

HELINGØR

SNEKKERSTEN

KVISTGÅRD

FREDENSBORG

HILLERØD

ALLERØD

BIRKERØD

HOLTE

LYNGBY

GENTOFTE

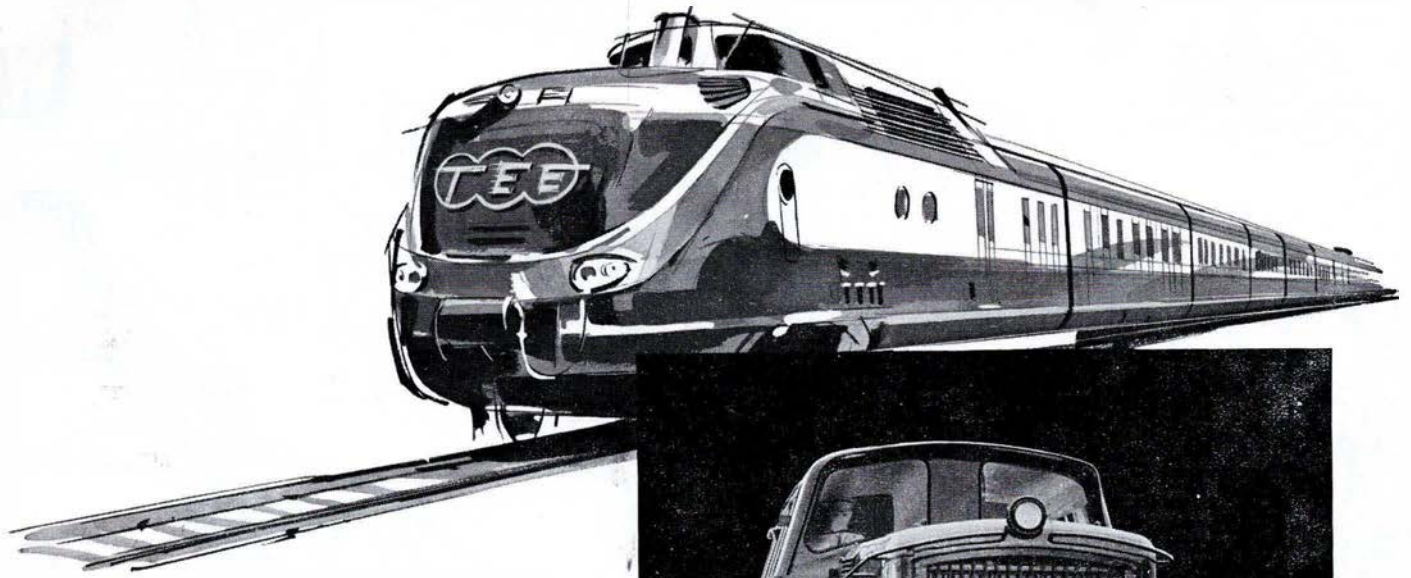
HELLERUP

JERNBANE-BLADET



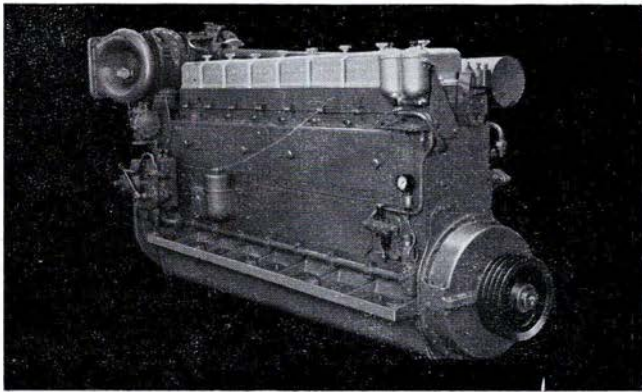
SÆRNUMMER
NORDBANEN
100 ÅR
9.6.1864-9.6.1964





M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTOROG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (0154) 2062




Strækningen
Hellerup—Hillerød—Helsingør

100
ÅRS JUBILÆUM
1864 - 9. JUNI - 1964

JERNBANE-BLADET

Redaktion:
V. JONVALD OG V. JOHANSEN

Ansvarshavende:
H. E. RYBRO - VALBY


SIEMENS



SIEMENS Togviserskilt:
tydelig information

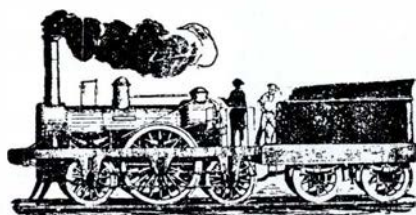
— også på
Helsingør Station

FABRIKAT: SIEMENS & HALSKÉ AG.
BERLIN - MÜNCHEN

DANSK SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 · KØBENHAVN Ø.
TLF. (0176) TRIA 6464
TELEX 2313

ÅRHUSKONTOR:
ECKERSBERGSGADE 22 · ÅRHUS C
TLF. (061) 3 66 00 · TELEX 4524



Sjællands tredje ældste jernbanestrækning Hellerup—Hillerød—Helsingør

100 år den 9. juni 1964

Banens anlæggelse

Banen blev anlagt efter lov af 19.-2. 1861, og der blev givet det sjællandske jernbaneselskab koncession på anlæg og drift til 26.-6. 1947 af en bane fra København til Helsingør havn eller med et spor til havnen. Jernbanestrækningen til Lyngby blev taget i brug den 1. oktober 1863.

Nordbanen fik næsten straks en betydelig persontrafik – takket være et lille hæfte »Touristen i Nordsjælland – illustreret vejviser på udflugter mellem København og Helsingør« – udgivet på Gads forlag i 1865. I hæftet anbefales det københavnerne at besøge de smukke steder langs banen.

Godstrafikken svigtede i begyndelsen jernbanen. Landboerne fortsatte med at køre deres produkter til hovedstaden med egne køretøjer. – Dette var ikke efter jernbanedirektør Rothes planer. Han udsendte derfor et cirkulære til stationsforvalterne på Nordbanen, hvem han bad kontakte de mest betydende landmænd i den anledning, og dette gav et gunstigt resultat, idet godstrafikken i løbet af kort tid tiltog ganske betydeligt.

I de første år løb kun 3 tog daglig i hver retning. Morgen- og aftentogene var rene persontog, der var 2 timer om turen. Middagstoget var et »blandet tog« med en køretid på 2½–3 timer, alt afhængig af rangeringer undervejs. I sommeren 1867 var der dog 5 tog daglig i hver retning.

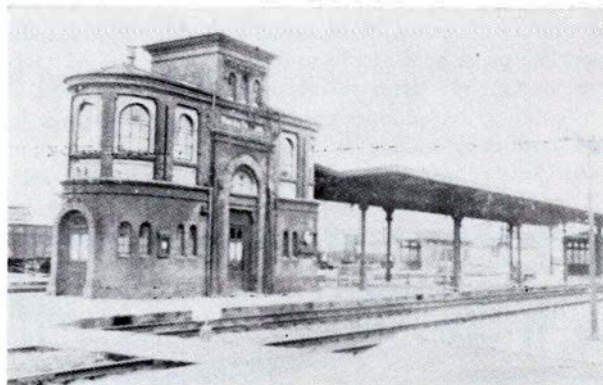
Banens indvielse

Onsdag den 8. juni 1864 gennemkørte et særtog strækningen med kongen og den kongelige familie. Først torsdag den 9. juni begyndte den officielle drift på banen. Om banens festlige indvielse skrev »Dagbladet«s udsendte medarbejder:

I dag åbnedes Helsingør-banen med megen højtidelighed i overværelse af kongen og dronningen, kronprinsen og prinsesse Dagmar, samt konseilpræsidenten, Københavns magistrat, flere ministre og andre standspersoner. Den københavnske station i Farimagsgade dannede rammen om det blomsterfloromvundne loko og de efterfølgende vogne. Kl. 12 afgik toget under mæng-

dens begejstrede jubel. Foran banegården og ved overkørslen ved søerne hilste folk det kongelige tog med hurra-råb og flag.

Helsingør-banen følger Klampenborg-banen til Hellerup, men her skilles de to baner, idet Helsingør-banen fortsætter til venstre mod Lyngby og videre mod nord forbi Frederiksborg og Fredens-



Hellerup stations første kommandopost

borg til Helsingør – en strækning på omtrent 8 mil. – Første station fra Hellerup er Gjentofte, og derfra videre til Lyngby med de dejlige skove, den blanke sø, og det smukke lystslot. Banen fortsætter mellem dejlige skove og smilende marker forbi Furesøen og Farum sø til Holte st, der ligger meget smukt med en lille sø foran og bagved skov og blomstrende skrån timer. Stadig kører man forbi små skove og moseterræn med mindre stigninger lige til Birkerød st. Spredte skovpartier vedbliver at fange øje og sind til Lillerød st er nået.

Fra Lillerød begynder de store Frederiksborg skove, og snart kører vi ind på Frederiksborg st (Hillerød), hvis stolte slot nu har rejst sig fra ruinen og knejser midt i søen.

Herfra løber banen forbi den romantiske Esrum sø med Nødebo hegn til Fredensborg. Her er egnen temmelig flad og kedelig, men skovpartierne begynder atter i nærheden af Kvistgård st,

og kort efter at denne er passeret, ser man det første glimt af det blå Øresund med de hundreder af hvide sejl og den smukke svenske kyst i baggrunden.

Ved Humlebækbugten løber banen tæt langs sundet og når endelig Helsingør, hvis smukke beliggenhed er kendt over det meste af Europa.

En smukkere tur som med jernbanen fra København til Helsingør, er det vanskeligere at finde her i landet.



Lyngby station 1863—1891

Om banen får den trafik af brænde og torv, som ved dens anlæg er beregnet, vil fremtiden vise. Om den bliver et forbindelsesled mellem Danmark og Sverige afhænger af den Helsingborgske banes udførelse i Sverige.

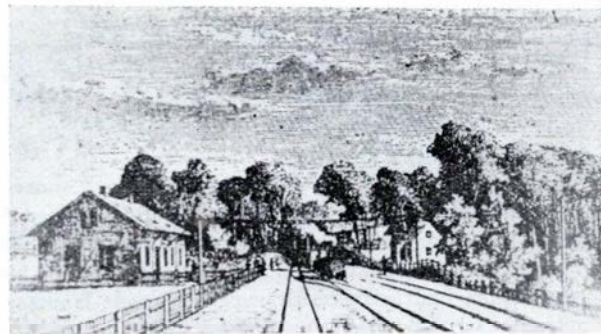
Samtlige stationer toget passerede var overdådigt pyntede med flag og grønne grene. Til Holte ankom toget kl. 12,30, her indtog lokoet vand. Ankomsten til Birkerød skete kl. 12,50. Her hilste de kongelige på et hold sårede soldater fra kampene på Dybbøl, og som nu tilbragte deres rekonvalescens her. I Lillerød skete ankomsten kl. 13,10, og toget var i Hillerød kl. 13,30, hvor husarer stod opstillet og modtog de kongelige med hurraråb og musik. Den smukke stationsbygning er opført under ledelse af arkitekt Wolff, der også har tegnet banens øvrige stationer. De kongelige gik gennem stationens ventesal og ud på pladsen foran og modtoges af en stormende hyldest af en stor mængde begejstrede fremmodte nordsjællændere. På en blomsterrig smykket station blev toget modtaget i Fredensborg, hvortil man ankom kl. 14,00.

Her talte justitsråd Quistgård for kongen. Og under befolkningens jubel fortsatte toget forbi Kvistgård st til Humlebækbugten, hvor en imponerende modtagelse ventede de høje herskaber. — Her lå smykkede med flag fra top til dæk 9 danske orlogsskibe med fregatterne »Jylland« og »Sjælland« forrest. Langs banelinien var skibenes landgangskompanier opstillet, og medens toget holdt, blev der præsenteret gevær, og kongesalutten lod fra skibene.

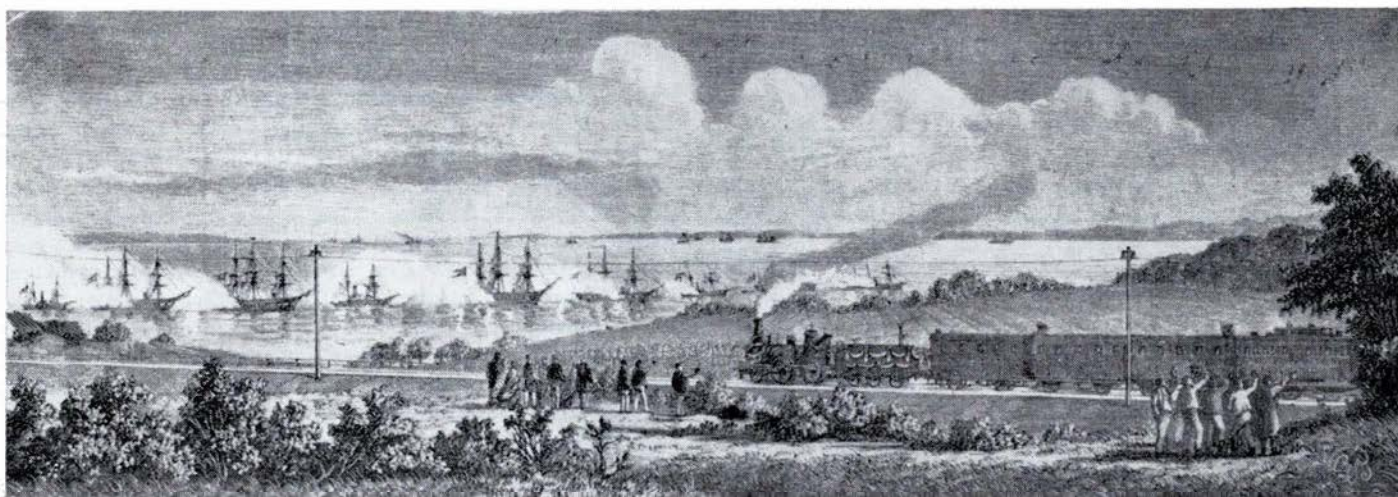
Efter kongen i en kort tale havde takket, satte toget sig påny i bevægelse, og kl. 14,30 kørte det til perron i Helsingør. Stationen — ja, hele byen bølgede af dannebrogflag. Hurraråbene lod, og borgervæbningens musikkorps spillede fanemarchen. I hestevogn kørte kongefamilien til havnen, hvor de besøgte den ny ophalerbedding, medens der lod salut fra Kronborg.

I »Skydebanens« store sal var der hen mod aften et stort taffel for 200 indbudte gæster. — Den betænksomme arrangør havde endog betænkt den lille fraværende prins Valdemar, idet der foran majestæternes kuverter var opstillet et af en københavnsk konditor forarbejdet loko med en lille kulvogn fyldt med »Alskens gode sager«. — Under og efter middagen blev der holdt mange taler for kongen og den kongelige familie — for banen, for de mænd, der havde arbejdet for dens tilblivelse og for vort land.

Kl. 19,45 satte toget atter kursen mod hovedstaden under folkemængdens jublende hurraråb og jubel. I Gjentofte, hvortil toget ankom kl. 22,00, steg de kongelige af toget. Kongen takkede på perronen jernbaneselskabets bestyrelse for den behagelige dag, hvorefter han med sin familie i karet kørte til Bernstorff slot. Toget fortsatte til Klampenborgstationen, hvor det ankom kl. 22,15.



Holte station 1864



Indvielsestoget hilses med kanonsalut fra Humlebæk bugten

2



FAKTORER



der bestemmer et dæks økonomi, nemlig: levetid og driftomkostninger. Continentals Radial-dæk giver højeste levetid og meget lave driftomkostninger. Dette har man opnået ved en opbygning, der principielt afviger fra de almindelige lastvogns- og busdæk. Takket være denne karkasse-opbygning er radialdækkets rulleulstdannelse betydelig mindre, og valkarbejdet og rullemodstanden væsentlig ringere. Resultatet er: Brændstofbesparelse, forøget hastighed og betydelig længere levetid.



Continental RADIAL

Landligger-tog

Banens åbning gav anledning til, at bedrestillede københavnere i de efterfølgende somre flyttede på landet i egnen omkring Gentofte og Lyngby, og disse landliggere blev snart utilfredse med, at første morgentog først ankom til København kl. 9,00, hvilket var alt for sent for forretningsfolk og skolebørn. Direktør Rothe afslog af økonomiske grunde straks tanken om et tidligere tog. Men han var en stor diplomat og forstod at bringe klagerne i »totterne« på hinanden. På Lyngby st blev ved et opslag bekendtgjort, at der på kontoret henlå en liste, på hvilken enhver kunne opgive, til hvilken tid han ønskede et nyt tog. – Men så mange ønsker, så mange tider! Og skulle disse ønsker tilfredsstilles, ville ikke engang 10 nye tog forslå. Altså måtte sagen stilles i bero, mente Rothe.

Dette gav dog anledning til noget af det mest særprægede, der fandt sted på Nordbanen. Fra den 4. juni 1868 afsendtes hver sognedags morgen fra Lyngby kl. 6,40 en almindelig personvogn trukket af en hest. Når vognen var slæbt op til toppen af en stigning på banen omtrent ud for Vintappergården, steg kuskens af og spændte hesten fra, hvorefter vognen fik et skub, så den for egen kraft rullede ned ad bakken til Gentofte, hvor en dragger, der ledsagede vognen, standsede den ved hjælp af skruebremsen. Når de rejsende fra Gentofte havde taget plads, skubbede stationens dragere vognen igang, og så løb den videre til Hellerup. – Man kender kun eet tilfælde, hvor denne sparsommelige form for jernbanedrift var ved at gå galt. Det var en dag, da vognens bremse var i uorden, og det kneb med at få standset i Gentofte, men alligevel afsendte man vognen, efter at man havde advaret Hellerup st pr. telegraf. I Hellerup lagde man en dygne grus på skinnerne, og på den måde blev vognen standset. I Hellerup blev vognen koblet til det daglige tog fra Klampenborg, der afgik til København kl. 7,15.

