



1880-1905

GRIBSKOV

* BÅNEN *



GRIBSKOVBANEN

1880—1905

1880—1905

GRIBSKOVBANEN



KJØBENHAVN

MARTIUS TRUESENS BOGTRYKKERI

1905



DER blev i Lov af 23. Mai 1873 — af Hensyn til Oplandet nordenfor Grib-Skov, til Brænde-transporter fra denne, samt til et forventet Touristbesøg — givet Regjeringen Bemyndigelse til, for et Tidsrum af 80 Aar, at meddele Eneret paa Anlæg og Drift af en Jernbane imellem Hillerød og et Punkt nord eller nordvest for Grib-Skov.

Ifølge Loven maatte Statskassen og det daværende »sjællandske Jernbaneselskab« — som senere overgik til Staten — deltage i Anlægsomkostningerne af en saadan Bane, hver med en Fjerdedel — »høist 225000 Rigsdaler« —, for hvilket Beløb der vilde være at udstede Aktier saavel til Statskassen som til det sjællandske Jernbaneselskab. Den anden Halvdel af Anlægsomkostningerne kunde det tillades at tilvejebringe ved Udstedelse af Preference-Aktier, som gaves det Fortrin, at der af Banens aarlige



Gaardejer Peter Andersen



Kroejer H. Beck, exam. juris



Cand. juris, Proprietair A. Graae



Skovrider S. Hempel



Teglværks- og Gaardejer Jørgen Jeppesen

Netto-Udbytte, beregnet efter Fradrag af hvad der efter Selskabets Statuter muligen skulde henlægges til et Reservefond, forlods maatte udbetales Aktionærene indtil 4% af deres Aktiebeløb.

Uagtet denne Begunstigelse viste det sig forbundet med store Vanskeligheder at faa tegnet den fornødne Aktiekapital.

Der dannedes en Komité, bestaaende af:
Gaardejer, Landvæsenskomissair PETER ANDERSEN
i Haagendrup,
Kroejer, Exam. juris H. BECK i Esrom,
Proprietair, Cand. juris A. GRAAE til Voxtrupgaard,
Skovrider S. HEMPEL i Ostrup og
Teglværks- og Gaardejer JØRGEN JEPPESEN i Dønnevælde,

som med utrættelig Energi arbejdede for Sagen.

Efter langvarige Forhandlinger med Frederiksborg Amtsraad, blandt hvis Medlemmer Godsejer J. HAGE til Nivaagaard, Sparekassedirekteur A. CHRISTENSEN og Sagfører H. C. HOLCK særligt støttede Sagen, lykkedes det omsider at opnaa, at dette tilskød $\frac{1}{4}$ af Anlægskapitalen imod Udstedelsen af Preference-Aktier Kl. A, som forlods skulde forrentes med 4%, for hvilken Forrentning de interesserede Sognekommuner garanterede. Den sidste Fjerdedel af Anlægskapitalen blev ved Komiteens fortsatte Anstrengelser endelig tegnet af private Aktionærer, som erholdt udleveret Preference-Aktier Kl. B.

Blandt disse Aktionærer støttede Greve E. FRIJS FRIJSENBORG i særlig Grad Sagen ved at tegne sig for 50,000 Kr., hvilket skyldtes den heldige Omstændighed, at Greven havde paabegyndt Udtørring af Søborg Sø, hvis tørlagte Arealer formentlig vilde stige i Værdi ved at faa Banens Endestation i umiddelbar Nærhed.



Greve E. Frijs Frijsenborg

Den sammentraadte Komité, som valgte den centralt-beliggende Græsted By til Endepunkt for Banen, ansøgte da om Koncession paa denne og erholdt saadan i Bekjendtgjørelse af 18. Januar 1879 fra den daværende Indenrigsminister Greve E. SKEEL. Koncessionen, som indeholdt de for private Baneanlæg i den Tid almindelige Bestemmelser, blev udnyttet saa hurtigt, at Banen allerede den 20. Januar 1880 kunde aabnes i sin hele Udstrækning.

