



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



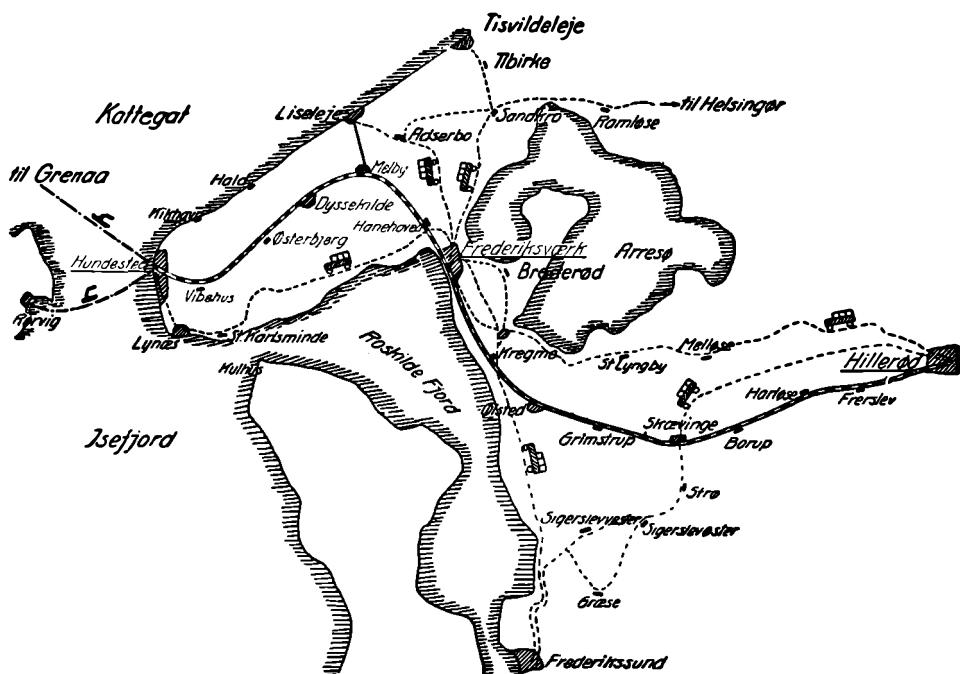
FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANE
1916 - 1941



FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED
JERNBANE

1916 - 1941

AF
C. KUHLMAN
CIVILINGENIØR



DEN 22. DECEMBER 1916 blev Banestrækningen Frederiksværk-Hundested aabnet for offentlig Drift. Udadtil kunde det jo ikke betragtes som nogen Hovedbegivenhed, at en lille Jernbane paa 13,3 km toges i Brug, men for Oplandet — hele Halsnæs — var det Indledningen til en ny Epoke, som alle paa Egnen havde set hen til med store Forventninger.

Halsnæs havde i en Aarrække følt sig uden for Udviklingen, for selv om man havde haft Jernbanen Frederiksværk-Hillerød siden 1897, til hvilken man havde ydet væsentlig Tilskud, savnede man den direkte Forbindelse — Kørsel med Fisk paa smaa Færdselsvogne med Hesteforspand fra Hundested til Frederiksværk ad Landevejen var besværligt, naar Fiskeriet var godt, og for Landbrugsprodukter og for Landbrugets Fornødenheder af Foderstoffer m. v. var Forholdene tilsvarende.

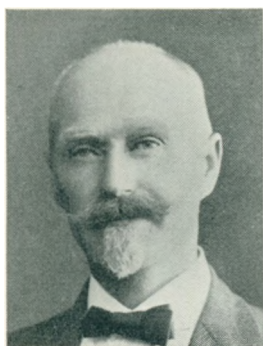
Arbejdet paa at faa Banen havde strakt sig over mange Aar, og Bølgerne havde her som saa mange andre Steder til Tider gaaet højt, Striden stod mellem et Sydparti og et Nordparti, der trods det, at Halsnæs er ret smal i Nord-Sydretning og har Landevejen liggende i den sydlige Del, førte en voldsom Kamp paa mange Møder om Be-

liggenheden — og hertil kom et vist Konkurrenceforhold mellem Hundested og Lynæs, der begge vilde have Banens Endepunkt. Forfatteren Carl Ewald boede paa den Tid nogle Sommere i Hundested, og har paa en morsom Maade skildret Forholdene i en lille Bog: «Ferie i Maageleje», — der blev sagt, at han efter Udgivelsen ikke mere turde komme paa Egnen.

Sjælen i Kampen for Banen var Førstelærer R u d. J e n s e n, Hundested, der som Medlem af Sogneraadet og mangeaarig Formand for Hundested Havnebestyrelse har gjort et stort Arbejde for hele Egnen — ikke mindst for Hundested Havn, idet det skyldes hans energiske Arbejde, at Havnen fik sine Udvidelser, — og hans Virke spores paa mange Omraader i Hundested, men dette er, som Kipling siger, en anden Historie, som forhaabentlig vil blive skrevet ved anden passende Lejlighed. Her skal fremhæves Lærer J e n s e n s Arbejde for Banen. Han fik gamle Entreprenør, Ingeniør S ø r e n W i n k e l til at udarbejde foreløbig Projekt til Baneanlægget, der blev optaget paa Jernbaneloven af 1908, og Rejsningen af Penge kunde begynde. — Statens Bidrag var fastsat til 2/5 af Aktiekapitalen, der var anslaaet til ca. 650,000 Kr. Meningens var, at Banen skulde drives som en Fortsættelse af Hillerød-Frederiksværk Banen, men under Arbejdet dukkede Forslaget om at forlænge Slangerupbanen til Frederiksværk op, og lade denne Bane drive den nye Strækning. Dette Tilbud blev baade betegnet som en Kæp i Hjulet og som en fremstrakt Haand og udløste en voldsom Kampagne for og imod, men Tilbudet satte Fart i Arbejdet og bevirkede, at den gamle Bane gav Tilbud om Indskud af en væsentlig Del af Anlægskapitalen samt — ikke af mindst Betydning — at ville forpagte Banen og drive den med sit eget Materiel. Trods Slangerupbanens stigende Tilbud besluttedes det dog, at man modtog Samarbejdet med Frederiksværkbanen, og Udviklingen har vist, at Lærer J e n s e n havde Ret i, at det var bedre, at man endte paa Københavns Hovedbanegaard end paa Slangerupbanens Station i Lersøen. — Lærer J e n s e n udtalte, da han som Formand for Bevillingshaverne den 28. Juli 1914 med syv Slag slog den første Udstikningspæl ned, at der i 7 Aar var arbejdet paa Planen, og nu saa Halsnæs med Glæde og Forventning Banen realiseret, forhaabentlig i Løbet af et Par Aar.

Koncessionen blev udstedt d. 10. Juli 1914, og Bevillingshaverne var følgende 11:

Amtsraadsmedlem, forhenv. Møller L. P e d e r s e n, Skævinge,
Amtsraadsmedlem, Forpagter E. L a n g e r m a n n, Faurholm,
Byraadsmedlem, Købmand W. C. L e w i n s k y, Hillerød,
Sogneraadsmedlem, Fisker C h r. P e d e r s e n, Hundested,



Førstelærer Rud. Jensen



Birkedommer E. B. Larsen



Sogneraadsmdl. Chr. Pedersen

Sogneraadsmlem, Gaardmand Carl Jørgensen, Tollerup,
Borgmester og Byfoged E. B. Larsen, Frederiksværk,
Medlem af Hundested Havnebestyrelse, Købm. W. Brammer,
Hundested,

Førstelærer Rud. Jensen, Hundested,
Gaardmand R. J. Olsen, Evetofte,
Gaardmand Jens Jensen, Gallebjerggaard,
Førstelærer Christiansen, Melby.

