

fahs



FAHS * NUMMER 2 * SEPTEMBER 1990



BØGER

HVAD MAN SER FRA TOGET NORDBANEN

Som togpasserer til og fra arbejde kender man umiddelbart sin tur ud og ind. Har man ikke noget med til at læse i, så kigger man ud af det store vindue og betragter alt det som hurtigt passerer forbi derude. Man ved nøje, hvor den store fritstående eg på marken og den gamle bondegård med stråtaget passeres. Det røde kirkespir dukker op lige inden man kører ind i skoven. Man kender hvert hus og hvert bakke drag på sin daglige tur, men sjældent er man egentlig klar over, hvad det er man ser.

Stednavnene og historien er ukendt for de fleste.

Det kunne imidlertid gøre turen ikke så lidt mere spændende, om man fik lidt at vide på sin vej; en guide, som kunne fortælle alt om det man ser.

Hvis man tager toget på Nordbanen, som gennem mere end 125 år har haft sine spor mellem København og Helsingør via Hillerød, i dag dels med S-tog og dels med regionaltoget, ja så er man faktisk så heldig at kunne medbringe sin egen guide til turen.

Det er Helsingør Jernbaneklub, der i nært samarbejde med de lokalhistoriske arkiver på ruten, har udgivet en flot sag i A4-format, som på 30 sider i tekst og billeder fortæller alt

Fortsættes side
7 og 10.

fahs

FAHS er et medlemsblad for FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND og udkommer 4 gange årligt. Artikler til bladet sendes til FAHS, sekretariatet, Stjernegade 6, 3000 Helsingør.

FAHS * NUMMER 2 * SEPTEMBER 1990 * 4.ÅRG.

REDAKTION:

Kenno Pedersen
(ansvarsh.)

