



Hillerødtoget er i 1964 på vej op ad stigningen nord for Holte Station. Et typisk Nordbanetog med S-maskine og en stribe CL-vogne med 2. klasse og til sidst en tilsvarende CLE med rejsegodsrum. Men første vogn er en 1. klasse sidegangsvogn litra AC, som var mere populære blandt de „fine“ kunder end „akvarierne“. (HGC)

yderste stationer afkortedes. Derved mistede passagerne fra Jægersborg, Gentofte og Bernstorffsvej myldretidsbetjeningen, og i 1956 indførtes derfor en yderligere myldretidslinje „B-ekstra“ (kun skiltet ”B”) mellem Lyngby og København H med stop ved alle mellemstationer.

På Nordbanen nord for Holte var det ikke kun weekendtrafikken der voksede op gennem 1950'erne, også hverdagstrafikken var stigende. I 1955 var der således på en hverdag i september godt 6000 rejsende til stationerne Birkerød, Allerød og Hillerød, godt 100 % flere end i 1945. Siden sommeren 1955 havde man fået fast timedrift hele dagen på Nordbanens sydlige del, og antallet af ekstratog i myldretiden var oppe på tre, ja fra 1957 fire i den aktuelle retning. Fra sommeren 1957 indførtes et gennemgående iltog København-Fredensborg om aftenen, og om morgenen var der to iltog Hillerød-København. Disse iltog standsede ikke mellem Hillerød og Østerport og var 6-10 min hurtigere end de øvrige tog.

Fra sommerkøreplanen 1958 kom der 1. klasse i de faste timetog og en del myldretidstog mellem Hillerød og København, og det vakte stor opsigt. Baggrunden var at DSB frygtede den begyndende afvandring til privatbilisme, som på dette tidspunkt var mærkbar i Nordsjælland. Man ønskede derfor at forbedre Nordbanens konkurrenceevne, og der anskaffedes en mindre serie særlige 1. kl. vogne litra AL til Nord- (og Kyst-) banen. Det var såkaldte storrumsvogne, hvor sæderne var udformet som indstillelige „flystole“, og bl.a. takket være de meget store vinduer hed de snart i folkemunde „akvarier“ – her „svømmede“ jo „guldfiskene“. Selv om mange rejsende på 1. kl. ikke brød sig om storrum, blev den fine vognklasse dog godt

modtaget. Benyttelsen i myldretidstogene var ganske god; derimod kneb det mere i aftentimerne og weekenden. Nordbanens faste tog fik hermed den endelige, typiske sammensætning, nemlig i nordenden en 1. kl. vogn litra AL, efterfulgt af et antal (normalt 5-6) CL-vogne og en kombineret person- og rejsegodsvogn litra CLE. I en række af ekstratogene anvendtes dog 1.kl. vogne af sidegangstypen litra AC, ligesom en del af disse tog i lighed med weekendtrafikkens ekstratog ikke medførte CLE-vogn.

Et Hillerødtoget på vej nordpå passerer vandtårnet i Holte i 1964. Gennem de store vinduer i „akvariet“ kan man se „flystolens“ hvide nakkebetræk. (HGC)



Ikke mindst i 1960'erne tabte den kollektive trafik terræn til den stadig mere motoriserede befolkning. Det gav sig udslag i stadig flere, store vejanlæg – ikke mindst i Nordsjælland. Allerede i 1958 blev den daværende Lyngby Station nedrevet for at give plads til en omfartsvej, som åbnede i 1960. På billedet her fra ca. 1961 er trafikken på vejen endnu ikke overvældende. Nordbanetoget mod Hillerød trækkes af to MO-motorvogne. (KDJ)



Ud over Nordbanens natlige posttog, løb der om dagen postvogn i enkelte tog mellem København og Hillerød. Et nordgående tog trukket af MX-lokomotiv passerer Lyngby 1967. (SBJ)



I 1959 kom der yderligere forbedringer for de efterhånden mange, som boede i Fredensborgområdet og arbejdede i København, for der indlagdes nu yderligere et direkte morgentog til København. Til gengæld ophørte DSB med at gennemføre det sidste tog fra København til Fredensborg, idet der i stedet indsattes en bus fra Hillerød.