Efterat der til Komiteen var rettet flere Henvendelser angaaende Baneanlæget, bestemte denne at overdrage dette til daværende Civilingenieur W. R. ROWAN, som paa Aktieselskabet »Scandia«s Vegne overtog det Hele. Medens Skinner og alt Materiel blev leveret fra »Scandia«, blev selve Jordarbejdet af ROWAN bortakkorderet til Entreprenur P. MADSEN.



Civilingenieur W. R. Rowan

Kammerherre TOBIESEN var allerede den Gang Kngl. Kommissarius ved Banens Anlæg og Drift, og daværende Oberst, senere Generalmajor WENCK var Statens tekniske Tilsynshavende ved Anlægget og senere Formand i Banens første Bestyrelse. — Paa ROWAN's Vegne blev Banelinien udstukken af Ingenieur P. B. OBEL, der ved Driftens Begyndelse blev Banens første Driftsbestyrer.



Entreprenur P. Madsen

Allerede i 1877 havde Civilingenieur ROWAN, som i de Tider var beskæftiget med forskjellige Jernbaneanlæg i Jylland, udgivet en Afhandling om Benyttelsen af mekanisk Bevægkraft (Damp) paa Spor-

veje, og søgte at paavise, at en Kraft, af hvilken-
somhelst Beskaffenhed, maatte — for at blive be-
nyttet i sin fulde Udstrækning — anbringes i selve



Kammerherre Tobiesen



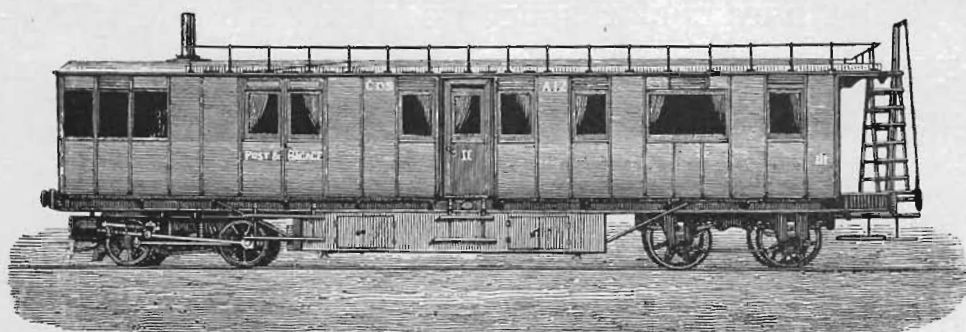
Generalmajor Wenck



Ingenieur P. B. Obel

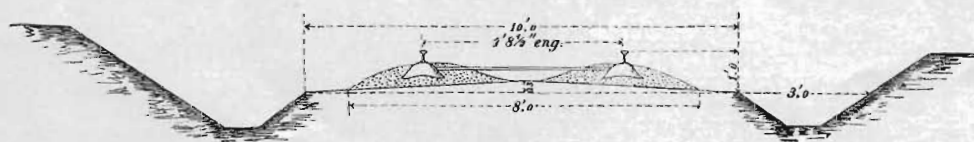
Vognen og ikke, saaledes som det sker ved Togene
paa Jernbanerne, spændes foran Vognene. De
Theorier, som ROWAN kæmpede for, toge navnlig

Sigte paa Anlæg af smaa og billige Lokalbaner, og da man for Gribskovbanens Vedkommende just havde en saadan, blev det bestemt at bygge og indrette denne efter det Rowanske System, og var det den første Bane i Skandinavien, som blev an-



Anbringelse af Kraft i selve Vognen

lagt efter dette og med en Art Længdesvellesystem, idet Livesey's Potte-System med 30 Pd.s Staalskinner, henlagte paa smedede, eller maaske valsede



Livesey's Potte-System

Jernpotter, indbyrdes forbundne med Jernstænger, samt en Planumsbredde af kun 10 Fod, blev anvendt.