Denne form for jernbanetrafik blev bibeholdt på hverdage om sommeren til tiden omkring 1881, da et tidligt morgentog blev indsat. Det blev i øvrigt samme år ved lov forbudt at fremføre persontog uden lokomotiv forspændt.

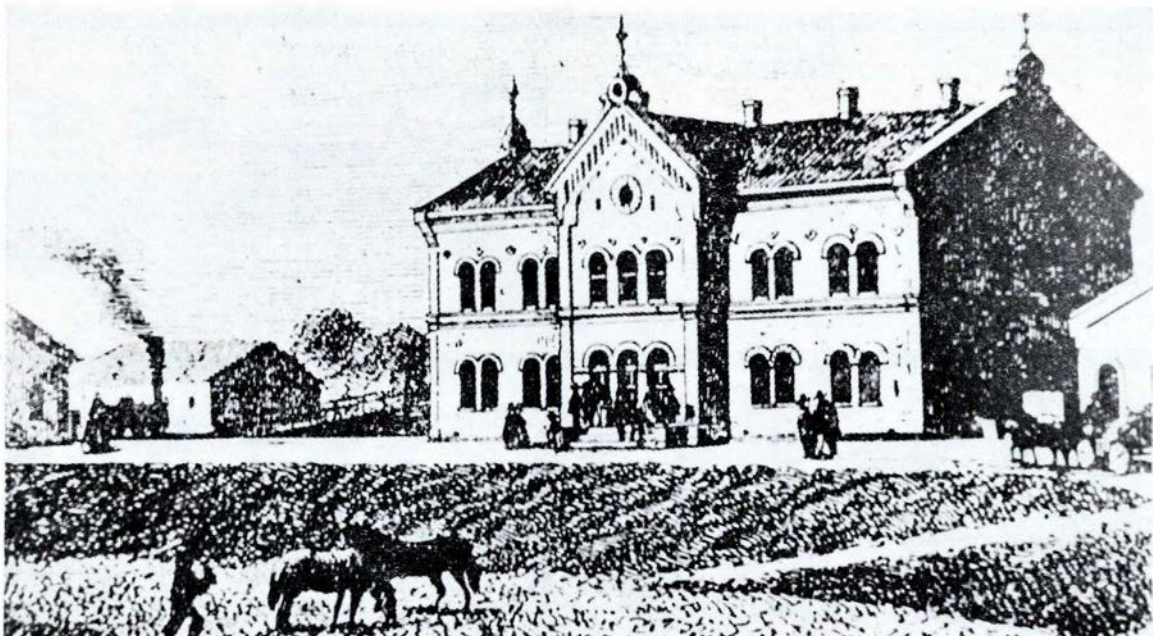
Jernbaneliv i 1870

I bogen »Jernbaneliv«, der blev udgivet i 1918, fortæller stationsforstander Vilhelm Hansen om livet på Nordbanen i 1870, da han ofte kørte her som togfører. Der skulle spares på alt, fortæller han. I økonomisk henseende var direktør Rothe en kapacitet. – Lige fra toggangen til rengøringskonerne blev alt holdt nede på det mindst mulige. – På travle dage, ved ferietiden og lignende, var det svært at få det fåtallige personale til at slå til, og i de sidste øjeblikke for togafgang, når rejsegodset truede med at forsinke toget, kunne man se både direktøren og driftsinspektøren iført deres sorte frakke og høje silkehat transportere rejsegods til togets pakvogn på en trillebor. Om de gjorde stor nytte kan ikke siges, men de viste i hvert fald personalet, at ingen var for god til at tage et nap med.

Driften var primitiv den gang. Et persontog morgen og aften i hver retning, resten var blandede tog. Godstog brugtes så godt som ikke. Trængtes der til godsvogne på en af Nordbanens stationer, kunne der godt hænges en halv snes vogne bag på aftenpersontoget. – Forsinkelser påtaltes, så snart det drejede sig om 5 minutter for persontog og 10 minutter for blandede tog, men undskyldninger havde man nok af – hvis ikke, så snød man lidt.

De gamle vogne med de buede karetdøre var oprindeligt ikke forsynede med løbestænger. – Man havde vel tænkt sig, at billetteringen skulle foregå, medens toget holdt stille, og da dette ikke ret ofte kunne lade sig gøre, havde konduktorerne, når de vovede sig ud på løbebrædderne, kun dørenes store bladhængsler at holde fast i. Da man begyndte at færdes langs vognene under korselen, viste det sig, at der mange steder fandtes vandkraner, ledstolper o. s. v., der rev konduktorerne af, når de glemte forbud og advarsler. Direktør Rothe fik selv en alvorlig påmindelse, da han en dag i Slagelse rakte hovedet ud ad kupé-vinduet og tordnede mod en vandkran, som toget passerede. Han slap med en lille besvimelse. Men han havde jo også et sjældent godt hoved, sagde man.

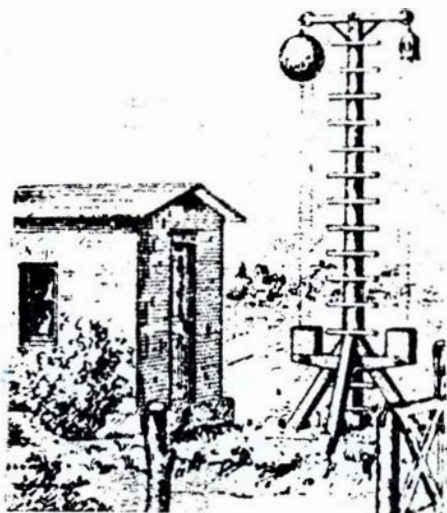
De rejsende måtte stå for meget under de hårde vintre, vognene med de buede døre var utætte, og varme i togene var der ikke.



Hillerød station 1864

Man begyndte at forsøge med varmeglasker i bunden af 1. og 2. klasses kupéer. Det var beholdere af jernblik, af form som et rugbrød, og deres runding var belagt med gulvtæppestof, da fødderne skulle anbringes på dem. Et forsøg med varmt sand i lignende flasker duede heller ikke, men det fros da ikke til is, som vandet i flaskerne gjorde, og der gik lang tid, inden man fandt på brugbare metoder.

En vinter med stærkt snefald var banernes værste fjende. Snepløve kendtes endnu ikke. – Den første, jernbaneselskabet an-



Et af de første signaler

skaffede, var tilbøjelig til at afspore. Først da maskindirektør Busse fik leveret en efter egen konstruktion, kom man i besiddelse af en virkelig brugbar snepløve. At indstille et tog på grund af snefald brugte man ikke. Strækningen regnedes først for spærret, når et tog sad fast.

En af de første dage i 1871 skulle jeg med eftermiddagstoget til Helsingør kl. 15,30. Det var et rigtigt vintervejr med megen sne og streng frost, og det stormede kraftigt fra nordøst. Af den årsag medførte toget kun få vogne. Konduktorerne, der var henvist til de åbne skruebremses ovenpå vognene, havde iført sig de udleverede skindpelse og lange støvler. Også jeg havde anskaffet mig en varm påklædning – men lokoføreren var i fjedersko, hvilket ville sige, at han ikke godt kunne gå ned fra lokoet, hvis vi blev siddende i en snedrive. – Det blev afgang, og vi kom afsted – takket være en dygtig fyrboder kom vi til Fredensborg. Vi håbede på at kunne gennemføre turen til Helsingør, men halvvejs fra Kvistgård kørte vi fast.

Det lykkedes for os at grave maskinen fri, så den kunne køre lidt frem, men da vi havde fået rensed ud for den forreste vogn, og atter skulle have maskinen for, var denne hverken til at fløjte eller råbe op. – Det viste sig, at lokoføreren, da han var befriet fra toget, havde følt sig så let til bens, at han var kørt til Kvistgård station. Imidlertid feg toget mere og mere til, og da de rejvende ikke i længden kunne holde varmen, måtte de hjælpes ned fra toget og bringes over til et par gårde i Langerød, hvor også personalet slog sig til ro. – Fra et ledvogterhus havde jeg med mit medbragte rejsetelegrafapparat underrettet Fredensborg og Helsingør stationer om, hvorledes det var gået os. – Endnu vidste jeg ikke noget bestemt om maskinen, og jeg gik derfor tilbage til togstammen for at modtage den, hvis den skulle komme tilbage.

DUROS TRUCKBATTERIER

giver daglig energi til transport af tusinder af tons med pålidelige gaffeltrucks og elektrokærre - en transport af vital betydning for hele erhvervslivet...



Landets største virksomheder foretrækker de driftsikre **DUROS** truckbatterier



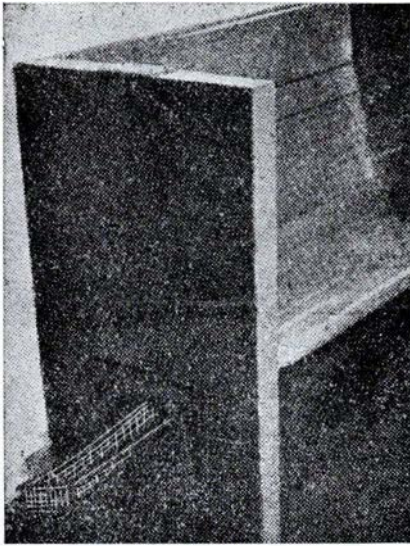
Duros

TRUCKBATTERI

Samme fremragende kvalitet som det seglivede **LYAC** autobatteri.

AKTIESELSKABET ACCUMULATOR-FABRIKEN

KGS. LYNGBY . TELF. (01) 8716 45



Togopvarming i gamle dage

Det var ud på natten, og jeg satte mig ind i en 2. kl. kupé efter at have kastet de frosne varmekasser ud i sneen. – Uden for rasede vejret værre end nogen sinde, og jeg fros forfærdeligt. Senere fik jeg oplyst, at det denne nat havde frosset 22 grader. Da dagen brød frem, tumlede jeg ud i sneen og så til min forundring, at maskinen var kommet tilbage. Men nu var den kun til ulejlighed. Og op ad dagen døde den af mangel på vand og kul. Vi holdt på stedet i 4 dage; så hårdt var vejret, at banemesterens folk først da kunne få toget fri af sneen. En tilkaldt maskine trak os derefter til Fredensborg. – Om der skete lokoforeren noget for den streg, han havde spillet os ved at køre til Kvistgård, ved jeg ikke, men han kom senere atter galt afsted. Der herskede dengang den uskik, at stationerne juleaften inviterede aftentogenes tog- og lokopersonale på punch og kage. Ingen blev dog berusede af den grund, men man tabte tid, hvilket medførte, at lokoforeren måtte forcere kørselen, således at denne kunne blive helt vild. En juleaften, da den her omtalte fører kørte til Helsingør, skete det da, at han efter at have passeret den stejle nedkørsel til den gamle Helsingør st, kørte forbi denne og hen over drejeskiven, hvor maskinen og nogle vogne »gik på gulvet«. Og hele julenat måtte baneafdelingens folk tilbringe her med at bringe sagerne i orden. Efter denne historie blev lokoforeren flyttet over på Klampenborg-banen.

Nordbanens første stationsforstandere

I *Helsingør* var det løjtnant Peter Ejler Lund, ubetinget den mest ansatte af den tids sjællandske stationsforstandere. Og den pietetsfulde hengivenhed, stationens personale nærede for ham, var uden sidestykke ved banerne. I sandhed et fint og elskeligt menneske i alle måder.

Kvistgård st blev ledet af forstander Green, der også var en flink og rar mand, men dårligt stillet, hvis han ikke havde haft sin dygtige hustru, der faktisk var bedre inde i jernbaneforholdene end manden. Green måtte efter få års forløb trække sig tilbage på grund af sygdom. Han blev efterfulgt af *Schaltz*, der havde været billetter i København.

Heller ikke *Marquard* i *Fredensborg* var beskåret nogen lang

virksomhed i banernes tjeneste. I sine bedste år led han en brat død, men han var en dygtig jernbanemand.

Schottmann i *Hillerød* var en noget svær mand, der var vel anskrevet alle steder. Han ville dog helst sidde ned, og opholdt sig derfor ikke gerne på perronen. Han var senere en tid i Roskilde, hvor jeg engang så ham sidde på perronkanten, medens han havde togekspedition.

Helt anderledes var det i *Lillerød*, hvis forstander, Maribo, var kendt som den mest hoflige og elskværdige mand på hele Nordbanen.

Stationsforstander Christensen i *Birkerød* var også en rar og flink mand i alle måder. Meget sindig i alt, hvad han foretog sig.

Chef på *Holte st* var dragonløjtnant Baumann. En myndig og bestemt herre. For ham var tjenestereglementerne det afgørende, og der var altid kampgny på *Holte st* i hans tid.

Forstander Kjærulff i *Lyngby* var en ældre mand. Sindigt og støt gjorde han sit bedste for at ordne de vanskelige forhold, der her arbejdedes under. Mange københavnere havde efterhånden fået lyst til egn omkring Sorgenfri og Furesøen. Af den årsag voksede trafikken til og fra *Lyngby* meget stærkt, så den blev den vanskeligste station på Nordbanen, hvilket først ændredes, da endestationen for den københavnske nærtrafik blev flyttet til *Holte* ved ibrugtagningen af dobbeltsporet den 1. august 1891. Den 24. oktober samme år blev den nuværende station i *Helsingør* også taget i brug.

Bodtcher i *Gjentofte* var kun en kort tid chef her. Et forkert stillet sporskifte bevirkede, at han blev flyttet til København, som leder af bystationen ved *Gammel Strand*, hvor der i hvert fald ingen sporskifter fandtes.

På *Hellerup st* residerede den dygtige og energiske Hogermann. Han kom senere til *Frederikssund*, hvor han virkede som stationsforstander til omkring 1917, men da var han også en meget gammel mand – en rigtig gammel hugaf, der ikke kendte til ros, men kun ris til sit personale; sin gerning kunne han passe til sin sidste tjenestedag.

De første år på Lillerød st.

I 1876 besluttede banernes direktion at indføre en prøve for samtlige assistenter – og uden at have bestået denne prøve kunne de bl. a. ikke blive stationsforstandere. Jeg ville gerne bort fra togtjenesten, og fik efter ansøgning lov til at følge skolens undervisning, samt lejlighed til at følge arbejdsgangen i de forskellige afdelinger og i varehuset og på pladsen. Alt dette tog ca. 6 måneder, hvorefter jeg atter forrettede min almindelige tjeneste som togfører, men klar til at søge en ledig stationsforstanderstilling.

Den 16. april 1879 overtog jeg *Lillerød st*. Personalet bestod af assistent Madsen, 2 dragere og 1 banevogter og signalpasser. Forstaneren havde ret til restaurationshold i ventesalen, men min forgænger i embedet, Maribo, havde overladt drager Petersen denne ret, hvilket jeg også gjorde. Petersen havde ansat en ung pige, der ved togtid indfandt sig ved disken i ventesalen og betjente kunderne med øl og snaps.

I *Lillerød* var det en meget vanskelig opgave at skaffe vogne til de mange mursten og torv, der skulle transporteres herfra. Vognfordelere havde man jo ikke, og vognrekvisitionerne man sendte med togene til påtegning på stationerne, kom ofte tilbage uden lofte om en eneste vogn. Så tiggede man pr. telegraf. Nogen hjælp med hensyn til vogne fik vi dog ved, at man fra København station sendte affald herud til aflæsning i en udtomt grusgrav, der lå i stationens nordlige del. Her var begge stationens hovedspor på en dæmning fort gennem graven, der navnlig på den ene side var meget dyb. Der ville være gået mange år, inden graven var blevet fyldt op på denne måde. Men da man så i



TIL ELEKTRISKE TOG

OG TUSIND ANDRE TING

DAG OG NAT ÅRET RUNDT

FORDELER NESA

LYS, KRAFT OG VARME

TIL OVER 250.000 FORBRUGERE

- TIL S-TOG OG TROLLEYBUSSE,

TIL INDUSTRI OG

HUSHOLDNINGER I NORDSJÆLLAND

**NORDSJÆLLANDS ELEKTRICITETS OG
SPORVEJS AKTIESELSKAB**

Strandvejen 102 - Hellerup - Telf. HEIrup 40 01



København gav sig til at nedrive den gamle Trommesal og begyndte at sende os hele vognrækker med murbrokker og kalkstøv, blev hullet snart fyldt. Og senere fik vi pr. trillebor kørt muld over hele opfyldningen. Dette arbejde udførte drager Petersen, assistent Glandt og jeg. I foråret blev stedet færdigt til beplantning, og der blev et dejligt stykke havejord. Samme år meldte vinteren sig meget tidligt. Allerede den 28. oktober måtte et tog holde natten over i Lillerød på grund af sne, der spærrede banen til Hillerød.

Jeg lærte og oplevede meget i Lillerød, bl. a. gjorde jeg også den erfaring, at stationen burde have navneforandring til f. eks. Ravnsholt efter den smukke skov, der ligger ganske nær. Det hændte mange gange, særlig om aftenen, at rejsende tog fejl af Hillerød og Lillerød og steg af hos os.

Det var ikke min agt at blive i Lillerød, dertil fandt jeg efterhånden forholdene for små, og da Fredensborg st blev ledig, søgte jeg og fik den fra den 1. november 1885.

