Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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.

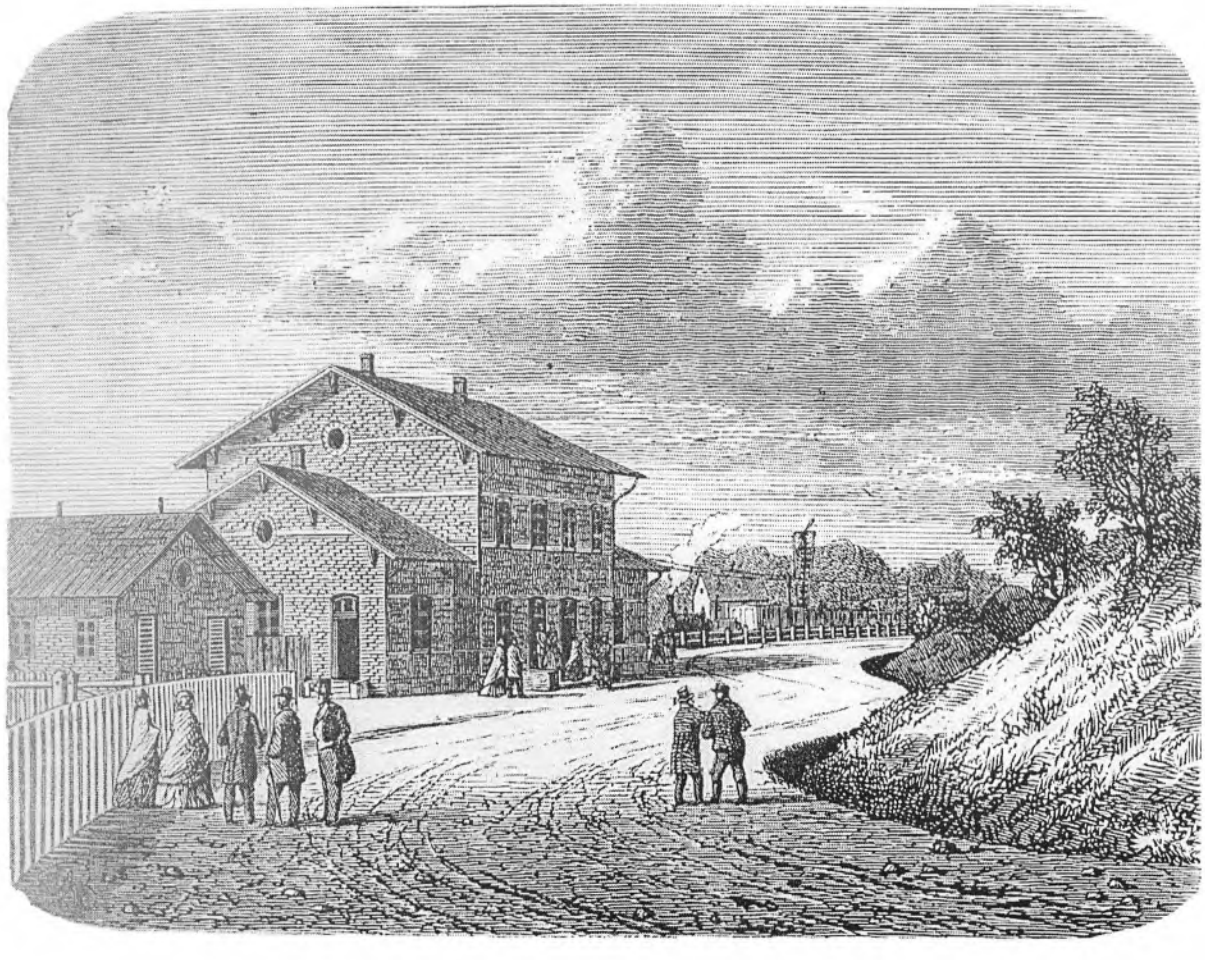
Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

VETERANTOGSCENTER FREDENSBORG

Under protektion af
Hans Kongelige Højhed Prins Henrik

Historisk baggrund og projektbeskrivelse



Banegaarden ved Fredensborg

Projektets navn:
VETERANTOGSCENTER FREDENSBORG

Projektets deltagere:
NORDSJÆLLANDS JERNBANEKLUB
V/ Bert Hansen
Svend Trøstsvej 6, 4
1912 FREDERIKSBERG

BEVARINGSFORENINGEN FREDENSBORG
V/ Søren Widding
Hillerødvej 6
3480 FREDENSBORG

Repræsentant for ÆLDREORGANISATIONERNE
Bendt Gudmand Gudmander
Nørredamsvej 93
3480 FREDENSBORG

PROJEKTETS ADRESSE:
Hillerødvej 6
3480 FREDENSBORG

TELEFON: 4848 4516

BANKKONTO: 3544 - 255703
DEN DANSKE BANK
Jernbanegade 5
3480 FREDENSBORG

BANKKONTO: 6301 - 7359020
LOKALBANKEN
Christoffer Boecks vej 4
3480 Fredensborg

SE - NUMMER:
16 21 68 36

TEKST ved:
Jan Hein Hedegaard
Søren Widding

TRYK:
Fredensborg-Humlebæk Kommune
1998

H.K.H. PRINSENS
SEKRETARIAT

AMALIENBORG

17. september 1998.

Veterantogscenter Fredensborg
Formand for Amtsældrerådet Bendt Gudmand Gudmander
Hr. Søren Widding, Bevaringsforeningen
Hillerødvej 6
DK-3480 Fredensborg

Hans Kongelige Højhed Prinsen har bedt mig meddele, at Prinsen med glæde påtager sig hvervet som protektor for Veterantogscenter Fredensborg.

Med venlig hilsen

Mogens Christensen
Sekr.chef

Chr. IXs Palæ · Amalienborg · 1257 København K
Telefon 33 40 10 10 · Telefax 33 33 76 95

Forord . . .

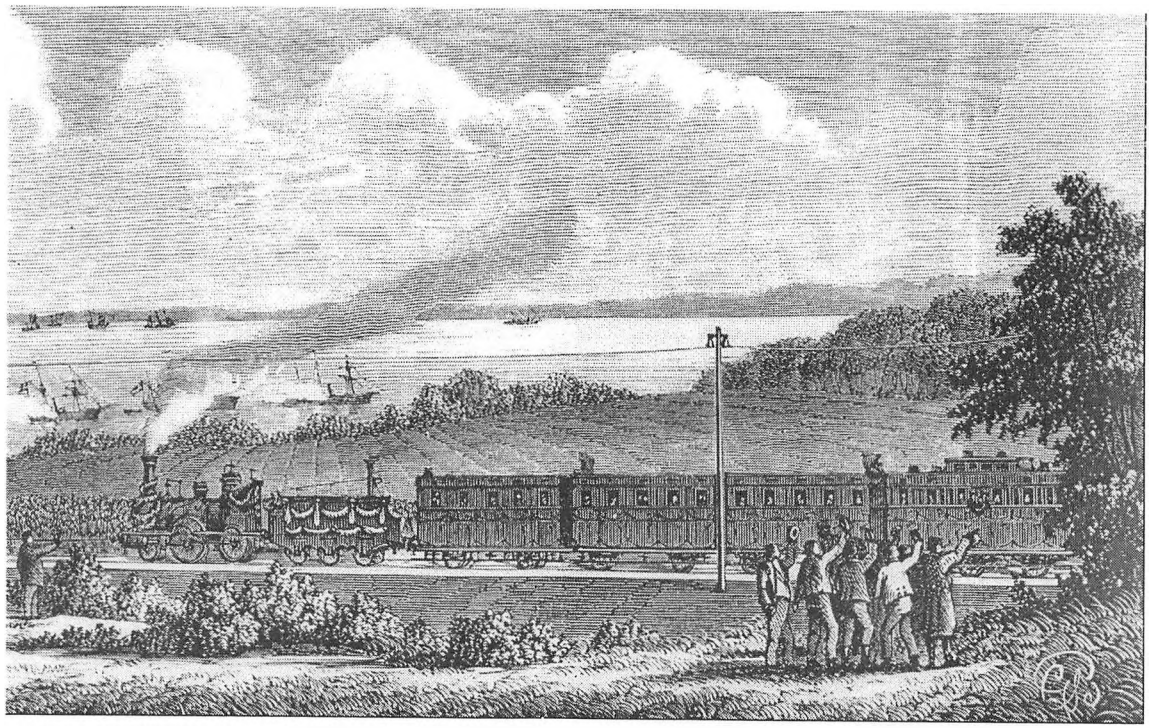
"Dette arbejdes udførelse midt under en krig på liv og død er et tegn på landets kraft og velstand."
Med disse ord indviede Christian IX den 8. Juni 1864 jernbanen fra København over Hillerød og Fredensborg til Helsingør (Nord-banen).
I sine første hundrede år var jernbanen det mest benyttede transportmiddel i Danmark indtil bilen tog over.
I disse hundrede år var det damplokomotivet – denne på en gang enkle og dog raffinerede maskine – der trak togene. Maskinen er i dag historie og en museumsgenstand.
For dog at bevare mindet om denne epoke, der var en realitet for vore forfædre gennem tre generationer, har "Nordsjællands Veterantog" i en lille menneskealder samlet og restaureret fortidens damplokomotiver og andet jernbanemateriel, så eftertiden ikke blot kan få et indtryk af, hvordan det var, men selv opleve en rejse som "i de gode, gamle dage".

