NORDVESTBANENS TILBLIVELSE

Af Stationsforstander **Jørgen Duus**, Tølløse St.

Nordvestbanen, d. v. s. Banelinien Roskilde—Kalundborg, blev aabnet for Driften d. 30. December 1874[1]).

Oprindelig var det Meningen, at Nordvestbanen skulde gaa i en direkte Linie fra København over Valby til et Punkt ved Isefjorden — ca. ved Jyllinge eller Frederikssund —, derfra paa en Bro over Roskilde Fjord til Holbæk og til Kalundborg — jfr. Rigsdagsforhandlingerne fra 1869—1870.

De Forhandlinger, der i Rigsdagen gik forud for Banens Anlæg, er — set med vor Tids Øjne — ikke uden Interesse, og nogle af de vise Mænds Ord kalder i vor Tid Smilet frem.

Nogle spredte Replikker fra Forhandlingen i Rigsdagen skal derfor fremsættes her.

Forslag til Lov om en nordvestsjællandsk Jernbane indbragtes i Folketinget d. 29. April 1870 ved Folketingsmændene for Holbæk Amts 3. Valgkreds, Lars Dinesen, Holbæk Amts 2. Valgkreds, H. Jensen, Holbæk Amts 5. Valgkreds, J. Rasmussen.

Førstnævnte — Lars Dinesen — var Ordfører.

Lars Dinesen begyndte sin Tale saaledes:

»Det nordvestlige Sjælland, som er en meget frugtbar og folkerig Egn af Landet, og som ligger langt fra Jern-

1) Den første Bane fra København til Roskilde blev aabnet 27/6 1847. Senere kom til Baner fra Roskilde til Korsør 27/4 1856. København til Helsingør over Hillerød 9/7 1864. København til Frederikssund 1/10 1879.

baneforbindelser med Hovedstaden, har i lang Tid følt Trang til at faa anlagt en Jernbane — — —«.

Taleren oplyste senere, at Holbæk Amts Beboere har tegnet mellem 3 og 400,000 Rigsdaler (Rdl.) til Formaalet.

Man havde haabet, at det sjællandske Jernbaneselskab skulde paatage sig at bygge Banen — et Haab, der var glippet, efter at Selskabet paa sin Generalforsamling ikke fik fornøden Majoritet for Forslaget.

Man fremsætter derfor nu Forslag om at bemyndige Regeringen til at give »Concession paa en Jernbane direkte fra Kjøbenhavn paa en fast Bro over Roskilde Fjord og den kortest mulige Vej til Holbæk og Kalundborg, hvorved man ogsaa havde tænkt paa at bringe Hovedstaden i en lettere Forbindelse med det nordlige Jylland. — Frederikssund, som vi vilde komme temmelig nær — hvis vi ikke kommer til at gaa over Frederikssund — have vi ogsaa tænkt eventuelt at sætte i Forbindelse med Jernbanen ved en Sidebane« — siger Taleren.

Man foreslaar Regeringen at give en Rentegaranti af 3 pCt. af en Aktiekapital af 3 Millioner Rdl.

Behandlingen i Folketinget.

Forslaget fremkom til 1. Behandling i Folketinget den 3. Marts 1870.

L. Dinesen henleder Opmærksomheden paa, at det er 26 Aar siden der blev lovet det nordvestlige Sjælland en Jernbane, idet den Koncession, som var meddelt Industriforeningen i Kjøbenhavn til det saakaldte sjællandske Jernbaneselskab, med det samme blev givet Udsigt til ogsaa at kunne faa Koncession paa Anlæg af en Sidebane til Kalundborg.

Man kunde tænke sig Banen anlagt af det sjællandske Jernbaneselskab, men dette maatte opgives efter Selskabets Beslutning paa Generalforsamlingen i Foraaret. — Dernæst kunde Staten anlægge Banen; men det tør man ikke gøre Regning paa efter Udtalelser fra Finansmini-

steren. — Udtalelser som Taleren er enig med Ministeren i.

Tilbage bliver da, at Banen anlægges af et Selskab uafhængigt af andre Selskaber, og som faar Koncession paa Banen.

Som Udgangspunkt for Banen kunde tænkes:

1. Fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg; men derved vilde Banen blive afhængig af det sjællandske Jernbaneselskab baade i Anlæg og Drift, og det vilde være meget uheldigt.

2. Derfor har man valgt København som Udgangspunkt — og har valgt den gamle Jernbanegaards Plads ved Vesterbro[1]). — Derved kommer man let i Forbindelse med Byens Torve og Havn — og et evt. anlagt Kvægtorv.

Banen tænkes anlagt som en let smalsporet Bane, hvad man anser for billigst baade i Anlæg og Drift.

Ved Banens Anlæg sparer Staten baade paa Telegrafanlæg og Postbefordring, bl. a. kunde Diligenceforbindelsen mellem Slagelse og Kalundborg og mellem Roskilde og Svinninge nedlægges.

Indenrigsministeren, Kmhr. Haffner, vilde anse det for heldigst, baade for Publikum og Banerne selv, at samtlige Baner paa saa lille en Ø som Sjælland tilhørte eet Selskab. Mit Forslag herom blev imidlertid forkastet paa det sjæll. Jernbaneselskabs Generalforsamling.

Regeringen finder, at Befolkningen har god Grund for sit Andragende, der dog paa ingen Maade maa medføre Udgift for Statskassen.

Selv om Banen — efter det nu foreliggende — vil faa et andet Udgangspunkt end Roskilde, og selv om Forudsætningerne i Loven af 26. Februar 1869 har været en

[1]) Det var der, hvor den nuværende Personbanegaard ligger. I. D.

bredsporet Bane, mener Regeringen alligevel at kunne gaa med til en Rentegaranti paa 3.700.000 Rdl., som oprindelig fastsat.

Iøvrigt nævner Forslaget intet om Banens Forsyning med Materiel og Inventar.

