

Lokalhistorie midt i Nordsjælland



*Harløse Jernbanestation og postindleveringssted. I funktion fra 1897 til 1950.
Nu beboelse med adressen Nebbegårdsvej 1, Harløse, 3400 Hillerød.*

Læs inde i bladet om da jernbanen mellem Hillerød og Frederiksværk blev anlagt gennem Harløse i Tjæreby Sogn , om den betydning, som banen fik for de lokale beboernes liv og vilkår, og om hændelser, som de oplevede i tilknytning til banen. En beretning især fortalt af Poul Nielsen, lokalhistoriker i Harløse, bl.a. efter hvad han som barn og ung hørte fortalt af beboerne i sine bedsteforældres generation.

Dette er Lokalhistorisk Nyt nr. 3, sept. 2005, 2. årgang, fra

Lokalhistorisk Arkiv & Forening
for Alsønderup & Tjæreby Sogne
- et arkiv for almindelige menneskers historie -

LOKALHISTORISK ARKIV & FORENING FOR ALSØNDERUP & TJÆREBY SOGNE

Arkivet og foreningen drives af frivillige. Ingen modtager løn eller andre ydelser herfor.

Arkivets beliggenhed: Alsønderup Skole, kælderlokale 014, Alsønderup, 3400 Hillerød. Følg fra Baunevej indkørselsskiltet "Rønnehuset". på Baunevej 12 i Alsønderup. Gå til skolebygningen til højre og ned ad kældertrappen.

Arkivets & foreningens post- og telefonadresse Arkivleder Lissi Carlsen, Damvej 12, Vester Strødam, 3400 Hillerød. Tlf. 48 28 64 49. E-mail: lissi@carlsen.mail.dk

Arkivet er åbent alle mandage kl. 19-22, samt efter aftale med arkivleder Lissi Carlsen

Årskontingent i 2005: Personlige medlemmer: 65 kr, samboende par 100 kr. Virksomheder, foreninger, institutioner o.l. 500 kr. eller derover. Indmeldelse sker til arkivlederen.

Medlemstal i 2005: 265. Regnskab 2004: Årsindtægt kr. 53.548. Årsudgift kr. 52.428..

Bankforbindelser: Nordea Bank kt. nr 8968504194. BG-Bank kt. nr. 109 - 7938

Dette blad Oplag 750 eks. mindst 4 gange årligt. Red: Ole Blåkilde. **ISSN nr:** 1603-7561.

Arkivet har i 2005 med tak modtaget sponsorstøtte fra:

Procom A/S, Vinkelvænget 21-29, 3330 Gørløse. Tlf. 48 27 84 84.

DanBolig, Søderberg/Nielsen aps, Frederiksværksgade 7, 3400 Hillerød. Tlf. 48 24 21 11. Fax. 48 24 21 69.

Dines Jørgensen & Co. A/S. Rådgivende Ingeniører F.R.I., Kirsebærallé 9-11, Ullerød, 3400 Hillerød. Tlf. 48260666. E-mail: dj@dj-co.dk www.dj-co.dk

Nordtag A/S v/ direktør Jørgen Simonsen, Mestervangen 7, 3220 Græsted, Tlf. 48 36 36 36, fax. 48 36 36 30, www.nordtag.dk

HHM A/S Byggeservice/Totalentreprise

Bragesvej 4, 3400 Hillerød. Tlf. 48 25 33 00. www.hhm.dk

Hillerød Byråds Fritids- og Kulturudvalg, Grønnegade 4 A, 3400 Hillerød.

Kulsviergården, Pibe Møllevej 7, Alsønderup, 3400 Hillerød. Forsamlingscenter, teatersal, hal, selskabslokaler. Tlf. 48 28 65 40, fax 48 28 65 64.

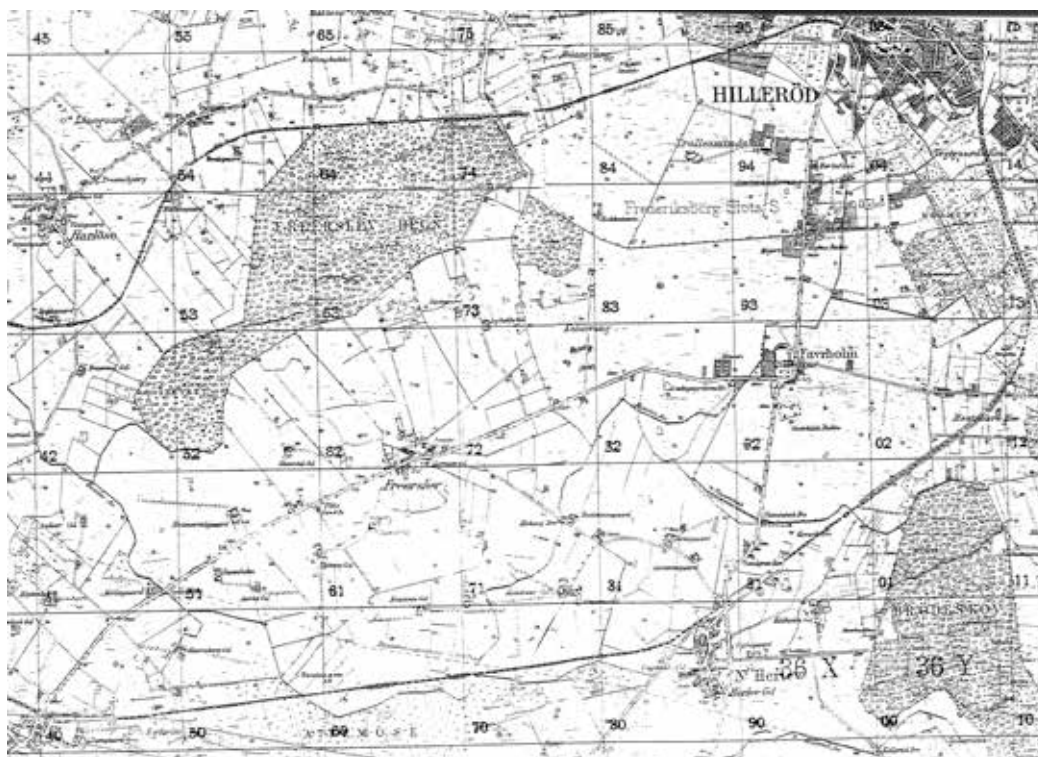
Alsønderup Skytte-, Gymnastik- og Idrætsforening, 37. kreds.