Men for at kunne bevare materiellet til vore efterkommere kræves der imidlertid faciliteter såsom remiser, værksteder, vognhaller o.s.v.
Nordsjællands Veterantog har indtil nu lejet sig ind i forskellige københavnske og nordsjællandske remiser og sporarealer, herunder Fredensborg. Foreningen kan nu leje hele stationen og sporarealet for 40 år. Stationen har i øjeblikket stationsbygning og sporareal, men de andre nævnte faciliteter mangler, og det er til opbygning af disse, at vi tillader os at rette en henvendelse til Dem.
Når vi så gerne vil etablere os på Fredensborg Station, har dette en historisk indfaldsvinkel: Hver sommer i sidste halvdel af forrige århundrede residerede "Europas svigerfader" Christian IX på Fredensborg Slot. Til ham kom som gæster – med jernbanen forstås – hans søn kongen af Grækenland, hans sønnesøn kongen af Norge, hans svigersønner: Zaren af Rusland og kongen af England, samt andre kronede hoveder og fyrstelige personer. Det summede med liv og livrister omkring den gamle Fredensborg Station. Solen glimtede i ordner og i de blankpudsede salonvognes lak. Det sydede af damp fra de skinnende, sorte lokomotiver på sporene, og elegante ekvipager rumlede op foran den kongelige ventesal med de kongelige personer eller deres andre fornemme gæster.

Med Christian IX's død i 1906 afsluttedes en epoke. Med ét blev der så stille på den gamle station.
I dag sover stationen tornerosesøvn med sin kongelige ventesal (der i øvrigt står fuldstændig intakt, som da Christian IX indviede den i 1864).

Vi håber med Nordsjællands Veterantog's materiel, der både skal være til beskuelse og til benyttelse af almenheden, at vi igen kan skabe liv og aktivitet omkring en af vore ældste, danske jernbanestationer. Vi kan dermed være med til at bevare et væsentligt stykke danmarkshistorie. Vi håber, at De vil være os behjælpelige med at realisere disse intentioner.

John Hemming
Borgmester
Fredensborg-Humlebæk Kommune



Første tog på NORDBANEN på strækningen mellem Snekkersten og Helsingør

Fredensborg Station på „Kongens Bane"

Der var engang en dansk konge – Frederik IV – der så grumme gerne ville have et flot slot, noget lig Versailles, i Danmarks efter hans mening smukkeste egn. Han var endda heldig, for da den Store nordiske Krig afsluttedes i 1720, kom han uventet til penge. Fredsslutningen indebar desværre ikke, at Skåne, Halland og Blekinge kom hjem til riget, men i „afløsningssum" for det der engang blev kaldt Svensk Pommern modtog den danske konge 600.000 sølvmark!

Nu skulle der bygges.
Til erindring om freden fik det nye slot ved Esrum Sø navnet *Fredensborg*. Arkitekten var Johan Cornelius Krieger, og med sin klassiske barokstil blev slottet en af Danmarks smukkeste perler. Slottets navn blev snart overtaget også af den lille bebyggelse Østrup, som i forvejen fandtes på stedet.

Cirka 150 år senere var der en anden dansk konge, endda særdeles folkekær – Frederik VII – som meget gerne ville have en jernbane til Nordsjællands lyksaligheder, herunder slottene i Hillerød, Fredensborg og Helsingør, når det nu ikke kunne blive Jægerspris.

På det tidspunkt så militærstrategerne ikke gerne en bane anlagt langs kysten. Den ville være alt for nem at ødelægge fra søen, mente man. Endvidere var det på mange måder en fordel, dersom banen fulgte den traditionelle kongevej op gennem Nordsjælland.

I 1861 vedtog Rigsdagen loven om anlægget af „Den nordsjællandske Jernbane" – af nogle kaldet „Kongens Bane" – fra København til Helsingør via Hillerød og Fredensborg med en stikbane fra Hellerup til Klampenborg.

Kongen studerede planerne nøje og approberede dem. Han kom endog med forslag til billetpriserne!

Hvis nu blot der kunne blive råd til at renovere det efterhånden noget forsømte Fredensborg, og grevinden kunne lære at leve med de spøgelser, som hun påstod, der var på slottets førstesal - så måtte hun vel kunne indse, at det var praktisk med togforbindelser direkte til hovedstaden hele to gange om dagen i begge retninger. Teatrene og det øvrige selskabsliv, ikke sandt!?

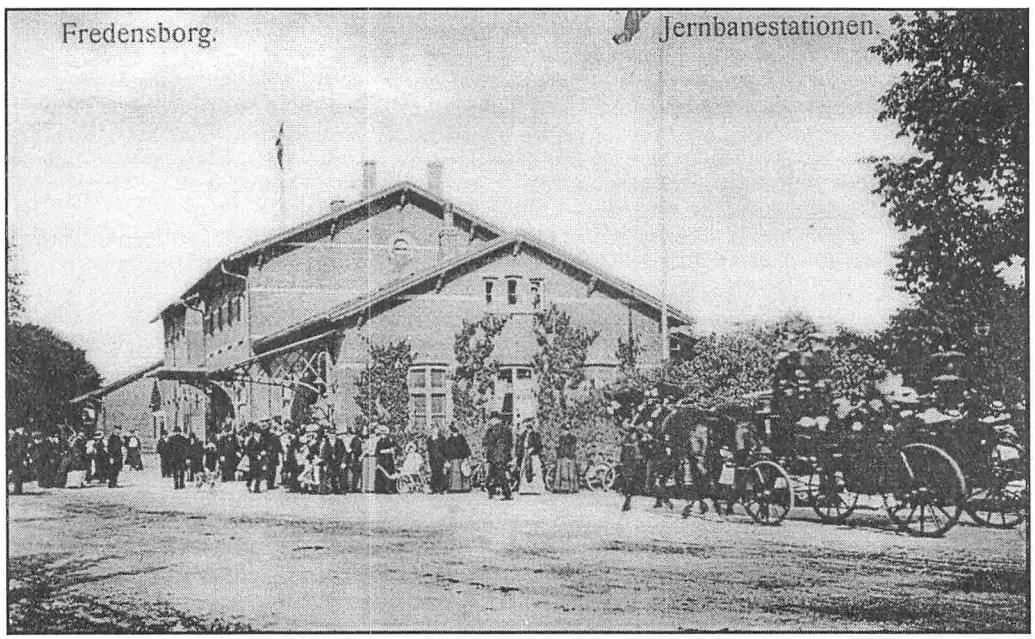
Skæbnen ville det anderledes. Kong Frederik VII døde i 1863 på Glücksborg Slot. Hans død udløste indirekte den 2. slesvigske krig og året efter var Glücksborg i prøjsernes vold.

Men „Kongens Bane" blev bygget og færdiggjort midt under krigen. Krigsindsatsen medførte ganske vist, at stationsbygningerne på den nye jernbane blev præget af at være bygget i katastrofeåret, men pressen mente alligevel, at de ville være fuldt tilfredsstillende for det rejsende publikum.