Man synes at gaa ud fra, at Københavns Kommune vil overlade Banen den gamle Banegaards Grund paa Vesterbro, men derom kan man dog ikke forud have Vished, og Regeringen kan ikke direkte have Indflydelse herpaa.

Ministeren mener dernæst, at det er et Spørgsmaal, om man her i Landet skal gaa ind paa at bygge lette smalsporede Baner. Man vil formentlig kunne bygge bredsporede Baner, naar de bygges let, omtrent lige saa billigt.

Zahle anser det for aldeles nødvendigt, at vi her paa Sjælland faar et Selskab, som kan konkurrere med det sjæll. Selskab. Vi kan efter vore smaa Forhold være vel tjente med de smalsporede, lette Baner.

A. Hage peger paa, at Nordvestbanen vil blive Konkurrencebane til en anden Bane (Vestbanen), som Staten er Garant for — ogsaa med Hensyn til Trafikken til Jylland, der nu gaar via Korsør.

Frederiksen (valgt paa Lolland) beklager, at Nordvestbanen synes at skulle fremmes paa Bekostning af Anlæg af Baner paa Lolland. Han kritiserer det alt for lave Overslag til Materiel m. v. og tilføjer:

»Tilmed er der her Tale om en Bane, hvor der meget ofte skal gaa Tog, 5 a 6 Gange om Dagen, om jeg husker rigtigt, i alt Fald flere end man ellers plejer at have paa de sværere Baner.

Banen bør udgaa fra Roskilde, saa man slipper for det kostbare Broanlæg over Roskilde Fjord.

Et Hovedpunkt ved al Jernbanebygning er Købstadstationerne.

Der er jo her Tale om to Byer — Kalundborg og Holbæk. Ganske vist ligger der en

Del rige Herregaarde og en Del Landsbyer; men det har ikke noget at sige m. H. t. Trafik«.

Ministeren anser stadig en Tværbane Roskilde—Holbæk for det rigtigste; men naar det sjæll. Jernbaneselskab ikke vil bygge den, kan man ikke vente, at noget andet Selskab vil indlade sig derpaa. Det vil komme i et Afhængighedsforhold til det sjæll. Selskab, der ikke vil være ønskelig.

P. Pedersen (Frederiksborg Amts 3. Kreds) ønsker fastslaaet i Koncessionen, at Selskabet skal forpligtiges til at bygge en Sidebane til Frederikssund, hvis Banen skal over Roskilde Fjord.

Krabbe ønsker, at Staten skal bygge Banen, hvilket Ministeren dog anser for højst utilraadeligt.

Bille: Efter den Tegning, som ledsager Forslaget, er Skæringen af de to Baner (Vest- og Nordvestbanen) tænkt at foregaa ved Valby. — Han fortsætter:

»Valby er ganske vist et Punkt, som ligger saa langt borte (fra København), at det ikke vil være meget hyppige Tog, som dèr vil komme til at mødes.[1]) Ikke desto mindre vil Hyppigheden kunne være stor nok til at fremkalde en Del Betænkeligheder, tilmed naar erindres, at der gøres Fordring paa, at den nye Bane skal have hyppige Tog«. — (Der har været nævnt 6 Tog daglig, 3 i hver Retning.)

Taleren spørger: »Er man berettiget til at lade en anden Jernbane skære den Bane, som det sjæll. Selskab med Statens Koncession har anlagt?« (Her er Tale om Skæring i Niveau. — I. D.)

Ministeren: Nordvestbanen maa føres over eller under Vestbanen.

B. Christensen ønsker Banen over Frederikssund — en Omvej paa kun ca. 5 Fjerdingvej. Af militære

1) Før Krigen 1939 blev Valby St. daglig passeret af ca. 292 Tog paa Hverdage og ca. 316 Tog paa Søn- og Helligdage. I. D.

Hensyn og Forbindelsen til Jylland anbefales Banen til Frederikssund, der gennem Fjorden har en naturlig, god, aaben og kort Forbindelse med Jylland.

C. V. Rimestad udtaler, at Københavns Kommune næppe afgiver Areal for Banen, der ikke anlægges for Københavns Fordels Skyld, og som København næppe heller vil have synderlig Fordel af. Man gør derfor klogt i at se sig om efter et andet Udgangspunkt.

Et Forslag om Udvalg til Behandling af Sagen blev forkastet med 48 Stemmer mod 10, hvorpaa Sagen overgik til 2. Behandling paafølgende Tirsdag den 10. Maj 1870.

Under 2. Behandling blev der gjort energisk Forsøg paa at faa Banen ført over Frederikssund, og bl. a. pegede Folketingsmand Bønløkke (Randers) paa, at hvis Banen Randers—Grenaa blev anlagt, vilde man ved denne Bane og Banen til Frederikssund faa en god og kort Forbindelse mellem København og det nordlige Jylland.

Noget nyt ud over det under 1. Behandling fremførtes ikke.

Ved 2. Behandling vedtoges følgende enstemmigt med 74 Stemmer:

»Regeringen meddeler Eneret paa Anlæg og Drift af en Jernbane, der fra Kjøbenhavn over Frederikssund føres paa et for Anlæg og Drift hensigtsmæssigt Punkt over Roeskilde Fjord aaben fast Bro med Aabning for Sejladsen til Holbæk og derfra til Kallundborg Havn eller hvis Terrainforholdene ikke tilstede dette, til Kallundborg med et Spor til Havnen«.

3. Behandling blev fastsat til den førstkommende Torsdag Kl. 1.

Da ingen her ønskede Ordet vedtoges Lovfor-

slaget med 58 Stemmer mod 2 — d. 12. Maj 1870.

Sagen oversendtes derpaa til Landstinget.

I Landstinget.

1. Behandling i Landstinget fandt Sted den 19. Marts 1870.

Jessen hilser Forslaget med Glæde og anser det for at være meget gavnligt for Staten, at den, naar Indløsningsfristen for det sjæll. Selskabs Baner er udløben, da ikke skal indløse Banen fra København til Kalundborg.

