



Slangstrup og Omegns Turistforening

v/Stig Colbjørn Nielsen, Turistchef
Jordhøjvej 20, Jordhøj, 3550 Slangstrup
Website: home13.inet.tele.dk/Turist
E-post: Slangstrup-Turist@mail.tele.dk

Slangstrup jernbaner!

Det begyndte i 1877, hvor Det Sjællandske Jernbaneselskab ønskede at anlægge en jernbane fra København til Frederikssund. Området var øde og tyndt befolket. Selskabet foreslog, at jernbanen skulle gå via Slangstrup, da byens geografiske placering i Nordsjælland gav udviklingsmuligheder. Slangstrup var ikke interesseret – man ville have sin egen jernbane. Frederikssundbanen åbnede 1878. I stedet åbnede driftige vognmænd Danmarks første rutebilstreke: København-Slangstrup i 1904!

1894 fremsattes en ny jernbaneplan, der berørte Slangstrup. Det var entreprenør J. Stenberg, som så en idé i at udnyttet den store vækst, der var i København. Stenberg fik koncession på 3 strækninger: Vesterbro-Vallensbæk, Amager-Drager og Nørrebro-Værløse. Tanken var, at jernbanerne skulle fragte latrin og andet biologisk affald fra storbyen ud til bønderne og friske mejeriprodukter, grøntsager og levende kvæg fra landet ind til byen. Banerne skulle privatfinansieres. I koncessionsbevillingen til jernbanen fra Nørrebro til Værløse var der ikke indsat begrænsning i form af et slutpunkt. Noget sådant var aldrig tidligere set, og det gjorde koncessionen meget attraktiv. Stenberg kunne imidlertid ikke finde investorer inden koncessionernes udløb.

Det var der andre, der kunne - proprietær & landvæsenskommissær A. C. Andersen-Vadgaard og overretssagfører V. Amdrup. De undersøgte 1901-02 mulighederne i et jernbaneanlæg fra København via Farum og kalkgravene ved Vassingerød til Lindholm med de rige grusforekomster. Det stigende behov for byggematerialer i København skulle være det økonomiske grundlag for driften. Statsbanerne havde i mellemtiden overtaget bl.a. Det Sjællandske Jernbaneselskab, og var stærkt imod planerne. Man mente, at den nye jernbane ville udkonkurrere den svage Frederikssundbane.

Admiralen vender hjem

"Admiralen" var Andreas du Plessis de Richelieu - netop i 1902 vendt hjem p.g.a. malaria fra

mange års tjeneste som både admiral og marineminister for kong Chulalongkorn i Thailand. Richelieu var blevet en særdeles holden mand ude i Østen. Hans nærmeste omgangskreds talte bl.a. kong Christian IX., kejser Wilhelm, H. N. Andersen fra ØK, B & W-direktørerne Ivar Knudsen og Martin Dessau, grosserer P. M. Daell, justitsminister P. A. Alberti m.fl. I Thailand havde Richelieu taget initiativ til mangt og meget – bl.a. den første jernbane.

1903 forelagde A. C. Andersen-Vadgaard planerne for Richelieu, som straks tog projektet til sig. Projektet blev forlænget til Frederikssund – dvs., i første omgang standsede statsbanerne projektet, de ønskede ikke en konkurrent på Frederikssund, selvom Frederikssund for Richelieu var uinteressant. Det var industribyen Frederiksværk og havnebyen Hundested, det drejede sig om!

1897 var der blevet anlagt en delvis privat jernbane fra Frederiksværk til Hillerød. De første tanker om jernbane fra Frederiksværk havde været en forbindelse til København via Frederikssund eller Slangstrup. Hillerød by og Frederiksborg Amt fik dog trumfet igennem, at det alene skulle være en oplandsbane til Hillerød. Alligevel dukkede fortsat tanker op om jernbaneforbindelse fra Hundested via Frederiksværk til København – det kunne være via Hillerød, Frederikssund eller Slangstrup. Richelieus engagementer i rederierne ØK og DFDS gjorde Hundested interessant. Richelieu var en handlingens mand, så et halvt jernbaneprojekt var bedre end intet – i det mindste til en start. Der skulle nok vise sig en senere mulighed for at "bygge videre" på jernbanen fra Slangstrup; og stod det til Richelieu, skulle banen i hvert fald ikke have permanent endestation her!