Det blev især efterfølgeren, kong Christian IX, der kom til at præge Fredensborg Slot.

Selve navnet „Nordbanen" skabtes først i 1898 efter åbningen af Kystbanen (1897) direkte mellem København og Helsingør. Udtrykket „Lille Nord" for delstrækningen fra Hillerød til Snekkersten-Helsingør ses første gang i en instruks til DSB's lokomotivpersonale i 1937, men har muligvis været benyttet som kælenavn tidligere.

En kongelig station . . .



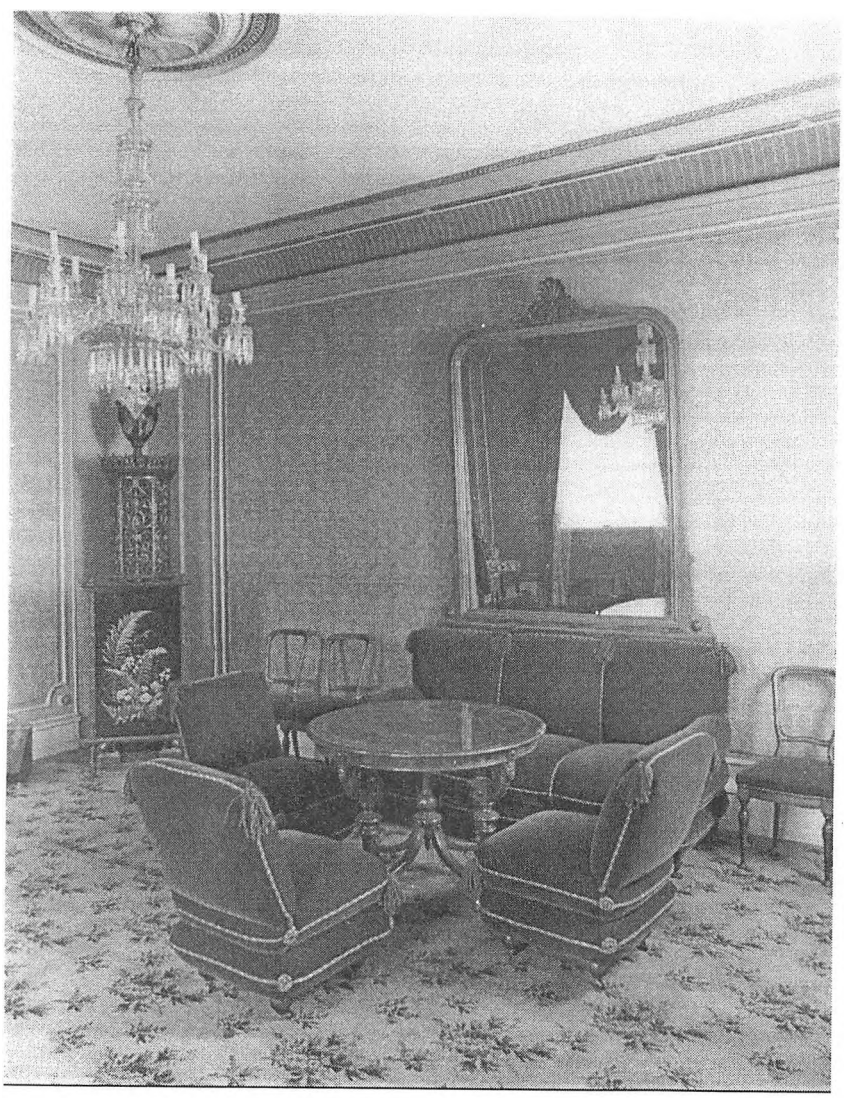
Postkort fra en kongemodtagelse ca. 1900

Den nye jernbane faldt fortræffeligt ind i kongehusets behov. Fra Charlottenlund på den allerede i 1862 ibrugtagne stikbane til Klampenborg, var der udmærket vejforbindelse til såvel Bernstorff Slot som Charlottenlund Slot. I Lyngby kunne man holde kontakt med enkedronning Caroline Amalie, som boede på Sorgenfri, og Helsingør havn og red gav plads til de kongelige- og kejserlige gæsters dampyachter.

Fredensborg Station lå en lille kilometer fra slottet. Det var med velberåd hu; man anså stadig, og måske med rette – en jernbane for at være et potentielt mål for en angribers artilleri, hvorimod selv den mest forvorpne fjende normalt ikke beskød en konges slot eller bemægtigede sig hans ejendom. Dette viste sig, da Prøjserne efter fredsslutningen i 1864, hvor Danmark blev amputeret ved hofterne, efterfølgende udleverede den kongelige salonvogn til Danmark. Den var blevet leveret til jernbanen Kiel-Altona i 1844 til brug for den danske monark – salonvognen tilhørte ikke banen eller den danske stat – den var det danske kongehus' private ejendom.

Den i forhold til slottet lidt afsides liggende Fredensborg Station måtte naturligvis udstyres med de faciliteter, der forventedes af en „kongelig banegård". Allerede 2 år efter banens åbning i 1864 tilbyggedes en fornem kongelig ventesal.
Denne er fornylig renoveret i sin originale stil af Nordsjællands Veterantog og benyttes fremdeles af kongehuset og dets gæster f. eks. ved gesandtmodtagelser, om end disse fornemme gæster desværre nutildags ankommer i bil! Fra den kongelige ventesal går turen så videre til slottet med karet, som det sig hør og bør. Ventesalen er uden elektrisk belysning. Om nødvendigt sørger en prægtig veneziansk lysekrone og kandelabre for de „levende lys".
Desværre mangler endnu noget af det oprindelige inventar fra den kongelige ventesal. Blandt andet et fornemt standur og et smukt barometer. De endte i privat eje, men Fredensborgs historiske arkiv har fotografisk belæg for, hvor tingene befinder sig, så måske en dag dukker de op igen på rette plads.
I 1886 byggede man et posthus klos op ad stationsbygningen i samme stil, måske tildels efter samme tegninger. Denne toetagers bygning blev nedrevet for få år siden, da Fredensborg fik nyt posthus nærmere bymidten.

Stationen blev også udstyret med en rampe blandt andet til brug for de kongelige ekvipager, som sendtes forud for de kongelige særtog, hvis der var brug for transport for eksempel til Eremitage Slottet. En særlig jernbanevogn med seks polstrede hestebokse stod til rådighed for kongehusets staldetat. Denne vogn eksisterede endnu i 1947 fremdeles påmalet "Hjemsted Fredensborg".



Det kongelige venteværelse fra 1866 på Fredensborg Station

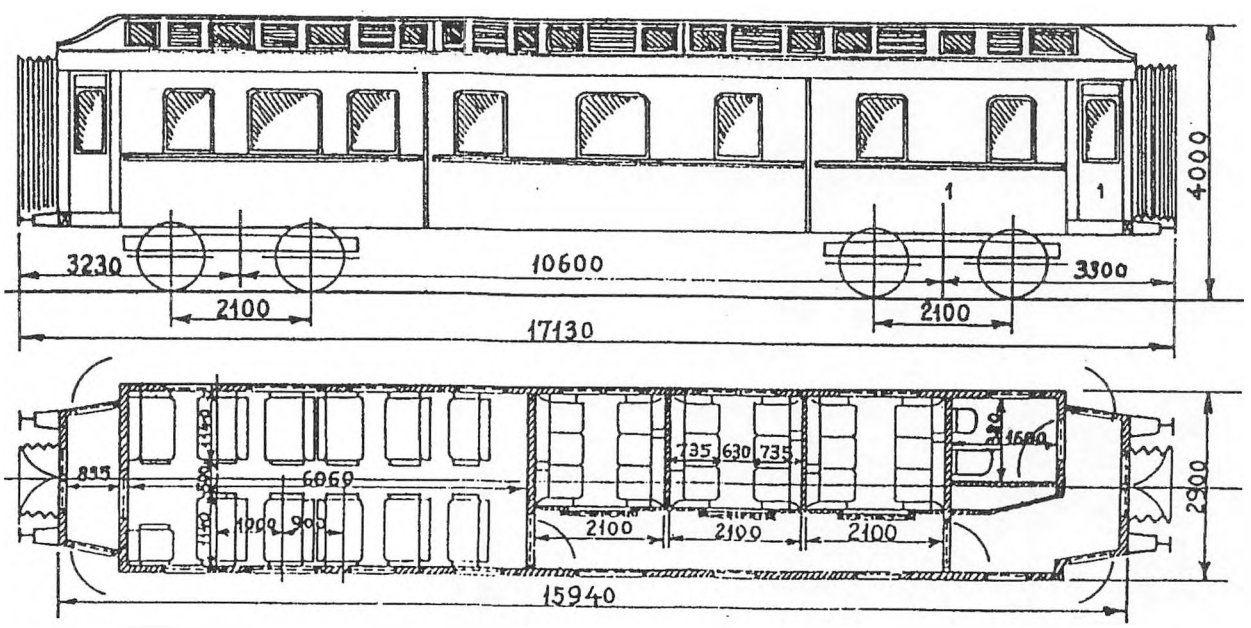
Fredensborg-vognene . . .