Af disse dannede 5 Forretningsudvalget, nemlig:

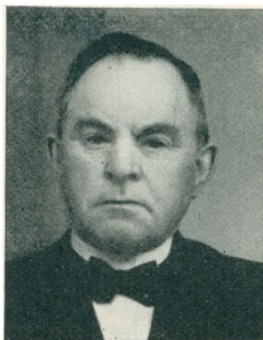
Førstelærer Rud. Jensen, Amdsraadsmedlem, Gaardejer R. J. Olsen, Birkedommer E. B. Larsen (Broder til Ingeniør Poul Larsen, F. L. Smidth), Gaardejer Carl Jørgensen, Tollerup, og Købmand Will. Brammer.

Som ledende Ingeniører var antaget to unge Ingeniører: Petrus Winkel, Søn af Entreprenøren, og Ingeniør C. Kuhlman, der da var ansat ved Statens tekniske Tilsyn med Privatbaner.

Udstikningen foretoges i Sommeren 1914, og Projektet gjordes i Løbet af Efteraaret færdigt til Udbydelse. Imidlertid var Verdenskrigen udbrudt i Slutningen af Juli 1914, og dette fremkaldte naturligt en Del Betænkeligheder og Overvejelser, om man burde stille Anlæget i Bero. Man besluttede dog at fortsætte, og Forholdene udviklede sig mod Forventning i gunstig Retning for Anlæget — saaledes blev Skinner paa Grund af faldende Kurs paa tyske Mark 10,000 Kr. billigere end ved Kontraktafslutningen beregnet. En Vanskelighed opstod ved Udstikningen, idet et Krav fra Krudtværket om at lægge Banen 250 m fra Krudtværkets Grænse var bleven overset i sin Tid. Kravet hvilede paa Beregninger over, hvor kraftig en Eksplosion vilde virke paa et forbigående Tog. Banen maatte derfor føres ud over en Vig af Fjorden ved Frederiksværk, og stedkendte Folk spaaede store Vanskeligheder ved blød Bund, hvad der heldigvis viste sig at være urigtigt, idet Bunden var dejlig fast Strandsand, saa



Redaktør Carl Jørgensen



Gaardejer R. J. Olsen

at Entreprenøren for Jordarbejdet kunde lægge sit Arbejdsspor lige ud i Vandet paa Sandet og tippe Fylden af.

Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen foretog Besigtigelse af den udstukne Linie d. 7. — 8. Januar 1915 under vanskelige Forhold, da det nemlig blev Snestorm. Man var temmelig ængstelig for, at Kommissionen skulde give op, saa Anlægget forsinkedes, men Ingeniørerne forsikrede, at det skulde nok gaa, naar blot hele Arrangementet klappede, — og det lykkedes ved at have tilstrækkeligt med Reservebiler og andre Køretøjer til Hjælp for fastkørte Biler og ved rettidige Optøninger af forfrosne Deltagere. Ingeniør **W i n k e l** sørgede saaledes for Varmedunk i Sengene paa Hotel «Frederiksværk», og for at formilde Kommissionens strænge Herrer blev et Eksemplar af hver enkelts sædvanlige Morgenavis leveret Kl. 8,00, — alligevel var der Strabadser nok, saaledes forsvandt Direktør **H e l w e g**, Tilsynet, sammen med Ingeniør **K u h l m a n** i en snedækt dyb Grøft med Papirer og Planer, og det var et haardt Job i Snestorm at staa paa aaben Mark og høre Foredrag om, at Banen skulde ende i Lynæs eller i al Fald midt mellem Lynæs og Hundested. Sidstnævnte Ide skar Kommissarius udmærket igennem ved at erklære, at Loven anførte en Bane til Hundested, og derfor maatte Banen ende der. Fra Besigtigelsesprotokollen kan citeres:

«Tilstede vare Kommissarius ved Anlæg af Jernbaner paa Øerne, Kammerherre **C. L e r c h e**, af de af Ministeriet for offentlige Arbejder udnævnte Medlemmer Godsforvalter **S. B e r t h e l s e n**, Høng, medens Etatsraad **J. H a m m e r i c h**, Vordingborg, havde meldt Forfald, samt de af Frederiksborg Amtsraad valgte Medlemmer, Proprietær **S m i t h**, Nyrupgaard, og Branddirektør **S k e e l**, Fredensborg.

Endvidere var mødt den ledende Landinspektør, Etatsraad **P. B e n t z o n**, Statens tekniske Tilsynsførende med Privatbaneanlæg, Ingeniør **H e l w e g** tilligemed Ingeniør **C. V. J e n s e n**, samt for Ge-



Hundested Havn

neralstaben, Kaptajn af Generalstaben A. P. V. A n d e r s e n og Premierløjtnant af Generalstaben S t ü r m e r. For Hærens Krudtværk mødte Kaptajn H o f f m a n n.

For Bevillingshaverne mødte Lærer J e n s e n, Kikhavn, Borgmester L a r s e n, Frederiksværk, Købmand B r a m m e r, Hundested, og Gaardejer, Sogneraadsformand O l s e n, Evetofte, samt for Direktionen for Hillerød-Frederiksværk Banen Konsulent S a x t o r p h.

Driftsbestyrer, Ingeniør K u h l m a n og Ingeniør P. W i n k e l, der havde udstukket Linien, vare ligeledes mødte.

De delegerede for Frederiksværk Købstad, Melby og Thorup Sogne tiltraadte Kommissionen.

Protokollen førtes af Kommissionens fungerende Sekretær, cand. juris W a h l (nuværende Kommissarius).»

Da den tidligere Driftsbestyrer ved Frederiksværkbanen, Oberstløjtnant Rasmussen, havde søgt sin Afsked fra 1. Januar 1915, havde denne Bane antaget som ny Driftsbestyrer den ene af Baneanlæggets Ingeniører — nemlig K u h l m a n, idet daværende Formand for Banens Direktion udtalte den træffende Bemærkning: »Saa kan han da ikke blive uenig med sig selv i de mange Spørgsmaal, der kommer om Samarbejdet«.

Jordarbejdet og Anbringelsen af Overbygningen blev udbudt

ved Licitation i Juni 1915, og lavestbydende blev det unge Ingeniørfirma **R e i m a n n og E n g q u i s t**.

Den 15., 16., 17. Juli 1915 fandt Ekspropriationen Sted, begunstiget af det skønneste Sommervej, hvorfor Forretningerne gik let fra Haanden.

Fra Protokollen anføres følgende:

»Tilstede vare Kommissarius ved Anlægget af Jernbaner paa Øerne, Kammerherre **C. L e r c h e**, de af Ministeriet for offentlige Arbejder udnævnte Medlemmer af Kommissionen, Etatsraad **J. H a m m e r i c h** og Godsforvalter **S. B e r t h e l s e n**, samt de af Frederiksborg Amtsraad valgte Medlemmer, Branddirektør **S k e e l** og Proprietær **S m i t h**.

Endvidere var mødt for Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg Ingeniør **C. V. J e n s e n** (nuværende Direktør ved Tilsynet med Privatbanerne), for den ledende Landinspektør, Etatsraad **P. B e n t z o n**, der havde meldt Forfald, Landinspektør **O. B u d t z**, for Hærens Krudtværk Kaptajn **H o f f m a n n**, for Amtsvejvæsenet Vejassistent **J ø r g e n s e n**, for Hillerød-Frederiksværk Banen Konsulent **S a x t o r p h** samt for Bevillingshaverne Birkedommer **L a r s e n**, Første-Lærer **R u d. J e n s e n**, Købmand **B r a m m e r** og Sogneraadformand **O l s e n** tilligemed Driftsbestyrer **K u h l m a n** og Ingeniør **W i n k e l**.