Det viste sig imidlertid snart, at de Rowanske Theorier i Praxis ikke svarede til Forventningerne. De spinkle Staalskinner, som paa Grund af Pot-

Systemet nødvendigvis vare lagte med svævende Stød, gav efter for Hjultrykket, saa at Kjørselen blev i høj Grad ubehagelig og stødende, og den, kun omkring Potterne anbragte, lille Grusbelastning var ikke tilstrækkelig til at forhindre Kurverne i at skride ud og foranledige Sideslag.

Det blev derfor snart nødvendigt baade at forsyne Banen med Stødsveller og efterhaanden med den ordinære Grusbelægning.

Dampmaskinens Arbejde inde i Vognen viste sig ligeledes snart utilfredsstillende. Vognen zitrede og rystede paa en uheldig Maade og Røg og Damp fra Maskinen generede de Rejsende. Der var ingen anden Udvej end at tage Dampmaskinen ud af Vognen og omdanne den til et selvstændigt Lokomotiv, der ligesom ved andre Baner fremførte Vognen ved at trække den.

Alle disse uundgaaelige og kostbare Forandringer vare selvfølgelig i høj Grad uheldige for Banens i Forvejen trykkede økonomiske Forhold. Banen, hvis Længde var 2,62 Mil eller 19,7 Kilometer, havde ialt kostet 778,950 Kr. Dens første Driftsaar, fra 20. Januar 1880 til 31. Marts 1881, gav vel et Overskud af 13226,60 Kr. = 1,07 % af den hele Kapital; men, som det fremgaar af den vedhæftede skematiske Oversigt over Driften i de forløbne 25 Aar, sank Overskudet allerede det følgende Aar til Kr. 7685,24 og i 1885—1886 gik det endog ned til Kr. 1701,79.

Den var bygget og indrettet som en Art Dampsporvej; men uagtet dens uheldige Beliggenhed gjennem et udstrakt Skovareal, hvor der med Undtagelse af Brænde ingen Betingelser fandtes for at skabe den nødvendige Godstrafik, blev der stillet samme Fordringer til den, som til en regulær Jernbane. Det blev derfor Opgaven efterhaanden at omdanne den til en saadan, og var det da ganske naturligt, at dens økonomiske Forfatning i en længere Aarrække maatte blive saare kummerlig.

Driftsindtægten, som paa Grund af de daværende i alle Forhold dalende Konjuncturer, fra c. 43000 Kr. i det første Driftsaar, i 1886—1887 var sunket ned c. 34000 Kr., steg dog efterhaanden saaledes, at den i 1895—1896 naaede op til godt 59000 Kr.; men de store Udgifter til Sporets Forstærkning ved Indskydning af Sveller imellem Potterne samt Materiellets Vedligeholdelse tyngede haardt. Det var og er dog fremdeles en heldig Omstændighed, at de Liveseyske Potter vise sig at være næsten uforgjængelige og ved at suppleres med gode Egesveller afgive et godt og varigt Underlag for de spinkle Skinner.

Allerede ved Anlægget af Hillerød—Græstedbanen var det ønsket at føre Banen igjennem lige til Gilleleje og dér faa den Tilslutning til en Havn, der saa naturligt er lige ønskelig baade for Havnebyen og for Banen; men først 1896 lykkedes dette, efterat denne Forlængelse var bevilget i Lov af 8. Mai

1894 og Gribskovbanens Driftsselskab under 27. September samme Aar havde erholdt Koncession herpaa. Forlængelsen, til hvilken de interesserede



Sagfører H. C. Holck



Skovrider Holten



Inspektur, Lieutenant Feilberg

Kommuner med betydelige Ofre og stor Redebonhed væsentligt bidrog, kostede Kr. 233962,50, men Driftsindtægten steg ogsaa allerede i det derefter følgende

første Driftsaar fra c. Kr. 59000 til c. Kr. 79000, og da Selskabet Aaret efter, imod en aarlig Afgift af $12\frac{1}{2}\%$ af Driftsoverskudet fra begge Baner, overtog som Forpagtning Driften af den af et eget Aktieselskab anlagte Kagerup—Helsingebane, naaede Driftsindtægten i de sammenslaaede Baners første Driftsaar op til næsten Kr. 95000. Siden da er Driftsindtægten



Generalmajor J. C. G. Hedemann



Generalmajor E. C. L. Koefoed

aarlig voxet jævnt, saaledes at den nu i det sidst afsluttede Regnskabsaar (1903—04) er naet op til næsten Kr. 152000 og tør forventes i indeværende Driftsaar — i hvilket Hillerød—Græstedbanen har været 25 Aar i Drift — at blive yderligere forøget.