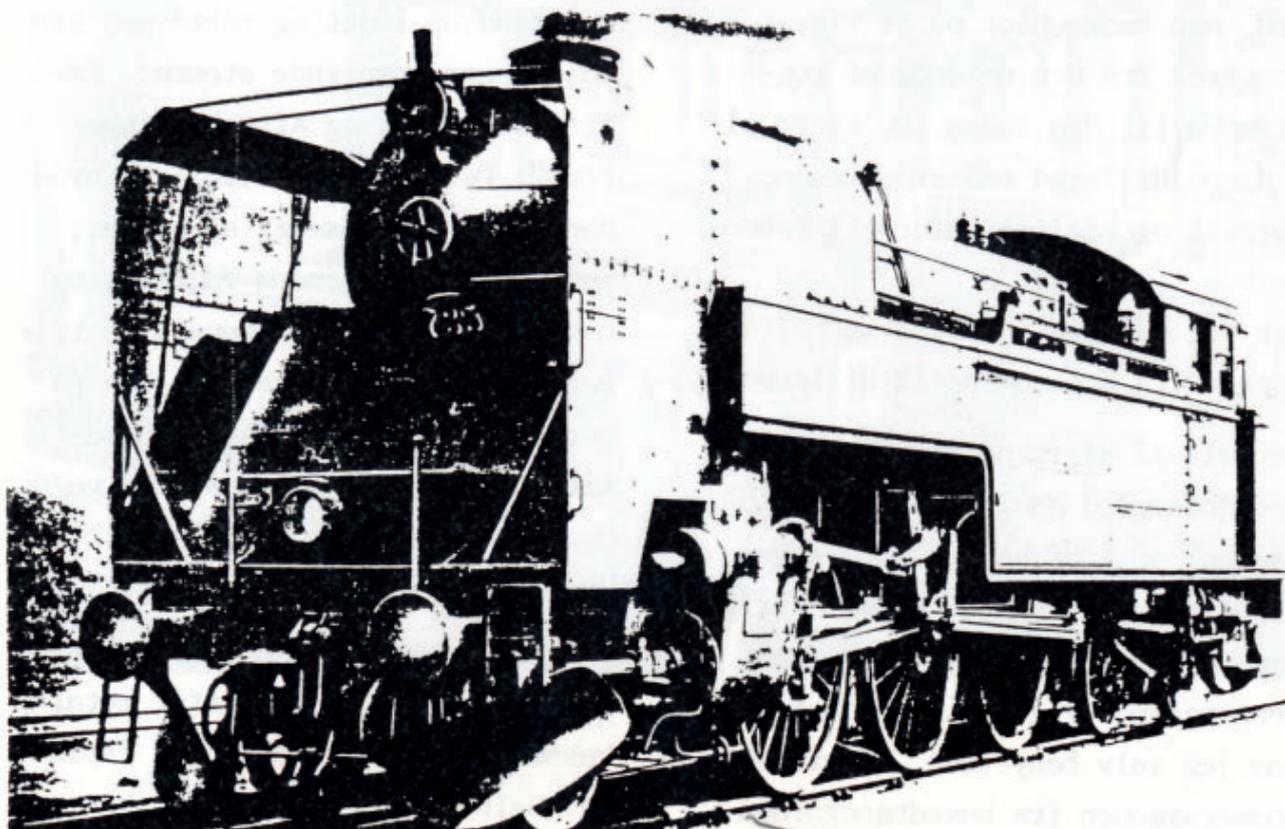
Poul Korse

Lars Bjørn Madsen

Eva Deichmann



Med gennemgaaende Tog København - Hundested



af Finn Zinklar

Da elektrificeringen af banestrækningen København-Hillerød var tilendebragt, og S-togene holdt deres indtog i 1968, betød det i hvert fald på ét punkt en serviceforringelse for de mange weekend-rejsende, der benyttede tog, når de skulle op til deres sommerhus på Nordkysten. Det var nemlig nu uigenkaldelig slut med om lørdagen at sætte sig ind i et weekend-tog på Københavns

Hovedbanegård og bare slappe af, lige til man uden togsift kunne stige af i Frederiksværk eller - hvis man skulle endnu længere - i Melby eller Hundested.

De fleste persontog på strækningen København-Hillerød blev dengang trukket af de store smukke damplokomotiver litra S, hvoraf DSB havde 20 stykker. De to ældste fra 1924 var bygget i Berlin, resten hos Frichs i Århus. De kunne køre 90 km i timen og udmærkede sig derved,

at de kørte lige så godt forlæns som baglæns, da det var såkaldte tenderlokomotiver, hvilket betød, at de ikke havde nogen kulvogn. De behøvede derfor ingen drejeskive, når de skulle returnere fra Hillerød, men kunne blot på et vigespor rangeres fra den ene ende af togstammen til den anden. De kørte altid mod Hillerød med skorstenen forrest og baglæns retur til København.

Der var dengang en hel time mellem togene fra København til Hillerød.

Normalt så afgik de fra København Hovedbanegård enogtyve minutter over hel og i de senere år nitten minutter over. Men et af efterkrigstidens specielle weekend-tog med gennemgående vogne til Hundested, som jeg selv benyttede, startede i sommersæsonen fra hovedbanegården om lørdagen klokken 13.39. Nu tager mange jo på weekend allerede om fredagen, men dengang havde kun de færreste fri hele lørdagen. Derfor var de bageste vogne i toget, der var de gennemgående, altid stopfulde.