Forinden jeg fortæller om forholdene og livet i Fredensborg, må oplyses, at det sjællandske jernbaneselskab var overtaget af staten fra 1. januar 1880. Under den daglige tjeneste mærkede vi dog ikke nogen synderlig forandring af den grund. Først da ministeriet i 1885, da direktør Rothe var fyldt 72 år, afskedigede ham fra den 1. oktober, begyndte forandringerne i de mindre betydningsfulde ting. En af de første reformer generaldirektør N. Holst indførte var, at han lod de sjællandske lokos navne fjerne. Samtidig anbragtes de to røde ringe med en hvid ring imellem på skorstenen som på de jysk-fynske loko.



Værktøj for vej- og jernbaneanlæg

— således omfatter vor produktion bl. a.
stengrebe og skovle
til såvel stats- som privatbanerne

DANSK STAAL INDUSTRI A/S
af 1933
Kongens Lyngby

Datidens materiel

Nordbanens første personvogne var kupévogne med 4-5 kupéer i hver vogn – vognkassens længde var ca. 8 meter. Udvendig var de beklædt med jernblik – 1. og 2. kl.s vogne var udvendigt malet lysebrune. Vognene til 3. kl. var grønmaledede. De 2-etagesvogne, der i mange år blev benyttet på strækningen til Holte var fra omkring 1872. Disse vogne var indkøbt fra Lauensteins fabrik i Hamborg. Af personalet blev de behæftet med øgenavnet »Bismarck«. En sådan vogn kunne rumme omkring 100 rejsende, men det var ikke behageligt at være så mange i de lave kupéer en varm sommerdag. Midtergangsvognene med de åbne endeperoner stammer fra tiden omkring 1880.

De første loko på strækningen her var: Loke, Heimdal, Skjold, Stærkodder og Ægir. Kort efter overgangen til statsbanerne blev de litereret til Gs. Loko af Es-typen var også blandt de første på Nordbanen. Men efterhånden prøvedes de fleste af de sjællandske maskintyper Nordbanen.



Datidens åbne bremse

Fredensborgs kejser- og kongeliv

Om sommeren var livet i den lille hyggelige by præget af hoffet. Men om vinteren, når de kongelige ikke var på slottet, sov byen tornerosesøvn. Dronningens fødselsdag, den 7. september, blev altid fejret på Fredensborg. Det gav anledning til en masse særtog. Alle de europæiske hoffere var jo i familie med det danske kongepar. Ekstratoggangen i den anledning var altid fint lagt til rette af trafikinspektør Westergård, som på sådanne dage altid opholdt sig på stationen, hvorfra han på en udmærket måde ledede toggangen på Nordbanen. Han var en fin mand, der aldrig blandede sig i stationens eget arbejde.

Som nævnt var det en travl tid, og der blev dagligt bestilt ekstratog. – Det skete som regel på den måde, at en lakaj indfandt sig på stationen med besked herom, uden at han dog kunne oplyse noget om tid og bestemmelsessted.

Så blev København st, hvorfra toget skulle sendes ud, alarmet, og jeg måtte op på slottet for at få nærmere besked. Ikke så snart var et sådant tog bestilt, før revisionen telegrafisk forlangte oplyst, *hvem der skulle betale det!*

Dette spørgsmål var det imidlertid meget vanskeligt at få svaret. Første gang henvendte jeg mig til hoffurererkontoret,



hvor man erklærede, at alt, der havde med transport at gøre, hørte under staldetaten.

Så henvendte jeg mig til overstaldmesteren, kammerherre Haxthausen.

»Ja, det er en meget vanskelig sag«, svarede kammerherren. »Jeg ved nemlig ikke, i hvilken anledning toget er bestilt, og jeg vil spørge kongen om, hvem der skal betale; dog ved jeg, at han straks vil sige: Vi. – Men i de allerfleste tilfælde er det jo dog det russiske hof, der foranlediger disse tog, og får kongens finfølelse lov at råde, vil vort budget blive ganske overbebyrdet.«

Anden besked fik jeg ikke, men jeg var klar over, at jeg ikke mere behøvede at søge vejledning i sådanne sager.

En dag kom den russiske kejser ind på stationen i selskab med et par af de små prinsesser. Efter at have købt billetter til København kom kejseren ud til mig på perronen og bad mig på et noget dårligt tysk om at fortie hans afrejse, hvilket jeg naturligvis lovede. Få minutter efter togets afgang kom politiets fortrop løbende. Endog birkedommeren. Han ytrede megen uro over, at kejseren således var undsluppen. Naturligvis blev Københavns politi underrettet, men det mærkede kejseren næppe noget til. Med sine småpiger turede han rundt i de mærkeligste gader og butikker. Der er slet ingen tvivl om, at både han og prinsesserne havde moret sig storartet. De lo, da de vendte hjem ved hans side om eftermiddagen.

Også den græske kongefamilie deltog regelmæssigt i de fyrstelige sammenkomster på Fredensborg, navnlig den henrivende dronning Olga var meget populær. Hendes gemal, kong Georg, var som regel meget lidt indladende. Jeg kunne modtage ham ved perronen ved et aftentog og ledsage ham ud gennem ventesalen, uden at han hverken sagde godaften eller godnat. Jeg blev

Et frimærkehæfte

bør man altid

have hos sig



Post- og telegrafvæsenet

derfor meget overrasket, da jeg en dag fra kontorvinduet så en herre gå ovre i min have; da jeg ikke på afstand kunne se, hvem det var, gik jeg derover – det var kong Georg af Grækenland. Han var da smilende og venlig og talte om havens pryddplanter, og han fulgte kort efter med over på stationen, hvor vi fortsatte samtalen.

Den gamle konge kom ofte rank og spændstig gående til stationen, når han skulle til København for at give audiens. På disse rejser ledsagedes han i regelen kun af sin jæger, der så forinden havde givet møde for at købe billetter. Kongen måtte nemlig for hver gang han benyttede kronakupéen betale 4 stk. 1. kl.s billetter, og desuden skulle jægeren have en 3. kl. billet.

Ja, der var glans over disse år, men ud over den anseelse, fyrstebesøgene gav stationen, var dennes betydning ret ringe. Lønnen var lille, og der var ikke nævneværdige ekstraintægter. Af økonomiske grunde måtte jeg se mig om efter et avancement.

På stationen blev der i min tid foretaget ret omfattende ændringer. Det havde vist sig, at det var uheldigt, at kongetoget var stationeret i København, og hver gang det skulle benyttes måtte tilkaldes. Toget blev derfor med alt tilbehør og personale stationeret i Fredensborg. Over det østlige sidespor blev der opført en træhal, hvor hele toget derefter henstod under de kongeliges ophold på slottet. Desuden blev der oprettet telefon mellem slottet og stationen. Dette sidste var en stor behagelighed – for mig i hvert fald.

Om årene i Fredensborg skal sluttelig anføres, at når den russiske kejserfamilie efter endt besøg atter forlod Danmark, blev der som regel givet forskellige erindringsgaver til det personale, som var tjenstgørende i kongetoget. Disse gaver var som regel guld- og solvure med den russiske orn på bagkapslen. Endvidere van-

kede der guldmantelknapper, slipsnåle, cigar- og cigaretetuier med det kejserlige monogram.

Det var med oprigtig sorg, at jeg tog afsked med Nordbanen og Fredensborg og mit meget flinke personale og flyttede til Fredericia i 1892 som stationsforstander her.

Nordbanens udvikling

Hele udviklingen i vort samfund efter århundredeskiftet medførte en stor udvikling af industrien. Dette medførte en stigende godstrafik. Kraftigere loko og godsvogne måtte anskaffes. En udvikling, der stadig tiltog til efter verdenskrigens afslutning i 1918. På Nordbanen var det særligt de store teglværker i Hillerød, Hammersholt, Allerød, Bloustrød og Birkerød, som i mange år var blandt banens største kunder. Flere hundrede vognladninger kul blev årligt transporteret med jernbanen til teglværkerne. – Og mange tusinde vogne, læssede med sten og andre teglværksprodukter, blev afsendt fra »teglværksstationerne« og jernbanetransporteret over hele Danmark. Adskillige gange måtte antallet af ladespor på Nordbanens stationer syd for Hillerød forøges af denne årsag. De fortvivlede brændselsforhold under den første verdenskrig, da den uindskrænkede u-bådskrig for alvor satte ind, og omtrent standsede vore kulforsyninger fra England, blev den daglige toggang betydeligt indskrænket, men samtidig steg tørveproduktionen i de nordsjællandske moser. – Disse forhold skabte store vanskeligheder på flere af Nordbanens stationer, hvorfra torvene blev afsendt, idet der herskede en meget stor mangel på godsvogne. – Men vanskelighederne blev overvundet lidt efter lidt – det livsvigtige brændsel rullede mod hovedstaden i lange »Slæbere«.

De store militære etableringer i Hovelte, Sandholm og Sjølsmark blev efterhånden og er fortsat en trafikfaktor, man må regne med i den daglige drift. Det kan Birkerød station særlig mærke lørdag-søndage og i dagene ved årets højtider, hvor det myldrer af soldater her. Et gammelt ønske, om et trinbræt ved Hovelte, bliver vel næppe til noget, idet det ville sinke togene fra 5 til 10 minutter at holde her.

Som et kuriosum kan nævnes, at ved store indkaldelser til de militære lejre, blev de nyindkaldte til tiden omkring 1925 ofte befordret til Birkerød fra Østerport st i de gamle 2-etages vogne.

I 1933–35 blev dobbelsporet Holte–Hillerød taget i brug, og det blev en meget stor lettelse for trafikken. Toggangen blev hyppigere. Mindre motortog kunne indsættes i de trafiksvage tider midt på dagen og om aftenen.

Den 15. maj 1899 overgik strækningen Hellerup–Holte til elektrisk drift. Dette udvirkede, at nordbanetogene kunne køre fra Holte til Østerport uden stop eller omvendt. Og køretiden mellem København og Hillerød blev mindre.

Ved Nordbanens 75 års jubilæum i 1939 løb der daglig mellem København og Holte 60 tog i hver retning – og mellem Holte og Hillerød 24 og 18 tog mellem Hillerød og Helsingør.

Den 2. verdenskrig

Udbruddet af den anden verdenskrig i september 1939 medførte ret hurtigt et stigende antal af rejsende, efterhånden som benzinrestriktionerne kom. Endvidere skete der en voldsom stigning i godstrafikken – lastbilerne måtte aflevere, hvad de tidligere havde tilranet sig. – Men desværre måtte toggangen stadig formindskes, og det kneb med at yde den service over for de rejsende, som statsbanerne gerne vil yde.

Det blev for banerne og deres personale en streng tid. De hårde vintre – kvaler med besættelsesmagten, som ustandselig krævede særtog og specialtransporter. Hertil kom, at der i de sidste krigsår blev forøvet ca. 30 sabotagehandlinger og forsøg herpå på Nordbanens strækninger. Der skete dog ikke større skader. Et tysk troppetransporttog med tysk materiel blev afsporet i vinteren 1943 i Frederikslundskoven mellem Holte og Birkerød.

En mere uhyggelig handling forøvede den såkaldte »Brøndumbande« ved et frygteligt attentat i et tog på Lillerød st den 27. juli 1944 kl. 21,50. Toget havde netop sat sig i gang fra stationen mod Hillerød, da der skete en voldsom eksplosion i togets 4. personvogn, hvorved 2 rejsende blev dræbt og 17 alvorligt kvæstede. 1 personvogn blev helt ødelagt og 2 stærkt beskadiget. Der udspillede de frygteligste scener mellem ruinerne af de ødelagte vogne. En voksen mand havde således fået begge øjne revet ud af træsplinter og begge ben flået af. – »Brøndumbanden« fik efter krigen sin velfortjente straf. Og ingen af de medvirkende forbrydere i attentatet lever mere.

Denne meningsløse handling skulle forestille at være rettet mod den danske modstandsbevægelse.

I marts måned 1945 blev kommandoposten på Hillerød st sprængt i luften. Denne sabotagehandling skadede vist ikke besættelsesmagten synderligt, men blev en meget stor gene for Hillerød st i det daglige arbejde. I flere år efter krigens ophør måtte samtlige tog rangeres ind og ud af stationen.

Da forholdene, i løbet af et par år efter krigens afslutning, begyndte at nærme sig normale tilstande, kom motormateriellet atter i brug. Damptogenes antal blev mindre, men de betydeligste tog mellem København og Hillerød måtte fortsat fremføres af den populære S-maskine.

I dag ser man næsten ikke damptog på strækningen. De kraftige Mx-loko har erstattet damptogene.

Et alvorligt togheld indtraf på Nordbanens yderste strækning ved indkørslen til Snekkersten st fredag den 1. februar 1957. Foreren af et motortog fra Hillerød overså i tåget vejr et stopsignal og kørte frem, hvorved han påkørte den bageste vogn i et tomt provetog, som var under udkørsel fra stationen ad Kystbanens spor mod København. I toget fra Hillerød blev 2 rejsende dræbt og 7 såredes alvorligt. Den materielle skade var betydelig.

Krigstidens store godstog er forlængst forsvundet fra Nordbanen – lastbilerne har vundet det tabte og mere til tilbage. Stykgods mellem banens stationer befordres med statsbanernes egne lastbiler.

Med lykønskning

Gribskovbanen og Frederiksværkbanen

I Hillerød er de to privatbaner gode fødelinier til statsbanernes tog, og der hersker det bedst mulige samarbejde banerne imellem. F. eks. har Gribskovbanen indtil for et par år siden i højsommertiden med egen motortrækkraft og vognmateriel kørt gennemgående tog over Nordbanens strækning til København H. og omvendt. I besættelsens dage hændte det ofte om søndagen, at Hillerød st manglede en rangermaskine, og beredvilligt stillede Gribskovbanen en »Gris« til rådighed for »Storebror«.

Vinterkøreplanen 1963-64 giver vel det bedste billede af toggangen. - Den 100-årige bane er fortsat en travl og vigtig strækning for den københavnske nærtrafik og for trafikken til Nordsjælland i det hele taget.

Mandag-Fredag løber følgende antal tog:

København-Hillerød	24	Hillerød-København	24
København-Fredensborg ..	3	Fredensborg-København ..	2
Hillerød-Helsingør	20	Helsingør-Hillerød	20
S-tog til Holte	94	S-tog fra Holte	96

Lørdag:

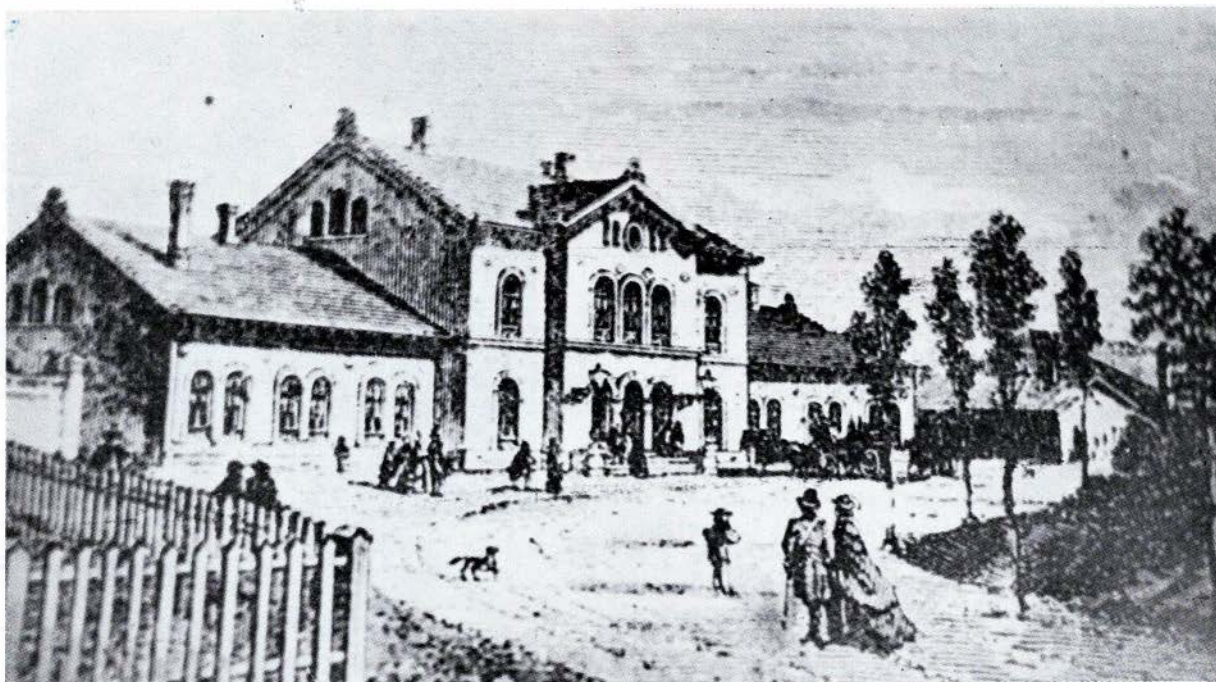
København-Hillerød	24	Hillerød-København	24
København-Fredensborg ..	3	Fredensborg-København ..	3
Hillerød-Helsingør	20	Helsingør-Hillerød	20
S-tog til Holte	88	S-tog fra Holte	89

Søndag:

København-Hillerød	21	Hillerød-København	20
Hillerød-Helsingør	17	Helsingør-Hillerød	18
S-tog til Holte	57	S-tog fra Holte	57

Vi hilser den populære 100-årige Nordbane, og takker hjerteligt for dens indsats i gode som i strenge tider for vort land og håber inderligt, at den må få lov til at fejre mange runde fødselsdage endnu.

