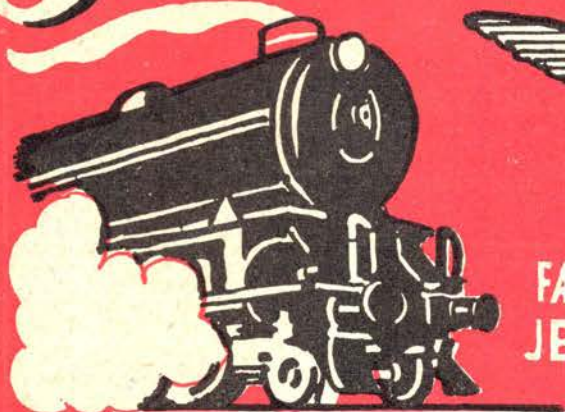
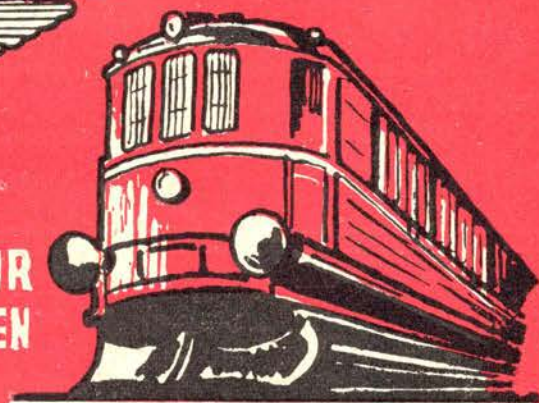


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

Forlang tilbud på

Letmetalomnibuskarosserier

udført efter svejtsisk patent. De opnår følgende fordele:



Lettere vogn
Mindre vægtafgift
Flere passagerer



Mindre gummislidtage
Mindre brændstofforbrug
Større accelerationsevne



Hurtigere leveringstid
Mindre reparationer

A A B E N R A A K A R O S S E R I F A B R I K

Tøndervej 58

Peter Petersen

Telf. Aabenraa 2985-8296

GRIBSKOVBANENS 75-års jubilæum

Aktieselskabet
C. Christensen & Co.
Hillerød . Telefon 46

Installerer Centralvarmeanlæg og Badeværelser
Stort Lager af
Haner . Rør . Kedler og Fittings Radiatorer

P. M. Petersen
Malermester
Fredensvej 9 . Hillerød . Telefon 370

Hillerød Farve- & Tapethandel
v/ Henning Petersen
Frederiksgade 8 . Telefon 1470

Frederiksborg Amts
Spare- og Laanekasse



Aktieselskabet
Hillerød og Omegns Bank

(Stiftet 1898)
Slotsgade 16 . Hillerød
Filialer: Fredensborg . Græsted . Skævinge

Aktiekapital Kr. 1.000.000.- — Reserver Kr. 1.750.000.-
Indskud paa Bankbog og Check-Konto
Enhver Form for Udlaan. — Rejsevaluta
Køb og Salg af Obligationer og Aktier m. v.
Opbevaring af Værdipapirer

Civilingeniør

PALLE BREHM

Entreprenør og Murermester
Milnersvej 10 - Hillerød . Telefon 813

Vejarbejde
Kloakering
Fundering
Husbygning
Jernbeton

*Vi ønsker Gribskovbanen til
Lykke med 75 Aars Jubi-
læet og takker for Imødekom-
menhed og god Betjening
gennem mange Aar.*

Hillerød Andelsslagteri



FASAN
6868

Uranlæg . Tidskontrol . Telefonanlæg
Signalanlæg . Automatiske Brandalarmanlæg
Specielle Svagstrømsanlæg

L. M. ERICSSON A/S
FINSSENSVEJ 78 . KØBENHAVN F.

O. Carlsens Karosserifabrik

Brdr. Carlsen
Busser - Turistvogne - Kølevogne
Leverandør til Banerne

Humblebæk - Torpenvej 111 . Telf. 121



GRIBSKOVBANENS
DRIFTS-SELSKAB

Hillerød-Græsted

1880

20.
JANUAR

1955

SÆRTRYK AF
JERNBANE-BLADET
KØBENHAVN F . 1955

Poulsen & Nielsen

Bygningsentreprenører
Snedker- og Tømrermestre

Udfører Arbejder for
Gribskovbanen

Tisvildeleje
Telf. Tisvilde 10 og 358

Græsted Andelsbageri & Mølle

Telefon Græsted 36

Arne B. Andersen

Tømrermester

Udfører Arbejde for Gribskovbanen

Helsingør
Nygade 25 . Telefon 165

TH. ENGELHARDT

Blikkenslagermester
Aut. Vand- og Gasmester

Installation af W. C., Bad og Centralvarme
Udfører Arbejde for Gribskovbanen

Helsingør . Telf. Helsingør 152

Mejeriet PASTEUR

Mælk - Smør - Fløde

Hillerød . N. Jernbanevej 5 . Telf. 14 - 160

Til Lykke med de 75 Aar!