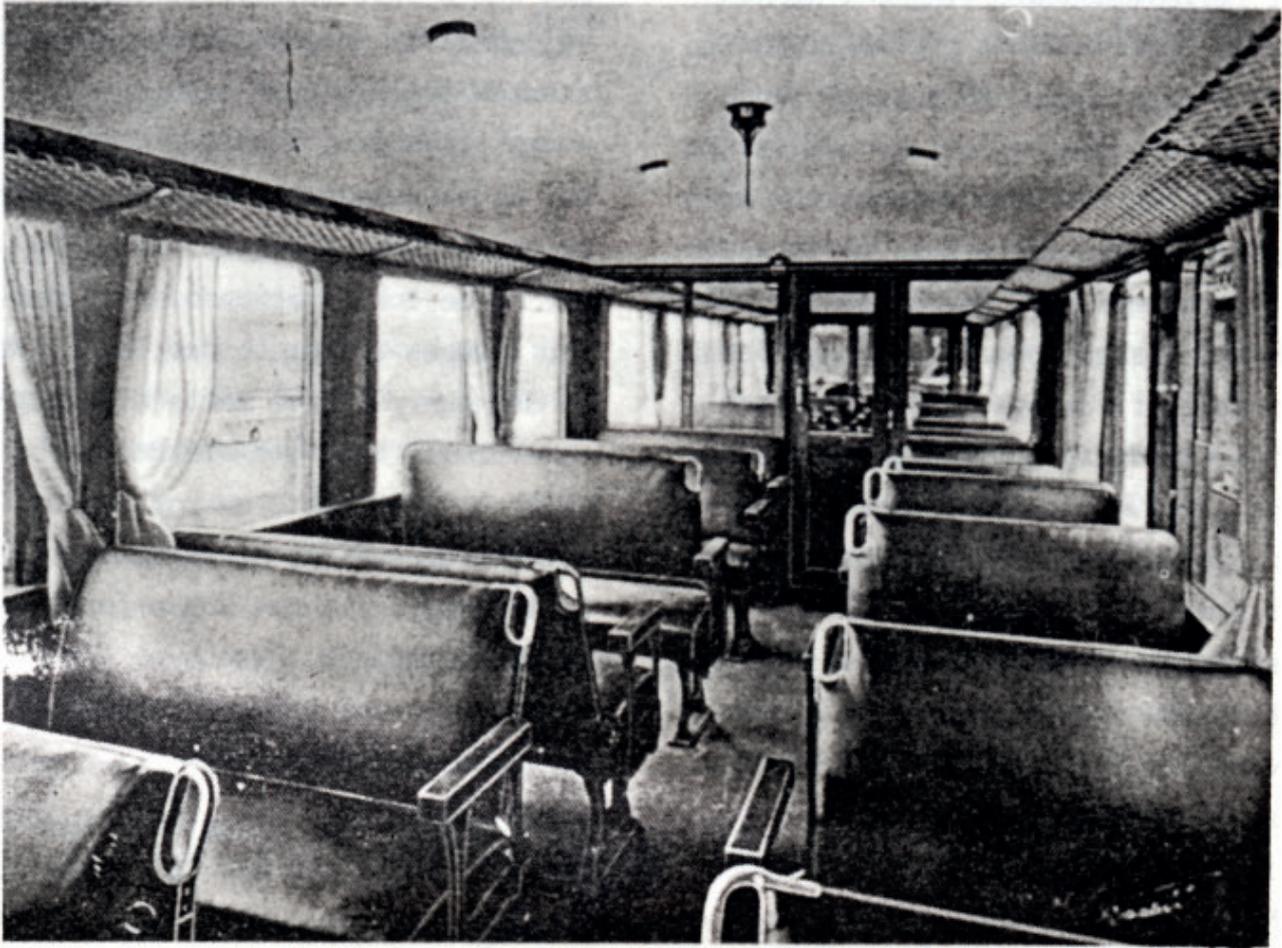
Af en eller anden mærkelig grund kørte det tomme tog sjældent til perron, før få minutter inden det skulle afgå, skønt perronens spor altid var helt frit. Det skabte nærmest panisk stemning blandt de mange, der stod parat til at stor-

me de gennemgående vogne, der midt på vognsiden var forsynet med et hvidt metalslit med teksten "TIL HUNDESTED".