Fra starten af 1960'erne foregik befolkningstilvæksten langs Nordbanen primært nord for Holte. Langs den indre del af banen var der ikke længere mulighed for nybyggeri af betydning, og nu begyndte en betydelig vækst omkring Birkerød og til dels Allerød (se side 231). Der var derfor på hverdage behov for flere forbindelser end de

faste timetog, og allerede i sommerkøreplanen 1958 dukkede det første lokaltogsløb op, som om eftermiddagen kørte Hillerød-Holte-Allerød-Holte-Hillerød. I Holte måtte de rejsende skifte til/fra S-tog. Fra sommeren 1961 udvidedes – „af hensyn til erhvervstrafikken“ som det hed – med to morgentog Hillerød-Holte og et Allerød-Holte. Denne kørsel blev fra sommeren 1962 udvidet, idet de særlige lokaltog nu – mellem morgen- og eftermiddagsmyldretiden – kørte nærmest i timedrift mellem Holte og Allerød i forbindelse med S-tog til og fra København. Nogle få af disse tog gennemførtes til og fra Hillerød, især af hensyn til gymnasieelever som gik i skole dér. På hverdage udgik første tog – som kun kørte til Holte – fra Hillerød allerede lidt i 5 om morgenen, over ½ time tidligere end før.

Disse lokaltog nord for Holte kørtes af MO-motorvogne med styrevogne litra CLS og eventuelt mellemvogne litra CLL (se side 309f.), hvilket gjorde at motorvognen ikke behøvede at skulle omrangeres ved endestationerne. Det var specielt en fordel i Allerød, hvor togene kun havde fem minutters ventetid, mens der i Holte var næsten ½ time. Her ankom togene i det normale sydgående Nordbanespor, for efter at have afsat passagererne at køre ud til et ventespor i sydenden af stationen, således at toget kunne afgå fra det østlige, nordgående spor.

De gennemgående tog Fredensborg-København om morgenen og toget i modsat retning om eftermiddagen, blev oftest kørt med to MO-motorvogne med 3 CLL-vogne imellem. På Lille Nord var der nu var indsat CLS-styrevogne og CLL-vogne som mellemvogne, i stedet for de gamle styre- og mellemvogne litra CRS hhv. CRM, som var bygget af træ i 1920'erne (se side 308).



Et af de lokale motortog mellem Allerød og Holte ankommer til Birkerød Station 1968. Toget består af en MO-motorvogn med mellemvogn CLL og styrevogn CLS. (BWA/DJK)

Gennem en del år havde enkelte af togene mellem København og Hillerød også været trukket af en eller to motortog til MO-motorvogne i stedet for damplokomotiverne litra S. Desuden havde DSB fra 1958 indsat de nye MY-diesellokomotiver (se side 294f.) i en del tog specielt omkring myldretiden, idet de kunne trække flere vogne end S-maskinerne. Fra 1961 gik DSB i gang med at erstatte

damplokomotiverne i de fleste af Nordbanens øvrige tog med nye MX-diesellokomotiver (se side 294f.), men helt frem til elektrificeringen i 1968 var der dog enkelte damptog på Nordbanen.

Den økonomiske udvikling gav sig udslag i at inflationen begyndte at blive mærkbar, og takstændringer kom med stadig kortere intervaller. Siden den klækkelige for-