Europæiske
Vare- og Rejsegods-
forsikrings ½

Hillerød og Omegns

Brugsforening

Helsingørsgade 4. Tlf. 335 Møllebakken. Tlf. 386

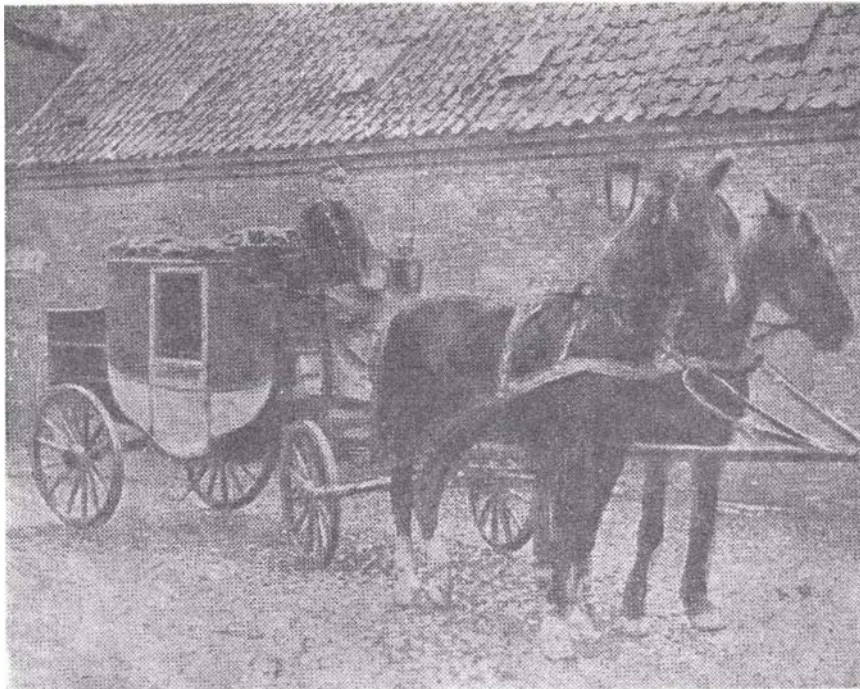
gratulerer med 75 Aars Jubilæet.

Res. 4091

A K T I E S E L S K A B E T

Accumulator-Fabriken

Kgs. Lyngby . Telefon Lyngby 1645



Postdiligencen, som banerne afløste.

Hillerød-Græsted.

I 1863 fremsatte Indenrigsministeriet overfor det sjællandske Jernbaneselskab forslag om bygning af en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et punkt nord for skoven, men forslaget afvistes af jernbaneselskabet med den motivering, at man efter de hos skovvæsenet indhentede oplysninger ikke mente at kunne påregne en så stor transportmængde, at driften kunne antages at ville blive rentabel.

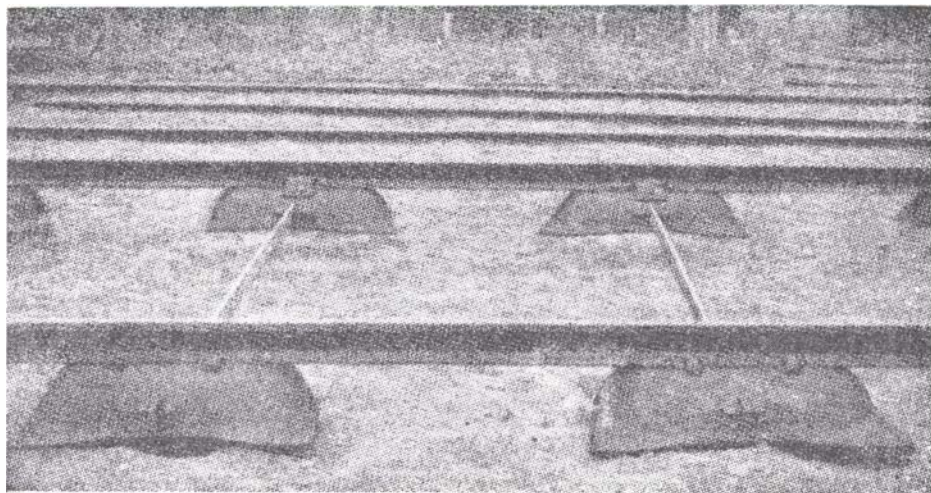
Efter at den sjællandske nordbane var blevet åbnet for driften, droges planerne om et jernbaneanlæg nord for Hillerød atter frem, dog af en helt anden årsag end i 1863. Forholdet var det, at den i slutningen af det 18. århundrede byggede Esrum kanal, som forbandt Esrum sø med Kattegat, på grund af den af hensyn til pramfarten (prammene befordrede brænde fra skoven til udskibningsstedet ved Dronningmølle) nødvendige høje vandstand forvoldte skader på de tilgrænsende jorder, hvorfor Frederiksborg amtsråd i en skrivelse til indenrigsministeren foreslog, at man opførte med pramfarten og nedlagde

kanalen. Forslaget motiveredes yderligere med, at transporterne ad kanalen efter Nordbanens ibrugtagning ikke længere skønnedes nødvendige.

