



Erindringer

fra

GRIBSKOVBANEN

og

HORNBÆKBANEN

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

Aktieselskab
Helsingør afdeling - Stengade 55
Banegårdsafdelingen Helsingør station
Afdelingskontorer i
Espergårde - Fredensborg - Hornbæk - Humlebæk

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

GRIBSKOVBANEN

SPAREKASSEN FOR HELSINGØR OG OMEGN

Stengade - hjørnet af Stjernegade
Vestre afdeling - Kingosvej 52

O. CARLSEN & SØNNER

Karosserifabrik
Torpenvej 175 - Humlebæk - tlf. 491
Nybygning samt opretning af busser og specialkarosserler
Opretning af personvogne



Erindringer

fra

Gribskovbanen

og

Hornbækbanen

JERNBANE-BLADET

1963

I del

Redaktion:
Verner Johansen — Aage Petersen
H. E. Rybro (ansvarshavende)

Gribskovbanen

Forhistorie

Hvis vi tager de lollandske privatbaner under eet, er blandt de danske privatbaner GDS i anlægsrækkefølge nr. 5.

Altså et veltjent og agtværdigt transportforetagende, og et foretagende, hvis start, levnedsløb og trivsel er fyldt af særprægede indslag, hvoraf nogle var til banens gavn, andre til det modsatte.

Græsted

Den 20.-1. 1880 åbnedes Hillerød—Græsted,
den 14.-5. 1896 Græsted-Gilleleje,
den 16.-6. 1897 Kagerup-Helsingør og
den 18.-7. 1924 Helsingør-Tisvildeleje.

Altså rent anlægsmæssigt set en broget mosaik, og dette kun en mosaik blandt flere.

Nu kunne der let skrives større bøger om GDS end nærværende, så meget er der at fortælle, men lad andre om det, her skal vi kun holde os til noget af det mere fængslende, det objektivt interessante.

Træ og turister — mest det første — var blandt de attraktiver, der talte til baneanlæggets gunst. Talte dog ikke mere vægtigt, end mange år gik, forinden GDS blev en realitet, bl. a. blev Esrom kanal nedlagt som færdselsåre i 1873. Iøvrigt en billig realitet — tilsigtet billig.

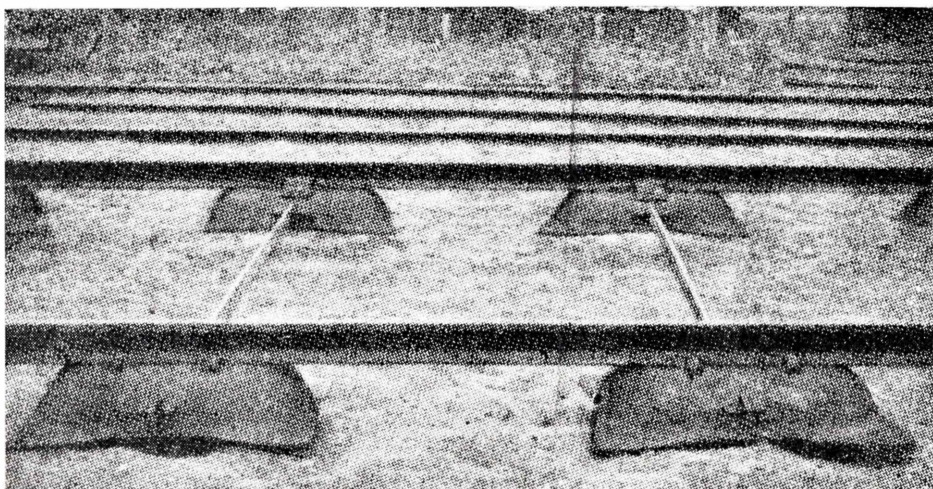
Billig på den måde, at alle veje blev forsøgt for at holde anlægsudgifter og for den sags skyld også fremtidige driftsudgifter nede.

Meget af det praktiserede viste sig senere at være kortsynet

Tryk:
Bogtrykkeriet „Centrum“
København V.

sparsommelighed, men hvem kan ikke være bagklog. Nej, lad os hellere beundre de mænd, der havde mod til at gå egne veje, nye veje, for at skaffe egnen sin bane.

Grydesporet kender alle af omtale, men ved De også, at grydekanterne visse steder sank i alt efter vejrliget, og at sporet til tider kunne ligge næsten i bølger.



Gribskovbanens såkaldte grydespor 1880—1905

At de nævnte »stød« ret hurtigt blev »nedbøjede« ved den tunge dampvognskørsel, så stødsveller måtte nedlægges.

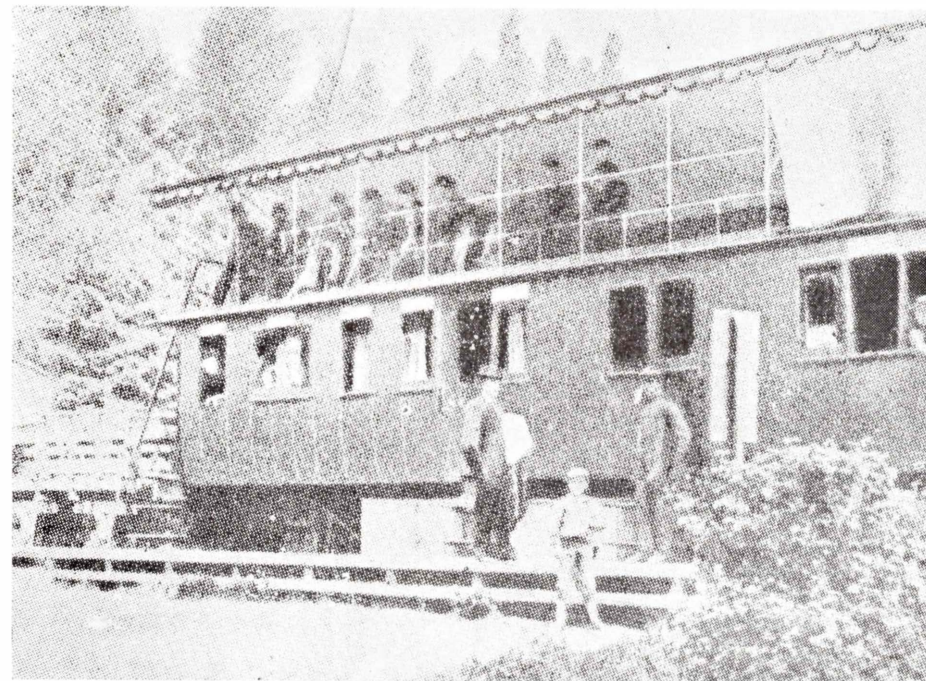
Allerede i 1908 blev radikal udskiftning af dette grydespor påbegyndt, men først afsluttet i 1924. Der ligger vist endnu i dag en »rest« i sidespor. Nu, da alle besværligheder står i historiens glans, kan vi sagtens smile, når vi hører de første 10 års drift betegnet som et jammersminde.

Hele det af Scandia udførte særprægede baneanlæg vakte stor interesse, der selvsagt først og fremmest samlede sig om dampvognene.

Man regnede med, at persontrafikken kunne bestrides af dampvogne, der om sommeren kunne befordre ca. 100 rejsende, idet der også kunne indrettes siddepladser på vognens tag. Om vinteren kunne samme tag bruges til befordring af stykgods. Som reserve og til eventuel snerydning leverede Winterthur i Schweiz et lille to-koblet loko GDS nr. III med rammevandskasse.

De to dampvogne bar numrene GDS I. og GDS II., og de var begge bygget i 1879 af Scandia i Randers.

Dampsporvognene



Dampsporvognen i sommerudstyr

Dampvognene var de første personbogievogne i Danmark, og de var ganske imponerende for den tid. Den forreste bogie var et lille selvstændigt damploko med lodretstående kedel, mens den bageste kun var løber. Dampbogien havde indvendige rammer, udvendige skråliggende cylindre forrest, som trak på det bageste hjulpar, der var koblet til det forreste. Gliderne var indvendige og blev trukket af en indvendig Stephenson-styring. Der var dampbremse på begge bogier.

Lokobogien kunne ved større eftersyn køres ud af vognens endegavl, idet denne havde store døre, hængslet i vognhjørnerne og et let midterparti, der sammen med pufferplanken fjernedes. Ved kedeleftersyn kørte bogien alene ad Nordbanen til de sjællandske jernbaners værksteder i København. Forrest havde dampvognene fører- og maskinrum.

På taget var der oprindeligt kun en stor klokke over førerhuset, men de måtte ret hurtigt udskiftes med en dampføjte.