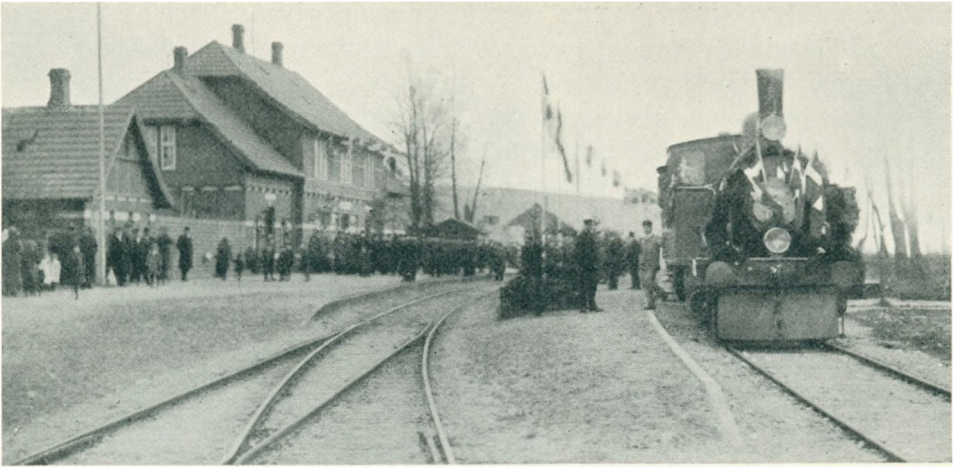
For Entreprenørerne mødte Ingeniør **R e i m a n n**.

De for Frederiksværk Købstad og Melby Sogn Delegerede tiltraadte Kommissionen.

Protokollen førtes af Kommissionens Sekretær, Fuldmægtig **C. S a x i l d** (nuværende Amtmand i Holbæk).«

Nogle Lodsejere var naturligvis ikke tilfredse med Tilbudene og henvistes til Taksation, og herom er den pudsige lille Historie, som Birkedommer **L a r s e n** iøvrigt fikst fremdrog i en Tale for Kommissarius ved Aabningen af Banen: Nogle af de misfornøjede Lodsejere sad efter Forretningen paa Thorup Kro og søgte at drukne Ærgrelserne. En af dem, der havde faaet lidt rigeligt af de vaade Varer, udtalte sig noget haanligt om «ham den Kanarius» — og da en anden gjorde opmærksom paa, at han hed Kommissarius, svarede den første: «Jeg er sku lige glad, enten han hedder Kanarius eller Dromedarius, — han er lige saa stor en Sk . . . urk som Præsten i Melby». Manden havde noget udestaaende med samme Præst, og han brugte egentlig et lidt mere vulgært Udtryk.

Som Arkitekter for Stationsbygningerne blev af Bevillingshaverne antagne Arkitekterne **P r e i s l e r** (senere en Tid Formand for Arkitektforeningen) og **A m b t** (Søn af Generaldirektøren). De pro-



Festtoget d. 21. December 1916 i Frederiksværk

jekterede meget smukke og praktiske Stationsbygninger, der blev billige i aarlig Vedligeholdelse, men nogle raillerede over, at de som Model havde brugt den gamle Accisebod paa Amager — «hvad skal den herud paa Halsnæs for». Imidlertid viste det sig, at Bygningerne kom til at staa glimrende til Egnen og Landskabet — saavel de to mindre Stationer ved Melby og Thorup som den større Hundested og Trinbrætpavillonerne i Østerbjærg og Vibehus.

Ved Navngivningen af Stationerne opstod for Resten flere smaa pudsige Vanskeligheder: Østerbjærg Trinbræt ligger ved Tømmerup By, men Navnet var jo allerede brugt paa Amagerbanen og lignede for meget Tommerup paa Fyn. Byen Thorup skulde gerne have givet

Kendte Fstdeltagere 1916



Stationen Navn, men Navnet var i Forvejen givet til en Station paa Thisted-Fjerritslev Banen, og da anden Stavemaade ej heller gik an, foresloges forskellige Navne, — man blev til sidst staaende ved »Dyssekilde«, fordi den nærmeste Gaard i Thorup hed saaledes, og selv om det ikke tilfredsstillende Beboerne, foretrak man det dog for Etatsraad B e n t z o n s mere spøgende Forslag »Kysse-dille«. Trinbrættet nærmest Hundested foresloges Lynæs, men det vakte Mis-hag, da det ikke laa ved Lynæs og ikke blev Station; vistnok Lærer J e n s e n foreslog Vibehus, da der skulde have ligget en Ejendom af det Navn i Nærheden, og Forslaget fandt almindelig Tilslutning som et rigtig »pænt« Navn, — alligevel vakte det Misstemning, idet en Mand Dagen efter ringede Ingeniør K u h l m a n o p og var meget vred over, at man — som han troede — gjorde Nar af en nær Slægtning, som havde haft Øgenavnet »Vibe-Peter« — ja, det er ikke let at gøre alle tilpas.

Jernbaneanlægget gik nu støt og rolig sin Gang til ud paa Sommeren 1916, da Anlægsentreprenørerne kom i Vanskeligheder — navnlig fordi den paatænkte Grusgrav mellem Melby og Frederiksværk viste sig ubrugelig. Efter lange og ret besværlige Forhandlinger, hvori ogsaa deltog daværende Minister H a s s i n g - J ø r g e n s e n og Formanden for Entreprenørforeningen, Ingeniør W e r n e r, blev der truffen den Ordning, at Ingeniør E i n a r J ø r g e n s e n (senere Næstformand i Arbejdsgiverforeningen) overtog Fuldførelsen af Anlægget. Sagen sinkede Banens Aabning, som man havde haabet skulde falde i Sommeren 1916, og det var en uheldig Tid i Efteraaret at ballastere og justere Sporet, selv om Vejret var mildt og uden særlig megen Regn.

Hen i December nærmede Banen sig saa Færdiggørelsen, og der blev lagt stor Vægt paa at faa den aabnet inden Julen. Den Gang kunde man ikke tænke sig at aabne en saadan Banestrækning uden en større Fest — det overvejedes endog at invitere Kongen, men efter en Underhaandsforespørgsel blev det opgivet. Festen skulde staa paa den nyopførte Hundested Kro, hvor det kendte Ægtepar H a n s og C a r o l i n e M a t h i e s e n residerede (senere kendt fra Frederiksværk Hotel, hvor Revyforfatterne altid holdt til, naar Revyerne skulde skrives). Listen over de indbudne blev længere og længere, saa Pladsforholdene fordrede Nedsækering.

