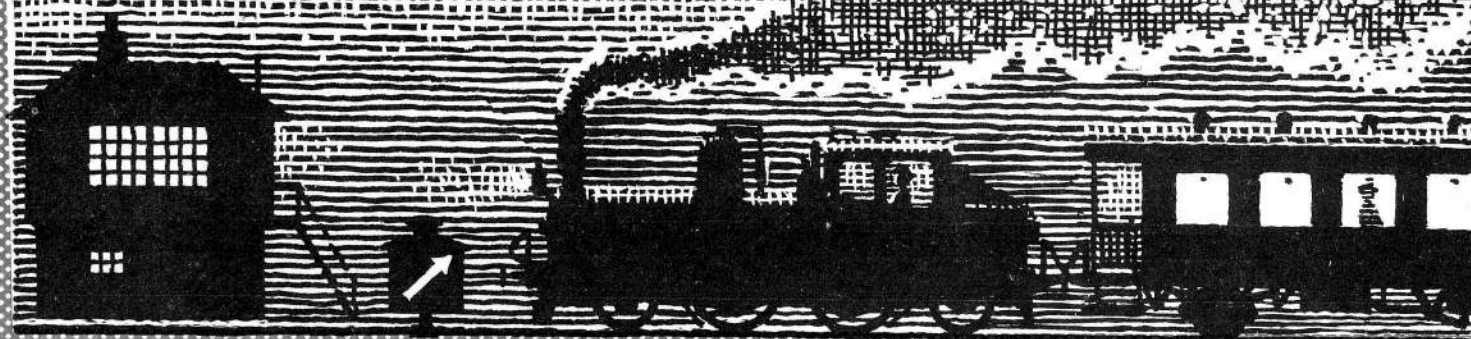


SIGNALPOSTEN



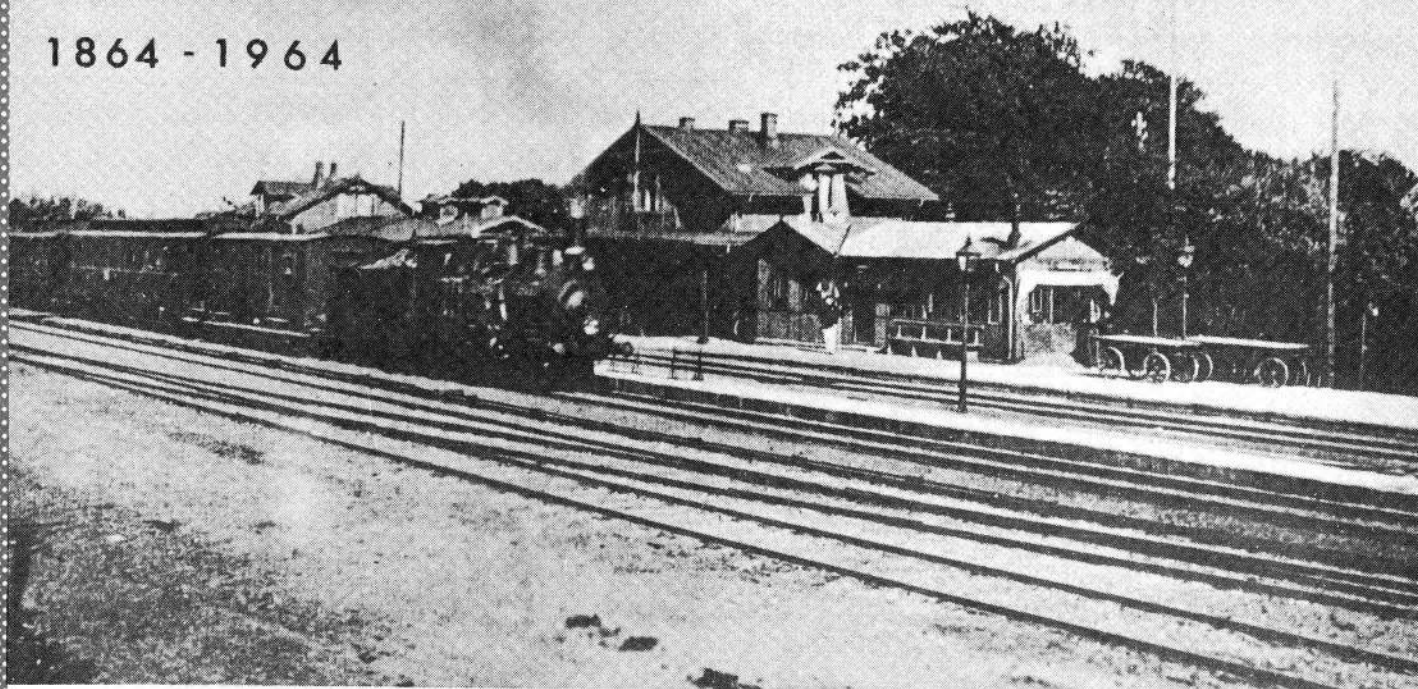
Modeljernbaneklubben H.O

Snekkersten

Jernbanestationen

Nordbanen 100 År

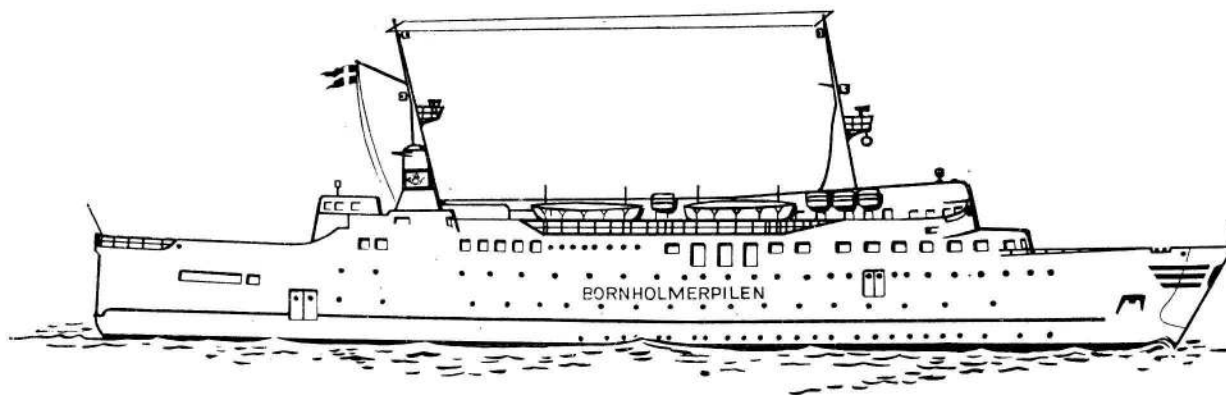
1864 - 1964



2. årgang - 4

Rejs til BORNHOLM

med 66-bådene



KØBENHAVN-RØNNE:

Daglig natforbindelse hele året. I sæsonen desuden dagture i begge retninger på de fleste af ugens dage,

YSTAD-RØNNE:

Daglig forbindelse hele året.

SIMRISHAMN-ALLINGE:

I tiden indtil 31. august flere daglige forbindelser.

I tiden 1.—13. september 3 ugentlige forbindelser.