I 1888 var begge de små kedler udslidte. I 1890 blev den ene vogn ombygget til almindelig personvogn, og i 1896 overgik en lignende skæbne den sidste dampvogn, men man benyttede maskinen som rangermaskine.

Så kunne de rejsende ikke mere beklage sig over, at dampvognen »zitrede«, som der jævnlig da blev skrevet.

En morsom ting i forbindelse med dampvognene var også sportrekanterne i Hillerød, Kagerup og Græsted. »Snurren« — sådan hed det også — i Græsted forsvandt, da de 0,82 mil bane til Gilleleje blev åbnet i 1896.

At GDS i Hillerød har haft perrontag i form af en slags remise — åben i begge ender — er også et kuriosum.

Eller hvad mener De om de fem takst-zoner, hvori banen oprindelig var inddelt, såvel hvad angik personer som gods.

Personbefordringen betaltes via rullebilletter, der købtes i toget. Betalingen for godsbefordring erlagdes via frimærker, der kunne købes på stationerne samt i »udsalg« rundt om i landsbyerne.

Fra de allerførste baneplaner — hestespor fra Hillerød-Fredensborgbanen til Esrom sø — via realiteten den Rowanske dampjernbane, fik man »almindelig« bane i løbet af relativt få år.

Gribskøvs store betydning for GDS

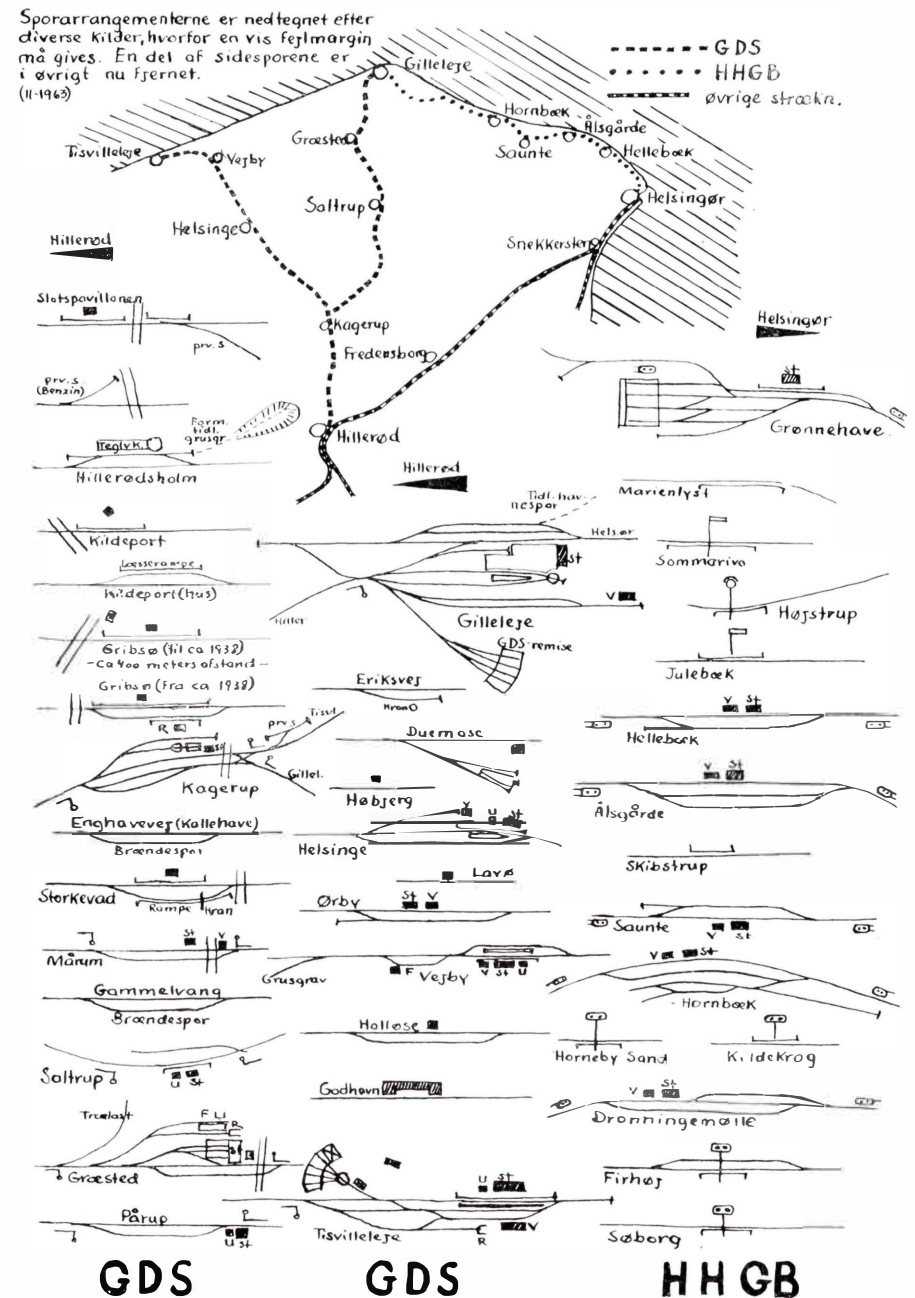
Godstransporerne, der var fåtallige de første 10 år, blev hurtigt et godt aktiv for banen, selv om det var noget andet end netop det grundlæggende træ, der læssedes i vognene.

Dog træet ikke at forglemme, De kan endnu se rester af sidespor og do. ramper, der stammer fra en tid, hvor det endnu kunne betale sig at ofre den nødvendige arbejdskraft for at skove, stable, læsse o. s. v.

Uden at nævne alt slavisk kan vi drage frem Enghavevej brændespor (senere Kallehavevej) nær Kagerup — længere fremme mod Mårum findes Storkevad trinbrædt og sidespor samt læsserampe, og mellem Mårum og Saltrup Gammelvang brændespor.

Tro nu ikke, at dette er udtømmende, tro ej heller, at alt dette er mørk fortid. Nej, under sidste krig var der sving i økskerne, mange arbejdede for egen regning, lagrede træet, og læssede en jernbanevogn, hvoraf enkelte gik til Gilleleje havn — da lå

Sporarrangementerne er nedtegnet efter diverse kilder, hvorfor en vis fejlmargen må gives. En del af sidesporene er i øvrigt nu fjernet. (11-1962)

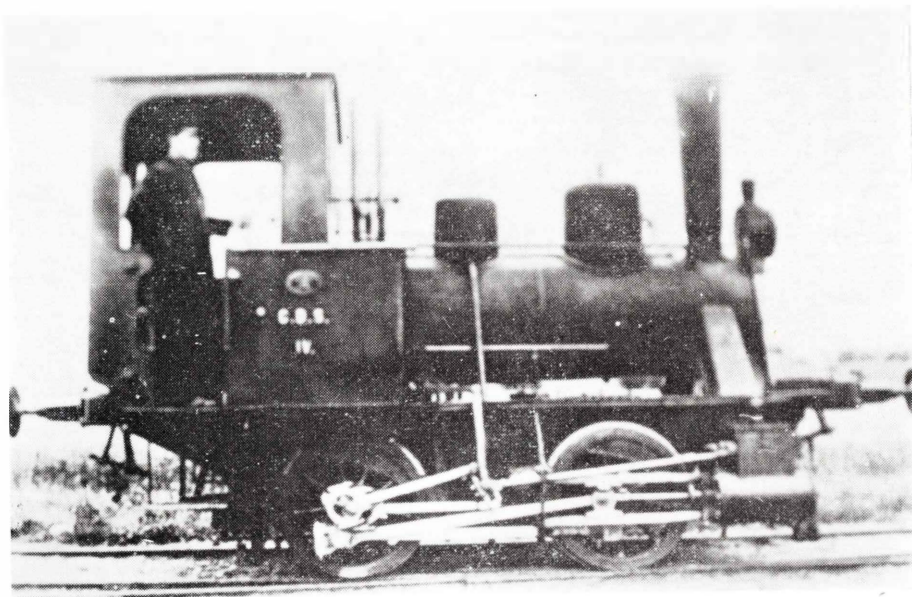


GDS

GDS

HHGB

Strækings- og stationsplaner



GDS loko nr. IV 1890—1909

endnu de to korte spor på havnen —, hvorfra det blev udskibet til København.

Det meste gik dog den naturlige vej — jernvejen — til hovedstaden.

Fra brændet til træbygningen i Godhavn, den bygning, der tidligere lå i Tibirke, men på modsat baneside, og som en nat blev sportransporteret til Godhavn.

