



# GRIBSKOVBANEN

1880-1930



*Peber Roland Hansen  
Witteballeen 4  
2830 Virum -*

TRÆK AF  
GRIBSKOVBANENS  
HISTORIE

1880—1930

VED


G. THAGE  
DRIFTSBESTYRER, CAND. POLYT.



---

C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI - HILLERØD  
(OSWALD TERKELSEN)



AA langt tilbage der foreligger Oplysninger om *Gribskov*, har denne ydet væsentligt Bidrag til Hovedstadens Forsyning med Brændsel og Tømmer, ikke alene til Hoffets og Regeringens Forbrug, men ogsaa efterhaanden til Salg i Kjøbenhavn. Transporten af Brændet foregik til Dels søværts, og Meddelelser herom foreligger allerede fra Christian d. 4.s Tid.

I Slutningen af det 18. Aarhundrede, da en stor Del af Brændetransporten til Kjøbenhavn besørgedes af Bønderne fra Nordsjælland — dels til Udskibningsstedet ved Villingebæk og dels til Hovedstaden — klagede disse stærkt over Kørslerne med deres svagtbyggede Køretøjer og paa den Tids daarlige Veje. Bøndernes Klager blev da ogsaa kendt berettigede, idet de gav Anledning til, at Afløbet fra Esrom Sø blev gjort sejlbart for Pramme ved, at Staten anlagde den 9 km lange *Esrom Kanal* fra „Sølyst“ ved den nordlige Ende af Esrom Sø gennem Snævret Skov, nord for Esrom, til Kattegatskysten ved Dronningemølle. Vandspejlsforskellen, 9,4 m, mellem Esrom Sø og Kattegat overvandt ved en Deling af Kanalen i en „øvre“ Strækning fra Sølyst til Slibemøllen i Snævret Skov og en „nedre“ Strækning herfra til Dronningemøllen med en Højdeforskel paa ca. 5 m mellem de to Kanalstrækninger. Der var ingen Sluseforbindelse mellem Kanalstrækningerne, men Brændet maatte i Snævret omlades fra Prammene i den øvre Kanal til Prammene i den nedre Kanal. Omlæsningen foretoges ved at lade Brændet glide ned ad en Træ-Slidske mellem de to Vandstrækninger. Ved Dronningemøllen skulde Brændet trilles i Børe fra Prammene til en Brændeplads. Derfra læssedes det paa Hestekøretøjer, der kørte ud i Strandkanten, hvor Brændet indladedes i Pramme, der saa blev staget længere ud fra Kysten, hvor det omsider toges om Bord i Fartøjerne til Kjøbenhavn.

Statens Interesse i Brændesalget fra Gribskov til Kjøbenhavn finder Udtryk i Størrelsen af Udgifterne til Kanalens Anlæg. Disse udgjorde ca. 200,000 Rdl., senere — 1822 — forøget med 30,000 Rdl. til Erhvervelse og Genopbygning af den da nedbrændte Dronningemølle.

Kanalens Anlæg betød en stor Forbedring af Afsætningsmulighederne for Brændsel fra Gribskov og gav Anledning til et stærkt Opsving af Brændetransporterne ad Søvejen til Kjøbenhavn.

Helt tilfredsstillende for Skovvæsenet kan Forholdene dog ikke have været, navnlig fordi Transporten ad Esrom Kanal med Pramfarten paa Esrom Sø og de gentagne Omlæsninger var ret dyr, ligesom ogsaa Vedligeholdelsen af Prammene og Oprensning af Kanalen gav Anledning til store Udgifter.

Da der nu blev Tale om Realisering af den i Lov af 16. Februar 1856 omhandlede Jernbane fra Kjøbenhavn over Dyrehaven og Frederiksborg til Helsingør, paa hvilken daværende Konsul Alfr. Hage havde indgivet Andragende om Koncession, var det derfor naturligt, at Skovvæsenet stillede Forslag om, at Jernbanen i Stedet for som paatænkt at gaa fra Frederiksborg over Fredensborg til Helsingør førtes gennem Gribskov, Nord om Esrom Sø, og henpegede i denne Forbindelse paa de store Fordele, en Nedsættelse af Transportomkostningerne for Brænde og Tømmer til Kjøbenhavn vilde betyde for Statsskovene. Alternativt foreslog „Domainedirektoratet“ dog, at der, saafremt Banen førtes over Fredensborg, anlagdes en Station eller Holdeplads paa et passende Sted mellem Frederiksborg og Fredensborg, f. Eks. ved Reerstrup eller Nyrup, og antydede Nødvendigheden af i saa Fald at anlægge „en Bibane, i alt Fald en Hestebane igjennem Gribskov alene til Brændetransport“.

Dette første Forsøg paa Tilvejebringelse af en Bane til Hillerød og Helsingør førte imidlertid ikke til noget Resultat.

I 1859 indgav da „Det sjællandske Jernbaneselskab“ Andragende om Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Klampenborg, hvilket Andragende førte til Vedtagelse af Loven af 19. Februar 1861 om Bemyndigelse for Regeringen til at meddele Jernbaneselskabet Koncession paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingørs Havn med en Sidebane til Jægersborg Dyrehave og med eller uden Sidebane til Frederiksborg og Fredensborg.

Allerede den 16. Maj 1861 fremsendte Jernbaneselskabet et foreløbigt Projekt til Banen Kjøbenhavn—Helsingør med Andragende om Koncession paa samme. Banens foreslaaede Retningslinie svarede i det store og hele til Nordbanens endelige Beliggenhed, men Projektet indeholdt dog tillige Forslag til Anlæg af en 3600 Fod lang Hestebane fra Hovedbanen mellem Frederiksborg og Fredensborg gennem Stenholtsvang til Esrom Sø, Øst for Stenholt Mølle, med Bygning af en Baadebro i Søen.

Spørgsmaalet om Hestebanens Beliggenhed blev gjort til Genstand for en nærmere Overvejelse ved Forhandling mellem Indenrigsministeriet, Finansministeriet (under hvilket Skovvæsenet da sorterede) og Det sjællandske Jernbaneselskab. Da det hurtigt viste sig, at Skovvæsenet ikke fandt sig tilfredsstillet ved den foreslaaede Hestebane gennem Stenholtsvang, blev denne Beliggenhed opgivet, og den 10. Oktober 1861 blev Nordbanens Retningslinie da approberet med en Linieforlægning bort fra Esrom Sø.

Ved en direkte Forhandling om Sagen mellem Overførster Moltke og Jernbanens Overingeniør, Ingeniørkaptajn Hedemann naaedes der Enighed om, at en Bane fra Nordbanen ved Hillerød St. til Ottevejshuset maatte gives Fortrinet for de øvrige fremsatte Forslag til Hestebanen.

## FØRSTE BANEPLANER

Under Sagens videre Behandling blev der imidlertid af Indenrigsministeriet den 27. Marts 1863 for første Gang udkastet Tanken om Anlæg af en Jernbane op gennem Gribskov til Maarum. Jernbaneselskabet afviste dog ganske denne Tanke som liggende udenfor Lovens Ramme. Da tilmed de af Skovvæsenet fremskaffede Oplysninger syntes at tyde paa, at den Transportmængde, der kunde ventes paa en Sporvej i Gribskov, var for ringe til at bære Udgifterne ved Anlæg og Drift af en saadan, og da man forment, at „Skoeffekterne selv uden nogen Sporvej vilde søge til Hovedbanen“, anbefalede Jernbaneselskabet ved Skrivelse af 23. Juli 1863 til Indenrigsministeriet, at Spørgsmaalet om Banen til og i Gribskov indtil videre stilledes i Bero. I Skrivelsen udtaler Selskabets Plenarbestyrelse som sin Overbevisning, „at man bør afvente Forholdenes videre Udvikling og forbeholde en senere Tid eventualiter at udføre det projecterede Sporveianlæg, efter at Erfaringen under Driften af den nordsjællandske Bane nærmere har godtgjort, hvorvidt et saadant er nødvendigt og hensigtsmæssigt, og i hvilken Retning Banen da helst bør anlægges“.

Ved Skrivelse af 24. August 1863 imødekom Indenrigsministeriet Jernbaneselskabets Anmodning og gik med til at stille Sagen i Bero indtil videre.

Det varede imidlertid ikke længe efter Nordbanens Ibrugtagning den 9. Juni 1865, inden Spørgsmaalet om en Sporforbindelse fra Hillerød til Gribskov atter blev aktuelt.

Anledningen hertil blev en Skrivelse af 19. Januar 1865 fra Amtmanden over Frederiksborg Amt til Indenrigsministeriet, ved hvilken Amtmanden henledte Ministeriets Opmærksomhed paa, at der hyppigt foraarsagedes Skade paa de til Esrom Kanal grænsende Jorder som Følge af den for Pramfarten fornødne høje Vandstand i Kanalen, uagtet Kanalen nu holdtes tilbørligt oprenset, og Flodemaalet ved Dronningemøllen ikke blev overskredet. Da Amtsraadet paa den ene Side forment, at den ønskelige Sænkning af Kanalens Vandspejl ikke kunde forenes med dens Benyttelse til Brændetransport, og paa den anden Side gik ud fra, at Kanalens Opretholdelse ikke længere var en Nødvendighed for Skovvæsenet, efter at Nordbanen var aabnet, anmodede det om Ministeriets Støtte til, at saavel Kanalen som Dronningemøllen nedlagdes.



Indenrigsministeriet tog Amsraadets Anmodning til Følge og indledte Forhandlinger med Finansministeriet om Kanalens Nedlæggelse. Finansministeriet optog herunder paa ny Forslaget om Hestebanen fra Nordbanen, idet en Nedlæggelse af Esrom Kanal til Brændetransport fuldstændig ændrede Skovvæsenets Syn paa en saadan Hestebanes Betydning for Statsskovene. Den 27. Marts 1868 drøftedes Spørgsmaalet om en Sporvej fra Nordbanen ved Hillerød til Gribskov paa et Møde paa Kjøbenhavns Banegaard mellem Det sjællandske Jernbaneselskabs Direktør, Etatsraad Rothe, den kongelige Kommissarius for De sjællandske Jernbaner, Konferentsraad Larsen og Skovrider Holten, Maarum, der mødte som delegerede for henholdsvis Indenrigs- og Finansministeriet. Der var paa Mødet Enighed om, at ikke alene den tidligere foreslaaede Hestebane fra Nordbanen ved Hillerød, men overhovedet heller ikke noget andet Hestebaneanlæg i Gribskov vilde kunne betale sig. Skovrider Holten fremsatte da — forøvrigt i Henhold til Finansministerets Paalæg herom — støttet af Konferentsraad Larsen, den Formening, at en „let Locomotivbane, ført fra St. 664 paa den nordsjællandske Bane gennem Gribskov til Maarum i en saadan Retning, som efter Terrainforholdene maatte findes fordeelagtigt, ikke alene vilde yde Forstvæsenet væsentlige Fordele med Hensyn til Transporten af Skoveffekter, men at det ogsaa maatte ansees for sandsynligt, at et saadant Anlæg, naar det tillige overtog Transporten af andet Gods og af Personer vilde kunne dække sine Driftsomkostninger og Renter af Anlægskapitalen“.

Efter Anmodning af Finansministeriet udarbejdede Jernbaneselskabet Overslag og Planer til Anlæg af en Jernbane som den omhandlede, hvor-

til Udgifterne ansloges til ca. 350,000 Rdl. Det sjællandske Jernbaneselskab oplyste samtidig — i November 1868 — at Selskabet ikke kunde anbefale dets Aktionærer at lade Anlægget udføre for disses Regning under Hensyn til, at Driften af Banen skønnedes at ville give Underskud.

Da Finansministeriet imidlertid var tilbøjelig til at ville gaa med til at nedlægge Esrom-Kanalen, havde det herefter ingen anden Udvej end trods alt at falde tilbage til det tidligere opgivne Forslag om Hestebane til Otteveje. Herom opnaaedes Enighed med Indenrigsministeriet, der atter forhandlede med Jernbaneselskabet for at faa dette til at vedgaa dets gamle Forpligtelse til Anlæg af Hestebanen.

Medens disse Forhandlinger stod paa, indkom imidlertid til Indenrigsministeriet et Andragende af 30. April 1870 fra et paa et Møde den 3. April af Beboerne i Kronborg vestre Birk nedsat Udvalg, der „vover herved at ansøge Indenrigsministeriet om høigunstigst at tage under Overveielse om en Jærnvei kunde anlægges fra Nordbanen ved Hillerød over Otteveie østlig om Multebjerg langs Ostrup Slætte over Kællingebæksbro til Græsted Skovhuse og Valdby“.

