**Den sjællandske Midtbane.**

Indhold:

[Loven vedtages.](#_Loven_vedtages.)

[Linjeføring.](#_Linjeføring.)

[Elektrificering.](#_Elektrificering.)

[Arbejdet begynder.](#_Arbejdet_begynder.)

[Togene kører.](#_Togene_kører.)

[Problemer ved Vigersdal.](#_Problemer_ved_Vigersdal.)

[Første tur.](#_Første_tur.)

[Ortved Station.](#_Ortved_Station.)

[Rejsetid.](#_Rejsetid.)

[Spor af banen.](#_Spor_af_banen.)

[Modstand mod banen.](#_Modstand_mod_banen.)

[Afslutningen på eventyret.](#_Afslutningen_på_eventyret.)

[Militærets interesser.](#_Militærets_interesser.)

[Kilder](#_Kilder)

# Loven vedtages.

Banen blev foreslået i Folketinget allerede i 1907. Det var sent i forhold til så mange andre strækninger. Man ønskede en dobbeltsporet bane mellem Hillerød – Frederikssund –Skibby – Hvalsø – Jystrup – Ortved – Ringsted – Glumsø – Næstved.

En anlægslov blev vedtaget i 1908. Der opstod forsinkelser p. gr. a. 1. verdenskrig.

Der blev afsat 9 430 000 kr. til anlægget. Dertil kom ekspropriationsomkostninger. Amtskommunerne skulle bidrage med 40.000 kr. pr. banemil. Disse skulle afdrages over 15 år med en femtendedel om året. Det bevirkede at en del kommuner fik økonomiske problemer og var en medvirkende årsag til at banen blev lukket i 1936.

# Linjeføring.

Fra starten var man ikke blevet enige om en linjeføring. Det førte til en masse politiske møder med linjeføringen som tema. Især på strækningen Næstved-Ringsted var der kamp om stationerne. Men også mellem Ringsted og Hvalsø blev der kamp. Oprindeligt ville man lægge linjen vest om Valsølille Sø med station i Valsølille, men Jystrup Sogneråd bød ind med et beløb på 60.000 kr. og fik sin station på Nyvej. Også fredningsnævnet kom med forslag og indsigelser.

# Elektrificering.

På et tidspunkt lå der et fuldt færdigt forslag om elektrificering af banen. Det ville betyde, at der ville komme strømførende ledninger med 3000 volt. Det ville så betyde at banen skulle indhegnes og det ville blive for dyrt.

# Arbejdet begynder.

I 1915 begyndte jordarbejderne.

1917 begyndte anlægsarbejderne Ringsted – Næstved.

Der blev anlagt baraklejre og marketenderier i Glumsø og Vrangstrup til de mange arbejdere.

Der blev drukket tæt på lønningsdage og det indforskrevne jernbanepoliti havde nok at gøre. I øvrigt var flere medlemmer af jernbanepolitiet tidligere medlemmer af Estrups Blå Gendarmer.

Strækningen Ringsted Næstved blev indviet 1.6.1924.

Ringsted – Hvalsø strækningen blev påbegyndt efteråret 1919.

Den endte med at blive ensporet.

Optimismen må være steget i takt med at krigen ebbede ud.

# Togene kører.

15. august 1925 kl. 6.07 afgik første tog fra Ringsted mod Hvalsø.

5 tog om dagen i hver retning.

Banen kom til at køre både med damp og benzindrevne lokomotiver. De benzin- og dieseldrevne var meget upopulære. Det skyldtes at nedbrudene på disse motorvogne var hyppige. 3 leverandører konkurrerede om levering. De Forenede Automobilfabrikker i Odense, Vognfabrikken Scandia i Randers og Frichs i Århus. Ingen af dem kunne levere fuldt driftsikre vogne. Der er intet nyt under solen.