Begge steder var det sommerbilletsalgssted, og iøvrigt var det sidste gang betjent til køreplansskiftet i efteråret 1950. Trinbrætter og sidespor har banen været forsynet med til overmål helt fra starten, alene dette emne kunne fylde mange sider, men lad os nøjes med at notere, at Holløse oprindelig havde sidespor, hvoraf først det ene sporskifte blev taget op, senere resten, at Duemose sidespor for nogle år siden blev overtaget af militæret (mon det er blevet benyttet til dette formål mere end en gang?). Sporet er delvis fjernet. Også Duemose teglværksspor var der noget der hed, oprindelig var det mest mejeriprodukter, der befordredes herfra, men teglværket dominerede senere. Omkring 1940 var sporet næsten tilgroet, men blev delvis reableret under krigen.

Der var virkelig i sin tid tale om betragtelige transporter, så store, at strækningen Hillerød—Hillerødsholm allerede i 1898

Første sporforstrækninger

måtte sporforstærkes. Priserne var jo anderledes den gang. 3000 kroner beløb hele affæren sig til, og — hold nu fast — heraf formåede banen at få de forskellige teglværker til at betale halvdelen, *det var jo dem der sled på sporet!*

Åk, hvor forandret fra dampvognens 32 pladser fornedet og 60 foroven til stålvognskørsel i dag. Skønt hvorfor åk, bortset fra entusiasme, er der vel næppe grund til at ønske fortidens banetransport tilbage.

GDS gamle loko

Med loko GDS nr. 111 var man yderst tilfreds, således at man i 1890 fra Hanomag anskaffede en lignende maskine GDS nr. IV. Loko'erne var meget små, hvilket fremgår af følgende:

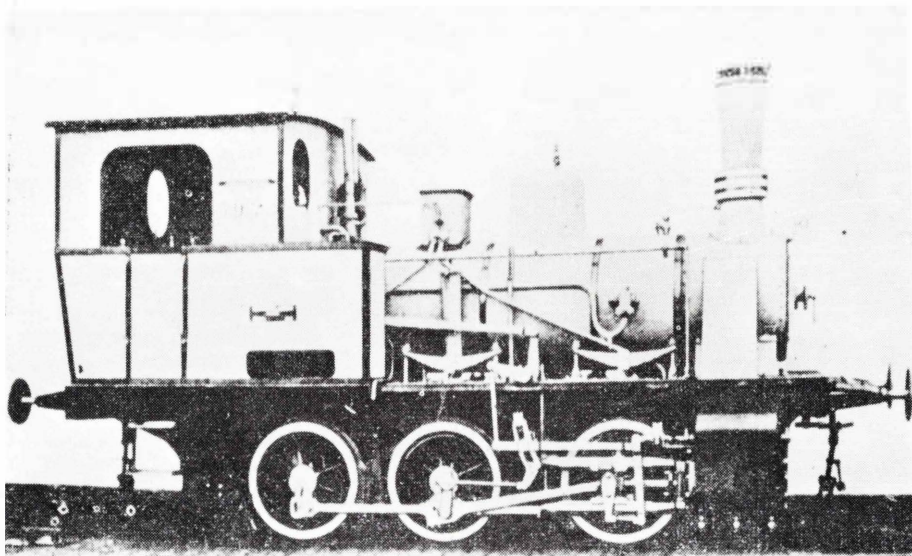
Cylinderdiameter 200 mm	Hedeflade 19,15 m ²
Slaglængde 350 mm	Ristareal 0,3 m ²
Drivhjulsdiameter 750 mm	Tomvægt 10,1 t.
Kedeltryk 12 kg/cm ²	Vandforråd 1,1 m ³
	Kulforråd 0,3 t.

GDS nr. III blev udrangeret i 1899 og kom til Farum grusgrav. GDS nr. IV blev i 1909 solgt til rangerselskabet i Hedehusene, hvor den blev udrangeret i 1915.

I 1896 blev banen forlænget til Gilleleje, og en selvstændig bane til Helsingø blev åbnet i 1897. Til disse udvidelser fik man i 1896 fra Mährische, byggenr. 203 og 204 GDS nr. 5 og KHB nr. 6, sidstnævnte blev i 1899 omnummereret til GDS nr. 1. Det var små trekoblede tendermaskiner med meget små hjul og rammevandkasser. Banen var dog så tilfreds med disse loko, at man anskaffede tilsvarende maskiner lige til og med 1912.

GDS nr. 7 og 8 kom i 1899 fra Orenstein und Koppel, Berlin-Drewitz. I 1905 leverede Maribo GDS nr. 3, byggenr. 18. Hvorefter man i 1910 fra Henschel fik GDS nr. 4, byggenr. 9881. Ligeledes fra Henschel købte man i 1912 GDS nr. 8, byggenr. 11564.

De her nævnte loko var alle som vist på billedet af GDS nr. 4. Tekniske data var:



GDS loko nr. 4 1896—1950

De her nævnte loko var alle som vist på billedet af GDS nr. 4.

Tekniske data var:

Cylinderdiameter 300 mm	Ristestærel 0,69 m ²
Slaglængde 400 mm	Tomvægt 15,6 t.
Drivhjulsdiameter 880 mm	Tjenestevægt 19,0 t.
Kedeltryk 12 kg/cm ²	Vandforråd 1,6 m ³
Hedeflade 31,5 m ²	Kulforråd 0,7 t.

Den eneste forskel på de her nævnte tre-koblede loko var, at de første havde Allan-styring, mens de tre sidst anskaffede havde Heusinger.

Disse loko forrettede god tjeneste på banen i mange år, men efterhånden måtte de dog udrangeres.

Nr. 1 og 5 blev udrangerede i 1928. Og i 1933 var nr. 6 færdig. I 1941 kom turen både til nr. 7 og 8. Under sidste krig var man på Gribskovbanen meget glade for, at man stadig kunne benytte nr. 3 og 4. Men i 1950 måtte man sige farvel til dem begge. Den sidste tur gik til Frederiksværk — til Stålvalseværket. Omsmelting. Men den ene af maskinerne er dog stadig sluppet for smelteovnen, idet den var i en så fin stand, at den anvendes som rangermaskine på Stålvalseværket.

Som kuriosum kan oplyses: da GDS nr. 7 skulle udrangeres henvendte en ældre veltjent pudser, Peder Lykke, sig til banens

driftsbestyrer og bad om at måtte få foræret dette lokos fabriktionsplade og pladen med banens ejendomsmærke og loko nr. — Forbavset blev han spurgt om, hvad han dog ville med disse ting?

»Dem vil jeg hænge op i mit hjem«, svarede den gamle pudser, »idet jeg da altid vil kunne mindes det af banens loko, der har skaffet mig de største kvaler og ærgrelser i hele min tjeneste«.

Han fik opfyldt sit ønske, og han har dem endnu.

GDS loko reserve 1963



GDS loko nr. 10 i Gilleleje 1963

Gribskovbanen har endnu fire køreklare damploko i reserve. GDS nr. 5 som man i 1934 købte fra Kalvehavebanen. Den er bygget af Henschel i 1925, samt GDS nr. 11, bygget ligeledes af Henschel i 1907 til Hornbækbanen, men i 1940 solgt til Gribskovbanen. Endvidere har man GDS nr. 9 og 10 bygget til banen i 1924, da den blev forlænget fra Helsingør til Tisvildeleje.

De nævnte loko henstår i banens remiser nr. 5 og 9 i Gilleleje. Nr. 10 i Hillerød, mens nr. 11 (tidligere HHBB nr. 4) er opstaldet i remisen i Tisvildeleje.

Bemærk! loko'ene er under tag. Desværre er ikke alle baner lige så hensynsfulde over for de gamle, men endnu brugbare loko ...



3 damprog på Kagerup st. ca. 1920 — th. stfst. Jacobsen (med fuldskæg)

Motoriseringen

I 1927 fik GDS de to første motorvogne fra De forenede Automobilfabrikker. I 1932 blev yderligere anskaffet tre motorvogne, hvorefter fuld motorisering var mulig indtil 1947, hvor de første skinnibusser holdt deres indtog på banen.



Moderne trækraft. GDS MaK dieselloko 1959 (640 hk)



Såd'n var det i halvfemserne
GDS gamle station i Gilleleje til 1918

Skillingsvise

fra Gribskovbanens åbning

Frederiksborg—Græsted dampvojn vej

Mal.: Farvel mit elskte Fødeland.