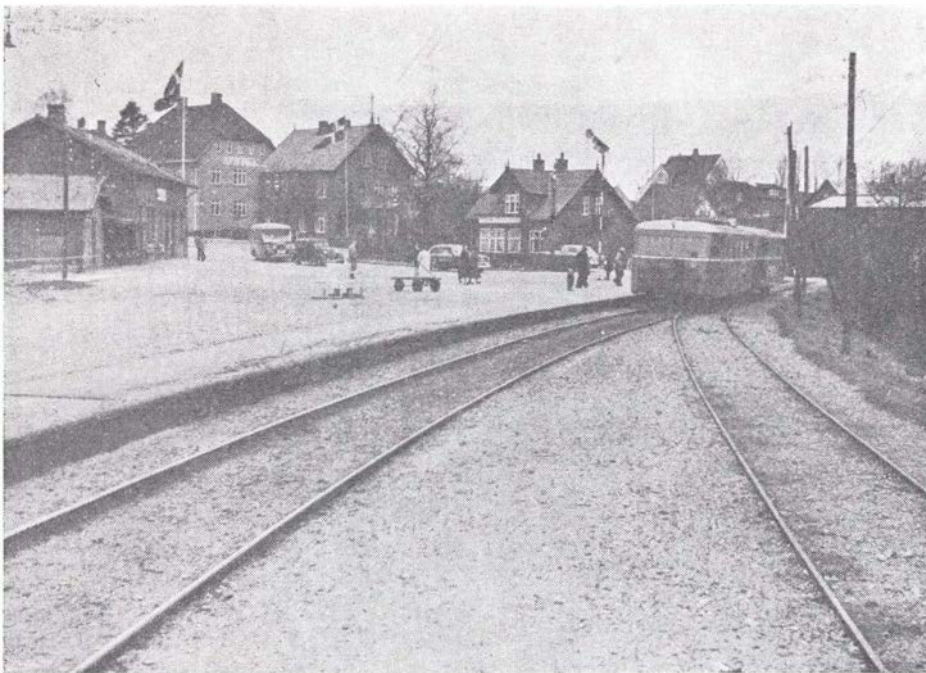
Amtsrådets skrivelse gav stødet til nye forhandlinger dels om et allerede i 1861 fremsat forslag om bygning af en hestebane fra et punkt på Nordbanen mellem Hillerød og Fredensborg, og dels efter at der var opnået enighed om ikke at ville anbefale noget hestebaneforslag overhovedet, om bygning af en »let Locomotivbane«, som det hed, fra Hillerød op gennem Gribskov.

Finansministeriet anmodede det sjællandske Jernbaneselskab om at udarbejde et projekt til en sådan jernbane. Overslaget lød på 350.000 Rdl., men samtidig meddelte selskabet, at det ikke kunne anbefale sine aktionærer, at man deltog i anlæget, da man fremdeles var af den opfattelse, at driften ville være urentabel.

De følgende år bragte en mængde forhandlinger såvel om spørgsmålet om hvorvidt Esrum kanal skulle oprensnes og fremdeles benyttes, samt om hvilken retningslinie en jernbane fra Hillerød nordpå gennem skoven skul-



Gribskovbanens såkaldte grydespor 1880—1905.



Helsingør station.

le have. De to spørgsmål var knyttet temmelig nøje til hinanden, men efter at pramfarten på kanalen med udgangen af 1872 indstilledes, kunne man med nogenlunde sikkerhed forudse, at egnen indenfor en overskuelig årrække ville få sin jernbane.

Det spørgsmål, som det fra første færd viste sig at være meget vanskeligt at løse, var spørgsmålet om den nye banes linieføring. De interesserede

beboere samlede sig om to udvalg, hvoraf det ene arbejdede på at føre banen til Helsingør, medens det andet udvalg foreslog Græsted som banens endestation, hvis den da ikke skulle føres helt til Gilleleje. Alt imedens forhandlede der mellem Finansministeriet, Indenrigsministeriet og det sjællandske Jernbaneselskab om tilvejebringelsen af den til baneanlægget nødvendige kapital. Resultatet blev,

at det sjællandske Jernbaneselskab gik med til at dække op til en fjerdedel af de samlede anlægsomkostninger, der var anslået til 500.000 Rdl. Forudsætningen var dog, at Finansministeriet overtog et lignende beløb, og at restbeløbet tilvejebragtes ved tegning af præferenceaktier blandt de i anlægget interesserede beboere.

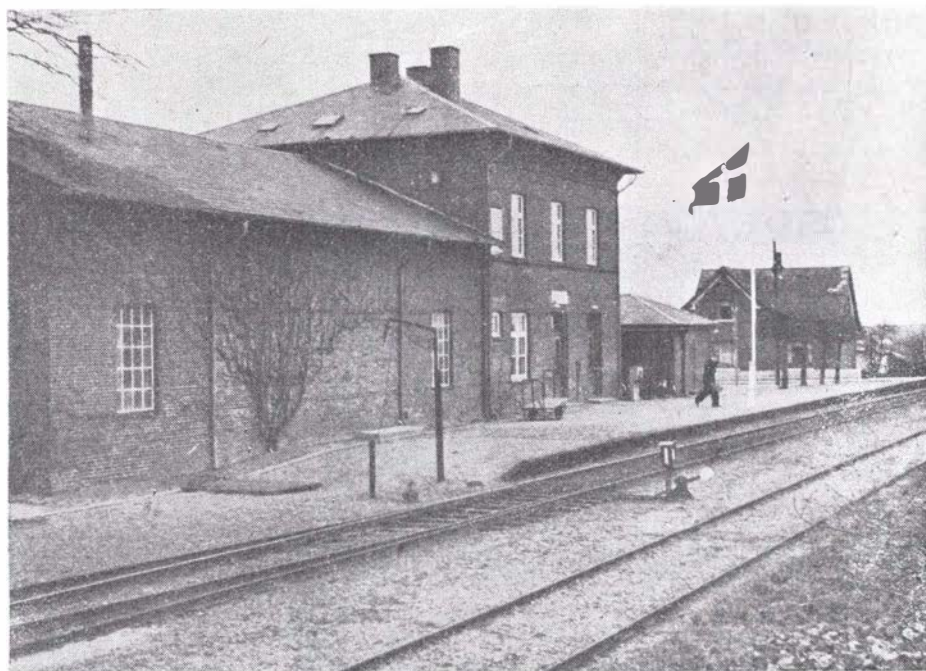
Hvert af de to udvalg indbød på ministeriets foranledning til prøveaktietegning, men resultatet var ikke meget ringe. Helsingørudvalget fik tegnet 50.000 Rdl., hvilket var langt mindre end ventet, men Græstedudvalget fik ikke engang tegnet så meget, ja så lidt, at udvalget besluttede indtil videre at indstille sin virksomhed.