Den 21. December om Eftermiddagen løb saa det pyntede Aabningstog over Strækningen med Gæster og Bevillingshavere under Jubel paa alle Stationer og Tale af Kommissarius paa Hundested Station, hvormed Banen blev erklæret for skikket til offentlig Drift fra næste Dag. Der hidsættes her et Optryk af Programmet, Fortegnelse



Sommersøndag paa Hundested Station

over Deltagerne — samt af Menuen — den sidste virker nu helt overvældende, men en Jernbaneindvielse var for 25 Aar siden en stor Fest. Talernes Antal ved Middagen var legio, og Rækkefølgen ordnedes af Ingeniør Winkel, der fungerede som en Art Magister bibendi for Lærer Jensen. Frederiksborg Amts daværende Amtmand, der var en meget sparsommelig Mand, fandt at Festen var for flot, og udtalte i sin Tale, at han personligt mente, at Halsnæs godt kunde have klaret sig i nogen Tid endnu med Postdiligencen, hvad der vakte Protester. En af de sidste Taler holdtes af Ingeniør Winkel for Frederiksværksbanens Formand, Birkedommer Neumann, der faderligt var traadt til med Hjælp, da det kneb med at faa Gang i Anlægget. Da Winkel benævned Neumann som Banens Fader, svarede han ganske kvikt paa Tilraab om, hvem Moderen var: »Det er Halsnæs frugtbare Jord«. Benævnelsen var nu lidt urigtig, for den, der fortjener at kaldes baade ved Fader- og Modernavnet for Banen, var Lærer Rud. Jensen, hvis Energi og Dygtighed det i første Række skyldtes, at Banen blev gennemført. Som Formand for Bevilingshaverne ledede han de talrige Møder saavel under som efter Anlægget, og det var med Rette, at Birkedommer Larsen engang fremhævede, at det skyldtes Lærers rolige Venlighed, at der aldrig fremkom nogen Divergens, der gav Mislyd i Forhandlingerne, — kun en Ting protesterede de øvrige Medlemmer af Forretningsudvalget og Bestyrelsen imod, det var, naar Lærer Jensen begyndte at forklare Anlæggets udviklede Renteopgørelse med Sta-



Amtsraadsmdl. N. H. Nielsen



Gasværksbestyrer Nielsen



Fiskekontrollør J. Frederiksen

ten efter en Metode, som nuværende Direktør C. V. Jensen ved Tilsynet med Privatbaner havde faaet godkendt i Ministerierne og lært Lærer Jensen. Den kaldtes spøgende »de to Jensensers Metode«, og den var lidt indviklet at forstaa, men Resultatet var glimrende, fordi det herved lykkedes at afslutte Baneregnskabet kun faa Aar efter Aabningen, hvilket vistnok er ganske enestaaende for et Baneanlæg.

Fra Aabningsdagen traadte Banens nye Bestyrelse i Virksomhed og indvalgt blev følgende 5 af Bevillingshaverne:

Valgt af Staten:

Førstelærer R u d. J e n s e n, Hundested,
Gaardejer C a r l J ø r g e n s e n, Tollerup.

Valgt af Amtet:

Gaardejer R. J. O l s e n, Evetoftø.

Valgt af Frederiksværkbanen og de private Bidragydere:

Birkedommer E. B. L a r s e n, Frederiksværk.

Valgt af Melby og Thorup Kommuner samt Hundested Havn:

Fisker C h r. P e d e r s e n, Hundested.

I Henhold til Forpagtningsoverenskomsten med Frederiksværkbanen indtraadte 2 af Medlemmerne tillige i denne Banes Bestyrelse, nemlig R u d. J e n s e n og R. J. O l s e n. I samtlige 25 Aar har de tre førstnævnte siddet i Banens Bestyrelse, — efter Birkedommer L a r s e n s Død i 1932 indtraadte fra Frederiksværkbanens Bestyrelse Amtsraadsmedlem N. H. N i e l s e n, Skævinge, medens Fisker C h r. P e d e r s e n for nogle Aar siden afløstes af daværende Formand for Thorup Sogneraad, Gasværksbestyrer N i e l s e n, Hundested, idet Sogneraadet havde vedtaget, at den til enhver Tid fungerende Formand for Sogneraadet skulde indvælges i Banens Bestyrelse, — derfor er nu det femte Medlem Fiskerikontrollør J ø r g e n F r e d e r i k -

se n indtraadt. Repræsentationen i Frederiksværkbanens Bestyrelse er uforandret i de 25 Aar.

I Henhold til Overenskomsten mellem Banerne forpagtede Frederiksværkbanen Hundestedbanens Drift, der opretholdes med førstnævnte Banes rullende Materiel, og der svares en aarlig Afgift paa fast 1 pCt. af Hundestedbanens Aktiekapital, hvortil kommer en vis Procentdel af det samlede aarlige Driftsoverskud. Foruden denne Ydelse oppebærer Hundestedbanen selve Indtægten af Jernbaneskylden og Renter af egen opsparet Kapital. Overenskomsten er ikke bleven ændret i de forløbne Aar, uagtet der findes Klausuler, hvorefter Banerne hver paa sin Side kan kræve Revision; Hundestedbanen, naar Frederiksværkbanen har haft særlig stort Overskud i 2 Aar, og Frederiksværkbanen, naar dens Overskud i 2 Aar er gaaet ned under en vis Grænse. Intet kan vel bedre belyse det gode og fordelgelige Forhold, der har hersket Banerne imellem, end denne Stabilitet i Overenskomsten, idet der har været Aar i den forløbne Tid, hvor Kravene kunde være rejst enten fra den ene eller den anden Side. Havde Frederiksværkbanen Vanskelighed ved at udrede Forpagtningsafgiften, gik Hundestedbanen villigt ind paa at tage en Andel i en nyanskaffet Motorvogn i Stedet — dette er sket i 3 Aar. Paa den anden Side har Hundestedbanen gentagne Gange af sin opsparede Kapital ydet Tilskud til Nyanlæg og Udvidelser, ogsaa uden for Kontraktens Bestemmelser.

En Skildring af Driftsaarene fra 22. December 1916 til nu vil paa mange Punkter blive en Beskrivelse af den samlede Banes Drift, og derfor skal der her kun fremføres de Ting, som i særlig Grad kan siges at berøre Hundestedbanen.

Straks efter Banens Aabning i 1916 begyndte en stræng og vedvarende Vinter, saa det nyjusterede Spor nærmest blev forfærdeligt at køre paa, — og hertil kom i Februar 1917 den udvidede tyske Undervandsbaadsblokade, der bragte Vanskeligheder ved Kulforsyningen og stærkt stigende Priser paa alle Fornødenheder. Det første Halvaar er en Tid, som Banens nuværende Driftsbestyrer tænker tilbage paa med en vis Gysen. Krigen satte dybe Spor i Banens Drift — ikke blot under selve Krigen, men i flere Aar efter, dog Banens Betydning for Egnen blev eklatant paavist i Efteraaret 1918, hvor den store Sildefangst indtraf. Fiskerne havde meget lidt Olie til Baadene og maatte spare. Nu var Silden saa elskværdig at staa i Stimer næsten ind til Hundested Havnemole, saa Baadene kun behøvede at sejle et kort Stykke ud for at kunne komme fuldlastede hjem. Fra 3. til 6. September 1918 befordredes med Banen 131 Vognladninger Sild — og Vægten af Silden gik i disse Dage op til 1.000.000 kg. Efter en



Hundested Station

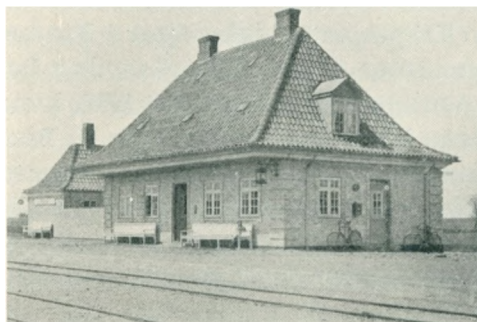
4—5 Dages Forløb kørte Togene i Staa, fordi det nedsivede Sildevand gjorde Skinnerne fedtede — først nogle Regnbyger hjalp herpaa, — men det store Fiske havde været umuliggjort uden Banen.

Omtrent samtidig med Banens Aabning kom Motorbaadruten Hundested-Rørvig i Gang, og denne Rute har gennem Aarene betydet meget for Banen ved dens ret betydelige Sommertrafik til hele Rørvigegnen. Ruten er senere moderniseret med et større Skib i 1927 efter en voldsom Strid, hvor et konkurrerende Selskab aabnede en Rute paa samme Linie og drev den en Sommer ikke uden mange Gnidninger, der dog altsammen udløstes i Forsoning og med Ophævelse af denne meningsløse Kappestrid, der kun kunde føre til gensidig Ødelæggelse.

