



GLADSAXE



Gladsaxe Byarkiv

Slangstrupbanen

Indholdsfortegnelse

Slangerupbanen.....	s.3	Lastbiler som konkurrenter.....	s.17
Historien før 1900.....	s.3	Kildebakke Station.....	s.17
Jernbaneideen genopstår.....	s.3	Buddinge Station.....	s.18
Jernbaneskylden.....	s.3	Gladsaxe – den stationsløse by med	
En ny koncession bevilges.....	s.5	”stationsnær” status.....	s.19
Banen finansieres.....	s.5	Stengården Station.....	s.20
Slangerupbanens linieføring.....	s.6	Bagsværds stationer.....	s.21
Pressen involveres.....	s.6	Skovbrynet Station.....	s.24
Jernbanen bliver til virkelighed.....	s.7	KSBs lokomotiver og vogne.....	s.25
De første tanker om en elektrisk		Bagsværds vokseværk.....	s.28
jernbane.....	s.8	Måneskinsture og dyre	
Hurtigsporvej?.....	s.8	ekstratog.....	s.29
Nye ekspropriationer.....	s.8	Vintersport som kundemagnet.....	s.29
Gladsaxe Kommune overtager		Ansatte og passagerer.....	s.30
aktiemajoriteten i KSB.....	s.9	Umulige køreplaner.....	s.30
Lokkemaden.....	s.11	Ulykker på banen.....	s.31
DSB overtager KSB.....	s.13	Regler ved uheld.....	s.32
Udvidelsesplaner gennem årene.....	s.14	Lykkelige ”uheld”.....	s.33
Tunnelbane.....	s.15		
Hareskovbanen som S-bane.....	s.16		
Banens konkurrenter – rovruterne.....	s.16		
		Kort om kilder og litteratur.....	s.35



Slangerupbanen 100 år

© Gladsaxe Kommune, byarkivet

Tekst: Hans-Henrik Landsvig og Eva Molin

Forsidefoto: Kaj Bonne

Grafisk tilrettelæggelse: Grafia Design

Oplag: 500

Tryk: Gladsaxe Kommune

Slangerupbanen

Historien før 1900

Hvis man tror, at jernbanedrift omkring år 1900 primært drejede sig om persontrafik, må man tro om! Da en hr. Steenberg omkring 1890 kom med planer om nye jernbaner, var det for at løse Københavns affaldsproblemer. I København var man nemlig efterhånden ved at drukne i dag- og natrenovation. Dagrenovationen betød husholdningsaffald og lignende. Natrenovationen stammede fra byens utallige latriner og tørklosetter.

Steenberg tænkte sig tre jernbaner, der alle skulle udgå fra København, nemlig:

- En bane mellem Vesterbro og Vallensbæk
- En bane mellem København og Amager, der skulle føres helt til Dragør
- En bane mellem Nørrebro og Værløse

Dag- og natrenovationen kunne udnyttes på bøndernes jorder til gødning. Den modsatte vej - ind mod byen - kunne banerne transportere bøndernes færdigvarer.

Efter mange diskussioner blev lovforslaget om de tre nye jernbaner vedtaget d. 31/3-1894.

Regeringen var, da kongen havde underskrevet loven, bemyndiget til at meddele koncession på banerne. D.v.s. folk med penge og interesse for jernbanedrift kunne an-

søge om at få bevilget eneret til at anlægge og drive de enkelte jernbaner. I så fald fik man naturligvis også det overskud, som banen måtte give i fremtiden.

Forslagsstilleren, konsul Joh. Steenberg, søgte og fik koncession på Værløsebanen, men det lykkedes ham ikke at finansiere baneanlægget. Dermed døde den første tanke om en jernbanelinie til Værløse.

Jernbaneideen genopstår

Omkring 1900 genopstod ideen om anlæg og drift af en Værløse-bane. Denne gang stod overretssagfører V. Amdrup bag oprettelsen af et konsortium. Et konsortium er en sammenslutning af personer, der i fællesskab afslutter forretninger. I planlægningsfasen satsede konsortiet på, at den fremtidige jernbane skulle bruges til godstransport, og først i anden række kom persontransporten.

For at sikre at lokale ønsker om banens forløb blev hørt, oprettede Amdrup fra 1900 til 1902 jernbanekomiteer langs den planlagte bane. De lokale ønsker, der blev taget hensyn til, kom fra de lodsejere, hvis jord stødte op til den planlagte bane og kun i begrænset omfang fra de små bysamfund i omegnen.

Årsagen, til at enkelte lodsejere fik så stor indflydelse på banens forløb, var dels at konsortiet byggede banens økonomi på godstransport, dels at banen skulle finansieres 100 pct. af private.

Jernbaneskylden

At finansiere en jernbane var og er slemt

dyrt. Men den kreativt tænkende Amdrup fik en god ide, som rigtig mange skulle komme til at hade ham for. Hans ide var at anvende en speciel grundskyld, der blev kaldt jernbaneskyld. D.v.s. slet og ret en slags ekstraskat for alle grundejere, der havde jord op til den påtænkte jernbane.

Amdrup retfærdiggjorde ideen ved at påpege, at banen ville skabe prisstigninger på jorderne omkring den, og han foreslog derfor, at de lodsejere, der havde jord op til banen, underskrev en deklaration, hvor de forpligtede sig til ved ejendomssalg indenfor 30 år at aflevere 30 pct. af værdistigningen på ejendommen til banen.

I 1902 meddelte Amdrup Landmandsbankens direktør Heide, at der forelå 160 underskrevne deklarationer, og at kun fire endnu ikke havde underskrevet. Den ene

af disse nægtede betegnedes som sindssyg, mens Amdrup mente, at de øvrige tre kunne overtales. De metoder, der blev taget i anvendelse, når en lodsejer skulle ”overtales”, nærmede sig afpresning. I Københavns Amtsavis kunne man læse en historie fra det virkelige liv her gengivet i nutidsdansk og i noget forkortet form:

Grundejere og ejere af landejendomme langs banen var indkaldt til møde om deklARATIONsspørgsmålet. Blandt de fremmødte var en greve, hvis jorder stødte op til banen, og som derfor havde gode chancer for at sælge byggegrunde. Man ville have greven til at underskrive deklarationen, men han ville kun underskrive, hvis også alle andre gjorde det. Han ville altså være den sidste til at skrive under.

Greven havde en nabo. Denne nabo hørte til dem, der ikke ville underskrive deklarationen, men da deklARATIONsudvalgets formand henvendte sig til ham for at få en underskrift, var han snedig. Han udnyttede nemlig sin viden om, at naboen ikke kunne fordrage greven. Han sagde: ”Det er ellers kedeligt, at vi ikke får denne hersens Slangerupbane, men må blive ved med at køre helt til København med vore varer”. Naboen ville have nærmere forklaring, og formanden fortsatte: ”Jo, ser du, bankerne vil kun låne penge til banen, hvis folk underskriver, og greven vil kun underskrive, hvis alle andre jordbrugere skriver under, men det opnår vi ikke, for vi ved jo, at du aldrig skriver under på noget, nå, men jeg må videre med det sorgens budskab. Men det ærgrer mig, for hvis vi blot kunde få greven til at skrive under, kom han jo nok af med en styrtende masse penge, fordi han har så megen jord. - Naa, Farvel da”. Formanden tog sin hat og ville gå, men naboen råbte: ”Nej, stop lidt, jeg vil skrive under, for greven skal ikke spare de penge!”





Andreas du Plessis de Richelieu f. 1852 d. 1932. Richelieu gjorde stor karriere i Siam, både i ØK og i den siamesiske marine, men vendte tilbage til Danmark i 1902. Han var bestyrelsesformand i bl.a. DFDS og Landmandsbanken, foruden Slangerupbanen, og på tale som leder af et forretningsministerium under Påskekrisen i 1920. Foto: Det kgl. Bibliotek.

En ny koncession bevilges

Det var tanken, at konsortiet skulle opløses, når deklARATIONERNE var i hus. Det videre arbejde med banens anlæg og drift skulle varetages af et nyoprettet aktieselskab. D. 9/12-1903 blev koncessionen udstedt, og samme dag oprettedes aktieselskabets provisoriske bestyrelse, der bestod af admiral Richelieu, landvæsenskommissær A. Ch. Andersen og J. Munthe Brun samt som suppleant overretssagfører Amdrup m.fl. Selskabet kom til

at hedde "Aktieselskabet "Slangerupbanen", men den officielle forkortelse blev KSB - for Kjøbenhavn-Slangerup Banen.

Banen finansieres

Jernbanedeklarationen gav ingen rede penge i første omgang, men deklARATIONERNE kunne belånes! Amdrup gik derfor til Privatbanken og Landmandsbanken, der med sikkerhed i deklARATIONERNE tegnede aktier for 900.000 kr. og overtog de obligationslån på 700.000 kr., som var udstedt af kommunerne til 4½ pct. pro anno. Private tegnede aktier for 600.000 kr., og med en række mindre bidrag lykkedes det Amdrup at rejse en anlægskapital på 2.410.000 kr.

Slangerupbanen adskilte sig på tre væsentlige punkter fra andre baner i Danmark:

- Den blev finansieret ene og alene ved private midler
- Disse midler rejstes ved en jernbanedeklaration
- Det offentlige havde ikke del i aktiemassen, idet hverken stat, kommuner eller amter investerede. Gladsaxe kommune investerede først i 1929 sammen med de øvrige bane-kommuner penge i banen og dens drift ved at købe 60 pct. af aktierne til kurs 40, d.v.s. rasende billigt.