Den dag er utvivlsomt ikke fjern, da moderne elektriske bybanetog erstatter Nordbanens nuværende tog. *Verner Johansen.*



Helsingør banegård 1864-1891

Til lykke med „Nordbanen“ i 100 år!

Å/ S JERNBANEREKLAMEN

Hellerup station



Stationsforstander H. Molin Larsen, Hellerup

Da stationen er fællesstation for Kyst- og Nordbanen, bedes man undskylde, hvis lidt fra Kystbanen skulle smutte med i det følgende!

I året 1844 fremkom planer om anlæg af baner fra København mod nord, og i 1861 resulterede planerne i koncession på en jernbane til Helsingør over Hillerød med en sidebane til Klampenborg, der skulle udgå fra et sted nord for »Tuborg«. Klampenborg var allerede den gang et meget yndet udflugtsmål for københavnere, der til befordringen benyttede kapervogne og diligencer. På vejen fandtes en del »bedesteder« – bl. a. det gamle »Slukefter«, hvor man kunne slukke tørsten i øl fra »Tuborg«.

Strækningen København-Klampenborg blev åbnet for drift den 22.-7. 1863 med Hellerup som mellemstation. Stationen blev placeret på et lidt øde sted uden bebyggelse i nærheden, bortset fra Hellerupgård og Onsgården, der sammen med foran anførte »Slukefter« var de eneste seværdigheder.

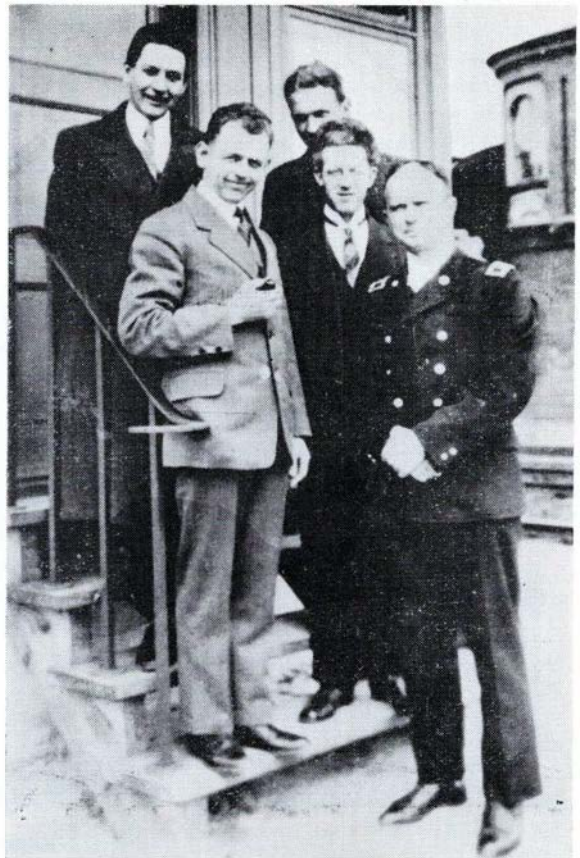
Stationsbygningen var kun lille, opført i gule sten, og i dens indre fandtes kontoret, en forstue med træbænke til de rejsendes bekvemmelighed. Endvidere var der indrettet bolig for stationsforvalter J. W. L. Jensen, et godsrum og retirade. Personalestyrken bestod af forvalteren, 1 drager og 1 stationskarl, og pas-

sede vel egentlig til stationen, der ved åbningen fik 6 togpar daglig i sommertiden og 3 om vinteren. Da strækningen til Lyngby blev åbnet, forøgedes antallet med 3 togpar.

Persontrafikken voksede med årene, særlig på søn- og helligdage, til tider med uventede store antal rejsende. I en sag skrev stationen til ledelsen, at til trods for, at man i et bestemt tog havde forlangt reserveret 400 pladser, ikke var foretaget nogen forstærkning af toget med det resultat, at der blev proppet et par hundrede rejsende ind i toget, medens 600 rejsende stod tilbage på perronen.

I året 1865 ekspederedes her 25 tog på hverdage og 40 på søndage. 1946 var tallene henholdsvis 475 og 600. En særlig stor dag havde man 2. pinsedag 1936 med 746 tog i 20 timer. Det daglige gennemsnit ligger for tiden på 680 tog.

Desværre er stationens arkiv for årene 1863 til 1915 forsvundet, men banens betydning viste sig hurtigt med bygning af huse og villager omkring stationen, nogle af dem i pompøs stil og med store have- og parkanlæg. Mange eksisterer endnu, men en del



5 friske fyre fra Hellerup kmp. 1930,
assistentene: Loft - H. B. Nielsen - Bech - Wanscher og Erner

JERNBANE KIOSKEN

HELLERUP STATION

betjener Dem gerne med TOBAK - CIGARER - CIGARETTER - DAG- OG UGEBLADE
REJSELEKTURE

Venlig hilsen
K. NIELSEN

er overgået til kontor- eller industribrug, fordi de er blevet for dyre at holde som villaer.

Stigningen i trafikken medførte også store ændringer i trækraften fra hest over damp, motordrift, diesel- og elektriske tog, og krævede store forandringer i sporanlæg og sikringsanlæg, der fra det ret primitive, over Bruchsals stang- og trådtræk til det nuværende elektriske relaisanlæg, med 9 isolerede hovedspor, og vil vel inden for en overskuelig fremtid blive udvidet til fjernstyringsanlæg.

Ved den sidste trafiktælling lå tallene for ind- og udgående rejsende på ca. 16.500 daglig på en hverdag, og lægges dertil det antal rejsende, der udveksles fra/til F-linien, vil man nå op på betragtelige tal.

På grund af, at stationens sporanlæg deler byen i 2 dele, findes foruden ekspeditionen i hovedbygningen et billetsalgssted på Estersvej. Selve hovedbygningen er identisk med den oprindeligt opførte, men udvidelser og ombygninger er sket, og bl. a. er stationsforstanderens lejlighed inddraget til kontorer for 2. bane-sektion og 3. bygningsstrækning. Den sidstnævnte har i en ny bygning syd for stationen indrettet værksted med træbearbejdningsmaskiner. I samme bygning forefindes endvidere vagt og værksted for signaltjenesten, ligesom borgestuer for kolonnens og stationens personale er indrettet der.

Som følge af elektrificeringen har koreledningstjenesten ved stationens nordlige ende på et større areal indrettet kontorer, værksteder og en garage til brug for tjenestens udrykningskøretøjer. Korslen med disse køretøjer giver – foruden toggangen – kommandoposten et betydeligt sikkerhedsmæssigt arbejde.

Godsekspeditionen er placeret med kontorer, pakhus og toldkontor ved sydenden af stationspladsen. Længst mod nord, næsten ved Bernstorffsvej station, ligger en større DSB omformerstation.

DSB's store kunde TUBORG

Allerede i ansøgningen og koncessionen på jernbanen skimter man »Tuborg«s betydning for stationen, og følgende afsnit skal derfor helliges dette forhold.

Bryggerierne læsser her sine vogne til Jylland og Fyn samt udlandet. For afvigte finansår drejede det sig om afsendelse af ca. 62.000 tons ol og vand samt den returgående emballage. Dette indbragte til DSB ca. 4.000.000 kr., der må kaldes et pænt beløb. Indtil for få år siden anvendtes der ca. 40–45 mand til læsning og aflæsning, der foregik manuelt. Bryggerierne ønskede dette rationaliseret, og flere projekter så dagens lys. Blandt andet benyttelse af vognbjørne, men da der på dage med stor trafik skulle køres ca. 70 gange på tværs af Strandvejen og ad stærkt trafikerede gader, blev dette skrinlagt. Som særligt nyt fremkom forslag om at sænke et læssespor ca. 1,20 m over en strækning på 120 m, men op- og nedkørsel i et sådant sidespor ville kræve større trækraft og volde mange gener, og forslaget blev frarådet af både station og distrikt. Slutresultatet blev, at der blev bygget en læseperron 120×10 m med spor på begge sider og forsynet med perrontag. Endvidere byggede »Tuborg« kontor- og opholdsbygninger samt garage ved perronen. Al læsning sker på paller og ved hjælp af gaffeltrucks, og udføres af en arbejdsstyrke på kun 6–7 mand (mod tidligere 40–45).

Til rangering anvendes en »Ardelt«-traktor, der også kører lokalgodstog til Gentofte, Charlottenlund og Klampenborg.

Hellerup stations betydning for nærtrafikken behøver formentlig ikke at beskrives. Som afslutning hermed fortegnelse over stationsforvaltere og stationsforstandere ved stationen:

<i>J. W. L. Jensen</i>	22.- 7. 1863– 1.- 9. 1866
<i>F. C. Chr. Høgermann</i>	1.- 9. 1866–31.-12. 1874
<i>P. V. Michelsen</i>	1.- 1. 1875–26.- 5. 1899
<i>G. C. Maximilian Dorph</i>	1.- 7. 1899–30.- 9. 1911
<i>N. P. Axholm</i>	1.-11. 1911–31.- 3. 1924
<i>H. J. Nielsen</i>	1.- 4. 1924–31.- 3. 1933
<i>P. Hiort</i>	1.- 4. 1933–31.- 3. 1944
<i>P. H. Harreschou</i>	1.- 4. 1944–30.-11. 1956
og undertegnede fra	1.-12. 1956–

H. Molin Larsen.



TUBORG læssehal på Hellerup station

Lyngby station



Stationsforstander Th. E. Andersen, Lyngby

For 100 år siden var Lyngby-Tårnbæk kommune – hvad indbyggerantal angår – kun en lille kommune, beliggende mellem Øresund og de skovkransede søer *Lyngby sø*, *Bagsværd sø* og *Furesø*, og med *Jægersborg Dyrehave* som grænse mod Øresund.

I denne dejlige natur, ved *Mølleåens* udlob fra Lyngby sø, lå landsbyen *Lyngby*, eller som den kaldes, »Kongens Lyngby«; Nord for byen mellem Kongevejen og Mølleåen lå *Sorgenfri* slot og slotspark, og den ligger der heldigvis endnu. Slottet blev af vor gamle konge – Christian d. X. – benyttet som sommerresidens og er nu bolig for arveprins Knud.

Lyngby-Tårnbæk kommune har gennem årene undergået store forandringer, og er nu en af hovedstadens største omegnskommuner, med i øjeblikket ca. 65.000 indbyggere; særlig i de senere år har befolkningstilvæksten været stor. For 50 år siden var der under 6.000 indbyggere, men den har endnu minder om sin fortid i behold; på hovedgaden, der er et stykke af *Kongevejen*, står dejlige træer på fortovene, og mange gamle ejendomme, gårde og huse findes, men kommunen er nu en moderne kommune med både villakvarterer, store ejendomskomplekser, højhuse og mange store industrivirksomheder, og kommunalbestyrelsen følger med i opvæksten med rådhus, bibliotek, skoler,

idrætshal og sportspladser m. v. – Kongens Lyngby kan bedst sammenlignes med en stor købstad.

Lyngby fik i 1864 sin første jernbanestation, men allerede året før – den 1. oktober 1863 – blev strækningen *Hellerup-Lyngby* åbnet for driften. Den første stationsforstander i Lyngby, M. C. G. Kjerulf, blev udnævnt 1. juni 1864, og den gang var stillingen benævnt »stationsforvalter«.

I året 1891 blev den gamle station erstattet med en ny og meget større, og denne blev i 1936 moderniseret efter samme mønster, som mange andre bystationer den gang blev; den kunne have tjent sit formål i endnu mange år, men den gennemgående biltrafik gennem Lyngby hovedgade (*Kongevejen*) var imidlertid blevet så stor, at en aflastning var nødvendig, og det resulterede i »*omfartsvejen*«, der skulle placeres hen over det sted, hvor jernbanestation og postkontor m. m. lå, og ny jernbanestation skulle bygges.

Det blev til den nuværende moderne station, der ligger under vejbanen, og med perronerne liggende i ca. 1½ meters højde over gadeniveau.

I den gamle postbygning blev indrettet en midlertidig jernbanestation, der blev benyttet i tiden 28.-9. 1956 til 20.-4. 1958. Den nye station blev ibrugtaget efterhånden, som broarbejdet skred frem.

Med det store indbyggertal – og de gode rutebilstilslutninger med omegnen – er Lyngby jernbanestation blevet en stor S-togs station, og industri- og forretningsvirksomheder er med til at give godsekspeditionen stigende arbejdsmængde.

Mange af Lyngby's indbyggere har deres virksomheder og arbejdspladser uden for kommunen – i sædeleshed i hovedstaden – og det bevirker den store persontrafik.

Passagerantallet på Lyngby station er ca. 11.000 udrejsende og ligeså mange hjemrejsende personer om dagen, og togantallet er ca. 340 pr. døgn.

Stationens samlede indtægt sidste år var 5.698.363 kr., der blev solgt 1.004.160 stk. billetter til ialt 3.153.708 kr., 67.729 stk. abonnementskort til ialt 1.921.418 kr.

Personalet består af et kontorpersonale på 21, portørpersonale på 24 samt en del ekstrapersonale.

Man må forvente, at der også i de kommende år vil ske en betydelig befolkningstilvækst i denne egn, og må da ønske for den jubilerende jernbane, at den som hidtil må kunne betjene sine rejsende på tilfredsstillende måde. *Th. E. Andersen.*

Holte station

»Atter skingrer dampfløjten gennem luften, og fra Lyngby går det videre til stationen ved Geels skov, ved Ny Holte Kro, som den yngre slægt trofast kalder den, i anerkendende erindring om det gode frokostbord, som her i mands minde vinkede den trætte rejsende, der ingen bedre anvendelse havde for Frederiksborg di-

Sparekassen for Lyngby og Omegn

Jernbanerestaurasjonen

Lyngby station



J. og O. H. Pfeiffer

Blad- og tobakssalget

Banegården
Lyngby

Tobak . cigarer . cigaretter

★

Kort og telegrammer

★

Dag- og ugeblade

Bøger



SØLLERØD KOMMUNE



Stationsforstander V. E. Eriksen, Holte

ligencens halve times ophold her ved »Røjles Bom« over Kongevejen udfor kroen.«

Sådan begyndte jernbanen i Holte den 9. juni for 100 år siden, d. v. s., indvielsen fandt dog først sted den 18. juni.

Man var kommet til den station, der 100 år senere blev betegnet som en af »Danmarks smukkeste beliggende stationer«.

Holte station har haft en ensom og isoleret beliggenhed ved Vejle sø, omkranset af skove, næsten indesluttet af Geels skov mod øst og syd, Vejlemose og Frederikslund skov mod vest, og den store pragtfulde Rude skov mod nord. En vej førte fra stationen langs Geels skov ned til ovennævnte Ny Holte Kro, der var nærmeste bebyggelse.

Vejens forløb har været omtrent som den nuværende stationsvej. Der var overfor kroen og langs vejen kun marker, hvor køerne fredeligt græssede eller tyggede drov alt efter behov. Stedet har været skönt og uberørt, men der var nu ved banens åbning skabt muligheder for københavnernes og andre for at komme til dette rekreative område.

Efter billeder fra den tid ser man folk spadsere tæt ad vejen til Ny Holte Kro. Køernes fredelige tilværelse er blevet forstyrret og glade mennesker på skovtur har indtaget Frederiksborg diligencens trætte rejsendes plads ved det gode frokostbord på kroen, og vel også på de andre gode kroer i omegnen.

Samtidig med Nordbanens åbning etableredes en dagvognsbefordring mellem Holte og Hørsholm med daglige forbindelser med morgen- og aftentogene på Holte station. Prisen for turen var 16 sk. pr. person.

Udviklingen er nu hurtigt skredet frem. De efter tidens forhold gode befordringsmuligheder til en rimelig betaling medførte selvstændigt stor vækst af udrejsende fra byen på skovtur; men man er også i større målestok begyndt at flytte ud i villaer og sommerhuse, og travle håndværkere og forretningsfolk er kommet til og bydannelsen begyndt. Trafikken er hurtigt forøget.

Trafikken på den enkeltsporede bane har haft svære vanskeligheder at kæmpe med. F. eks. kan anføres, at togkrydsninger normalt kun kunne finde sted i Lyngby, hvad der ikke virkede fremmede, og i Holte skulle togmaskinerne påfyldes vand, hvad der ofte gav længere ophold.

Direktionen for de sjællandske jernbaner har da også ved lejlighed givet følgende bemærkning til banens koreplan:

»Banens Stigningsforhold gjøre det vanskeligt aldels nøje at overholde Kjørselstiderne for Tog i forskellige Retninger ligesom Opholdet paa Stationerne maa variere noget efter Antallet af Rejsende, Mængder af Gods m.v., men de i Kjøreplanen fastsatte Afgangstider maa overholdes saa nøjagtigt som muligt, og den samlede normerede Befordringstid maa ikke overskrides.«

Om det har hjulpet meddeles intet.

Når vandforsyningen var lagt i Holte, skyldtes det, at man brugte vandet fra Vejle sø. Det var meget blødt og kalkfattigt og derfor særlig værdsat. Vandet blev pumpet op i vandtårnet ved hestekraft. Hestegangen fandtes i et lille hus ved søen og forsvandt først for et par år siden ved Vejlesøvejs regulering; man var da for længst gået over til at benytte elektricitet og senere kommunevand.