Han finder Overgangen ved Jyllinge, hvor en Bro vil koste 345,000 Rdl., højst uheldig. Ved Frederikssund vil en Bro kun koste ca. 100,000 Rdl. Han vilde derfor finde det naturligt at føre Banen over fra Gundsømagle til Eskildsø, knap 1000 Alen, og derfra til Selsø, ca. 200 Alen — dels paa Dæmning og dels paa Bro. Afstanden ved Jyllinge er ca. 1850 Alen. Han mener, at Banen bør anlægges som bredsporet let Bane, fremfor en smalsporet Bane — for, selv om det i dette Øjeblik staar som en blot Fremtidstanke at faa Dampfærge over vore Sunde f. Eks. mellem Jylland og Kalundborg og mellem Nyborg og Korsør, saa vil der maaske ikke gaa en lang Aarrække, førend den Tid kommer, hvor man vil finde det besynderligt, at Hensyn hertil ikke er taget nu. — Han tror, at det hele vil udvikle sig hurtigere, end nogen nu aner. — Kommer sjæll. Baner og Baner i Jylland-Fyn under een Drift, vil det medføre store Fordele, naar Anlægene er skikkede dertil. Hans Mening er, at Nordvestbanen bør udgaa fra Nørreport (fra Glaciet) eller fra Esplanaden, og han anser den lokale Trafik for den altovervejende, og siger, at ifl. den sidste Driftsberetning rejste 775,000 Passagerer ikke over 5 Mil, og kun 9000 rejste over 20 Mil.

Indenrigsministeren udtaler, at Frederikssund er for lille og ubetydelig en Købstad til, at man bør bringe det Offer at lade Nordvestbanen gaa derover, og

peger paa det vanskelige Terræn fra Frederikssund til Eriksholm.

Lovforslaget vedtoges — uden større Diskussion — ved 1. Behandling enstemmigt med 40 Stemmer.

Ved 2. og 3. Behandling blev Diskussionen livligere. Nordvestbanen kom til 2. Behandling i Landstinget Lørdag den 28. Maj 1870 Kl. 2.

Lehmann ønskede sagkyndig Prøvelse af Forslaget og fandt det ønskeligt og naturligt, at alle Baner paa Sjælland kommer under samme Styrelse, og at Banen kom til at udgaa fra Roskilde.

Han siger endvidere: »Hvis dette Lovforslag bliver vedtaget, vil det være mit højeste Ønske, at det maa strande paa pekuniære Vanskeligheder, saa vi maa komme tilbage til en rigtig og fornuftig Fremgangsmaade«. — Foreslaar Udvalg.

Fischer: Vil det sjællandske Jernbaneselskab ikke anlægge en Bane Roskilde—Kalundborg, har Egnen Krav paa, at man forsøger andre Veje.

Han ønsker Forslaget fremmet — og ikke sendt i Udvalg.

Lehmann: En Bane Roskilde—Holbæk kan ikke fremmes ved at vedtage denne Lov, thi den anviser en helt anden Retning, og saa eventyrlig, at man ikke kan give den sin Stemme.

Foreslaar et Udvalg paa 5 Mand. — Dette Forslag forkastes med 28 Stemmer mod 13, hvorefter Overgang til 3. Behandling vedtoges med 32 Stemmer mod 6.

Ved 3. Behandling i Landstinget Onsdag den 15. Juni 1870 gik Lehmann meget stærkt imod Sagen. Den burde være ordentligt undersøgt, uanset om Staten eller private skal betale. — Det er den ikke.

»Da jeg nævnte, at det var en egen Sag, at den ene Bane skulde overskære den anden (i Niveau ved Valby), blev der svaret, at den kunde da enten gaa over eller under den anden Bane. — Ja, et ganske fortræffeligt Svar ved

et Tebord og i en Konversation med en Dame, men ikke her. Nej, denne Sag har ikke faaet en ordentlig Granskning. Hele dette Projekt hviler paa luftige Forudsætninger, og man har fremmet det for at øve Tryk paa det sjællandske Jernbaneselskab.

Et fornuftigt Jernbanesystem paa Sjælland forudsætter en Bane fra Roskilde til Holbæk.

Man bør ikke indlade sig paa saadanne luftige Forsøg som Forslaget, der maaske ikke engang tilsigter en Realisation.

S k u l d e det ske — efter det foreliggende Lovforslag — vilde jeg anse det for det uheldigste af det hele.«

K r i g s - o g M a r i n e m i n i s t e r e n (fungerede for Indenrigsministeren): Det naturligste vilde være at bygge en Bane fra Roskilde til Holbæk, men kun det sjællandske Selskab kan gøre det. Men dette Selskab har forkastet et Forslag til en Overenskomst om en Ombytning af Falsterbanen med Nordvestbanen. Som Indenrigsminister har jeg derfor erklæret, at jeg ikke kunde have noget imod Lovforslagets videre Fremme.

De Mænd, der har gjort de foreløbige Undersøgelser, maa forlange, at Regeringen ved en Lov skaffer sig Bemyndigelse til at gunne give dem Koncession paa Anlæget, før de nøjagtige Undersøgelser sker (modsat Lehmann).

Roskilde vil — set fra et militært Standpunkt — være det naturligste Udgangspunkt for Banen, som derved faar Tilknytning til det øvrige Banenet paa Sjælland. — Maaske vilde Ringsted have været et naturligere Knudepunkt, men det har man jo nu forladt.

Roskilde er nu — med de to tilstedeværende Baner (Vest- og Sydbanen) — det naturlige Knudepunkt. Blev der — hvad jeg anser for nødvendigt, naar Nordvestbanen skulde udgaa fra Roskilde — lagt et dobbelt Spor fra Roskilde til København, vilde man med den største Lethed kunne føre Tropper til alle truede Egne paa Sjælland.