Baneprojektet blev påbegyndt af ingeniørfirmaet Winkel, Werner og Madsen. Udstikningen af baneforløbet fandt sted fra 1903 og afsluttedes i februar/marts 1904. Der skulle eksproprieres jord for 429.750 kr. - en opgave som den stedlige landvæsenskommission skulle tage sig af. Den 6/9-1904

kunne Københavns Amts Avis meddele, at der i anledning af Slangerupbanen afholdtes ekspropriationsforretning d. 12., 13. og 14. september.

Slangerupbanens linieføring

Slangerupbanens endelige linieføring blev et resultat af både enkeltpersoners særinteresser og lokale ønsker. Som en umiddelbar følge af overretssagfører Amdrups interesser i Farum Kalkbrud skulle banen kunne anvendes til transport af kalk. Samtidig resulterede et ønske fra 240 borgere i Slangerup i, at banen blev ført igennem til Slangerup. Endvidere er der meget, der tyder på, at Gentofte Kommune fik en station på banen, nemlig Vangede, dels på grund af den vej, kommunen anlagde fra Vangede til Hellerup, dels fordi teglværket ”Dysseværket” på det tidspunkt ejedes af en så prominent person som justitsminister Alberti, og han ønskede en nem transportforbindelse til og fra sit teglværk.

Lokale ønsker gjorde, at banen blev lagt tæt op ad Gladsaxe-Herlev Kommunes grusgrave, og linieføringen tog også hensyn til kommunens gartnerier. Til gengæld tog banens bestyrelse ikke hensyn til kommunens almindelige borgeres ønsker, og banen gik derfor udenom både Søborg Villaby, Gladsaxe By og Buddinge By!

Pressen involveres

For at gøre reklame for banen - og reklame blev KSBs ledelse hurtigt kendt for - blev der arrangeret en præsentationstur for pressen d. 16/7-1905. Turen blev en succes for alle de deltagende, selvom ikke ret meget af banen var færdig. Pressen, som blev godt beværtet, var naturligvis særdeles velvilligt indstillet overfor den nye bane, hvilket fremgik af referaterne: ”Man får et glimrende indtryk af landskabet, og hvad man ellers kunne se fra toget”.

Slangerupbanen gik fra Nørrebro Station, ”Lygten”, over Emdrup, Vangede og vi-



Ekspropriationskommissionen i arbejde, 1904.



Justitsminister P.A. Alberti f. 1851 d. 1932.

Foto: Det kgl. Bibliotek.

dere til Buddinge og Bagsværd. Om Buddinge mente journalisterne, at man ikke kunne vente, at Buddinge Station nogensinde ville kunne lokke turister til med sin nøgne omegn.

Det hjalp betydeligt på journalisternes humør, da toget nåede Bagsværd Station. Byen Bagsværd, som man nåede via viadukten over Bindeledet, blev spået en strålende fremtid. Som turistattraktion mente pressen, at Bagsværd ville få stor betydning, da Frederiksdal og Hareskovene ville lokke mange spadserende til.

Bl.a. på grund af Slangstrupbanen og boligkrisen i København udviklede Gladsaxe sig til en forstadskommune, mens Herlev forblev en landkommune. Dette resulterede i, at Herlev i 1909 ønskede at blive udskilt af Gladsaxe-Herlev Kommune og fortsætte som en selvstændig kommune.

Jernbanen bliver til virkelighed

D. 19/4-1906 kunne banen indvies. Et flagsmykket tog med to lokomotiver begav sig kl. 11.30 fra Lygten med omkring 100 indbudte honoratiores ombord. Første stop var Bagsværd, hvor dyrlæge Frederiksen bød toget velkommen. Admiral Richelieu takkede, og folkemængden, som havde trodset det regnfulde og blæsende vejr, råbte hurra, mens et firemands orkester spillede.

Politikeren berettede dagen efter, at afgang mod den frokost, som ventede i Slangstrup, blev forsinket, fordi stationsforstanderens hund havde søgt ly for regn og tumult under en jernbanevogn, og at toget først kunne fortsætte, efter at en behjertet tilskuer havde hentet sin hund!

Den 20. begyndte hverdagen. Første tog fra Bagsværd mod København afgik kl. 7.31 med stop i Buddinge 7.40 og nåede Lygten kl. 7.59. Sidste chance for at komme hjem var 21.31 fra Lygten med ankomst til Buddinge



Denne reklamepjece fra 1906 var på ikke færre end 56 sider og indledtes med beskrivelser af den fantastiske togtur på hhv. tysk, fransk og engelsk.

21.50 og Bagsværd 21.59. Onsdag kørte dette tog dog først fra Lygten et minut over midnat. På hverdage var der fem tog i hver retning – det ene kun til Farum. Søndag kørte der yderligere to tog i hver retning – også her kørte det ene kun til Farum..

En billet fra København til Buddinge på tredje klasse kostede 25 øre – til Bagsværd måtte man af med 35 øre.

Ved starten og indtil 1929 var banen ejet af private aktionærer. Aktionærerne valgte tre mænd af deres midte, der dannede selskabets bestyrelse. Bestyrelsen repræsenterede selskabet i det daglige over for Staten og almindelige personer.

Foruden bestyrelsen var der et repræsen-



Åbningstoget ankommer til Bagsværd Station d. 19/4-1906.

tantskab, der bestod af 19 aktiehavere, hvoraf de 8 skulle have underskrevet ”jernbaneskyld deklARATIONEN”. Repræsentantskabet kunne f.eks. foreslå indkøb af nyt materiel eller lignende. Det fungerede nærmest som en slags ”idé-giver” for bestyrelsen.

De første tanker om en elektrisk jernbane

I 1915 fik man hos KSB den tanke, at man måske kunne elektrificere jernbanen. Denne elektrificeringstanke fik man igen og igen gennem årene, og det er helt uden sammenligning den plan, der findes mest nedskrevet om i de gamle dokumenter.

I 1919 omtaltes tanken i en rapport fra Trafikkomiteen, hvori der stod: ”dog ikke straks” om elektrificeringen. Selvsamme komité udtalte i 1928, at elektrificering overhovedet ikke kunne betale sig. Faktisk gik der 62 år fra den første tanke om elektrisk bane i 1915, og til man fik sat strøm til i 1977.

Hurtigsporvej?

I 1922 kom de første idéer om at anlægge hurtigsporvej til København i stedet for S-

bane. Ideen var faktisk god, for man ville dermed kunne udnytte de sporvejskinner, der allerede fandtes over det meste af København. D.v.s. at man i teorien ville kunne lave direkte forbindelse fra f.eks. Slangerup til Dragør, hvis Amagerbanen, som var blevet åbnet i 1907 med endestation ved Amagerbrogade, også blev lavet om til hurtigsporvej. Eneste virkelige ulempe var, at to spor + elektricitet var aldeles nødvendigt. Og dermed strandede også denne ide, for dog at blive genoptaget i 1958. Helt død var ideen ikke førend i begyndelsen af 1960’erne.

Nye ekspropriationer

I 1927 og ’28 tog man omsider de første skridt til at anlægge dobbeltspor på Slangerupbanen på strækningen mellem København og Stralsund - det nuværende Skovbrynet. Dobbeltsporene var første forudsætning for, at en elektrificering overhovedet kunne betale sig. Derfor fik en masse Gladsaxe-borgere endnu en gang dele af deres jord eksproprieret. I 1927 indkaldtes der til møde med alle de lodsejere, der fik eksproprieret et areal til anlægget af 2. spor samt nye stationer.

De mange strandede planer om at elektrificere Slangerupbanen satte grå hår i hovedet på mange trafikministre: I 1945, da "Ærbødigt" – hvis rigtige navn var Viggo Barfoed - skrev følgende i Berlingske Tidende, var der 32 år til S-togene begyndte at køre.

*Det store problem igen ventileres:
Skal Slangerupbanen elektrificeres?
Det går et halv hundred' år tilbage
til trafikminister Christopher Hage,
der sagen havde fået fra en,
der hed minister Juul Ryssensteen.
Da sagen ikke blev løst af Hage,
så trak han sig beskæmmet tilbage,
og Jensen-Sønderup sagen fik,
og Thomas Larsen fik taburetten.
Han sled og slæbte ihærdigt med den,
men måtte dog gi' fortabt til sidst
og overgav sagen, modløst og trist,
til Hassing Jørgensen, som nu prøved'
men også efterhånden blev sløvet.
Så kom den første socialdemokrat,
der forsøgte at nå et resultat,
det var den noksom bekendte Friis-Skotte,
som siden også sagen opgave måtte.
Siden har Slebsager prøvet derpå
og Axel Sørensen ligeså.
Men alle sammen de efterhånden
rent politisk måtte opgi' ånden.
Nu er det Alfred Jensens tur
til at løbe hovedet mod en mur.
For alle ministre, det står som en manen:
Vogt dig, vogt dig for Slangerupbanen:
Trafikministre kommer og går,
men Slangerupbanen evigt består.*

I alt 91 lodsejere i Gladsaxe blev berørt og fik en samlet erstatning på 198.513,37 kr. De største enkelt-erstatninger gik til oversergent Ammendrup, som fik 11.180,89 kr. for et areal ved nuværende Stengården Station og et konsortium i Bagsværd ved ingeniør Einer-sen m.fl., som fik 22.550 kr. for et stort areal i nærheden af nuværende Højgårds Vænge - altså et stykke før nuværende Skovbrynet Station. Ved mødet fik samtlige lodsejere hele eller størstedelen af deres erstatning udbetalt kontant!