Åbningen af dobbeltsporet har medført større udbygning af sporarealet i Holte med remise og drejeskive for loko til den lokale trafik mellem byen og Holte. Meget af det er forsvundet igen, da man i 1936 fik elektrificeret strækningen København-Holte og begyndte S-togs trafikken. Denne driftsform krævede helt nye anlæg i Holte som endestation for S-tog med overgang til og fra Nordbanen. Der blev nye togveje med nye perroner for hurtig afvikling af driften og for let og bekvem udveksling af rejsende, idet alle rejsende fra S-bane området til nord for Holte og i modsat retning til S-banen skulle skifte her.

Nordbanetogene fik fremtidig ikke standsning fra Østerport til Holte og omvendt. Rejsetiden blev derved betydeligt forbedret.

Der blev anlagt depotspor og rengøringsanlæg m. v. for S-togs materiel, nyt elektrisk signal- og sikringsanlæg med kommandoposten i stationens sydlige del. Kort sagt, der blev dannet basis for den trafik, der finder sted i dag.

Koretiden mellem Holte og København var i 1864 ca. 45 min., men der var den gang kun 3 mellemstationer, Lyngby, Gentofte og Hellerup med endestation ved Nordbanegården, der lå på hjørnet af Gyldenlovesgade og Farimagsgade. Koretiden er nu for S-togene :linie B 31 min. med standsning ved 12 mellemstationer, for linie C 27 min. med 8 mellemstationer. Koretiden med Nordbanetog er 17 min. til Østerport.

Hvad kostede rejsen i 1864? Efter nogle noteringer her, skulle billetprisen efter omregning fra Mark og Skilling have været for en enkeltbillet Holte-København II. kl. 88 ore, III. kl. 64 ore, og returbillet II.kl. 136 ore og III. kl. 96 ore, og der skal det første hele driftsår være solgt til København 99 stk. I. kl., 3548 stk. II. kl. og 11.571 stk. III. kl., ialt 15.218 billetter.

I 1936/37, S-togenes første år, blev på stationen solgt 243.946 billetter og udleveret 11.509 abonnementskort, i 1954/55 var tallene 396.243 billetter og 35.159 abonnementskort og endelig i året 1963/64 510.000 billetter og 38.000 abonnementskort.

Det beskedne antal tog i 1864 blev ved S-banens åbning til ca. 59.000 tog årlig. I 1954 69.463 tog og er nu på hverdage 240 S-tog, 76 egentlige Nordbanetog og 24 lokaltog mellem Holte-Allerød (Lillerød) og omvendt, med særtog ca. 350 tog daglig eller ca. 110.000 tog årlig.

Et særligt arbejde på stationen er den store rangering med S-togs materiel og rengøringen af dette. Det kræver megen påpasselighed og akkuratse. Der udtages og indsættes årlig ca. 50.000 S-togs vogne, og af alle disse vogne bliver ca. 25.000 underkastet en rengøring på stationen.

Holte er først og fremmest en station for personbefordring, men har en ikke uvæsentlig betydning som godsstation for stationsbyen og oplandet, og også denne afdeling har været i god fremgang. Antallet af ankommende og afsendte godsvogne, der i 1935 var ca. 800, nærmer sig nu 2000 årlig, og ekspederede fragtbrev er steget fra 13.000 til 25.000 i samme tidsrum. Stykgodsbefordringen finder nu hovedsagelig sted med lastbiler.

For udførelsen af arbejdet er der på stationen præsteret følgende arbejdstimer: i 1935 77.774 timer, i 1936 83.336 timer, i 1954 105.030 timer og i 1963 79.701 timer. De to sidste tal illustrerer tydeligt den kraftige rationalisering, der er foretaget af Statsbanernes trafiktjeneste i de sidste 10 år, idet der samtidig med nedgangen på 25 % i udførte arbejdstimer er sket en betydelig forøgelse af arbejdet, for visse grene op til 75 %, ligesom nyt arbejde som pladsreservation af biler på overfartsstederne er lagt ud på stationerne.

Antallet af rejsende til og fra stationen er nu oppe på ca. 10.000 daglig – son- og helligdage mange flere – med de mange tusind, der stiger om til og fra Nordbanen, bliver det adskillige millioner, der årligt betræder stationens perroner.

Den enlige dagvogn til Horsholm er forlængst afløst af rutebil, og et stort antal rutebiler passerer nu stationens forplads. Der regnes med 700–800 rutebilstop i døgnet. Dette i forbindelse med den stigende benyttelse af personbil til stationen foranledigede at Statsbanerne og Søllerød kommune i forening i 1957/58 efter lange og vanskelige forhandlinger, kunne påbegynde reguleringen af stationens forplads. Der blev ved denne lejlighed udgravet 60.000 m³ jord af Geels skov og fyldt ud i Vejle sø på stationens vestre side. På den nye plads blev der holdepladser for 18 busser, parkering for mere end 100 biler og for et stort antal motorcykler samt for ca. 1000 cykler, og ved den påfølgende regulering af Vejlesøvej blev der parkeringsplads for ca. 50 biler, en del motorcykler samt ca. 800 cykler.

Stationens bygninger og lokaliteter blev ved samme lejlighed givet en hårdt tiltrængt udvidelse, ombygning og modernisering. Den byder nu såvel stationens store publikum som personalet gode forhold. Stationen har selvsagt i de mange år med det stigende behov været tilbygget og ændret flere gange, men hele bygningen fra 1864 er endnu i behold. Det er den sydligste del, og den tjener nu til bolig for stationsforstanderen.

Som anført er stationens største opgave personbefordringen, vel nu i første række for de mange, der befordres til deres virke i byen eller andetsteds og også stadig for de mange, der i fritiden søger ro og adspredelse i de dejlige omgivelser ved skov og sø.

Togene har gode forbindelser til og fra de mange rutebiler, der passerer stationen. De dækker et stort område og kan føre den rejsende vidt omkring.

Udflugter med »Bådarten på Vejlesø og Furesøen« er en oplevelse for sig.

I de forløbne 100 år har det givet både ris og ros, snart overdrevet til den ene side, snart til den anden; men alt i alt har stationen et godt forhold til sin store kundekreds, hvad der ofte gives udtryk for. Det giver gode arbejdsforhold.

Stationen moderniserer og forbedrer stadig sine anlæg og søger vedblivende at følge med i udviklingen – således at den er i stand til at løse sin opgave og bevare det gode forhold til gavn for egnen og dens befolkning.

Viktor Eriksen.



Stationsforstander I. E. Madsen, Birkerød

Med den hastige tekniske udvikling og med de hastigt øgede hastighedsrekorder for befordringsmidler til lands, til vands og i – og over – luften, kan det være vanskeligt, og ganske særligt for ungdommen, at forestille sig tiden for 100 år tilbage.

Birkerøds smukke natur med søer, skove og bakker har muligt været endnu skønnere – mere uberørt. Bebyggelsen fåtallig og spredt. Et landsbysamfund, hvor der i større og mindre landbrug, teglværker og håndværk blev arbejdet – også slidt – men uden jag.

Vi er tilbage i en tid, hvor apostlenes heste måtte benyttes, og hestekoretojer var eneste bekvemme befordringsmiddel.

Jernbaner var på dette tidspunkt ikke noget ukendt på Sjælland, idet banen København–Roskilde blev åbnet i 1847, Roskilde–Korsør i 1856 og København–Lyngby i 1863.

Da Nordbanen imidlertid den 9. juni 1864 blev åbnet, videreført fra Lyngby til Helsingør, indledtes for de nordsjællandske købstæder og stationsbyer, herunder også for Birkerød, en ny udvikling, skabt af de forbedrede befordringsmuligheder.



Birkerød station

Det er værd at bemærke, at anlægget af denne bane skete delvis under den ulykkelige krig, og at indvielsen endog fandt sted for den endelige våbenstilstand.

En mindelse om krigen fik man den 8. juni, dagen før den offentlige åbningsdag. Banen blev da indviet af kong Christian den IX og dronning Louise, der befordredes i kongetog fra København til Helsingør. På udturen, hvor toget standsede i Birkerød, gjorde det et stærkt indtryk, at en del sårede soldater, der var på rekonvalescens hos beboerne her på egnen, havde stillet op på perronen for at hylde kongeparret. Kongen stod ud og hilste bevæget på hver enkelt.

Desværre rådes der ikke over lokale billeder eller arkivmateriale for de første mange år.

Koreplanen udvides i 1900 til 9, 1930 til 14 og i 1934 til 20 persontog i hver retning, og nu »stiv« timesplan.

I dag har Birkerød på hverdage 33 forbindelse til og 35 forbindelser fra København.

I 1865 solgtes 5.300 billetter til København, i 1963 solgtes der 120.200 billetter samt 18.100 abonnementskort.

I alt rejser ca. 2.400 rejsende ud og samme antal tilbage fra og til Birkerød på hverdage.

I de sidste 30 år, og med stadig stigende kurve, er indbyggerantallet steget i byen (nu ca. 18.000 i hele kommunen). Ekspansionen fra København i forbindelse med ønsket om at bo i byens idylliske områder, har draget mange mennesker hertil. Men også jernbanen har medvirket hertil med sine gode forbindelser ind til arbejdspladserne.

Når man nu på 100-års dagen kan se tilbage på en stor og rig udvikling på Nordbanen og dens byer, vil der også være anledning til at fremsætte et fremtidsønske.

Det ønske er, at de planer, der nu er stærkt fremme om S-togskorslens forlængelse Holte-Hillerød, må medføre en yderligere forbedring af rejsemulighederne, og for Birkerød's vedkommende, at dette, i forbindelse med en hårdt tiltrængt udvidelse af stationens forplads med god og rigelig bil-, bus- og cykelparkering må medføre, at endnu flere kan vindes for jernbanerejsen som den nemmeste og bekvemmeste til København – og videre.

J. E. Madsen.

Allerød station

Den 9. juni 1864 åbnedes Lillerød station med 3 tog daglig og med F. J. Scholtmann som stationsforvalter, som det dengang kaldtes. I dag kører der 73 tog daglig, og nuværende stationsforstander K. A. Madsen er nr. 10 i rækken som chef på stationen.

Allerede ved banens åbning blev der udgivet en »vejleder, der i tekst og billeder fristede københavneren til at besøge de skønne egne i Nordsjælland, formentlig noget lignende – »Med DSB og så til fods« – i dag, med vandreture i omegnen, der nu som den gang præger stationen med mange rejsende, især lørdag-sondag. I dag rejser ca. 1.700 daglig til og fra stationen. I skovene omkring stationen findes et væld af spejderhytter, hvilket i høj grad præger trafikken lørdag-sondag. Endvidere berøres stationen af Livgarden/Sandholmlejren med hensyn til militær- og orlovsrejser.

Godstransporten til og fra stationen er jævnt stigende. Stykgods befordres med lastbiler til og fra København. Vognladninger modtages og sendes daglig, især møbeltransport fra Fa. Frits Hansen, såvel til Sverige og Norge som til det sydlige udland.

Der er sket en del ændringer i tiden, der er gået, for såvel stationen som sporområdet. Strækningen var i mange år enkeltsporet, men i slutningen af tyverne begyndte man på dobbeltspor – først mellem Hillerød og Lillerød af hensyn til toggangen til og fra Hillerød. Til slut kom strækningen Lillerød-Birkerød ca. 1935. Samtidig erstattedes bommene med underføringer.

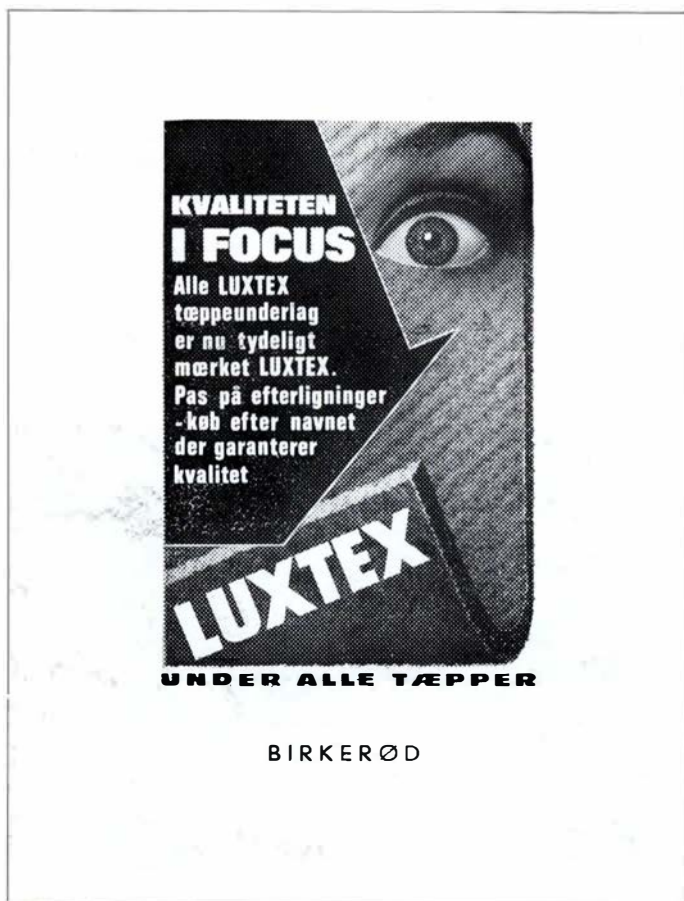
Et sidespor til en gård lige syd for stationen blev brugt af Københavns Renholdesselskab, der sendte Københavns natrenovation til Lillerød i beholdervogne, – der fortælles om livlig saluttering, d. v. s., spuserne sprang på vognene ved gåringen.

Til betjening af teglværkerne havde man holdstederne – mod nord Hammersholt, og mod syd Bloustrød og Allerød – som læsede mange vognladninger sten. Holdstederne er senere nedlagt.

På grund af, at Lillerød ofte blev forvekslet med Hillerød såvel i telefon som på breve, blev stationen 18. maj 1952 omdøbt til Allerød. Nu benævnes jernbanestation, posthus og telefoncentral Allerød, medens byen stadig hedder Lillerød.

Såvel jernbane- som postekspeditionen udførtes på Allerød station med bl. a. 7 landpostbude. 1. maj 1955 ophørte stationsforstanderen med at være postekspeditor, og nyt posthus åbnedes. Det var lidt af en omvæltning med hensyn til arbejdet på stationskontoret. Personaleantallet blev mindsket såvel inde som ude. Senere blev signalapparatet ændret, så stationen kunne holdes uden for sikkerhedstjenesten, hvilket igen medførte mindre personale. For et par år siden indførtes lokaltog mellem Allerød og Holte – forbindelse videre med S-tog. Der er nu tog hver halve time undtagen i aftentimerne, men kun mod København.

Navnet Allerød er verdensberømt ved »Allerødlagene«. Det er gytje-lag med birk og fyr under, og overlejret af dryas-ler med arktiske planter, der viser en klimaforbedring i Singla-Dialtid. Allerød-tiden har været ret kortvarig. Lagene påvistes først i mo-



**KVALITETEN
I FOCUS**
Alle LUXTEX
tæppeunderlag
er nu tydeligt
mærket LUXTEX.
Pas på efterligninger
-køb efter navnet
der garanterer
kvalitet

LUXTEX

UNDER ALLE TÆPPER

BIRKERØD

serne ved Allerød – en landsby syd for Allerød station. Af oldtidsminder er ikke mange tilbage i Lillerød og omegn. Til brug for Københavns befæstning sendte bønderne sidst i firserne sten fra gravhøje og stengærder – 10-12 jernbanevogne daglig. Enkelte stendysser er dog bevaret.

I byen er et gravkammer delvis bevaret og bl. a. i Tokkekøb hegn findes en firekammerdysse. I Ravnsholt skov kan man finde resterne af en oldtidsvej.

Byen er for tiden inde i en kraftig udvikling. En bebyggelsesplan for 130 tdr. land øst for jernbanestationen mod Hillerød omfattende etageejendomme, parcelhuse og industribyggeri, samt at jernbanetrafikken om nogle år formentlig fuldstændig ændres, vil komme til at præge person- og godstrafikken.

Med disse ord mindes jubilaren på 100 års dagen med ønsket om fremgang i tiden fremover.

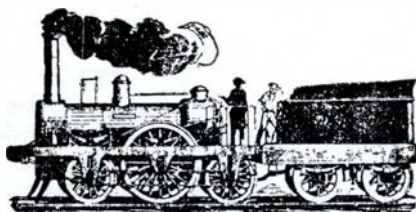
K. E. Andersen
oass. – fg. stationsforstander.



Vogne læsset med latrin fra Kløvermarksvej st. på Amager, sendtes via Gb. bl. a. til Maaløv og Lillerød

Hillerød station

I »Frederiksborg Amts-Tidende og Adresseavis« for tirsdag den 7. juni 1864 indrykkede Direktionen for de sjællandske Jernbaner følgende annonce:



Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Helsingør

Driften paa Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Helsingør vil begynde Torsdag den 9de Juni. Der vil afgaae 3 ordinære Tog imellem Banens Endepunkter. Disse Togs Afgangstider ere foreløbigt ansatte saaledes:

fra Kjøbenhavn til Helsingør Kl. 8 og 11½ Form., Kl. 7½ Eftm.

fra Helsingør til Kjøbenhavn Kl. 7 Form., Kl. 3½ og 8 Eftm.

De specielle Køreplaner ere opslaaede paa Stationerne tilligemed Taxter og Reglementer for Befordringen.

Paa Grund af Bygningsarbejderne paa Kjøbenhavns nye Banegaard vil der til Befordring fra og til Kjøbenhavn foreløbigt ikke blive modtaget Fragtgods eller andre levende Dyr end Hunde og ingen Ilgodskollis, der veie over 2½ Centner eller have større omfang end 4 Kubikfod. Der vil af samme Grund ikke kunne finde direkte Indskrivning Sted imellem Stationerne paa Nordbanen og Stationerne paa Korsørbanen.

