

# Historien om en 160 år gammel jernbanebro i Vridsløselille

*Af Per Nilsson*

*En af landets mest trafikerede jernbanebroer gennem tiderne ligger i Albertslund og er bygget for at St. Vejleå kan løbe uhindret på sin vej til Køge Bugt.*

## Toget til Roskilde

I begyndelsen af 1840'erne fik Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på jernbanedrift mellem København og Roskilde. Roskildebanelen blev indviet i 1847 og var kongerigets første. Banen var enkeltsporet, dog med et såkaldt sidespor til stationen i Valby, men var fra starten forberedt for en senere udvidelse til dobbeltspor på hele strækningen. Der var 3 daglige afgange i hver retning, og kørslen blev i begyndelsen nærmest betragtet som lidt af en folkeforlystelse. Man kunne nu rejse til Roskilde på lidt under en time.

## Planering

Banen løb langs med Roskildevej - syd for landevejen - indtil stationen i Hedehusene, hvor banen måtte krydse vejen af hensyn til indkørslen til Roskilde Station og banens videre fremtidige forløb derfra mod Korsør.

Damplokomotiver i midten af 1800-tallet var forholdsvis svage, så man havde, inden banen blev bygget, bestemt, at denne og fremtidige hovedbaner højst måtte have stigninger på fem promille - det vil sige fem meter pr. km - af hensyn til trækraft og driftsøkonomi. For at tilfredsstille disse fordringer måtte man i det 32 km lange baneforløb foretage betydelige afgravninger, som f.eks. ved Valby Bakke, og omvendt bygge den store dæmning ved St. Vejleå dalen i Albertslund.



*Anlæg af Roskildebanelen i 1840'erne var manuelt arbejde, så der måtte rekrutteres en enorm arbejdsstyrke, som bl.a. bestod af bønderkarle fra Jylland og Skåne. Da banen var færdigbygget foretrak mange af dem at blive i området, og de blev ret hurtigt opslugt i Københavns voksende industrialisering. F.eks. var de første bryggeriarbejdere i J.C. Jacobsens nye bryggeri i Valby arbejdsløse jernbanebisser. Billedet viser S-toget på St. Vejleådæmningens tidligere fjernsporareal.  
(Foto: Lokalthistorisk Samling)*

## Avisreportage fra Vridsløselille

Jorden til dæmningen i Albertslund fik man fra en udgravning i Taastrup. I Berlingske Tidende kunne man den 26. sept. 1846 under overskriften ”Den sjællandske Jernbane” læse om jordarbejdet: ”(...) man kan allerede nu befære Banen fra Valdby til Glostrup, og fra Roeskilde Kro til Hoietaastrup (...) Af Gjennemgravningen ved Hoietaastrup staa kun 1200 Alen tilbage, og Jordmassen herfra skal benyttes til Paafyldning ved Store Veileaa i nærheden af Roeskilde Kro i en Strækning af 600 Alen (...)”. Man bemærker, at avisen måtte benytte kroen som pejlemærke, idet Vridsløselilleområdet mellem Glostrup og Taastrup først senere blev alment kendt, efter at Vridsløselille Forbedringshus fra 1856 – 1859 var blevet rejst på den dengang øde Vridsløselille mark.

Jorden til å-dæmningen blev hentet fra gennemgravningen af Kraghavebakken ved Høje Taastrup, og ifølge Berlingske Tidende var 500 arbejdere

beskæftiget med dette dæmningsarbejde. Den jord, man hentede til dæmningen fra bakken i Høje Taastrup, blev læsset i transportvogne. Når vognene var fyldt op, blev bremserne slået fra, og vognene løb derefter ved egen kraft ned ad bakken de syv kilometer til Vridsløselille. Efter at jorden var blevet læsset af, blev en hest spændt for vogntoget. Hesten trak så de tømte vogne med arbejderne - og ofte en flok børn - tilbage til Kraghavebakken. Det var en stor oplevelse for børnene at køre med vognene fra Vridsløselille til Kraghavebakken, så de travede gerne hele den lange vej i modsat retning for at få lov at køre med.



*”Når toget ventes”. Manden der venter på toget ved hovedvejen i Hedehusene er malet af L.A. Ring i 1914, og billedet tilhører Statsministeriet.*

*Man havde fastsat, at Roskildebanen højst måtte have stigninger på 5 promille. Der var ligeledes regler for banens kurver, så af hensyn til indkørslen til stationen i Roskilde måtte man krydse hovedlandevejen allerede i Hedehusene. I 1918 blev vejens jernbanebomme erstattet af en viadukt, men blot få år efter blev den smalle passage kaldt hovedvejens flaskehals. Trafikpresset på viadukten mindskedes først omkring 1960, da motorvejen til Holbæk ledte en stor del af trafikken udenom Hedehusene.*

I det hele taget var jordarbejdet med Roskildebanelen en entreprenøropgave af usædvanlige dimensioner efter danske forhold. Alene det, at man indgik kontrakt om indkøb af 1300 trillebørene og 400 hakker, og at der på et tidspunkt var næsten 2000 arbejdere beskæftiget med banen, fortæller lidt om projektet.