Gladsaxe Kommune overtager aktiemajoriteten i KSB

De private aktionærer synes i første omgang et have gjort en ganske god forretning. Det årlige udbytte var op til 5 pct., og den gennemsnitlige årlige forrentning i banens første 20 år var 3,4 pct., hvilket var enestående højt for en dansk privatbane.

Årsagerne var blandt andet indtægter fra jernbaneskylden, som forfaldt til betaling i takt med udviklingen af områderne i oplandet. Yderligere var bestyrelsen meget tilbageholdende med at investere i nyt materiel, mens der blev talt om elektrificering og sporvogne.

Når man manglede nyt materiel, hang det også i høj grad sammen med, at KSB var et aktieselskab, og det skulle give overskud til aktionærerne. Det betød i praksis, at man af hvert års overskud satte 10 pct. til side i en "reservefond" og udbetalte de resterende penge til aktionærerne, driftsbestyreren og bestyrelsen, der skulle have et særligt vederlag – tantieme – beregnet ud fra overskuddet.

Men i 1928 revnede ballonen, da en af de mange elektrificeringsplaner strandede, og det blev klart, at der måtte investeres store beløb i nye lokomotiver, vogne og spor-anlæg.

Tabel 4. Rejsetider mellem Vesterport/Jarmers Plads og 5 stationspar på Hareskovbanen og Ballerupbanen.

Luftlinief afstand fra Vesterp./Jarmers Pl.	Hareskovbanen		Ballerupbanen	
	Station	Rejsetid i min.	Station	Rejsetid i min.
6,5	Dyssegård	29	Islev	21
7,5	Vangede	32	Husum	23
9,0	Buddinge	37	Herlev	26
11,5	Bagsværd	45	Skovlunde	30
14,0	Hareskov	51	Ballerup	33

Tabellen viser, hvor lang tid det tog at rejse fra Vesterport Station til diverse udvalgte stationer på Hareskovbanen i 1960. Tabellen blev udarbejdet af Gladsaxe Kommune og var kommunens sidste trumf i spillet om den hurtigsporvej, der altså aldrig blev en realitet.

SOMMERHUS- OG VILLAGRUNDE

MEGET SMUKT BELIGGENSE VED
BAGSVÆRD STATION OG SKOVRYNETS HØLDEPLADS

Øjeblikkelig tilgængelig og på meget fordelagtige
Vilkår. Prisene er fra Kr. 1.000-2.000
pr. □ Alen, ved anlæg Værk. Fy-
sværter og Føjstinger er betalt, og
er kalkuleret med ind i Priserne. Der
skal kun betales for Nettskatter
Måned Udbetaling efter Overenskomst
og Restgælden skal forrentes med 10%
p. a., og afdrages i Løbet af ca. 19 Aar.

Ved Beliggelse rykker Grundbesid-
deren for Kredittforsikning og Hypo-
thekforsikning.

Det er fra Stedet, at Villagrunde har
en smuk Omgrænsning som disse kan
fra Minutets Gang til Skov og her og
samtidigt central Beliggelse ved Bag-
sværd Jernbanestation og Skovrynets
Hølleplads.

Aarskort på Banen for Strækningen
København-Bagsværd koster kun ca.
10 Øre daglig.

Nær Banen bliver elektrificeret, og
vil Trafikforholdene blive yderligere
forbedret.

Køb en Grund i Bagsværd, medmindre
Priserne endes er rimelige.

Nærmere Oplysning meddeles bekvæmligt ved Henvendelse til
vores Salgscenter i Bagsværd, **Kursvej Nr. 2** (Gennemløber Bag-
sværd Station), som er udført bygt Søen og Helligdal i Sø-
nensmæssigheder fra Kl. 11¹⁵-1. Prospekt sendes paa Forlang-
gunde ved Henvendelse paa Telefon Vester 4027, (Trafiklo-
kal Kl. 11¹⁵-1 Alene).

*Reklame affotograferet fra Slangerupbanens
Oplands turistbog, 1931. Bemærk femte afsnit om
elektrificeringen. Den var lige rundt om hjørnet,
troede man stadig.*

Selskabet havde ikke kapitalen, jernbaneskylden ville ophøre i 1932, og konkurrencen fra bilerne blev stadigt mere følelig. Desuden var der stigende utilfredshed med banen blandt oplandets borgere, og i 1929 blev Slangerupbanen omdannet til et kommunalt aktieselskab, da Landmandsbanken solgte en aktiepost på 1.216.000 kr. til kurs 40.

Gladsaxe købte 60 pct., Værløse 17½ pct., Farum 15 pct., Lyng-Uggeløse 4½ pct. og Slangerup 3 pct..

Da Gladsaxe hermed kom til at besidde den største aktiepost, indgik kommunen overenskomst med de øvrige kommuner, der havde aktier i foretagendet, og Gladsaxe blev på forhånd sikret fem af bestyrelsens ni pladser. De fire andre kommuner fik de resterende pladser, så de tilbageværende private aktionærer blev holdt uden for indflydelse.

Da Slangerupbanens oplands kommuner gik sammen om at købe aktierne fra de private ejere i 1929, prøvede de at få Københavns Kommune med. Men dér havde man den opfattelse, at når banen blot fik lov at køre helt ned, så kunne man overtage aktierne for en slik. Københavnerne kunne nemlig sagtens vente. Det var oplandets beboere, der led under den efterhånden minimale toggang.

På det tidspunkt lå København i forhandlinger med Gladsaxe om at indlemme kommunen i København. Så København havde interesser at varetage i Gladsaxe. Men i stedet for at deltage i togsamarbejdet valgte København at satse på at opkøbe jorder, der ville ligge godt i forhold til den projekterede Hareskovvej. Københavns Kommune købte derfor Mørkhøjgård i 1931; Bakkegård i Bagsværd i 1930; Enghavegård og Gyngemosegård i Mørkhøj hhv. 1929 og 1931 samt Hyldegård i Buddinge i 1930.

§3 i overenskomsten lød:

”Gladsaxe kommune forpligter sig til i kraft af sin Stemme flerhed indenfor Bestyrelsen at sørge for Eletrificeringens Gennemførelse snarest muligt og paa en Gang for hele Banestrækningen, hvorfor det skal garanteres, at den daglige personførende Toggang bliver saaledes:

- at der til Bagsværd løber mindst 22 Tog
- at der til Hareskov løber mindst 12 Tog
- at der til Farum løber mindst 10 Tog
- at der til Slangerup løber mindst 7 Tog
- samt at Stoppesteder fastsættes i det væsentlige i Overensstemmelse med Elektricitetskommissionens Betænkning, endvidere at Taxterne søges nedsat i alt væsentligt i Overensstemmelse med samme Betænkning og saaledes, at Stationerne indenfor Gladsaxe Kommune ikke begunstiges uforholdsmæssigt i Forhold til de øvrige Kommuner, og hvorved bemærkes, at den foranstaaende Bestemmelse om Togenes Antal ikke er endelig, men at man er enig om, at saa snart en forretningsmæssig og økonomisk forsvarlig Drift tillader det, vil Toggangen blive forøget”.

Lokkemaden

En af de væsentlige grunde, til at Gladsaxe kunne få de øvrige kommuner til at indgå i samarbejdet om KSB, var, at man lovede at ville arbejde på en hurtig elektrificering af banen. Så da Gladsaxe sogneråd pludselig i juli 1930 stemte mod elektrificeringen med 6 stemmer mod 5, blev der sure miner blandt de andre kommuner i KSBs bestyrelse. De



Slangerupbanens bestyrelse, ca. 1946. Gladsaxes sognerådsformand Frederik Willumsen sidder på forreste række som nr. 3 fra højre.

andre kommuner kunne ikke gennemføre elektrificeringen alene, da de havde for få aktier, så de følte sig lokket med i samarbejdet under særdeles falske forudsætninger.

Banens passagerer havde derimod grund til tilfredshed. Det nye kommunale selskab anlagde en række nye holdepladser – alene i Gladsaxe Kommune kom togene til at standse ved Kildebakken, Stengården og Skovbrynet, foruden ved de to oprindelige stationer i Buddinge og Bagsværd. Antallet af tog på hverdage blev mere end fordoblet, og billettaksterne sat 25 pct. ned. Virkningen udeblev ikke: På tre år blev persontrafikken næsten fordoblet. Til gengæld blev godstrafikken halveret.

Op gennem 30'erne tilspidsedes situationen for banen, som trængte til en gennemgribende – og kostbar – modernisering. På

generalforsamlingen i 1939 talte bestyrelsesformanden, Frederik Willumsen, således om at likvidere selskabet og lade Københavns Kommune og NESA overtage driften. Banen skulle elektrificeres til Farum. Videre til Slangerup skulle der køre rutebiler.

Men så kom 2. verdenskrig, og trafikken steg voldsomt i en tid, hvor der hverken var benzin eller bildæk. Togene var ofte overfyldt, og både vogne og spor var endnu mere nedslidt, da befrielsen endelig oprandt.

I begyndelsen af 1945 begyndte det for alvor at knibe med at få kul og dieselolie til lokomotiverne. Toggangen blev derfor indskrænket. På KSB kørte man kun to togpar til Slangerup og syv til Farum per dag. Et af disse togpar kørtes dog ikke om onsdagen og et andet kørte kun dagen før søn- og helligdage. Persontrafikken faldt derfor med ca.

Ingeniør Olaf Forchhammer blev født 27/1-1881 og døde 16/7-1964. I den mellemliggende periode var han meget aktiv, han sad i Gladsaxe Sogneråd fra 1921-25. I 1914 købte han en stor grund ved Krogmosen i Bagsværd og byggede tre huse i norsk byggestil, den såkaldte lafteteknik, til sig selv og sin familie. Disse huse er forlængst nedrevet, men Forchhammers helårshus bygget i 1918 på Til Jernbanen 2 står der stadig, omend facaden er noget ændret.