Andragendet var underskrevet af

J. E. KROGH,  
Eier af Voxtrupgaard.

P. HANSEN,  
Gaardeier i Alume  
i Græsted Sogn,  
Fmd. for Sogneraadet.

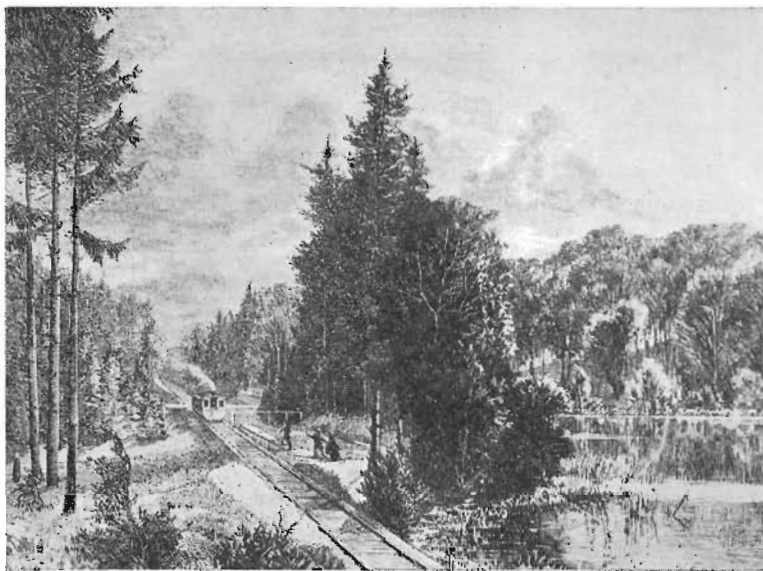
H. BECK,  
Eier af Esrom Kro.

J. JEPPESEN,  
Teglværks- og Gaard-  
eier i Dønnevælde.

PEDER ANDERSEN,  
Mølle- og Gaardeier i Haagendrup,  
Amsraadsmedlem.

L. LARSEN,  
Medlem af Rigsdagens Folkething,  
Gaardeier i Veiby.

A. CHRISTENSEN,  
Medlem af Rigsdagens Folkething,  
Gaardeier i Ørby.



Gribskovbanen ved Gribsø 1880 (Litografi).

Andragendet blev imidlertid ved en Skrivelse af 10. December 1870 til Folketingsmand L. Larsen afslaaet af Finansministeriet under Henviſning til Jernbaneselskabets Oplysning om en saadan Jernbanes Urentabilitet.

Forhandlingerne om Hestebanen til Otteveje fortsattes og var omsider naaet saa vidt, at der fra alle Sider næsten var opnaaet Enighed om Anlæget af denne Bane, da der under 15. Juni 1871 indkom et nyt Andragende til Finansministeriet fra det ovennævnte Udvalg, hvori dette anmoder om at „lade Undersøgelse og Nivellement foregaa“ af den foreslaaede Jernbanelinie med Endepunkt ved Græsted Skovhuse, hvilken Linie Udvalget efter sit Lokalkendskab forment vilde blive billigere end den tidligere undersøgte Linie til Maarum. Udvalget henledte endvidere Ministeriets Opmærksomhed paa, „at Esrom Kanals daarlige Tilstand i de allerførste Aaringer vil have enten Kanalens Nedlæggelse til Følge eller fordre meget store Udgifter til dens Istandsættelse“, samt at den foreslaaede Jernbane vilde overflødiggøre Esrom Kanalen. Endelig antydede Udvalget Muligheden af at opnaa en Forbindelse mellem Sjælland og Jylland ved en senere Forlængelse af Banen til Gilleleje og Anlæg af en Havn der.

Andragendet synes at have givet Anledning til en fornyet Drøftelse af Spørgsmaalet om en Jernbane gennem Gribskov indenfor Finansministeriet, som allerede den 6. Juli i en Skrivelse til Indenrigsministeriet udtalte: „Ved Drøftelsen af denne Begjæring er dette Ministerium kommet til det Resultat, at det med Hensyn til den utvivlsomt store Nytte, hvortil en eventuel Jernbane gennem Gribskov vil være for Afsætning af Effecter fra dette store Skovkomplex, ikke bør undlade at imødekomme det nævnte Udvalg“.

De sjællandske Jernbaner blev derefter anmodet om med Bidrag fra Statskassen af Halvdelen af Udgifterne at lade udarbejde Planer og Overslag over Jernbanen til Græsted Skovhuse. Samtidig med at Udvalget blev underrettet herom, udtalte Finansministeriet dog, at der næppe vilde være Udsigt til et gunstigt Resultat af Ministeriets Bestræbelser, med mindre Egnens Befolkning viste Tilbøjelighed til ogsaa ved Pengebidrag at støtte Sagen.

Jernbanespørgsmaalet og Ingeniørundersøgelserne maa aabenbart paa Egnen have vakt stærkt Røre, der affødte endnu et nyt Andragende af 30. August 1871 til Indenrigsministeriet fra et Udvalg af Beboerne omkring Helsing. Dette Andragende vilde overbevise Ministeriet om, at en Jernbane gennem Gribskov til Egnen Nord for Skoven snarere burde ende i Helsing end i Græsted og begrundede dette med Helsinges afgjorte Overlegenhed over Græsted som Midtpunkt for Egnen baade i Henseende til Størrelse og Betydning (2 Gæstgiverier, 4 Købmænd, Tinghus, Postekspedition) medens „Græsted er en Landsby, der for Tiden ikke spiller nogensomhelst Rolle“. Udvalget antydede to Jernbanelinier fra Hillerød til Helsing, dels over Otteveje, Gribsø, Duemosegaard og Højbjerg Hegn og dels den tidligere undersøgte Maarum-Linie, forlænget til Helsing, hvilke Linier Udvalget androg om maatte blive undersøgt. Ogsaa Helsing-Udvalget antydede Muligheden af Tilvejebringelsen af den allerede den Gang omdebatterede Forbindelse med Grenaa ved en senere Forlængelse af Banen fra Helsing til Hundested.

Dette Andragende var underskrevet af

HOLCH,  
Underretsprocurator,  
Formand for Helsing  
og Valdbys Sogneraad.

N. J. RUNDIN,  
Proprietær.

ANDERS CHRISTENSEN,  
Formand i  
Veiby Sogneraad,  
Folkethingsmand.

J. NIELSEN,  
Eier af Petershvile,  
Amtsraadsmedlem.

N. OLSEN,  
Gaardeier,  
Sognefoged i Tibirke.

De sjællandske Jernbaner blev herefter anmodet om ogsaa at inddrage Helsing-Udvalgets Forslag under sine Undersøgelser.

Imidlertid var Spørgsmaalet om Esrom Kanals Nedlæggelse eller en gennemgribende Istandsættelse under de forløbne Aars Overvejelser blevet mere og mere brændende. En Afgørelse af Spørgsmaalet var nødvendig for Finansministeriet, som derfor i en Skrivelse af 17. Oktober 1871 henledte



Græsted-Udvalgets Opmærksomhed paa Ministeriets Vanskeligheder ved at tage afgjort Stilling til Jernbanespørgsmaalet, saa længe Kanal-Sagen ikke var løst. „Udvalget vilde derfor tjene Sagens Fremme, saafremt det turde og vilde interessere sig for, at der fra de deri Interesserede tilstilledes Ministeriet Tilbud om saadant Vederlag, for hvilket man kunde indgaa paa Kanalens Nedlæggelse“.

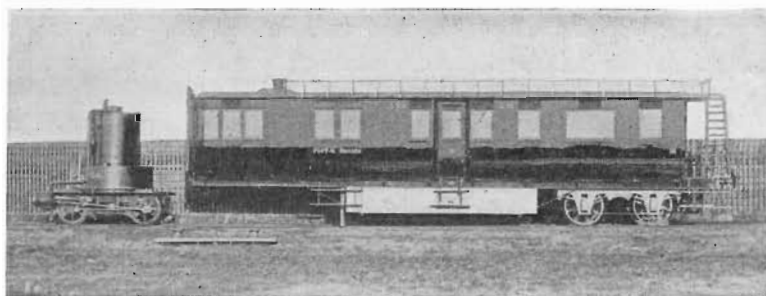
Denne Henvendelse har aabenbart haft den ønskede Virkning, idet det i Løbet af det følgende Aar lykkedes Kanalbestyrer, Forstraad Holten at slutte Overenskomst med et Interessentskab af 15 Lodsejere til Kanalen om Salg af Dronningemøllen for en Sum af 30,000 Rdl. Købekontrakten blev underskrevet den 26. Juni 1872, men først den 29. Marts 1873 vedtog Rigsdagen Loven om Kanalens Nedlæggelse. Brændetransporterne skulde imidlertid ophøre ved Udgangen af 1872.

Allerede den 20. Januar 1872 fremsendte Det sjællandske Jernbaneselskab Resultatet af Undersøgelsen af de forskellige Jernbanelinier. Selskabet havde undersøgt 5 forskellige Linier, for hvilke Udgifterne stillede sig saaledes:

Hillerød—Nøddebo—Græsted .....	470,000 Rdl.
Græsted—Gilleleje .....	170,000 „
(Havn i Gilleleje .....	40,000 „ )
Hillerød-Helsing (,directe Linie“).....	372,000 „
Hillerød—Duemosegaard—Helsing ....	412,000 „
Hillerød—Maarum—Helsing .....	475,000 „

Af disse anbefalede Jernbanen den sidste Linie som den, der bedst opfyldte saavel Hensynet til Skovvæsenet som Egnens Tarv. Til Overtagelse af Driften af en saadan Bane var Selskabet imidlertid ikke villigt, med mindre der af Staten eller private ydedes Bidrag, som sikrede Selskabet mod direkte Tab.

Ved Skrivelse af 10. Juni 1872 fra Finansministeriet til Indenrigsministeriet udtalte førstnævnte Ministerium sig for Anlægget af en Bane gennem Gribskov, idet det helt saa



Dampvogn med Dampmaskine.

bort fra Spørgsmaalet om den oprindelige Hestebane. Det vilde ligeledes foretrække Linien Hillerød—Maarum—Helsing, som Ministeriet tænkte sig maaske kunde realiseres, derved at Aktiekapitalen tilvejebragtes med Halvdelen — som Præferenceaktier — ved de i Anlægget interesserede Beboere, medens Finansministeriet og Det sjællandske Jernbaneselskab hver overtog en Fjerdedel af Anlægsudgifterne. Banens Drift foreslog Ministeriet overtaget af Det sjællandske Jernbaneselskab i Forpagtning mod at dette oppebar en Kvotadel af Banens Bruttoudbytte. Finansministeriet anmodede derhos om, at Jernbaneselskabets Bestyrelses Udtalelser herom maatte blive indhentet, og tilføjede — formentlig med Henblik paa Kanalsagen — at „man indstændig henstiller til det ærede Ministerium af Hensyn til den store Betydning, som denne Sags Fremme har for Skovvæsenet og en anselig Befolkning, at støtte Sagen paa det Bedste ved dens Forelæggelse for bemeldte Bestyrelse, samt at søge den fremskyndet saaledes, at de til Anlæggets Fremme fornødne Forslag — om muligt — kunne forelægges den til Efteraaret sammentrædende Rigsdag“.

Banesagen var hermed naaet et væsentligt Skridt fremad mod dens Virkeliggørelse, men tilbage stod foreløbig at søge at forene de to Jernbaneudvalg om det foretrukne Forslag. Dette stødte imidlertid paa store Vanskeligheder fra Græsted-Udvalget, af hvilket saavel Anders Christensen — som Medlem af Helsing-Udvalget — som Lars Larsen var udtraadt. Græsted-Udvalget foreslog som et Kompromis, at Anlægget foreløbig indskrænkedes til Strækningen Hillerød—Maarum, om hvilken der var Enighed fra alle Sider, men dette afsloges af Finansministeriet, ligesom ogsaa et Forslag fra Udvalgets

Side om, at Staten skulde overtage Halvdelen af Aktiekapitalen og Det sjællandske Jernbaneselskab og Beboerne hver en Fjerdedel.

Forhandlingerne med Jernbaneselskabet forløb derimod heldigt, idet dette erklærede sig villigt til at bidrage til Anlægget af Banen med en Fjerdedel af Anlægsudgifterne, dog højst 125,000 Rdl., samt til at forpagte Banens Drift for en Andel i dennes aarlige Bruttooverskud af mindst 10,000 Rdl. pr. Banemil, „forsaa vidt Bruttoindtægten overhovedet naar op til dette Beløb“. Nogen god Tro til Banens Rentabilitet havde Selskabet altsaa stadig ikke.

Paa Finansministeriets Henstilling udskrev begge Udvalgene iblandt Egnens Beboere en Prøve-Aktietegning, der iværksattes af hvert Udvalg for sig. Resultatet var imidlertid meget langt under Forventning, idet Helsing-Udvalget kun opnaaede Tilsagn om en Kapital paa ca. 50,000 Rdl., medens Tilslutningen paa Græsted-Egnen var saa ringe som Følge af den for denne Egn mindre gunstige Retning af Banen, at Udvalget herefter vilde foretrække at stille Sagen i Bero.

## LOVFORSLAG OM GRIBSKOVBANEN

Det lykkedes altsaa saare langt fra at forene Egnens Beboere om et fælles Forslag til Banen, forinden Lovforslaget forelagdes i Rigsdagen. Dette fandt Sted den 18. Februar 1873, da Indenrigsminister Fønnesbech forelagde et Forslag til Lov om Bemyndigelse for Regeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster. I dette Forslag var som Nr. 2 optaget „en Jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til Helsing eller Græsted“.