I samme øjeblik toget nåede til Hillerød, sprang en uhyre energisk avismand op i det og råbte med sin høje gennemtrængende stemme: "Ekstrabladet, BT og Aftenberlingen!". Det var helt utroligt, hvad han kunne nå at sælge af aviser, mens han ilede gennem vognene, og hvor lynhurtigt han kunne give tilbage selv på store seiler. Ude på perronen kørte samtidig en hvidkitlet mand med en lille rund vogn og råbte med snøvlende stemme: "Varme pølser, øl og sodavand!".

En anden gik på varme dage langs togstammen med en firkantet metal-kasse på maven og rålte med ispinde. Hele denne handel foregik via de åbne vinduer. Det hele varede kun nogle minutter, så gav det et voldsomt bump i togstammen, så folk skulle holde godt fast i deres pølser og ispinde.

Bumpet skyldtes, at Frederiksværkbanens lokomotiv var kommet bakken-de for at blive koblet foran den bageste af de gennemgående vogne. Så blev der fløjtet ude på perronen, de gennemgående vogne, der var blevet koblet fra de ikke-gennemgående, satte sig i bevægelse og blev trukket et par hundrede me-



H.F.H.J personvogn B 52, hvis fint udstyrede læderbetrukne sæder havde ryglæn, der kunne vippe frem og tilbage.

ter tilbage i retningen mod København, hvorfra de lige var kommet. Det forvirrede altid de få, der ikke kendte proceduren. Men lidt efter holdt vognene atter stille, et spor blev skiftet, og lokomotiv og vogne bakkede ind på Frederiksværkbanens perron, hvor de blev koblet sammen med tre-fire af banens vogne, der holdt og ventede med passagerer fra Hillerød.

Frederiksbanen havde i årene løb mange særprægede personvogne. En af disse, som ældre passagerer hu-

sker særlig godt, var den store elegante teaktræsbeklædte Scandia boggievogn litra B 52 fra 1932. Den var i førkrigsårene den eneste af banens personvogne, der havde lukkede endeperroner. Foruden fællesklasseafdelinger for rygere og ikke-rygere havde den også en 1. klasse afdeling. Her var en meget elegant rygekupe med tykke polstrede sæder og en kupe for ikke-rygere med en dyb sofa og fritstående mækelig lænestole. Det kostede 1.25 kroner ekstra at køre på 1. klasse.

I fællesklasseafdelingerne kunne alle lædersædernes ryglæn vippes frem og tilbage, så man selv kunne arrangere pladser til henholdsvis fire eller to personer og selv afgøre, om man ville køre forlæns eller baglæns. Det gav anledning til mange diskussioner og gik sjældent stille af, før passagererne havde fundet ud af, hvordan de ville sidde. I 1943 og 1944 anskaffede banen yderligere to af disse vogne. I årene før Anden Verdenskrig kostede en såkaldt weekend-billet KøbenhavnHovedbanegård - Frederiksværk kr. 3.75 tur-retur. Betingelsen var, at man rejste ud om lørdagen og tog hjem igen om søndagen. Man måtte for eksempel ikke rejse tilbage igen allerede lørdag aften, hvis man fandt vejret for dårligt til at overnatte. Det har jeg selv prøvet engang - i god tro - og jeg fik en ordentlig reprimande. Det skete dog først på Østerport station, hvor den kontrollør, der dengang altid sad ved opgangen fra perronerne, opdagede, at jeg havde overtrådt reglementet.

Når der var gennemgående vogne med toget, var første stop på Frederiksværkbanen Frederiksværk station. Men før krigen og i de første par år efter holdt toget også ved Hillerød lokalstation. Dengang kørte

med DSB's spor det første stykke vej. Nej, de drejede straks efter starten fra Hillerød i en skarp kurve til højre, krydsede Milnevej og passerede fordi landbrugsskinefabrikken Nordsten, inden det nåede lokalstationen, hvor det var tvunget til at holde. Takket være den skarpe kurve måtte alle vognene nemlig køre med slækkede koblinger. Og nu måtte en portør gå mellem vognene for at stramme koblinger, før toget kunne fortsætte. Derefter gik turen over Freslev Harløse og Borup til Skævinge og videre mod Frederiksværk.