Regeringen er ikke særlig interesseret i, at det fore-

liggende Lovforslag nyder Fremme, men finder det heller ikke rigtigt at modsætte sig et Forslag, hvorved et stærkt og velbegrundet Ønske fra Befolkningen imødekommes.

L e h m a n n: Ministeren har jo i Virkeligheden talt imod Lovforslaget, idet han erkender, at det fornuftigste System er en Bane fra Roskilde til Holbæk og i Hænderne paa det sjællandske Selskab. Henstiller, at Ministeren fortsat forhandler med Selskabet.

P l o u g mener, at Staten bør bygge Banen. Den Stump Bane paa Falster har ikke Interesse for nogen. En smalsporet Bane er en Galskab.

W i c h f e l d mener, at det maa være i det sjællandske Baneselskabs Interesse at danne Forbindelse mellem Hovedstadens 180.000 Indbyggere og en rig Provins.

S o n n e vilde stemme for Forslaget for at skabe Konkurrence mod det sjællandske Selskab og derved virke hen til billigere Takster.

M a d v i g: Vore store Baners System er slaaet fast, efter at vi har faaet Banen fra København over Korsør—Fyn—Fredericia og helt op i det østlige Jylland.

Finder under den lovgivende Magts Værdighed at øve Tryk paa det sjællandske Selskab ved af den Grund at vedtage Forslaget.

V e d A f s t e m n i n g e n, der foregik ved Navneopraab, vedtoges Forslaget med 25 Stemmer mod 13.

F o r m a n d e n: Da Lovforslaget saaledes er færdigt fra Rigsdagens Side, vil det nu blive at tilstille Konsejlspræsidenten.

Nordvestbanens Bygherrer.

Efter at Nordvestbanens Bygning saaledes var vedtaget ved Lov den 15. Juni 1870 skulde man tro, at Udførelsen af Arbejdet snarest maatte blive paabegyndt, men saaledes gik det ikke.

Der opstod nu Strid baade om den endelige Retningslinie for Banen Holbæk—København og tillige om, hvem

der skulde bygge Banen, idet Bygning af Baner paa Lolland-Falster paa uheldig Maade blev kædet med ind i Nordvestbanens Bygning. Herom skriver »Dansk Jernbaneblad«:

»Da det sjællandske Jernbaneselskab var uvilligt til at anlægge Banen til Kalundborg, gav Ministeriet d'Hrr. Juel og Nyholm Tilsagn om Koncession paa en Bane fra København over Frederikssund og Holbæk til Kalundborg — og nu begyndte det Spil om Falsterbanen og Kalundborgbanen, som i 1871 endte med, at Privatbanken overtog den omtrent fuldførte Falsterbane, og at det sjællandske Jernbaneselskab fik Koncession paa Nordvestbanen.

Betingelsen var, at Tietgen (Direktør for Privatbanken) tog Anlægget af den nordvestsjællandske Jernbane i Entreprise for 3.700.000 Rdl., der skulde betales med 2.950.000 Rdl. i Aktier samt med den fuldførte Falsterbane, hvis Værdi blev anslaaet til 750.000 Rdl.

I Forvejen havde Tietgen sikret sig, at Ingeniør F. I. Rowan (tidligere Overingeniør hos Peto, Brassey & Betts ved Jernbaneanlægene i Jylland og paa Fyn) vilde anlægge Kalundborgbanen for en langt ringere Sum end den forannævnte, hvorved der altsaa var sikret Tietgen eller Privatbanken en betydelig Fortjeneste. — Der viste sig siden endnu billigere Anlægsentreprenører, G. A. Gedalia & Co. og Entreprenør Laurits Petersen, hvorfor Rowan traadte tilbage.

Gedalia gik senere fallit paa Foretagendet.

Maaske kan man karakterisere disse Transaktioner saaledes, at det sjællandske Jernbaneselskab ved at binde sig for en høj Anlægssum for Kalundborgbanen helt eller delvis forærede Orehoved—Nykøbing F. Banen til Tietgen eller Privatbanken, hvem det nu var, fordi Selskabet var under det Tryk, at Koncessionen paa Kalundborgbanen var lovet bort til et Konsortium, der kunde befrygtes at blive Konkurrent til Selskabet paa Sjælland.«

Det sjællandske Jernbaneselskab fik saaledes Koncession paa Anlæg af Nordvestbanen, efter at Ministeriet forinden — den 23. April 1872 — havde frafaldet alle Krav om en nordlig Linie Holbæk—København og approberet Linien Holbæk—Roskilde som foreslaaet af det sjællandske Jernbaneselskab — og som Linien ligger i Dag.

Koncessionen for Nordvestbanen udløb 1. Jan. 1875.

Koncessionen paa Frederikssundbanen blev givet den 11. Maj 1876, og den skulde være færdig den 1. Oktober 1879.

Forpostfægtninger forud for Banens Anlæg.

Pressen og Banen.

Forslag om Nordvestbanens Anlæg blev — som tidligere nævnt — indbragt i Rigsdagen den 29. April 1870 og vedtaget ved Landstingets 3. Behandling 15. Juni 1870.

Men forud herfor og ogsaa efter Vedtagelsen gik svære Forpostfægtninger om Banens Retningslinier og ved Forhandlinger med det sjællandske Selskab om Bygning af Banen.

Dette Selskab byggede Banen paa Lolland og syntes ikke ivrig efter at paatage sig større Ansvar ved ogsaa at bygge Nordvestbanen. Man har derfor søgt at lette paa dette Ansvar ved en Aktieombytning. (Se vedlagte Erklæring af Maj 1869 — Bilag 1, Side 113.)

Men ogsaa Retningslinien var der stærk Uenighed om.

I et Kort fra »Illustreret Tidende« Nr. 645 af 4. Februar 1872 har man de Linier, der stærkest blev drøftet. (Se Side 107.)