Ministeriet havde altsaa heller ikke villet træffe nogen endelig Bestemmelse om Banens Endepunkt. Bemærkningerne til Lovforslaget indeholdt dog en Udtalelse om, at der næppe kunde være Tvivl om, at Banen til Græsted bedst vilde stemme med Skovvæsenets Interesser. Men da Banen til Helsing bedst vilde tilfredsstillende Egnen Nord for Skoven, og Planen om en Lokomotivbane gennem Skoven kun vilde kunne realiseres, naar den kunde samle Interessen i de paagældende Egne, vilde Ministeriet ubetinget foretrække Helsing som Endepunkt.

I Henhold til Lovforslaget skulde Staten og Det sjællandske Jernbaneselskab hver bidrage med en Fjerdedel — højst 125,000 Rdl. — af Udgiften ved Banens Anlæg, der var anslaaet til 500,000 Rdl., medens det resterende Beløb, 250,000 Rdl., skulde tilvejebringes af de i Banen interesserede som 4 pCt.s Præferencekapital.

Lovforslaget var til 1. Behandling i Folketinget den 22. Februar. Ved denne udtalte saavel Indenrigsministeren som Octavius Hansen deres Tvivl om, at Egnen kunde skaffe den fornødne Kapital. De blev dog imødegaaet af Folketingsmand L. Larsen, Vejby, — oprindelig Medlem af Græsted-Udvalget — som bl. a. udtalte, at selv om han af personlige Grunde kunde ønske, at Helsing blev Banens Endepunkt, maatte han dog foretrække Græsted, bl. a. med Henblik paa Muligheden af en Forlængelse af Banen til Gilleleje og derfra Etablering af en Forbindelse til Grenaa.

Forslaget blev henvist til et Udvalg, der allerede var nedsat til Behandling af et Lovforslag om Sidebaner til jyske og fynske Baner. Dette afgav allerede den 8. Maj en Betænkning, som blev forelagt Folketinget af Octavius Hansen som Ordfører for Udvalget.

Udvalget havde — trods et Andragende fra Beboerne i Gilleleje om Forlængelse af Banen dertil — ikke kunnet naa til Enighed om Banens Retning. Heller ikke et Forsøg paa at opnaa et Kompromis mellem de to foreslaaede Linier lykkedes, og Udvalget foreslog da at overlade til Regeringen at bestemme Banens Retning.

Ved to hurtigt paa hinanden følgende Behandlinger blev dette vedtaget i Folketinget den 13. Maj, idet Lovforslaget for Gribskovbanens Vedkommende blev oversendt til Landstinget i følgende Affattelse: „en Jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven“.

Landstinget vedtog Lovforslaget uændret den 20. Maj, og den 23. Maj 1873 blev Loven underskrevet af Kong Christian den 9.

Muligheden for Anlægget af Gribskovbanen var hermed tilvejebragt, men tilbage var endnu at

skabe det økonomiske Grundlag for Banen ved Tilvejebringelse af den private Aktiekapital, 250,000 Rdl. Til Trods for, at der, som nævnt, ved Loven var indrømmet denne Aktiekapital en Præference forud for de af Staten og Det sjællandske Jernbaneselskab ydede Bidrag, viste det sig imidlertid forbundet med store Vanskeligheder blot tilnærmelsesvis at skaffe denne Kapital til Veje for noget af de to Jernbaneudvalg. Helsing-Udvalget havde allerede forinden Lovens Vedtagelse maattet give op. Græsted-Udvalget søgte endnu den Udvej at tilvejebringe en Del af den fornødne Kapital ved Optagelse af et Prioritetslaan, men efter at ogsaa denne Udvej var glippet, kunde „Frederiksborg Amts Avis“ den 8. Oktober 1874 meddele, at det nu var besluttet at stille Anlægget af Banen i Bero, fordi det ikke var lykkedes at tilvejebringe Halvdelen af Anlægskapitalen ved Tegning blandt de i Anlægget interesserede Egenes Beboere.

I de følgende tre Aar hørtes der da intet fra noget af Udvalgene. Men i disse Aar opstod nu Drøftelserne rundt i Landet af de forskellige Egenes Jernbaneprojekter. Begrebet „letbyggede secundaire Localbaner“, hvorved man forstod Baner, der med Anvendelse af den yderste Sparsommelighed ved Underbygning, Overbygning og Materiel saavel som ved Banernes Driftsmaade skulde kunne bringes til Udførelse i selv tyndt befolkede Egne, hvor begrænsede Pengemidler stod til Raadighed for Jernbaneanlæg.

Dette System kulminerede med det saakaldte Rowanske Dampsporvejsystem, hvorom Tanken var udkastet af den engelske Ingeniør W. R. Rowan i en af denne i 1877 udgiven Afhandling: „Om Benyttelsen



Gribskovbanens Station i Hillerød 1880.

af mekanisk Bevægkraft for Sporveje“. Princippet i Systemet var det at udnytte Vægten af de befordrede Passagerer og Gods som Adhæensionsvægt ved at bygge Lokomotiv og Jernbanevogn sammen til et Køretøj. Derved vilde Rowan opnaa dels mindre død Vægt end ved almindelige Jernbaner og dels større Sikkerhed for saavel Passagererne som de Vejfarende, ved at Bremsningen kunde udøves samtidig paa alle Køretøjets Hjul og derved gøres saa kraftig, at Køretøjet kunde bringes til Standsning paa en Strækning af det halve af dets Længde. Der var rigtignok kun regnet med en Kørehastighed af 2 Mil i Timen; men dette blev ogsaa den Gang anset for fuldt tilstrækkelig. Endvidere kunde Rowans Princip finde Anvendelse paa Jernbaner med skarpere Kurver end almindeligt, idet hans Dampvogne var tænkt udført med Boggier, og paa Jernbaner med stejlere Stigninger som Følge af Togenes mindre Vægt.

Rowans Teori vakte stærk Opsigt her hjemme, hvor det af mange blev anset for den eneste overkommelige Udvej til at realisere de forskellige Jernbaneprojekter, der da var paa Tale. Indenrigsministeriet nedsatte en Kommission, der skulde afgive Betænkning om Spørgsmaalet.

I denne Kommission, hvor bl. a. den senere Generaldirektør Tegner, Oberst Dalgas, Driftsbestyrer Bayer, Aarhus—Grenaa-Banen, og Overmaskinmester Busse, Kjøbenhavn, havde Sæde, udtaltes det rent ud, at det Rowanske System ikke vilde vise sig fyldestgørende udenfor Byerne. Med en enestaaende Forudseenhed udtalte Busse sin Dom med følgende Ord: „Selv om man antager, at der i de første Aar af en Banes Drift ikke er saameget Gods og Personer at transportere, som et saadant System kan befordre, og som Følge deraf Sporvognene vilde være paa sin Plads, saa gives der vist ingen Egn, som, hvis den kan rejse de fornødne Midler til en Sporvejs Anlæg, ikke inden 3 à 4 Aar vil

være bleven saa produktiv, at den leverer en større Transportmasse, end Sporvognene kunne overkomme, og da ville disse Sporvogne, som aldeles ikke egne sig til den almindelige Jernbanetrafik, være en stor Byrde for de betræffende Sporveisselskaber, for hvilke det vil være forbunden med store Vanskeligheder at tilvejebringe de fornødne Midler til Anskaffelsen af nyt Materiel.“

Trods denne advarende Røst, der med sjælden Klarhed udmalede Gribskovbanens senere Skæbne, udtalte Kommissionen imidlertid ingen Betænkelighed ved, at det Rowanske System *forsøgsvis* blev anvendt ved en Lokalbane, „Frilandssporvej,“ naar det iagttoges, at dennes Anlæg skete saaledes, at den i paakommende Tilfælde kunde optage almindeligt Jernbanemateriel.

Græsted-Udvalget har sikkert med Interesse fulgt disse Planers Fremkomst; det henvendte sig i hvert Fald til Ingeniør Rowan for at sikre sig hans Medvirken, og Rowan lovede ikke alene denne, men ogsaa pekuniær Støtte til Jernbaneanlæggets Udførelse.

## TILVEJEBRINGELSE AF ANLÆGSKAPITAL

Paa et offentligt Møde i Græsted den 5. August 1877 af interesserede i Banen valgtes det gamle Græsted-Udvalg, dog med den nye Ejer af Voxtrupgaard, Proprietær Graae, som Afløser for Proprietær Krogh, til en Komite, der skulde optage Arbejdet for Banen, anlagt efter det Rowanske System. Paa Mødet blev der straks tegnet en Aktiekapital paa 30,000 Kr., og det blev bestemt at fremme Aktietegningen med Kraft.

Et Andragende indgik derefter den 7. Oktober 1877 til Indenrigsministeriet om, at Banen fra Hille-rød til Græsted maatte anlægges som en Dampsporvej efter Rowans System, og at Koncession paa Banen maatte blive meddelt under Forudsætning af, at Anlægskapitalen tilvejebragtes foruden ved Statens og Det sjællandske Jernbaneselskabs Bidrag dels ved Kommune- og Privataktier og dels ved et Prioritetslaan. Under 29. Oktober blev Frederiksborg Amtsraad og Græsted—Maarum, Søborg—Gilleleje, Esbønderup—Nøddebo og Blidstrup Kommuner anmodede om at ville yde Rentegaranti for et saadant Laan.

Ingeniør Rowans Overslag til Banen ført over Nøddebo, Kalvehavehuset, Gaasehuset og Saltrup til Græsted (altsaa gennem den østlige Del af Skoven) lød paa ca. 750,000 Kr. Aktietegningen blandt private fortsattes, og allerede i December 1877 var der tegnet et Beløb af ca. 150,000 Kr.

Amtsraadet nedsatte paa sit Møde den 18. Januar 1878 et 3 Mands Udvalg, bestaaende af Procurator Holch, Gaardeier J. Andersen og Proprietær Wedel, der skulde undersøge Sagen og forhandle med Jernbanekomiteen. Udvalget gjorde sig bl. a. til Opgave at skabe Enighed mellem Græsted- og Helsing-Udvalget om en Retningslinie for Banen, der kunde tilfredsstille begge Parter, og dette lykkedes da ogsaa, men først efter at Indenrigsministeriet, bl. a. paa Grund af manglende Lovhjemmel, havde afslaaet et Andragende af 5. Maj 1878 fra Birkedommer Hammerich, Helsing, om Anlæg af Banen som en Gaffelbane baade til Helsing og Græsted. Der opnaaedes da Enighed med Græsted-Komiteen om, at Banen gennem Skoven gaves en mere vestlig Retning henimod Skovens Udkant ved Kagerup med en Station der og derefter mod Øst førtes tilbage til den oprindelige Linie ved Maarum, mod at Helsing-Udvalget tilvejebragte et Tilskud paa 20,000 Kr. til Anlægsregnskabet i Privataktier, og at Helsing—Valby Kommune erklærede sig villig til — hvad Oplandets andre Kommuner allerede havde gjort — at deltage i en Undergaranti overfor Amtsraadet for 4 pCt. Rente af Halvdelen af det omhandlede Laan.

Saa vel Helsing-Udvalget som Helsing-Valby Sogneraad tiltraadte disse Betingelser, og 3. Decbr. 1878 vedtog Frederiksborg Amtsraad da at ville yde Garanti for et 4 pCt.s Præferenceobligationslaan i Gribskovbanen til Beløb 250,000 Kr. — der antoges at kunne udbringes til ca. en Fjerdedel af den anslaaede Anlægskapital 750,000 Kr. — og med Kommunernes Undergaranti for Halvdelen af Beløbet. Paa et af de private Aktionærer i Græsted den 22. Oktober 1878 afholdt Møde var disse efter Forslag af Jernbaneudvalget indgaaet paa at ville give Afkald paa  $\frac{1}{2}$  pCt. af det dem tilkommende Udbytte, mod at denne halve Procent anvendtes til Amortisation af det af Amtsraadet garanterede

Laan for derved at lette Laanets Anbringelse. Ogsaa Garantien for denne halve Procent overtog Amtsraadet.

Behandlingen af Sagen i Ministeriet forløb ligeledes heldigt.

Finansministeriet gik med til den foreslaaede Ændring af Banens Retningslinie paa Strækningen Hillerød—Maarum, der ligeledes blev tiltraadt af Det sjællandske Jernbaneselskab. Dette havde ganske vist nogen Betænkelighed ved Anvendelsen af det Rowanske System. Selskabet vilde dog ikke vanskeliggøre Sagen ved at tage Afstand fra Systemet, men forlangte blot, at Godsvognsmateriellet skulde indrettes saaledes, at det kunde indrangeres i Nordbanens Tog. Men med Banens Drift vilde Selskabet under disse Forhold intet have at skaffe.

