med ottehundrede Meter — og saa eventuelt flytte Nærum hen til Toget.



Honnør for „Grisen“

Det menneskelige sind higer mod det rørende, det lilleputagtige, det troskyldige og primitive, det, der ligger længst muligt fra hverdagens tilvante og banale oplevelser. Det er denne higen, der burde lokke Dem til at tage en tur med „Grisen“.

Gordon Albøge.

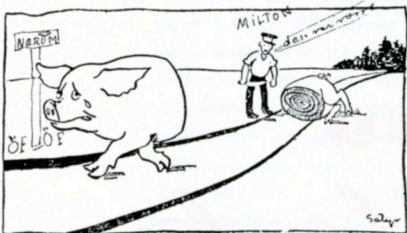
DAGBOGSBLADE AF STORM P.



LYNGBY-NÆRUM-BANEN

— Kører Toget slet ikke —?
— Næh — nu nøjes man med at gaa ind ad den ene Dør, og ud ad den anden.

Lyngby-Vedbæk Banen til Sommer



— Grisens er blevet halveret.

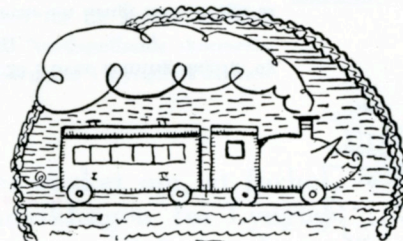
DSB — ud at se

I 1940 kom der meddelelse om, at Lyngby-Nærum-Banen havde givet dobbelt så stort overskud som foregående år.



— noget må der gøres mine herrer!
Skal vi ikke sende en kommission på studierejse til Nærum!

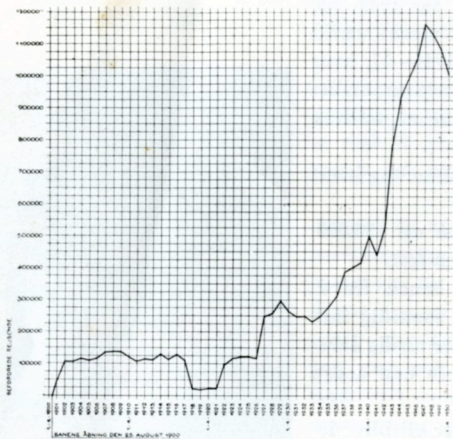
I Forbigaaende.



Der var en gang et lille tog,
som i det gængse, danske sprog
bar kælenavnet „Grisen“.
Så ynkeligt og trist den skreg,
og det var for dens dyder ej,
når den kom i avisen.

LYNGBY-NÆRUM BANEN GENNEM 50 AAR

LYNGBY-NÆRUM JERNBANES PASSAGERANTAL FRA BANENS ÅBNING DEN 25. AUGUST 1900



Lyngby-Nærum Banens
passagerantal fra banens
åbning d. 25. aug. 1900



Ulige timer

1. tog

Nærum	Afg.: 24
Egevang	— 25
Ravnholm	— 27
Ørholm	— 29
Brede	— 31
Borrebakken	— 32
Fuglevad	— 34
Slotsparken	— 36
Lyngby lokal	— 38
Præstevang	— 39
Jægersborg	Ank.: 44

Hverdage: 1. togs afg. 5.44
— Sidste togs afg. .. 0.24

Søn- og helligd.: 1. togs afg. 6.24
— Sidste togs afg. 0.24

Lige timer

2. tog

Nærum	Afg.: 04 — 44
Egevang	— 05 — 45
Ravnholm	— 07 — 47
Ørholm	— 09 — 49
Brede	— 11 — 51
Borrebakken	— 12 — 52
Fuglevad	— 14 — 54
Slotsparken	— 16 — 56
Lyngby lokal	— 18 — 58
Præstevang	— 19 — 59
Jægersborg	Ank.: 24 — 04

PÅ GENSYN

„Grisen”