I de første Aar efter Banens Aabning blev der arbejdet paa den

Dyssekilde Station

Vibehus Trinbrædt





Hundested Havn

store Udvidelse af Hundested Havn, der skulde danne Basis for Oprettelsen af den længe ønskede Rute Hundested-Grenaa. Først maatte dog Banen udvides med en Havnebane og Bro ud til Ø-Havnen, ellers kunde Ruten ikke blive rigtig god. Det lykkedes at faa tegnet ny Kapital til Bro og Spor, og Arbejdet udførtes i Sommeren 1923. Herved kunde Skibsladninger tages over Havnen til Viderebefordring med Banen — og alt var parat til Grenaarutens Modtagelse. Der skulde imidlertid gaa en Aarrække, inden dette nordsjællandske store Haab gik i Opfyldelse, og uheldigvis startede et foretagsomt Selskab alle-

Lynæs Kirke



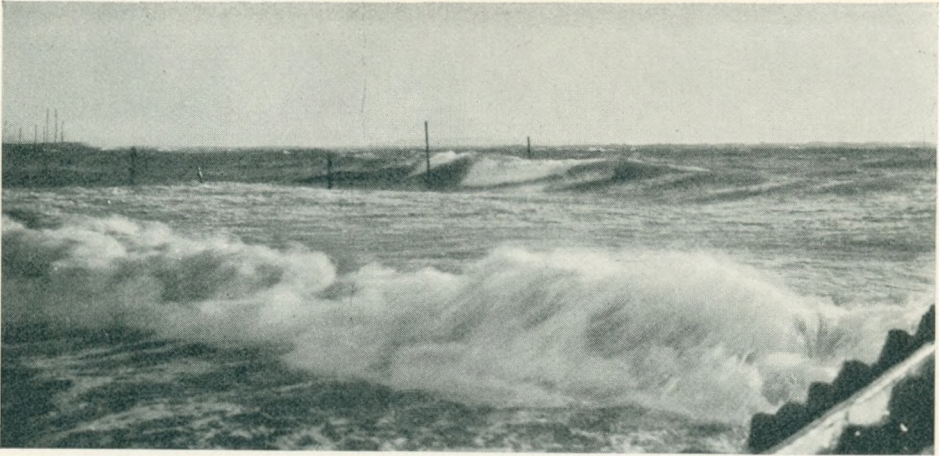


Havnebroen i Hundested

rede under Krigen i 1918 denne Rute med et meget sørgeligt Resultat — hele Kapitalen tabtes, og Sporene skræmte i mange Aar — men Ruten var etableret, før Forholdene paa begge Sider var egnede dertil. Det skulde blive Rutebilfolkene, der som Sjælen i Foretagendet realiserede Planen i 1933 — rigtignok med vel megen Reklame som Konkurrence til D. S. B.s Forbindelser med Jylland — ja, ondsksfulde Tunger nævnede endog, at Ruten var startet for de mange Penge, som D. S. B. gav ved Opkøb af Bilruter. — Kapitalen blev rejst, og Ruten har i de forløbne Aar bragt Banen betydelig Trafik, selv om den jo ogsaa tog en Mængde Person- og Lastbiler over. Banen har arbejdet i god Forstaaelse med Ruten, og det er kun bekla-

Parti fra Kikhavn





Brænding ved Hundested Havn

geligt, at den nuværende Krig har bevirket dens midlertidige Standsning p. G. a. de knappe Brændselsoliebeholdninger. Der vilde i Øjeblikket, selv med den delvis standsede Biltrafik, være god Brug for Ruten til Jylland.

I Aarenes Løb har Banen bevirket en stor Stigning i Sommerbeboelsen langs hele Nordkysten fra Liseleje over Nødebo Huse - Kikhavn til Hundested og Lynæs, idet der er bygget i hundredevis af Sommerhuse, og Pensionater er oprettet. Hundested og Lynæs Byer er snart sammenbyggede, og Tusinder af Feriegæster kommer hvert Aar til Egnen og lægger mange Penge herude, hvortil kommer Kommunernes Skatteindtægter.

Fiskerbaade staar ud fra Hundested





Knud Rasmussens Hus og Mindevarden

I 25 Aars Perioden har det naturligvis ikke manglet paa Problemer og Vanskeligheder i Driften, men dette oplyses maaske bedst ved at citere et Stykke fra det Jubilæumsskrift, som Banens Driftsbestyrer skrev ved Frederiksværkbanens Jubilæum 31. Maj 1922:

»Skal Banerne kunne opretholdes, bliver det sikkert nødvendigt at slaa ind paa nye og billigere Driftsformer. For Persontrafikkens Vedkommende ved hyppigere, bekvemt liggende, rene Persontog, der ikke rangerer, og her kommer Spørgsmaalet om Anskaffelse af Motorvogne frem: kan det lykkes at fremstille en driftsikker, bekvem Motorvogn med Plads til 40—50 Mennesker, vil Driften kunne gøres hurtig og billig, forudsat at Reparationsomkostninger ikke bliver betydelige. Denne Sag undersøges for Tiden meget indgaaende, men man maa ikke være blind for, at man endnu befinder sig paa Forsøgsstadiet.

Godstrafikken maa stadig besørges ved Damplokomotiver, men i rene Godstog, og Konkurrencen med Bilerne bør optages paa den Maade, at Banerne selv knytter Bilerne til sig ved paa de enkelte Stationer at besørge Godset bragt til og hentet hos Publikum. Hver Station faar sit Opland, som maa »opdyrkes« for Trafik til Banen, og de, der skal gøre det, maa være pekuniært interesserede i at skaffe det mest mulige. Banerne maa bort fra de mange smaa Stationer med et Personale, der koster mere, end Trafikken indbringer. Mange Statio-

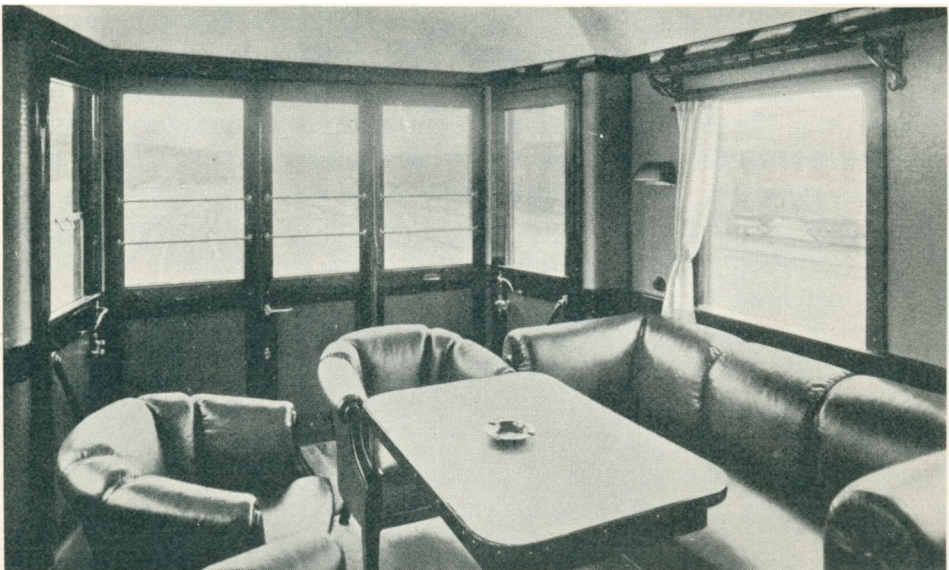
ner maa nedlægges som betjente Pladser og omdannes til ubetjente Holdepladser med Læssespor og Tilknytning til lokal Biltrafik. Samtidig maa man søge at oprette private Sidespor, hvor som helst der findes en Virksomhed, som kan knyttes i direkte Sporforbindelse til Banen.