Jernbanekomiteen havde imidlertid i Slutningen af 1878 indledet Underhandlinger med Aktieselskabet „Scandia“, for hvilket Ingeniør Rowan var administrerende Direktør, om Overtagelsen af Baaneanlægget i Generalentreprise. Da Komiteen stadig havde Vanskeligheder med trods Amtets Rentegaranti at skaffe den fornødne Kapital, tilbød „Scandia“ at overtage en Fjerdedel af Anlægskapitalen som Betaling mod Obligationer i Banen under Amtets Garanti. Herpaa kunde Indenrigsministeriet dog ikke indgaa.

Ogsaa den af Amtsraadet i Mødet den 3. December vedtagne Fremgangsmaade for Tilvejebringelse af Midler til Banens Anlæg, som Ministeriet fandt „meget indviklet“, var dette betænkelig ved, „saalænge det ikke er godtgjort, at det ikke vil være muligt uden uforholdsmæssige Offre at tilvejebringe den manglende Del af Anlægskapitalen paa den oprindelig paatænkte Maade, nemlig ved Udstedelsen af Præferenceaktier“.

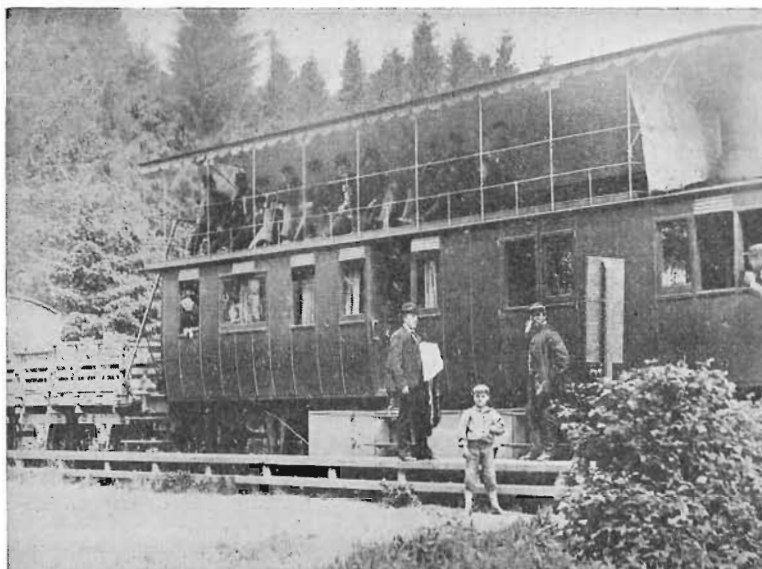
Ministeriet henstillede, at Amtet og de i Banen interesserede Sognekommuner i Forening tilskød den omhandlede Fjerdedel af Anlægskapitalen som Aktiekapital, og saaledes at de fornødne Midler dertil tilvejebragtes ved et af Amtsraadet optaget Laan, mod at Sognekommunerne ligeoverfor Amtsraadet forpligtede sig til at garantere de stipulerede Renter og Afdrag af den disse paahvilende Halvdel af Laanets Beløb.

Med dette Forslag optog Amtsraadet Sagen til fornyet Behandling, og den 15. Marts 1879 vedtog Amtsraadet Ministeriets Forslag og antog et fra Landmandsbanken — saa vidt det kan ses ved Godsejer J. Hages Mellekomst — givet Tilbud om Ydelse af et Laan paa 250,000 Kr.

Den 10. Juni 1879 approberede Indenrigsministeriet, at Laanet optoges til en Kurs af 82 pCt. mod en Rente af 4 pCt. og tilbagebetaltes i 56 Aar med Afdrag stigende fra 2000 Kr. i 1880 til 10,000 Kr. i 1935, med hvilket sidste Afdrag Laanet vilde være tilbagebetalt.

Sogneraadenes Undergaranti fordelte Amtsraadet ved sit Møde den 13. Marts 1880 saaledes:

Græsted-Maarum .....	50,000 Kr.
Esbønderup-Nøddebo .....	25,000 —
Søborg-Gilleleje .....	25,000 —
Helsing-Valby .....	10,000 —
Blidstrup .....	15,000 —
	<hr/>
	125,000 Kr.



Dampvognen, holdende ved Gribssø.

og erkendte samtidig, at Sogneraadene maatte betragtes som Ejere af de for de respektive Beløb udstedte Aktier, der vilde blive fordelt til Sogneraadene efter Laanets fuldstændige Tilbagebetaling.

Det af de private Aktionærer tidligere givne Tilsagn om at ville give Afkald paa  $\frac{1}{2}$  pCt. af det dem tilkommende Udbytte blev fastholdt ogsaa med denne ændrede Form for Kapitalens Tilvejebringelse. Dette Forhold blev først endelig aftalt ved et Møde den 12. Januar 1881, ved hvilket det blev bestemt, at de private Aktionærers halve Procent henlagdes til „De private Aktionærers Opkøbsfond“, som skulde afkøbe Frederiksborg Amt en Præferenceaktie à 2000 Kr., naar Fondets Størrelse naaede dette Beløb.

De private Aktionærer søgte gentagne Gange at blive fri for at skulle afgive den halve Procent af det dem tilkommende Udbytte. Frederiksborg Amtsraad og Kommunerne vægrede sig imidlertid ved at give Afkald paa dette Bidrag til Amortisation af Amtets og Kommunernes Laan. For dog i nogen Grad at imødekomme Aktionærerne blev det paa den ordinære Generalforsamling den 17. August 1908 vedtaget, at Udbyttet af de opkøbte Aktier skulde henlægges til „De private Aktionærers Bonusfond“, af hvilket der — naar Fondets Beholdning tillod det — skulde udbetales de private Aktionærer 1 pCt. Bonus.

Sognekommunernes Undergaranti overfor Amtsraadet for Forrentning og Amortisation af „Gribskovbane-Laanet“ har i Aarenes Løb voldt Banen forskellige Ubehageligheder. Det viste sig nemlig, at Overskudet af Banens Drift i de første Aar blev saa ringe, at Udbyttet til Frederiksborg Amts Præferenceaktier langt fra var tilstrækkeligt til Forrentning af Laanet, og at der overhovedet ikke kunde udbetales Udbytte til de private Aktionærer, hvorfor disses Bidrag til Laanets Forrentning udeblev. Kommunernes Garantiforpligtelse blev derfor effektiv. Dette gav Anledning til Udtalelsen om, at Banen var „paa Sognet“. Men denne Udtalelse, der sikkert har sin Aarsag i, at Sagens rette Sammenhæng er gaaet i Glemmebogen, er misvisende. Det virkelige Forhold er dette, at Gribskovbanen — dels gennem Aktieudbyttet til Amtet og dels gennem de private Aktionærers Opkøbsfond — har bidraget til Tilvejebringelse af en af Kommunerne til Banens Anlæg tilsagt Kapital, som Kommunerne ved Amtets Medvirken slap for at yde kontant.

Forholdet til Amtsraadet var altsaa bragt til en tilfredsstillende Løsning, og medens disse Forhandlinger havde staaet paa, havde Komiteen med stor Iver søgt at fremme Aktietegningen blandt private. Det voldt imidlertid store Vanskeligheder at naa til  $\frac{1}{4}$  af den anslaaede Anlægskapital. Det lykkedes da i Slutningen af 1878 at interessere Grev Frijs, Frijsenborg, der netop havde fuldført Udtørringen af Søborg Sø, i saa høj Grad for Banesagen, at han tegnede sig for et Aktiebeløb af 50,000 Kr. Den private Aktiekapital var dermed sikret, og Komiteen kunde da den 6. Januar 1879 meddele Indenrigsministeriet, at den private Aktiekapital nu var fuldt tegnet med et Beløb af 195,350 Kr., som endogsaa oversteg  $\frac{1}{4}$  af det Beløb, 778,950 Kr., som „Scandia“ under Forhandlingerne om Banens Overtagelse i Entreprise havde fremsat Tilbud om.

Forhandlingerne med Indenrigsministeriet om Koncession paa Banens Anlæg og Drift, som Komiteen allerede tidligere havde indledet, blev nu hurtigt afsluttet, og 17. Januar 1878 blev Koncession meddelt til „Komiteen for Anlæg af en Jernbane fra Hillerød til Græsted, bestaaende af Gaardejer, Landvæsenskommissær Peder Andersen i Haagendrup, cand. juris, Proprietær A. Graae til Vokstrupgaard, Gaardejer Jørgen Jeppesen i Dønnevælde, eksam. juris, Grundejer H. Bech i Esrom og kongelig Skovrider S. Hempel i Ostrup“.

Den 22. Januar udnævntes Kammerherre Tobiesen til kgl. Kommissarius for Hillerød—Græsted Banen, og til Medlemmer af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen valgte Indenrigsministeriet Justitsraad Kolbye og Kontorchef, Kammerraad Birk. Frederiksborg Amt valgte for sit Vedkommende Procurator Holch og Gaardejer J. Andersen. Kommissionens Sekretær var den senere Stiftamtmand V. Dreyer.

Kommissionen paabegyndte den 4. Februar 1879 Banens Besigtigelse, som afsluttedes den 10. Februar.

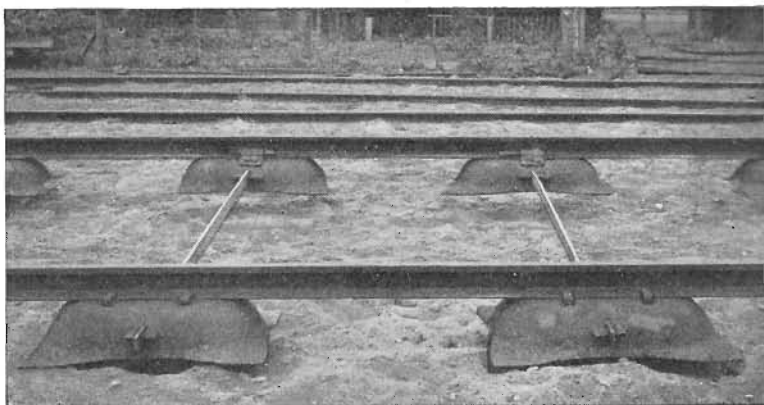
Banelinien, der var projekteret af Ingeniør P. B. Obel, afveg kun paa et Punkt fra den endelige Beliggenhed af Banen, nemlig paa Strækningen mellem Fredensborg- og Helsingevejen. Linien var her



foreslaaet løbende mere østlig paa et Stykke langs med Helsingevejen. Forsaavidt denne Retning skulde bibeholdes, bestemte Kommissionen, at der, hvor Nøddebovejen udmundede i Helsingevejen, vilde „være at anbringe et optisk Signal, som passes for Jernbanens Regning, og ved hvilket der ved samtlige Tog vil kunne gives de Veifarende paa de omliggende Veie Lejlighed til at standse, forsaavidt de maatte nære nogen Frygt for, at deres Heste skulde blive uroelige ved at se Toget passere“. Denne Bestemmelse tilfredsstillede dog ikke Kommissionen, som vedtog at forlægge Banen bort fra „de 3 meget befærdede Veie, hvoraf Jernbanen skærer de to, af Hensyn til de paa Veien Kjørende“.

Problemet om Sikring af Banernes Skæring med Vejene var altsaa ogsaa den Gang under Debat, men rigtignok af helt andre Aarsager end nu. Det kan i denne Forbindelse anføres, at Rowan oprindeligt havde tænkt sig at forsyne Dampsporvognene — formodentlig dog kun i Byerne — med Bjælder, „da Erfaringen viser, at Heste let blive fortrolig med en saadan constant Lyd, som den der frembringes ved disse“. I Stedet for Bjælder blev Dampsporvognene paa Gribskovbanen dog forsynet med en stor Klokke, der imidlertid hurtigt blev suppleret med en Fløjte.

At ogsaa Tilhængere af „Naturfredningsbevægelsen“ allerede den Gang var aarvaagne overfor „Indgreb i Naturen“, vidner en Protokoltilførsel ved Mødet den 10. Februar om. Ved denne „anmodede Kommissionen Entreprenøren om af yderste Magt at stræbe hen til, saavidt Terrainforholdene tillade det, at føre Liniens saa langt fra Søens østre Kant som muligt for derved at bevare den skjønne Natur“. Denne Bestemmelse var sikkert foranlediget ved Avisartikler i de københavnske Blade om Banens formodede Ødelæggelse af Gribsø Idyl.



Grydesporet.

Tobiesens Navn er forøvrigt bevaret i „Tobiesens Eg“, et smukt gammelt Træ paa Banens Areal, umiddelbart ved Siden af Sporet tæt Nord for Storkevad Trinbrædt, som han dekreterede skulde skaanes.

Det har sikkert været Bevillingshaverens Glæde over det første Skridt til Banens Virkeliggørelse, som Liniens Godkendelse betød, der gav sig Udslag ved Besigtigelsens Afslutning den 10. Februar, og hvorom „Frederiksborg Amtstidende“ — med en Hentydning til de urolige politiske Forhold — beretter:

„Efter Forretningens Slutning i Græsted indtoges der i Kroen en Dejeuner, ved hvilken under en livlig Stemning udbragtes Skaaler for de forskjellige Institutioner, der havde medvirket til Sagens Fremme, Indenrigs- og Finansministeriet, Det sjællandske Jernbaneselskab, Frederiksborg Amtsråd, Grev Frijs o. Fl., men blandt hvilke dog særlig Skaalen for Hs. Maj. Kongen, som den, der repræsenterer alle Samfundets fælles Interesser, og hvis Stilling danner Bolværk mod ethvert Overgreb fra de særlige Interessers Side, modtoges med stor Jubel“.

