

# JERNBANENS ANLÆG

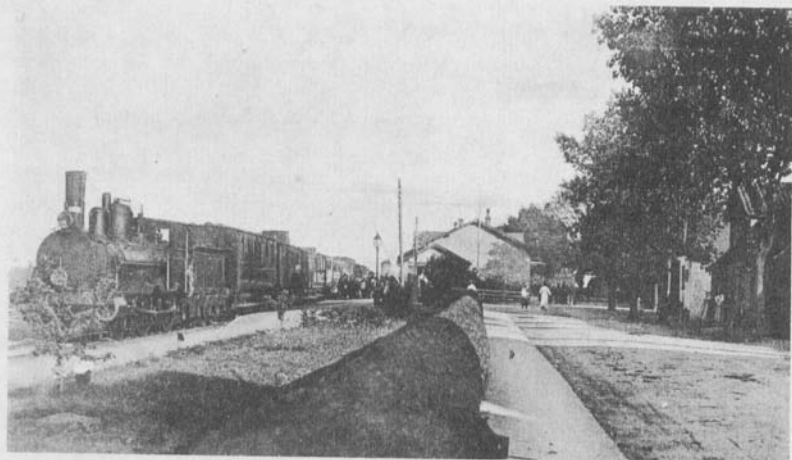
af Hans Chr. Pertl

Den 30. december 1974 er det præcis 100 år siden, at der første gang kørte offentligt tog på strækningen mellem Roskilde og Kalundborg. Forud for denne dato var gået et stort anlægsarbejde, som fik alvorlige økonomiske konsekvenser for nogle af de involverede parter. Der var også gået drøje forhandlinger, og man måtte gå så langt som til at få en lov om, at banen skulle anlægges.

I de 100 år er der unægtelig sket en hel del, for ved starten var Tølløse stort set ikke andet end et trinbræt, og det har jo ændret sig meget til det Tølløse, vi kender i dag, som man tildels kan kalde et knudepunkt, i hvert fald når Høng-Tølløsebanen tages med i betragtning, og det er der ingen tvivl om, at den skal. Den spiller en væsentlig rolle for Tølløse station, og var denne bane ikke kommet i 1901, var det heller ikke sikkert, at Tølløse var blevet af så stor betydning jernbanemæssigt set.

Ved starten i 1874 kørte der kun ét tog i hver retning om dagen. Det udviklede sig dog forholdsvis hurtigt, og i dag har vi så fået timedrift med regionaltog. Hvad bliver mon det næste, der skal komme, for der er vel næppe nogen, der regner med, at udviklingen har nået sit højdepunkt?

Den Sjællandske Nordvestbane, som blev banens navn, fik det sjællandske jernbaneselskab tilsagn om at have eneret på anlæggelsen af til Kalundborg. Det skete i 1844, og betingelsen var, at pengene blev skaf-



*Tog og station, 1907.*

fet inden for halvandet år. Årene gik imidlertid, uden at banen kom. Selskabet var enten uden interesse for anlægget, eller også turde man ikke rigtig binde an med mere end Korsørbanen.

Denne bane var der kommet lov om i 1867, og så blev man utilfredse i Nordvestsjælland.

På et møde i Holbæk i 1868 lavede man derfor en komité, der skulle arbejde for, at banen fra Roskilde til Holbæk snarest blev etableret. Komiteen rettede først henvendelse til jernbaneselskabet, der meddelte, at man for tiden ikke kunne støtte sagen. Så gik komiteen til indenrigsminister Estrup efter kraftig opbakning fra befolkningen.

Denne henvendelse resulterede i et lovforslag og senere i „Lov af 29de februar 1869 om anlæg af en jernbane fra Roskilde eller et punkt på vestsjællandske bane, ikke vestligere end Ringsted, over Holbæk til Kalundborg“. Samtidig med loven gav staten et tilsagn om 4 pct. rentegaranti enten for den hele eller den halve anlægssum, efter som koncessionen blev givet til henholdsvis Det Sjællandske Jernbaneselskab eller til andre ansøgere.