10 pct., og godstrafikken faldt med ca. 20 pct. mellem 1945 og 1948.

Straks efter krigen dukkede elektrificeringsplanerne op igen. Københavns Stadsingeniør, Olaf Forchhammer, forelagde i 1946 en plan til udbygning af byens forstads- og tunnelbaneanlæg, som for Slangerupbanens vedkommende blandt andet indebar en sidebane fra Vangede gennem villahaverne mellem Dickens Allé og Niels Finsens Allé til en station ved Søborg Torv og videre til det nuværende Høje Gladsaxe. Fra Lygten skulle togene køre som højbane langs Ladegårdsåen og de grønne arealer ved Åboulevarden, indtil de forsvandt under jorden ved Bülowvej. Det blev heller aldrig til noget.

DSB overtager KSB

Imens stod det klart, at DSB måtte overtage Slangerupbanen, som under den kommuna-

le drift frem til 1940 havde givet underskud i samtlige år bortset fra tre.

Hverken i Landstinget eller i Folketinget lød der protester, og kommunerne var så trætte af at skyde penge i fallitboet KSB, at de var villige til at give afkald på deres aktiepost på i alt 1,2 mill. kr., hvis bare overtagelsen kunne ske inden 1/4-1948! Staten kunne dermed nøjes med at købe de få private aktionærer ud, men kursen for denne aktiepost på i alt 784.000 kr. var nede på 35, så staten slap med at betale 274.400 kr. for en hel jernbane.

Sidste dag under privat drift blev 31/3-1948. Ved overtagelsen var der 58 ansatte ved KSB, og de 56 fulgte med over hos DSB. To var så gamle, at de forlængst havde overskredet DSBs normale pensionsalder.

DSB overtog virkelig noget af et fallitbo, men statsbanerne var også blevet hårdt

medtaget under krigen, så det tog tid at skaffe mere moderne vogne.

Man startede således genopretningen med at gå tilbage til damptog. De krævede mere personale, og DSB overførte derfor 10-15 mand til Slangerupbanen. KSBs diesellokomotiver skulle istandsættes; klageprotokoller blev lagt frem på alle stationer; sporskifterne skulle laves om; der skulle lægges nye, tungere skinner og meget, meget mere. I alt investerede DSB ca. 2,7 mill. kr. i forbedringer af spor- og sikringsanlæg m.m. det første par år efter overtagelsen.

Udvidelsesplaner gennem årene

Der var mange planer fremme om forlængelse og udvidelse af Slangerupbanen i åre-

nes løb. Der var bl.a. planer om at videreføre banen til Hillerød, Frederiksværk, Frederikssund eller Hundested. Hundested-planen var fremme i 1912 og fik pudsigt nok størst opbakning i Jylland, fordi man påtænkte en dampskibsforbindelse mellem Grenå og Hundested, da begge havne ansås for isfri om vinteren. Ruten mentes af få betydning for fiskeriet i Jylland. Dampskibet kom, men ikke jernbanen. Tanken gik i sig selv igen, efter at have været oppe i flere udvalg og kommissioner det samme år.

I Nørrebro-enden skulle banen have været forbundet med Amagerbanen med omstigning på Rådhuspladsen eller ved Jarmers Plads. Eller også skulle den forbindes med Lyngby-Vedbæk linien (den nuværende Jæ-



Skjold fra unavngiven banebygning ved DSBs overtagelse 1/4-1948.

Lygten Station 1906. Mellem de to drenge til højre i billedet løber Lygte Åen. Her blev senere indrettet separat godsbane.



gersborg-Nærum linie) og Kystbanen. Faktum er dog, at ingen af planerne blev til noget.

Tværtimod blev banen indskrænket i 1954, hvor strækningen Farum-Slangerup nedlagdes på grund af faldende persontrafik. Banen kaldtes herefter Hareskovbanen.

Tunnelbane

I 1950'erne og 60'erne talte man meget om at lave tunnelbane i stedet for S-bane. Det var én af grundene til, at en modernisering af Hareskovbanen fik lov at vente MEGET længe. I 1958 blev Gladsaxes borgmester, Erhard Jacobsen, så utålmodig, at han iværksatte en rationaliseringsundersøgelse af banen. Resultatet af denne undersøgelse blev, at Gladsaxe foreslog DSB at lave hurtigsporvej på Hareskovbanen og at forlænge skinnerne, så de indgik i det københavnske sporvejsnet. Så kunne en sporvogn fra Farum køre ad normal rute til Lygten og videre ad sporvejsskinnerne ind til Københavns centrum. Når tunnelbanen engang ad åre kom, kunne skinner og vogne bruges på andre sporveje, og den eneste virkelig store investering ville derfor blive luftledningerne, der ikke kunne bruges, når tunnelbanen kom. Men

heller ikke denne plan nåede længere end til papiret.

Loven om et ombygge Hareskovbanen blev langt om længe vedtaget i 1961, men først i 1971, hvor også tunnelbane-ideen var afgået ved døden, fik DSB ved tillægslov bemyndigelse til at ændre Hareskovbanens retning fra Emdrup til Københavns Hovedbanegård via Svanemøllen og Østerport,

D. 25/4-1976 var anlægsarbejderne nået så langt, at togene kunne føres via Ryparken til Svanemøllen, og trafikken til Lygten på Nørrebro stoppede.

Lygten Station kom derefter til at leve en hensygnende tilværelse. Pladsen foran stationen blev bl.a. brugt som lokalt grønttorv i en periode, og i stationsbygningen var der spillehal. I 1996 var Thorkild Christensen ejer af Lygten Station. Han ejede også det nye Nørrebro Bycenter. I 1997 startede Projekt Kulturcafé Lygten Station, som skulle sikre en værdig udnyttelse af den gamle bygning. Projektet lykkedes. Stationsbygningen og pladsen blev renoveret, og i 2002 overtog Københavns Kommune bygningen, der i dag fungerer som et kultur- og socialcenter for beboerne i kvarteret. Projekt Kulturcafé Lygten Station laver stadig en række arran-



Buddingevej med viadukt fra 1957/58. Sammenlign evt. med billedet senere i dette hæfte af Buddinge Station anno 1955.

gementer både indendørs og udendørs, ofte med sigøjnermusik.

Hareskovbanen som S-bane

D. 24/9-1977 blev Hareskovbanen officielt indviet som S-bane. De første planer var som nævnt opstået allerede 62 år tidligere, men det var dyrt at anlægge elektrisk bane. En af årsagerne til, at det var så dyrt, var, at alle overskæringer skulle bringes ud af niveau med de krydsende veje. Af andre årsager kan nævnes, at der skulle lægges dobbeltspor; rejses højspændingsmaster; eksproprieres jord og skiftes skinner på hele strækningen, fordi de oprindelige skinner var for lette. Desuden kom naturligvis investeringerne i helt nyt materiel.

Banens konkurrenter – rovruterne

I slutningen af 1800-tallet udgjorde de offentlige transporttilbud på vejene intet alternativ til jernbanerne. Jernbanerne kunne tilbyde den suverænt hurtigste og billigste rejse, og komforten i en togvogn var større end i de hestetrukne droshcher og sporvogne. Samtidig havde de meget større kapacitet.

Indtil 1. verdenskrig havde Slangerupbanens køreplaner været gode og tilstrækkelige både på hverdage og på søn- og hellegdage.

Efter 1. verdenskrig ændrede oplandet gradvist karakter og køreplanerne blev utilstrækkelige i samme takt. Området mellem København og Farum var ved at ændre karakter til egentlige forstæder, og på grund af banens utilstrækkelige kapacitet fik den konkurrence af de nymodens automobiler.

Banen imødegik ikke de nye udfordringer. Der skete ingen forbedringer af køreplanen hverken med hensyn til udbudet af tog eller transporttidens længde. Togvognene blev heller ikke fornyet. Der oprettedes ikke holdepladser ved nye bebyggelser - stop på linien, der kunne have opsuget rejsende.



Poul Thomsens rutebiler var blandt dem, der tog passagerer fra Slangerupbanen. På dette billede ses chauffør Gunnar Berendsen og billettør Hans Thomsen, søn af Poul Thomsen, ved bussen foran garagen på Frydensgave i Bagsværd. Billedet er fra 1928 eller '29.

En nedsættelse af taksterne kunne også have forbedret konkurrenceevnen overfor bilerne og DSB, men den fandt ikke sted.

De rutebiler, der løb parallelt med banen, konkurrerede direkte med den om passage-erne. I 1914 blev der oprettet to rutebilselskaber på strækningen mellem Bispebjerg og Søborg ad Frederiksborgvej. Den ene fik inddraget sin køretilladelse, men Rasmus Jensen fortsatte til 1924, og han forlængede også sin rute til Bagsværd.

Andre steder i Danmark fungerede de rutebiler, der kørte på veje, som gik på tværs af banerne, ofte i samarbejde med jernbanen. Men Slangerupbanen lå så tæt på andre baner, at rutebiler kunne tage passagerer fra den ene bane og give til den næste. Poul Thomsens rutebil fra Bagsværd fungerede således som en ”rovroute”, der tog passagerer fra Slangerupbanen og gav til Nordbanen, fordi hans køreplan korresponderede med afgangstiderne i Lyngby, men ikke på Slangerupbanen.

Først efter kommunernes overtagelse i 1929 tog banen sine modforholdsregler i form af hyppigere tog, flere standsningssteder og takstnedsættelser.