Bønderne langs banen i vort område var ikke udelt begejstrede. Ikke alene skulle der afstås jord, men man var også bange for den nye dampmeknik. En del bønder langs banelinien i Glostrup og Høje Taastrup sognekommuner indgav samlet en protest mod ”de rygende ildjævnle, der forskrækker og skræmmer både heste, kvæg, fugle og børn”.

## Broen under jernbanen

Foruden de enorme jordarbejder måtte jernbaneselskabet på den 32 km lange strækning også etablere gennemløb for vandløb og åer i form af rør eller broer. Og det var netop et sådant gennemløb, der måtte etableres, inden selve dæmningsarbejdet kunne påbegyndes, der hvor St. Vejleå krydser banen.

Det fascinerende ved f.eks. et gammelt damplokomotiv er vel, at de bevægelige og synlige maskindele giver et indblik i måden, lokomotivet fungerer på. Billedet kan sammenlignes lidt med broer, store som små, fordi en bro i sin konstruktion almindeligvis udstiller de bærende elementer.

De første broer, man kender til, bestod af væltede træstammer. Siden blev træet udskiftet med sten, og i begyndelsen af det tyvende århundrede tog jern og især beton over og har siden været de dominerende brobygningsmaterialer.

Broen i Vridsløselille er bygget som en halvcirkelformet hvælving, afledt af de romerske buer, i gule teglsten og på et solidt fundament af tilpassede kampesten og efter et tidstypisk engelsk jernbanebromønster. Den bro, samt flere andre af 1800-tallets hvælvede jernbanebroer, blev nemlig tegnet og udført af engelske ingeniører, der havde haft erfaring med jernbanedrift siden 1820'erne. En del af disse gamle broer er i dag blevet fredet.

På broens nordside kan man nyde synet af den smukke portal af kløvet granit fra 1847, hvorimod sydsiden er en nyere 10 meter lang betonforlængelse fra 1958.



*Den flotte gamle granitportal på broens nordside har kun overlevet, fordi S-togtrafikken overtog de gamle spor til fordel for nye til den hurtige fjerntrafik på sydsiden. De nye spor betød derfor, at broen blev forlænget med 10 m mod syd i 1958. Broen er skæmmet indvendig af vore tiders graffiti, og Bane Danmark mener, at en jævnlig afrensning vil slide for hårdt på de gamle teglsten. Men hvis man kan abstrahere fra disse streger, kan man til gengæld nyde synet af en smuk buebro, med rod i den gamle romerske bygningskunst. (Foto: Inge Andersen, 2005)*

Man vil måske undre sig over, at de to S-togsspor, som blev taget i brug, da S-banen blev videreført fra Glostrup til Albertslund og Taastrup i 1963, findes på nordsiden, altså på den modsatte side af broforlængelsen, men det skyldes, at S-togtrafikken overtog de gamle fjernbanespor. Fjerntrafikken fik så til gengæld nye dobbeltspor på sydsiden.

Man kan beskue den gamle bro fra 1840'erne indefra, og det er der mange, der har gjort, siden der blev etableret ristværk over å-vandet, så broen i dag også fungerer som cykel- og gangtunnel. St. Vejleås vandmængde er, i forhold til før, kun en skygge af sig selv, så der er ikke fare for ristoversvømmelse.

Passagen forbinder stisystemet mellem Hyldager- og Kongsholmparken og bliver i daglig tale betegnet som en tunnel, men jernbaneselskabet skel-

nede i 1800-tallet mellem rørgennemføringer og broer, så selv om der er mange meter dæmning over åen, så er der i Det sjællandske Jernbaneselskabs gamle definition altså tale om en bro.

## Myldretid på Roskildebanelen

Siden starten af 1990'erne har skiftende politiske flertal villet afhjælpe den trængte banestrækning med et eller flere spor. Men indtil nu er de mange forslag og projekter faldet til jorden.

Der befordres dagligt ca. 62.000 rejsende på strækningen mellem København og Roskilde, og de mange tog kører næsten i hælene på hinanden, med daglige forsinkelser og stort slid på banelegemet til følge. Fra at have været en "Roskildebane" med tre daglige afgang i hver retning, kører der i dag ca. 13 persontog og et godstog i timen – hver vej!

Den enkeltsporede banelinie var fra starten i 1847 forberedt for dobbeltspor, og i dag er der, bortset fra S-banen, stadig kun de to hovedspor til fjerntrafikken.

En dag i fremtiden bliver dæmningen over St. Vejleådalene måske endnu engang sporudvidet. I givet fald må man da håbe, at en eventuel udvidelse igen bliver etableret på dæmningens sydside, således at den originale snart 160 år gamle nordlige broportal fortsat bliver skånet.

## Kilder

Mundtlige:

Vagn Due, Bane Danmark

Tine L. Nørgård, Bane Danmark

Svend H. Nielsen, Bane Danmark

Ole Nørgaard Petersen, Jernbanemuseet i Odense

## Litteratur:

På sporet 1847-1997: jernbanerne, DSB og samfundet. 1997. Bind 1 / Olaf Olsen ... [et al.]

Henning Sørensens artikler i Vestegnen og jernbanen gennem 150 år. 1997 / Eigil Christensen ... [et al.]