★

Den 5. august 1877 valgtes på et offentligt møde i Græsted et nyt jernbaneudvalg til afløsning af de to ældre, og herefter begyndte der at komme mere fart i forhandlingerne. Som endestation valgtes Græsted, og som en art kompensation til Helsingør, som altså ikke ville få nogen baneforbindelse, ændredes linieføringen mellem Hillerød og Maarum således, at banen førtes over Kagerup. Men hensyn til de finansielle spørgsmål opnåedes efterhånden også en løsning, ligesom det bestemtes at lade banen anlægges efter det Rowanske Sporvejsystem. Derved kunne anlægsudgifterne presses ned på ca. kr. 750.000,-.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på de mange forhandlinger, der endnu stod tilbage, kun skal nævnes, at på grundlag af forhandlingerne mellem de to nævnte ministerier og det sjællandske Jernbaneselskab vedtoges loven af 23. maj 1873, som indeholdt bestemmelse om »anlægget af en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et punkt nord eller nordvest for skoven.«

Med lovens vedtagelse var man nået et langt stykke videre, men endnu var en række vanskeligheder tilbage. Dels var der spørgsmålet om linieføringen, hvorom der ikke var



Græsted station.

skabt enighed, og dels de finansielle vanskeligheder, som bevirkede, at anlæget ikke kom i gang. Det stod derfor klart, at det billigste anlæg havde de bedste muligheder for at blive realiseret, og derfor vakte den diskussion, der på den tid førtes rundt om i landet om de såkaldte »letbyggede secondaire Localbaner«, megen opmærksomhed. Ved de nævnte baner forstod man baner, der med anvendelsen af den yderste sparsommelighed ved underbygning, overbygning og materiel såvel som ved banernes driftsmåde skulle kunne bringes til udførelse i selv tyndt befolkede egne, hvor begrænsede pengemidler stod til rådighed for jernbaneanlæg.

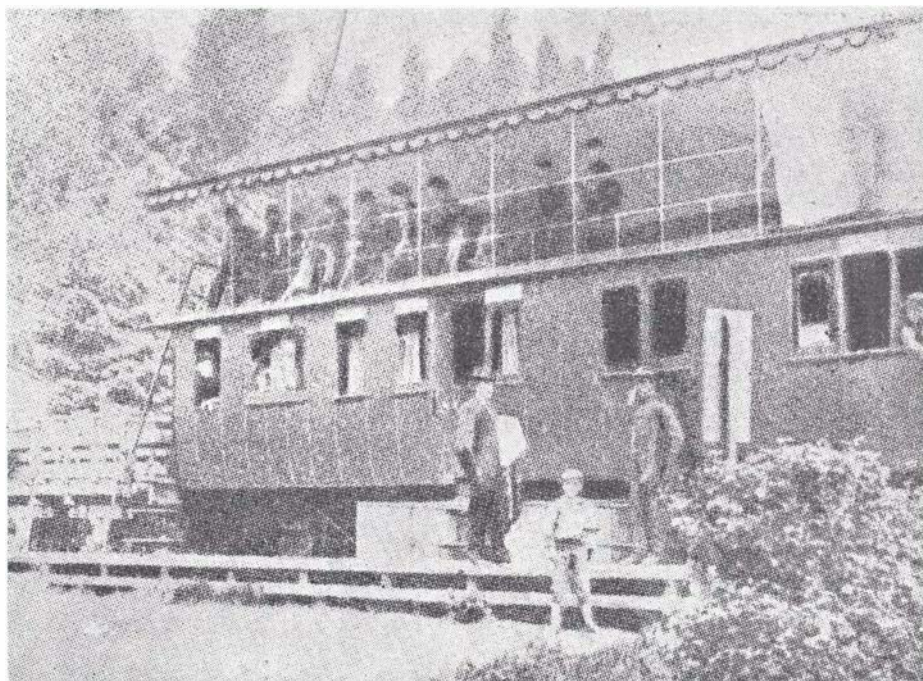
Den 10. marts 1879 overtog »Scandia«, til hvilken virksomhed ingeniør Rowan var knyttet, bygningen af banen i generalentreprise for en sum af kr. 778.950,-. Arbejdet iværksattes med det samme, og allerede inden efteråret var banens overbygning i det store og hele færdig.