km	Stationsnavn	P		S-tog		P		P		S-tog		P		P		S-tog		P		P	
		2	R	1.2	1.2	1.2	1.2	2	R	1.2	1.2	2	R	1.2	1.2	2	R	1.2	1.2	2	R
0	Helsingør	af	af	4.46	5.28	6.07	...	...	...	7.07	...	...	...	8.07	...	...	9.07	...	...	10.07	...
4	Snekkersten	af	af	4.51	5.33	6.12	...	...	...	7.12	...	...	...	8.12	...	...	9.12	...	...	10.12	...
7	Mørdrup	af	af	4.54	5.36	6.15	...	...	...	7.15	...	...	...	8.15	...	...	9.15	...	...	10.15	...
10	Kvistgård	af	af	5.00	5.44	6.21	...	...	...	7.21	...	...	...	8.21	...	...	9.21	...	...	10.21	...
13	Langerød	af	af	5.03	5.47	6.24	...	...	...	7.24	...	...	...	8.24	...	...	9.24	...	...	10.24	...
16	Fredensborg	af	af	5.09	5.54	6.31	...	...	7.05	7.31	...	...	8.05	8.31	...	...	9.31	...	...	10.31	...
20	Grønholte	af	af	5.12	5.56	6.33	...	...	...	7.33	...	...	...	8.33	...	...	9.33	...	...	10.33	...
25	Hillerød	af	af	5.22	6.06	6.43	...	...	7.15	7.43	...	...	8.15	8.43	...	...	9.43	...	...	10.43	...
...	Fredriksværk 11	af	af	4.11	...	5.16	5.37	...	...	7.01	7.37	...	...	8.07	8.33	...	...	9.07	9.33	10.07	10.33
...	Gilleleje 12	af	af	...	...	6.02	6.01	...	...	7.56	7.36	...	...	8.20	8.50	...	9.50	10.30	10.40	10.40	10.40
...	Tovilleleje 12	af	af	...	...	6.01	6.01	...	...	7.36	7.36	...	...	8.50	9.50	10.30	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40
...	Hillerød	af	af	4.54	5.30	6.10	6.50	7.04	7.20	7.30	7.50	...	...	8.20	8.50	...	9.50	10.30	10.40	10.40	10.40
32	Allerød	af	af	5.03	5.39	6.19	6.59	7.13	7.29	7.39	7.59	8.13	...	8.59	9.33	...	9.59	10.33	10.40	10.40	10.40
38	Birkerød	af	af	5.10	5.47	6.27	7.07	7.20	7.28	7.47	8.07	8.20	...	9.07	9.40	...	10.07	10.40	10.40	10.40	10.40
42	Holte 1	af	af	5.16	5.18	5.54	6.34	7.14	7.26	7.54	8.14	8.26	...	9.14	9.46	...	10.14	10.46	10.46	10.46	10.46
...	Østerport 10	af	af	5.43	6.11	6.51	7.31	7.49	7.51	8.11	8.31	...	8.49	8.51	9.31	...	10.09	10.31	10.31	10.31	10.31
...	Nørreport	af	af	5.46	6.15	6.55	7.35	7.52	7.55	8.15	8.35	...	8.52	8.55	9.35	...	10.12	10.35	10.35	10.35	10.35
60	København H.	af	af	5.49	6.20	7.00	7.40	7.55	7.59	8.20	8.40	...	8.55	9.00	9.40	...	10.15	10.40	10.40	10.40	10.40

Der kan ikke indskrives rejsegods til dette tog. I Helsingør-Hillerød kun 2. kl. Kun Lø. Ikke Lø. (Fortsættelse)

Uddrag af køreplan for hverdage, sommeren 1963. Der kører om morgenen to direkte iltog Fredensborg-København, som ikke standser mellem Hillerød og Østerport. Deril kommer adskillige lokaltog (Hillerød-) Allerød-Holte - med forbindelse til S-tog mod København. (BB)



Fra 1961 anskaffede DSB nye MX-diesellokomotiver, som på Nordbanen overtog det meste af kørslen, så damplokomotiverne kun var i brug under spidsbelastninger som myldretid og sommerweekender. MX-lokomotiv med tog mod København ved Høvelte 1967. Masterne til elektrificeringen er allerede sat op. (KJ)

højelse i 1946 var enkeltbilletprisen frem til 1963 næsten fordoblet: en enkeltbillet fra Københavns bybane kostede til Lyngby 1,70 kr, til Hillerød 5,10 kr. og til Helsingør (via Hillerød) 8,70 kr; ti år efter var priserne steget 30 %.

Med en toggang i hver retning på 22-23 tog i timedrift suppleret af 4 myldretidstog mandag-fredag og 5 særlige lørdagstog nordpå, hhv. 4 sydgående ekstratog søndag aften plus 10 lokaltogpar Holte-Allerød/Hillerød havde Nordbanen i 1963 opnået den hidtil mest omfattende toggang. Få af dens brugere forestillede sig, at der kun 5 år senere ville være mere end dobbelt så mange togforbindelser, for planerne om elektrificering var endnu ikke kendt i offentligheden.