Fra den Tids faa Dagblade skal anføres et Par Uddrag:

Holbæk Amts Avis skriver i Nr. 11 den 20. Januar 1868 under Mrk. —e—:

»Der ønskes den omtrentlige Linie i et vistnok gunstigt Terrain nordenfor Hovedlandevejen over den sydlige

Ende af Lejre Viig, forbi Langtved, hvor Munkholm danner en naturlig Passage over Bramsnæsbugten, som man kun kan undres over ikke allerede er sat i Forbindelse med Inddæmningsarbejder af den sydfor liggende Strand. Ad denne Vej vilde Linien Holbæk—Roskilde forkortes omtrent 1 Mil.«[1])

Og i samme Blads Nr. 12 den 22. Januar 1868 skriver —n—:

Banen bør føres over Erikholms Færge med en Station for Horns Herred og dernæst i en Bue fra Holbæk sydligere end Landevejen til Kalundborg. — — — Gør opmærksom paa, at et af vor By i mange Aar næret Ønske om en landfast Forbindelse med Horns Herred, hvorved dette velstaaende Land for en Del vil blive tilført Holbæk som Opland, herved tillige vilde blive opfyldt. Der er i mange Aar og af forskellige Mænd arbejdet paa denne Sags Gennemførelse.[2])

Det anføres endvidere, at Banen vil tilføre Holbæk et Stykke Opland, som Banen til Ringsted har frataget den, og at Banen— ført Nord om Skarridsø vil give Holbæk en lettere Forbindelse med Odsherred.[3])

I Morgenposten Nr. 147 den 7. December 1868 anføres »tvende for Banens Retning udarbejdede Linier saaledes:

1. Den ene Linie:

Gjøderup, Syd for Tokkerup, Særløse, Skovhadstrup, Kirkehvalsø, Soderup, Vest for Qvarmløse, Skimmede, Vipperød, Holbæk, mellem Kobbelhusene og Løvenborg, Nord om Vented, mellem Mørke By og Mørkegaard, Nord for Friheden ved Bjergby, Syd for Jyderup, Nord for Skarridsø, Vest for Astrup, Nord for Aunsøgaard, Syd for Værsløv, Syd for Kallundbog.

---

1) Forslaget Roskilde—Tølløse—Holbæk maa formentlig tidligere være fremsat. I. D.

2) Der arbejdes som bekendt stadig med dette Problem. I. D.

3) Bemærk, hvor lidt man dengang regnede med Stationsbyernes Opstaaen — eller med Afstande, der nu vil synes store. I. D.

2. Den anden Linie:

Gjøderup, samme Retning til Soderup, Nord om Nørre-Eskildstrup, Skovvallingerød, Uggerløse, Syd for Ondløse, Sydøst for Ulkestrup og Tømmerup, Syd for Skellingsted, Nord for Kajemose Sø, Syd for Bromølle langs den sydlige Kant af Aaen til Sammenknytningspunktet ved Møllen, Kallundborg.

Denne Linie er anslaaet til 9 Mill. Kr. — og en Sidebane til Holbæk til 2 Mill. Kr.

I samme Nummer af Bladet averteres: Stort Møde i Faurbo Kro, hvor Indenrigsministeren vil forelægge det endelige Forslag til Lovudkast.

Lovforslaget kom først til Behandling den 29. April 1870.

Kamp om Banens Retningslinie Roskilde—Holbæk.

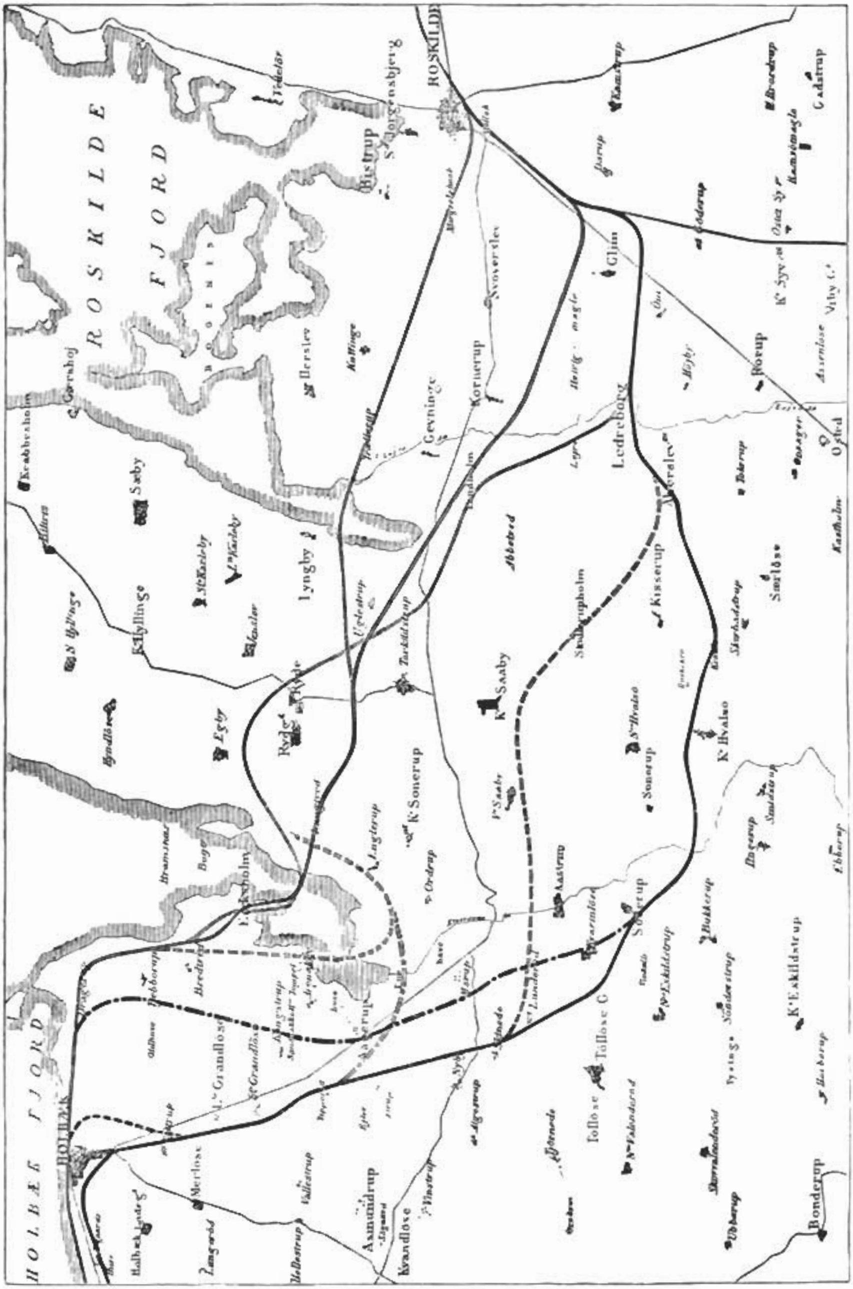
Den Koncession, som ved Landstingets 3. Behandling den 15. Juni 1870 blev givet for Anlæg af en Nordvestbane fra København over Frederikssund (eller med en Sidebane dertil) med en fast Bro over Roskildefjord og via Holbæk til Kalundborg skulde aldrig komme til Udførelse.