Nordsjællands Landboforening, Industrivænget 22, 3400 Hillerød.

Da Hillerød-Frederiksværk-banen blev anlagt gennem Harløse

Jernbanen mellem Hillerød og Frederiksværk blev anlagt i årene 1895 til 1897, og banen åbnede i maj 1897.

Der havde været store overvejelser og diskussioner om banen skulle gå syd om Freerslev Hegn eller den korteste vej nord om gennem Harløse på dens vej til Skævinge, hvorfra den skulle videre mod Frederiksværk. Det blev den lige linie – over det store mosedrag efter Hillerød og gennem det tyndt bebyggede Harløse Overdrev og i skovbrynet langs nordsiden af Freerslev Hegn og så forbi, hvad der i dag kaldes Gammel Harløse mod Borup Moser og Skævinge. Men i 1950 fik banen ny linieføring og forsvandt fra Harløse. Nu går den over Nr. Herlev og Gørløse.



Kortudsnit. Øverst ses banen gå vestud af Hillerød, langs Freerslev Hegn gennem Harløse. Nederst linien efter 1950 sydud af Hillerød over Nr. Herlev og Gørløse.

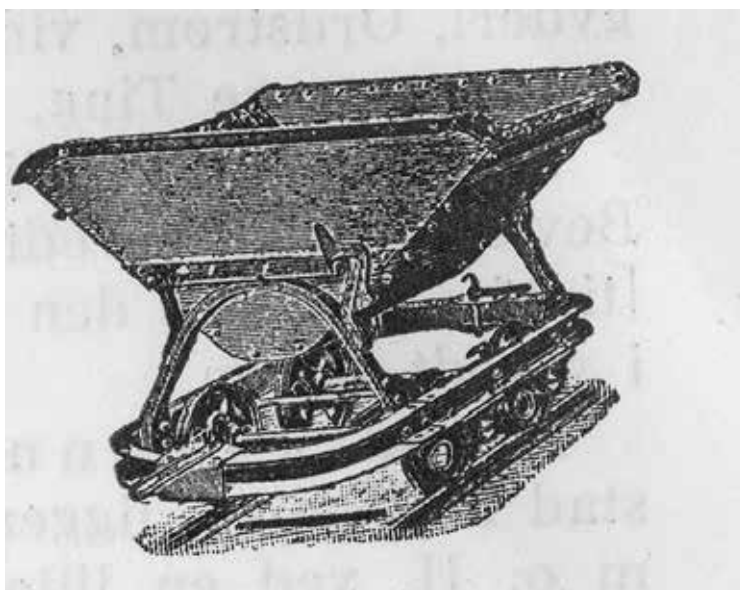
Anlægget af banelinien 1895-1897

De store mosedrag mellem Hillerød og Freerslev Hegn var meget vanskelige og besværlige at komme over og få bygget en bandedæmning på. Alt jordarbejdet forgik med skovl, spade, trillebør og hestetrukne tipvogne. De materialer til bandedæmning, man havde fyldt i en opgravet kanal den ene dag, kunne være sunket ned i den bundløse mose den næste.

Fyldmaterialerne hentede man ved at udgrave med spade og skovl til banen langs med Freerslev Hegn. Der lå en stor bakke, man skulle igennem. Der ser man langs med skovbrynet endnu tydeligt banegraven, som blev udgravet der, og hvorfra materialerne blev hentet. Men det var ikke fyld nok, og en stor grusgrav ses også endnu.

De lokale udførte det hårde, manuelle arbejde

Ved anlægget af jernbanen Hillerød - Frederiksværk i årene 1895-97 var det for en stor del den lokale arbejdsstyrke, som udførte det store og strenge jordarbejde. Folk fra Harløse-området var med lige fra arbejdets begyndelse inde i Hillerød og til Grimstrup før Kregme. Arbejdernes eneste transportmiddel var at gå til fods hjemmefra og ud til det sted, hvor man for tiden var kommet til i baneterrænet. Biler fandtes ikke og i cyklernes barndom havde arbejdere ikke råd til at anskaffe en cykel. Man gik til og under arbejdet i sine store spidsnæsede træsko eller med træskostøvler. Gummistøvlen var endnu ikke opfundet. Hele anlægsarbejdet foregik med håndkraft, med spade og skovl. Til transport af jord og sten lagde man tipvognsspor, som blev flyttet efter behov. Tipvognstogene blev trukket af heste lejet hos lokale landbrugere.



Tipvogn. Billede, fra Salmonsens leksikon 1915 I et andet Leksikon fra 1910, trykt med gotiske bogstaver, står: "Tipvogne, små Vogne, der bruges til Bygning af Jærnbaner; de løber på Skinner og er indrettede saaledes, at Fadingen let kan væltes til Siden og aflæsse det indeholdte Jord, Grus o.s.v. Herefter fæstes Vognkassen atter med en Bolt til Vognens Underdel".

Når banelegemet var funderet og anlagt jævnt af faste materialer, blev jernskinnerne lagt på træsveller med et tykt lag skærver under, også et arbejde, der blev udført med håndkraft. Også skærverne var fremstillet med håndkraft ved at slå marksten i stykker, indtil man havde det ønskede skærveformat.

Arbejdsugen var på 54 timer, så der var ikke noget at sige til, at arbejderne kom gående hjemmefra ikke kun med deres madtejne over den ene skulder, men også med den lille tønde med brændevin over den anden. Det skal dog siges, at brændevin dengang ikke havde nutidens alkoholstyrke.

I årene efter åbningen af banen viste det sig, at der måtte udføres store arbejder for at forbedre banelegemet. Dels var undergrunden og underlagene ikke stabile nok. Dels kom der hurtigt større og tungere lokomotiver, godsvogne og personvogne, hvis vægt var meget større end forudset, da banelegemet blev dimensioneret.

Stationer og holdepladser

Efter Hillerød Station var Frederiksværkbanens første station "Lokalstationen", som lå ved Slangstrupsgade i Hillerød. Det var en anselig murstensbygning. Her stod banens passagerer af og på, når de skulle til centrum af Hillerød Købstad. Også skoleungdom fra banens opland stod af og på her, når de gik i mellem- og realskole eller gymnasium på Frederiksborg Statskole, som dengang lå på Søndre Jernbanevej.