Fra samme Dag ville de i Direktionens Bekjendtgørelse af 11te Maj dette Aar omhandlede Tog paa Søgnedage imellem Lyngby og Kjøbenhavn ophøre, forsaavidt de ikke falde sammen med ovennævnte Tog imellem Kjøbenhavn og Helsingør.

Onsdag den 8de d. M. vil det ordinære Middagstog fra Lyngby Kl. 12 Middag først afgaae til Kjøbenhavn Kl. 1 Eftmd.

*Direktionen for de sjællandske Jernbaner,
den 1ste Juni 1864.*

Allerede i 1844 havde der været tale om anlæg af en bane fra København til Helsingør, men det blev ikke til noget, bl. a. fordi Helsingør by udtalte sig derimod af frygt for, at den nemmere forbindelse med hovedstaden skulle skade det helsingørske forretningsliv. I 1850'erne diskuteredes igen planer om anlæg af en bane gennem Nordsjælland, men også da uden resultat. Endelig ved lov af 19.-2. 1861 fik regeringen ret til at meddele Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på anlæg og drift af en jernbane mellem København og Helsingør, med eller uden sidebane til Frederiksborg (Hillerød) og Fredensborg.

Den truende mulighed for, at banen skulle gå uden om Hillerød, gav anledning til, at ledende mænd i Hillerød og omegn indkaldte til offentligt møde den 29.-4. 1861 i gæstgiver Fleischers lokale. Mødet var stærkt besat af borgere og landboere, overfor



Stationsforstander C. A. Qvist, Hillerød

hvem repræsentanten for indbyderne påviste, hvilken betydning jernbanen ville få for Hillerød med det rige opland, netop fordi byen var afskåret fra at benytte søvejen. Modet sluttede med vedtagelse af en Petition, hvori ønsket om at få jernbanen ført direkte over Hillerød bl. a. begrundedes med følgende:

Byen var nærmeste markedsplads for det velstillede opland, der var en af Sjællands frugtbareste egne, idet hverken Helsingør, Frederikssund eller Frederiksværk kunne gøre den rangen stridig. Oplandets tilstrømning til byen var så stærk, at den på torvedage frembød et i forhold til byens størrelse overraskende skue. I gennemsnit ankom på den pudentlige torvedag 200-300 vogne med en anslået last på mindst 800 tdr. sæd, hvoraf en del blev i byen og omegnen, medens resten efter opkob af prangere fortes til hovedstaden. Denne kornhandel ville blive forøget, når jernbanen kom, og tillige bringe handelen over på kobmandsstaneden, der desuden ville blive i stand til at føre større lager af grovere varer, som hidtil med besvær og bekostning var blevet hentet i København. Efter derpå at have nævnt, hvilke indtægter jernbanen kunne ventes at få ved en sådan forøget varetransport til og fra byen, udtales i henvendelsen tillige den betydning, den forventede store personbefordring vil få for banens indtægter, idet det udtales, at byens og oplandets mange beboere i stigende tal vil drages til hovedstaden enten for at købe luksusgenstande, som ikke forhandles i en mindre by, eller for at søge adspredelse og opmuntring. Der nævnes endelig den betydning jernbanen ville få, når Frederiksborg slot efter branden blev genopbygget, og majestæten og hoffet igen tog slottet i besiddelse.

Petitionen blev den 13.-5. 1861 overrakt Hans Majestæt Frederik den VII, der tilsagde deputationen det bedste håb om, at hovedbanen ville blive ført over Frederiksborg.

Når man i dag ser de store udgravninger, som Nordbanen krævede, ikke mindst omkring Hillerød, er det bemærkelsesværdigt, at det store værk kunne gennemføres på så kort tid på trods af krigen 1864.

Stationsbygningen, der opførtes efter tegning af arkitekt Wolf og kostede 80.000 Rd., lå oprindeligt – som billedet viser – helt udenfor byen. Kon var og er bygningen ikke, selv om den vel nok på den tid må siges – også af udseende – at have opfyldt det, man forstod ved en offentlig bygning. Eet må man tilgode-regne myndigheder og bygherrer dengang, at de – hvad angår størrelse og indretning – har forstået at bygge en stationsbygning, der gennem mere end hundrede år har vist sig at kunne opfylde de stærkt skiftende tiders behov. Dette er ikke byggeskik og beregninger, man i dag er forvænt med. Nogle mindre tilbygninger og en særskilt kommandopost er vel kommet til med årene, men til gengæld er stationen også med årene blevet fællesstation for de to privatbaner, der oprindeligt havde hver sin lokalstation, således, at det nu efter 100 år godt kan siges, at de af befolknings-tilvækst og trafikstigning følgende funktioner i det store og hele rummes inden for de i 1862-1864 byggede ydermure.

Den 8.-6. 1864 blev den nordsjællandske bane indviet. Kl. 12 satte det festligt smykkede indvielsestog igang fra Klampenborg-banegården i København med kong Christian den IX., dronning Louise, kronprins Frederik og prinsesse Dagmar, ministre, jernbanebestyrelsen m. fl., ialt ca. 200 personer. Efter halvanden times kørsel nåede toget Hillerød, der i dagens anledning var flagsmykket. På stationen var husarerne opstillet og modtog majestæterne med musik og hurraråb, som også istemtes af de mange tilstedeværende. Efter at være budt velkommen af amtmand Schulin, begav de kongelige sig gennem stationsbygningen ud på pladsen foran stationen og blev her påny genstand for borgernes hyldest. Opholdet i Hillerød varede kun ½ time, hvorefter toget kørte

videre til Helsingør, hvor banens åbning også fejredes. Da indvielsestoget samme aften returnerede til København og passerede Hillerød med et kort ophold kl. 19,30, foregik dette uden særlig opmærksomhed.

Morsomt er det i »Frederiksborg Amtstidende og Adresseavis« forud for åbningen at læse annoncer fra jernbanedirektor Rothe om ansættelse af jernbanelæger (7.-6. 1864). Det var jo direktørens universalmiddel mod eventuelle simulanter, at sygdomsforfald skulle behandles af jernbaneselskabets egne læger. Allerede den 4.-7. 1864 averteredes der efter jernbanevognmand, der vil påtage sig udkørsel af fragt- og ilgods fra Hillerød. Den 10.-9. 1864 averterer restaurationen på Frederiksborg banegård med afskåret smørrebrød og veldækket bord med kolde og varme retter i restaurationen for 1. og 2. klasse.

Den 9.-6. 1864 begynder så hverdagen med daglig trafik af 3 persontog mellem København og Hillerød. Samme dag averteres i avisen, at prisen for dobbeltbillet mellem København og Hillerød er følgende:

1. kl.: 2 rigsdaler, 2. kl.: 1 rd 48 skilling, 3. kl.: 1 rd. 18 sk. Sidstnævnte pris svarer vel til 1,50 kr. i nutidens mont. 1 dag koster en dobbeltbillet Hillerød-Københavns bybane 7,70 kr. – altså 5 gange så meget som i 1864. Selv om en del af denne store prisstigning retfærdigvis må skrives på kontoen: den større komfort, d. v. s. bedre vognmateriel og køreplan (i dag er køretiden Hillerød-København 50 min.), må en væsentlig del af prisstigningen sikkert tilskrives den siden 1864 skete pengeforringelse.

Lordag den 27.-8. 1864 averteres om særtog søndag den 28.-8. 1864 fra København kl. 8,50 til Hillerød for indbudte til indvielsen af Frederiksborg slotskirke efter branden den 17.-12. 1859. Det var således relativt hurtigt at slotskirken kunne tages i brug efter branden.

Som et udtryk for trafikens udvikling gennem årene for Hillerød stations vedkommende skal jeg nævne følgende:

Antal tog i hver retning hverdage:

1864: 3
1964: 85 (privatbanetog inkl.)

Antal solgte billetter pr. år:

1865: 51.745 (inkl. abonnementskort)
1963: 360.700 (inkl. abonnementskort)

Antal ankomne og afsendte vogre årlig:

1865: 994
1963: 41.748

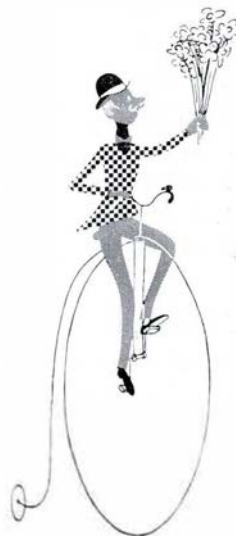
Indtægt på station og godsekspedition årlig:

1865: 28.800 rigsdaler
1963: 5.300.000 kroner

Antal stationspersonale (under trafiktjenesten):

1865: 1 inspektør (stfst), 1 assistent, 7 portører = 9.
1964: 1 stationsforstander, 1 godsekspeditor, 3 kontrollører, 3 overassistenter, 8 kontorassistenter, 2 elever, 2 rangermestre, 28 overportører og portører = 48.

Stationsforstanderembedet har gennem de forløbne 100 år været bestridt af følgende:



Vi gratulerer med
100 års jubilæet, og
ønsker lykke til på
rejserne i det kom-
mende århundrede.



**Frederiksborg
Amts
Sparekasse**

— HELE FAMILIENS PENGEINSTITUT



**Jernbanekiosken
HILLERØD**

betjener Dem gerne med
TOBAK - CIGARER - CIGARETTER
DAG- OG UGEBLADE

Venlig hilsen
A. Kjær Christensen



**Banegårdsrestaurasjonen
HILLERØD**

TOM VALÈT

Frederiksborg Amts Avis

kan i dag notere et netto-oplag på

30.000 eksemplarer — hver dag
Søndagsoplag 33.000

Frederiksborg Amts Avis

Sjællands største provinsblad . . .

Kontrolleret nettooplag 2. halvår 63: Hverdage 29.504 - søndage 33.064



BRÆNDELSOLIER

Telf. 26 06 06

<i>I. P. Schottmann</i>	1.-6. 1864–31.-12. 1873
<i>P. Koefoed Mortensen</i>	1.-1. 1874–28.- 6. 1899
<i>C. M. Spendrup</i>	1.-7. 1899–30.- 4. 1908
<i>Ltn. I. P. Raffenberg</i>	1.-7. 1909–31.- 7. 1918
<i>V. A. G. N. Schack</i>	1.-8. 1918–31.-12. 1924
<i>H. P. Bang</i>	1.-1. 1925–31.-12. 1935
<i>S. I. M. Nimskov</i>	1.-1. 1936–31.-12. 1947
<i>G. J. Gjødesen</i>	1.-1. 1948–31.- 1. 1955
<i>C. A. Qvist</i>	1.-1. 1909–31.- 7. 1918

Byen og trafikken vokser

Trafikken ogedes med årene ved tilkomsten af privatbanerne, der åbnedes og toges i drift således:

Gribskovbanen:

Hillerød–Græsted 20.-1. 1880, Græsted–Gilleleje 14.-5. 1896, Kagerup–Helsingel6.-6. 1897 og Helsing–Tisvildeleje 18.-7. 1924.

Frederiksværkbanen:

Hillerød–Frederiksværk 31.-5. 1897. Den udvidedes i årene 1914–16 med strækningen Frederiksværk–Hundested.

Ved lov af 2.-7. 1880 overtog staten Det sjællandske Jernbanelsselskab, hvorefter Nordbanen blev statsbane. Direktør Rothe fortsatte dog fra 1880–1885, da N. Holst blev generaldirektor også for de overtagne sjællandske baner.

Udover et billedgalleri af de forannævnte tidligere stationsforstandere på Hillerød station findes i dag på stationen intet efterladt af historisk betydning til belysning af, hvorledes livet har formet sig på stationen under de skiftende forhold. Man skulle dog ellers synes, at så store politiske begivenheder som krigen 1864, den tysk-franske krig 1870 samt verdenskrigen 1914–18 måtte have givet donninger, som også nåede Hillerød, og som burde kunne spores gennem et bevaret arkivs dokumenter om re-

striktioner og besparelser. I dag har vi alle den sidste krig og Danmarks besættelse 1940–45 i frisk erindring, men hvor finder stationsforstanderen i Hillerød blot om 50 år lokalt arkivstof til belysning af, hvilken indflydelse besættelsen med dens overgreb, terror, ulykker og afsavn havde på såvel stationens drift som på mange af det da tjenstgørende personales personlige forhold.

Fremtiden

Lad os i anledning af jubilæet se bort fra disse triste begivenheder og nøjes med at sende en tanke til de såkaldte gamle dage for 100 år siden, hvor indbyggerantallet i Hillerød kun var 2.300, som indtil Nordbanens åbning levede i et lukket bysamfund, af hvilken det kun var forundt de færreste og mere besiddende at foretage de dyre og besværlige dagvognsrejser for at lære andre byer og lande at kende.

I dag er indbyggerantallet i Hillerød 18.000 og 2.300 (som indbyggerantallet i 1864) rejser daglig frem og tilbage til København for at passe deres arbejde.

Udviklingen vil fortsætte. Byplanseksperterne har afgjort, at byplanen skal baseres på en fremtidig udvidelse af byen til 28.000 indbyggere. At der her overvejende er tale om tilgang af indbyggere ved forøget udflytning fra København, er ingen i tvivl om, og heller ikke statsbanerne, hvor planer for elektrificering af hele Nordbanen til Hillerød med forøgelse af toggangen til 3 eller flere tog i timen forlængst er udarbejdet og påbegyndt realiseret.

Som jernbanemand siden 1916 har jeg oplevet ca. halvdelen af den udvikling, der er sket inden for statsbanerne i de siden Nordbanens ibrugtagning forløbne 100 år. Jeg har set op- og nedgangstider for landet og dermed for banerne, oplevet den første konkurrence særlig fra lastbiler efter første verdenskrig, da landet oversvømmedes af de krigsførendes brugte lastbiler, som kunne erhverves for en slik og konkurrencekørsel med gods iværksattes uden erhvervelse af koncession. Derefter kom mellemkrigsårene med den stagnerende persontrafik som følge af det stadig sti-



Hillerød privatbane station 1880

gende antal personbiler og endelig den sidste krig med besættelse, hvor alle igen måtte ty til jernbanebefordring samtidig med, at banerne måtte kæmpe med restriktioner og de af besættelsesmagten dikterede trafikindskrænkninger.

Skal jeg udtale et ønske i anledning af jubilæet, skal det være det, at det altid under de skiftende forhold, som også fremtiden vil bringe, må være muligt at skaffe bevillinger og dygtigt personale til en moderne og tidssvarende drift af jernbanerne. Så skal det nok vise sig, at jernbanekunderne stadig vil stige, så vi rolig kan se det næste århundrede imøde Qvist.

Fredensborg station



Stationsforstander P. Højbjerg, Fredensborg

I anledning af Nordbanens 100-års jubilæum har man bedt mig skrive lidt om Fredensborg station gennem det lange åremål, og jeg skal med glæde efterkomme denne anmodning, men da jeg må formode, at der er rettet lignende opfordring til øvrige stationsforstandere på strækningen, ligesom der formentlig vil fremkomme en slags »spidsartikel« om banen som helhed, må jeg gå ud fra, at der let vil fremkomme gentagelser, bl. a. hvad angår optryk af cirkulærer, køreplaner, takster, statistik m. v., og jeg vil derfor i første række beskæftige mig med nogle af de problemer, hvormed stationen adskiller sig fra banens øvrige stationer, og i denne forbindelse tænker jeg bl. a. på Fredensborg som residentsby og på Fredensborg som det store turist- og udflugtsmål, især for hovedstadens befolkning.

Lidt byhistorie

Omkring år 1700 lå der, hvor Fredensborg slot nu ligger, en kongelig jagtgård ved navn »Østrup«. Egnen var den gang endnu mere skovbevokset, end den er idag, udsigten over den vidunderlige Esrum so mod den storladne Gribskov var ikke mindre skøn og betagende end nu, og det var derfor naturligt, at kong Frederik IV. bestemte sig for at opføre Fredensborg slot i årene 1720–22. Det hvide imponerende slot, der er opført i en egen italiensk stil og rummer flere hundrede sale, gemakker og værelser, virker meget smukt og særpræget med sin ottekantede »forgård« og sin pragtfulde kuppel.

Et par år senere foranledigede kongen opførelsen af »Hotel Frederik IV. Store Kro«, der idag er kendt langt udover landets grænser. I de følgende årtier byggedes en del småhuse for folk, der var, eller havde været beskæftiget ved slottet, og senere bosatte en række kendte kunstnere og digtere sig i Fredensborg. Her vil navne som Pal. Müller, N. W. Gade, Bournonville, Helsted, Olaf Poulsen, Vilhelm Andersen m. fl. føre tankerne hen på Fredensborgs »guldalder« — slutningen af forrige og begyndelsen af dette århundrede. Hertil kom så, at mange pensionister søgte til det idylliske Fredensborg for at nyde deres otium, så det er ikke for intet, at Fredensborg er kaldt pensionisternes by.

Da jernbanen kom til byen

Så var det altså, at man for godt 100 år siden fik den idé at anlægge en jernbane fra Helsingør til Hillerød over Fredensborg og videre til København, idet det her dog må bemærkes, at der allerede den 22. juli 1863 var åbnet en bane fra København over Hellerup til Klampenborg, og den 1. oktober 1863 åbnedes første del af Nordbanen, nemlig strækningen Hellerup–Lyngby, og det er således i virkeligheden kun strækningen Helsingør–Lyngby, der jubilerer nu.