Først i 1950 blev banestrækningen omlagt, så sporene det første stykke fulgte statsbanernes, idet man benyttede den dæmning, der oprindeligt var anlagt til den aldrig færdige midtsjællandske jernbane. Brødeskov og Gørløse går ruten til Skævinge. Ved denne linieforslap man for den skarpe kurve i Hillerød og besværet med koblinger. De lange weekend-tog med gennemgående vogne blev som regel trukket af Frederiksværkbanens store kraftige damplokomotiv nr. 9, der blev bygget i Kassel i 1909. Men under krigen skete det ofte, at der var hele to lokomotiver foran, da toget var kraften på grund af de dårlige spore var stærkt forringet. Det var i

at forcere.

Efter krigsudbruddet i 1939, da benzinmangelen hurtigt gjorde det umuligt at køre på weekend i egen bil, blev der for alvor rift om pladserne i vognene i de gennemgående weekend-tog.

Det blev samtidig almindeligt, at passagerer, der stod på på Københavns Hovedbanegård beslaglagde både to og tre pladser ved at lægge bagage eller tøj på dem og erklære, at de var optaget, når nogen ville sætte sig på dem. De holdt pladserne til familie og venner, der først steg på på Nørreport eller Østerport station. Ja, ofte endda først i Holte! Efterhånden modtog DSB så mange klager fra vrede rejsende, der måtte stå op, at det ved opslag i kupeerne blev bekendtgjort, at man

ikke havde lov at reservere pladser til andre.

For mit vedkommende stod jeg allerhelst, når det var varmt i vejret, uden for på en af de åbne perroner, hvis der var gamle vogne med toget. Især var det skønt at stå på den åbne bagperron på den bageste vogn i Frederiksbanens tog. Derfra kunne man rigtig nyde synet af de smukke nordsjællandske landsbyer, toget kørte gennem. Det er en oplevelse, man tænker tilbage på med vemod, når man en glohed sommerdag i en næsten hermetisk tillukket skinnebus.

Naturligvis var der i højsæsonen også gennemgående vogne med de weekend-tog, der på søndag aftener kørte til København fra Hundested. Men det er en helt anden historie.

FORTSAT FRA SIDE 2
LÆS VIDERE SIDE 10

om det man ser på turen. Guiden/hæftet er bygget op i større hovedafsnit for de enkelte lokalområder: København, Gentofte, Lyngby, Søllerød, Birkerød, Allerød, Hillerød, Fredensborg og Helsingør. Disse afsnit er skrevet af en eller flere medarbejdere fra de pågældende lokalarkiver. Hvert afsnit er for at gøre guiden overskuelig og let at slå op i,

inddelt i små kapitler, der omtaler de enkelte seværdigheder i hvert lokalområde og mange af disse er yderligere suppleret med illustrationer, enten i form af fotografier fra før verden gik af lave eller i form af Hanne Mikkelsens hyggelige stregtegninger. Forrest i bogen findes et stort kort med jernbanestrækningen indtegnet. Et 4-farvet omslag med fotografi af jernbaneklubbens veteraner for fuld damp gen-

Karlebo Overdrev



I Karlebo Sogn nægtede bønderne i Karlebo landsby, ved udskiftningen at flytte ud på det store overdrev, der strakte sig langs Store Dyrehave helt op til Hillerød by og mod øst gik sammen med Grønholt Overdrev. Resultatet blev da, at man fra statsmagts side her, ligesom et par andre steder i Nordsjælland, lavede et eksperiment, i det man udstykkede overdrevet i

76 lodder.