Foto fra Lokalstationen i Hillerød omkring 1900-1910. Ukendt selskab, formodentlig på sommerudflugt. Herrerne bærer et bånd i knaphullet, som markerer et fælles tilhørsforhold, måske til en klub e.l. Bemærk de udendørs petroleumslamper fra før elektricitetens tid.

Ved "Lokalstationen" udgik de sidespor, som fik betydning for transporten af f. eks. kul, der var råstof og energikilde til Hillerød Gasværk og Elværket, samt for transport til og fra Hillerød Andelssvineslagteri og Nordstens fabrik. Vi skal stadig erindre, at det er før bilernes tid, og at hestekøretøjer skulle sørge for al den gods- og varetransport, der ikke kunne ske med tog.

Ved skovløberstedet "Hvide Hus" ved Freerslev Hegn i Harløse blev der anlagt et stoppested, et trinbræt kaldet "Trolldhatten".

I sit videre forløb mod Skævinge passerede banen den oprindelige landsby Harløse, som man i dag er gået over til at kalde Gammel Harløse, efter at stationsbyen Ny Harløse er vokset op fra den bare mark.

Banen passerede i en afstand af ca. 400 meter landsbyen Gammel Harløse ude ved Ballegård på vejen fra Harløse til Borup. Der havde man så planer om at opføre en Harløse Station.

Men den fremsynede ejer af Nebbegård mellem Gammel Harløse og Freerslev Hegn tilbød vederlagsfrit et areal til anlæg af Harløse Station. Det var et tilbud, som banens direktion eller bestyrelse ikke kunne sige nej til, og så blev Harløse Station placeret her og på den måde i en vis afstand fra den oprindelige landsby Harløse. Ejeren af Nebbegård opnåede så at få anlagt en god vej fra landevejen Harløsevej og ned til den nye station og dermed næsten helt ned til sin gård, og det blev banen, som vedligeholdte denne vejstrækning. For transport af gods til og fra Nebbegård lå den nye station også så tæt som muligt. Alt i alt fik gårdens ejer et godt resultat af at give arealet til station og stationsanlæg.

Fra stationen førte ikke kun Nebbegårdsvej op til landevejen, men også dengang en gangsti, som lå lidt østligere. Den nåede Harløsevej lige vest for det nuværende forsamlingshus – tæt ved vejen fra Tjæreby.

Med dette vej- og stisystem fik man tiltrukket passagerer og godstransport fra Tjæreby og fra Tjæreby Brugsforening, som flyttedes nærmere hen til, hvor vejen fra Tjæreby løb ud i Harløsevejen mellem Hillerød og Gammel Harløse .

Ved Ballegård-Borupvej tættere ved landsbyen Gammel Harløse blev det så kun til anlæg af et lille stoppested til brug, når der var nogen, der ville med toget. Gods kunne ikke læses eller losses derfra. Det måtte ske fra Harløse Station, hvor der var rampe og pakhus i niveau med togvognene samt sidespor til godsvogne under losning og fyldning.

Herunder Harløse Station Bemærk det lille pakhus med rampen til af og pålæsning af gods i niveau med togvognenes gulv.



Personalet på Harløse Station

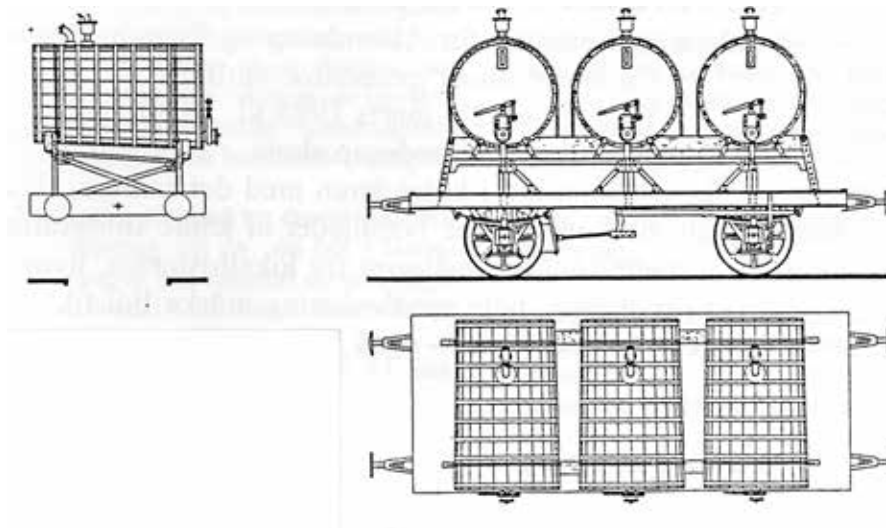
På Harløse Station var der bolig for baneformanden og hans hustru. Hun passede det postkontor, der blev oprettet på stationen, og hvorfra områdets landpost nu udgik.

Baneformanden og hans 3-4 hjælpere vedligeholdte banelegemet med grus og skærver. Skærverne, som blev lagt under skinnerne, blev til dels lavet på stedet. Store kampesten blev leveret til stationspladsen i Harløse af egnens landmænd. Her stod så banearbejderne og slog dem i stykker til små skærver. Mindre landmænd benyttede også årets ledige perioder til med salg for øje at slå skærver hjemme af egne marksten.

Det var også baneformandens og hans hjælperes arbejde at slå græsset med le på de store græsklædte baneskråninger. Det var dog ikke usædvanligt i tørre perioder, at gnister fra lokomotiverne satte ild på det tørre græs på skråningerne. Det skete også at lokomotivernes gnister kunne antænde stråtage på nærliggende ejendomme. Således brændte Nebbegård i begyndelsen af 1900'erne, og det samme skete med Lille Kannikegård nær Hillerød nogle år senere.

Transport af latrin fra København til markgødning

Ud for Tirsdagsskoven op til Trollesmindes marker blev der senere lavet et sidespor og en holdeplads. Den var for særlige godsvogne med latrin fra København. Her havde man jo endnu retirader i gårdene med tønder med et indhold, som skulle tømmes og køres til samlingssteder. Sådant et sted var der i Lersøområdet nord for København. Der blev latrinen gjort flydende ved tilsætning af vand og fyldt i særlige togtankvogne. På holdepladsen ved Tirsdagsskoven blev latrinen så hentet i hestekøretøjer med ajlebeholdere, som man tappede latrinen ned i. Den blev kørt ud og spredt vist især på Trollesmindes marker som en kraftig gødning. I princippet ikke meget forskelligt fra vore dages gylle, kraftigt lugtende, men måske med en aromaforskel. På den tid var kunstgødning endnu ikke rigtigt kommet i brug.