De første til „Kongens brug" anskaffede salonvogne fandt plads i en særlig vognremise (nedrevet i 1920). Allerede i år 1900 blev der bygget en boggiesalonvogn til „Kongens brug" – den fik betegnelsen S 8.
I 1902 fik Kongevognen følgeskab af en makker S 9, som reserveredes til majestæternes nærmeste følge. S 8 blev i særlig grad benyttet af Christian X og dronning Alexandrine, for eksempel til deres rejser til Cannes.

Næsten samtidig anskaffede DSB en række såkaldte AZ-vogne, også kaldet „Fredensborg vognene", der var kombinerede I og III klasses vogne specielt til brug i Nordsjælland, først på Nordbanen, siden også på Kystbanen.

Medens S 8 i dag er et af Jernbanemuseets pragtstykker, blev S 9 ombygget til en almindelig AZ-vogn. Den forlod dog ikke helt Fredensborg, idet den som AZ nr. 371 i mange år efter degraderingen var i fast kørsel på Lille Nord. Desværre endte den som sommerhus på Halsnæs, og på trods af en hidsig eftersøgning af jernbaneentusiaster, synes den nu helt forsvundet.
I 1937 modtog kongehuset en helt ny salonvogn S 1, bygget af stål. Den er for tiden stationeret i Hillerød, men ses stadig fra tid til anden i Fredensborg, idet vognen er blevet fuldstændig modernisereret og ofte benyttes af Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kgl. Højhed Prinsen på rejser til ind- og udland.

1. Litra AZ. Nr. 371.
Værkstedsområde: Kh.

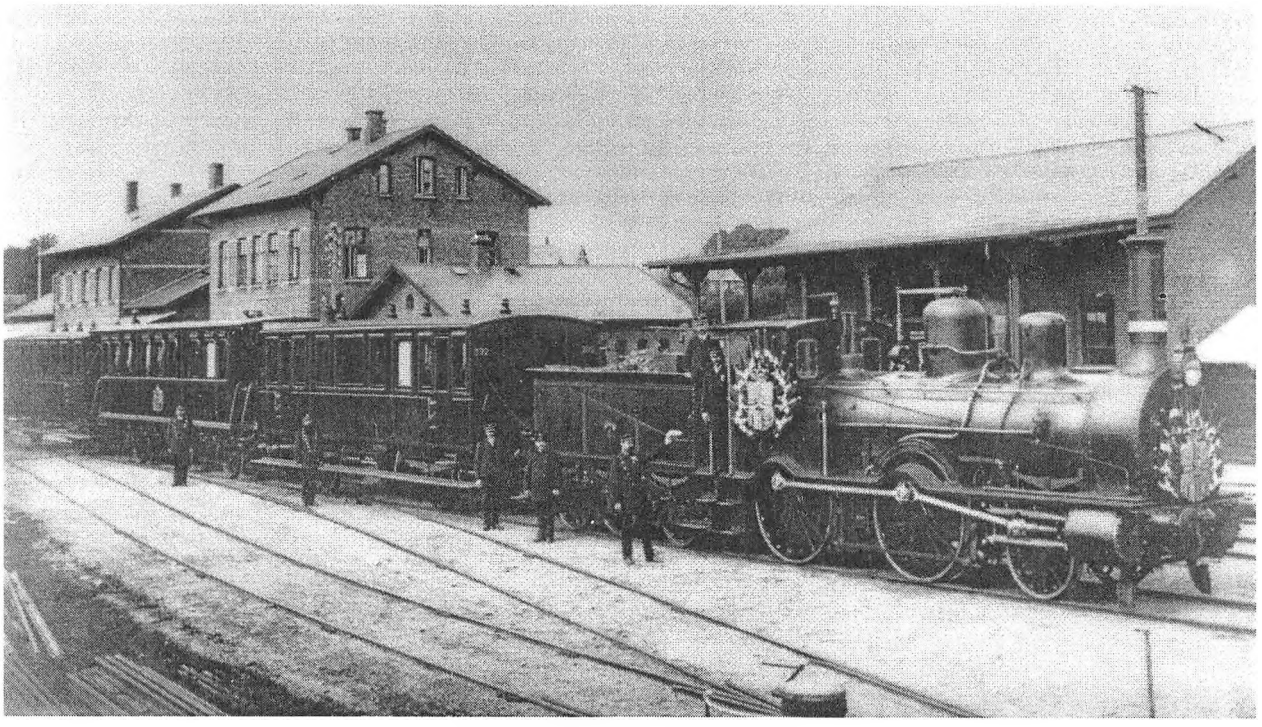


1902. Scandia.
Ombygget 1938. København.

AZ: Oprindelig bygget som kombinerede I & III kl. vogne litra BR til Nordbanen ("Fredensborg-vogne"), senere anvendt på Kystbanen og Slagelse-Næstved. AZ 371 var ombygget fra salonvogn S 9. De sidste vogne blev udrangeret i 1950.

Vakuumbremse.
Trykluftbremse (P).
Skruebremse.
Dynamoanlæg, System Pintsch, Spænding 24 Volt, til Vognens Egenbelysning.
Lavtryksvarmeapparater, System Pintsch.
Vandkloset.

18 Siddepl. I Kl.
23 „ Pælleskl.
Tara ca. 30100 kg.



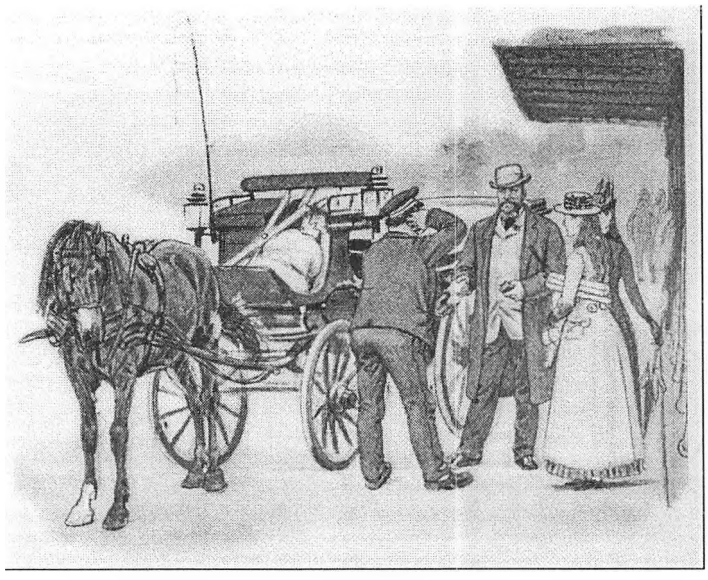
Toget holder klar til afgang mod Helsingør

Damplokomotiv klar til udrykning . . .

Der blev tidligt bygget en lille lokomotivremise med folkebygning på stationsområdet. Hvis der opstod situationer, hvor majestætens nærvær i hovedstaden var ønskeligt, eller det pludselig blev nødvendigt for denne eller hin gæstende regent at rejse hjem, stationeredes et opfyret lokomotiv på døgnvagt i remisen. Det var ofte en Cs-maskine, der med 90 km/t hurtigt kunne bringe kongen eller hans gæster til København eller Helsingør. Remisen eksisterer endnu, om end den trænger slemt til en reparation. DSB fjernede allerede i 1923 sporforbindelsen til den lille remise, der lider af at være opført på „gyngende grund".