En jernbane finansieres og anlægges

1903 etablerede Richelieu sammen med A. C. Andersen-Vadgaard og V. Amdrup Aktieselskabet Kjøbenhavn-Slangstrup Banen. Bestyrelsesformand blev Richelieu selv; i øvrigt

en post han beholdt helt frem til 1929, hvor kommunerne overtog selskabet. Men aktiekapitalen, hvor kom den fra?

Investorerne tog det uhørte skridt at spekulere i forventninger til den stigning i ejendomsværdierne, de vidste ville blive en følge af jernbaneanlægget! Man etablerede lokale jernbanekomiteer langs strækningen, og indgik aftaler med lodsejerne om at en tredjedel af den forventede værdistigning i den enkelte ejendom skulle tilfalde jernbanen som prioritet i ejendommen, såfremt lodsejeren solgte sin ejendom indenfor 30 år! Med disse tilsagn, kunne investorerne så låne de fornødne midler i de store banker. Som sikkerhed fik långiverne aktier i selskabet. Tankevækkende måske at Landmandsbanken med Richelieus ven og bestyrelseskollega, P. A. Alberti, i spidsen indgik som næststørste aktionær? - København-Slangerup Banen blev den eneste jernbane i Danmark, der var 100% privat – også selvom vi vel i dag må beskrive projektet som ”en gang varm luft”! Jernbanen blev anlagt og åbnet for trafik i 1906. Entreprenør for anlægget var J. W. Werner, kendt fra en lang række andre jernbaneanlæg i Danmark.

Jernbanens bygninger blev tegnet af arkitekt Thruue, men Richelieu var ikke helt tilfreds. Han lod den kendte arkitekt Heinrich Wenck ”tilrette” bygningerne, så de fik, hvad Richelieu kaldte ”en smule stil”. København-Slangerup Banens to endestationer regnes i dag for at være de fineste repræsentanter for Heinrich Wencks arkitektur – og de blev de sidste bygninger ved jernbanerne i Danmark præget af nationalromantikken!

Lygten Station på Nørrebro blev anlagt som en traditionel sækbanegård - altså med hovedbygningen på tværs for enden af sporene. Stationen i Slangerup blev ikke anlagt som slutstation, men som krydsnings- og omladningsstation. Om det så var i stationens vestende, hvor sporene sluttede, blev der her anbragt et dobbelt udkørselssignal – for selvfølgelig skulle jernbanen fortsætte til Frederikssund, Frederiksværk og Hundested! Det havde, som tidligere nævnt, aldrig været meningen, at Slangerup skulle være endestation.

Elektrificeringsplaner

Indtjeningen ved banen fulgte konjunkturerne, men over tid blev jernbanen en indbringende forretning. København-Slangerup Banen blev den privatbane, der opnåede de bedste persontrafiktal overhovedet! Trafikkommissionens betænkning 1939 viste, at også banens persontrafikintensitet var størst blandt danske

privatbaner. Tanker om elektrisk drift var fremme længe før de første københavnske S-tog begyndte at rulle 1934, og helt frem til lukningen – og et årti derefter – blev der arbejdet med planer om elektrisk drift.