Lastbiler som konkurrenter

Forskellige firmaer begyndte efter 1. verdenskrig at købe varebiler, der kunne for-

dele eller opsamle varer inden for et mindre område. De var ikke egentlige konkurrenter, da banen aldrig havde taget sig af den type trafik. Varebilerne kunne dog berøre banen, fordi de konkurrerede med vognmandskørslen, der samarbejdede med banerne.

De egentlige lastbiler transporterede gods over længere strækninger. De kunne påtage sig individuelle opgaver og på den måde udføre ”dør til dør” transport. Denne gruppe biler konkurrerede især på de varer, der var dyre at få transporteret med banen.

Konkurrencen fra last- og varevogne blev imødegået ved, at banen formidlede udkørsel af gods i varebiler og samarbejdede med en lokal vognmand.

Kildebakke Station

Omkring 1930 var der så småt begyndt at vokse et villakvarter op mellem Vangede og Buddinge. Dels ved Kildebakkegårds Allé, dels på Kildebakkegårds jorder, der var blevet udstykket.

D. 15/5-1935 indviedes trinbrættet ved Kildebakken. Den nye villabebyggelse lå ikke lige ved trinbrættet, men beboerne blev alligevel meget glade for deres trinbræt, selvom de altså skulle vandre et stykke for at nå det.

Kildebakke trinbræt fik en lille stationsbygning. Den indeholdt ventesal, toilet og lo-



Kildebakkens stoppested, 1936.

kale til billetsalg. Billetsalget kom dog aldrig i gang, da billetterne blev solgt i vognene i KSBs privatid og i en årrække derefter.

I det hele taget kom den første Kildebakke Station aldrig til at fungere efter hensigten. Stationsbygningen var større end ved de øvrige trinbrædder, men blev alligevel næsten udelukkende benyttet som ventesal.

Sidst i 1950'erne blev etageejendommene på Solnavej bygget. I alt 800 nye lejligheder blev det til. Ca. 1961 etablerede man derfor billetsalg til myldretidstogene på Kildebakke station. Billetsalget skete i form af en omvandrende billettør med hele billetkontoret i en rem over skulderen!

I 1959 enedes Gladsaxe og Gentofte Kommuner med DSB om at anlægge en fodgængertunnel ved stationen, og den skulle passe ind i det kommende stationsanlæg i forbindelse med elektrificeringen.

Den ny Kildebakke station blev taget delvist i brug 31/5-1964, og en slags indvielse fandt sted 18/6 samme år. Derpå ventede man på S-togene i 13 år, og lige så mange år på at stationen skulle blive færdiggjort!

Buddinge Station

Som en følge af de tidlige udstykninger i Søborg Villaby og Buddinge By, havde man troet og håbet på, at jernbanen blev ført dér forbi. Buddinge Station kom dog til at ligge perifert i forhold til bykernen, og Søborg Villabys beboere kunne med størst fordel vandre de 4-5 km. til enten Emdrup eller Vangede stationer. Alene vejforholdene umuliggjorde søborgensernes brug af Buddinge Station.

Buddinge Station blev ellers opført samtidig med selve banen, så den stod klar i 1906, og selvom der også transporteredes meget grus fra Buddinge Station, var den dog også ment som et tilbud til almindelige mennesker. Her blev den en skuffelse de første mange år, for folk brugte den kun sjældent. Buddinge By var allerede ganske stor, men den lå centreret omkring den nuværende rundkørsel, d.v.s. et stykke syd for stationen, så folk skulle gå, og passagerne henfaldt derfor til rutebiler i stedet for at tage toget.

Først i begyndelsen af 1920'erne var der kommet så mange tilflyttere til Buddinge og omegn, at persontrafikken tog et ordent-



Buddingevej ved stationen anno 1955.



Sådan så der ud ved Buddinge Station i 1955. Stationen ses fra Buddingevej, hvor skinnerne stadig er i niveau med vejen.

ligt opsving, men rutebilerne ødelagde atter KSBs pæne kundetal. Efter at kommunerne overtog banen, blev togdriften heldigvis så meget forbedret og konkurrencedygtig, at passagertallet steg igen.

De stakkels togløse indbyggere i Gladsaxe by - i området omkring Gladsaxe Kirke - måtte spadsere de ca. 2 km. til Buddinge Station, hvis de ville med toget.

Efter 2. verdenskrig blev der bygget meget omkring Buddinge Station. Både almindelig beboelse og industriforetagender, så passagertallet var stort. I en periode var godstrafikken lige så stor som i Næstved, og godsvognene rullede fra Buddinge helt til Teheran.

I 1956 påbegyndte man viaduktanlægget under Buddingevej, og det blev taget i brug 18/12-1958. Samtidig begyndte man at bygge den nye station, der kom til at ligge ud til Buddingevej.

Den gamle stationsbygning fungerede som ekspeditionsbygning, indtil den nye blev taget i brug 22/11-1959. Den gamle bygning blev derpå indrettet til godsekspedition og fungerede som sådan indtil 1976. I 1978 blev den revet ned på én nat.

Gladsaxe – den stationsløse by med ”stationsnær” status

Gladsaxe fik aldrig nogen station. De allertidligste planer for en bane ville ellers have ført den omkring både Mørkhøj og Gladsaxe, men økonomiske interesser og en indflydelsesrig minister fik som nævnt banen til at slå et sving omkring Dyssegård i stedet. Det fik den konsekvens, at Gladsaxe By, der jo ellers havde været sognets vigtigste med kirke og skole, efterhånden mistede sin status til fordel for Buddinge By, som da også huser både rådhus, hovedbibliotek, arkiv, teater m.m. i dag.

I slutningen af 70'erne og begyndelsen af 80'erne voksede efterspørgslen på erhvervsgrunde i Gladsaxe og Mørkhøj industrivarterter. Det gav kommunen nogle problemer i slutningen af 80'erne. I Hovedstadsrådet havde man nemlig vedtaget nogle retningslinier, der pålagde kommunerne at få nye kontorvirksomheder ud at ligge nær stationerne. Man ville forsøge at få virksomhederne ud, hvor der stadig var plads til at bygge boliger i nærheden, sådan at pendlertrafikken kunne reduceres, således at trafikken i hvert fald ikke behøvede at foregå per bil. Det ville i praksis sige, at Bagsværd og Buddinge var de

eneste områder i Gladsaxe, der kunne bruges. Ved de øvrige stationer er der hverken plads til flere boliger eller virksomheder.

Gladsaxe har siden 1948 satset systematisk på at få samlet virksomhederne i Gladsaxe og siden hen Mørkhøj industri kvarterer. Så reglen om stationsnærhed kom ganske meget på tværs af de lokale planer. De kreative, lokale politikere udtænkte derfor en plan.

Ved Skovbrynet blev en mand så desperat, at han smadrede mekanikken med en hammer. Ved Stengården førte de lokale beboere regnskab med støjplagen:

- 16. juni kl. 15.20 – et mægtigt brøl
- 17. juni klage til Bagsværd Station for at få apparatet standset
- 18. juni kl. 15.20 – 90 sekunders musik
- 19. juni kl. 5 og 10.30 – et mægtigt brøl
- 21. juni kl. 10.30 til 11 – længere underholdning
kl. 16.20 og 16.25 – mindre brøl
kl. 17.10 tavshed – indtil toget var passeret, derefter brøl
- 22. juni kl. 8.54 til 11, hvorefter toget passerede, kl. 11.05 til 13.35 og 13.40 til 16.45 (en uges pause i noteringen)
- 29. juni kl. 16.50 og 17.30 – tuden uden anledning
- 30. juni kl. 17.10 – brøl efter togets passage
- 11. juli kl. 6.05 – vældige brøl
- 12. juli kl. 6.05 og 16.05 – vældige brøl uden foranledning
- 13. juli kl. 6.05 ligeså
- 17. juli kl. 15 – brøl uden anledning

Den gik ud på, at få Gladsaxe Trafikplads anerkendt på linie med en S-togs station. I april 1995 godkendte Københavns Amt og Miljø- og Energiministeriet Gladsaxes plan, så nu kan der atter lægges nye erhverv i de gamle industri kvarterer.

Stengården Station

Stengårdskvarteret blev først sent bebygget. Men fra midten af tyverne gik det stærkt, og i midten af trediverne var kvarteret næsten fuldt udbygget. Det meste af bebyggelsen bestod af villaer og sommerhuse.

Stengårds Allé blev anlagt i etaper og nåede jernbanen samtidig med, at dobbeltsporet blev planlagt i 1927. Derfor kunne den straks føres gennem en viadukt og gav derfor aldrig anledning til togulykker.

Efter flere meget alvorlige sammenstød mellem biler og tog blev der i 1922 opstillet automatiske advarsels sirener ved overkørslerne ved Skovbrynet og Stengården. Men teknikken virkede ikke efter hensigten, sirenerne hylede i timevis, men var ofte tavse, når et tog nærmede sig.

Efterhånden som Stengårdskvarteret voksede, voksede også ønsket om et lokalt trinbræt. Men KSBs bestyrelse var helt døv for den slags henvendelser. Ikke førend kommunerne overtog banen i 1929, skete der noget i den henseende.

D. 15/5-1929 kunne Stengården trinbræt tages i brug. Da det ikke var nær alle tog, der fik lov at holde ved trinbrættet, kom der dog ikke rigtig kunder nok. Først fra 1930 fik de fleste tog lov at holde ved Stengården, og passagertallet steg øjeblikkeligt. Faktisk steg det helt indtil 1947, hvor nye rutebiler truede konkurrencen op med stort held.

Den oprindelige stationsbygning var i bindingsværk og indeholdt kun ventesal og billetkontor. Da DSB overtog Slangerupbanen, var bygningen ret forfalden.