De mest driftsikre var damplokomotiverne. Det endte med at passagererne ringede til stationerne for at høre om de skulle med damp eller motor. Hvis svaret lød på motor, valgte mange at aflyse turen eller finde andre befordringsmuligheder. I Kværkeby valgte man ofte at gå til Fjellebro og tage toget videre derfra. I Ortved og Jystrup valgte man Rutebilstrafikken på Roskildevej.

# Problemer ved Vigersdal.

Der var store problemer med at anlægge banen over Vigersdals Å. Det var ren mosestrækning.

Man ændrede å-løbet. Flyttede det 100 meter. Der skete mange dæmningsskred. Der skulle over Vigersdal bygges en 18 meter høj dæmning og da den yderligere skulle bygges på 18 meter løs tørv, så måtte der blive problemer.

Den ene dag kunne man fylde materiale på til dæmningen – næste morgen var det hele sunket i mosen og gav anledning til at jord blev skudt op et andet sted. Der blev på hele strækningen Ringsted - Hvalsø brugt 700.000 kubikmeter. Der til kom 60.000 kubikmeter som blev benyttet til ballast.. Det vil sige at der kom overhøjde på dæmningerne, som blev fjernet, når skinnerne blev lagt. Dette skete for at sikre, at dæmningen også kunne holde til skinnerne og togets vægt. De 60.000 kubikmeter blev hentet mellem Ortved og Vigersdals Å, hvorved en stor bakkeknold blev fuldstændigt udgravet.

I marts og august 1921 skred dæmningen.

I december 1925 skred dæmningen. Og igen i marts 1926.

Flere entreprenører gik konkurs.

Der blev anlagt 7 vejoverføringer, 10 vejunderføringer, 3 bombetjente niveauoverkørsler, 17 private ubevogtede overkørsler med led, samt stationer , trinbrætter og billetsalgsteder ved Knudslund, Ortved, Jystrup, Skjoldenæsholm, Oldgård, Tingerup og Hvalsø. Alle åbnede 15.8. 1925 og lukkedes den 15.5. 1936.

# Første tur.

Da det første entreprenørtog kørte turen i februar 1924, fik lokomotivet i Jystrup hængt en krans, flettet af byens damer, om skorstenen. Pressen var med og de forventede en form for beværtning, når man kom til Ringsted, Det havde DSB sparet væk, og det havde man glemt at informere om. Af samme grund var det svært at finde nogen fra DSBs ledelse til at køre med toget. Socialdemokratens redaktør skyndte sig at invitere på cigarer og vin i Ringsteds Stationsrestaurant, mest for at lukke munden på Politikkens redaktør, som også var med toget.

# Ortved Station.

 I Ortved standsede man også for at vise den fine station frem.Det blev ikke første gang det skete, idet Fru Jensen – gift med banevagt Jensen – holdt stationen og billetsalget i så fin stand, at stationen blev en legende i DSB.

Stationen i Ortved var anlagt meget uhensigtsmæssigt. 1,5 kilometer fra byen. Passagererne skulle krydse Roskildevej, hvor rutebilerne kørte. Godset skulle transporteres et stykke vej for at komme med toget, og når man alligevel kørte med lastbilen, så kunne man lige så godt køre til Ringsted. Hvorfor lå den der? En teori kan være at der var splittelse i sognerådet. I perioden fra 1913-21 medlemmer fra Snekkerup, Ågerup, Vigersted og Ortved. Flest fra Ortved. Det kan have givet årsag til at banestyrelsen egenhændigt har sat stregen på kortet. ”Når de ikke kan blive enige, så får ingen af dem fornøjelsen.” Stregen blev sat midt imellem Vigersted og Ortved.

# Rejsetid.

Rejsetiden mellem Ringsted og Hvalsø var sat til 33,5 minutter med standsninger. Da 3 af togene daglig også var med godsvogne, kunne denne tid forøges betragteligt, idet der i Jystrup var rangerplads, ligesom der var ved Knudslund. Her havde ejeren af Knudslund overtalt DSB til at lave et sidespor, således at transporten af hans tørv kunne transporteres med toget. Senere kunne de andre gårdejere i området også få lov til at sende grise, kvæg og andet gods med.