Et meget særpræget baneanlæg.

Anlæget af Gribskovbanen vakte berettiget opsig, ikke mindst på grund af skinnelægningens meget ejendommelige karakter.

Banen blev anlagt med en 10 fods (3,14 m) planumsbredde, og sporet anlagdes efter Liwesey's potte-system, det såkaldte grydespor, hvilket navn kommer af, at der i stedet for sveller anvendtes smedede jerngryder, der med den åbne side nedad hvilede i grusballasten, medens de på toppen bar skinnen, hvis fod gik ind under tre klemhager og blev kilet fast. Skinnerne var 15 kg stålskinner, og den rigtige sporvidde holdtes af tværstænger af jern, der var kilet fast til gryderne og forbandt disse parvis.

Banens trækraft bestod af to dampdrevne personvogne, der vakte stor opsig på deres vej fra Scandia i Randers, og som reserve og til sne-rydning anskaffedes et 12 tons loko. Dampvognene løb på to trucker, hvoraf den ene bar en opretstående vandrørskedel, og hvor der på truck-



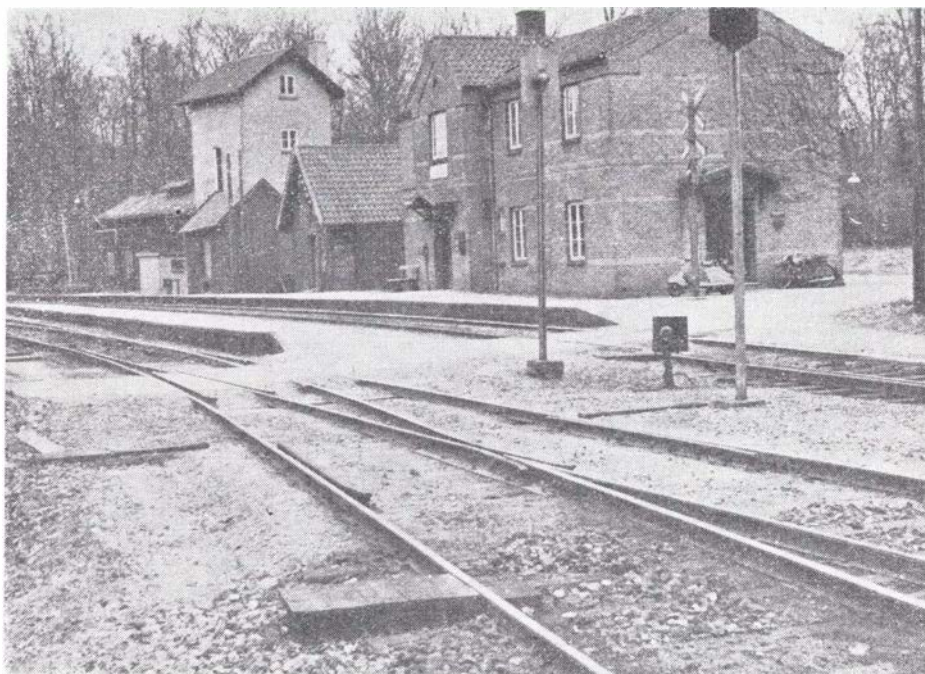
Dampsporvognen i sommerudstyr.

vangen sad to dampcylindre, hvis stempler drev de to sæt koblede hjul. Når bufferplanken blev taget af, vogngavlen lukket op, kunne maskin-trucken, der vejede 6 tons, køres bort fra vognkassen.

Om sommeren kunne en dampvogn befordre mindst 100 passagerer, når der var indrettet siddepladser på vogntaget. Om vinteren benyttedes taget til godstransport.

I kontrakten om levering af dampvognene var indføjet den bestemmelse, at såfremt disse efter ministeriets skøn svarede til forventningerne, skulle Scandia i stedet levere to ti tons loko.

Anlæget af banen vakte også opmærksomhed i udlandet, og banen havde hyppigt besøg af svenske jernbanefolk.



Kagerup station.

Rowanske dampsporvejssystem.

Systemet udviklede sig til det såkaldte »Rowanske Dampsporvejssystem«, opkaldt efter ingeniør W. R. Rowan, der i 1877 havde udgivet en afhandling betitlet: »Om benyttelsen af mekanisk bevægkraft for sporveje«. Fordelene ved de påtænkte dampsporvogne var efter Rowans mening mange, bl. a. ville køretøjets egenvægt blive ret ringe, da den nødvendige adhæsiionsvægt opnåedes ved de i vognen værende passagerer, og af denne årsag kunne skinne-overbygningen gøres spinklere, banens kurver skarpere, da vognen løb på to boggier, der indstillede sig efter kurverne, og endelig kunne dampvognen bringes til standsning på det halve af vognens længde, hvilket naturligvis var meget tilfredsstillende i sikkerhedsmæssig henseende, men der var også kun regnet med en kørehastighed på 2 mil i timen, hvilket vist ikke kan siges at være overvældende.

Banens åbning.