*Den nye Konstruktion er nu fix og færdig,
Fra Frederiksborg til Græsted denne Jernvej gaar,
For Publikum den aabnet er, den er saa net og dejlig,
Nu kan vi derpaa kjøre Store ogsaa Smaa,
Skinnerne de er af Staal, Svellerne af Jern,
Denne Vej er holdbar det kan ej Andet vær'.*

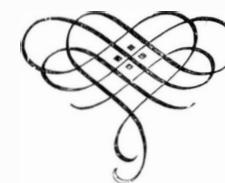
*En Dampvojn til os kommen er, fra Skandia den sendtes,
Saa smuk den er indrettet hvorhan man skuer den,
Igennem Midten er der Gang, der næppe kunde ventes,
Saa dejlig en Vogn vi aldrig saa som den,
Paa Gulvet af den er der Rør som Varme bringer frem,
Det er jo saa yndig her om Vinteren.*

*Til denne Vogn behøves ej nogen Dreje-Skive,
Den er underløben, det er af denne Grund;
Naar denne Vogn vi vende skal, den er ej af de stive,
Men den kan vendes her udpaa en Snur,
Forunderligt det er for os at dette det kan gaa,
Fornøjelig man kan dog staa og se derpaa.*

*Hurra, jeg hermed sig vil for Videnskabens-Aanden,
Som til os er kommen i denne Tid og Slægt,
Hurra, for alle Mændene, som Tid efter anden,
Her haver fremmet Videnskabens Ret,
Gasbelysning vi kan se saavel som Telegraf,
Alt til Folkets Nytte, som lever nu til Dags.*

*Jeg synes som jeg skue kan længer frem i Tiden
Fler af den Slags Baner vi alt omkring vil faa,
De er saa næmt at lægge an, naar man gaar ud fra Siden
Fra de større Baner saa næmt vi dem kan faa;
De tager jo saa liden Plads, derfor de billig er,
I Hast vi dem kan bygge, dette ser man her.*

N. P. Gudmundsen.



Helsingør-Hornbæk- Gilleleje Jernbane



Gilleleje station. — Tv. Hornbækbanens spor. — I midten Gribskovbanens spor

En bane, der er en opkomling rent aldersmæssigt set, åbnet i 1906. Dog da så moderne, at kun II. og III. klasse figurerede. Så moderne at personvognene var Vulcan-truckvogne, hvortil kom åbne III.-klasses vogne.

Tænk — da kostede en billet Helsingør—Hornbæk 95 øre på II. klasse og 65 øre på III. klasse.

Nå, men det var dampvognen. Indledt af økonomisk krise i 20'erne foretoges en række krumspring for at redde økonomien, selv om Helsingør byråd trådte til og reddede situationen.

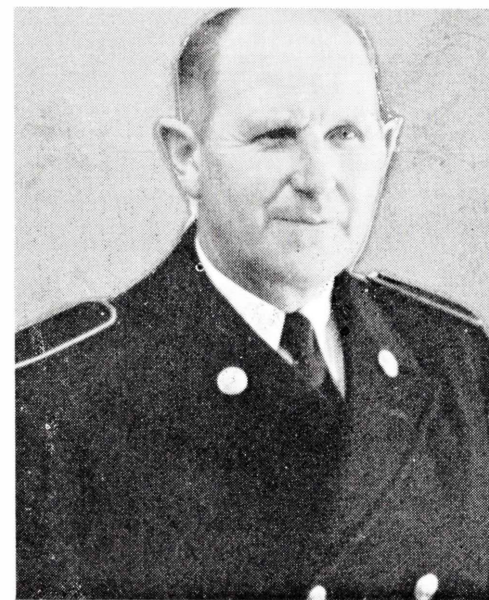
En række gode år (1906—15) gav overskud, men fra 1916 fulgte de magre.

Selv med stærkt nedskåret administration og kun 15 fast ansatte mod tidligere 50, skæppede det for lidt kassen.

Blikket faldt på driftens udgifter, en togkilometer kostede i damploko'et 17 kg kul, hvorimod en på markedet værende dampvogn kunne yde det samme for 2 kg kul pr. kilometer. Mærket var Sentinel-Cammell og vognen blev bestilt foreløbig på lejebasis — 100 kr. pr. døgn — med køb for øje. I det efterfølgende berettes om resultatet af banens besværligheder med denne dampvogn.

Endvidere kørte et lejet dieselektrisk loko på banen. Godt udnyttet var det, idet 250 a 300 km pr. dag blev tilbagelagt med et olieforbrug på 7—8 øre pr. km.

Vi skal ikke her nærmere udrede resultatet af disse krumspring, blot notere to ting, nemlig for det første, at et lån på 500.000 kr. dannede basis for køb af dampvognen samt afvikling af »klatgæld« på 248.000 kr., og for det andet, at banen som bekendt stadig er i drift.



Togfører Aage V. Petersen. Gilleleje

II del

Togfører Aage Petersen's erindringer

Om de gode gamle dages jernbaneforhold i Gilleleje er der vist ikke nedfældet meget på papiret, udover de to jernbaners årlige driftsberetninger og de næsten obligatoriske jubilæumsskrifter.

For at få lidt at vide om de daglige forhold den gang, har vi henvendt os til togfører *Aage Petersen*, Gilleleje, om hvem man omtrent kan sige, at han er opvokset sammen med Gribskovbanen, idet også hans afdøde fader gennem et langt liv var tilknyttet Gilleleje- og Gribskovbanen.

— Lidt må jeg vel kunne huske, siger togfører Petersen.

— Det må være fra omkring 1904-5, at jeg kan huske banen og dens mænd omkring den gamle station og remise her i Gilleleje. Her var en stationsforstander, en assistent samt stationskarlen — sidstnævnte var næsten den vigtigste, for han udførte alt forefaldende arbejde.

I selve togtjenesten var der to kondktører, som det hed den gang, og min far var den ene. Endvidere var der lokofører Hans Mortensen, der senere blev banens første værkfører, samt lokoførerne Carl Peter Hansen og Christiansen. Fyrbøder var Herman Nielsen og to andre. Øvre i remisen var natfyrmænd Anders Jørgensen, der mødte hver aften ved sidste togs ankomst og overtog pasningen af maskinen for natten. Det var de ganske små loko den gang — et af banens første loko kom iøvrigt senere til grus- og kalkværkerne i Farum, hvor det blev benyttet i mange år under navnet »Octavia«. Det påhvilede også natfyrmændene at sørge for, at personalet mødte til første morgentog, og hver morgen løb han til lokopersonalets bopæl og kaldte dem op.

Togafgang

Et togs afgang fra stationen i de tider var en indviklet affære. Fem minutter før afgang blev der ringet ud i ventesalen. Ved slog forstanderen eet slag med stationsklokken — konduktøren fløjtede, hvilket blev besvaret med et langt og et kort fløjt fra maskinen, og først efter denne duet satte toget sig i bevægelse.

Min far og lokofører Carl Peter Hansen var begge ivrige jægere, og den gang måtte de to jage næsten overalt på markerne omkring Pårup st. Men det var en selvfølge, at de til gengæld i høsten hjalp de bønder, der ejede jorden.

I 1916 blev Hornbækbanen forlænget til Gilleleje, men da sporforholdene til den nuværende station ikke var helt i orden, fik banen midlertidig endestation ved Østerport holdeplads. Her var anlagt et omløbsspor, samt et par skinnelængder, der skulle fremføre første morgentog til Helsingør. Nævnte loko blev for natten tilset af Hornbækbanens natfyrmænd, *Sofus Petersen*.

Natteløjer i Gilleleje

En lun sommernat drev nogle spøgefugle løjer med ham. — Medens han var gået et privat ærinde, gik en eller anden op på maskinen og satte damp til en klokke, der den gang fandtes på alle banens loko, og som kimedede, når toget kørte over havnepladsen i Helsingør. — Nå, klokken begyndte jo at kime, og snart vækkede den de omboende, der hurtigt kom til, men ingen af disse havde kendskab til loko. — Klokken fortsatte med sit spektakel, til Sofus Petersen langt om længe kom til stede. Denne historie indbragte ham en ordentlig »balle« af banens driftsbestyrer, *Schwensen*. — For kort tid siden mødte jeg den uheldige natfyrmænd, der nu nyder sit otium i Helsingør. Vi opfriskede historien i al gemytlighed, men gamle Petersen bemærkede dog, at han aldrig havde tilgivet »Gillelejerne« denne spøg.