Et Skridt i denne Retning har Frederiksværkbanen allerede gjort, idet man i snart 2 Aar har lukket de mindre Mellemstationer Søn- og Helligdage, hvorfor Billetsalget paa disse Dage foregaar i Toget. Der skaffes herved de smaa Eenmandsbetjente Stationer den obligatoriske ugentlige Fridag, uden at Banen bekoster Afløsning, hvorved aarlig spares ca. 10,000 Kr. Endvidere udbringes en Del af Godset gratis.

Udviklingen vil sikkert medføre, at disse ovenfor skitserede nye Driftsformer lidt efter lidt maa indføres, og fra Ledelsens Side overvejer og følger man Forsøgene med Banens Tarv for Øje. Her ligger Fremtidens Opgaver for Banen, samtidig med at man maa søge at udveksle og forbedre Driftsmateriellet og Sporet til at være fuldt paa Højde med Tidens Krav«.

De fleste af de der udtalte Tanker er virkelig bleven realiseret. Banens Drift er bleven motoriseret, saaledes at der allerede for flere Aar siden kørtes 80 pCt. af alle Togene med Motorkraft, Godset udkøres fra og afhentes til Stationerne af egne Lastbiler, Rutebilen mellem Hundested og Frederiksværk er overtaget af Banen, Lastbilruten Hundested-København ligeledes. Søndagslukning af Stationerne om

Banens Salonvogn — spøgende kaldt „Kuhlman-car“





Gaasemosehuset ved Hundested

Vinteren er indført, 2 nye Trinbrætter er oprettet, og der er arbejdet paa Oprettelse af nye Virksomheder i Banens Opland, som man med mere eller mindre Held har søgt at knytte til Banen, Skibsladninger med Cement, Træ, Kul, Foderstoffer er det lykkedes at dirigere over Hundested Havn, — men Banen har været udsat for en haard Konkurrence fra Bilerne — ikke mindst Lastbilerne, der for overhovedet at eksistere presser Priserne ned til minimalt Niveau, og den «fattige Bilmand» er der altid mere Tilbøjelighed til at støtte med Fragt end »Institutionen Banen, der nok klarer sig«. Støtten til Bilmanden er ofte til hans egen Ruin, og de Virksomheder, der bruger ham, vil betegnende nok ikke indlade sig paa Kørsel med egne Biler til den Pris, de opnaar hos den »fattige Bilmand«. Landet har i de senere Aar været ganske overtrafikeret, og det er en dyr Nationaløkonomi. Den store Trafikkommission, som afsluttede sit Arbejde, ligesom den nuværende Krig begyndte, pegede ogsaa herpaa og fremkom med Forslag til Nyordninger, men Sagen blev henlagt ved Forholdenes Udvikling. I Kommissionen blev det fra Privatbaneside fremhævet, om vi i Grunden havde Raad til al den Bilkørsel — endsige udvide den og nedlægge Landets Sidebaner, hvilket man fra Bilkredse lidt haanligt afviste. Det var derfor for Banerne ret interessant at se Krigen bekræfte vor Formodning, og nu indser vel nok store Dele af Befolkningen, at Banerne — selv de mindre — daarligt kan undværes. Fremtiden vil vise, hvorledes Udviklingen bliver, men man maa haabe, at Biltrafikken bliver bedre retledet til Gavn for hele Landet og de Værdier, der staar i Jernbanerne.

Banens Indtægter har jo p. G. a. Forpagtningskontrakten været stærkt svingende med Konjunkturerne og ser saaledes ud for de 25 Aar:

1916—17	Kr. 1.500,00
1917—18	Kr. 10.117,27
1918—19	Kr. 6.408,13
1919—20	Kr. 6.000,00
1920—21	Kr. 12.940,63
1921—22	Kr. 19.415,49
1922—23	Kr. 30.132,35
1923—24	Kr. 8.961,78
1924—25	Kr. 7.832,00
1925—26	Kr. 12.816,47
1926—27	Kr. 7.832,00
1927—28	Kr. 0
1928—29	Kr. 0
1929—30	Kr. 7.832,00
1930—31	Kr. 0
1931—32	Kr. 7.832,00
1932—33	Kr. 7.832,00
1933—34	Kr. 7.832,00
1934—35	Kr. 7.832,00
1935—36	Kr. 7.832,00
1936—37	Kr. 7.832,00
1937—38	Kr. 7.832,00
1938—39	Kr. 7.832,00
1939—40	Kr. 13.633,47
1940—41	Kr. 34.032,87

Ialt Kr. 242.110,46

Jernbaneskylden har ogsaa varieret gennem Aarene, som nedenst. Opstilling viser:

1916—17	Kr. 314,82
1917—18	Kr. 1.195,41
1918—19	Kr. 2.572,23
1919—20	Kr. 3.820,89
1920—21	Kr. 1.229,12
1921—22	Kr. 1.434,34
1922—23	Kr. 7.980,96
1923—24	Kr. 6.347,89
1924—25	Kr. 5.984,74
1926—27	Kr. 5.944,58
1927—28	Kr. 5.368,97
1928—29	Kr. 5.904,85
1929—30	Kr. 5.920,60
1930—31	Kr. 5.914,04
1931—32	Kr. 5.901,95
1932—33	Kr. 5.269,53
1933—34	Kr. 4.139,92
1934—35	Kr. 4.069,28
1935—36	Kr. 4.069,29
1936—37	Kr. 4.069,29
1937—38	Kr. 4.069,29
1938—39	Kr. 4.069,29
1939—40	Kr. 4.066,83
1940—41	Kr. 4.064,37

Ialt Kr. 109.758,02

Hundestedbanen har gennem Aarene ofret en Del paa Udvidelser og Moderniseringer, saaledes har man af rullende Materiel foruden de 3 af Anlæget betalte Godsvogne erhvervet 1 Boggiepersonvogn og 3 Andele i en af Frederiksværkbanens Motorvogne. Endvidere er der paa Hundested Station etableret en Jernbanevognvægt, Remiserne er udvidet, nye Sporanlæg er udført, Sporet ude paa Linien er blevet forstærket med de saakaldte Melaunstød. Forpladsen i Hundested og Toiletterne er moderniseret, man har tilkøbt sig Adgangsret til Parallelvejen langs Hundested Stations Østside, opført Snebælte ved Melby og sammen med Frederiksværkbanen bidraget til Rutebilstationen i Liseleje, — alt dette har kostet ca. 140,000 Kr. Desuagtet har Banen