Efter forskellige prøvekørsler åbnedes driften på banen den 20. januar 1880, uden at der i dagens anledning fandt nogen særlig indvielse sted. Af driftsmateriel var anskaffet 2 dampvogne, et 12 tons loko, især beregnet til snerydning, 2 tre-akslede personvogne, 5 to- og 15 treakslede godsvogne.

Det varede ikke mange år efter banens åbning, at vanskelighederne begyndte. Det viste sig nemlig, at dampvognene ikke kunne opfylde de forventninger, der ved banens åbning var stillet til dem. I 1889 måtte den ene ombygges til almindelig personvogn, idet dampmaskinen fjernedes for at benyttes som reserve for den anden vogn, og samtidig måtte banen skride til lokomotivanskaffelse, idet der til erstatning for dampvognen indkøbtes et toakslet 11 tons loko. Også overbygningen voldte vanskeligheder, idet skinnerne viste sig at være for svage, ligesom det viste sig, at gryderne ikke kunne holde sporet på plads. Først i dette århundrede be-

gyndte man for alvor på at forbedre sporet, først ved at lægge sveller mellem gryderne, senere er hele hovedsporet fornyet og banen forsynet med almindelig overbygning bestående af 24,39 kg skinner, de sidste af disse arbejder er først udført under moderniseringen i 1933.

★

G D S

Mange jernbanemænd landet over har gennem årene spekuleret på, hvoraf banens ejendomsmærke GDS er udledt. Baneselskabet, der overtog koncessionen, hed G r i b s k o v b a n e n s D r i f t s - S e l s k a b, og heraf har vi så ejendomsmærket GDS.

Selskabet bortforpagtede straks banen til A/S Scandia mod andel i nettooverskudet. Denne forpagtning ophørte i 1884, hvorefter driftsselskabet selv har drevet banen.

★

Græsted—Gilleleje 14. maj 1896.

Efter at banen gik over til benyttelse af almindelige damploko, kom man ind i en rolig gænge, og den fremgang, der var at spore forøgedes yderligere, da banen rent ud sagt begyndte at formere sig ved knopskydning.

Ønsket om at forlænge Gribskovbanen til Gilleleje var allerede fremme ved det første baneanlæg. I Folkeetinget blev det fremhævet, at banen, af hensyn til fiskeriet, burde gennemføres til Gilleleje. Først ved jernbaneloven af 8. maj 1894, der bl. a. omhandlede anlæg af Kystbanen, tilvejebragtes hjemmel for anlæg af banen Græsted—Gilleleje. Banen åbnedes d. 14. maj 1896.

Ganske vist betød åbningen af Helsingør—Hornbæk—Gillelejebanen i 1906, at Gribskovbanen måtte se sit opland noget reduceret, ja man fik endog direkte udgift heraf, da man til bygning af den fælles station i Gilleleje måtte tilskyde kr. 134.000,—, som dels skaffedes fra banens reservefond og dels ved lån.

Kagerup—Helsing 16. juni 1897.

Fra Helsingegnen blev der også i 1871 fremsat ønske om anlæg af en Hillerød—Helsing bane i stedet for banen Hillerød—Græsted, og der blev i årene derefter gjort flere forsøg på at få banen ført til Helsing. I lighed med strækningen til Gilleleje blev Kagerup—Helsing banen også optaget i loven af 8. maj 1894. Åbningen af denne strækning betød i dens første regnskabsår en forbedring på 20 % af Gribskovbanens regnskab.

★

Helsing—Tisvildeleje 18. juli 1924.

At der skulle gå så mange år før denne banestrækning blev en kendsgerning, forstår man ikke i dag. For egnens befolkning har den betydet overordentlig meget, og for turister og landliggere er den nu af sådan værdi, at den faktisk har været en betingelse for hele den udvikling, der med rivende hast har fundet sted langs banen i de forløbne 30 år.

★

En privatbane med overskud.

Yderligere udvidelse af banens betydning skete ved Helsing—Tisvildelejebanens åbning i 1924, men få år efter måtte banen indføre motortogsdrift, da her som alle andre steder konkurrencen fra automobilerne berøvede banerne en væsentlig del af deres indtægter, og tvang disse til at indføre en enklere driftsform.

Gribskovbanen har i mange år hørt til den kategori af privatbaner, der har kunnet møde frem med driftsoverskud på regnskabet. Desuden har man i en årrække endog kunnet udbetale udbytte til aktionærerne, og yderligere har en væsentlig del af de omkostninger, der har måttet afholdes ved banens ombygning, kunnet tages fra banens driftsoverskud.

I henhold til de efter den anden verdenskrig stedfundne moderniseringsforanstaltninger, er der til Gribskovbanen bl. a. anskaffet 4 skinnebusmotorvogne og 1 dieselloko. Driften på banen er herefter alt over-

vejende motoriseret, og banens damploko, hvoraf der er 4 tilbage, benyttes nu kun meget lidt i den daglige drift.

Igennem de 75 år har Gribskovbanen kun haft 4 driftsbestyrere. Oprindelig lededes banen af ingeniør P. B. Obel, som i 1883 afløstes af oberst N. A. Brummer. I 1900 tiltrådte fhv. stationsforstander C. E. Stub stillingen som chef for Gribskovbanen. Fra 1918 har ingeniør, cand. polyt. G. Thage været driftsbestyrer for Gribskovbanen, og i årene siden da har han med aldrig svigtende interesse, med stor dygtighed og en elskværdighed, som søger sin lige, gjort en indsats for at hævde banens renommé og for i videst mulig udstrækning at imødekomme de mange forskellige ønsker og krav fra banens rejsende. Han har hertil fået udmærket støtte i et personale, hvis venlighed og hjælpsomhed er almindelig anerkendt.