Som tidligere nævnt fremgaar det af Ill. Tid.s Kort af 4. Februar 1872, at mange Planer har været drøftet. — Se ogsaa foran nævnte Citat fra Morgenposten den 7. December 1868.

Imidlertid fik man en Ordning i Stand, hvorefter man kom overens med det sjællandske Jernbaneselskab, der paatog sig at bygge Banen, men paa Betingelse af, at den skulde udgaa fra Roskilde over Holbæk til Kalundborg.

Men endnu var Vanskelighederne ikke endt.

Det sjællandske Selskab vilde bygge Banen over Tølløse — den saakaldte sydlige Linie; medens store Kredse af Befolkningen i Holbæk By og Egnene Vest derfor ønskede en mere lige Linie fra Roskilde over Langtved til Holbæk — den saakaldte nordlige Linie.


ROSKILDE
FJORD
ROSKILDE
HOLBÆK
Bistrup
Lyngby
Ledreborg
Kisserup
Gevninge
Kornerup
Svogerslev
Glim
Kirke Hvalsø
Aasmundrup
Kvandløse
Bonderup
Saaby
Soderup
Tølløse
Merløse

Om disse to Retningslinier har der staaet megen Kamp ved talrige Møder, Adresser og vægtige Artikler i forskellige Dagblade, hvoraf nogle skal anføres her.

»Dagbladet for 6. Januar 1872 meddeler, at en Deputation af 3. Januar 72 har overbragt Indenrigsministeren (Fonnesbech) en Adresse med 2073 Underskrifter fra 23 forskellige Sogne til Fordel for den sydlige Linie.

I Holbæk Amts Avis den 15. Januar 72 Nr. 12 skriver »Gl. K.«:

Meningsløst maa det blive, naar 23 Sogne andrager om noget, som den største Del af disse Sogne ingen Interesse har i, og Resten ingen Berettigelse har til at forlange, naar det øvrige Land skal lide derunder. — — —

Naar de 23 Sogne kun har ca. 900 Gaardbrugere af Bønder, Præster og Herremænd, er det klart, at man har tyet til Husmænd, Indsiddere, ja, maaske ogsaa tjenende Personer for at skrabe Underskrifter sammen, — og deres Benyttelse af Banen herude i Landet er vist saa ubetydelig, at deres Ønske og Mening om Banens Anlæg og Retning maa blive betydningsløs. Endogsaa Ejeren af Eriksholm skal have underskrevet paa den sydlige Linie; men udelukkende for ikke at skulle afgive Jord til den nordlige Linie. — — —

Horns Herreds 15 Kirkesogne vil blive udelukket fra en overkommelig Jernbaneforbindelse.

Den megen Skrigen om Horns Herreds Vandveje og Sejlads er noget Snak. Ingen Sejlads i Verden — enten ved Damp, Sejl eller Aarer — kan erstatte Jernbaner.

Hele Trafikken fra Holbæk og Vest derfor forurettes for at skaffe Huskvinderne i Kr. Hvalsø og Omegn en bekvem Vej til Roskilde med deres Æg og Kyllinger — eller Københavnerne et nyt Forlystelsessted ved Ledreborg.

Ogsaa Kalundborg Avis Nr. 39 for 30. Marts 1872 og Aarhus Stiftstidende Nr. 28 for 1. Fe-

bruar 1872 gaar stærkt ind for den nordlige Linie som den korteste, bl. a. af H. t. Jyllandstrafikken, som selvfølgelig fortrinsvis vil blive ledet over Kalundborg (ikke Korsør).

At den nordlige Linie havde stærke Mænd her paa Egnen til Forkæmpere vil fremgaa af Navnene paa Adresse-Opraabet Bilag 2. — De 7 Underskrivere var alle mellem den Tids betydelige Mænd, og Assessor, Godsejer F. Lunn, Knabstrup, der var Udvalgets energiske og dygtige Formand, har hverken sparet Tid eller Kræfter for at arbejde for den nordlige Linie.

Ogsaa hans Iver for at faa tegnet den forlangte Aktiekapital for overhovedet at faa Forslaget om Nordvestbanen fremlagt i Rigsdagen, og inden der endnu var Tale om nogen bestemt Retningslinie for Banen, burde til seneste Tider knytte denne Mands Navn uløseligt til Nordvestbanens Historie.

Og havde denne Mands fremsynede og uegennyttige Kamp for den nordlige Linie sejret, vilde meget have været vundet for Holbæk By i Dag. Man vilde bl. a. have haft den faste Broforbindelse med Horns Herred, som man netop nu i de senere Aar har arbejdet saa stærkt for, men endnu ikke opnaaet.