*Banen krydsede Gammelmosevej i gadeniveau. Billedet er fra 1957.
Tilsyneladende er der problemer med de automatiske bomme.*

Passagertallet til Stengården Station faldt først i 50'erne på grund af den øgede buskørsel ad Gammelmosevej, og først da man i 1976 ændrede linieføringen til København over Svanemøllen, kom der igen gang i togtrafikken fra Stengården.

På grund af det ringe passagertal, gjorde DSB ikke nogen synderlig ihærdig indsats for at få bygget en ny station de første mange år. I 1969 var Stengårdens nye trinbræt dog så vidt, at det kunne benyttes som station, men ligesom de øvrige stationer blev den først færdiggjort, da man elektrificerede i 1977.

Bagsværd's stationer

Bagsværd var oprindeligt den første skovsta-

tion på banens strækning og den rigeste by langs banen. Bagsværd havde naturressourcer både i form af skov, grus og mose ud over god landbrugsjord. Den første udstykning i Bagsværd kom umiddelbart efter Slangerupbanens indvielse. Det var Højgård's jorder, der kom til salg.

Da Bagsværd umiddelbart fik meget stor glæde af Slangerupbanen, var det også naturligt nok dér, man havde pyntet stationen flottest ved indvielsen af banen i 1906. Alle stationer på ruten var flagsmykkede, men på Bagsværd havde man lavet æresport over banelegemet, arrangeret musikkorps, og dyrlæge Frederiksen holdt en lang tale. Ifølge nogle for lang.

Banen lå på en dæmning, indtil den havde

Byggegrunde ved Slangenrupbanen

Glensved Station, ca. 2½ Mil nord for København og 1/2 Mil syd for



C. St. Collin
Geograf

Salgsplakat for byggegrunde af Højgårds jorder, ca. 1906.



*Bagsværd's første
stationsbygning ca. 1907.
Foto: Det kgl. Bibliotek.*

passeret Bindeledet og lå derfor forholdsvis højt. Stationen blev anbragt vest for dæmningen.

Bagsværd Station var lidt større end de øvrige, oprindelige stationer, men den var alligevel for lille til den store persontrafik. Bygningen indeholdt ventesal, billet salg, dameværelse og brevsamlingssted. Først i 1930 fik stationsbygningen en tilbygning, der kom til at fungere som ventesal.

Bagsværd's gamle station blev overflødiggjort 25/9-1967, da den nye, midlertidige station ved Bindeledet blev taget i brug. De nye broer ved Bindeledet blev taget i brug i 1965. Den gamle stationsbygning ejes nu af Gladsaxe Kommune, og siden 1989 har Gladsaxe Pensionistforening haft til huse i ejendommen, ligesom også Gladsaxe Minigolfklub holder til her.

Den nye Bagsværd Station var meget lang tid om at blive ordentlig funktionel. Der var 48 trappetrin op til perronen og ingen elevator endnu, intet læskur og lange ekspeditionstider. Først i 1971 kom der tag over trappehuset, og der blev opført en lille gulstensbygning til de ventende passagerer. I 1977 manglede selve stationsbygningen med

I april 1920 skete der en sørgelig ulykke på Slangerupbanen. En bil blev knust af toget ved overkørslen over Gl. Frederiksborgvej umiddelbart før den nuværende Skovbrynet Station. Ved ulykken blev apoteker A. Antons – grundlæggeren af Løvens kemiske Fabrik - og dennes 28-årige datter, Mimi, dræbt, en 12-årig pige fik kvæstet hovedet, og redaktør Joakim Aagaard fik skulderen forvredet, mens de to sidste passagerer, fru Aagaard og operasangeren Lauritz Melchior, slap uskadede.

På daværende tidspunkt var Frederiksborgvej ikke asfalteret, og da det havde regnet, gled bilen i det fedtede føre og kunne ikke bremse. Da endelig bremsen virkede, holdt bilen midt på skinnerne, og toget kom i det samme. Dette gav anledning til mange diskussioner om signaler og færdselssikkerhed i det hele taget.



Stationsbygningen var ligesom Stengårdens i bindingsværk og indeholdt ventesal samt billetkontor. Der var dog kun billet salg på søndage i sommerhalvåret. Billedet her er fra ca. 1960.

kiosk og toiletter stadig, og først knap to måneder inden S-togs indvielsen stod stationen færdig.

I 1972 gjorde DSB sig for alvor upopulær i Bagsværd. Statsbanerne forlangte, at der skulle anlægges store parkeringspladser ved stationen. Det kom til at betyde, at købmand Glæsels gård, Bagsværd Kro samt flere andre bygninger måtte rives ned. Der blev indsamlet 2000 protestunderskrifter i 1974, men kommunen rev alligevel kroen ned i 1975.

Skovbrynet Station

Hareskovens skovbryn blev oprindeligt kaldt

Stralsund efter en lille landsby, der lå på stedet. Denne landsby bestod af et par gårde og nogle huse, og indbyggerne var for sent ude, da Slangerupbanen skulle anlægges. Det kom til at betyde, at banen førte over Hareskovbakken ved Frederiksborgvejen, uden at der var lavet hverken viadukt eller bevogtning af overskæringen. Netop dette kryds gav anledning til umanerlig mange ulykker, men først i 1920'erne ryddede man træer og buske, sådan at trafikanter, der krydsede sporet, bedre kunne se.

Først i 1964 besluttede man, at motorvejen skulle føres over banen på en 200 m. betonbro til 5 mill. kr. Broen til Hareskov-

motorvejen skulle have været færdig i 1966, men var ikke færdig før i 1967.

Skovbrynet Station blev åbnet 1/10-1930. KSBs bestyrelse gjorde det af venlighed overfor de omkringboende, for de regnedes bestemt ikke med, at stationen ville blive velbenyttet. Det blev den da heller ikke på hverdagedne, men om søndagen var det den foretrukne station for især skovgæster og spejdere.

DSB var slet ikke interesseret i at opretholde Skovbrynet Station, men da det kom frem, at den skulle nedlægges, blev der så megen blæst om beslutningen, at de alligevel i 1977 gik i gang med at anlægge den nye Skovbrynet Station. Der er ingen betjening på stationen, og ikke engang en billetautomat kunne få lov at stå der, da den ustandselig blev udsat for hærværk.

KSBs lokomotiver og vogne

De første fire damplokomotiver kom fra John Cockerill i Belgien, men de viste sig at være for svage. De kunne dog afsættes til DSB, som brugte dem som rangermaskiner – bl.a. ved færgerne over Storstrømmen.

Til Slangerupbanens åbning anskaffedes også to små brugte lokomotiver fra DSB – de havde bl.a. kørt i Thy.

KSB brugte dem dels som rangermaskiner på København L, dels til persontog – især om søndagen til Hareskoven. Det ene blev udrangeret i 1937. Det andet blev reddet fra skærebrennerne og kan i dag beundres på Jernbanemuseet i Odense.

I 1907 leveredes et kraftigere lokomotiv fra den tyske fabrik Henschel, og det var så vellykket, at det efterfulgtes af tre andre i 1908 og 1909. De to ældste Henschel-lokomotiver blev udrangeret i 1934, hvilket der blev rig lejlighed til at fortryde under 2. verdenskrigs højtrafik og mangel på dieselloolie. Da krigen var overstået, var begge de tilbageværende godt slidt. Det sidste blev udrangeret og ophugget i 1952.

Under krigen lejede KSB en del damplokomotiver fra andre baner. Det berettes, at et lokomotiv fra Køge-Ringsted Jernbane efter krigen var så medtaget af KSBs flittige brug, at banen i Køge slet ikke ville have det tilbage.

Et vendepunkt indtraf i 1930, da Slangerupbanen satte de første diesellokomotiver i

Slangerupbanens personvogne var en broget og nedslidt samling. Her et udvalg af bestanden på Bagsværd Station – formentlig under 2. verdenskrig.





*Godsvogn
omdannet til
persontransport.*

drift. De var bygget af B&W, havde 200 hestekræfter og var som de første i Danmark indrettet til også at kunne betjenes fra styrevogne. Oven i besparelsen ved dieseldriften betød det en rationalisering, at der ikke skulle bruges personale til at rangere lokomotivet til togets anden ende på endestationerne. Banens to største personvogne blev indrettet som styrevogne.

I 1932 fulgte endnu to diesellokomotiver med 330 hestekræfters motorer. Set med nutidens øjne var motorkraften beskeden, men endnu i midten af 50erne blev de brugt til godstog – ofte koblet sammen to og to. Ud-rangeringen kom i 1957. De to ældste endte hos stålvalseværket i Frederiksværk, hvor det ene – ombygget til ukendelighed – overlevede i mange år.

Vognmateriellet kom fra vognfabrikken Scandia i Randers. Personvognene var af en nyudviklet type med mange og store vinduer og god plads til at opfange spidsbelastninger på rummelige åbne endeperroner. To af dem

var store boggievogne med fire aksler. Resten var mindre toakslede ”rystevogne”.

Der var første, anden og tredje klasse, men en enkelt vogn havde en ekstra luksuriøs første klasses kupe, som især grevinden af Bagsværd betjente sig af. Ifølge overleveringen havde hun den for sig selv, fordi hun konsekvent købte seks billetter til første klasse.

Netop denne vogn – og grevindens kupe med elegant tapet, en hylde til karaffel og glas samt anden luksus – er bevaret af Nordsjællands Veterantog, som har restaureret den meget smukt og jævnligen benyttes sammen tre andre restaurerede vogne fra Slangerupbanen. Veteranbanen Maribo-Bandholm har en enkelt af de gamle KSB-vogne.