TRAVEMÜNDE-RØNNE:

I tiden 24. juni — 15. september 2 ugentlige forbindelser.

Forhør venligst om afgangstider i rejsebureauerne samt vore ekspeditioner

København,

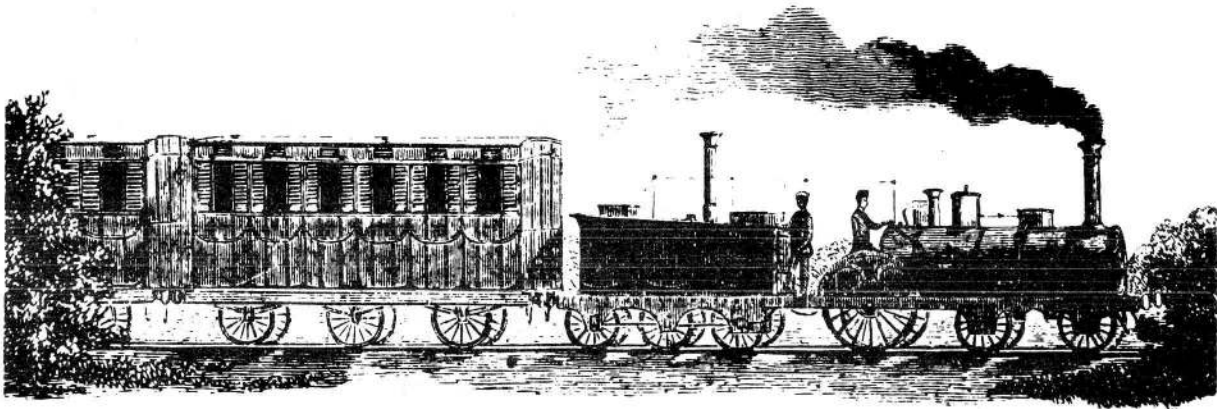
Havnegade 27, tlf. Minerva 1866

Rønne,

Havnen, tlf. Rønne 1866

66-bådene

Den Nordsjællandske Jernbane.



Af E. L. Parbøl

Træk af dens historie gennem 100 år

Det var i en af vort lands historiske perioder, at den sjællandske Nordbane, d.v.s. jernbanestrækningen København-Helsingør over Lyngby-Hillerød, fik sin indvielse.