De kongelige kørte ikke på fribillet på de sjællandske jernbaner! Ønskede majestæten at benytte den „kronekupe", som man havde reserveret til ham i en 1. klassevogn, ja så måtte han pænt betale for fire personer, også selvom han rejste alene!
Også for transporten af salonvognene m.v. måtte kongehuset erlægge vederlag, hvis det ikke drejede sig om en rejse i „statsanliggender". Det var et emne som kammerherre Oxholm, der var ansvarlig for kongens budget fortolkede meget bredt. Hvor lå grænsen? Det sloges han ofte med statsministeriet om.

Fredensborg station blev - foruden naturligvis selve slottet - et af centrene for „de store Fredensborgdage", som strakte sig over en periode af mere and 40 år. Alle kongens seks børn var blevet gift, og 36 børnebørn født.



Den i teksten nedenfor berettede historie om Zarens private sviptur til København i 1880'erne er blevet foreviget af en anonym tegner i et stort værk om Fredensborgdagene, der udkom til Chr. 9. og Dronning Louises guldbryllup i 1892.

Zaren på springtur med tog . . .

Der var i de dage snart sagt ikke det europæiske kongehus, der ikke besøgte Fredensborg, og ikke mindst Zar Alexander III blev noget af en myte på egnen. Zarens uhyre kostbare særtog, der havde et hjularrangement, som tillod det at køre såvel på russiske bredspor som på europæisk standardspor, blev som oftest efterladt i Jylland. Det kunne ikke overføres med de dengang små danske dampfærger over Lillebælt og Storebælt.

I 1884 blev der derfor bygget en ny treakslet salonvogn til majestæterne og deres fornemme gæster, men når Zaren var under opsejling krævedes der ofte op til fire særtog på ankomstdagene.

Zaren var en meget ekstravagant og uberegnelig gæst. Han kunne til familiens og personalets store fortvivlelse gå egne veje. En dag inviterede han således spontant alle de kongelige børn på slottet på en tur med toget til København, uden at de danske og russiske sikkerhedsfolk vidste noget. Først da der "på banen" gik rygter om de mange drikkepenge, som en københavnsk droskekusk havde optjent på Strøget, blev man klar over, hvor Zar Alexander og børnene befandt sig.

En anden gang var Zaren atter forsvundet. Han dukkede efter en hel eftermiddags eftersøgning op fra den lille remises dyb, noget sværtet i ansigt og på kalvekrøs efter at have brugt timer på at spille l'hombre med lokomotivfolkene! De blev siden belønnet med sølv og guldure med Zarens dobbeltørn indlagt. Hvem der tabte spillet, melder historien intet om.

De unge kongelige gæster havde ofte svært ved at få tiden til at gå på Fredensborg Slot. Hvor går man hen, når man keder sig? På banen naturligvis! Der var altid noget at se på. Kong Georg af Grækenland var specielt interesseret i telegrafen - den tids forbindelse til omverdenen. Han fik telegrafisten til at sætte sig ind i morsealfabetet og teknikken bag telegrafnøglen og tilbød ham endog at følge med til Grækenland som leder af det derværende jernbanetelegrafvæsen, som var under opbygning. Den noget sky assistent takkede nej til invitationen. Synd for ham.

Prinsessen og jernbanebørnene . . .

Prins Valdemars gemalinde, prinsesse Marie af Orleans, var uhyre vellidt ikke blot i Fredensborg, men i hele landet. Hun var en meget smuk og livlig ung dame. Nogle af de ældre medlemmer af kongehuset fandt hende måske lidt for frisk og koket til tider. Givetvis var den unge prinsesse en for epoken lidt ukonventionel kvinde, måske et forvarsel om kvindefrigørelsen?

Prinsesse Marie tog sig altid god tid til at hilse på alle de børn, der var mødt op ved kongeventesalen med blomster eller små hjemmelavede gaver - så måtte følge, ekvipager eller tog pænt vente.

Hendes kongelige gemal ville dog ikke tillade, at hun kørte med på lokomotivet, selvom prinsessen bad så mindeligt derom, men i København blev hun senere udnævnt til æresbrandmajor og kørte med på en af dampsprøjterne! Det populære, kongelige par Valdemar og Marie kom efterhånden til at lægge navn til mange danske institutioner og skibe - meget naturligt også til to af DSB's nye jernbanefærger.

Prinsessen mindedes senere blandt de ældste jernbanefolk for sin venlighed og formidable evne til at huske ansigter og navne. På stationen i Fredensborg kunne hun således fra tid til anden forhøre sig om stationspersonalets og deres enkelte familiemedlemmers ve og vel, hvis hun havde hørt om sygdoms eller ulykkestilfælde i familierne. Og det var ikke kun høflighedsfloskler: En dag aflagde hun uanmeldt besøg i en af stationens portørboliger ledsaget af en af tidens mest kendte læger, som kongefamilien sammen med andre notabiliteter havde inviteret til at deltage i et haveselskab på slottet. Prinsessen havde på togrejsen fra Bernstorff slot til Fredensborg erfaret, at en af "hendes små jernbanepiger" lå alvorligt syg. Det måtte der straks gøres noget ved! Den "lille jernbanepige" glemte aldrig det besøg.



Signeret billede, som prinsessen sendte til Københavns Brandkorps. (Det Kgl. Bibliotek.)

Fredensborgdagenes renæssance . . .

Med Christian IX's død i 1906 var de store Fredensborgdage forbi. Renæssancen kom først i 1950'erne, da kong Frederik IX og dronning Ingrid fik sat slottet i stand, men Fredensborg Station havde udspillet sin travle kongelige rolle. Bilerne havde taget over - og dog: Kong Frederik interesserede sig meget for tog, han foretrak at benytte den kongelige salonvogn, når det var praktisk muligt, ligesom han bad om, at stationens kongelige ventesal måtte blive bevaret for eftertiden. Dette er som nævnt sket bl.a. med støtte fra kongehuset.

Fredensborg Station har siden 1864 været tæt knyttet til Fredensborg Slot og kongefamilien, men har i allerhøjeste grad også været – og er stadig – de lokale fredensborgeres egen banegård, en levende station, selvom rationaliseringerne af nutidens togdrift har skåret meget ned på aktiviteterne. Godstrafikken er borte. Vigespor, pakhus, remise og tildels også selve stationsbygningen synes at sove Tornerosesøvn.

Der er imidlertid tale om et i allerhøjeste grad historisk og bevaringsværdigt jernbanemiljø. Men det kan ikke overleve som et statisk museum. Derfor vil Fredensborg Bevaringsforening og Nordsjællands Veterantog i fællig søge at etablere et levende veteranbanecenter, hvor fortiden vil blive respekteret og til dels bragt til live på ny gennem et omhyggeligt restaureringsarbejde. Man vil her søge at bevare dele af det jernbanemateriel og ikke mindst de bygninger, der har været vidne til og rammen om en væsentlig del af det danske kongehus' og Fredensborgs befolknings historie, og stadig er det.