## ANLÆGET AF BANEN

Efter at Besigtigelsen af Banen var foretaget, og dennes Retning og Længdeprofil var fastslaaet, afsluttede Koncessionshaverne da Kontrakt med „Scandia“ om Overtagelse af Banens Anlæg med Bygninger, Materiel og alt Tilbehør. Ved Kontrakten, der blev underskrevet den 10. Marts 1879 og approberet af Indenrigsministeriet 4 Dage senere, overtog „Scandia“ Anlægget i Generalentreprise for en Betaling af 778,950 Kr. og forpligtede sig til at fremme Arbejdet saaledes, at det kunde være fuldført senest den 1. August 1880.

Med det sjællandske Jernbaneselskab afsluttedes i Maj 1879 Overenskomst om Tilslutning til Stationen i Hillerød, der kort inden Selskabets Overgang til De danske Statsbaner efterfulgtes af en Kontrakt af September 1879, hvorved Jernbaneselskabet, mod en senere fixeret Afgift af 2,400 Kr. aarlig, overtog Gribskovbanens Betjening i Hillerød.

„Statens controllerende Ingeniør“ ved Anlægget var Generalmajor Wenck, med nuværende Telefon-



Generalmajor *H. Ulrich*,  
Bestyrelsens Formand.



Stiftamtmand, Kammerherre *R. Howard-Grøn*  
Bestyrelsens Næstformand.



Kgl. Skovrider *C. J. Holm*.



Købmand *Th. Jacobsen*.



Snedkermester *C. Petersen*.



Proprietær *N. Nielsen*.

#### BANENS BESTYRELSE 1930

direktør Fr. Johannsen som Assistent, og som har bidraget til nærværende Beretning med mange interessante Oplysninger. Generalens Søn, den senere Overarkitekt ved Statsbanerne, Professor Henrich Wenck, forestod Opførelsen af Banens Bygninger.

Anbringelsen af Sporoverbygningen var bortakkorderet til Etatsraad N. Andersen med sin senere Kompagnon P. Madsen som Underentreprenør. Disse Arbejder fremmedes med usædvanlig Kraft, saa at de i Hovedsagen var afsluttet inden Efteraaret 1879.

Anlægget vakte navnlig paa Grund af en særlig, hidtil uprøvet Spor konstruktion stor Opmærksomhed ikke alene her hjemme, men tillige blandt svenske Jernbanefolk, som hyppigt aflagde Besøg paa den nye Bane. Endnu mere Dampvognene vakte betydelig Opsigt, baade paa deres Vej som Ekstratog gennem Landet fra Fabriken i Randers, og efter at de i December 1879 var ankommen til Hillerød. Der kørtes hyppigt Prøvetog paa Banen med særligt indbudte Gæster. Saaledes var den 19. De-

cember Rigsdagens Medlemmer indbudt til en Prøvetur ad Banen, hvor saavel Banens Materiel som Bygninger blev nøje beset, og som sluttede med en Frokost paa Græsted Station. Hjemturen til Hillerød refererer „Frederiksborg Amtstidende“ saaledes: „Tilbageturen foregik under synligt Indtryk af, at de deltagende Folkerepræsentanter havde beriget sig med en ny Erfaring, som ventelig vil komme vore Samfærdselsopgaver til Nytte. Saavel af Banens Anlæg som af dens eventuelle Drift havde man



Birke-dommer *E. Jacobæus.*



Konsulent *W. Saxtorph.*



Provst *L. Haagen-Müller.*



Redaktør *H. D. Radmer.*



Driftsbestyrer, cand. polyt. *G. Thage.*

#### BANENS BESTYRELSE OG DRIFTSBESTYRER 1930

dannet sig det Skjøn, at praktisk Simpelhed og forsigtig Hensyntagen her er forenet paa en heldig Maade med den Tryghed og Komfort, som man finder ved Anlæg af en saadan Art“!

I Betragtning af Amsraadets store økonomiske Interesse i Banen og dens Soliditet lod Amsraadets Jernbaneudvalg, medens Prøvekørslerne fandt Sted, Banen efterse af den kendte Jernbaneingeniør, Kaptajn Clausen. Selv om denne Rapport til Amsraadet i et og alt var tilfredsstillende, vakte dette dog stort Mishag hos Koncessionshaverne, som mente, at Amsraadet maatte være betrygget ved Regeringens Kontrol. Sagen gav i et Amsraadmøde Anledning til et Udfald mod Koncessionshaverne, idet Procurator Holch i Følge „Frederiksborg Amts Avis“ udtalte, at det var „ikke Tilfældet, hvad en af Koncessionshaverne“, „den bekjendte Skovrider Hempel“, ved et Møde med Amsraadets Udvalg havde bemærket, „at Raadet ikke havde mere at sige i den Sag end Smeden i Lopholm“!

I et følgende Nummer af Bladet tog Hempel skarpt til Orde mod, at Sagen var gjort til Genstand

for offentlig Omtale og hævdede, at hans Bemærkning „indeholdt kun en uomtvistelig Sandhed“, men at den blot var falden i en helt anden Forbindelse, hvor han vilde hævde dens Berettigelse.

I Kontrakten med „Scandia“ var efter Indenrigsministeriets Forlangende stillet den Fordring, at „Scandia“ skulde være forpligtet til, saafremt Dampvognene ikke efter Ministeriets Skøn fandtes egnede til Benyttelse paa Banen, at erstatte disse med 10 Tons Lokomotiver. Og ligeledes paahvilede ogsaa Vedligeholdelsen af selve Banen med Tilbehør „Scandia“ i et Aar fra Banens Aabning at regne.

Da Ansvar for Banens Drift saaledes i Begyndelsen vilde paahvile „Scandia“ og i Betragtning af Risikoen ved den ved Banen paatænkte nye og uprøvede Driftsmaade, stillede Koncessionshaverne i Efteraaret 1879 Forslag om, at Banens Drift i det første Aar overdroges til „Scandia“, og at dette ansatte det fornødne Personale og i det hele ledede Banens Drift mod et Vederlag af  $\frac{1}{3}$  af Banens Nettooverskud, efter at Henlæggelse til Reservefond og Udbetaling af 4 % Udbytte til Præferenceaktierne havde fundet Sted, medens de resterende  $\frac{2}{3}$  af Overskudet skulde tilfalde Finansministeriet og Det sjællandske Jernbaneselskab.

Dette Forslag vandt Ministeriets Billigelse, og Overenskomst om Forpagtning af Driften blev da afsluttet med „Scandia“, som derpaa gjorde Skridt til Antagelse af det fornødne Personale og indtil videre ansatte Ingeniør Obel som Driftsbestyrer i Forpagtningstiden.

Koncessionshavernes Virksomhed var hermed til Ende efter mange Aars uegennyttigt og brydsomt Arbejde i Banesagens Tjeneste, rigere paa Skuffelser og Modgang end paa Anerkendelse.

Tilbage stod endnu blot at oprette det Aktieselskab, til hvilket Banen i Henhold til Koncessionen skulde overdrages. Dette skete paa en Generalforsamling i Hillerød den 7. Januar 1880, efter at „Scandia“ den 5. Januar formelt havde afleveret Banen med Tilbehør til Koncessionshaverne. Paa Generalforsamlingen blev Lovene for Aktieselskabet Gribskovbanens Drift-Selskab da vedtaget, hvorpaa Banen erklæredes for overleveret fra Koncessionshaverne til Aktieselskabet.

Selskabets Aktiekapital udgjorde ialt Kr. 827,912. 50, nemlig:

*Præferenceaktier Kl. I:*

A. Frederiksborg Amts Aktier.....	Kr. 243,700. 00
hvilken Kapital altsaa var medgaaet til Tilvejebringelse af $\frac{1}{4}$ af Anlægskapitalen.	
B. Privataktier ( $\frac{1}{4}$ af Anlægskapitalen).....	„ 194,737. 50

*Almindelige Aktier Kl. II:*

Statskassens og Det sjællandske Jernbaneselskabs Aktier ( $\frac{1}{2}$ af Anlægskapitalen).....	„ 389,475. 00
	Kr. 827,912. 50

Generalforsamlingen valgte derpaa som de private Aktionærers Repræsentanter i Aktieselskabets Bestyrelse Proprietær A. Graae og Inspektør ved Søborg Sø, Løjtnant P. Feilberg. Den 16. Januar udnævnte Finansministeriet Forstraad Holten til Medlem af Bestyrelsen, Frederiksborg Amtsraad valgte den 30. Januar Procurator Holch og efter at Det sjællandske Jernbaneselskab havde valgt General Wenck til Medlem af Bestyrelsen, var denne fuldtallig, hvorpaa General Wenck valgtes som Bestyrelsens første Formand.

## BANENS AABNING

Den 20. Januar 1880 aabnedes Gribskovbanen for offentlig Drift og, saa vidt det nu kan ses, uden Festligheder af nogen Art og uden nævneværdig Omtale i de lokale Blade. Kun „Frederiksborg Amts Avis“ indeholdt følgende Notits:

„Gribskovbanen aabnes i Dag for Færdselen med 3 Tog daglig i hver Retning, der staa i Forbindelse med Togene til og fra Kjøbenhavn“.

Banens første Køreplan var følgende:

Græsted ... Afgang.....	6,21	11,00	3,21	Ankomst ...	10,25	1,50	6,10
Saltrup .... Ankomst.....	6,29	11,08	3,29	Afgang.....	10,17	1,42	6,02
Afgang.....	6,34	11,13	3,34	Ankomst ...	10,12	1,37	5,57
Maarum ... Ankomst.....	6,42	11,21	3,42	Afgang.....	10,04	1,29	5,49
Afgang.....	6,47	11,26	3,47	Ankomst ...	9,59	1,24	5,44
Kagerup ... Ankomst.....	7,00	11,39	4,00	Afgang.....	9,46	1,11	5,31
Afgang.....	7,05	11,44	4,05	Ankomst ...	9,41	1,06	5,26
Trinbrædt ved Gribssø.....	7,10	11,49	4,10		9,35	1,00	5,20
"    "    Kildeporthus-							
pavillonen.....	7,18	11,57	4,18		9,27	12,52	5,12
"    "    Slotspavillonen.	7,21	12,05	4,26		9,20	12,45	5,05
Hillerød ... Ankomst.....	7,31	12,10	4,31	Afgang.....	9,15	12,40	5,00

Køretiden mellem Hillerød og Græsted er nu reduceret til 40 à 45 Minutter, saa at den gamle Køreplan altsaa ikke vilde have tilfredsstillet Nutidens Krav, og helt fyldestgørende var den vel heller næppe den Gang med de 5 Minutters Ophold paa Mellemstationerne; tilmed kunde Togtiderne ved Holdepladserne afvige indtil 10 Minutter „paa Grund af Brændetransport fra Salgspladsene i Skoven“. Man var imidlertid ikke den Gang forvænt med Hensyn til hurtig Befordring; Banen betød i den Retning dog et Fremskridt, og hvis Overleveringen har Ret, bidrog private Øludsalg paa Mellemstationerne til at forkorte Opholdene for de Rejsende.

Som „det nye“ Banen var, havde den ved sin Start en god Presse; særlig de kjøbenhavnske Dagblade bragte ofte Notitser, ved hvilke Københavnerne blev gjort opmærksomme paa den efter Banens Anlæg lettere Adgang til Gribsskov.

I en Turistfører fra 1880 over Egnen Nord for Hillerød omtales Banen saaledes:

— Siden Jernbanen er lagt igjennem Skoven fra Hillerød til Græsted, ere Udfugterne, man kan foretage sig derude, ikke alene blevne meget bekvemmere, men da Banen — om end i Slangegang — løber hele Skoven igjennem paa langs, er det ogsaa blevet! meget lettere at orientere sig der end tidligere. Farer man vild, kan man blot rette sin Vandring mod Øst eller Vest, alt eftersom man ved, paa hvilken Side af Banen man befinder sig, saa kommer man altid tilbage til Banelinien og kan da let orientere sig. — — —

Gribsskovbanen har sin egen lille Station i Hillerød tæt ved Hovedstationen. Der holde Banens smukke og bekvemme Vogne i et Skur. Et lille Stykke Vej, et Par Tusinde Alen følger Gribsskovbanen Helsingørbanen, men saa løber den af til Venstre og eventyrer sig selv. Der er aldeles ingen Omstændigheder ved Kjørslen paa denne Bane, alt gaar saare roligt og jevnt til uden noget som helst Omsvøb. Der er paa Stationen ingen Parlamenteren, ingen Snakken, ingen Løben frem og tilbage, ingen Raab og ingen Piben osv. Naar man har taget Plads, glider Toget jevnt afsted. Paa Vejen træder Togføreren, der foruden Maskinisten er den eneste Funktionær paa Toget, ind ad en Sidedør i Kupeen og billetterer. Naar man kommer til en Station, aabnes Kupedøren, og Navnet paa Stationen bliver kundgjort for Passagererne, saa glider man afsted igjen til den næste Station igjennem den dejlige Skov med sine dejlige Afvekslinger. Der er ingen Hegn for Banen, ingen Bomme for Vejene, og ingen vogtende Aander ere posterede hist og her som ved de andre Baner. Paa de Veje, der skære Banen, er der kun rejst Afvisere, der raade de Kjørende til at gjøre Holdt, naar Togets Piben eller Klokkeren lyder. Nogle Steder er der kun Trinbrædter, hvor der holdes, naar nogen vil stige ind eller ud. Et saadant Trinbrædt findes bag Pavillonen i Slotsparken for de Gjæster, der agte at tage Forfriskninger der, et andet ved Kildeporthuset og et tredje ved Gribssø. Ved Trinbrættet ved Kildeporthuset er opført



Toget holder paa Græsted Station.

en Pavillon til de Rejsendes Bekvemmelighed, omtrent som Sporvognsventesalene i Kjøbenhavn, kun betydelig større i Rumfang, og i Stationerne findes en bekvem, men tarvelig indrettet Ventesal. Det Hele, der gjør et hyggeligt Indtryk, har et vist amerikansk Præg.