Godstrafikken var til gengæld svundet noget ind, for stadig mere af især stykgodset befordredes ad landevejen. Dertil kom at transitgodstrafikken fra starten af 1950'erne helt omlagdes til Kystbanen. Den eneste godstype som var i stigning gennem perioden var jernskrot til Stålvalseværket i Frederiksværk og i den anden retning metalprodukter fra værket; en trafik som også Frederiksværkbanen nød godt af. I starten af 1950'erne havde der været 2 Hillerød- og et Helsingørgodstog, men det



S 732 afgår sydpå fra Holte med et stort godstog, april 1966. (EH)

ene Hillerødgodstog faldt væk midt i tiåret. Indtil 1957 anvendtes i Hillerødgodstoget D-maskine, men siden blev der her – ligesom i Helsingørgodstoget – anvendt S-maskine, indtil diesellokomotiverne tog over omkring 1962.

Godsbetjeningen af stationerne Allerød, Birkerød, Holte og Lyngby blev varetaget af Hillerødgodstoget, mens Helsingørgodstoget, der kun betjente Kvistgård og Hillerød, var gennemkørende mellem Hillerød og Lersøen Rangerstation på Nørrebro i København. Godsbetjeningen af Fredensborg skete ved at Hillerøds rangermaskine, som siden 1951 havde været en Ardel-traktor, om formiddagen kørte en tur til Fredensborg. Tilsvarende kørte Hellerup Stations Ardel-traktor en tur til Gentofte, når der var vognladningsgodt til eller fra stationen.

I 1961 omlagdes godstrafikken en del, således at der ikke længere var godstog til og fra Helsingør ad Nordbanen. Der kørtes nu to Hillerødgodstog med MY-hhv. MX-lokomotiv, og både Fredensborg og Kvistgård betjentes af Hillerøds rangertraktor. Men da godsforsendelserne fra Kvistgård trods alt havde et vist omfang, kørtes desuden mandag-fredag hen under aften et godstog med MO-motorvogn fra Kvistgård via Hillerød til Lersøen, og dette tog betjente også Allerød, Birkerød og Holte, mens Lyngby betjentes af et af Hillerødgodstogene.

På lørdage kørte lidt tidligere på eftermiddagen et godstog fra Kvistgård via Hillerød til Lersøen. Det fremførtes af en S-maskine, som var ankommet til Hillerød fra København ved middagstid med et ekstra lørdagstog, og så fortsatte med en enkelt CL-vogn til Kvistgård; officielt var toget dog kun personbefordrende til Fredensborg.

Fra sommerkøreplanen 1963 blev S-banen forlænget fra Glostrup til Tåstrup, der nu blev den sydlige endestation for linje B. Samtidig blev forlængelsen af linje C til Holte udvidet til at omfatte alle dagtimerne på hverdage og året efter også aften timerne. Linjen „B-ekstra“ mellem Lyngby og København H blev koblet sammen med en nyindført myldretidslinje på Tåstrup-banen, og den nye linje kørte uden stop mellem Bernstorffsvej og Østerport samt mellem København H og Hvidovre. For første gang anvendtes en særlig linjebetegnelse for myldretidskørslen ved at tilføje et „x“ (for eXtra) bag hovedlinjebetegnelsen, så linjen hed „Bx“.

Den udvidede myldretidskørsel hang sammen med den voksende bolig-arbejdspladstrafik med S-togene, og derfor kom den også til at afspejle reduktionen af arbejdsugen. Således havde der fra starten af myldretidskørslen også kørt myldretidstog lørdag morgen mod byen og lørdag eftermiddag (omkring kl. 13-15) fra byen. Mod slutningen af 1960'erne var lørdagsfrihed imidlertid blevet så udbredt at myldretidskørsel på lørdage gradvis blev inddraget. Det slog først igennem på de nordgående strækninger og sidst på de vestgående, så der kan også læses socialhistorie ud af køreplaner!