# Spor af banen.

Banen skulle flere steder krydse over veje, over andre jernbaner og åer – sågar Roskilde Fjord skulle krydses ved Frederikssund.

Mange af disse broer findes endnu. Bl.a. ved Vigersted Skydebane, hvor banedæmningen samtidig er bagvæg for skyderiet. I Jystrup by kan man 2 steder se gamle broer og ved campingpladsen Skovly er der også en.

På banestrækningen ved Skjoldenæsholm ligger i dag Københavns Sporvejsmuseum.

# Modstand mod banen.

Banen nåede aldrig videre end til Frederikssund. Sidste del op mod Hillerød blev hele tiden udskudt og hele banen fra Ringsted til Frederikssund blev nedlagt i 1936.

Der havde hele tiden været modstand. Politikere i København var bange for at virksomheder skulle flytte til Hillerød, Helsingør og Ringsted.

Svenskerne ville hellere satse på en direkte linje fra Trelleborg til Sassnitz, regeringen havde et prestigeprojekt i Storestrømsforbindelsen og der var ikke penge i statskassen til begge projekter.

Dertil kom den voksende konkurrence fra rutebiler, lastbiler og private transportfirmaer. 7 lokale vognmandsruter fra Hvalsø til Ringsted. 1 bil for hver 20 personer.

Banen var ramt af mange driftsforstyrrelser og forsinkelser og aflysninger. Man sagde at i starten ringede folk til stationen for at høre om toget var forsinket, i 30erne ringede man for at høre om toget kørte.

Komforten var dårlig. En læge fra Glumsø udtalte på et tidspunkt: Dette tog er at sammenligne med et sygdomsfremmende lysthus på ottekantede hjul.

# Afslutningen på eventyret.

I det hele taget var anlægget af banen en misforståelse. Da det blev vedtaget i 1908, var forholdene helt anderledes end i 1925, hvor vores strækning blev indviet.

Da Stykgodsudvalget kom med en betænkning i 1935 kom der tre forslag til at fjerne underskuddet, der var enormt.

1. Man kunne skære ned på personalet og automatisere stationerne. Beholde både gods og passagerer. (omkring 10.000 solgte billetter om året.)
2. Man kunne nøjes med at køre gods. (Banen kørte kun 35% af det tilstedeværende gods, så der var der måske ikke så meget at bygge på.)
3. Nedlæggelse af banen. Salg og genbrug af materialer.

Folketinget og den socialdemokratiske regering valgte den sidste.

Frederiksundsbroen blev flyttet til Ålborg efter lukningen.

Skinnerne blev benyttet til reparationer jyske jernbaner.

En Admiral Andreas Richelieu, der var formand for Slangerupbanen, havde angiveligt givet et tilbud på at købe banen og gøre den privat. Det skulle være sket for at trække flere turister til Nordsjælland. Turisme var hans kæphest. Socialdemokraterne var på det tidspunkt ikke tilhænger af privatisering. De rige havde alt for meget magt.

# Militærets interesser.

Der findes teorier, der retter opmærksomheden mod militærpolitiske grunde til at oprette banen. Danmark deltog ikke som krigsførende nation i første verdenskrig. Det forhindrede ikke forsvarsministeriet i at anlægge forsvarsværker ved København. Tunestillingen bestod af skyttegrave og pigtrådsspærringer, der var anlagt så langt fra København, at ingen kendte kanontyper ville kunne skyde så langt. Det var vigtigt at man kunne transportere tungt artilleri hurtigt til stillingen, så man kunne stoppe en evt. indtrængende fjende inden de nåede indenfor skudvidde. Efter krigens aflutning stod det klart at den våbenteknologiske udvikling havde overhalet Tunestillingen indenom. Det fjernede en vigtig grund til at have banen.

# Kilder

Midtbanen.dk

Livet ved Banen. KJ Historisk Bogproduktion 1999.