I begyndelsen af 1870 vedtog jernbaneselskabets generalforsamling, at man ikke ville søge koncessionen. Ingeniørkaptajn Nyholm og etatsråd Juel kom herefter i rigsdagen med et forslag, som blev til lov. Dette



*Hotel Håbet.*

gav regeringen bemyndigelse til at meddele eneret på anlæg og drift af en jernbane, „der fra København over Frederikssund eller med sidebane til Frederikssund føres på et for anlæg og drift hensigtsmæssigt punkt over Roskilde Fjord ad en fast bro med åbning for sejladen til Holbæk og derfra til Kalundborg“.

I 1871 krævede ministeriet et afgørende svar fra jernbaneselskabet, som imidlertid svarede undvigende på grund af de uheldige pengeforhold.

I selskabet var man nu imidlertid klar over, at faren for at få alvorlig konkurrence var meget tæt på. Så gik selskabet ind for at overtage det oprindelige projekt med forbindelsen fra Roskilde via Holbæk til Kalundborg.

Den 2. oktober 1871 blev koncessionen udstedt, og så fik selskabet 4 pct. rente af en anlægssum på 7,4 millioner plus af 800.000 kroner for et anlæg af 2. spor mellem Roskilde og København.

Fra ingeniør F. I. Rowan kom der så i 1871 et tilbud til selskabet på anlæg af den nye bane. Buddet lød på de 7,4 millioner, og dette tilbud blev godkendt af selskabet. Der foregik forhandlinger gennem Privatbanken, men det blev ikke Rowan, der fik byggeriet.

Der kom nemlig et tilbud til Privatbanken fra baron Gedalia og entreprenør Lauritz Petersen på 5 millioner. Det var et forhastet tilbud og hang sammen med, at baronen havde tjent godt på anlæg af Vendsysselsbanen. Dette tilbud blev accepteret af banken, og Rowan trak sit tilbage. Deltager i entreprisen blev også justitsråd Møller, der betalte 70.000 kroner.

Nu begyndte en hel del andre forhandlinger. Efter loven skulle banen føres fra Roskilde via Holbæk til Kalundborg. Nu skulle man så have fastsat retningslinierne, og det blev en besværlig affære at komme igenem.

Der går også mange historier om disse forhandlinger. I forbindelse med banens placering gennem Tølløse går der således flere versioner. En går ud på, at herrerne på henholdsvis Tølløse slot og på Åstrup ønskede banen så tæt på sig som muligt, mens en anden version kører på, at igen af dem ville have marker ødelagt af banen.

I juli 1872 kunne arbejdet langt om længe begynde, og der kom mange problemer. Det var jord- og bundarbejdet nogle steder, der gav vanskeligheder, og entreprenørerne blev også hurtigt klar over, at det ville blive en drønende underskudsforretning, som de her havde vovet sig ind i.

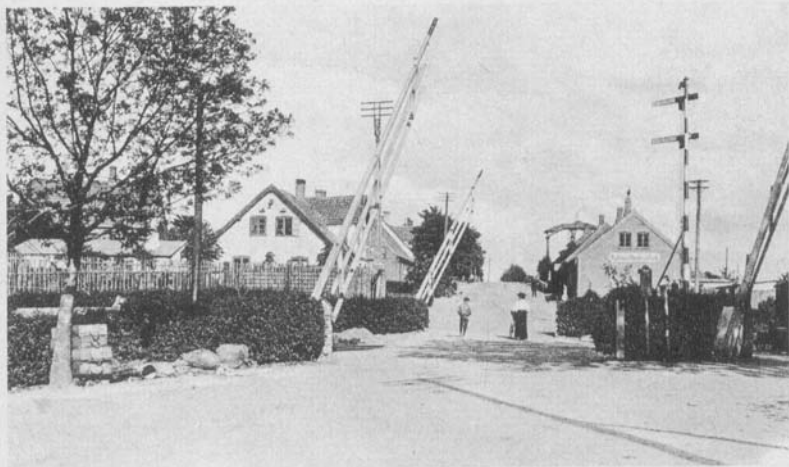
Det samlede underskud blev på 1,8 million, og det medførte blandt andet, at baron Gedalia blev erklæret fallit.