Jernbanevogne indrettet til transport af latrin i store tønder. Senere brugtes også ståltanke. Placeringen på godsvognene skulle være så høj at indholdet kunne løbe gennem en slange ned i ajlebeholderne på landmændenes hestekøretøjer.

Man kan stadigvæk se i terrænet, hvor den holdeplads var. Under den 2. verdenskrig standsede togene igen på den holdeplads. Det var af hensyn til de arbejdere fra Nyhuseområdet, som havde fået arbejde på de nyanlagte Stålvalseværk i Frederiksværk. Man skal erindre, at under 2. verdenskrig var arbejdsløsheden stor, fordi mange fabrikker og virksomheder ikke kunne producere eller kun køre med nedsat kraft af mangel på kul, olie eller andre råstoffer.

På stationsarealet ved Harløse station lod stedlige gårdejere også anlægge et sidespor til aftapning af latrin fra København. Så kunne man fra egnens gårde komme med sine hestekøretøjer med ajletanke, som de kunne få tappet fulde af latrin, som de kørte ud på deres marker som gødning.

Med udbredelsen af vandskyllede WGer i hovedstaden fik man fortyndet latrinen "ved kilden" med vand og andet kloakvand, som ved lidt pumpehjælp kunne løbe ud i vandløb, søer, fjorde og have. Og det var jo meget nemmere end tønder, hestevogne og jernbanevogne, som alle stank og skulle tømme. "Latrinsporet" i Harløse gik af brug. De ækle tømninger af fortyndet latrin over i aljebeholdere og spredninger på markerne ophørte, fordi det blev billigere for "leverandøren" at lede "leverancerne" andet steds hen. Som man med tiden fik billigere kunstgødning, gødningskalk, pesticider o. s. v., blev det selvfølgelig også forbudt at gøde med et så sundhedsfarligt produkt som latrin.

Men med kunstgødningens transport i godsvogne til aflæsning og hjemkørsel på hestevogne fik banen så et nyt godsprodukt at transportere, og vi skal et stykke tid efter 2. verdenskrig før lastbilerne helt overtager den transport.

Opvæksten af en lille stationsby – Ny Harløse

Vi har før nævnt, at Harløse Station gav nye beskæftigelser for en banemester, 3-4 banearbejdere og et postbud. Men der var jo også megen aktivitet fremkaldt af stationen, som i de følgende år fremkaldte bebyggelsen som efterhånden fik navnet Ny Harløse. Bebyggelsen voksede op på begge sider af Harløsevej på stedet, hvor afstanden til Harløse Station var kortest.



*Efter banens komme flyttes Tjæreby Brogsforening til Harløsevej i denne ny bygning
Bemærk hvor smal, den grusbelagte Harløsevej var.*

Bygning af ny skole i Ny Harløse

Tjæreby Kommune lod Harløse skole bygge på Harløsevej, hvor stien til Harløse station udgik. Den blev indviet 17. december 1902.



Harløse Skole, opført 1902.

Denne bygning ophørte som skole i 1941, fordi Tjæreby Kommune som en af de første i landet i 1941 kunne indvie sin ny centralskole, opført efter folkeskolelovens ændringer i 1937. Den ny skole fra 1941 placeredes også i Ny Harløse, men på hjørnet af Harløsevej og Nordhøjvej, hvor bygningerne fortsat ligger.

Den ledigtblevne skolebygning fra 1902 i Ny Harløse indrettedes nu i 1941 til to formål. Tjæreby Kommune indrettede sit første administrationskontor og et lokale til sognerådets møder i bygningen. Resten blev omdannet til Harløse Forsamlingshus.

Vi ser dermed en udvikling, hvor Tjæreby Kommunes offentlige virksomhed, administration, forsamlingshus og nye centralskole ved placeringen i Ny Harløse er blevet suget i retning mod Harløse Station.

Harløse skole fra 1902. Set fra østsiden, 1910-20. Skolen var en såkaldt dobbeltskole, d.v.s. med to klasselokaler, et i hver ende. Den tids landsbyskoler havde ellers normalt kun et klasseværelse, skolens to klasser gik jo i skole hver anden dag på skift – 3 dage hver om ugen.