Som bestemt i Koncessionen blev der i 1879 under Banens Bygning dannet et Aktieselskab, som under Navnet »Gribskovbanens Driftselskab« overtog Banens Drift. Til Bestyrelse valgtes Oberst,

senere Generalmajor, WENCK (som Formand), daværende Amdsraadsmedlem, Sagfører H. C. HOLCK, Skovrider HOLTEN, Proprietair, Cand. juris A. GRAAE



Sparekassedirekteur A. Christensen



Birkeammer Hammerich



Kjøbmand F. N. Hansen

og Inspektur, Lieutenant P. FEILBERG, hvilken sidstnævnte endnu har Sæde i Bestyrelsen.

Efter Generalmajor WENCK'S Død i 1885 valgtes

H. C. HOLCK til Formand i Bestyrelsen og ved hans Forflyttelse i 1890 til Borgmesterembedet i Nykjøbing paa Falster, blev han efterfulgt af den da af



Gaardejer L. Petersen



Proprietair Saxtorph



Kapitain H. Ulrich

Ministeriet til Bestyrelsesmedlem valgte Oberst, senere Generalmajor, J. C. G. HEDEMANN, der ledede Banens Bestyrelse indtil sin Død i 1901.

I indeværende Driftsaar har Bestyrelsen og Banen lidt et føleligt Tab ved at miste sin Formand, Generalmajor E. C. L. KOEFOED, som havde afløst Generalmajor HEDEMANN, og ved en pludselig Død blev bortrevet i sin fulde Livskraft. I hans Sted valgte Bestyrelsen, som nu bestaar af: Sparekassedirekteur A. CHRISTENSEN, Inspekteur, Lieutenant P. FEILBERG,



Oberst N. A. Brummer



Driftsbestyrer C. E. Stub

Birkedommer HAMMERICH, Kjøbmand F. N. HANSEN, Skovrider HEMPEL, Gaardejer L. PETERSEN, Proprietair SAXTORPH og Kapitain H. ULRICH, det mangeaarige Bestyrelsesmedlem, Direkteur A. CHRISTENSEN til Formand.

Ingenieur P. B. OBEL var, som anført, Banens første Driftsbestyrer. Da han i 1883 blev optaget ved Anlæg af en Dampsporvogn paa Strandvejen ved Kjøbenhavn, blev han afløst af daværende Med-

lem af Bestyrelsen, Oberst N. A. BRUMMER, som under vanskelige Forhold ledede Banens Drift, indtil han den 1. April 1900 paa Grund af Alder og Svagelighed trak sig tilbage og blev efterfulgt af Banens nuværende Driftsbestyrer C. E. STUB.

Af Funktionærer ved Banen, som siden dens Begyndelse have gjort Tjeneste ved samme, findes



Stationsforstander Jacobsen



Stationsforstander Torgius

nu kun Stationsforstander JACOBSEN i Kagerup, der i Januar 1880 blev ansat som Forvalter i Saltrup og i 1881 blev forflyttet til Kagerup; samt Stationsforstander TORGIUS i Græsted, som i 1883 blev anbetroet denne Station, efter at han baade ved Banens Anlæg og under dens Drift indtil da havde gjort Tjeneste som Assistent hos Driftsbestyrer OBEL.

Begge bør de paa Grund af deres lange og trofaste Tjeneste nævnes med Paaskønnelse.

REGNSKABS-OVERSIGT

GRIBSKOVBANEN

HILLERØD—GRÆSTED 1880—96

HILLERØD—GILLELEIE 1896—97

HILLERØD—GILLELEIE, KAGERUP—HELSINGE FRA 1897