1904 drøftede sognerådet mulighederne for at få elektricitet til Slangerup – et københavnsk firma havde tilbudt kommunen at udnytte vandkraften i Græse Å ved Hauge Mølle. Det lykkedes ikke at finde tilstrækkeligt med investorer til projektet. 1914 tog Richelieu initiativ til gennem sin protegé, stationsforstander og sognerådsformand Blangsted, at finansiere et elektricitetsværk i byen. Værket begyndte at levere jævnstrøm august 1914. De fleste steder gik man omkring 1920 over til den mere økonomiske vekselstrøm – blot ikke i Slangerup! NESA – Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab søgte adskillige gange at komme ind på markedet i Slangerup, men uden resultat. Jernbanens ledelse havde intet imod vekselstrøm, men ønskede ikke NESA som leverandør, da NESA samtidig var en konkurrent med omfattende elektrisk sporvejsdrift. Ydermere havde NESA tilbudt Slangerup en elektrisk hurtigsporvej direkte til Rådhuspladsen i København! Først i 1932 - fire år efter den kommunale overtagelse af jernbanen 1929 - nåede man frem til et forlig med NESA, der bl.a. indebar en erklæring om, at der aldrig måtte indføres elektrisk sporvognsdrift til Slangerup. Allerede i midten af 1920'erne havde jernbanens ledelse undersøgt mulighederne for elektrisk togdrift med henblik på at optimere økonomien. Også statsbanerne arbejdede med planer om elektrisk togdrift. Eftersom København-Slangerup Banen jo fortsat kun gik til Slangerup, valgte man at afvente dels statsbanernes første erfaringer, dels forhandlingerne med Hillerød-Frederiksværk Jernbane om et samarbejde med denne jernbane. Hertil kom yderligere en planlagte sammenfletning i Slangerup mellem København-Slangerup Banen og Den Midtsjællandske Jernbane.

Midlertidig lukning af Slangerup-Farum

Vedligeholdelse af spor og materiel blev der aldrig gjort noget særligt ud af p.g.a. af de mange planer og projekter, og besættelsesårenes hårde slid tog reelt livet af privatbanen. DSB overtog den i 1948 med henblik på at ombygge den til elektrisk S-togstrafik. Banen viste en pæn udvikling som pendlerjernbane. Alligevel blev driften mellem Slangerup og Farum indstillet 22. maj 1954 – delstrækningen var nu slidt helt ned. Også de særprægede diesellokomotiver bygget på B & W's skibsværft, var blevet vanskelige at holde i driftsstand. Let at

lukke strækningen var det tilsyneladende ikke, for i tiden fra den officielle lukning og frem til sporoptagningen et års tid senere, steg trafikken konstant på den officielt "afdøde" jernbanelinje med både godskørsler, særtog og filmoptagelser – faktisk var trafikallene i året efter lukningen af delstrækningen større end sidste år med normal drift!

Strækningen Slangerup-Farum skulle ikke nedlægges permanent. Arealerne skulle ryddes og klargøres for at henligge "reserveret" til senere S-togsdrift. Det "glemte" man alt om i Farum, hvor man hurtigt byggede boligblokke henover tracéen – i øvrigt uden at gøre DSB opmærksom på det. Fra interne kilder i DSB er det siden kommet frem, at man bittert fortrød sin "uopmærksomhed", da planerne om S-togsdrift til Slangerup skulle ud af mølposen i 1961. Man kunne blot konstatere, at det ikke længere var muligt at reetablere strækningen fra Farum til Slangerup og en anden linjeføring fandt alle parter "indtil videre" for kostbar. Farum er altså fortsat "midlertidig" endestation på København-Slangerup Banen! Frem til dannelsen af HT, kunne man i øvrigt fra enhver station i Danmark og udlandet købe en jernbanebillet til/fra Slangerup, der selvfølgelig var gyldig til "gummitoget" – altså rutebilen mellem Farum og Slangerup!

Med tog fra Stockholm via Slangerup til Berlin

1908 så det ud til at blive alvor med en jernbane fra Frederiksværk til Hundested. Richelieu – med sine store interesser i DFDS og i B & W Skibsværft havde brug for havneadgang udenom staten. Richelieu forhandlede derfor med interessenterne bag jernbaneplanerne om at opnå en anlægs- og driftsoverenskomst for København-Slangerup Banen til strækningen Slangerup-Frederiksværk-Hundested. En naturlig linjeføring ville være via Frederikssund, men det turde Richelieu ikke nævne i første omgang – det kunne få statsbanerne til at interessere sig for sagen, hvilket ikke måtte ske. Sagen trak imidlertid ud. Det lykkedes endnu en gang for Hillerød by og Frederiksborg Amt at majorisere en beslutning igennem, der forhindrede en ekspansion for København-Slangerup Banen. Frederiksværkbanen fik anlægs- og driftsoverenskomsten. Strækningen blev indviet 1916. Den dybereliggende årsag var bl.a., at man opfattede København-Slangerup Banen som et skalkeskjul for Danmarks største private erhvervsvirksomheder – eksempelvis Landmandsbanken, Privatbanken, ØK, B & W, DFDS. Der var også et tankevækkende sammenfald i bestyrelsesposter – især gik navnet Admiral