Harløse Mønstermejeri

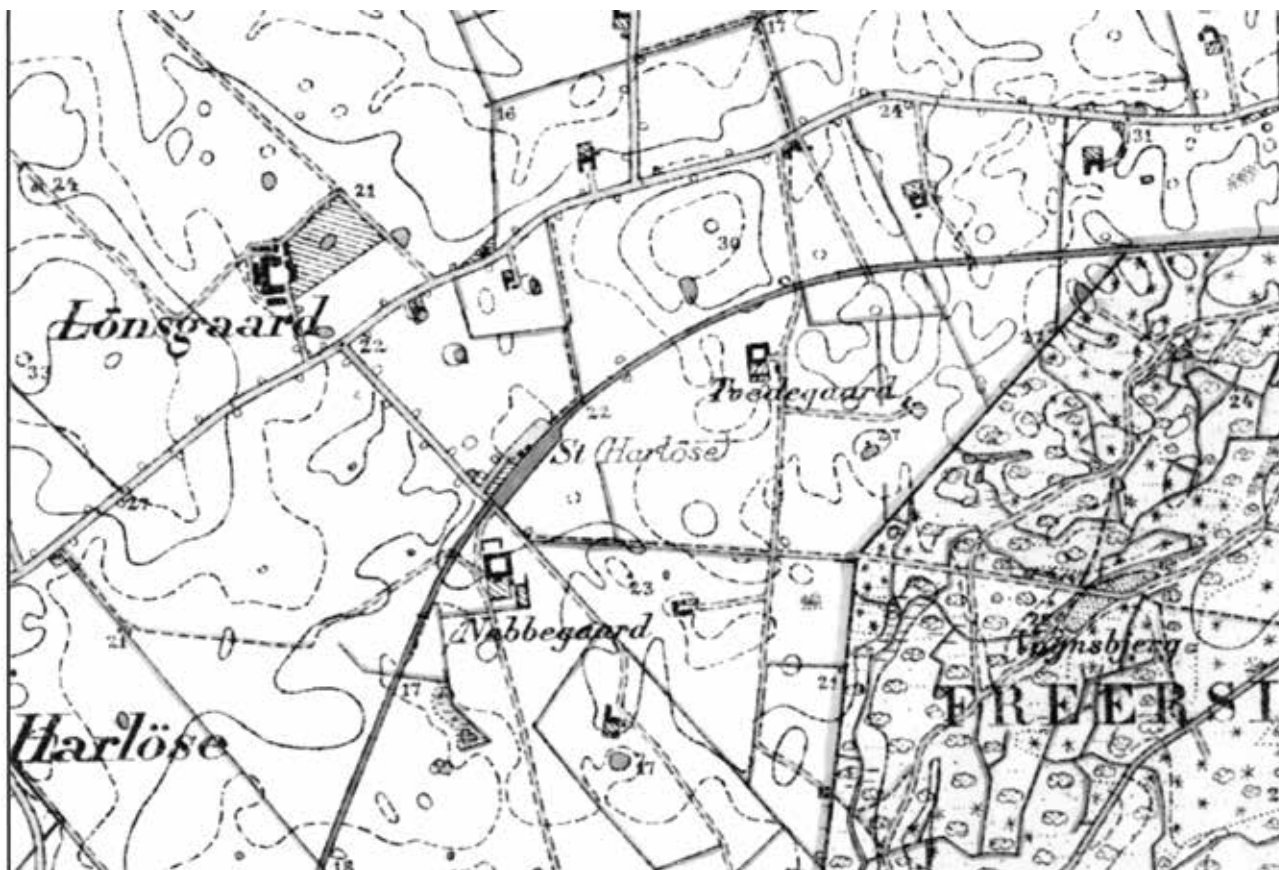
Omkring 1909 opførte en privatmand Harløse Mønstermejeri i Ny Harløse. Som alle andre mejerier havde det sine mælkeleverandører inden for hestekøretøjers rækkevidde, men mejeriet var på en måde et barn af banen og Harløse station. Det fik kul til sin dampmaskine ad banen til Harløse Station, og efter få år sendte mejeriet også sin skummetmælk med banen fra Harløse Station til margarinefremstilling i København. På et tidspunkt købte Otto Mønstedts margarinefabrikker selv mejeriet.

Smedje, tømrerværksted og slagtervirksomhed kom også til Ny Harløse, hvor også nogle beboelseshuse efterhånden blev opført.

Ud over stationens personale blev der tiltrukket kommunesekretær, brugsuddeleger, kommis, lærere, mejeribestyrer, mejerister, forsamlingshusvært, samt håndværkere og det, vi i vore dage kalder teknisk administrativt personale, også som bibeskæftigelse for ejerne af mindre landbrug. Alt med udgangspunkt i banen og Harløse Station.



Vi viser med de to følgende kort sammenhængen mellem jernbanen og Ny Harløses opståen. Herunder kort fra 1897-99. Banen er anlagt, så den kommer langs Freerslev Hegns kant til Harløse Station, som er markeret ” **St (Harløse)**”, og vi ser Nebbegårdsvej op til Harløsevej og stien øst for.

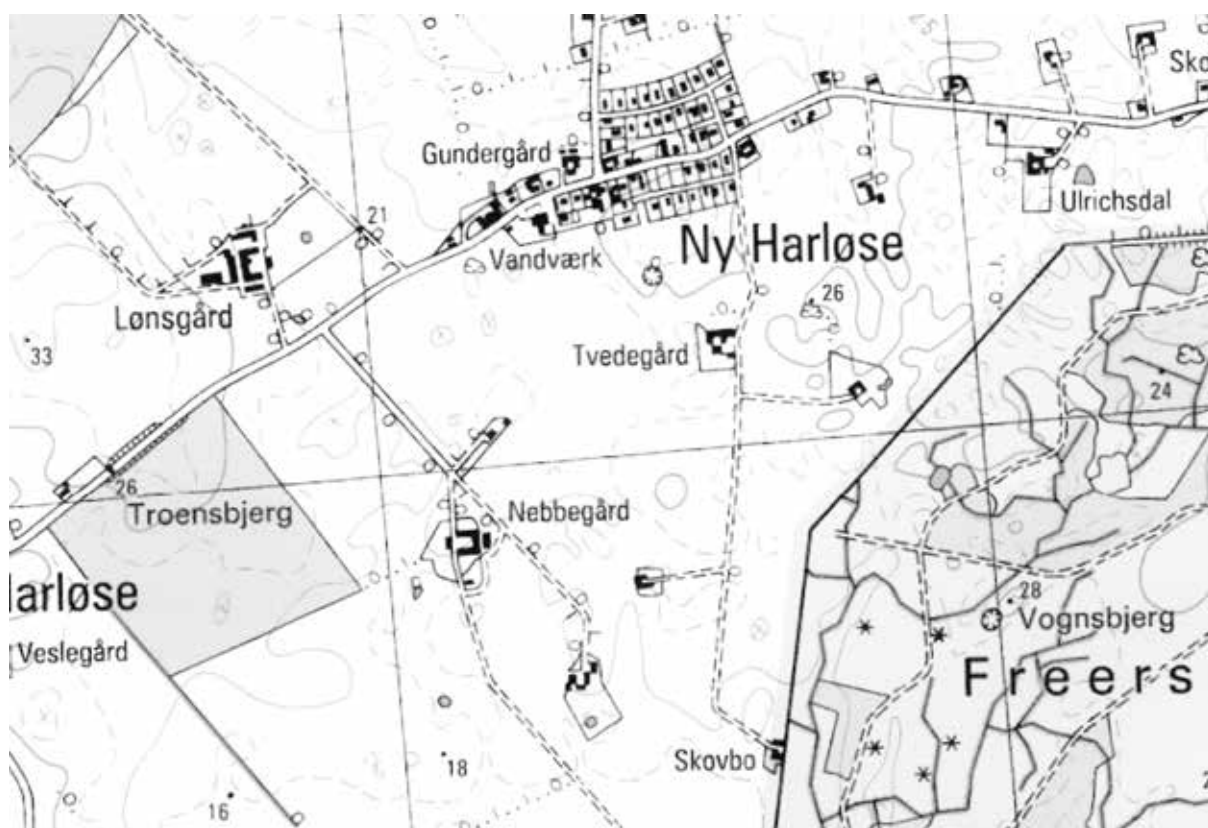


Til sammenligning med kortet på foregående side bringer vi her et kortudsnit fra efter 1950, hvor banens linieføring er flyttet væk fra Harløse og derfor også er væk fra dette kort.