Bakkerne ved Lynæs

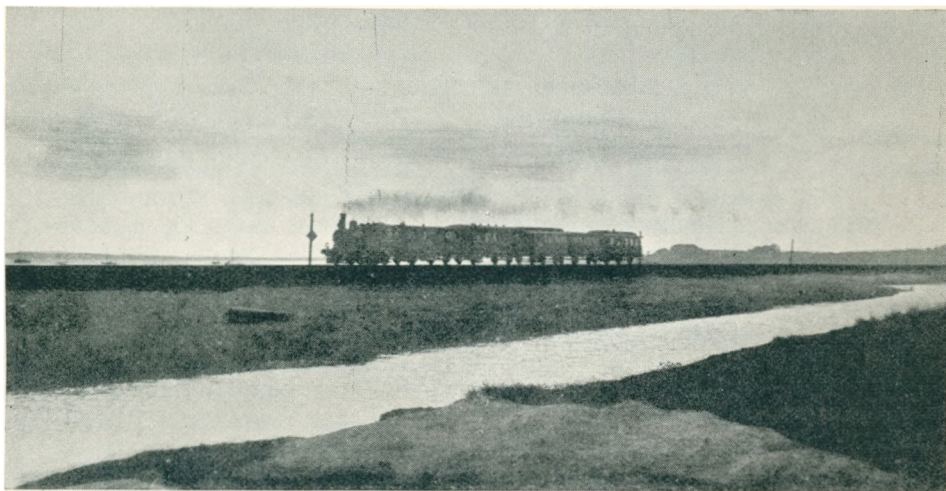
staaende i sin Afskrivningsfond over 86,000 Kr. og har herudover udlaaet 22,000 Kr. til Rutebilanskaffelser, medens den egentlige Driftskasse raader over ca. 50,000 Kr., hvorfor Banen nok kan betragtes som ganske velstaaende; til en kommende Sporfornyelse rækker Kapitalen ikke, men man maa haabe, at denne kan udskydes til bedre Tider med lavere Skinnepriser.

Der har ofte været rejst Spørgsmaal om, hvormegen Trafik Hundestedbanen har tilført Frederiksværkbanen, og Halsnæsentsiaster har hævdet, at Frederiksværkbanen ikke kunde have klaret sig uden Hundestedbanen. Dette er nu for meget sagt, men sikkert er det, at Hundestedbanen har medført en ikke ringe Tilgang af Personer og Gods, og Frederiksværkbanen vilde næppe have indtaget sin nuværende gode Position uden den nye Stræknings Medvirken. Det er imidlertid et uløseligt Spørgsmaal at opgøre eksakt, hvad der af Trafikken skyldes den ene og den anden Part — det er rigtigt, at de to Banestrækninger har støttet hinanden broderligt gennem Aarene og ikke kan undvære hinanden. Derfor er den Sammenslutning mellem de to Baner i eet Aktieselskab, som der arbejdes paa, en logisk Konsekvens af Forholdet, og Nyordningen skal nok vise sig gavnlig for Jernbaneforetagendet og dermed for hele Egnen, lige fra Hillerød over Frederiksværk til Hundested.

Det er fristende at slutte denne lille Beretning med et Citat fra Frederiksbanens ovennævnte Jubilæumsskrift — idet Citatet passer godt ogsaa paa Hundestedbanen den Dag i Dag.

«Der kan jo altid findes Ting at kritisere, og en Jernbane er et taknemligt Objekt at kaste sig over, det ved man, naar man har med en Bane at gøre: gaar det godt, er det en Selvfølgelighed, gaar det mindre godt, er det ligesaa selvfølgelig, at der tages paa Veje over for Banen. Man faar trøste sig med, at lidt bliver der vel udrettet gennem Aarene, f. Eks. har Hundestedbanen dog været med til at bringe mange Tusinder ud for at hente Sundhed og Styrke i Nordsjællands friske, skønne Natur«. — En Sommergæst lod sig for et Par Aar siden inspirere til i et københavnsk Blad at indrykke nedenstaaende Vers sammen med Fotografiet.

»Hundestedbanen ved Dagens Hæld«



Solen gik tidlig til Hvile,
nu graaer det flade Land,
snart tænder et Blaa sine Stjærner
i Aaens glidende Vand.
Og Dagens tusinde Lyde
der bort i en spinkel Klang,
selv Blæsten, den kaade, slutter
sin larmende, trodsige Sang

Da lyder med et gennem Aft'nen
Lyde af Jærn mod Staal . . .
Det er Trænet, som hastigt jager
alsted mod Rejsens Maal.
Baalet flammer om Kedlen;
den staaelopansrede Hest
fører en Menneskeverden
alsted til Kulturens Fest.

Men Hjulenes rasende Skratten
mod Skinnernes blanke Jærn
der lidt efter lidt i Marked
og løber sig spinkel og fjærn
Derude suser Kulturen
alsted mod den larmende By
Her blunder igen Naturen
i Mørkets skærmende Ly.

*Sam Modvægt
kan anfæres en
anden
Inspiration
fra en rejsende.*



Og hvorfor ikke slutte med Digteren Kaj Hoffmanns Hyldest til Hundested:

*Hvide Huse, røde Tage —
det er Hundested.
O, kom med!
Sæt dig ved min Side — kø
gennem Bakkelandet.
Op til Solen, Sandet.
Aabne Kyster, Blæst fra Nord —
det er Isefjord.*

*Er du ung og fyrrig —
kom til Kattegat.
Kom og hils paa Revlens Skum
og den vilde Nat.*

*Vil du ældes stille,
langt fra Raadhusplads,
Rigsdag og Parnas,
fjernt fra Verdenstelegrammer
om en evig skidden Jamner,
kom saa — o, kom med!*

*Hvide Huse, røde Tage,
det er Hundested.
Sus og Sang ved Dag og Nat,
det er Kattegat.*

Deltagerne i Aabningsfesten

den 21. December 1916.

Til samtlige Deltagere vil blive udleveret et Emblem med vedhængende Nummer, svarende til nedenstaaende alfabetiske Fortegnelse. Emblemet kan efter Behag bæres med eller uden Nummer.

1. Ambt, Arkitekt, København.
2. Andersen, Gaardejer, Melby. Medlem af Melby Sogneraad.
3. Bang, cand. jur. Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder.
4. Bergmann, Formand for Baneanlægget, Hundested.
5. Bernild, Redaktør af Nordsjællands Venstreblad, Hillerød.
6. Berthelsen, Godsinspektør, Høng. Medlem af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen.
7. Bjellekjær Jensen, Direktør, Hillerød. Medlem af Taksationskommissionen.
8. Bram, Redaktør, Frederiksværk. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab
9. Brammer, S., Købmand, Lynæs. Formand for Lynæs Havelag.
10. Branning, Stationsforstander, Hundested.
11. Bruun, Postmester, Chef for Østifternes Postkontor, Kbhvn.
12. Buchwald, Fuldmægtig i Ministeriet for off. Arbejder.
13. Budtz, Landinspektør, København, konst. ledende Landinspektør.
14. Cassias, Assistent paa Hovedkontoret, Hillerød.
15. Christensen, A., Direktør, Skævinge. Medlem af Gribskovbanens Bestyrelse.
16. Christensen, C., Overlærer, Frederiksværk. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab.
17. Christensen, Direktør, Helsing. Medlem af Helsingebanens Bestyrelse.
18. Christiansen, Førstelærer, Melby. Bevillingshaver.
19. Clausen, Toldforvalter, Frederiksværk.
20. Colding, Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder, Kbhvn.
21. Eir, Distriktschef ved Statsbanerne, København.
22. Elgstrøm, Ingeniør ved Statens tekniske Tilsyn, København.
23. Eskildsen, Stationsforstander, Hillerød.
24. Faartoft, Redaktør, Grenaa, Formand for Udvalget vedr. Grenaa-Hundested Forbindelsen.
25. Frederiksen, Fiskeribetjent, Lynæs. Medl. af Thorup Sogneraad.
26. Friis, Købmand, Frederiksværk. Medlem af Frederiksværk Byraad.
27. Granzow, Lokomotivfører, Frederiksværk.
28. Gregersen, Fuldmægtig, Sekretær hos Ministeren for offentlige Arbejder, København.
29. Hansen, Sognepræst, Thorup.
30. Hansen, Kreditforeningsformand, Bøgesø. Medlem af Taksationskommissionen.
32. Hansen, Muremester, Frederiksværk. Medlem af Taksationskommissionen.
33. Hansen, Redaktør af Frederiksborg Amts Avis, Hillerød.
34. Hansen, Amdraadsmedlem, Slangerup. Medlem af Taksationskommissionen.
35. Heegaard, Inspektør, Frederiksværk.
36. Heilmann, Skovrider, Frederiksværk. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab.
37. Helweg, Ingeniør, Statens tekniske Tilsynsførende, Kbhvn.
38. Holm, Skovrider, Esrom. Medlem af Gribskovbanens Bestyrelse.
39. Jacobsen, Købmand, Gilleleje. Medlem af Gribskovbanens Bestyrelse.