Andreas du Plessis de Richelieu igen på nogleposterne!

Efter 1. verdenskrig var væksten i København blevet så voldsom, at byen nu var en alvorlig trafikflaskehals. DSB begyndte derfor at realisere et projekt, hvor transittrafikken skulle ledes udenom København – det ville øge den samlede trafikkapacitet. Bygningen af Den Midtsjællandske Jernbane blev påbegyndt i 1922 – strækningen skulle gå fra færgerne i Helsingør via Hillerød, Slangerup, Frederikssund, Ringsted, Næstved og herfra dels til udskibningshavnen i Karrebæksminde, dels ad eksisterende forbindelse til Gedser og Berlin. Målet var direkte tog mellem Stockholm og Berlin via bl.a. Slangerup. Jordarbejderne ved Skjoldenæsholm på Midtsjælland blev de største jordarbejder i Danmarkshistorien siden anlægget af Dannevirke – kun Storebæltsbroen og Øresundsbroen har overgået midtbaneanlægget. 1928 blev strækningen fra Næstved til Frederikssund taget i brug og byggeriet af den resterende strækning påbegyndt. Alle de store og meget omfattende jordarbejder, hele tracéen og alle viadukter blev fuldført, og sporlægningen fra Frederikssund i retning af Slangerup påbegyndt. I Slangerup tog man vingerne af møllen, så de ikke ved togenes rystelser kunne risikere at falde ned på togene. Imidlertid lykkedes det ikke DSB og Richelieu at komme overens om en betalingsmodel for de nødvendige sporforlægninger, forbindelsesspor og ekstra rangerarealer i Slangerup. Først efter den kommunale overtagelse af København-Slangerup Banen i 1929 kom der for alvor gang i forhandlingerne og en løsning blev fundet. Arbejderne blev udført og også Hillerød station blev væsentligt ombygget og sporarealerne stærkt udvidet. Man stiledede efter en international indvielse ved overgang til sommerkøreplanen i maj 1937.

Med tog fra København via Slangerup til Trondheim

Fra midten af 1920'erne fik en anden jernbane alvorlige problemer: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Med den dynamiske direktør Kuhlmann i spidsen, begyndte man at overveje stadig mere og mere utraditionelle løsninger! Richelieu og Kuhlmann var i øvrigt personligt bekendte og mødtes jævnligt fra 1908 og frem til Richelieus død i 1932.

Strækningen fra Skævinge via Harløse til Hillerød gik gennem et meget tyndt befolket landbrugsområde og den samlede rejsetid mellem Frederiksværk og København var håbløst lang. Man fulgte ivrigt med i de mange

planer og idéer omkring København-Slangerup Banen. Hvad var vel mere nærliggende end at søge samarbejde mellem disse to private jernbaneselskaber? Direktør Kuhlmanns plan var at nedlægge strækningen mellem Skævinge og Hillerød og i stedet føre Frederiksværkbanen fra Skævinge til det kommende store jernbaneknudepunkt i Slangerup. Derved kunne man forenkle basisdriften på Frederiksværkbanen, og de rejsende ville opnå en tidsbesparelse på 30% i rejsetiden til København. En driftsoverenskomst med København-Slangerup Banen lå lige for. Men nok så interessant, man ville opnå forbindelse til det internationale jernbanenet nu, hvor sidste del af Den Midtsjællandske Jernbane var under bygning. Direktør Kuhlmann ønskede, at man investerede i den jernbanefærge på den ny Hundested-Grenå linje, som Richelieu for år tilbage havde haft planer om. Så ville man kunne køre internationale tog København-Slangerup-Frederiksværk-Hundested-Grenå-Ålb org-Frederikshavn-Oslo-Trondheim og herfra foretage udskibning til Færøerne, Island, Grønland og U.S.A.! Noget af et perspektiv sammenholdt med midtbaneprojektets internationale tog Stockholm-Slangerup-Berlin!