Banen blev benyttet saa stærkt til Skovture og Udflugter den første Sommer — og særlig i Pinsen — at der i stort Omfang maatte sættes Ekstratog i Gang for at overkomme Skovtrafikken, navnlig til Gribsø, 1. Pinsedag aabnede Jernbanerestauratøren paa Hillerød Station Skovpavillonen ved Gribsø, som derefter igennem mange Aar var et søgt Udflugtssted.

Den 31. Marts 1884 udløb „Scandia“s Forpagtningskontrakt, efter at der den 28. Marts havde været afholdt en Afleveringsforretning af Banen med Tilbehør til „Gribskovbanens Drifts-Selskab“. I Banens første Driftsberetning hedder det herom: „Forøvrigt befandtes saavel anelegemet som Stationsbygningerne med Inventar og Driftsmateriellet i god og forsvarlig Stand, og navnlig maatte det erkjendes.



Dampvognsmaskine, ombygget til Lokomotiv.

at Dampvognene havde vist sig i Stand til under alle almindelige Forhold at besørge Banens Trafik, saavel den egentlige Person- og Stykgodsbefordring i selve Dampvognene som ogsaa at trække de til Bestridelse af Vognladningstrafiken fornødne Godsvogne, idet Hjælpe-lokomotivet kun har været benyttet til almindelig Togtjeneste under Sneforhold med forspændt Sneplov og ellers kun lejlighedsvis til Reservetjeneste. Derimod har den forløbne Driftsperiode selvfølgelig været for kort til med tilstrækkelig erfaringsmæssig Gyldighed at afgjøre Spørgsmaalet om Dampvognsmaskinernes Konstruktion i alle Enkeltheder, samt om Hensigtsmæssigheden og Varigheden

af saa smaa Maskiner; men efter Resultaterne af det første Driftsaar maa Bestyrelsen erkjende, at Entreprenøren saavel med Hensyn til Dampvognene som til de til Brændetransporten leverede 6-hjulede Godsvogne, som ogsaa for Reservepersonvognenes og de 4-hjulede Godsvognes Vedkommende havde opfyldt de ham paahvilende Forpligtelser“.

Gribskovbanen var altsaa nu overladt til sig selv, og som det viste sig, til Kampen for dens Tilværelse. Det blev snart indlysende, at den var daarligt rustet hertil.

Banen var paa alle Punkter saa vidt forskellig fra den Tids Jernbaner, idet den i Virkeligheden var en Dampsporvej. Ingeniør Rowan stred til det yderste for, at end ikke Navnet maatte indeholde nogen Hentydning til en Jernbane; han havde ønsket, at Banen skulde have været kaldt „Gribskov Damp-Sporvej“, saaledes som Publikum endnu den Dag i Dag tyder Banens Ejendomsmærke paa Vognene: „G. D. S.“.

Banens Driftsmateriel bestod af 1 10-Tons Lokomotiv, 2 Dampvogne, 2 6-hjulede Personvogne, 15 6-hjulede og 5 4-hjulede aabne Godsvogne, og alt var af meget let Konstruktion.

Dampvognene bestod af en ca. 13,5 m lang Vognkasse, der bag til hvilede paa en almindelig Bogie og for til var understøttet paa et lille 2-akslet Lokomotiv („Dampmaskinen“) med en opretstaaende Kedel, som var omsluttet af Vognkassen. Naar Kedlen skulde efterses, kunde Dampmaskinen skilles fra Vognen, idet Vognen kunde løftes fri af Forbindelsen med Dampmaskinen, og Vognens forreste Endevæg kunde aabnes paa Hængsler i Vognsiderne, saa at Dampmaskinen derved kunde køre bort fra Vognen. Gamle Statsbanemænd kan endnu fortælle om det mærkelige Syn, naar dette lille Loko-



motiv kom kørende (som Særtog) paa Vej til Reparation paa Værkstederne i Kjøbenhavn eller Helsingør.

Dampvognen kunde indvendig rumme 32 Rejsende og ovenpaa Taget yderligere 60 Rejsende.

I Stedet for Drejeskiver var der paa Hillerød, Kagerup og Græsted Stationer anbragt saakaldte „Snurrer“ eller „Trekante“, d. v. s. Trekantspor, hvorigennem Vognene blev rangeret.

De 2 Personvogne og 15 af Godsvognene var treakslede Vogne, hvis Aksler var saaledes forbundne indbyrdes, at de indstillede sig radialt ved Kørslen gennem Kurverne.

Af Banens Bygninger udmærkede Græsted Station sig ved den Særegenhed, at selve Stationsbygningen var sammenbygget med Lokomotivremisen og Varehuset, alt var under samme Tag. I Hillerød var opført en lille Stationsbygning af Træ og Bindingsværk, der overdækkede Perronen som en Perronhal.

Som foran nævnt var Sporoverbygningen udført efter et herhjemme ukendt System, Liwesey's. I Ste-

det for Sveller hvilede Skinnerne, der vejede 15 kg pr. m, paa Gryder eller Potter af pressede Staalplader, hvortil de var fastgjort ved Kiler.— Gryderne, 7 Sæt pr. Skinnelængde à 7,3 m, var indbyrdesforbundne 2 og 2 med Tværstænger af Fladjern, der ligeledes ved Kiler og Splitter var fastgjort i Udskæringer i Gryderne. Gryderne var understoppet med Grus, og for at hindre Sideforskydninger af Sporet var der uden om hver Gryde anbragt en lille Bunke Grus.

Banens Planum havde en Bredde afkun 10 Fod, og mindste Kurveradius paa fri Bane var 1000 Fod.

Banens Driftsform var den enklest mulige. Dampvognen blev passet af een Mand, der baade var Lokomotivfører og Fyrbøder. Toget var iøvrigt kun ledsaget af Togføreren. Alt Billetsalg foregik i Toget hos Togføreren, der var forsynet med Billetruller ganske som ved de rigtige Sporveje.

„Stationsforvalteren“ i Græsted var nærmest „Alt-mulig-Mand“. Han skulde foruden — „ved sin Hustru“ — at besørge Stationstjenesten samt Post- og Telegramekspeditionen paa Græsted Station, „i alle løbende Forretninger“ være Banepersonalets nærmeste Overordnede, ligesom han havde den umiddelbare Ledelse af Banetjenesten. Desuden skulde han udøve det daglige Tilsyn med Værkstedet og Remisen paa Græsted Station samt overvaage Materiellets Vedligeholdelse.

Ekspeditionen af Gods var meget simpel og ligetil, idet Fragtbrevene blev paaklæbede særlige Godsmærker (der forefandtes i Værdier fra 1 Øre til 10 Kr.) i et til Fragten svarende Beløb. Stationernes Regnskab var derved indskrænket til at holde Rede paa deres Beholdning af disse Mærker.

Holdepladserne Kagerup, Maarum og Saltrup blev passet af de saakaldte „Holdeplads-Koner“, medens Banelinien skulde tilses og vedligeholdes af „Holdeplads-Konernes Mænd“. Det varede imidlertid ikke længe, inden Mændene ved Togtiderne maatte indfinde sig paa Holdepladserne for at hjælpe deres Koner med Ekspedition. Og allerede fra 1. April 1882 ophørte den kvindelige Betjening, idet Holdeplads-Konernes Mænd blev „Holdepladsforvaltere“, dels fordi Befolkningen beklagede sig over ikke at have den Hjælp ved Af- og Paalæsning af Gods, som man paa andre Baner var vant til, men ogsaa fordi Sporet fordrede langt mere Arbejde, end der kunde blive Tid til imellem Togtiderne, og som derfor maatte besørges af særlige „Stoppekoloner“. (Først i 1922 blev den kvindelige Betjening af Holdepladserne atter indført.)

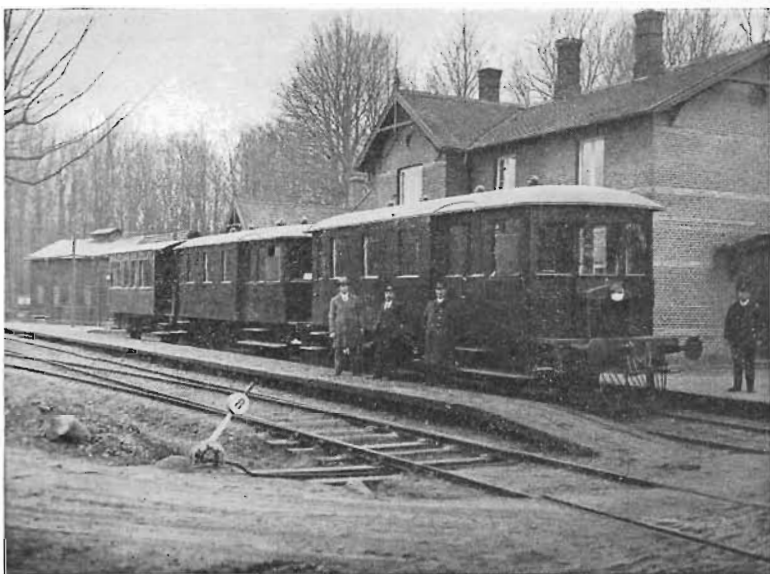


Gribskovbanens Station i Hillerød 1905.

Banen var forsynet med Telegrafledning, men rigtignok kun med Telegrafapparater i Hillerød og Græsted. Paa Holdepladserne var der anbragt Togmeldingsklokker, hvormed der blev givet Signal, naar Togene afgik fra Hillerød eller Græsted.

Den 1. Oktober 1883 fratraadte Ingeniør Obel Stillingen som Driftsbestyrer ved Banen, efter at han var blevet knyttet til Dampsporvognsselskabet paa Strandvejen. Han efterfulgtes af Oberst N. A. Brummer, der hidtil havde været Medlem af Bestyrelsen.

Det var under vanskelige Forhold for Banen, Oberst Brummer tiltraadte Driftsbestyrerstillingen. Indtægterne dalede, uden at Udgifterne trods al anvendt Sparsommelighed kunde reduceres tilsvarende, bl. a. paa Grund af den dyre Vedligeholdelse af Banens Materiel, særlig Dampvognene. Disse begyndte allerede nu at vise deres Uegnethed til Banens Brug; de maatte stadig underkastes Reparationer og var til trods herfor lidet driftssikre. Maskineriet var for let og spinkelt og Kedlerne for svage,



Motorvogt paa Kagerup Station.

saa at de næsten til Stadighed var utætte. I 1888 var Dampmaskinerne i begge Vogne saa medtagne, at der var al Udsigt til, at de i Løbet af endnu et Par Aar vilde være helt udslidte og ubrugelige, men at de dog maatte anses for anvendelige i flere Aar, saafremt de kunde skaanes noget. Der var herefter ingen Vej udenom en Lokomotivanskaffelse. I 1889 blev der da anskaffet et 11 Tons 2-akslet Lokomotiv. Samtidig blev den ene Dampvogn omdannet til Personvogn alene, idet Dampmaskinen blev fjernet fra den for at bruges som Reserve for den anden Vogn.