Den 8. juni 1864 kørte kong Christian IX. med familie i ekstratog over den nye strækning, og den 9. juni åbnedes banen for publikum. Selvsagt var begejstringen stor i Fredensborg, som det var tilfældet på de øvrige stationer på strækningen, selvom der vel nok var en og anden, der var lidt beklemmt om hjertet ved at se en bane skære gennem det idylliske Asminderød og de skønne egne omkring Grønholt. For byen og egnen gav den nye bane ikke det erhvervsøkonomiske opsving, man almindeligvis blev vidne til ved andre nye stationer og baneanlæg. Indtil for få år siden lå byens erhvervsliv således nærmest på håndværksmæssigt plan, men der er nu opstået flere mindre industrier og oplag, hvilket har givet stationen øgede godsmængder. Hvad personbefordring angår, da har stationen gennem årene haft en betydelig turisttrafik, der nærmest synes at stige, den voksende bilpark til trods. Endelig kan det anføres, at stationen i relation til byens beskudne erhvervsliv og deraf følgende relativt små beskæftigelsesmuligheder har mange *faste* rejsende til arbejdspladser i København, Hillerød, Helsingør m. v.

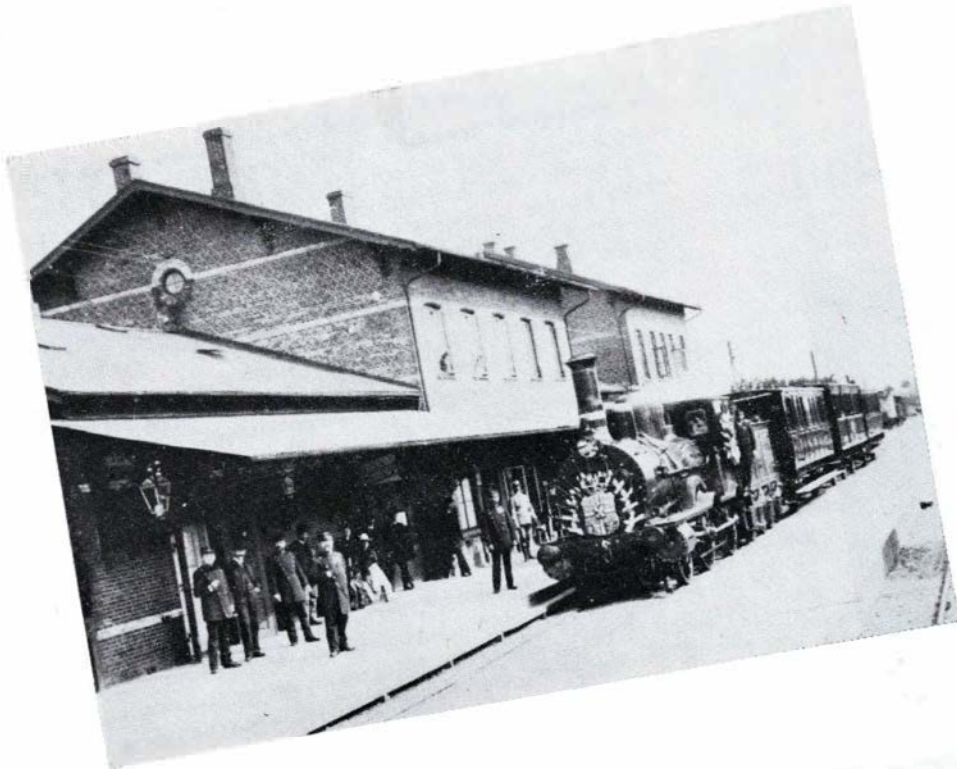
Kongetog og kongeventesal

Der gik ikke mange år, før kongehuset begyndte at gøre brug af det nye transportmiddel. I stationens korrespondancejournal fra 1864 findes forskellige direktiver vedrørende den kongelige salonvogns placering under residensens forlægning til Fredensborg. Det første ekstratog med kongelige personer synes at være indlagt søndag den 29. december 1868, idet korrespondancejournalen udviser en forhåndsannonce på et ekstratog kl. 9¹/₂ formiddag fra Korsør til Fredensborg til befordring af Hans kongelige Høj-

hed Prinsen af Wales med Gemalinde (den danske prinsesse Alexandra) med følge.

Den nuværende kongelige ventesal i Fredensborg blev først bygget nogle år efter banens åbning, men den er så afgjort landets ældste. Målt med nutidens alen og med moderne indendørsarkitekters idealbegreber er ventesalen i sig selv måske ikke noget

Nu i bilernes og luftfartens tidsalder er det jo ikke så ofte, at majestæterne benytter ventesalen og særtog med den kongelige salonvogn, men det er dog sket mindst en gang om året i de år, jeg har været her, og jeg har da også en enkelt gang haft den ære at modtage et særtog med fremmede majestæter, nemlig kongen og dronningen af Sverrig ved majestæternes solvbryllup.



„Kejsertog“ til afgang fra Fredensborg station, september 1891.

Forrest med hånden på brystet står stationsforstander Vilh. Hansen, senere Fredericia og Kolding. Yderst til venstre ses assistent Schlundt, senere stationsforstander i Østrup og Hornum. Den civile herre er telegrafist Wolters fra Hoftelegrafstationen, og til højre for ham står assistent Bentzen, der døde som stationsforstander i Herlev. Den stoute togfører hed Zimmermann. Han endte som trafikinspektør ved Københavns sporveje. Endelig bemærkes lokomotivfører Spangenberg og i baggrunden en af Estrups blå gendarmer.

særligt. De røde »plydses« klunkemøbler står som ved århundredskiftet, der er et smukt bord i noddetræ og et kæmpespejl i ramme af nød. Ventesalen oplyses alene ved levende lys, heraf er de 12 anbragt i en stor veneziansk prismekrone og de 3 i en sjælden skøn trearmet prismelamp. Her må også nævnes den meget gamle og meget smukke kakkelovn med tilhørende kakkelovns-skærm påmalet grønne blomstermotiver og en gammeldags kulkasse med forsiringer i kobber, og som prikken over i-et er der en meget smuk gardinophængning i halvfemserne overdådige stil.

Det er derfor naturligt, at Hans Majestæt Kongen ønskede ventesalen bevaret i sin oprindelige skikkelse, da statsbanerne for nogle år siden omgikkes med planer om en modernisering. Dels rummer den gamle ventesal mange minder for Majestæten – og vel ikke mindst fra barneårene – dels er ventesalen jo i høj grad historie.

Her modtog kong Christian IX. – Europas svigerfader – de mange fyrstelige og kongelige personer under »de store Fredensborgdage«, såsom Zaren af Rusland, Kongen af England, Kongen af Grækenland og mange flere.

Når residensen var forlagt til Fredensborg, holdtes et lokosted under damp i stationens remise, så tog kunne afsendes med kort varsel. Remisen ligger her endnu. Sporene ind i den er taget op, og selve det store rum er udlejet til lagerplads, medens de små værelser, der bl. a. benyttedes til opholds- og soverum for zarens eget russiske togpersonale, nu er kontor og lagerrum for baneafdelingen.

Lidt personalhistorie

Med ubegrænset spalteplads kunne der være adskilligt at berette om personalet på Fredensborg station gennem tiderne, og dette gælder vel ikke mindst de skiftende stationsforstandere, men da Fredensborg jo er en udpræget ønskestation, bliver embedet som regel en slutstilling med relativ kort »regeringstid«. Anderledes har det været med assistenterne, der ofte har siddet på stationen i en menneskealder. Ældre jernbanemænd vil uvilkårligt tænke på Fredensborg, når man i flæng nævner navne som Kure, Duus, Bugge, Holck eller Ahrensberg. Jeg skal dog omtale en enkelt stationsforstander, hvis jernbanemæssige lobebane var noget ud over det almindelige, ikke mindst set med nutidsøjne. Af pladmæssige hensyn skal det kun blive et »generalieblad«:

Vilh. Hansen – som ung sergent i artilleriet kæmpede han under lojtnant Ancker i skanse II på Dybbøl, blev efter hjemsendelsen antaget som aspirant ved banerne i København. Han blev hurtigt konduktør og togfører. Så læste han til assistenteksamen, som han bestod med glans. Efter nogle års assistenttjeneste på københavnske stationer blev han forstander i Lillerød og derefter i Fredensborg fra 1885 til 1892. Grundet årelang sygdom i familien måtte han forlade sit kære Fredensborg for at skaffe sig en større indtægt. Han blev så stationsforstander i Fredericia, hvor han med stor dygtighed ledede omfattende udvidelser og ombygninger på den allerede den gang meget store og meget krævende station. På sine gamle dage søgte han Kolding som en mere behagelig retrætepost efter de hårde år i Fredericia.



gratulerer med 100-årsdagen



Kosangas

Kosangas har det store udvalg i komfurer, vandvarmere, køleskabe, radiatorer og varmeovne, vaskemaskiner, dybfrysere o. s. v. til det moderne hjem. —

Og Kosangas giver Dem Danmarks bedste service!

Helsingør / Fredensborg Kosangas Depot

Kongevejen 14

Helsingør

Telefon 21 25 18

Asminderødgade 20

Fredensborg

Telefon 430



STORE KRO

FREDENSBORG

Nye SELSKABSLOKALER og SALONER er under opførelse og tages i brug i løbet af sommeren
Alle værelser og suiter med bad og toilet

TELEFON 47

Vi ønsker til lykke!
RONALD LARSEN

Drager Christen Hansen

Der vil også være grund til at nævne en enkelt mand af portorpersonalet – eller dragerne, som man kaldte det udvendige personale ved de sjællandske jernbaner i de første år – og også han hed Hansen. Af fornævnte korrespondancejournals skrivelse nr. 1 af 23. maj 1864, altså godt 14 dage for banens åbning, fremgår, at man havde ansat Christen Hansen som drager for en månedlig løn af 15 rigsdaler og med lejlighed i vogterhus 20, hvor overbaneformanden nu bor. Her boede Christen Hansen i et par menneskealdrer. Han forrettede mest tjeneste i rejsegodset, men iøvrigt kunne han gå til hånd på kontoret. Han var meget afholdt af kunderne, særdeles velanskrevet af sine foresatte, ligesom han endog var kendt af kongehuset.

Således fortæller fornævnte stationsforstander Vilh. Hansen i sine erindringer en lille – for ham pinlig – oplevelse. En dag sidst i firserne skulle dronning Louise komme hjem til Fredensborg med et af de ordinære aftentog. Stationen var underrettet, og stationsforstanderen var modt op. Nu havde man på daværende tidspunkt en lille trappestige, der blev anbragt på perronen for at lette udstigningen fra den kongelige kupé. Den pågældende aften var det pludselig umuligt at finde trappen. Stationsforstanderen åbnede kupédøren, gjorde dybe undskyldninger overfor majestæten og rakte sin behandskede hånd frem for at hjælpe ved udstigningen. Dronningen, der var synlig irriteret, vendte sig demonstrativt mod drageren, idet hun sagde: »Åh Christen Hansen, vil De ikke hjælpe mig ned«. Det fortælles også, at kong Frederik VIII. aldrig kom til Fredensborg uden at aflægge en visit hos den gamle portør og dennes helt enestående kone.

Det står ikke helt klart, om Christen Hansen fra begyndelsen var eneste drager i Fredensborg, men i stationens »velmagtsdage« var der 11 – nogle siger endda 12 – portører på stationen. I sandhedens interesse skal det dog anføres, at der den gang var både ledbevogtning og billetkontrol. Nu er stationen normeret med 2 portører, der iøvrigt gennem de sidste 5 år har været besat med skiftende ekstraarbejdere. Både elever og kontorister, der forhen sammen med 2-3 assistenter udgjorde stationens kontorpersoneal, er forlængst inddraget, tilbage er så 2 assistenture. De er i øjeblikket besat med kontrollør og overassistent, men disse skal nu efter foreliggende direktiver udskiftes med ekspedienter. Er der da noget at sige til, at en gammel stationsforstander – tidligere medlem af »Guldsnorene«s hovedbestyrelse og forretningsudvalg gennem en årrække – kan henfalde i et: »Sic transit gloria mundi«.

Fremtiden

Nå, det går jo nok altsammen, for det skal jo ganske simpelt gå. Antagelig vil mange sidebaner, det være sig statsbaner som private baner, vel nok blive nedlagte i tiden fremover. Sligt vil der ikke blive tale om for Nordbanens vedkommende, tværtimod. Med den mægtige udbygning, der i øjeblikket finder sted overalt i Nordsjælland, vil der blive stillet større og større krav til vor gamle bane. Også for min lille banegård vil der inden længe foreligge store problemer. – Selve Fredensborg har i øjeblikket ca.

4.000 indbyggere, men i kommunens byplaner arbejdes der med problemer, der skal bringe dette tal op på 12-15.000, og selvom man sideløbende hermed opererer med planer om visse småindustrier, må det påregnes, at langt den overvejende part af denne store befolkningstilvækst skal benytte tog mellem hjem og arbejdsplads. Det er stationens håb, og det skal da også være mit jubilæumsønske, at der stedse – ude som inde – må være et personale, der vil varetage såvel publikums som banernes interesser på en måde, der er i pagt med både Nordbanens som Fredensborgs bedste traditioner gennem de 100 år. Højbjerg.

Kvistgaard station



Stationsforstander G. Dalgaard, Kvistgaard station

Da Nordbanen for 100 år siden blev anlagt var der visse fixpunkter, som skulle forbindes, nemlig på sidste del af strækningen Hillerød-Fredensborg-Helsingør. Det kan derfor synes ret tilfældigt, at Kvistgaard station fik sin nuværende placering og iøvrigt navn efter den 320 tdr. land store gård »Qvistgaard« med teglværk, og stationen hed således oprindeligt »Qvistgaard«.

Heldigvis fik den ikke navn efter næststørste gård, ligeledes med teglværk, da denne hed »Sindshvile«, hvilket næppe havde

IMPORTEN

Spørg efter vore varer hos Deres leverandør — ALT TILBEHØR TIL ALLE BILER —
Reserve dele for Mercedes Benz - De Soto - Hudson - E M W m. fl.

IMPORTEN
FREDENSBORG

TLF. 330

TLF. 329

passet for den første stationsforvalter, som det dengang hed, idet denne, der hed A. Green, var så overvældet af alt det nye, som skulle læres, at han aldrig lærte at telegrafere. Hans kone klarede imidlertid denne vigtige del af tjenesten.

Hvorledes A. Green klarede toggangen – to persontog og et blandet tog i hver retning – vides ikke, men få år efter afløstes han af en billettor Schaltz, hvorefter følgende stationschefer med varierende titler fulgte hinanden til dato som efternævnt med navn, tiltrædelsesdato og -år:

J. A. O. Hansen	16.-6. 1879
C. F. Hansen	15.-4. 1892
F. T. Christensen	1.-1. 1911
S. A. J. Skjold	1.-6. 1923
V. Larsen	1.-2. 1931 (bor som pensionist i Espergærde)
C. E. Hjermind	1.-8. 1950 (bor som pensionist på Frb.)
G. Dalgaard	1.-9. 1962 til dato.

Lyngby-Helsingør eller Nordbanens åbning den 9. juni 1864 skete med den festlighed, som var mulig under en krig, og her er især tænkt på Dybbøls fald den 18. april.

Nordbanen fik som nævnt tre tog i hver retning, hvoraf persontogene befarede strækningen København-Helsingør og omvendt på 2 timer, hvilket dengang var en sensation, og sammenlignet med i dag en præstation – man kørte nemlig dengang turen Kvistgård-Helsingør 2 min. hurtigere end i dag.

Persontrafikken blev en succes, da man forstod at reklamere med Nordsjællands naturskønhed, og her var Kvistgårds landlige idyl et aktiv, som praktisk talt var uændret fra 1864 til 1921. »Gurre« eller »Gaarde«, som egnens folk sagde, og Nordsjællands skove var ikke mere et fjernt udflugtssted.

Den nye bane med de dengang imponerende stationsbygninger, hvoraf en del endnu danner kerne i nuværende, blev målet for udflugtsrejsende, måske også fordi Europas fyrster netop samledes ved hoffet i Fredensborg og færdedes i omegnen.

Godstrafikken blev derimod en skuffelse, da de store gårde selv besørgede transporterne pr. hestekøretøjer.

For »Qvistgaard«s vedkommende var teglværkerne – mens de var produktionsdygtige – udmærkede aktiver. Kreatur – dog især svinetransporter – var til tider af overvældende karakter.

En særlig transportart blev forbeholdt Kvistgård, der blev endemålet for den københavnske dagrenovation og i samme anledning fik en drejeskive, hvis konturer »arkæologiske« undersøgelser har bragt for dagen i stationsforstaderne.

Det københavnske bidrag til at give den landlige idyl den rette landlige odeur var – omsat i fragter – et udmærket aktiv, som nu formentlig er forbeholdt Øresund.

På anden vis havde stationen indtægter af skoveffekter, og en side- og enderampe med drejeskive samt kran. Drejeskiven er nu borte og kranen solgt. Teglværkerne er en forlængst forsvunden epoke, men Kvistgårds teglværk gennemgik dog visse faser såsom kartoffelmølsfabrik, cikoriefabrik, stavfabrik og er nu »klipfiskefabrik« specielt som leverandør til Brasilien.

Under anden verdenskrig – besættelsen – blev stationen centrum for tørveafsendelser samt stykgodsstation bl. a. til Gribskovbanen, ligesom bilernes »30 km« aktionsradius gav stationen fuldt at bestille, men der var også personale dertil: En stationsforstander, to assistenter, elever, og op til 8 portører bestred dengang arbejdet – ganske vist uden stationslukning.