I virkeligheden var der blot tale om ny aktualitet for Richelieus oprindelige tanker fra 1903 for anlæg af København-Slangerup Banen. De storslåede planer var slet ikke grebet ud af den blå luft. Richelieu byggede skibe på B & W og lod dem sejle under DFDS-flag – selvfølgelig kunne man genaktualisere en jernbanefærge Hundested-Grenå, og hvad var vel mere nærliggende end at Richelieu kunne lade sit andet rederi, ØK, sejle fra Trondheim på Færøerne, Island, Grønland - og U.S.A. for den sags skyld!

Politiske lobbyister tager over

Forhandlingerne blev langvarige – for langvarige. Københavnske socialdemokratiske politikere – også i Rigsdagen – begyndte at få øjnene op for det, der var undervejs udenfor hovedstaden. I fagforeningskredse omkring bl.a. Arbejdsmandsforbundet var man ikke i tvivl om, at med den storkapital, der indirekte stod bag København-Slangerup Banen, kunne der trækkes rigtig mange arbejdspladser væk fra København og ud til bl.a. Slangerup. Nu begyndte det største lobby-arbejde i dansk trafikpolitisk historie – og i kapløb med tiden!

1929 – efter nogle år med afmattede konjunkturer og uden realistisk udsigt til ekspansion for København-Slangerup Banen valgte Richelieu at forhandle med kommunerne langs banen om en overdragelse af hele selskabet til kommunerne.

Overdragelsen fandt sted i 1929. Det skal lige siges, at Slangerup ikke var synderligt interesseret i jernbanen til København – man indgik med beskedne 3%, hvor eksempelvis Gladsaxe indgik i selskabet med 60% Slangerup var i virkeligheden langt mere interesseret i Midtbanen, der var en statsbane og derfor fuldstændig risikofri! Med Richelieu, DFDS, ØK og de store banker ude af billedet, fik de københavnske arbejderpolitikere let spil. Direktør Kuhlman stod alene over lobbyisterne – der var derfor nærmest en formsag at lukke Midtbanen i 1936 og dermed udelukke alle tanker om trafik udenom København.

Lobbyarbejdet havde haft to hovedlinjer: Politikere i Københavns Borgerrepræsentation blev bibragt det indtryk, at statsbanerne ville udsulte København – så var man temmelig sikker på, at disse politikere ville stille krav om, at udviklingen selvfølgelig skulle ske i landets hovedstad! Mere eller mindre under dække af denne "politiske støj", blev udvalgte socialdemokratiske Rigsdagsmænd gjort interesseret i statsbanernes forvaltning af skattemidlerne – i første række omkring misforholdene imellem de usædvanligt kapitalkrævende anlægsarbejder på Den Midtsjællandske Jernbane og den manglende indtjening fra strækningen. "Glem" var naturligvis, at Den Midtsjællandske Jernbane slet ikke var færdiganlagt endnu! Midtbanen blev lukket 1936 – samme år den sidste delstrækning skulle have været indviet. Staten havde tabt enorme summer ved at opgive projektet, men de københavnske fagforeninger sikrede sig, at al trafik i en uoverskuelig fremtid kom til at gå via København!

Provinsidyllen uantastet

Alting var som før – tog man toget fra København, måtte man fortsat stå af i Slangerup. Skønt udkørselssignalet mod vest havde stået stået på "kør" siden 1906, så kørte toget ikke videre. Her i den stille provinsby endte verden for københavnernes, skønt det var her, det hele jernbaneeventyr begyndte!