Vi ser lidt over Nebbegård den gamle stationsbygning markeret som almindeligt hus og uden jernbanespor i terrænet.

Og så ser vi bebyggelsen Ny Harløse med mange parceller og bygninger, hvor der før jernbanens virke på kortet fra 1897-99 ingenting ses på Ny Harløses senere plads.

Ny Harløse-bebyggelsens opståen og udvikling som et produkt af placeringen af Harløse Jernbanestation giver disse to kort et godt billede af.



Kortudsnit fra efter 1950.

Den store togulykke ved Grimstrup den 17. maj 1922, som det er fortalt til Poul Nielsen

Et arbejdstog kom fra Hillerød og havde passeret Harløse Station mellem kl. 7 og 8 om morgenen. Toget bestod af et lokomotiv, som skubbede en tom banevogn foran sig, som man skulle have læsset med grus. I den tomme vogn sad arbejdsholdet fra Harløse Station.

Holdet bestod af seks mænd den dag: Baneformand Frederik Rose, hans søn Marius Rose, hans kommende svigersøn Anders Andersen fra Nøddehøj telefoncentral, Christian Sørensen fra Harløse og brødrene Oluf og Peter Olsen fra Ebberholtsdam.

Ved Grimstrup, ud for den daværende kartoffelmelsfabrik, dukker der et modgående kørende godstog op i kurven på skinnerne. Et sammenstød var uundgåeligt. Unge Marius Rose og hans svoger Anders Andersen sad på forkanten af den tomme godsvogn. De blev totalt knust og dræbt af det modkørende lokomotiv, der kørte over vognen. Olof Olsen blev slynget op på lokomotivet og slæbt med ca. 70 meter. Hans ben var brækket to steder. Baneformand Frederik Rose, Christian Sørensen og Peter Olsen blev ved sammenstødet slynget langt væk fra toget, Fr. Rose brækkede en arm, Chr. Sørensen og Peter Olsen var uskadte, og alle tre reddede livet.



Anders Andersen fra Nøddehøj Telefoncentral. Han mistede livet ved ulykken.

Det tog lang tid, inden der blev iværksat en redningsaktion. Lægen fra Skævinge blev tilkaldt. Han kunne straks konstatere, at to var døde, samt at Fr. Rose var såret og i dybt chok, og at Oluf Olsens ben var brækket.

Oluf Olsen, Fr. Rose og Peter Olsen blev nu med et udsendt ekstratog kørt til Hillerød Station og derfra transporteret til Hillerød Sygehus, som dengang lå på Søndre Jernbanevej (den senere CF-kaserne).

Oluf Olsen blev transporteret videre til Skt. Josephs hospital i København for at få det brækkede ben sat sammen, men det lykkedes ikke for den tids læger at hjælpe ham godt nok. Han fik et stift ben og led store smerter i det

ben resten af livet. Sammen med sin kone drev han et lille landbrug i Ebberholtsdam. Det hårde arbejde til trods nåede de begge at blive højt op i årene.

Baneformand Frederik Rose levede 50 år efter ulykken, hvor han mistede sin søn og svigersøn, men han forvandt aldrig det store chok

De to svogre, den 20årige Marius Rose og den 24årige Anders Andersen, blev begravet i en fælles grav på Tjæreby Kirkegård, en begravelse som hele egnen deltog i. Der findes endnu et gravsted for familien Rose.



Ældre foto – kvart postkort - over Ny Harløse set fra øst. Bagerst til højre mejeriet og gemt mellem træer på modsat side af vejen skolen – nu forsamlingshuset.

Da toget var fyldt med tyskere og blev søgt sprængt i luften ved Harløse i 1945 af danske sabotører,
som det oplevedes af Poul Nielsen.

Det var en skoledag på Tjæreby Centralskole i krydset Nordhøjvej – Harløsevej – nu hedder den Harløse Skole. Det var den 24. marts 1945, og jeg gik i 3. klasse. Det var ved at blive forår, og ude på markerne havde landmændene over middag fået spændt hestene for harverne.

På skolen, som ligger omkring 400 meter fra Frederiksværksbanens daværende spor langs Freerslev Hegn, sad de tre yngste klasser. De gik i skole fra kl. 12 til 15. I ugen efter var der eksamen, skoleåret skiftede i april

dengang. Det var ingen selvfølge at komme op i næste klasse, men vi håbede selvfølgelig alle, at vi kom op.

Første klasse havde dansk med frk. Inger Sørensen. Vi andre i 2.-3. klasse øvede os i svære staveord. Kl. var ca. 13.30. En enkelt elev, som ikke havde så store evner for stavning, sad og så ud i klassen, mens han prøvede at skrive alfabetet.

I første time havde vi skrevet stil. Lærer Eigil Rasmussen havde lagt stilehæfterne ud i vindueskarmene og gik nu i solen og vurderede opgaverne.

Stilheden blev pludselig afbrudt af en voldsom eksplosion ovre fra skoven, efterfulgt af en kraftig "hvæsen".

Drengen, som forsøgte at skrive alfabetet, jubede "Tyskerne – banen er sprængt i luften!"

"Han har ikke andet end pjat i hovedet," tænkte jeg. Men han havde ret. Det varede ikke mange minutter, så begyndte et meget kraftigt skyderi med håndvåben. Det var tyske soldater, som skød ovre ved skoven. Lærerne satte sig med ryggen mod muren inde i klassen, og vi børn måtte krybe sammen under bænken.

Da der var forløbet et stykke tid, blev døren forsigtigt åbnet udefra. Det var overlærer Knud Rasmussen, skolens leder. Vi skulle gå i beskyttelses-kælderen – sådan en var der indrettet i alle skoler under krigen.

Vi skulle ned og krybe, når vi passerede døre og vinduer. Skydningen var stadig meget kraftig. I kælderen, der vendte bort fra skoven, sad vi så på gulvet.

Skydningen fortsatte. Da gik døren op. En tysk soldat kom ind og spurgte, om nogen var såret. Det var der ikke. Alvoren gik efterhånden op for os børn. Et par af de yngste sad og græd. Der blev meget fugtigt under en lille pige. Hun græd. "Hvordan mon mor og far har det?" hulkede hun.