I 1922 leverede Scandia yderligere fire toakslede vogne, som både kunne bruges til stykgods og tredje klasses passagerer, og i 1934 fulgte tre brugte vogne fra Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane.

Materiellet:

1906: 6 damplokomotiver, 14 personvogne, 1 person- og postvogn, 3 rejsegodsvogne, 14 lukkede godsvogne, 22 åbne godsvogne.

1908: 7 damplokomotiver, 21 personvogne, 1 person- og postvogn, 4 rejsegodsvogne, 14 lukkede godsvogne, 117 åbne godsvogne.

1922: 6 damplokomotiver, 25 personvogne, 1 person- og postvogn, 4 rejsegodsvogne, 20 lukkede godsvogne, 111 åbne godsvogne.

1937: 3 damplokomotiver, 4 diesellokomotiver, 28 personvogne (heraf to styrevogne), 1 person- og postvogn, 4 rejsegodsvogne, 20 lukkede godsvogne, 111 åbne godsvogne.

1948: 3 damplokomotiver, 4 diesellokomotiver, 28 personvogne (heraf to styrevogne), 1 person- og postvogn, 4 rejsegodsvogne, 20 lukkede godsvogne, 65 åbne godsvogne.

I 1938 lejede Slangerupbanen to store vogne af Amagerbanen, der havde indstillet persontrafikken. Det førte til en del skrivelser i 1940, da krigen tvang ”amagerkanerne” til at genstarte persontogene, men KSB trak det korteste strå og måtte aflevere vognene igen.

Første klasse forsvandt i 1911, og fra 1930 var der kun ”Fællesklasse” tilbage.

Godsvognene var af datidens standardtyper. København-Værløse banen blev aldrig den latrin-ekspres, de oprindelige idemænd havde forestillet sig. Allerede i 1905 anlagde man sporene over Langebro til Amager, og da amagerbønderne virkelig var storforbrugere af latrin, slap KSB for at skulle transportere noget så ulækkert. Først i løbet af 1920'erne blev det så almindeligt at have toilet med træk og slip, at latrintransporterne kunne stoppes. Det sidste latrintog kørte på Amagerbanen i 1936.

Derfor var det først og fremmest åbne vogne til grutransporterne, KSB havde brug for, og dem havde banen 117 af, da der var flest.

Både person- og godsvogne var i en karakteristisk grøn farve – personvognene med gule stafferinger.

Eftersom manglen på vogne var udtalt, tjente godsvogne i en snæver vending som personvogne! De åbne godsvogne fik baldakiner af lærred og bænke. De lukkede gods-

Bagsværd Kostskole ca. 1914.



Beboerne i hele Gladsaxe fik en uventet sidegevinst ved anlæggelsen af Slangerupbanen. De blev nemlig ligestillet med København, hvad posttakster angik. Det betød i praksis, at hvis en Gladsaxe-borger skulle sende et brev til København, så kostede det 5 øre, men et tilsvarende brev sendt fra Lyngby eller Gentofte skulle frankeres med 10 øre.

vogne fik også bænke, men selv med bænke kom de lukkede godsvogne til at minde om jødetransportvognene under den på daværende tidspunkt nyligt overståede 2. verdenskrig.

Bagsværd vokseværk

I 1906 var indbyggertallet i Bagsværd ca. 700, men på grund af jernbanen slog mange nye indbyggere sig ned i området. Velhavnerne slog sig ned ved søen, og mere almindelige mennesker såsom murere, tømrere, slagtere og så videre slog sig ned omkring Bagsværd Torv. I 1911 var indbyggerantallet

allerede vokset til ca. 1100, og i 1924 boede der ca. 1700 mennesker i Bagsværd.

Som følge af jernbanen kunne arkitekt Schultz og brødrene Nissen fra Højgård i 1907 bygge Hareskov Kuranstalt. Kuranstalten voksede år for år indtil krigen, hvor den blev sprængt i luften af frihedskæmpere, fordi tyskerne havde planer om at indkvartere sig på stedet.

Bagsværd kostskole, der blev tegnet af arkitekt Henning Hansen og opført i 1908, var også en direkte følge af jernbanen. Skolen blev udvidet mange gange gennem årene. I 1929 kunne skolen rumme 20 drenge som kostelever samt et større antal hjemmeboende elever.

En anden direkte udløber af Slangerupbanen, var Slangerupbanens Oplands Bank. Bankens kontor kom i Gladsaxe Kommune til at ligge i dyrlæge Frederiksens ejendom, Bagsværd Hovedgade 248, og der var åbent onsdag og lørdag fra 13-15!

I 1928 købte Gladsaxe Kommune Aldershviles jorder med ruinen af grosserer C. Olesens dødsbo. En del af jorden solgtes straks videre til den Plumske legatstiftelse og blev udparcelleret i byggegrunde på



S.29: Her spiller damer i lange kjoler ishockey på Bagsværd Sø anno 1917.

s.28: Køreplan, 1926.

ca. 2000 kvadratalens størrelse. Ruinen blev gjort offentlig tilgængelig - ligesom parken omkring den.

Selv området ved Stralsund, altså nuværende Skovbrynet Station, blev gradvist mere bebygget.

Måneskinsture og dyre ekstratog

I modsætning til de fleste andre privatbaner udvidede Slangerupbanen køreplanen på søn- og helligdage. Kort efter åbningen indsatte bestyrelsen yderligere ét tog til Slangerup og to til Farum. Grunden til de ekstra tog på søn- og helligdage var, at folk tog på udflugter til skovene omkring Furesøen. Som det fremgår af køreplanen, tog disse udflugter til i antal både om sommeren og om vinteren indtil 1. verdenskrig. I 1917 viste køreplanerne et markant fald i antallet af tog - også på søn- og helligdage. Dette skyldtes den kulmangel, som verdenskrigen forårsagede.

Slangerupbanens ledelse gjorde effektiv reklame for udflugtskørslen ved at uddele

køreplaner, små hæfter og turistvejledninger gratis. I Kjøbenhavns Amts Avis gjorde man d. 29/5-1910 reklame for måneskinsture i Hareskovene. Et arrangement, der fortsatte hver tirsdag og fredag i sommermånederne frem til 1. verdenskrig.

Det var dog ikke ubetinget i ledelsens interesse, at disse ekstrature blev gennemført. I 1912 ønskede man efter en stormfuld generalforsamling at begrænse udgifterne. Men en deputation af uenige borgere gik til trafikminister Thomas Larsen i protest over afskedigelser og indskrænkninger i togdriften, hvilket resulterede i, at ministeren nægtede at godkende den køreplan, som banens ledelse havde fået godkendt på generalforsamlingen. Togdriften blev derefter normaliseret og måneskinsturene genoptaget. I øvrigt kunne der året rundt bestilles særtog, hvis togene i køreplanen ikke dækkede et akut behov.

Vintersport som kundemagnet

I vinteren 1912 lagde baneledelsen op til de helt store vintersportfestligheder. Den nye



kælkebakke på Højnæsbjerg i Hareskoven viste sig at være et godt trækplaster. F.eks. blev der i januar 1912 indsat 25 ekstratog på en enkelt søndag for at transportere forventningsfulde københavnere ud til kælkebakken. Hareskoven blev en direkte konkurrent til Ulvedalene i Dyrehaven.

I slutningen af januar 1912 indsatte man i forbindelse med en konkurrence for såvel kælke- som skøjteglade københavnere direkte tog mellem København og Bagsværd. Det var til stor glæde for københavnernes, men til stor irritation for alle mellemstationerne, der måtte nøjes med et par tog om formiddagen og det samme antal om eftermiddagen.

Vinteren 1912 var hård, og baneledelsen kunne arrangere sportsaktiviteter både i januar og februar. F.eks. afholdtes d. 29/1 en stor isfest på Bagsværd Sø. Denne skulle illumineres med fakler, projektører og spejdebål, og fru Ewans - grevinden af Bagsværd - ville opføre et snedronningepalads, som skulle illudere noget med H.C. Andersen. Man opfordrede folk til at komme i kostumer. Restauratøren på Søpavillonen regnede ikke med at kunne tilfredsstille efterspørgslen fra den forventede store tilstrømning. Derfor blev der fejlet en sti over søen til Frederiksdal Kro. Alt forløb efter planen i prægtigt vintervejr. Lige med undtagelse af kostumefesten, der faldt til jorden, fordi kun få mødte udklædte. Til gengæld kom der over 10.000 mennesker for at deltage i skøjtefesten på søen.

Som en ekstra service befordrede Slangerupbanen sportssager gratis til Bagsværd Sø og Hareskoven.

Under 1. verdenskrig var motorsporten så småt begyndt til trods for benzinknaphed. Når Bagsværd Sø var islagt, var her en herlig tumleplads for både biler og motorcykler. I 1922 skete der et uheld, der lokkede en del

tilskuere til Bagsværd. Et stort automobil, ført af to damer, gik gennem isen ved bredden. Begge damer kom velbeholdne i land om end noget våde og chokerede. Hvordan bilen havde det, kan man kun gisne om.

Ansatte og passagerer

De ansatte hos KSB fik ikke just nogen stor løn. Oprindeligt fik en stationsforstander op til 2200 kr. efter fire års tjeneste, mens lokomotivførere kunne få op til 1700 kr. og togførerne og til 1600 kr. Og det var vel at mærke årslønninger. En arbejder kunne på samme tidspunkt tjene 2 kr. om dagen - altså ca. 600 kr. om året, og banearbejderne fik da også samme løn, men uden nogen form for udsigt til lønstigninger.