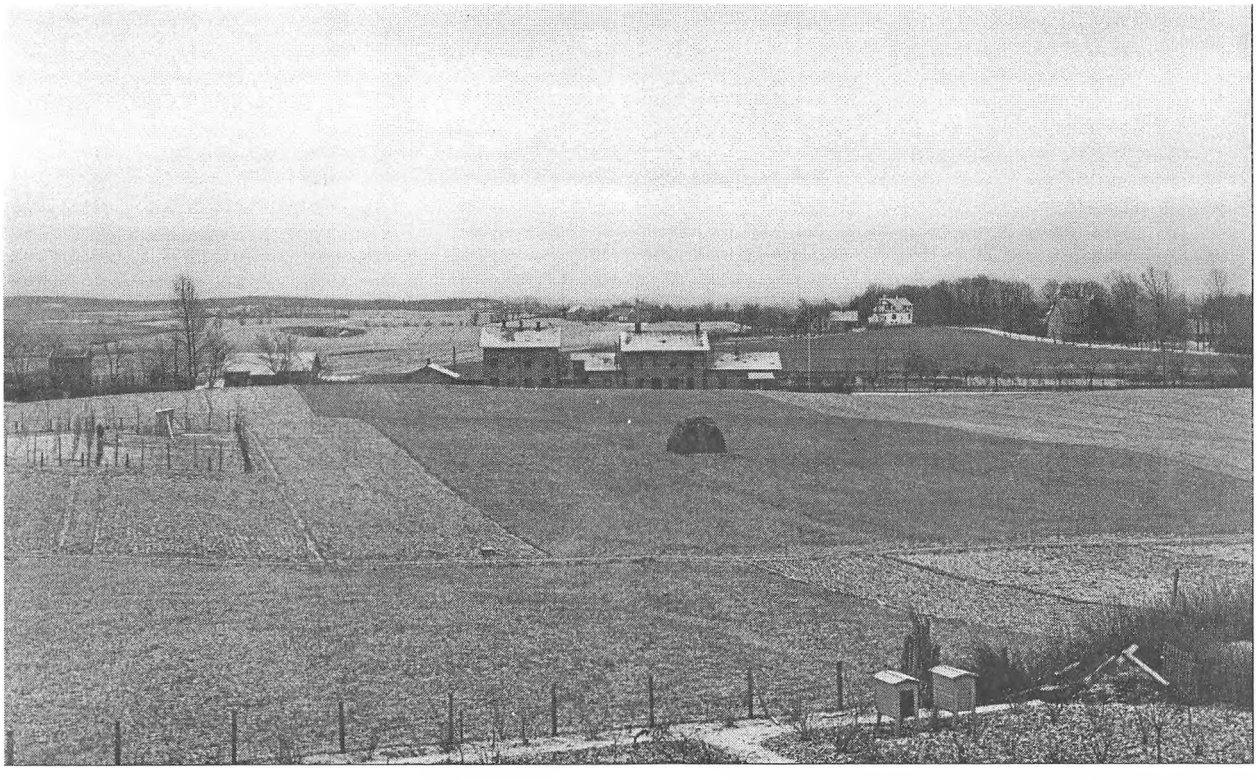
Fra Rungsted Kyst station har Nordsjællands Veterantog hentet det gamle ilgodspakhus, der i genopført skikkelse vil kunne falde fint ind i stationsmiljøet på Fredensborg og måske også fungere som det kulturhus for borgerne i byen, som så ofte er blevet efterlyst. Vognremisen vil blive søgt genopført i en større og moderne gengivelse, således at det gamle bevaringsværdige jernbanemateriel kan komme under tag, blive restaureret indendøre og fremvises for publikum. Stationsområdets sporanlæg skal så vidt muligt genetableres, idet der naturligvis også skal tages højde for eventuelle fremtidige trafikforbedringer; for eksempel en etablering af S-togsdrift på „Lille Nord".



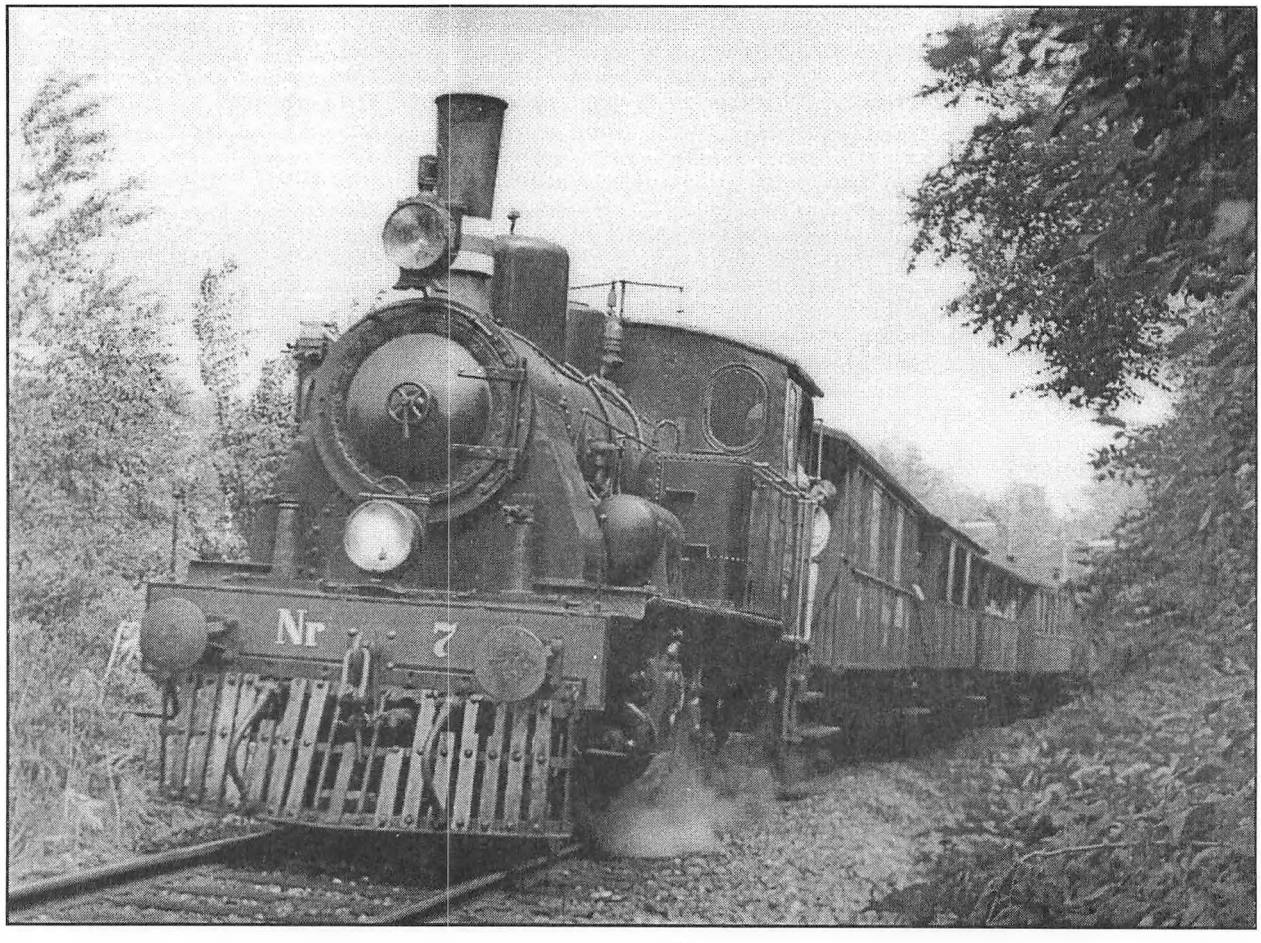
Travlhed på perronen.....

I dag synes banegården med dens heldigvis istandsatte fornemme ventesal at sove endnu dybere. End ikke ankomsten og afgangen af nutidens „Lynettetog" hver halve time synes at forstyrre stationens Tornerosesøvn. Alt foregår jo i vore dage pr. automatik. Her var der engang ansat en snes DSB-folk – blandt dem hele seks portører – til betjening af togene og deres passagerer.

Vi håber med vort historiske togmateriel – nogle af vognene er over 100 år gamle – igen at kunne skabe liv omkring en af Danmarks ældste jernbanestationer og dermed søge at bevare et ikke uvæsentligt stykke danmarkshistorie med stærk tilknytning til kongehuset. Det er vort håb, at De vil være os behjælpelig med at realisere disse vore intentioner.



Fredensborg Station set fra nord ca. 1900



Personkredsen og arbejdsfordelingen

Bag dette projekt står 2 foreninger og en organisation, nemlig „Nordsjællands Veterantog" og „Bevaringsforeningen i Fredensborg" samt ældreorganisationerne i Frederiksborg amt. Tilsammen har man etableret et konsortium for at opfylde dette projekt.

Ingen, der deltager i projektet, modtager nogen form for vederlag. Således udføres også det administrative arbejde helt vederlagsfrit, eller om man vil – con amore.

Ingen del af de sponsorerede beløb vil blive brugt til drift eller vedligeholdelse af togmateriellet. Dette materiel vil – i det omfang, det er muligt – blive vedligeholdt af de driftsindtægter, som veterantogskørslen måtte indbringe.