Driftsbestyrer Schwensen

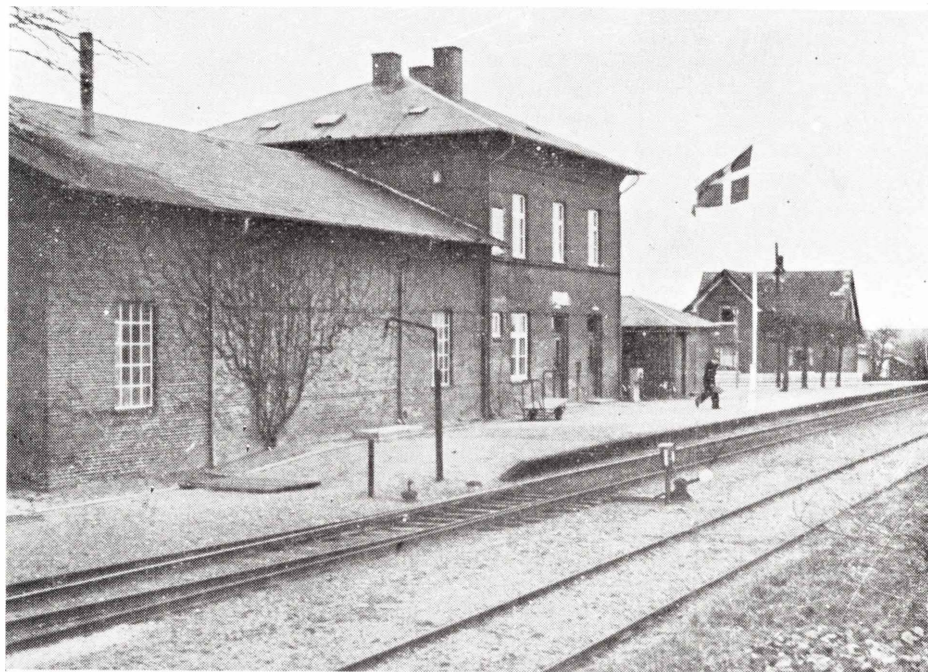
lagde straks banens drift stort an. Slagordet var »100 minutter fra København til Gilleleje«. Itog med forholdsvis stor kørehastighed blev sat ind fra Helsingør til Gilleleje og omvendt. Disse hurtige tog kørte et par år, hvorefter de blev overflødige på grund af manglende rejsende. De dårlige tilslutningsforhold spor- og perronmæssigt i Helsingør, gjorde vel også sit til, at de rejsende blev borte. En stor gene var det også, at indskrevet rejsegods meget ofte blev befordret med et senere tog end lotoget.

Schwensen gjorde et stort arbejde for banen, og han var utrættelig i sine arrangementer. — Fra Helsingørs jubilæumsår i 1926 vil mange huske hans festlige særtog med salonvogn og underholdning af forskellig art.

En overgang arbejdede han stærkt for, at Hornbækbanen skulle forlænges til Rågeleje. Man havde allerede i 1916 sikret sig udkørsel fra Gilleleje mod vest. Hvis Gribskov- og Hornbækbanen havde kunnet sympatisere og samarbejde, kunne det måske have ført til store besparelser for begge baner.

Populær som Gribskovbanen har Hornbækbanen aldrig været i Gilleleje. — Og dog har den sin store betydning ved at drage Helsingør ind i Gilleleje-Søborgs opland.

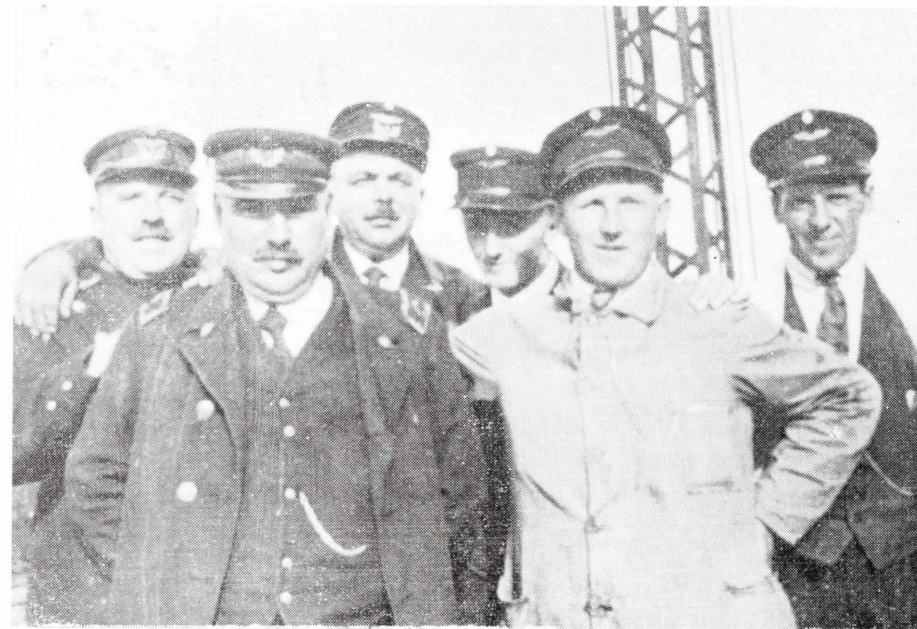
Stoppekolonnen fra Græsted



Græsted station

Der var i det hele taget mere munterhed blandt folk for 50 år siden. En kendt og afholdt humørspreder var lokofører *L. Jensen*, Græsted, senere Gilleleje. Hvor han viste sig med sin harmonika, blev der feststemning med det samme. Samme Jensen var meget fingernem. Medens han boede i Græsted, fremstillede han bl. a. en dampdreven karussel, der vakte megen opmærksomhed, og han samlede de unge mennesker til musik og sang de lune sommeraftener, ligesom han var en efterspurgt musiker ved fester på kroen der i byen. — Hans fyrbøder, *Carl Jørgensen*, var også kendt viden om i Nordsjælland, hvor han i sin fritid virkede som gymnastiklærer. Carl Jørgensen mistede desværre livet ved en ulykke ved Saltrup st. for mange år siden.

De mest særprægede personer ved Gribskovbanen den gang var vel nok »Stoppekolonnen« fra Græsted. Baneformanden, *Rasmus Jacobsen*, var en meget lille mand med et vældigt, flot, helt hvidt, fuldskæg — han mindede meget om en rigtig gam-



Fra v. afdøde togfører Ludv. Petersen, GDS, lokofører C. P. Hansen, GDS, lokofører Vaser Nielsen, HHGB, pens. togfører Aage Jørgensen, HHGB, portor Aage Petersen, GDS og afdøde togfører Jens Nielsen, GDS. År 1926

mel julenisse. Hans medhjælpere var også bemærkelsesværdige, *Anders Nielsen*, også kaldet »Båndskæreren«, bar også et stort fuldskæg. Om ham sagde folk, at han ikke kunne blive beruset — kunne han ikke drikke mere, hældte han bare sine snaps i skægget. »Båndskæreren« var en fornøjelig mand i alle måder — altid med en morsom bemærkning på læben. De andre medhjælpere var »Bødkeren« og *Niels Peter Nielsen*. Disse mænd holdt banelegemet i orden mellem Græsted og Gilleleje. Transporten på strækningen foregik altid på en gammel pumpepetrolje. Alene synet af disse brave folk gav altid anledning til munterhed, hvor de kom frem.



Helsingør station

Hornbæk-Gilleleje strækningens åbning

Kort efter at strækningen Gilleleje—Hornbæk var åbnet i 1916, foretrak de fleste rejsende at tage over Helsingør til København, og antallet af rejsende faldt ganske betydeligt på Gribskovbanen — men driftsbestyrer *Thage* fandt snart ud af, at man kunne omlægge togtiderne og få et samarbejde i gang

med Statsbanerne om benyttelse af deres personvogne som gen-gående over Gribskovbanens strækninger, hvorved man kunne opnå meget kortere rejsetid til København end over Kystbanen. Dette medførte snart, at de rejsende vendte tilbage til Gribskovbanens tog.

Første verdenskrig

Banens godstog løb i gamle dage kun til Græsted — gods til Gilleleje blev derfra befordret med persontogene, der på denne måde ofte blev stærkt forsinkede i Græsted. Men der var i mange år stationeret et sæt lokopersonale her.

Den følelige kulmangel under den første verdenskrig medførte, at der blev foretaget en stor driftsindskrænkning af sporvognskørslen i København. En del af sporvejenes personale kom derfor på skovarbejde for Københavns kommune i Gribskov. I skoven omkring Mårum og Gammelvang foregik arbejdet. Det færdige brænde blev af banen kørt til Gilleleje havn,



Københavnske sporvejsfunktionærer på skovarbejde i Gribskov

hvorfra det blev udskibet til hovedstaden. De raske »skovhuggere« satte om aftenen liv i Gillelejes stille små gader. Flere bevarede efter krigen forbindelsen med Gilleleje, idet de indgik ægteskab med piger herfra.