Hillerøds rangertraktor anvendes også til lokalgodstog. Ardel 111 i Hillerød maj 1981. (HTI)



S-tog på linje B til Tåstrup på Bernstorffsvej Station ca. 1964. På trafiksvage tidspunkter var tovognstog ikke ualmindelige. (BB)



Den nye myldretidslinje „Bx“ til Lyngby kørte uden stop mellem Østerport og Bernstorffsvej. Foto Lyngby Station 1972. (JC)

Elektrificering til Hillerød

Der var i 1964 – hvor et tog mod København nærmer sig Sorgenfri Station – ikke mange ledige byggegrunde tilbage mellem Gentofte og Holte. Befolkningstilvæksten nord for Holte var allerede godt i gang. (DJM)

Alt imens talrige kommissioner og udvalg gennem tyve år havde diskuteret og produceret betænkninger om kollektiv trafik, havde det storkøbenhavnske trafikbillede ændret sig totalt; bilen havde taget magten. Antallet af biler blev fordoblet i perioden 1950-70 og tilvæksten var omkring 1960 ca. 100.000 om året. De skulle have veje at køre på, og det gik stærkt. Vejdirektoratet – der af en

avis kaldtes „Danmarks største og kapitalstærkeste forretning“ – fremkom i 1963 med et samlet forslag til vej-system i Nordsjælland, og det fulgtes i 1964-68 villigt op med love om anlæg af Lyngby-motorvejen, Farum-motorvejen, forlængelse af Hørsholm-motorvejen, begyndelsen på Frederikssund-motorvejen, fuldførelse af Motorringvejen omkring København og dele af Ringvej B4. I tiåret 1961-1970 blev der „investeret“ 2887 millioner kroner i veje i hovedstadsområdet. I det samme tiår blev der kun „ofret“ 445 millioner kr. på S-banerne, og de penge skulle dække både baneanlæg og anskaffelse af nye tog!

Ganske vist blev der i maj 1961 vedtaget den hidtil mest omfattende lov om udbygning af det københavnske S-banenet. Den omfattede forlængelse af Glostrup-banen til Taastrup, anlæg af Køge Bugt Banens første del og Lundtoftebanen samt elektrificering af Hareskovbanen. Loven åbnede desuden mulighed for at nogle S-banelinjer kunne føres ind til centrum af København som tunnelbaner. Det skyldtes dels at man i årevis havde diskuteret tunnelbaner i København, men også at der manglede kapacitet på Boulevardbanen. Der ville her – med datidens signal- og sikringsanlæg – ganske enkelt ikke være plads til alle de S-tog, som de nye baner ville sende mod Københavns centrum, og det ville derfor være nødvendigt med en aflastning.

Men et er anlægslov, noget andet penge til at realisere den, og som det ses af ovenstående tal var der ikke meget at hente i statskassen når det gjaldt S-baner – det var kun „de glade 60'ere“ for bilfolket. DSB havde måttet foretage en vis grad af prioritering, og så indrette sig efter de bevillinger der fulgte på finansloven, så udover Glostrup-Taastrup banen, der kunne åbnes i 1963, havde det lange udsigter – ikke mindst med de potentielt ret dyre tunnelbaner. DSB søgte derfor på finansloven 1963/64 om bevilling til „i forbindelse med den igangværende udbygning af det københavnske S-banenet (...) at elektrificere den ca. 17 km lange dobbeltsporede banestrækning fra Holte til Hillerød.“

DSB ønskede at skaffe plads til flere tog på strækningen København H-Hellerup, hvor kapaciteten på nærtrafiksporene var udnyttet til det yderste. Den eneste udvidelsesmulighed var at komme af med Nordbanens lokomotivtrukne tog København-Hillerød, som køreplanmæssigt ”tog plads op” for to elektriske tog. Enten måtte de overflyttes til Boulevardbanens kystbanespor – hvilket ville kræve en stor og dyr sporudfletning ved Hellerup – eller også måtte der elektrificeres hele vejen til Hillerød, hvilket ville være langt det billigste.

DSB argumenterede desuden for bevillingen ved at anføre at der andetsteds var god brug for de diesel-elektriske MX-lokomotiver, som ville blive frigjort fra Nordbanen, samt fordelen ved, at DSB kunne få frigjort plads på København H. For som det eneste almindelige vogn-