Efter en times tid hørte skydningen op. Læreren førte os, der skulle til Harløse, på vej hjemad. I vejgrøften over for skolen lå soldaten, der havde været inde hos os. "Uha, han er såret," tænkte jeg, men han lå jo blot som vagtpost.

Toget, der var saboteret, holdt på sporene i skovbrynet mellem skolen og "Gederyggen" (Harløsevej 171). Godsvognen bag damplokomotivet var lastet med kæmpestore tyske torpedoer eller noget i den retning. Set fra Harløsevejen lignede de delfiner. Måske skulle de til Hundested og lastes på et skib der.

Med toget var der også en deling tyske soldater. Det var dem, der åbenbart havde skudt til alle sider. Ingen af de danske sabotører blev såret eller skudt.

Skaden på tog eller banelegeme har næppe været stor, for jeg så ud på aftenen toget køre videre mod Frederiksværk. Sprængningen af jernbanesporet var formodentlig sket for tidligt, før toget var fremme, så kun skinnerne var blevet beskadiget.

Dagen efter, som var søndag, var jeg på stedet, hvor sabotagen var sket. Jeg fandt en afskudt patron. Den byttede jeg senere med en skarp patron hos en kammerat.

På skolen var der skudt en mursten ud nær et vindue. Også en tagsten var skudt i stykker, så der havde været projektiler omkring os.

Under tyskernes skyderi var lærere og elever helt afskåret fra omverdenen. Der blev først lagt telefon ind på skolen flere år senere.

Passagererne fra Harløseområdet udeblev i banens første år

Indbyggertallet langs banens forløb gennem Harløse var begrænset og deres indkomster var lave. Derfor var der ikke mange passagerer med banen til og fra Harløseområdet i de første 15-20 år af banens levetid. Her var det mere vare- og godstransport, der betød noget, og folk var jo gennem generationer fra før banen også vant til altid at gå til fods, når man skulle nogen steder.

Fra årene efter den første verdenskrig i 1914-18 og fremover kom banen dog dagligt til at transportere det stigende antal af oplandets børn, som gik i skole i Hillerød på Frk. Mørks Skole eller på Frederiksborg Statsskole.

Godstransporten på banen

Større lastbiltransport, som vi kender det i dag, fandtes næsten ikke før 1950'erne. Landmændene, der var med i den lokale gødningsindkøbsforening, afhentede selv med hestevogne og skovl deres kunstgødning, der kom i godsbanevogne til Harløse Station. Kalk til jorden blev ligesådan leveret i godsvogne fra Faxe Kalkbrud.

I årene 1940-43 var vintrene så strenge, at der var misvækst og mangel på vinterfoder. De lokale landmænd købte så halm fra de store herregårde på Lolland-Falster til foder. Det leveredes på gods-vogne til Harløse Station. Mindre landbrug plejede at købe ekstra halm på egnens større gårde, men på grund af misvæksten havde de intet at sælge.

Under den 2. verdenskrig i 1940-45 blev der i Harløse og Borup moser under mangelen på udenlandsk brændsel skåret enorme mængder af tørv til at fyre med. Entreprenører forpagtede tørveskæret i gårdenes moser og der arbejdedes til tider i to-holds skift i tørvemoserne. En mindre del af produktionen blev brugt til opvarmningen hos lokalbefolkningen og til dampmaskinen på Harløse Mejeri. Men det meste af tørveproduktionen herfra blev kørt væk fra Harløse Station på godsvogne til brug andetsteds, bl.a. fordi de var opkøbt af F.L. Schmidts fabrikker.

I de år kom der også en dag om ugen en fisker med toget fra Hundested med en stor cykel med 2-3 kasser fisk, som han cyklede rundt i Harløse og solgte.

Banelinien flyttes væk fra Harløse

Rationaliseringstanker efter 2. verdenskrig medførte at banens direktion besluttede at omlægge banens linieføring, så den ikke længere skulle gå gennem Harløse.

Man anlagde en ny linieføring af banelegemet syd ud af Hillerød Station over Brødeskov, Nr. Herlev og Gørløse syd om Freerslev Hegn til Skævinge.

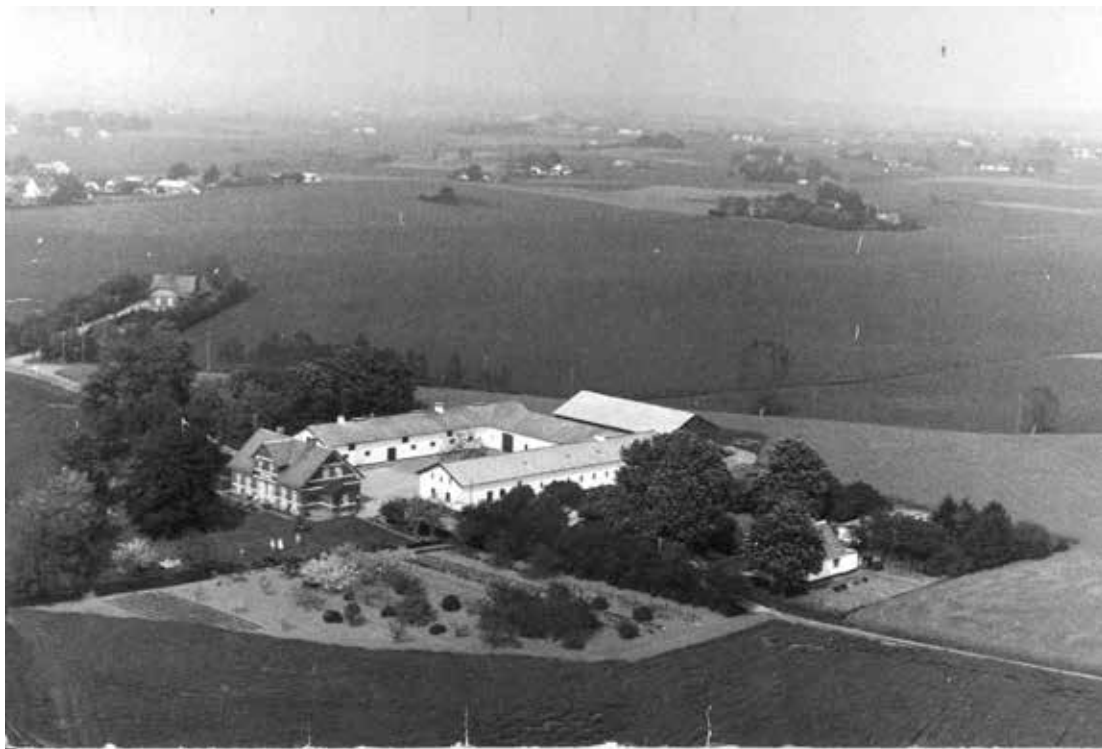
Lokalstationen i Slangerupsgade i Hillerød blev nedlagt og det samme gjaldt Harløse Station.