Jernbaneskikke i 1920

— Min tilværelse som jernbanemand, fortæller Aage Petersen, begyndte i 1919 ved Hornbækbanen, hvor jeg blev ekstramand i banekolonnen. — I 1920 fik jeg arbejde som en slags reserveportør ved Gribskovbanen, men kun under ekstraordinære forhold eller sygdom. Personalet på Gilleleje st. var efterhånden blevet forøget, bl. a. var der to portører, og når forstanderen ville tale med den ældste af dem, gik han simpelthen ud og slog eet slag på stationsklokken. Ønskede han at tale med den yngste af portørerne, slog han to slag på klokken. Alt sammen selvfølgelig uden for togtid. Så simpelt var det.

Når der intet arbejde var til mig på Gribskovbanen, måtte



Toget til Helsingør 1920

jeg ty til Hornbækbanen, hvor man benyttede mig til lidt af hvert. Ofte var jeg med i Helsingør for at transportere rejsegods mellem banens tog og kystbanen. Til dette brug havde Hornbækbanen i flere år et par små norske fjeldheste, som forspændt en lille ladvogn blev benyttet til denne transport mellem jernbanestationen og banens tog.

Hornbækbanens materiel

— Man må lade Hornbækbanen, at dens materiel, loko og personvogne og nu skinnebusserne, altid var — og er — velpudsede og rene. Stationspladser og perroner er altid i fineste orden.

I dampdriftstiden havde banen også en natfyrmænd i Gilleleje. Han ankom med sidste aftentog fra Helsingør, og natten igennem opholdt han sig ved Hornbækbanens kulgård og drejeshive på stationen. Om sommeren holdt der hver nat to af banens loko i Gilleleje, idet man om morgenen afsendte to tog kort efter hinanden til Helsingør.

Fra 1923 fik jeg stadigt arbejde på Gilleleje st. Det var en tid, hvor der var nok at bestille, men bilerne begyndte så småt at være en konkurrent til banerne, hvorfor Gribskovbanen i 1926 anskaffede tre mindre lastvogne til udbringning af gods og an-



HHGJ motorvogn

den kørsel, bl. a. kørte vi med vejmaterialer — tjære og grus. De nævnte lastvogne var stationeret henholdsvis i Kagerup, Græsted og Gilleleje, hvor jeg var chauffør i flere år. Der var efter forholdene meget gods at befordre den gang. Fra Græsted st. foregik store kreaturtransporter — og portøren her kunne godt tjene lidt ekstra penge ved salg af de såkaldte »Hornreb« til at binde kreaturerne med.

I 1923 fik Hornbækbanen sit første dieselloko, M nr. 1, kaldet »Svenskeren«, da maskinen var bygget i Sverige. Det var på 120 hk og kom direkte til banen fra en udstilling i Helsingborg. I 1933 købte man dieselloko M 2, der var på 300 hk.

Dampvognen

Hornbækbanens næsten legendariske dampvogn blev anskaffet i 1925 — og den var sandelig et kapitel for sig selv, siger



Hornbækbanens dampvogn 1925

togfører Petersen smilende. Fra den 1. april 1924 var Hornbækbanen blevet bortforpagtet til Helsingør kommune, og det var byens borgmester, »Kong Peter«, der fra den engelske fabrik Sentinel-Cammel købte dette køretøj til Hornbækbanen. Den blev dog ikke særlig populær, hverken hos de rejsende eller hos personalet, selv om den dog kørte i nogle år.

Dampvognen var både ud- og indvendig meget smagfuldt indrettet. — Store vinduer og behagelige læderbetrukne sæder, og der var førerrum i begge ender af den meget lange vogn.

Maskinboggien var en selvstændig enhed, der var forbundet med resten af vognen ved et kugleled og en harmonikadækket overgang. Kedeltrykket var meget højt, 16 kg/cm², der leveredes damp til en dampmaskine — kraftoverførslen til hjulene på maskinboggien skete ved kædetræk.

Den kendte lokofører Oscar Jensen, Helsingør, førte meget ofte dampvognen, og jævnlig ankom den med en ildsøjle stående op af den lave skorsten. Fordelen ved dampvognen var et meget lille kulforbrug, men den måtte medføre en fyrbøder til at passe kedlen. Der var meget vrøvl med dette køretøj, snart røg en kæde af under kørslen — snart nægtede bremserne at fungere ordentligt. — Når den overnattede i Gilleleje skete det ret tit, at personalet måtte køre frem og tilbage på terrænet hele natten for at sætte vand på kedlen.

Vi portører var ikke glade for at beskæftige os med den, for den havde »Sporvognskobling«, og når man skulle koble den til bivognen, skulle vi være meget forsigtige for ikke at klemme rene, og som regel gik der da også altid en kollega omkring med forbindelse på en af sine fingre, som en særlig hilsen fra dampvognen.

Ved Helsingørs 500 års jubilæumsfest i 1926 var dampvognen en stor attraktion, idet den var lavet om til en art kørende hus med restauration i passagerafdelingerne. Udvendigt var den pyntet med stærekasser og blomsterdekorationer og meget andet. Serveringen samt billettering i køretøjet blev foretaget af unge damer i nationaldragter. Kørslen foregik mellem Helsingør og Hellebæk.

Efter at dampvognen var taget ud af driften efter nogle års forløb, henstod den i mange år, før den blev ophugget i 1939.

Moderniseringen på Gribskovbanen

Først i 1927 begyndte man at modernisere på Gribskovbanen med anskaffelsen af de to små DfA benzinmotorvogne nr. 1 og 2. Et par år efter kom nr. 3 og 4 og senere nr. 5, der var forsynet med dieselmotor. Nr. 3 blev senere ombygget til diesel. Disse motorvogne klarede i det store hele persontrafikken lige op til anden verdenskrig. Kun lørdag-søndag måtte der nød-



*Med trommer og piber og godt humør
saa naar man saa langt her i verden.
Det Hornbæk orkester gi'r livet kulør,
med klingende spil rigtig skær' den.*

vendigvis køres med damptog, men i godstogstrafikken klarede dampen sig, lige til man fik de to store motorloko.

I mine første år ved banen havde vi ikke elektrisk lys i sporskifter og signaler — disse var forsynet med petroleumsløgter, og de krævede lang tids forberedelse. Lygten skulle hives op i semaforen, og det hændte meget ofte, at den blæste ud, så det kunne jo tage sin tid og nogle tændstikker at få sat signal.

Postbefordringen i togene skete i de gamle D-vogne, der var aflåse. Morgenposten ankom først langt hen på formiddagen, og byens postbude sad i ventesalen og afventede postens ankomst i selskab med de mest kendte af Gillelejes pensionister, der hver dag indfandt sig her for at stille deres ure efter stationsuret, der ansås for at være pålideligt.

Som et kuriosum kan nævnes, at alle banens stationsforstandere bar fuldskæg den gang.



Kagerup station



*I Kagerup bor der en bager,
hvis kager fortjusende smager
— de ligger paa tungen som smør.
Han kan sætte liv i stationen,
de gaar tydeligvis til makronen,
„medalje“ det give dem bør.*

Gribskovsbanens damploko

I 1928 begyndte Gribskovbanen at udrangere de ældste damploko og nr. 1 og 5, der var fra 1896 blev da ophuggede. Nr. 6 fra 1899 udgik i 1933, nr. 7 og 8 forsvandt i 1950, medens nr. 4 fra 1910 gik til Stålvalseværket i 1952.

Fra Kalvehavebanen købte banen i 1934 et mindre loko, nr. 5. Denne maskine var fra 1925, og er nu hensat i remisen i Gilleleje. I 1940 overtoges Hornbækbanens nr. 4, der hos GSD fik nr. 11, nævnte loko er fra 1907.

Banens største damploko, nr. 9, er hensat, medens nr. 10 står i det fri på terrænet i Gilleleje, formentlig til ophugning. De sidstnævnte loko blev anskaffet i 1924, da Tisvildebanen blev åbnet.

Hornbæksbanens loko

Hornbækbanen solgte i 1951 sine to sidste damploko til Stålvalseværket, hvor den sidste, nr. 5, blev ophugget i 1958. Et særpræget men hurtigt loko var Hornbækbanens nr. 3 med den høje skorsten. Det var et tidligere statsaneloko af den gamle litra P type fra 1882. Dette loko blev ophugget i 1936.