Tisvilde Kra

LOUIS SLEIPNER

TISVILDELEJE . TLF. TISVILDE 151

Hyggelige Værelser med
Centralvarme —
koldt og varmt Vand
Kroestue - idyllisk Bondestue
Excl. Spisesalon til 200
Kuverter
Aaben hele Aaret . . .

AUSTIN

sender Gribskovbanen de bedste Lykonskninger til Jubilæet

DE FORENEDE
AUTOMOBILFABRIKER $\frac{1}{2}$

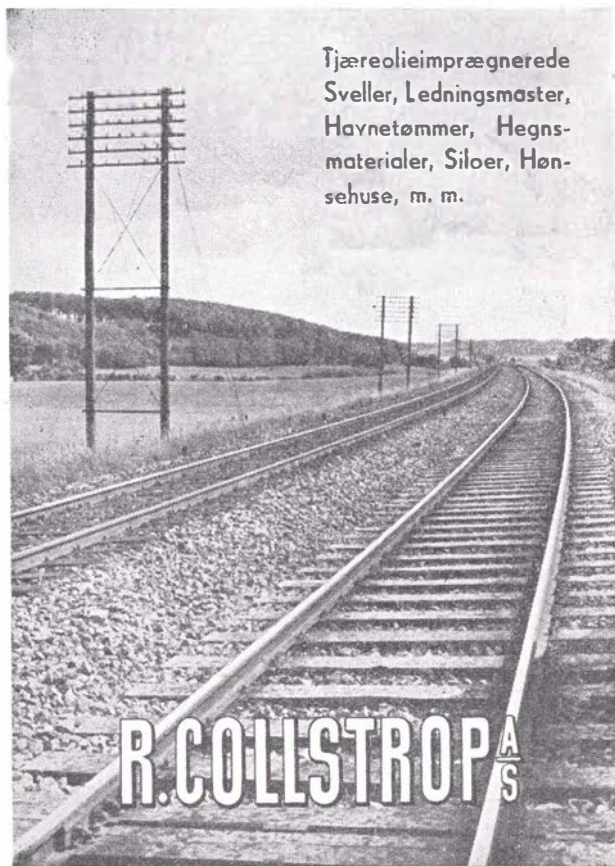
Aktieselskabet

Kagerup Trævarefabrik



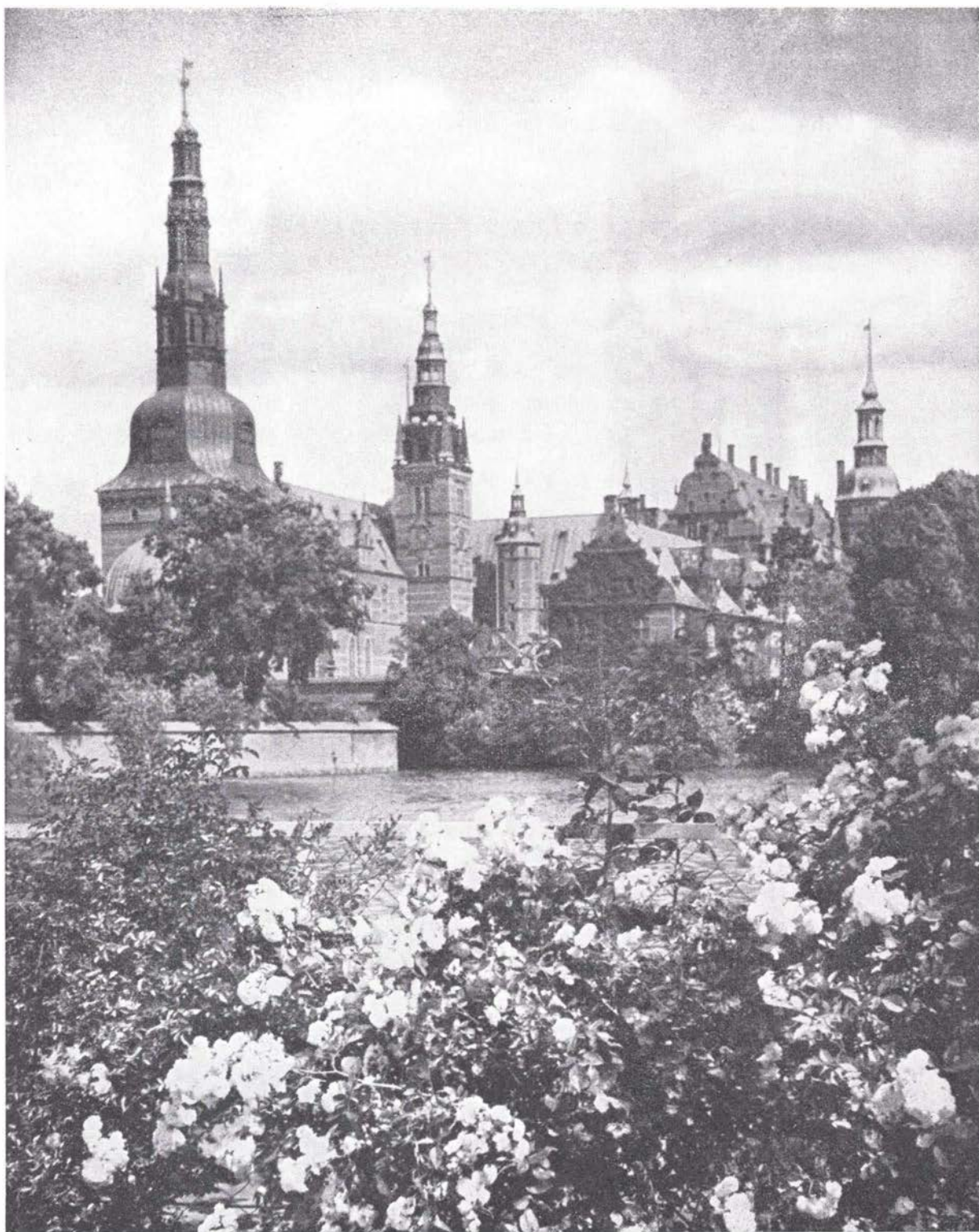
Tømmer . Planker . Brædder
Træuld

KAGERUP . TELF. HELSINGE 9



Tjæreolieimprægnerede
Sveller, Ledningsmøster,
Havnetømmer, Hegns-
materialer, Siloer, Høn-
sehuse, m. m.

R. COLLSTROP $\frac{A}{S}$



Frederiksborg Slot (set fra syd.)

Grundlagt af Kong Frederik II 1560. Det nuværende bygningsanlæg er hovedsagelig opført under Kong Christian IV i årene 1600—1620. — Frederiksborg Slotskirke var de enevældige Kongers salvings- og kroningskirke. I 1859 ødelagdes det meste af hovedslottets indre af en brand. Efter genindretningen blev det ved brygger J. C. Jacobsens initiativ og storslåede økonomiske støtte, hjemsted for **Det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg**, en selvstændig, under Carlsbergfondet virkende, institution. Museet er en af vort lands vigtigste turistattraktioner, som besøges af over 200.000 gæster om året.

Julius Larsen & Søn

☆

Hillerød
Slotsgade 32
Telf. 347

JERNPLADSEN

v/ Mogens Larsen

Køber Jern og Metal. — Ophugning
Hillerød . Fredensvej 3 . Telf. 1858

Græsted Cementstøberi

Græsted . Telf. 89

Græsted Mostfabrik

v/ Erik Jacobsen

Græsted

Telf. 158

Græsted Andelsmejeri

I. Kl.s Mejeriprodukter

Græsted

Stationsvej 19

Telf. 16

Græsted Savværk

v/ Alfred Larsen

Græsted

Telf. 133

Helsingø Hotel og Kro

v/ Chr. Asmussen

Anbefaler sig til Selskaber og Foreninger

Helsingø - Telf. 6 og 273

Ørekilde Andelsmejeri

Bestyrer C. L. Larsen