Hvad med Slangerup? – Sognerådsprotokollerne afspejler ikke de storslåede planer og tanker om at gøre byen til måske Danmarks vigtigste internationale trafikknudepunkter. I Slangerup fortsatte livet ganske uanfægtet af den megen tumult om byen. Det var vel heller ikke Slangerup, man ude omkring fandt så forfærdelig betydningsfuld – snarere var det byens centrale beliggenhed som "Nordsjællands gadekryds", der endnu en gang manifesterede sig.

København-Slangerup Banen tog i tidens løb mange forskellige initiativer for at tiltrække trafik. Som det første trafikselskab i Danmark tog man turistpolitiske initiativer, herunder dannelsen af en turistforening for Slangerup og omegn. Her kneb det nu lidt for de gode borgere i Slangerup at følge banens visioner, for i turistforeningen valgte man som slogan: "En lille by med store minder!" I banens ledelse drømte man om noget mere moderne og udadvendt, men man accepterede turistforeningens slogan for at få samarbejdet i gang. Næppe nogen i Slangerup havde fantasi til at forestille sig, at toneangivende kredse i København begyndte at se det, der skete i Slangerup, som en trussel mod landets hovedstad, København, og mod den samlede arbejderbevægelse? Det hele blev ved så beskedne tiltag som fællesbilletter til udflugtshungrende københavnere med København-Slangerup Banen, Bådarten på Farum og Lyngby Sø, Lyngby-Nærum-Tårnbæk Jernbane og den statslige Kystbane. Hareskoven forblev største aktiv.

Eftertiden

I det følgende lille halve århundrede efter den "midlertidige" lukning af jernbanedriften til og fra Slangerup - og indtil branden 24. maj i år, lå stationsbygningen fortsat, som om der det næste øjeblik kom et tog til perron – og rangerterrænet ligeså, omend lidt for stort og lidt for øde, men dog i daglig brug af ca. 300 HT-busser! H.U.R. skal i 2005 vedtage en ny samlet regionplan for hele Hovedstadsområdet – måske en forlængelse af "Lille Nord" fra Hillerød og mod sydvest kunne blive en væsentlig del af den ny og stærkt ønskede trafikkorridor Helsingborg-Helsingør-Hillerød-Slangerup-Frederikssund-Jyllinge-Roskilde? – En ny "Midtbane"?

Også i dag kan København-Slangerup Banen opleves – der kører jo faktisk temmelig mange tog på hovedstrækningen København-Farum hver eneste dag. Er man til det lidt mere nostalgiske kan en tur med Nordsjællands Veterantog i Helsingør varmt anbefales – denne museumsjernbane har nænsomt restaureret 15 person og godsvogne fra privatbanetiden, og mange af vognene er i drift hver eneste sommer. På Danmarks Jernbanemuseum i Odense er et af damplokomotiverne udstillet. Farum Model-Jernbane Klub samles om at opbygge et fornemt modelbaneanlæg med København-Slangerup-banen i 1930 som tema. Her kan man opleve eksperimenter med køreplanstudier, køretider, rangermetoder osv.

De romantiske kan på video genopleve København-Slangerup Banen i Saga Studios

folkekomedieklassiker "Fra den gamle Købmandsgaard", hvor der forekommer adskillige flotte scener fra jernbanen – og i øvrigt en karikatur af stationsforstander og sognerådsformand Blangsted!

Mange husker fortsat tiden, hvor stationen fungerede som postkontor – duften af jernbanens linoleumsgulve kunne man nyde i mange, mange år på postkontoret. Senere blev stationen udlejet til private gøremål og skønt bygningen langsom, men sikkert forfaldt mere og mere, så levede den videre i sin tidligere stråleglans i hjerterne på borgerne i Slangerup – og uanset hvad stationen efter en genopbygning finder anvendelse til, så vil den fortsat være et symbol på nogle af de mest fantasifulde og storslåede jernbaneplaner i Danmark!

Turister og andre besøgende i dagens Slangerup undrer sig, men en rigtig "slangerup'er" venter fortsat på tog til tiden til København, Frederikssund, Uvelse, Hillerød, Stockholm, Berlin og Trondheim.....