40. Jacobæus, Birkedommer, Helsing. Medlem af Gribskovbanens Bestyrelse.
41. Jensen, Toldforvalter, Hellerup. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab
42. Jensen, Fyrbøder, Frederiksværk.
43. Jensen, Konduktør, Frederiksværk
44. Jensen, Formand ved Baneanlægget, Frederiksværk.
45. Jensen, Boghandler, Medlem af Frederiksværk Byraad, Frederiksværk.
46. Jensen, Trafikinspektør ved Statsbanerne, København.
47. Jensen, Ingeniør ved Statens tekniske Tilsyn, København.
48. Jensen, Tømrermester, Frerslev, Bygningsentreprenør.
49. Jensen, Sognefoged, Ullerup. Medlem af det første Udvalg for Frederiksværk-Hundested Jernbane.
50. Jensen, Førstelærer, Hundested. Bevillingshavernes Formand.
51. Johansen, Ingeniør hos Entreprenøren, Frederiksværk.
52. Johansen, A., Lokomotivfører, Frederiksværk.
53. Johansen, Lokomotivfører ved Baneanlægget, Frederiksværk.
54. Jørgensen, Ingeniør, Anlægs-Entreprenør, Frederiksværk.
55. Jørgensen, Gaardejer, Tollerup. Bevillingshaver.
56. Jørgensen, Parcellist, Melby. Medlem af Melby Sogneraad.
57. Kern, Kontorchef i Generalpostdirektoratet, København.
58. Kjærgaard, Amtsvejinspektør, Hillerød.
59. Krarup, Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder, Kbhvn.
60. Kuhlman, Driftsbestyrer, Anlægsingeniør, Hillerød.
61. Larsen, Birkedommer, Frederiksværk. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Direktion og Bevillingshavernes Næstformand.
62. Larsen, Konduktør, Frederiksværk
63. Larsen, Husmand, Hanehoved. Medlem af Melby Sogneraad.
64. Larsen, Fisker, Nøddebo. Medlem af Thorup Sogneraad.
65. Lerche, Kommissarius, Kammerherre, København.
66. Lewinsky, Købmand, Hillerød. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab. Bevillingshaver.
67. Lybye, Dyrlæge, Frederiksværk. Medlem af Frederiksværk Byraad.
68. Melton, Direktør, Ølsted.
69. Mogensen, Frederiksværk. Medlem af Frederiksværk Byraad.
70. Møller, Redaktør af Frederiksborg Amtstidende, Hillerød.
71. Neumann, Birkedommer, Hillerød. Formand for Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Direktion.
72. Nielsson, Ingeniør ved Statens tekniske Tilsyn, København.
73. Nielsen, Grosserer, København. Formand for Rørvigruten.
74. Nielsen, Stationsforstander, Frederiksværk.
75. Nielsen, Banemester, Hillerød.
76. Nielsen, Tømrer, L. Karlsminde. Medlem af Thorup Sogneraad.
77. Nielsen, J., Fisker, Hundested. Medlem af Thorup Sogneraad.
78. Nielsen, Husmand, Adserbo. Medlem af Melby Sogneraad.
79. Nielsen, Lods, Hundested. Medlem af Thorup Sogneraad.
80. Nielsen, L., Fisker, Hundested. Medlem af Thorup Sogneraad.
81. Nielsen, Gaardejer, Laugø. Medlem af Helsingebanens Bestyrelse.
82. Nordsten, Fabrikant, Hillerød. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab
83. Olsen, Gaardejer, Hanehoved. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab
84. Olsen, Amdtsraadsmedlem, Evetofte. Medlem af Bevillingshavernes Forretningsudvalg.
85. Parkov, Oberst, Gjentofte.
86. Pedersen, Købmand, St. Karlsminde. Medlem af Thorup Sogneraad.
87. Pedersen, Havnefoged, Hundested.

88. Pedersen, Sogneraadsformand for Thorup Sogneraad, Sverkildstrup.
89. Pedersen, Landvæsenskommissær. Medlem af Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab Bevillingshaver, Skævinge.
90. Pedersen, P. B., Fisker. Medlem af Hundested Havelag, Hundested.
91. Petersen, Tømremester, Bygningsentreprenør, Skævinge.
92. Petersen, Chr., Fisker, Hundested. Bevillingshaver.
93. Petersen, Generalsekretær for De danske Statsbaner, København.
94. Petersen, Forpagter, Frederiksværk. Medlem af Taksationskommissionen.
95. Petersen, Folketingsmand, Overretssagfører, København.
96. Petersen, Træskomager. Medlem af Frederiksværk Byraad, Frederiksværk.
97. Preisler, Arkitekt, København.
98. Raben, Banedirektør, København.
99. Raffenberg, Stationsforstander, Hillerød.
100. Rambusch, Maskininspektør, København.
101. Rasmussen, Linie-Betjent, Hundested.
102. Rasmussen, Fisker, Liseleje. Medlem af Melby Sogneraad.
103. Rasmussen, Formand ved Baneanlægget, Frederiksværk.
104. Reimann, Ingeniør, Anlægsentreprenør.
105. Saxtorph, Konsulent, Hillerød. Medlem af Hillerød-Frederiksværk Jernbanes Direktion.
106. Smith, Proprietær, Nyrupgaard. Medlem af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen.
107. Scheel, cand. jur., Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder.
108. Schulin, Amtmand, Kammerherre, Hillerød. Formand for Hillerød—Frederiksværk Jernbanes Repræsentantskab.
109. Skeel, Branddirektør, Fredensborg. Medlem af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen.
110. Spendrup, Stationsforstander, Hillerød.
111. Stub, Driftsbestyrer, Hillerød.
112. Sønder, cand. jur., Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder.
113. Sørensen, Landinspektør, Hillerød.
114. Sørensen, Portør, Frederiksværk.
115. Thorsen, Postmester, Frederiksværk.
116. Tønnesen, Proprietær, Øbakkegaard. Medlem af Taksationskommissionen.
117. Wahl, Assistent, cand. jur., Kommissariei-Sekretær, Kbhvn.
118. Warrer, Købmand, Hundested. Medlem af Udvalget for Grenaa-Hundested Forbindelsen.
119. Werner, Ingeniør, København.
120. Winkel, P., Ingeniør, Hillerød. Anlægsingeniør.
121. Winther, Købmand, Græsted. Medlem af Gribskovbanens Bestyrelse.
122. Zahlmann, Borgmester, Hillerød.
123. Øllgaard, Fuldmægtig i Ministeriet for offentlige Arbejder, København.

M E N U

DEN 21. DECEMBER 1916.

LEGERET SUPPE
SHERRY - MADEIRA

★

FISKEFILET NORMAND
HOCHHEIMER

★

SKINKE BAYONNE MED GEMYSE
CHATEAU BELAIR

★

ANDESTEG MED COMPOT
CLIQUEOT SEC

★

NUCCA PARFAIT
SHERRY

★

CAFFE
LIKØR & COGNAC

★