Det samlede beløb, der måtte indkomme, vil alene blive brugt til at skabe de faciliteter, som er nødvendige for at skabe et levende veterantogscenter, hvor det vil være muligt at udstille, bevare og vedligeholde det historiske jernbanemateriel under betryggende forhold.

Projektets fremtid . . .

Når de tre nævnte foreninger/ organisationer er gået sammen om dette projekt, er årsagen følgende:

1) Foreningen Nordsjællands Veterantog er ingen novice. Foreningen blev stiftet den 20. marts 1958 og har allerede i mange år vist sin duelighed:
   Materiel er blevet samlet og restaureret, og opgaver udført. Således har kongehuset benyttet veterantogene bl.a. i forbindelse med Hs. kgl. Højhed Prins Henriks 60 års fødselsdag i 1994. Firmaer og institutioner har benyttet veterantogene til udflugter.

   Ingen i foreningen får løn for deres arbejdsindsats – alt er ren filantropi. Foreningens materiel er i dag „parkeret" forskellige steder på de nordsjællandske stationer, hvor der nu tilfældigvis er plads. Det er desværre ikke betryggende, men dyrt og yderst uhensigtsmæssigt. Derfor ønsker man naturligvis at få samlet materiellet og aktiviteterne på så få steder som muligt.

2) Ældreorganisationerne i Frederiksborg amt har tilbudt at gå ind i projektet og opfordre sine mange medlemmer at fungere som frivillige malere, tømrere, snedkere, smede og elektrikere eller bare hjælpe til, hvor der behøves en hånd. Der er også fra denne kreds brug for frivillige til at bemande stationsbygningen med en café og kiosk.

3) Bevaringsforeningen i Fredensborg – stiftet i 1965 – har et ønske om i samarbejde med DSB og Banestyrelsen at få ført stationsbygningen tilbage i en form, som den så ud i opførelsesåret 1864. Dette kan ske med forholdsvis små midler.

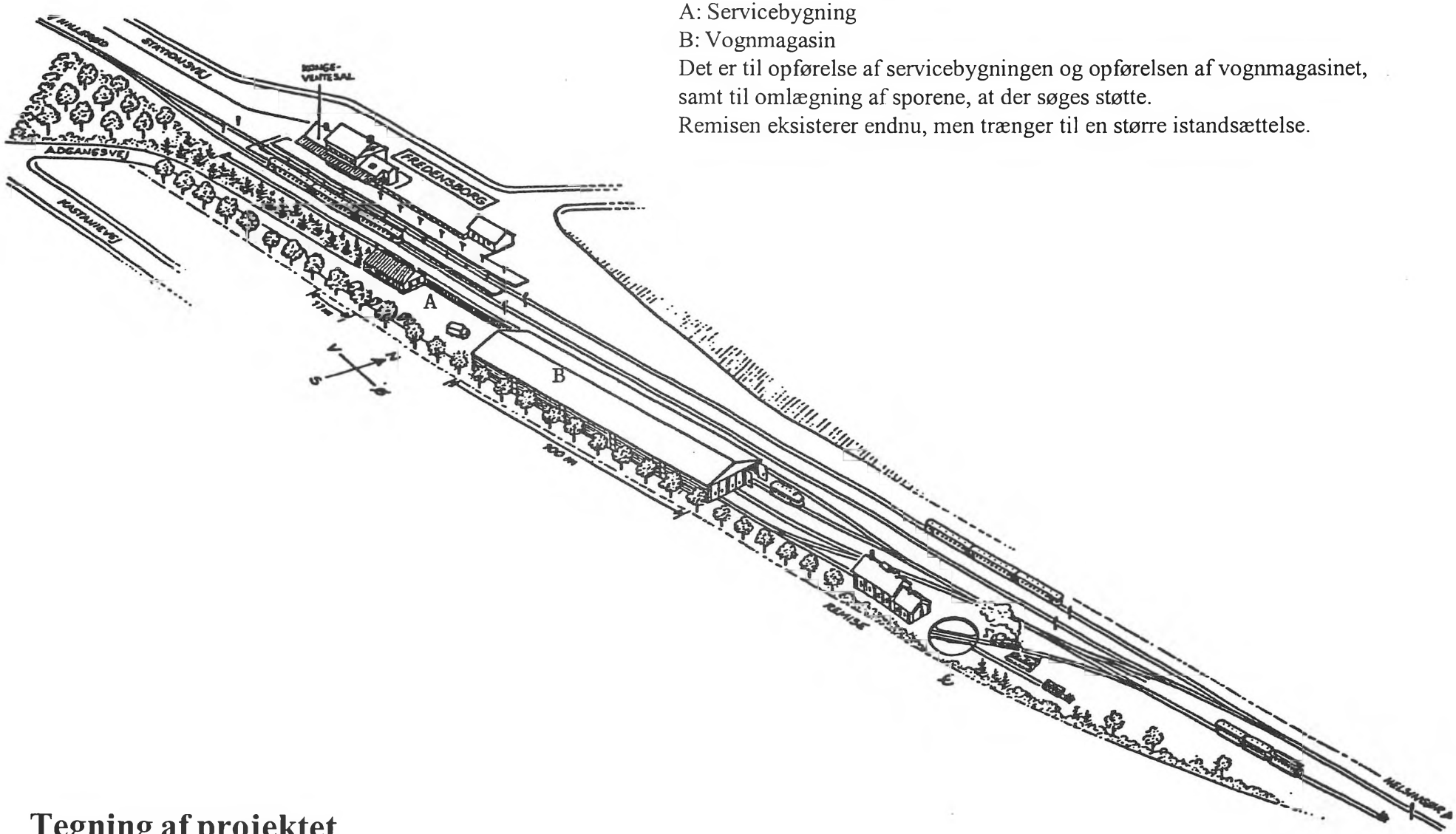
   Man kan gennem dette arbejde skabe liv omkring stationsbygningen som i gamle dage, så stationen ikke blot består af et par jernbanespor og en billetautomat på perronen.

   De tre gruppers vision er, at man fra Fredensborg Station kan drive veteranbanedrift på de nordsjællandske jernbaner, for eksempel Hillerød - Gilleleje og Helsingør - Hillerød, så folk kan stå af i Gribskov for at gå en tur og stå på toget et par timer senere, eller at stå af i Gilleleje for at tage en dukkert i Kattegat, eller at stå af i Fredensborg for at gå til Esrum sø, sejle til Gribskov og tage toget videre derfra. Kort sagt, der er alle muligheder for at åbne Nordsjælland for almenheden.

   Naturligvis vil alle bidragydere blive nævnt på en mindetavle, der vil blive opsat på Fredensborg Station, ligesom pressen vil blive orienteret om de indkomne bidrag.

Veterantogscenter Fredensborg

A: Servicebygning
B: Vognmagasin
Det er til opførelse af servicebygningen og opførelsen af vognmagasinet, samt til omlægning af sporene, at der søges støtte.
Remisen eksisterer endnu, men trænger til en større istandsættelse.