1797 bestemtes det, at hver husmand, der ville have en lod, skulle have 50 Rdl. i bygningshjælp, 24 Rdl. til grundforbedring, 12 Rdl. til hegningshjælp - og inden 1799 skulle de have bygget et hus på lodden, hvortil de fik 26 stk. savskårne $3\frac{1}{2}$ alen egestolper, 26 stk. kløvede dito, 3 favne 4 alen støjlebrænde (ved til bindingsvær-

ket) samt gavlvís tækkekæppe og ryggetræer. De blev fri for i 4 år at betale afgifter svarende til de 2 Karlebogaarde som staten havde købt for at kunne oprette overdrevet, hvorimod de måtte betale 10 sk. pr. tønde land.

Hvis de i forvejen havde et hus i en landsby, kunne de afhænde dette, således at det halve antal hovedgæ forblev ved det gamle hus og det halve antal fulgte med dem til overdrevshuset.

Det blev således at Hirschholm Amts husmænd kom først i betragtning, men allerede fra begyndelsen kom der folk andetsteds fra; således i 1798 Jacob Nielsen i Stagerhusene, Hans Jensen i Gjærløse, Anders Andersen i Freerslev og Anders Larsen i Byehusene. Det blev således til en broget blanding

af nordsjællændere, der mødtes her og hvoraf mange gik en trang skæbne imøde, da en familie næppe kunne leve af de små lodder.

1845 har vi den første folketælling med angivelse af fødestedet. Der levede da 117 familier med ialt 435 personer på Karlebo Overdrev. Den voksne del af befolkningen, ca 185 personer, kom efter folketællingen fra 44 forskellige steder; ca. 28% fra Karlebo Sogn, 8% fra Grønholt, 7% fra Blovstrød, 5% fra København og resten fra 4% (ca. 8 pers.) og ned til 1 person i overvejende grad fra Nordsjælland, især fra Alsønderup, Lillerød, Frederiksborg, Birkerød, Asminderød, Nødebo, Nr. Herlev, Lyngby (v. Arresø), Torup m. fl. Enkelte kom fra det sydlige Sjælland, nogle få



fra Sverige, ja en enkelt fra Rønne. Lokalhistorikere her i Nordsjælland kan således med god grund se efter i folketællinger fra Karlebo Overdrev, hvis man søger "forsvundne personer".

I øjeblikket arbejder jeg med at følge beboerne på de enkelte lodder helt fra begyndelsen i 1797 og frem; et meget vanskeligt arbejde, da der var stort gennemtræk.

Langt størstedelen af Karlebo Overdrev blev kort før den sidste kommunalreform, efter beboernes ønske, overført til Hilerød Kommune.

Mogens Wellendorf,
Bakkedal 4
2980 Kokkedal



nem den grønne skov "skaber lidt gammeldags stemning", som udgiverne udtrykker det. Som helhed må man sige, at hæftet er meget vellykket. Frem for alt er det resultat af et særdeles prisværdigt initiativ, som gerne må brede sig som ringe i vandet. Tænk, hvad man kunne få at vide på en tur med Kystbanen. Imidlertid bør man nok påpege en enkelt mangel: Det store oversigtskort er velment, men ikke tilstrækkeligt. Hvert hovedaf-

snit burde være forsynet med et mere detaljeret kortudsnit, der ikke kun underbygger teksterne, men også i sit eget "kort-sprog" fortæller om det som af pladsmæssige grunde ikke har kunnet behandles i teksterne.

Hæftet/guiden sælges for kr. 30,- excl. porto ved bestilling hos Helsingør Jernbaneklub v/Bent Hansen, Svend Trøsts Vej 6, 1912 Frederiksberg C.

Lars Bjørn Madsen.

gamle kirke i Birkerød, hvor sognepræst Jesper Stange fortæller om kirkens historie m.v.

Turleder iøvrigt: Tormod Hessel, Birkerød Lokalhistoriske Arkiv. Turen foretages i egne transportmidler. Ved tilmelding bedes man venligst meddele, om man har ekstra pladser i sin bil. Af hensyn til kaffebord og transport må tilmelding ske inden den 17. september til

H.C.Jarløv

Tlf: 42 85 02 01 eller
42 34 69 75

Erik Buch Vestergaard

Tlf: 49 21 46 04