Øreby pr. Helsingø . Telf. Askemose 26

Gilleleje Fiskesalgforening

Gilleleje - Havnevej 26 - Telf. 125

Kildevæld Mejeri

Altid 1. Kl.s Mejeriprodukter

Helsingø . Telf. 41



Vej- og Støbematerialer, Rør,
Brøndrør, Fliser, Mursten,
Kantsten, Slaggeplader

Vejby og Helsingø Cementstøberi

Telf. Tisvilde 73 . Oluf Corneliusen

SLOTSKROEN

Hillerød

Diner - a la carte - Lækkert Smørrebrød
Speciale: Aal i Gele

Telefon 182



Hotel
Leidersdarff

Hillerød
Telf. 38



HILLERØD DAMPVASKERI



20 NOHAB 1750 HK DIESELLOKOMOTIVER TIL DSB

De fire dieselelektriske lokomotiver, type NOHAB-GM, som vi leverede i foråret til DSB har efter overstået prøve vist sig så fordelagtige i drift og økonomi, at DSB nu yderligere har bestilt 20 stykker af denne type.

Lokomotivtypen er et resultat af det samarbejde, som er etableret mellem os og Amerikas største diesellokomotivfabrikant General Motors, Electro-Motive Division (EMD).

En omkonstruktion er foretaget af den tunge amerikanske standardtype og tilpasset det lavere akseltryk, som gælder for nordiske og vesteuropæiske jernbaner. Således er lokomotivskrogens stamme blevet lettere, og antallet af aksler i boggiene

er øget fra 2 til 3. Også bundrammen er nykonstrueret af hensyn til overgangen fra den i USA almindelige centralkobling til europæiske buffe- og trækkrogsanordning.

Maskinudrustning og manøvringsorganer er af EMD's prøvede udførelse. Boggienes konstruktion er patentbeskyttet (Flexi-Coil-system).

Lokomotivet er konstrueret til en maksimal hastighed af 133 km/h. Hele motoreffekten, som fra 1500 hk er forøget til 1750 hk, kan udtages kontinuerligt ved alle kørehastigheder mellem 23,5 km/h og maksimalhastigheden.

Underleverandør af boggiere, bundrammer og lokomotivstamme: A/S Frichs, Aarhus.

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG

TROLLHÄTTAN . SVERIGE