Og turistmæssigt set, vilde der sikkert i Dag have været rejst en Turistby i stort Format langs den smukke Bramsnæsbugt og Holbæk Fjord, hvis Banen var kommet nærmere Strandgrundene der.

Dengang tænkte man dog ikke paa Turisme, men tog fortrinsvis Sigte paa det fordelagtigste Anlæg og Opland. — Eller den lige Linie som den korteste og i det lange Løb billigste mellem Roskilde og Holbæk samt Egnene Vest for Holbæk og videre til Jylland.

Herom er der skrevet mange Artikler, ikke blot i Provinspressen, men ogsaa i Hovedstadsbladene, bl. a. Berlingske Tidende Nr. 43 af 20. Februar 72, Fædrelandet Nr. 22 af 26. Februar 72, Nr. 26 af 12. Februar 72, Nr. 42 af 20. Februar 72, Nr. 52 af 1. Marts 72 m. fl. — Bladenes

Numre angives for det Tilfælde, at nogen ønsker, deri at følge Slagets Gang, idet det vilde føre for vidt her at komme ind paa en nærmere Omtale.

Det er dog lige værd at notere, at nogen mener, at Folk fra Hvalsø let kan tage til Borup for at komme med Toget og derfor ikke behøver den sydlige Linie. Til Modsvar anføres, at Folk i Horns Herred k u n har ca. 3 Mil fra Frederikssund til Lillerød (paa Nordbanen), hvis de vil med Tog til København.

Man saa anderledes paa Afstande dengang end nu, naar det gjaldt om at komme ud at køre med Tog.

Et Par af de betydeligste Indlæg for den sydlige eller nordlige Linie skal lige anføres.

I l l. T i d. N r. 6 4 5 af 4. Februar 1872 bringer sammen med tidligere nævnte Kort en Artikel — formentlig af Ingeniørkaptajn Hedemann.

Heri hedder det bl. a.: — — — navnlig vilde de lange Dæmninger over de to Fjorde faa den betydelige Højde af 60 til 70 Fod og udkræve henholdsvis 100.000 og 120.000 Kubikfavne Jord. Disse Arbejder vilde ikke kunne udføres i den ved Loven og Koncessionen fastsatte Tid — 1. Januar 1875.

Ved at omgaa Lejrevig vil Arbejdet vel formindskes, men alligevel blive uforholdsmæssigt dyrt, idet der skal flyttes ca. 238.000 Kubikfavne Jord, hvoraf Dæmningen over Bramsnæsfjord alene vilde kræve ca. 100.000 Kubikfavne — samt 14 Bro- og Viaduktbygninger tildels af stor Udstrækning og kostbare — samt kræve meget betydelige Udgifter aarlig.

Skulde Terrænvanskelighederne formindskes, maatte Banen føres op i den sydlige Del af Horns Herred i store Bugter, og Længden blev da 4½ à 5 Mil.

Efter foretagen Opgørelse vil det naturlige Opland være:

For den sydlige Linie i ca. 4 Kvadratmil 12.000 Indbyggere — 4125 Tdr. Hartkorn.

For den nordlige Linie ca. 3 Kvadratmil, 9000 Indbyggere — 3000 Tdr. Hartkorn.

Forholdet er omtrent 4:3 — altsaa maa den sydlige Linie foretrækkes.

Denne Linie er derfor af Jernbanens Plenarbestyrelse indstillet til Indenrigsministeriets Approbation.

I Fædrelandet Nr. 36 af 12. Februar 1872 — under Mærket F. & F.[1]) — modgaas denne og andre Artikler skarpt.

Det foreslaas at føre Banen i lige Linie over Bredtved Mark gennem bekvemt Terræn til Holbæk Nygade (Syd om Holbæk).

— — — At Jernbanedirektionen skal søge Ret til at inddæmme hele Eriksholm Vig, hvorved 6 à 700 Tdr. Land med fed Mudder og Dynd vil blive tørlagt og derved kunne betale baade Inddæmning og Udtørring og endda give et klækkeligt Overskud.

Efter Traps nyeste Statistik opgøres Oplandet saaledes:

Den sydlige Linie:
12 Sogne — 42.826 Tdr. Land — 11.126 Indbyggere — 3936 Tdr. Hartkorn — 502 Gaarde — 1169 Huse.

Den nordlige Linie:
16 Sogne — 48.163 Tdr. Land — 13.076 Indbyggere — 4789 Tdr. Hartkorn — 627 Gaarde — 1662 Huse.

Altsaa:
2 Sogne — 5337 Tdr. Land — 1950 Indbyggere — 853 Tdr. Hartkorn — 125 Gaarde — 293 Huse mere for den nordlige Linie.

Hermed maa det af Direktionen opstillede Forholdstal 4:3 være tilbørligt gendrevet.

Endnu nogle Gange fortsættes Diskussionen bl. a. i Berlingske Tidende Nr. 43 og Fædrelandet Nr. 42 og 52.

[1]) Formodentlig Assessor F. Lunn.

I Nr. 52 slutter F. & F. saaledes: — Hermed slutter vi vore Bemærkninger i den Tro, at vi har bidraget, hvad der stod i vor Magt, for at faa bragt Lys i disse Forhold.

Den 25. Februar 1872. F. & F.

Og hermed sluttede Forpostfægtningerne, og Nordvestbanen blev anlagt efter Jernbanedirektionens Ønske, og saaledes som den ligger i Dag.

Næppe mange Banelinier har haft saa store Fødselsvanskeligheder.

Nordvestbanen: Banelinien Roskilde—Kalundborg blev aabnet for Driften den 30. December 1874 og kan saaledes i Aar fejre 70 Aars Jubilæum.

Dette er bl. a. Anledningen til, at lidt af Banens Historie indføres i Holbæk Amts historiske Aarbog.

Ganske vist er 70 Aar i vore Dage ikke nogen særlig høj Alder, og mon ikke de fleste, der læser denne Beretning, vil tænke, at den ligger langt længere tilbage i Tiden end 70 Aar?