Under 1. verdenskrig blev det om muligt værre at være ansat hos KSB. Dyrtidstillægget, der kom i 1917, forsløget ikke, og det kom til slemme tillidsbrud mellem bestyrelse og ansatte ved banen. Kunderne var lige så utilfredse. De blev nemlig udsat for takstforhøjelser hvert år fra 1917 til 1920.

Umulige køreplaner

I krigsårene var der ikke alene problemer med materiellet, der jo ikke kunne vedligeholdes. Også køreplanerne gav anledning til seje diskussioner. Det, folk var mest vrede over, var nattogets tidlige afgang fra Lygten. Det gav bl.a. anledning til følgende klagesang i 1946: "Vi har tidligere efterlyst den eller de Mørkemænd, der har formaaet Banens Ledelse til at rykke Nattogets Afgangstid frem til før Midnat, men det har ikke været muligt at faa Ophavsmanden trukket frem i Dagslyset".

I februar 1944 tog Kildebakkens grundejerforening initiativ til en samlet protest fra Slangerupbanens oplands grundejerforeninger, fordi sidste tog fra København blev ryk-



Personale ved Lygten remise
1906. Foto: Jernbanemuseet.

ket fra 23.55 til 23.20. ”Da afgangstiden for sidste Tog blev rykket fra 23.55 til 23.20, blev det motiveret med, at Driftsbestyrer Bager havde en indremissionsk Tante i Lyngø, som ikke brød sig om at gaa og vente en halv Time paa Slangerupbanens Hovedstation for

Slangerupbanen. Da man lavede en undergravning til banen ved Værløse station, styrtede den opgravede jord pludselig ned og begravede en af arbejderne. Den stakkels mand fik knust bækkenpartiet, men overlevede i øvrigt uheldet.

Ordre nr. C 20 fra 1939 om HØNS

”Da det har vist sig, at Stationsbestyrerens Høns anretter betydelig Skade paa Perronkanter, Skraaninger m.v., idet Hønsene skraber store Huller de nævnte Steder og derved paafører Baneafdelingen unødvendigt og sinkende Arbejde, meddeles det herved, at Hønsene skal holdes indelukkede.”

Ordre nr. A 4 om SYGE OG RASKMELDINGER

...”Lægehjælp skal søges senest anden Dagen efter Sygdommens Indtræden”...

Ordre nr. A 6 om INDGÅELSE AF ÆGTESKAB

”Naar en ansat indgaar Ægteskab, maa dette snarest Indberettes til Hovedkontoret.”

at komme hjem med sidste Tog. Der blev ikke taget det mindste Hensyn til de mange Rejsende, der var interesseret i en Afgangstid, der harmonerede med Ankomsttiden for den sidste Sporvogn fra Raadhuspladsen”.

Ulykker på banen

I november 1904 skete den første ulykke på

I april 1906 skete den næste sørgelige ulykke på Slangerupbanen. Man var ved at anlægge spor, og så kom ”en 11-Aars Dreng under en Tipvogn ved egen Uforsigtighed ved Nørrebrogade”. Han overlevede ikke, men det værste set med nutiden øjne, er næsten, at ulykken heller ikke fik startet en dis-

En del af brugerne af Slangerupbanen havde ret til gratis befordring. Det gjaldt:

1. Folk fra andre indenlandske jernbaner. De kunne få udstedt såkaldt ministerielt frikort til specifikke befordringsmidler.
2. Statsbanefunktionærerne, der fik udstedt frikort samt familiefrikort til skovrejser. Dog kunne kun ansatte på Lygten Station få udstedt familiefrikort til Slangerupbanen.
3. Samtlige rigsdagsmænd samt deres eventuelle cykler!
4. Journalister og pressefotografer.
5. Slangerupbanens funktionærer, måneds- og timelønnede håndværkere og arbejdere kunne få fripas til enkelte rejser og familiefripas i mindre omfang, og der kunne gives fri befordring til skolesøgende børn.
6. Slangerupbanens personale kunne få fripas til DSB på fællesklasse, men der var begrænsninger på kortet.
7. Ledsagere af levende dyr, der transporteredes som godstransport.

kussion om sikkerhed i forbindelse med banen.

En af de alvorligere sager i KSBs første år gik på, at gnister fra et par af lokomotiverne havde forårsaget brande i 2. københavnske og 2. frederiksborgske skovdistrikt hhv. 1908 og 1909. Tilsynet med Statsskovene anlagde derfor sag mod KSB, og i 1911 vandt det den også. KSB måtte af med 955 kr. og 15 øre som erstatning til Statsskovene samt 100 kr. i salær.

1909 kom handelsmand Johansen kørende i sit enspænderkøretøj og blev ved jern-

baneoverskæringen ved Buddinge påkørt af toget. Hesten døde og vognen gik i tusind stykker, men Johansen overlevede.

September 1911 tog driftsbestyrer Bose-rup og assistent Bille på aften-inspektions-tur på banelegemet med en dræsine. Da de skulle tilbage, var det blevet mørkt, og derfor så de ikke, at de havde kurs direkte mod en ko, der havde forvildet sig ud på banelegemet ved Bagsværd station. Hr. Boserup slap heldigt fra sammenstødet, mens assistent Bille måtte en tur på hospitalet, og koen hørte man ikke mere til.

I december 1918 kørte en rangermaskine af den gamle Thy-model ind i en linie 5 sporvogn på Nørrebrogade. En murermester blev alvorligt kvæstet, og KSB blev ved den efterfølgende retssag dømt til at betale 15.000 kr. i erstatning til den stakkels mand + sagsomkostningerne, da det var en mand hos KSB, der havde ”sovet”, og derfor ikke opdaget sporvognen i tide.

Regler ved uheld

På Slangerupbanen var man naturligvis klar over farerne ved togkørslen, og man tog sine forholdsregler. I banefunktionærernes ordre fra 1939 hedder det bl.a. om notering af vidner ved ulykkestilfælde: ”Når der sker, påkørsel af personer, køretøjer m.v., må personalet straks blandt de rejsende eller blandt folk, der kommer til stede umiddelbart efter påkørslen, søge at sikre sig vidner, der kan bekræfte at fløjtesignalet har været afgivet i rette tid, at bremsning har været foretaget, eller hvad der i det pågældende tilfælde kan tænkes at være til nytte for banen under en eventuel senere retssag”.

Ved afgang fra de stationer, hvor der umiddelbart ved enden af stationspladsen var en vejstrækning, pålagdes det lokomotivføreren, foruden afgangssignalet, at afgive en lang tone fra dampfløjten eller hornet,



Mand på dræsine. Desværre ikke nærmere navngivet eller dateret.

før vejen passeredes. Så der blev faktisk gjort noget for at forebygge ulykker.

Hvis uheldet var ude, skulle togføreren hurtigst muligt sætte sig i forbindelse med Lygten station og give meddelelse om ulykken og så vidt muligt oplyse om skadens omfang, herunder først og fremmest hvor mange passagerer, der så ud til at være kommet til skade og krævede ambulancetransport. I togene fandtes felttelefoner, men de var ikke altid pålidelige, så nogle gange måtte man køre til den nærmeste station for at komme til at ringe til Lygten.

Når Lygten var alarmeret, skulle perso-

nalet der gå videre med beskeden til Falcks redningskorps, der sørgede for ambulancer, læger og anden fornøden assistance til ulykkesstedet.

Samtlige fastansatte ved banen var i øvrigt ulykkesforsikrede. Ulykkesforsikringen gjaldt både i og udenfor tjenesten. Alle ekstraarbejdere var også ulykkesforsikrede, men den forsikring gjaldt kun i arbejdstiden.

Lykkelige ”uheld”

I maj 1906 nedkom en ung kvinde med et barn på Lygten station: ”Netop som hun var



*En af de ting,
man ikke lavede
regler for, var
nydelse af
alkohol i
arbejdstiden!*

kommen under Tag, nedkom hun med et levende Barn, hvis Skrig genlød i Lokalet. En Politibetjent telefonerede efter en Ambulancévogn, der hurtigt kom og straks efter bragte saavel Moderen som Barnet til Fødselsstiftelsen”.

I 1915 blev endnu et barn født på Slange-rupbanen. Denne gang blev det født i toget,

og dyrlæge Frederiksen fra Bagsværd kom til at agere jordemoder, da han var den eneste i toget, der kunne siges at have nogen erfaring på dette område. Barnet ankom på strækningen mellem Hareskov og Buddinge, hvor en rigtig jordemoder var tilkaldt og kom med tøj til den ny dansker.

Kort om kilder og litteratur

Både Byarkivets lokalhistoriske afdeling på hovedbiblioteket og Byarkivets afdeling på rådhuset ligger inde med diverse spændende arkivalier. I alt fire arkivæsker med rimeligt velordnede sager fra banens start i 1906 og indtil DSB overtog i 1948. En del af de tidligste sager er dog fotokopier fra Jernbanemuseet i Odense, der også ligger inde med en del arkivalier fra Slangerupbanen.

Lokalhistorisk afdeling råder desuden over diverse småtryk, såsom køreplaner, turistplaner og lignende, samt en stor samling artikler vedrørende banen.

Af anvendt litteratur m.v. skal specielt fremhæves følgende:

KSB - Kjøbenhavn-Slangerup Banen af P. Thomassen

KSB - DSB af P. Thomassen

En undersøgelse af København-Slangerupbanen, med særlig henblik på banens grundlæggelse og drift af Claus Hagen Petersen

Slangerupbanen og dens materiel af

Ole-Chr. M. Plum

www.kultnaut.dk/perl/sted/type-nynaut/nr-737

www.slangerupbanen.dk