Den 20. maj 1950 ophørte togdriften gennem Harløse, og det blev et stort tab for Harløse.

Skinnerne blev taget op, og Harløse Station solgt til privat beboelse. Udgravningen til banen langs nordsiden af Freerslev Hegn ligger der jo stadig, så der kan man endnu se, hvor toget kørte dengang.

Ny Harløse blev som stationsby af yderst beskedent format og selv om den var opstået takket være banen, udviklede den ikke erhvervsliv og en befolkningskoncentration af et omfang, som kunne overbevise banens direktion om, at kundeunderlaget for banen gennem Harløse var stort nok.

Nedlæggelsen af banen gennem Harløse gjorde landevejene til de eneste trafikårer for Tjæreby Kommune i stedet for banen. Da såvel Harløsevejen som Frederiksværksvejen førte mod Hillerød flyttedes tyngdepunktet administrativt og erhvervsmæssigt i Tjæreby Kommune fra Harløse og Tjæreby mod Ullerød i retning af Hillerød. Kommunen ændrede navn fra Tjæreby Kommune til Harløse Kommune.



Luftfoto Nebbegård i Harløse . Til vestre midt oppe i billedet ses den nedlagte Harløse Station, og der ses intet af den fjernede jernbanelinie.

Det blev nu i Ullerød, hvor Harløse Kommunes udvikling skete med erhverv og parcel-husbyggeri på grund af nærheden til den sammenhængende bebyggelse i Hillerød og Frederiksborg Slotssogns Nyhuse.

Sognerådet fulgte med og byggede nyt kommunekontor, plejehjem og Ålholmskolen i Ullerød, hvor Harløse Kommunes administration og institutioner nu blev placeret.

I 1970 blev Harløse Kommune nedlagt og indlemmet i Hillerød Kommune. Hillerød Byråd solgte kort efter Harløse Skole, bygget i 1941, til Frederiksborg Amt, og alle skolebørn i den tidligere Harløse Kommune blev nu henvist til Ålholmskolen i Ullerød, hvis opførelse i Harløse kommunes yderkant Harløse sogneråd havde ladet påbegynde kort før kommunesammenlægningen.

Byudvikling og befolkningstilvækst medførte siden, at der kunne udskilles et nyt Ullerød kirkesogn fra Tjæreby Kirkesogn, som nu omfattede et så begrænset folketal, at dets selvstændige eksistens har været truet.

Da Harløse Sogneråd allerede før kommunesammenlægningen havde flyttet den kommunale og anden offentlige virksomheds tyngdepunkter til Ullerød, var der i Harløse ingen offentligt ejede og drevne bygninger tilbage til beboernes fælles aktiviteter, men alene det for beboernes private midler drevne forsamlingshus. I Tjæreby er der dog yderligere på præstegården konfirmandstuen som et væsentlig forsamlingslokale.

Hillerød-Frederiksværksbanens station i Harløse gav grundlag for en vækst og beskeden opblomstring i Harløse, specielt med Ny Harløses opståen. Denne udvikling ophørte ikke umiddelbart, da banelinien i 1950 blev lagt uden om Harløseområdet.

Men da byudviklingen i Ullerød i østenden af Harløse Kommune senere tilskyndede Harløse Sogneråd til at placere kommunens administration og institutioner i Ullerød væk fra kommunens geografiske centrum i Harløse og Ny Harløse, skabtes den udvikling, hvor Harløse og Tjæreby efter Harløse Kommunes indlemmelse i Hillerød Kommune efter 1970 stod tilbage uden kommunale arbejdspladser, institutioner, skolelokaler eller andre kommunale væresteder og uden en forholdsmæssig andel i storkommunens bolig- og befolkningstilvækst og erhvervsmuligheder.

Det er en situation, hvor det har krævet og kræver en stor arbejdsindsats af den aktive befolkningsdel at opretholde et lokalt fællesskab i Harløse-Tjæreby, en indsats som kun i beskeden omfang giver dem tid og kræfter til at gøre brug af de kulturtilbud, som kommunen helt eller delvist finansierer i Hillerøds centerby.

Tekst: Poul Nielsen og Ole Blåkilde. Billedmontering: Lissi Carlsen.

Rekorddeltagelse i arkivets og foreningens generalforsamling 6. april .

Der var mødt 97 til generalforsamling og lokalhistorisk aften. En rekord. Det fungerede godt, at vi havde lejet os ind på Kulsviergården, selv om det koster en leje på ca. 1.200 kr. For bestyrelse og medarbejdere var det en stor glæde, at så mange viste interesse for den lokalhistoriske aften.

Køb af billeprojektor med tilbehør.

I fællesskab med pensionistforeningen Kulsvierklubben har vi anskaffet en billedprojektor. Hillerød Byråds Fritids- og Kulturudvalg har støttet os med en ekstrabevilling på kr. 5.000 til formålet. Arkivets formål med projektoren er, at vi over EDB, hvor alle vore fotos findes, kan hente dem i den rækkefølge vi ønsker, og via projektoren kaste dem op på et lærred som illustration til en fortælling om et lokalhistorisk emne. Projektoren skulle gerne erstatte lysbilledapparatet. og vi skulle spare ca. 2.000 kr. om året, fordi vi ikke behøver at fotografere lysbilleder, samt befris for det manuelle arbejde med at registrere, opbevare og flytte rundt på lysbilleder. Projektoren kan selvfølgelig også vise film og video med lyd, hvad især interesserer Kulsvierklubben.

Husk familie- og sognedag i Alsønderup lørdag den 10. september.

Vi har åbent i arkivet, skolens kælderlokale 014, fra kl. 10 til 15. Se bl. a. non-stop forevisning af lokalhistoriske fotos fra vores nye projektor