Hvad er der ikke sket af Ændringer i Samfunds- og Samfærdselsforhold i disse Aar?

Tænk blot paa de mange og store Stationsbyer, der er dannet efter Banens Anlæg — Byer, der sikkert rigeligt har forrentet Banens Anlægskapital og desforuden dannet Virkeplads og Eksistens for mange lykkelige Hjem.

Eller tænk paa de Muligheder — under fredelige Forhold — der er skabt for at føre ogsaa den jævne Mand fra den ene Kant af Landet til den anden paa kort Tid. At Banen — rigtig benyttet —i disse 70 Aar har været et stort Kulturgode for Folk i By og paa Land turde vist være hævet over enhver Tvivl. Baade direkte og indirekte har den bidraget væsentligt til at skabe de Samfundsforhold, som vi har i Dag, ogsaa langs Nordvestbanen. Forhold, som — trods al Skrøbelighed — vel kun de færreste vilde ombytte med Tiden før Banens Anlæg.

Derfor er Banens besværlige Tilblivelseshistorie her opridset i korte Træk. Ogsaa for at mindes nogle af de Mænd — saavel paa Tinge som uden for dette — samt Pressen, der for ca. 70 Aar siden gjorde et Arbejde for Banens Gennemførelse over Strækningen Roskilde—Kalundborg.

Og selv om det blev den sydlige Linie (den over Tølløse), der sejrede — et er vist alle rejsende med Sans for Naturskønhed enige om, det nemlig, at Nordvestbanen er ført gennem nogle af de frodigste og smukkeste Egne i vort herlige gamle Land.

Bilag 1.

Erklæring!

Undertegnede, som tidligere paa Opfordring af Udvalget for Jernbaneanlæg igjennem Holbek Amt har tegnet sig for et Actiebeløb af Rd. til Anlæg af en Bane fra Roeskilde eller et Punct ved Jernbanen mellem Roeskilde og Ringsted over Holbek til Kallundborg, samtykker herved at overføre dette Beløb af ugaranterede Actier i det nævnte Jernbaneanlæg til at tjælde Tegningen af det samme Beløb, er Rd., til pari Kurs i Actier i en eventuel lollandsk Jernbane, hvilke ere af Staten garanterede 4 pCt. aarlig Rente i Henhold til Loven af 26de Febr. 1869, Beløbet at indbetale i 4 halvaarlige Terminer, 1ste Gang i Decbr. Termin d. A., selvfølgelig under Betingelse af, at det sjællandske Jernbaneselskab overtager Anlæget af førstnævnte Jernbane i Henhold til den nævnte Lov af 26de Febr. 1869.

den Mai 1869.

Bedes tilbagesende med Underskrift til et af Udvalgets Medlemmer inden den 20de Mai 1869.

Udsendt af det Udvalg, der med Assessor F. Lunn, Knabstrup, som Formand, virkede for Banens Tilblivelse — og for den lige (nordlige) Linie Roskilde—Holbæk.

Bilag 2.

Som det vistnok vil være Deres Exellence bekjendt, hersker der en meget stærk Bevægelse her i Amtet i Anledning af Spørgsmaalet om den nordvestsjællandske Jernbanes Retningslinie. Det ligger i Sagens Natur, at det er et inderligt Ønske hos den langtovervejende Deel af Amtets Beboere, at Banen maa blive ført ad den kortest mulige Vei, da derved spares baade Penge og Tid for de Veifarende. Vi formente ogsaa at der ikke vilde blive Tale om andre Linier end den korteste, og følte os saaledes trygge indtil der i den seneste Tid er fremkommet et Andragende fra en lille Deel af Amtet, som er stærkt interesseret i at Banen føres ad den længere Vei over Tølløse, om end paa det hele Amts Bekostning. Vi skulde dog ikke have taget synderligt Hensyn til dette Andragende, dersom det ikke af mange Kjendsgjerninger var blevet os klart, at det sjællandske Jernbaneselskab bestemt antager at finde sin Regning ved, at den sydlige længere Linie vælges.

Vi, der nøje kjende Egnen her, vide at Linien over Tølløse betjener et Opland, som allerede enten er inde i Vestbanens Rayon eller komme ind i Nordvestbanens, hvorimod en nordlig Linie vil forskaffe et stort nyt Opland Deel i en Jernbanes Goder uden at fordyre Baneanlæget. Nøiagtigt kunne vi ikke angive Forskjellen i Veilængden imellem en nordlig Linie og den udstukne sydlige Linie, men med Sikkerhed vide vi, at Linien over Tølløse er opmaal til ca. 5 Mile, medens Veilængden ad de nuværende Veie over Eriksholms Færge og Rye kun er lidt over 3 Mile.

Denne Forskel i Veilængden synes os saa betydelig, at Frygten for, at den længere Vei skal blive valgt, i Forbindelse med hvad der iøvrigt, som ovenanført, taler for Valget af en nordlig Linie, har ført os til at henvende os til Deres Exellence med ærbødig Andragende om, at en nordlig Linie som den korteste maa blive valgt.

C. Bille-Brahe, Holbæk. **Brun,** Holbæk. **V. Colding,** Kallundborg. **Holm,** Lerchenfeldt.

F. Lunn, Knabstrup. **Ohlmann,** Holbæk. **H. L. Smith,** Holbæk.

I »Fædrelandet« Nr. 21 den 26. Januar findes følgende Notits:

Adresse om Retningslinie af Nordvestbanen.

Efter modtagen Meddelelse er Adressen for den nordlige Retningslinie af Nordvestbanen d. 21. ds. af Assessor Lunn til Knabstrup overbragt Hs. Exc. Indenrigsministeren. Adressen, som har funden meget stærk Tilslutning i 46 Landsogne i Holbæk Amt og 11 Sogne i Horns- og Voldborg-Herreder, blev af Ministeren velvillig modtagen.