Tegning af projektet

Projektets indhold og omfang

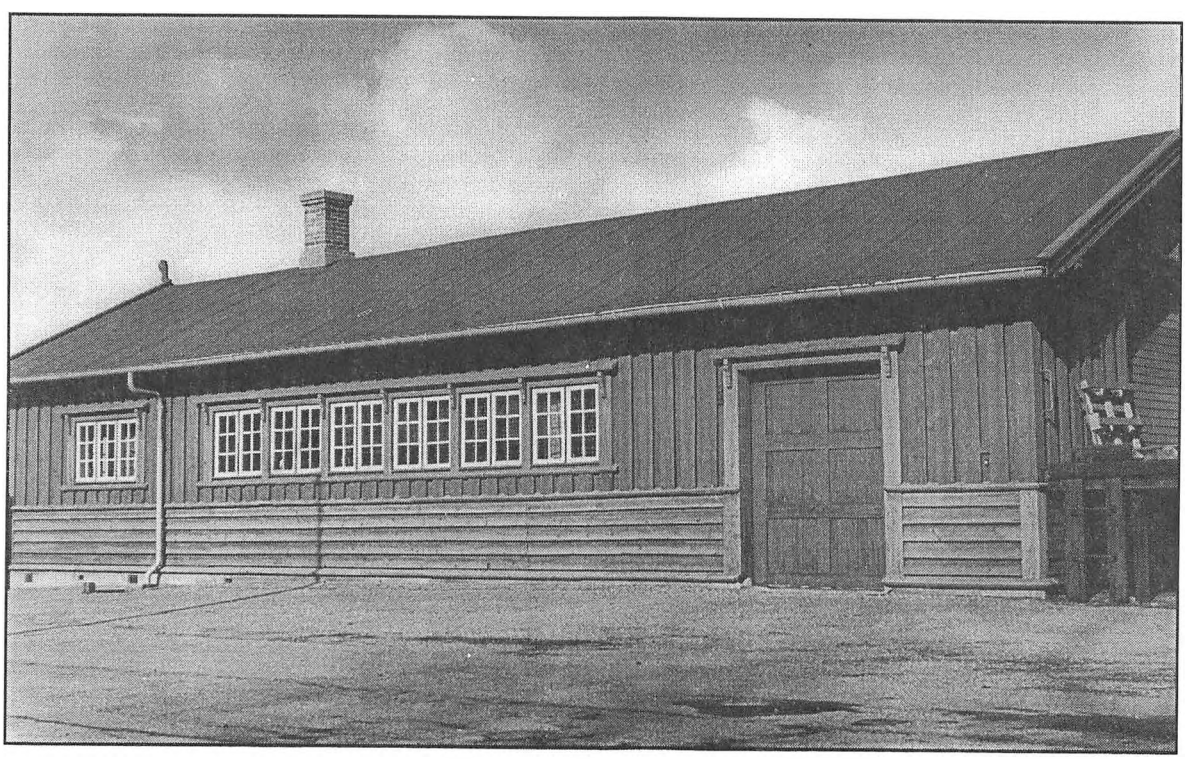
1) Genopbygning af det historiske ilgodspakhus fra 1897, der er hentet til Fredensborg fra Rungsted Kyst Station. Denne smukke og for epoken typiske træbygning er i starten tænkt som base for de restaureringsarbejder, der skal udføres på stationsområdet, som klubhus og lager for Veteranbaneklubben, samt senere måske som et meget savnet kulturhus i Fredensborg. En stor del af bygningen skal helt fornyes.

2) Reetablering af sidesporene på stationsarealets sydside, herunder remisebygningen, såfremt denne, der er i meget dårlig stand, kan restaureres. En stor del af det nødvendige skinnemateriel er allerede bragt til Fredensborg.

3) Bygning af en „Vognhal", der dels skal tjene til opbevaring af driftsmateriellet, dels virke som værksted og udstillingsbygning. Den nye hal med tre spor må nødvendigvis blive en del større end den i 1864 byggede og senere nedrevne vognhal, der kun havde ét spor.

4) I forbindelse med reetableringen af sporarealet skal der også bygges en drejeskive, for at alt kan fungere efter hensigten.

Nordsjællands Veterantog ejer i dag 7 gamle damplokomotiver, 6 forskellige motorvogne, 16 personvogne, 6 godsvogne og en spisevogn alt bygget i perioden 1885 til 1935.



Pakhuset fra Rungsted, der genopføres i Fredensborg som servicebygning

Anvendt litteratur og kildemateriale:

De danske Statsbaner: Jubilæumsbog 1847 - 1949

William Bay: Danske Statsbaners Damplokomotiver, 1968

Danske Statsbaners Driftsmateriel I, 1941

Danmarks Jernbanemuseums arkiv sant oplysninger modtaget gennem museets tidligere chef W. E Dancker-Jensen.

Nordsjællands Jernbaneklub: Diverse Arkivmateriale vedrørende Nordbanen, Jernanehistorisk Selskab.

S. A. Guldvang: Jernbaneliv I og II

Jernbanehistoriske årbøger 1989 - 97

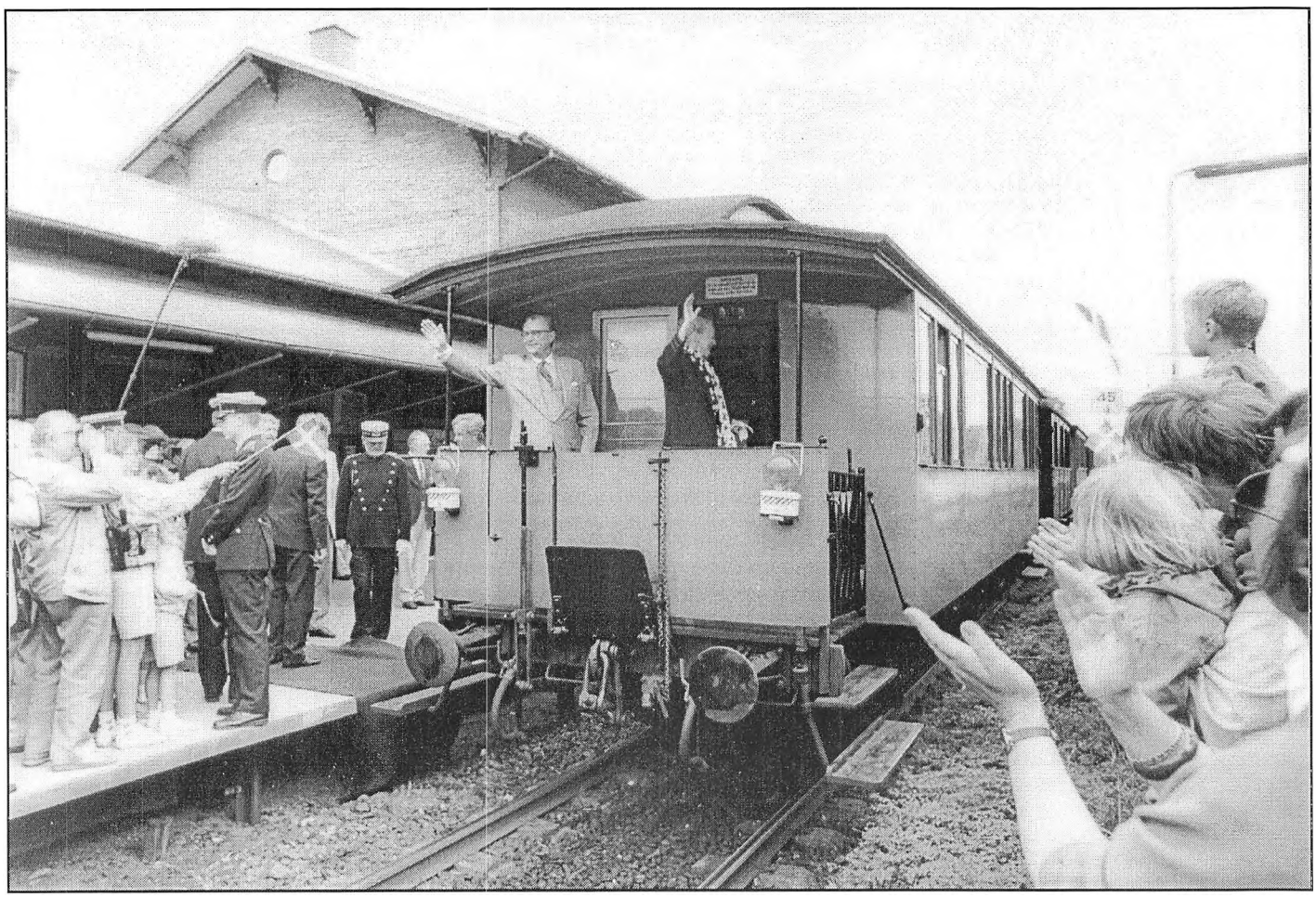
Bogværket „Københavnerliv" - en avisudklipsamling fra 1883 - 1937

Illustreret Tidende, diverse årgange - samt ikke mindst specialudgaven v. Kenno Pedersen og Lars Bjørn Madsen: Det gamle Nordsjælland.

Ude og hjemme 1878 - 1884

John Poulsen: Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år, 1991

Fotografierne på de sidste sider: Fotograf Peer Lauritzen.



Dronning Margrethe og Prins Henrik forlader på Prinsens 60 års fødselsdag Fredensborg Station med Veteranbanens tog