Den anden verdenskrig

bevirkede, at banerne fik meget mere at befordre. En udvikling der stadig tiltog. Fra Tisvildeleje og Gilleleje udgik hver dag godstog, der blev samlet i Kagerup, hvor der daglig fandt en meget stor vognudveksling sted. På alle sidespor henstod godsvogne til af- eller pålæsning. Og en mængde ler blev stadig befordret fra Duemose til Hillerødholms teglværk.

Men det kunne være meget ubehageligt at gøre tjeneste i godsvognene i krigens strenge vintre. I bremsekupeerne var der næsten altid gennemtræk, idet ruderne som regel var knuste. Togene var ofte så store, at det let kunne tage en times tid at køre fra Kagerup til Hillerød. Maskinernes vandforsyning var også et problem, idet man den gang ikke kunne tage vand i Kagerup, men måtte køre til Gribsø, hvor vandindtagningen skete med en hævert, hvilket godt kunne tage sin tid. Endvidere skulle tiden jo nøje passes for ikke at genere den øvrige toggang alt for meget.

Det var selvfølgelig økonomisk set en god periode for banen, men det gik hårdt ud over materiellet — der blev fuldt udnyttet



*Kilde - kilde - Kildekrog,
 kærlighedens tause sprog,
 som ej bli'r gouteret
 helt af dem, der er i vej'n,
 og som ej er med i leg'n
 — de bli'r eksalteret.*

— idet der som under den første verdenskrig herskede stor mangel på godsvogne. Fra sidesporene i skoven blev transporteret en mængde store kævler, brænde og torv.

Personstogstrafikken

under den sidste krig blev noget helt for sig selv. Hverdagens persontog blev i det store og hele fremført af de små motorvogne, der efterhånden blev forsynet med generator, idet benzin ikke kunne fremskaffes. Dette nedsatte selvfølgelig fremførelses-hastigheden betydeligt, men kørslen blev gennemført. De store tog op til højtiderne og om sommeren blev fremført af damploko. Ja, det var kløgt af driftsbestyrer Thage, at han havde holdt hånden over de gamle maskiner og ikke lod dem alle ophugge, som tilfældet var ved adskillige privatbaner, der under krigen kom i forlegenhed på grund af mang'ende trækraft.

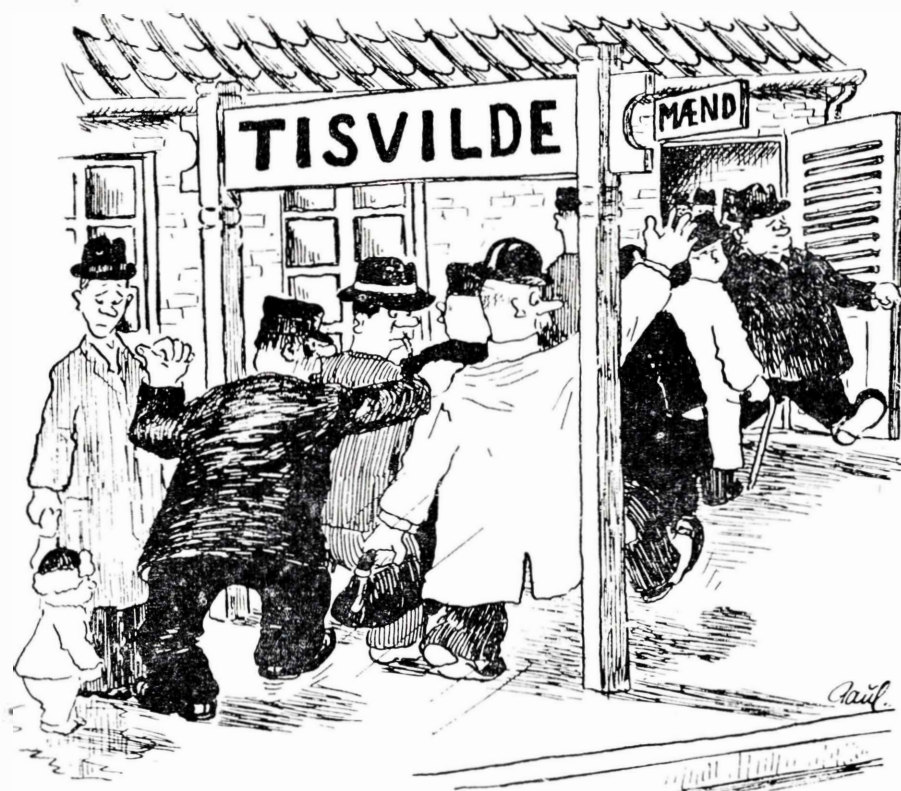
Man havde også en del transporter for besættelsesmagten, bl. a. til Dronningmølle. Egentlige sabotagehandlinger mod tyskerne og banen fandt ikke sted, bortset fra, at et loko en gang løb af sporet på Gilleleje st., idet der var drevet et stykke jern ned i et sporskifte. Nede i Gribskov kørte man en gang over en sprængladning, der var lagt under sporet, men der skete intet. Først da man kørte tilbage med næste tog, bemærkede lokoføreren, at der lå noget mellem skinnerne. Han fik bremsset i en vis hurtighed, og man holdt og afventede, at det blev fjernet.

Det tyske politi, »Gestapo«, undersøgte enkelte gange togene, og forlangte at man ikke underrettede de rejsende om deres tilstedeværelse i toget, men personalet vidste jo nok, hvem der kunne have brug for et lille »praj« i den anledning, og tyskerne fandt aldrig noget mistænkeligt ved det.

Da fredsbudskabet kom den 4. maj 1945 holdt vi i Kagerup med et blandet tog. På en godsvogn i toget var anbragt en såkaldt »prærievogn« bevogtet af to østrigske soldater. Da de af os hørte om fredsbudskabet, blev de så glade, at de sprang ned fra jernbanevognen og løb ind i skoven, hvor de plukkede grene af de nyudsprungne bøge, hvormed de gav sig til at pynte deres vogn, alt imens de sang og jublede.

Jo, det var for os alle en dejlig dag.

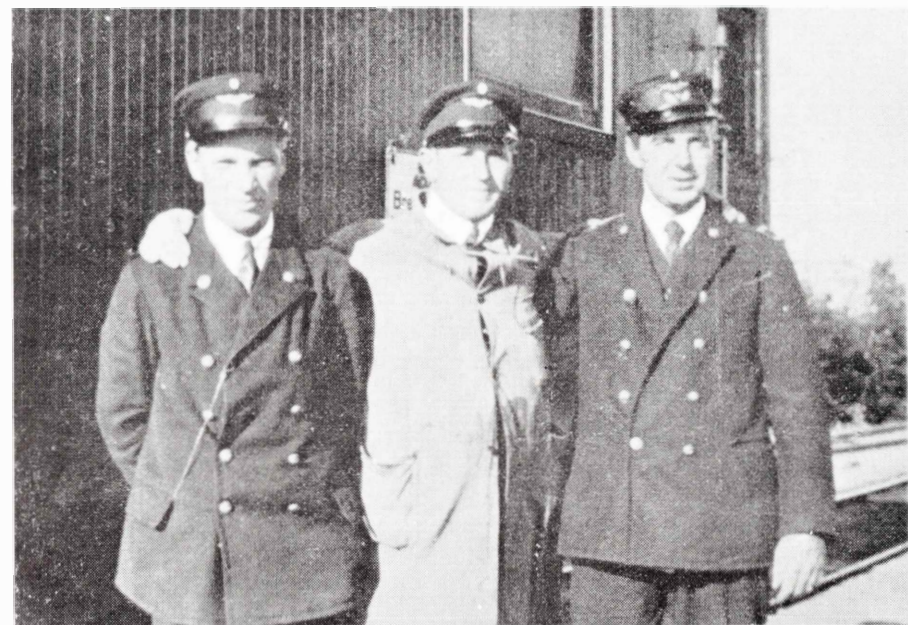
Nu er vore baner forlængst blevet yderligere moderniseret med skinnebusser, store nye personvogne og kraftige dieselloko, og meget er blevet bedre, og jeg vil håb at mange rejsende fortsat vil benytte vore tog, for det fryder enhver jernbanemand, at



*Naar man rejser ud med toget,
kan det hænde, der er noget,
som forstyrrer pø om pø.
Det kan være slemt og ilde,
og det hænder i Tisvilde,
at der bli'r en vældig kø.*

der er brug for jernbanen og noget at bestille, intet er mere trist end at gøre tjeneste i et halvtomt tog. Togfører Petersen slutter her med en lille manter episode fra Hornbækbanen:

Ja, der har været mange morsomme timer i min tid. Bl. a. husker jeg tydeligt dagen, da Hornbækbanens indvielsestog ankom til Østerport holdeplads i Gilleleje. Nu afdøde fisker Chr. Larsen boede i huset lige op til banen her. Han var en ivrig modstander af den ny bane, hvilket han på en særdeles tydelig måde viste, ved at han havde overhængt sit pæne hvide hus med gamle sække fra øverst til nederst. I mange år derefter blev det pæne hus altid benævnt som villa »Sækkely«.