Det var udelukkende Banens daarlige økonomiske Tilstand, der forhindrede det fuldstændige Brud med det

Rowanske System og gjorde det nødvendigt i Stedet for at kassere den ene Dampmaskine og anskaffe et nyt Lokomotiv endogsaa saa sent som i 1893 at forny den ene Dampmaskines Kedel. Først i 1896 lykkedes det ved Ombygning af den anden Dampvogn helt at komme bort fra Kombinationen af Trækraft og Personvogn; det hedder herom i Banens Driftsberetning for Aaret 1895—96:

„Da denne Sammenblanding af Maskiner og Vogne ikke alene afstedkom en ujævn og ubehagelig Kørsel, men tillige truede med at ødelægge Vognene, besluttede Bestyrelsen for et Par Aar siden, at tage Maskinerne ud af Vognene, at omdanne Maskinerne til selvstændige Lokomotiver og at indrette Rummet, som Maskinen indtog, til en 3. Kl. Kupe.“

Betimeligheden af denne Foranstaltning, der forøvrigt allerede i 1888 af Ingeniør Obel var foretaget ved Sporvognene paa Strandvejen, bekræftes af de Frasagn, der endnu gaar om den Følelse af Livsfare, der var forbunden med en Køretur paa Gribskovbanen i de bragende og skramlende Vogne, hvor de Rejsende blev generet af Røg og Damp fra de stønnende og pustende Dampmaskiner og af Vognenes Sitren, hidrørende fra Maskinernes Arbejden. Og var det galt med Røg inde i Vognene, var det endnu værre for de 60 Passagerer, der kunde være paa Vognenes Tag; mange Sæt Pinsetøj har her faaet deres Bekomst. Disse Siddepladser maatte da ogsaa fjernes i 1896—97, „af tvende Grunde; først fordi Siddepladserne ovenpaa Vognene vare i den Grad generede af Røgen fra Lokomotivet, at de ifølge Aktionærenes Udtalelser ikke kunde benyttes, og dernæst fordi Overbygningen indvirkede saa fordærligt paa Vognene, at disse snart vilde ødelægges, saafremt Overbygningen ikke blev fjernet“.

Om de til Lokomotiver omdannede Dampmaskiner udtalte Oberst Brummer i en Indberetning

til Bestyrelsen: „Lokomotiverne opfylde de Fordringer, som man have stillet til dem, idet de har et heldigt Udseende, arbejde roligt og sikkert“. Med Udseendet var det dog kun saa som saa. 30 Aar senere blev i hvert Fald det ene af de omdannede Lokomotiver kasseret paa Grund af dets Udseende, efter at det var havnet som Rangerlokomotiv i en Kulforretning i Kjøbenhavn.

Blandt mange andre Ulemper havde Dampmaskinerne ogsaa den, at de var meget brandfarlige ved Kørselen gennem Gribskov og gav Anledning til adskillige Skovbrande. Efter at der i 1885 ved en saadan Brand var ødelagt 40—50 Tdr. Land Skov, idet Branden bredte sig fra Banen omtrent til Ottevejshuset, blev der efter Forhandlinger med Skovvæsenet truffet Aftale om Indførelse af Foranstaltninger, bl. a. særlige Gnistfangere paa Lokomotivskorstenene, som synes betydeligt at have nedsat Faren for Gnistbrande fra Banens Lokomotiver.

Med den anden af Banens Særegenheder, Sporet, fik Oberst Brummer ogsaa Vanskeligheder. Det viste sig snart, at den ringe Ballastmængde under og omkring Gryderne ikke var tilstrækkelig til at forhindre Sporets Sideforskydninger og holde Sporet „smukt justeret“. Regeringens Kontrol, Oberst Hedemann, paatalte ved sine Inspektioner paa Banen, at Sporet efterhaanden var „jevnt ujevnt“, og tilraadede en Forøgelse af Ballastlaget. Dette fandt ogsaa Sted, og i Løbet af Aarene 1887—90 blev hele Banelinien forsynet med store Mængder Ballast. Men efterhaanden som Trafikken tog til, viste Skinnforbindelserne sig at være for svage; for at bøde paa dette blev det nødvendigt at ændre Stødene fra svævende til faste Stød ved Indlægning af Træsveler. Foranstaltningen viste sig at være saa vellykket, at det trods den store Udgift blev besluttet at foretage denne Forstærkning paa hele Banestrækningen fra Hillerød til Græsted, og dette blev da udført i Aarene 1893—96.



Tog med gennemgaaende Vogne fra Kjøbenhavn.

Fra Begyndelsen af Halvfemserne synes Banen at være kommen ind i en jævn og sund Fremgang. De aarlige Overskud tiltog jævnt, men et virkelig sikkert Opsving indtraadte først, da Banen blev forlænget til Gilleleje i 1896, og Kagerup—Helsingør Banen blev anlagt i 1897. Gilleleje havde for øvrigt fra 1884 haft Forbindelse med Græsted med Dagvogn, ligesom Helsingør havde Diligence-Rute til Hillerød. Begge Ruter blev nedlagt ved Banens Aabning. Helsingør-Ruten dukkede dog senere op paany i 1922, men da som Ruteautomobil.

Begge Baner blev projekteret af Oberst Brummer, som ogsaa forestod disse Anlæg, men medens Græsted—Gilleleje Banen blev udført i Henhold til en Koncession, der blev meddelt Gribskovbanen, blev Kagerup—Helsingør Banen anlagt af særlige Bevillingshavere og derefter overtaget af Gribskovbanen i Forpagtning.

Begge Baner blev projekteret af Oberst Brummer, som ogsaa forestod disse Anlæg, men medens Græsted—Gilleleje Banen blev udført i Henhold til en Koncession, der blev meddelt Gribskovbanen, blev Kagerup—Helsingør Banen anlagt af særlige Bevillingshavere og derefter overtaget af Gribskovbanen i Forpagtning.

Oberst Brummer trak sig tilbage fra Banen den 1. April 1900 og efterfulgtes som Driftsbestyrer af fhv. Stationsforstander Stub.

Først i dennes Tid blev der skreden til en rationel Fornyelse af Banens Spor. En allerede paabegyndt Forstærkning ved Indlægning af Sveller mellem Gryderne viste det sig ikke muligt at fremme i samme Tempo, som Hjulbelastningen tiltog. Foranstaltningen var tilmed ikke absolut heldig, idet Modstanden mod Sporets Nedsynken i Ballasten ikke var ens under Gryderne og Svellerne. Sporet fik derfor et meget uroligt Leje, som i høj Grad vanskeliggjorde dets Vedligeholdelse. I 1908 blev det

derfor og som Følge af den voksende Trafik og Vognladningernes stadig tiltagende Vægt nødvendigt at skride til en fuldstændig Fornyelse af Sporet ved at erstatte det gamle Grydespor med 22,5 kg Skinner paa Træsveler. Sporfornyelsen blev afbrudt af de af Verdenskrigen skabte Vanskeligheder og naaede derfor ikke at blive afsluttet før i 1924. Først da forsvandt Liwesey's Grydespor fra Banens Hovedspor.

Men endnu findes Grydesporet i adskillige Sidespor paa Banens Stationer, hvor det sikkert i nogle Aar vil kunne gøre god Fyldest. En saa lang Levetid for dette lette Spor vilde imidlertid ikke have været mulig, hvis Skinnerne ikke havde været valset af et ganske fortrinligt Materiale. Trods et ret stærkt Slid af Skinnerne viste disse ikke mindste Tegn til den ved langt yngre Skinnetyper velkendte Udplætning af Skinneenderne.

I Aarene 1900 til 1918, da Driftsbestyrer Stub efterfulgtes af Banens nuværende Driftsbestyrer, foregik bl. a. ogsaa en betydelig Udvikling i Fornyelsen af Banens rullende Materiel med Anskaffelse af saavel Lokomotiver som Person- og Godsvogne.

Ved Aabningen af Banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra denne Kant Udsigt til en Konkurrence til Gribskovbanen i Gilleleje ved Muligheden af denne Banes Forlængelse dertil. Muligheden blev virkeliggjort ved Koncession af 1915 om Anlægget af Banen fra Hornbæk til Gilleleje.

I Forbindelse med Besigtigelse af denne Bane optoges der Forhandlinger med Gribskovbanen om Beliggenheden af den nye Banes Station i Gilleleje og herunder om Muligheden for en fælles Station for begge Baner. Da det ved disse Forhandlinger viste sig, at den af Hornbækbanen planlagte Station for denne Bane vilde faa en for Gribskovbanens Forhold højst uheldig og generende Beliggenhed, maatte Gribskovbanen — om end modstræbende — gaa med til, at der samtidig med Anlægget af Hornbæk—Gilleleje Banen anlagdes en for begge Baner fælles Station i Gilleleje. Stationen skulde drives af Gribskovbanen, idet Hornbækbanen til denne skulde erlægge et nærmere aftalt aarligt Beløb for Betjening paa Stationen. Gribskovbanen maatte endvidere indgaa paa at deltage i Udgifterne ved denne Stations Anlæg med et Beløb, der paa Grund af Prisstigningen i det paagældende Tidsrum løb op til en Sum af ca. 134,000 Kr. Til Udredelsen af dette Beløb medgik ikke alene hele den i Banens Reservefond opsparede Beholdning, men en Del af Beløbet maatte udredes ved Laan.

Blev der ved denne Banes Anlæg gjort et Indgreb i det Opland, som Gribskovbanen ellers havde haft ubeskaaret, betød Anlægget af Helsingør—Tisvildeleje Banen — der aabnedes for Drift i 1924 — om ikke nogen Udvidelse af Gribskovbanens Opland saa dog en bedre Betjening af dette. Banen, der blev anlagt af særlige Bevillingshavere, og som blev overtaget af Gribskovbanen i Forpagtning, dannede Afslutningen af Gribskovbanens Omraade, idet tillige Gaffelbanens to Grene nu ved deres Forlængelse til Kysten var bleven lige lange.

Og efter at den i sin Tid planlagte Raagelejebane i Forlængelse af Hornbæk—Gilleleje Bane er opgivet, er Banens to Grene sat i Forbindelse med hinanden ved Sommer-Automobilruten Vejby—Raageleje—Gilleleje, paa hvilken Banen har Bevilling.

Verdenskrigen med alle dens Eftervirkninger afbrød fuldstændig den rolige, jævne og naturlige Fremgang, hvori Banen i 1914 befandt sig. Vel opnaaede Banen i Krigsaarene og de nærmest følgende Aar unormalt gunstige økonomiske Resultater, som bl. a. satte Banen i Stand til at afslutte Sporfornyelsen og udrede den allerstørste Del af Udgifterne til den nye Station i Gilleleje.

Men Vanskelighederne, som fulgte i Krigstidens Fodspor, har ramt Gribskovbanen som alle andre Baner. Gribskovbanen har været vanskeligere stillet end de fleste andre Baner her hjemme, idet det endnu ikke var lykkedes den at konsolidere sig, hverken økonomisk eller i Henseende til dens hele Udstyr.

Med de aftagende Udgifter maatte Banen ligesom andre Baner indføre en ny Driftsmaade, idet den i 1927 gik over til Motorvognsdrift ved Anskaffelse af to Benzinmotorvogne fra De forenede Automobilfabriker i Odense. Der er herved opnaaet en betydelig Simplifikation i Togdriften, og det ser ud til, at den enkle Drift, der var forudsat ved Banens Aabning i 1880, nu synes i hvert Fald delvis at kunne genindføres, takket være det mellemliggende halve Aarhundredes tekniske Fremskridt.

Bl. a. paa Grund af den relativt korte Afstand fra Kjøbenhavn som Modtager og Leverandør af Oplandets Produkter og Varer knuges Banen haardt af de senere Aars tiltagende Automobilkonkurrence. For Persontrafikkens Vedkommende er Motorvognsdriftens Indførelse med en hurtigere og hyppigere Toggang blevet et Vaaben i Konkurrencen for Hverdagstrafikkens Vedkommende, idet det ogsaa derved er bleven muligt at gennemføre en næsten fuldstændig Adskillelse af Person- og Godsbefordringen. Søndagstrafikken med dens udprægede Spidsbelastninger synes at være generhvervet ved Indførelse af „Billigrejser“ og Etablering af særlige Tog med gennemgaende Vogne mellem Kjøbenhavn og Banens Endestationer Gilleleje og Tisvildeleje.

Godsbefordringens Bevarelse vækker derimod stadige Bekymringer. Vel har Banen forlængst paa virksom Maade taget Automobilerne i dens Tjeneste, idet den besørger alt Stykgods gratis afhentet og tilbragt overalt i Oplandet. Vanskelighederne er dog ikke dermed overvundet, idet disse nu synes at være overflyttet paa „Massegodset“s Bevarelse. Og af Udfaldet af Kampen herfor vil Banens Fremtidsskæbne afhænge.

---

Naar man ser tilbage paa de svundne 50 Aar, har hele Banens Omdannelse fra Dampsporvej til Jernbane tilfulde bevist Omfanget af det Fejltrin, der blev begaaet ved Gribskovbanens Tilblivelse i den Skikkelse, den fik.

Overmaskinmester Busses Forudsigelse i 1877 er gaaet i Opfyldelse med profetisk Nøjagtighed, idet der kun hengik faa Aar, inden der til „Gribskovs Damp-Sporvej“ blev stillet de samme Krav som til en Jernbane. Udviklingen blev ganske den samme, som Busse havde antydnet, nemlig at det vilde volde stort Besvær at gennemføre Overgangen til Jernbane. Det *har* voldt Banen store Vanskeligheder, men der er dog Anledning til samtidig at pege paa, at de store Summer, Banen i Aarenes Løb har haft til Raadighed, udelukkende er tilvejebragt af denne selv ved en samvittighedsfuld Sparommelighed og uden Tilskud af nogen Art fra Stat, Amt eller Kommuner.