Samtidig med Roskilde-Kalundborg-banen havde man så lavet dobbeltsporet mellem København og Roskilde, og det var man klar til at tage i brug den 19. oktober 1874.

Godt et par måneder senere kørte man så også på Roskilde-Holbæk-Kalundborg-banen, og det var i Tølløse med A. P. V. Nielsen som stationsbestyrer, som titlen var dengang.

Først den 29. juni 1875 blev banen dog indviet med festivitas. Starten den 30. december 1874 gik stille og roligt, men i juni året efter var kongen, dronningen og kronprinsen for første gang med på turen.

Som nævnt var der i starten kun ét tog daglig i hver retning, men i løbet af kort tid var man oppe på tre. Dengang har man altså ikke haft de samme skæringsproblemer, som de kendes i dag, hvor Tølløse næsten er delt i to dele på grund af de mange tog. Det er dog en ting, som man må lære at leve med, for togforbindelserne er uundværlige i dag,



*Tølløse ved overskæringen 1890.*



*Stationspladsen med skyggefulde træer.*

hvor Tølløse stationsby næsten kan betragtes som en forstad til København.

Der foreligger en fyldig beretning om arbejdet med banens anlægelse. Af den fremgår det også, at Tølløse i 1874 var en lille station, som ikke var værd at råbe hurra for. Der blev ikke anlagt to hovedspor

og mellemperron, som for eksempel Hvalsø fik det. Der var hverken vandkraner, fyrgrave, cisterne eller lignende udstyr i Tølløse.

Man kan også her konstatere, at Tølløse station var en af dem, der gav problemer terrænmæssigt, idet man måtte lægge stationen i en kurve.

Banens anlæggelse medførte også, at der måtte anlægges mange parallelveje, og en af disse blev lagt mellem Hvalsø station og Elverdam.

Alt dette var altså grundlaget for, at Tølløse station blev en realitet. Udviklingen gik stærkt, og der kom stadig flere og flere tog. I 1901 skete der så et virkelig nyt stort skridt. Høng-Tølløse-banen blev en realitet, og det blev af stor betydning for Tølløse, som nu havde forbindelse syd på mod Høng og samtidig blev skiftestedet for mennesker på denne strækning, der skulle mod Holbæk eller Roskilde.

Også for Høng-Tølløse-banen var der tale om mange forhandlinger, inden man kunne gå i gang med at etablere banen. Den skulle indvies tirsdag den 17. december, men som der står i banens 50 års jubilæumsskrift fra 1951: „Der kom næsten i bogstaveligste forstand en mand i vejen med en slæde. Det blev et forrygende snevejr, og der var togstandsninger over hele landet. Også Høng-Tølløse-banens spor føg til, og sneploven kom til at indvi banen før de egentlige tog. Den havde et hårdt arbejde og kørte fast flere gange.“

Åbningsdagen blev sat til søndag den 22. december, og på denne dag afgik det første tog fra Tølløse kl. 10.15, dog uden at man af den grund havde arrangeret nogen stor festivitas.

Af jubilæumsskriftet fremgår det i øvrigt også, at Tølløse kommune ikke var blandt aktionærerne fra banens anlæg. Da der skulle moderniseres i 1948, gik Tølløse kommune dog ind på at overtage en andel i moderniseringen.

Også på Høng-Tølløse-banen er der i årenes løb sket mange moderniseringer, og banen fejrer i 1976 75 års jubilæum, og dens garanti er jo netop blevet forlænget i forbindelse med indkøb af helt nye tog.

Tølløse station vil altså fortsat i en årrække være af stor betydning til gavn og glæde for byen, som jo nok også skal takke netop stationen for, at den er blevet det, den er i dag.