Herefter skete en stot nedgang, som truede Hillerød-Helsingørbanernes fortsatte beståen, hvilket muligt kan forklare et bemærkelsesværdigt forfald og en tilsyneladende overset kendsgerning,

at Kvistgård stationsby snart er et fuldt udbygget industriområde, der i sin udformning er en fabriksforstad direkte tilknyttet København.

Allerede stationsforstander Hjermind kunne tage auspici om en kommende udvikling, men dens eksplosionsagtige karakter afslørede vel først ved Tikob kommunes byplan for solgte fabriksgrunde, der kom i 1963.

Til de gamle store firmaer D. T. Poulsens og Nordsjællands planteskoler, Aistrup & Co., savværket, og kulkassefabrikken var nye vokset frem: Weireich, Hovedstadens Møbelfabrik, Flamingo Foam og Anglo Plast, men 1964 har allerede præsenteret nye: Heimann A/S med 9 firmaer og Logstrup Maskinfabrik.

1964 – 100-året for banens åbning – vil for alvor indfri de forhåbninger, der dengang var ønskedrømme, om en egnsudvikling – ganske vist med helt andre perspektiver.

Udviklingen arbejder med at decentralisere.

Her står kampen mellem jernbaner og lastbiler.

Vil Kvistgård blive et af brændpunkterne?

Man kan trække på smilebåndet, men ca. 21 nye virksomheder i 1964 og 56 nye beboelseshuse er et fingerpeg mod en ny chance eller en loftet finger som advarsel mod at overse dette.

G. Dalgaard.

Snekkersten station



Stationsforstander S. A. Jensen, Snekkersten

Nordbanens linieføring i Snekkersten ved åbningen i 1864 var hvor den nuværende Nørrevej er beliggende, og fra banens åbning og flere år frem i tiden var Snekkersten trinbrædt med et billetsalgsskur, der var beliggende Nørrevej 13.

Snekkerstens første stationsbygning blev bygget i 1896 og taget i brug 1898 samtidig med Kystbanens åbning og fra samme tidspunkt blev Nordbanen flyttet fra Nørrevej til sin nuværende placering og fælles sporbenyttelse med Kystbanen Snekkersten-Helsingør etableret.

Den nuværende stationsbygning blev taget i brug i året 1955 og fremtræder som mønster på en moderne landstationsbygning.

Ved Nordbanens åbning og flere år frem i tiden var der kun udveksling af rejsende i Snekkersten. Post og godsforsendelser kom stadig med rutebåden København-Helsingør, og da der ikke dengang fandtes havn, blev post og gods afhentet fra skibe med robåd.

Men med banens åbning var der skabt mulighed for en efter datidens forhold hurtig befordring, og dette medførte, at landligere i stigende grad fik øje for de smukke omgivelser med skov og strand.

Fra at være en fiskerflække voksede stedet nu hurtigt til en villaby, og dette præg er blevet bevaret, da de jordarealer, der har kunnet erhverves, er meget begrænsede og relativt dyre.

Fra den store gård »Borupgård«, der grænser op til stationen mod vest, er der nu planer om udstykning af 90 tonder land til beboelse og industri, og dette vil medføre en betydelig vækst af stationsbyen.

S. A. Jensen.

Helsingør station

Forst 17 år efter den første jernbanes åbning her i landet fik Helsingør sin første togforbindelse med hovedstaden, og det endda ad omvejen over Hillerød.

Indvielsestoget ankom til Helsingørs første station den 8. juni 1864 kl. 3 em. efter en over 3 timers tur. I Helsingør blev toget, hvori bl. a. befandt sig kongeparret og kronprins Frederik og prinsesse Dagmar, hilst af uoverskuelige menneskemasser og kannon salut fra 8 orlogsskibe af Østersøeskadren, der lå i bugten.

Dagen efter blev banen officielt åbnet for publikum med 3 tog daglig i hver retning. Første stationsforstander blev E. Chr. Lund, der havde været anlægsingeniør ved Nordbanens anlæg.

Den første station blev ikke som den nuværende bygget ved havnen, men i byens udkant mod vest. Bygningen var af den tids traditionelle udseende, en lang bygning i røde sten med fuld 1. sal i midten. Den eksisterer den dag i dag og vidner om datidens gedigne byggemåde. Blot hedder den ikke mere banegården, men »Børnegården«, og endnu står de gamle perronforkanter, blot flankeret af sandkasser og karrusseller for børnene.

Fra den gamle station gik der et spor ned til havnen for godsbefordring til og fra denne. Den gade, sporet gik ad, hedder endnu Trækbanen. Det må formodes, at man anvendte heste til trækraft for godsvognene.

Den første station var i brug som Nordbanens endestation indtil 1891, hvor den nye station ved havnen blev taget i brug.

Den nye station blev opført i årene 1891-92, og var tegnet af arkitekt N. P. C. Holsoe.



Stationsforstander V. E. Ringdal, Helsingør

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banens tog og busser

**BILLIGBØGER i
BANEGÅRDSKIOSKEN**

Venlig hilsen
HELSINGØR

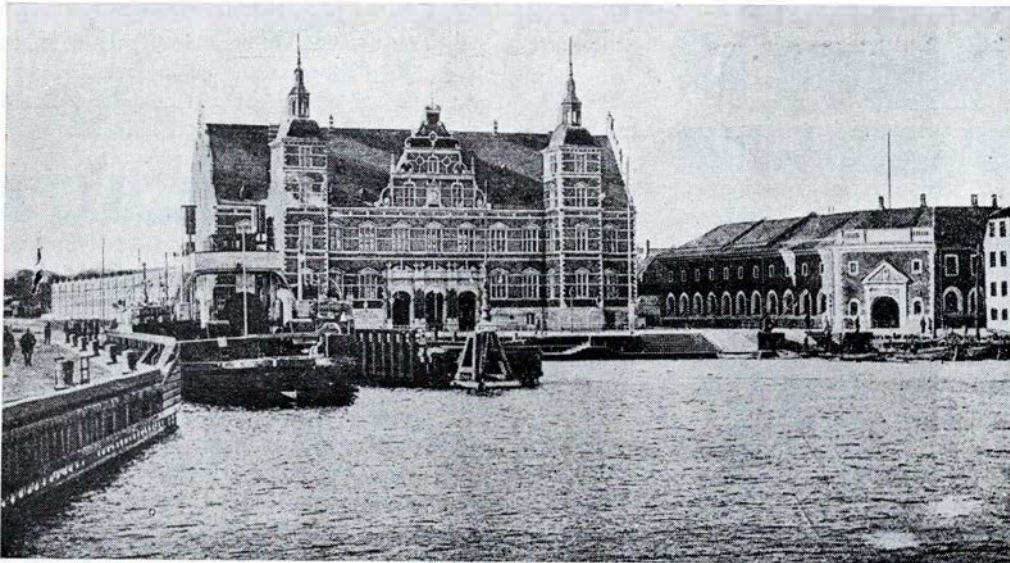
Denne pompose renaissancebygning er noget ganske for sig, den minder om alt andet end en jernbanestation. På sin vis er den efter manges mening smuk og minder i sit udseende om et lille slot. Det er vel derfor, at man ofte lige foran stationen på forpladsen er ude for, at turister spørger efter banegården; og det er morsomt at se deres ansigter, når man slår ud med armen og siger, at vi står lige foran den. Mange tror, at stationen er Kronborg slot.

Ved ibrugtagningen den 24. oktober 1891 var stationen sikkert

efter nutidens begreber noget primitiv. De to billetsalg var nogle usle små huller under trapperne fra forhallen op til perronerne. Der var i hvert salg kun et lille billethul. Der kunne man i sandhed undres over, hvordan billetøren var kommet ind i billetsalget.

Stationen var forsynet med kakkelovne, komfurer, gasbelysning og tørklosetter.

På 1. sal i landflojen var indrettet værelser til brug for stats-



Helsingør jernbanestation 1891

Spar og lån til eget hus



I SPAREKASSEN FOR HELSINGØR OG OMEGN

banernes højeste chefer og familie, når de »lå på landet« om sommeren. Der var dengang let adgang til badelivet, for der, hvor den sydlige strandvejs forlængelse »Færgevejen« nu ligger, var der kun en sti, og få minutters gang fra stationen havde statsbanerne sit eget badehus, ligesom badning fra »fri strand« fandt sted fra stien, altsammen der, hvor byens hovedkloaker nu udmunder i det dejlige Øresund.

I 6 år virkede den nuværende station kun som Nordbanens endestation. Samtidig med stationens flytning var nordbanestrækningen Snekkersten-Helsingør blevet forlagt til sit nuværende leje, og havnesporet ad Trækbanen blev taget op.

Kystbanen, der til at begynde med kun var en blindtarm til Nordbanen og kun gik fra Hellerup til Klampenborg, blev først den 2. august 1897 fuldført til Snekkersten, hvorfra togene kørte på Nordbanens dobbeltspor til Helsingør.

Forst fra dette tidspunkt fandt stationen sit endelige leje. Sikringsanlægget var meget primitivt. Der var 2 signalposter, nordre og søndre post, hvorfra sporskifterne blev aflåste, og signalgivningen foretaget efter frigivning fra kommandoapparatet i stationskontoret. Begrebet, centralbetjente sporskifter, kendtes ikke. Centralapparaterne var af system »Siemens og Halske«.

Der var kun 3 togvejsspor, alle beliggende mellem stationens 2 floje, landfløj og søfløj.

Disse 3 spor skulle bruges til såvel afgangsspor som ankomstspor for både godstog og persontog, hvilket nok kunne forvolde knuder og give forsinkelser, især da sporene 1 og 3 kun kunne bruges som ankomstspor henholdsvis afgangsspor.

Da jeg kom hertil i 1957, blev jeg ofte fra byens borgere forespurgt, om ikke der kunne blive lavet et trinbrædt ude i udgravningen foran signalet, »der hvor togene syd fra altid holder alligevel«. Denne tale er forlængst forstummet, efter ibrugtagningen i 1959 af et nyt og moderne sikringsanlæg af relaistypen.

Ved ombygningen i 1959 blev sporarealet udvidet betydeligt, bl. a. blev der lavet 2 deciderede godstogsspor til såvel ankomst som afgang. Men allerede nu projekterer man yderligere sporudvidelser.

Om selve stationsbygningen dette yderligere:

Der bliver her fortalt, at der var vrøvl i rigsdagen, da regningen for stationen blev forelagt, fordi Helsingør station var blevet 5000 kr. dyrere end en anden sjællandsk bystation, der var blevet opført lidt tidligere. Og beløbet var dog langt under 100.000 kr. Senere er stationen blevet ombygget for mange gange hundrede tusinde kroner.

Ved opførelsen af den nye stationsbygning var der tænkt på og gjort meget ud af kongeventesalen. Indgangen til denne var fra forpladsen og op ad en meget smuk marmortrappe. Gemakkerne var beliggende i stationens bedste lokale i hjørnet ud mod sundet og færgehavnen. De kongelige har sikkert nydt udsigten, når de kom med særtog fra Fredensborg eller København og skulle over med færgen til Sverige.

Jernbanerestaurationsen var beliggende i modsvarende hjørne i landfløjen. I 1935 fik man den idé at lave en restauration i kongeventesalen i forbindelse med bygning af en større glasveranda ud mod sundet.

Statsbanerne forespurgte hofmarskallatet om tilladelse til at inddrage kongeventesalen til andet formål, mod at indrette en ny kongeventesal midt i landfløjen. Kongens tilladelse blev givet; men det fortæller, at det var uden begejstring, at kong Christian den X. ved en senere lejlighed så, hvad der var blevet indrettet i den smukke gamle ventesal. Det var nemlig Sundkroen, der blev åbnet medio juni 1936, og som siden har haft en stor mission som bedested for utallige mennesker på nordsjællandstur, alt taktet være en fin betjening og dygtig ledelse.

En af Helsingør stations opgaver har også været at være overgangsstation til Hornbækbanen, hvis første del mellem Helsingør

og Hornbæk blev åbnet i 1906. I 1916 blev banen forlænget til Gilleleje.

H. H. G.-banen har dog i Helsingør sin egen station, Grønnehave, hvor banens styrelse også har til huse.

Men uden færgeoverfarten til Hålsingborg ville Helsingør station være uden større betydning; men blot endestation for de 3 baner i en by på ca. 30.000 indbyggere. En by, der ganske vist er internationalt bekendt som Elsinore, Hamlets by og med Kronborg slot; men samtidig en by uden større opland og med en befolkningslængde så tæt ved København, at i hvert fald lokal-godstrafikken er minimal.

I 1888 skete der det, at jernbanerne overtog sejladserne mellem Helsingør og Hålsingborg, hvilket hidtil var besorget af DFDS. Sejladserne udførtes af et mindre skrueskib, der hed »Madsned-sund«. Men spørgsmålet om at føre jernbanevogne over bæltet og sunde var aktuelt overalt i landet. Allerede i 1872 blev den første jernbanefærge indsat på Lillebælt, og i 1883 fik Storebælt sine første 2 jernbanefærger.

Ved planerne om at bygge den nye station i Helsingør nede ved havnen var man naturligvis inde på tanken om en færgeforbindelse til Sverige. Den 10. marts 1892 påbegyndtes da færgeoverfarten med hjulfærgen »Kronprinsesse Louise«.

Senere er det gået slag i slag med anskaffelser af flere færger, således at der nu haves ialt 6 færger til betjeningen af overfarten. Alle 6 færger sejler dog kun i højsæsonen i sommertiden. I overgangstiderne for og efter sejler 5 færger og resten af året kun 4. Det højeste antal dobbeltture, der hidtil er udført er 87 i døgnet.

Biltrafikken med færgerne er selvfølgelig på overfarten steget i takt med biltrafikken iøvrigt. I 1935 byggede statsbanerne den lille motorfærge »Kronborg« uden jernbanespor. Denne overfartens eneste deciderede bilfærge sejler stadig om sommeren og er overfartens mest populære færge, fordi den som den eneste af statsbanernes færger har salonerne overst oppe i stedet for som på de andre færger i »kælderen«.

De sidste halve snes års udvikling har medført, at det private selskab »Linjebuss« A/B nu besejler overfarten med 3 moderne bilfærger. Desuden har et norsk selskab 3 »Sundbusser« i fart; disse kan dog ikke medtage biler. Dette gælder ligeledes for 2 andre både, som et andet privat rederi har i drift mellem Snekkersten og Hålsingborg. Ialt befarer således i højsæsonen 14 skibe sundet ved Helsingør.

Til færger hører der færgelejer. I begyndelsen byggedes kun eet sådant i Helsingør. Senere fik man et leje mere med jernbanespor og et uden til biler, således at der nu er ialt 3 lejer.

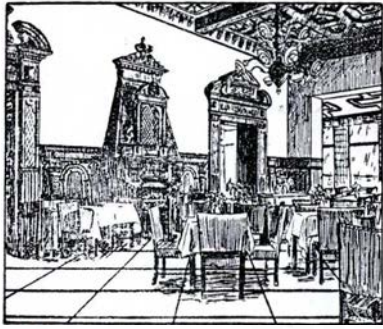
Da Sundkroens veranda hindrede anlæg af et lige spor til det vestlige leje, blev dette spor så krumt, at der skulle bruges rangerplanker ved færgerangeringen med lange person- eller godsvogne, hvilket medførte en del uheld og var meget tidskrævende.

Forst for få år siden kom man bort fra denne ulempe, ved at man skar et lagkagestykke af verandaen, og flyttede noget af kurven ud på broklappen.

Sundkroens veranda havde en ulempe mere, idet den tog noget af udsigten til færgelejerne fra kontoret, der den gang var placeret i søfløjen. For at modvirke dette fik kontoret en lille karnap ud mod sundet. I karnappen blev opsat et veritabelt u-båds-periskop, så man kunne se op over taget på verandaen. Dette er vist noget ganske enestående på en station. Periskopet opbevares nu på Jernbanemuseet.

Sådan kunne der fortælleres meget om Helsingør station; men alt må have en ende. Som kildeskrift er brugt »De Danske Statsbaner 1847-1947« og »Danmarks Jernbaner«, bind I 1933. Statistik er med vilje udeladt; men jeg vil dog gerne anføre, at der ved Helsingør station nu er beskæftiget ca. 325 personer og desuden ca. 215-310 ved færgerne foruden restaurationspersonalet m. v.

Ringdal.



RESTAURANT
SUNDKROEN

Banegårdsrestaurationen

HELSINGØR



Hilsen fra

Helsingør by

— Den danske rivieras centrum

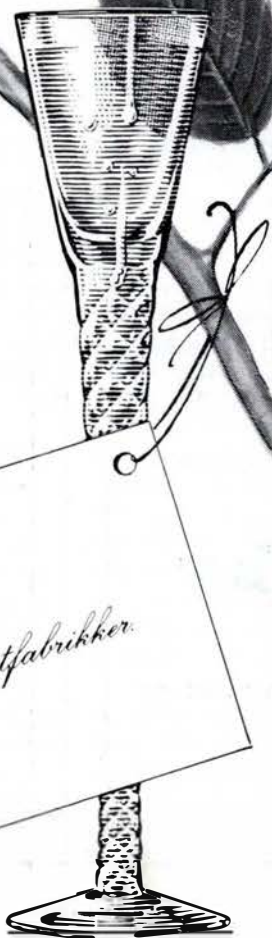
**Nu som altid
NORDSJÆLLANDS
ØL**



WIIBROE



*Vi ønsker
til lykke i
Aalborg
Jubilæums
Åkvarit*



*Aktieselskabet
De Danske Spritfabrikker*