Der er i de 50 Aar hidtil anvendt et Beløb af over 1,000,000 Kr. eller langt over den gamle Banes Aktiekapital til Ombygning af Banen og Fornyelse af dens Materiel. Men trods disse store Ofre er det endda ikke lykkedes helt at føre Banen op paa samme Trin som de senere Aars Privatbaner.

Maatte det være Banen forundt i en ikke for fjern Fremtid at naa dette Maal!



Godsudkørsel fra Græsted Station.

O m Gribskovbanens økonomiske Forhold og Trafikken paa Banen henvises til den grafiske Fremstilling paa Side 27 og 28, som bedre end mange Ord giver et Indtryk af Gribskovbanens Udvikling og dens vanskelige Kaar.

Her skal blot meddeles nedenstaaende Uddrag:

Driftsaar	Indtægt			Udgift			Over- skud Kr.	Trafik		
	Person- befordring Kr.	Gods- befordring Kr.	Samlet Indtægt Kr.	Lønning Kr.	Brændsel Kr.	Samlet Udgift Kr.		Tog- kilometer	Antal Rejsende	Tons Gods
1880-81	25 365	15 271	43 358	15 480	8 220	30 132	13 226	59 118	45 000	8 800
1890-91	19 571	25 622	48 804	12 656	5 870	37 928	10 876	46 555	30 354	21 293
1900-01	59 634	55 639	120 698	30 859	19 471	99 642	21 056	93 623	104 524	34 908
1910-11	85 802	103 941	197 601	65 555	21 640	138 248	59 353	104 672	149 551	54 718
1920-21	283 244	502 223	825 418	311 218	215 799	721 572	103 846	116 750	260 915	71 876
1928-29	223 098	166 254	445 126	230 363	52 502	442 380	2 746	200 866	214 710	65 126
18 <sup>80</sup> / <sub>81</sub> -19 <sup>28</sup> / <sub>29</sub>	4 593 898	5 706 701	11 009 102	4 363 799	1 930 718	9 258 360	1 750 752	4 741 389	6 063 240	2 279 256

Det indtjente samlede Overskud er anvendt saaledes:

Til Banens Ombygning m. v. er forbrugt:

Henlæggelse til Reservefonden ialt.....	280,000 Kr.
Andre Henlæggelser .....	644,000 —
	924,000 Kr.

Desuden er blandt Driftsudgifterne udredet Afdrag af optagne Laan 115,000 —

saa at de til Banens Ombygning medgaaede Beløb — bortset fra  
de i Aarenes Løb indvundne Renter — har udgjort ca. .... 1,039,000 Kr.

Til Udbytte til Aktionærer er anvendt ca. 508,000 Kr. Heraf er der til Frederiksborg Amt udredt ca. 421,100 Kr., — d. v. s. i Gennemsnit  $3\frac{1}{4}$  pCt. af Amtets gennemsnitlige Aktiekapital — foruden at der af de private Aktionærer er afkøbt Amtet 14 Stk. Præferenceaktier, repræsenterende et Beløb til Gribskovbane-Laanets Amortisation af 28,000 Kr.

Endelig er der i Forpagtningsafgift til Sidebanerne, hovedsagelig Kagerup—Helsingø Banen, udredt ca. 194,000 Kr.



Omfanget af Banens Trafik i de 50 Aar kan anskueliggøres ved følgende Omskrivninger:  
 De kørte Togkilometer svarer til Jordens Omkreds ved Ækvator omtrent 120 Gange.  
 Det befordrede Antal Rejsende udgør omtrent to Gange Danmarks Befolkning.  
 Endelig vilde den totale Godsmængde — saafremt den havde været transporteret i 10 Tons Vogne af 8 Meters Længde — have krævet et fuldtlastet Tog af Længde godt 1800 Kilometer, d. v. s. Afstanden fra Kjøbenhavn til Neapel.

Den 31. Marts 1929 bestod Gribskovbanens (og Kagerup—Helsingør Banens) rullende Materiel af:

7 Lokomotiver,			
2 Motorvogne,			
16 Personvogne,	hvoraf 4 tilhørende Kagerup—Helsingør Banen.		
7 Post- og Rejsegodsvogne,	— 2 —		
54 Godsvogne,	— 4 —		
3 Lastautomobiler.			



Gribskovbanen ved Gribsø 1930.

## Gribskovbanens Bestyrelse har siden 1880 haft følgende Sammensætning:

*Repræsentant for Ministeriet for offentlige Arbejder,  
tidligere De sjællandske Jernbaner og Indenrigsministeriet:*

- |      |   |
|------|---|
| 1880 | Generalmajor H. T. Wenck.   |
| 1895 | Daværende Oberstløjtnant, senere Generalmajor J. C.<br>G. Hedemann. |
| 1901 | Generalmajor E. C. L. Koefoed.                                      |
| 1904 | Daværende Kaptajn, senere Generalmajor H. Ulrich.                   |

*Repræsentanter for Finansministeriet.*

- |      |                            |                                       |
|------|----------------------------|---------------------------------------|
| 1880 | Forstraad N. Holten.       |                                       |
| 1882 |                            | Oberst N. A. Brummer.                 |
| 1883 |                            | Oberst H. O. Glahn.                   |
| 1888 | Kgl. Skovrider S. Hempel.  |                                       |
| 1897 |                            | Amtsforvalter M. Funch.               |
| 1903 |                            | Gaardejer L. Petersen, Pibemosegaard. |
| 1911 | Kgl. Skovrider C. J. Holm. |                                       |
| 1912 |                            | Købmand Th. Jacobsen.                 |

*Repræsentant for Frederiksborg Amtsraad.*

- |      |   |
|------|---|
| 1880 | Procurator H. C. Holch.                   |
| 1890 | Landvæsenskommisær V. Bonnesen.           |
| 1893 | Gaardejer A. Christensen.                 |
| 1924 | Stiftamtmand, Kammerherre R. Howard Grøn. |

*Repræsentanter for de private Aktionærer.*

- |      |   |                                      |
|------|---|--------------------------------------|
| 1880 | Proprietær A. Graa, Voxtrupgaard.       | Etatsraad J. Feilberg, Søborg.       |
| 1884 | Overretssagfører O. Jensen, Kjøbenhavn. |                                      |
| 1886 | Gaardejer P. Larsen, Alume.             |                                      |
| 1890 | Maskinfabrikant P. Nielsen, Hillerød.   |                                      |
| 1892 | Proprietær Grønbech, Pibe Mølle.        |                                      |
| 1894 | Gaardejer L. Petersen, Pibemosegaard.   |                                      |
| 1903 | Gaardejer Chr. Hansen, Dragstrup.       |                                      |
| 1904 | Hotelejer F. N. Hansen, Gilleleje.      |                                      |
| 1906 | Gaardejer Chr. Hansen, Dragstrup.       |                                      |
| 1908 | Tømremester D. Petersen, Gilleleje.     |                                      |
| 1910 | Købmand P. Winther, Græsted.            |                                      |
| 1918 | Tømremester C. Petersen, Græsted.       |                                      |
| 1919 |   | Sygehuslæge P. Krieger, Esbønderup.  |
| 1922 |   | Proprietær N. Nielsen, Duemosegaard. |

*Repræsentanter for Kagerup—Helsing Banen.*

- |      |                           |                        |
|------|---------------------------|------------------------|
| 1899 | Birkedommer L. Hammerich. | Konsulent W. Saxtorph. |
| 1906 | Birkedommer P. Sveistrup. |                        |
| 1911 | Birkedommer E. Jacobæus.  |                        |

*Repræsentanter for Helsing—Tisvildeleje Banen.*

- |      |                                 |                                 |
|------|---------------------------------|---------------------------------|
| 1926 | Provst L. Haagen-Müller, Vejby. | Redaktør H. D. Radmer, Helsing. |
|------|---------------------------------|---------------------------------|

## Bestyrelsen har haft følgende Formænd:

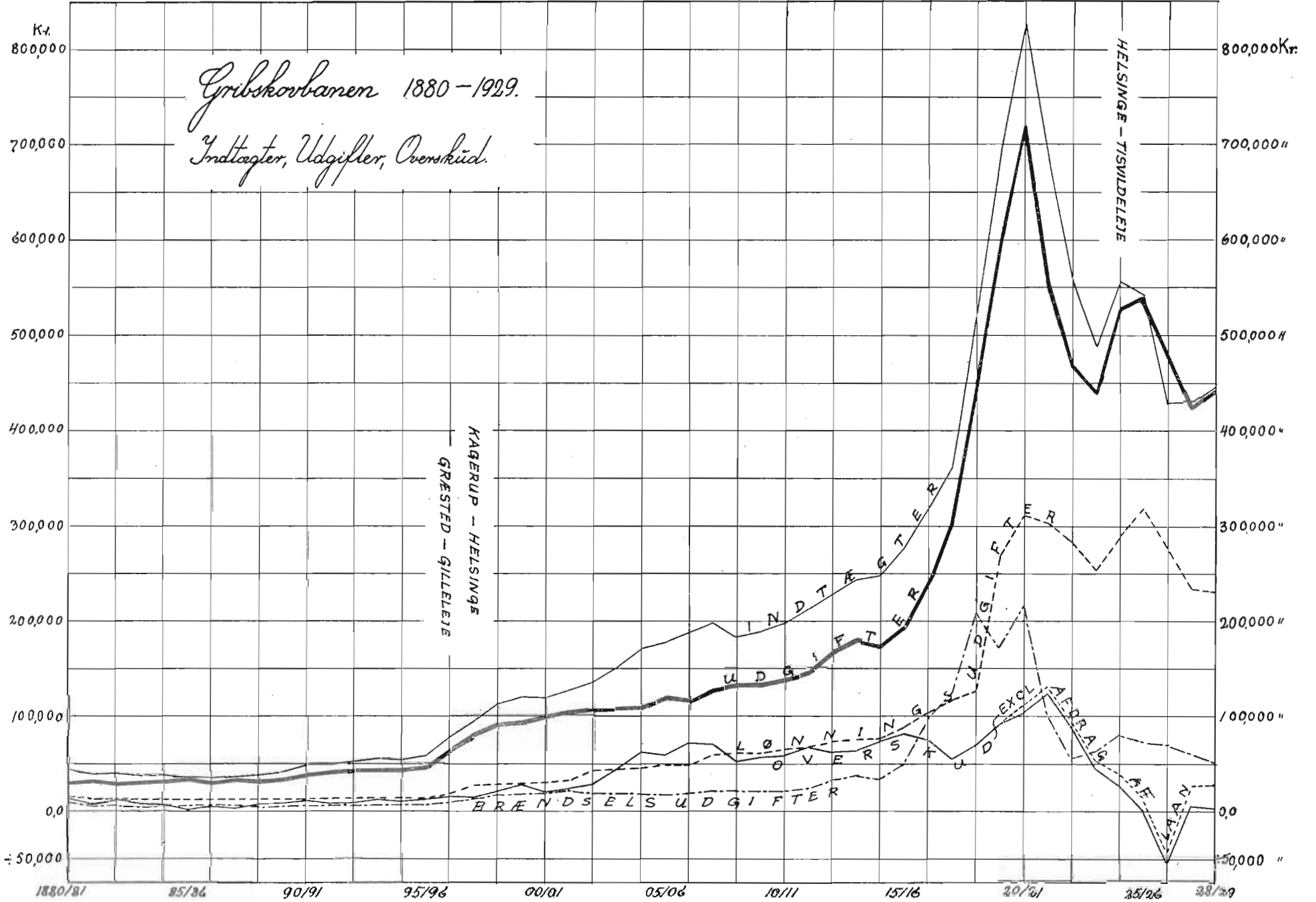
- |      |   |      |   |
|------|---|------|---|
| 1880 | Generalmajor H. T. Wenck.                                     | 1901 | Generalmajor E. C. L. Koefoed.                    |
| 1885 | Procurator H. C. Holch.                                       | 1904 | Gaardejer A. Christensen.                         |
| 1890 | Daværende Oberst, senere Generalmajor J. C. G. He-<br>demann. | 1905 | Daværende Kaptajn, senere Generalmajor H. Ulrich. |

## Gribskovbanens Revisorer:

- |      |                                     |       |  |
|------|-------------------------------------|-------|--|
| 1881 | Ex. jur. H. Bech, Esrom.            | 1927. | Amtsfuldmægtig A. Fløystrup.   |
| 1883 | Proprietær J. Nielsen, Petershvile. | 1928  | Amtsfuldmægtig A. Fløystrup — Statsautoriseret Re-<br>visor H. Riis-Magnussen. |
| 1893 | Grosserer Chr. Petersen, Græsted.   |       |  |

## Gribskovbanens Driftsbestyrere:

- |      |                       |      |                                     |
|------|-----------------------|------|-------------------------------------|
| 1880 | Ingeniør P. B. Obel.  | 1900 | Fhv. Stationsforstander C. E. Stub. |
| 1883 | Oberst N. A. Brummer. | 1918 | Ingeniør, cand. polyt. G. Thage.    |



# Cyrlskovbanen 1880 - 1929.

## Trafik og Indtægter deraf