Fra v. pens. overportør Poul Larsen, Græsted, nuv. togfører Aage Petersen og pens. værkfører Viggo Petersen, Helsingør.



*Hist fra læssets hvide top
straaler en lanterne —
spillemand spil lystigt op,
vi vil danse gerne.*

*Spjæt kun op, dit gamle føl,
glo paa kassen kun med øl —
først saa skal der vrikkes,
siden skal der drikkes.*



Lokofører L. Jensen's, GDS, (med hunden) fødselsdagsfest i 1914. Fra v. lokof. Carl P. Hansen, Gilleleje (med sin uundværlige lange pipe), fisker N. P. Christiansen, Martin ølkusk, Gilleleje, »Båndskæreren«, Peter fragtmand, Græsted, Hermen Jonassen, nr. 7 i rækken er ukendt, og smed N. P. Nielsen, der var medstifter af stmedeforbundet i Helsingør. — Nielsen var en meget stor »spøgefugl«, der var en mester i at gøre sig ukendelig — altid medførte han i sine lommer forskellige aftagelige overskag m. m.

Ovenstående fisker N. P. Christiansen, Gilleleje, var en afholdt gæst i de fleste jernbanemænds hjem — både for sit gode humør og sine medbragte fisk til middagen. N. P. Christiansen var desuden en modig og uforfærdet mand, om hvem der stod respekt. — En vinterdag, vist nok i 1908, kom sognepræsten, Sadolin, ned på havnen, hvor han fortalte de tilstedeværende fiskere, at han oppe fra bakkerne havde set et skib, der var i nød et stykke uden for havnen, samt at der i skibets rig befandt sig en mand, der vinkede efter hjælp. — Da det var et herrens vejr var ingen meget for at sejle til hjælp, men N. P. Christiansen tog straks afsted med sin båd »Emma« ledsaget af et par andre modige mænd. Det lykkedes for de modige mænd at bjerge den nødstedte, men han var forinden død af kulde.

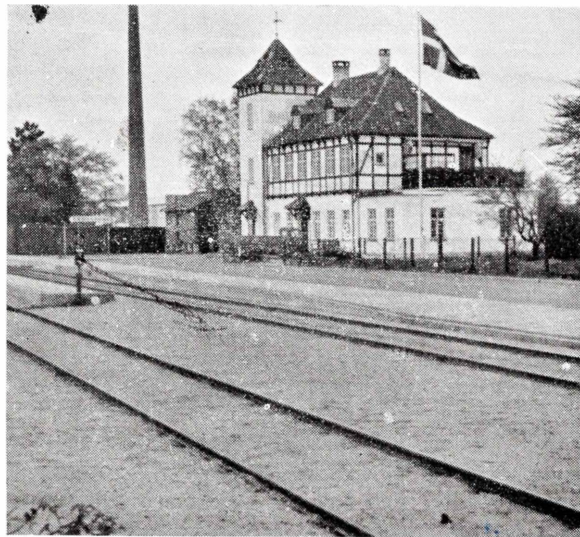
I 1916 faldt 2 store jyske heste forspændt en ølvogn ned i en kælderhals i gården til kroen i Gilleleje — det var tilsynela-

dende håbløst at få dem levende op, for den gang var »Falck« eller »Zonen« jo ikke lige ved hånden. — N. P. Christiansen kom også til stede — han tog et hurtigt overblik over situationen, hvorefter han bad om at få noget tovværk. Og skønt he-stene var meget urolige, lod han sig glide ned mellem disse. Tovværket blev anbragt om bug og ben, og ved håndkraft kom begge dyr sikkert op.

Han er for længst død på Bornholm, hvor han blev vådbinder.

Epilog

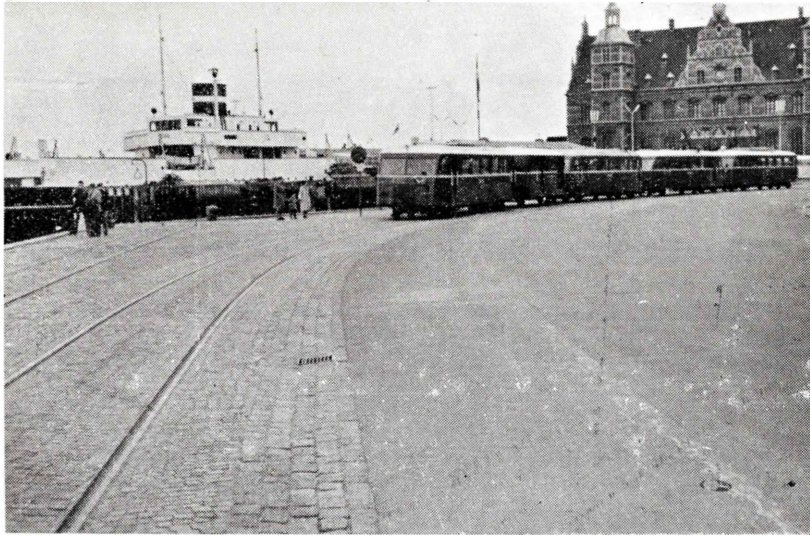
Desværre lader udviklingen jo til at gå i den modsatte retning — mod flere og flere biler og færre og færre baner. Man kan beklage en sådan udvikling — eller man kan glæde sig over den, alt efter temperament og tilbøjeligheder, men det er helt oplagt, at samfundsøkonomisk er kæmpebilparken og deraf flydende enorme vejanlæg noget nær den ringeste løsning på problemet om gods og personers transport fra et sted til et andet. — Med hensyn til sikkerheden, tja — så er risikomomentet tusinddoblet, efter at den enkelte har fået et rat mellem hænderne, og ikke længere i ro under avislæsning lader sig transportere ad to lige skinner.



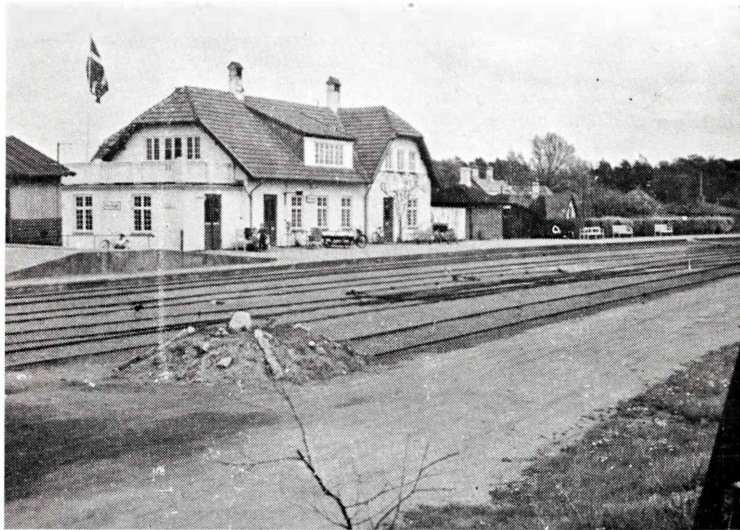
Grønnehave station

Indholdsfortegnelse

<i>Gribskovbanens historie</i>	side 3
<i>Stræknings- og stationsplan</i>	„ 7
<i>Skillingsvise</i>	„ 14
<i>Aage Petersens erindringer</i>	„ 18



Skinnebustoget afgår fra Helsingør station



Hornbæk station

Rejs

til DEN DANSKE RIVIERA

og de dejlige badestrande —

med

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banens tog og busser

O. SOMMER

aut. **VOLVO** forhandler

Uplandsgade 72 - København S

Telefon ASta *4820 - *4830

Rud. Pallesen $\frac{1}{3}$

BOGTRYKKERI

PAPIR EN GROS

Gutenberghus

Hillerød

G. Nordlunde's

BOGTRYKKERI

Oswald Terkelsen

Slotsgade 3

Hillerød

tlf. 175

JERNBANE-BLADET

Jernbanehistorie og aktuelt — Modeljernbane — Foto hobby

Abonnement 12 kr. aarlig

(12 numre)

Bestilles på postgiro 600 82 - Jernbane-Bladet - København Valby