Den 8. i førstkommande juni måned er det 100 år siden, at denne for Nordsjælland betydningfulde begivenhed fandt sted. Det skete altså under krigen i 1864 i våbenstillstandsperioden mellem stormen på Dybbøl og tyskernes erobring af Als. Store dele af den jyske halvø var besat af fjenden, og folkets opmærksomhed var da mest samlet om udfaldet af Londonkonferencen. Alt dette triste blev dog for en stund skubbet til side, thi en ny banelinie var - trods krig og politisk uro - blevet færdigbygget og skulle nu tages i brug. Og en sådan begivenhed skete i de tider ikke, uden at et stort og festligt apparat blev sat i scene. I et med blomster og flag smykket tog blev strækningen fra København til Helsingør gennemrejst af kong Christian IX og dronning Louise ledsaget af et selskab bestående af rigets fornemste ministre og embedsmænd samt Det sjællandske Jernbaneselskabs bestyrelse og øverste ledelse med direktør Rothe i spidsen. Toget gjorde holdt

forskellige steder undervejs, bl.a. i Birkerød, hvor en del af de i krigen sårede soldater var mødt frem, og hvor majestæten hilste på og talte med hver enkelt. I bugten ved Snekkersten var skibe fra krigsmarinen opankret og afgav kongesalut, da toget passerede. Efter at den nye station i Helsingør var besat af togets passagerer, var der om aftenen en gallamiddag i det helsingørske skydeselskabs festsal. Og menuen var ikke ringe. Man høre:

Skildpaddesuppe, krustader med champignons, kalveryg, grønærter, olivensauce, pighvarre, kartofler, kaperssauce, kyllinger med trøfler en bordure, asparges, smør, gåseleverpostej, fuglevildt, kompot, sauce, is, kage, dessert og kaffe og dertil 6 slags vin og diverse likører.

Og selvfølgelig var der taffelmusik, der bl.a. omfattede C.C. Møllers nye march "Den 9. mai", tilegnet den danske Nordsø-eskadre. Det var jo netop en måned efter Helgolandsdagen.

Den af jernbanedirektionen udstedte instruks til stationerne foreskrev, at stationsbygningerne skulle udsmykkes på passende måde med grønt og flag. Endvidere blev der naturligvis deri givet nøjagtige forskrifter om krydsningerne. Mødende tog skal anbringes i sidesporet, således at ekstratoget kan passere hovedsporet uden at standse, og - hedder det videre - såfremt banen ikke på denne måde kan gøres ryddelig for tog, skal der hejses stopsignal, og ekstratoget bringes til standsning. Og for at der ikke skulle tages fejl af ansvarsfordelingen, slutter instruksen med efterfølgende ord i fede typer: "Stationsforstanderne er således ansvarlige for togets sikkerhed".

Forhistorien

Selve etableringen af denne her omtalte jernbanestrækning var i øvrigt ikke forløbet uden meget besvær, mange ændringsforslag og mange diskussioner. Men heri var man jo på den tid - og for øvrigt også i de senere år - så vant. Allerede i 1839 den 19. november holdt professor G.F. Ursin i Industriforeningen i København et opsigtsvækkende foredrag: "Om Sporveie med særdeles Hensyn til deres Anlæg i Fædrelandet." Heri udtaler han bl.a.: "...Vi vide ikke, om det vil tilgives os, at vi fra dette maaskee ikke længere fra Udførelsen fjerne Project tør lede Tanken hen paa et andet, som tidligere er nævnt, nemlig en Sporvei mellem Kjøbenhavn og Helsingør. Afstanden er kun lidet over 5 Mill. Bekostningen, hvis vi antage ogsaa her Træunderlag med Jernskinner, vilde, da Terrainet ikke synes at frembyde synderlige Vanskeligheder, næppe overstige een Million Rbd. Men bringes nu Helsingør til at være Kjøbenhavns Forstad, da burde dog vel Handels-Interesse, Forretninger og Fornøielser drage Gods og Reisende af alle Aldre og Kjøen i tilstrækkelig Mængde til at forrente denne Capital, hen paa Jernbanen. Sporveiene er et populært Befordringsmiddel..."

I 1840'erne opstod der rundt om i Europa en regulær jernbanebygnings-feber. På denne viste der sig også symptomer i Danmark.

Blandt andet udstedte vekselmægler J.W. Heymann en "Indbydelse til Actietegning i en Jernbane fra Kjøbenhavn til Helsingør, som enten forlægges over Lyngby eller Jægersborg Dyrehave." Anlægskapitalen ansloges til 1 million specier med 10.000 aktier á 100 specier. Berlingske Tidende anbefalede projektet, men indbydelsen, der fremkom en uge efter, at aktietegningen til Roskildebanen var afsluttet, fandt dog ikke tilstrækkelig tilslutning.

Der gik en halv snes år med de indledende forhandlinger og selve anlægsarbejdet, før tanken blev til virkelighed. I 1855 fremkom der planer om en "Nordbane" med sidebane til Klampenborg, og ved love af 1856 og 1857 fik regeringen bemyndigelse til at give koncession på nævnte baners anlæg og drift, men disse love blev ikke udnyttede. I 1861 vedtoges på ny en lov, hvorefter der kunne gives Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på en bane fra København til Helsingør havn - eller til Helsingør med en hestebane til havnen - samt en sidebane til Jægersborg Dyrehave og med eller uden sidebaner til Fredensborg og Frederiksborg. Koncessionen blev givet til 100-årsdagen for København-Roskildebanens åbning, nemlig den 27. juni 1847, men med indløsningsret for staten efter 25 års forløb fra Korsørbanens åbning, altså 27. april 1881 - hvilken ret staten som bekendt gjorde anvendelse af.

Linieføringen

Jernbaneselskabet overdrog projekteringen af disse nordsjællandske baneanlæg til major i det kongelige ingénieurcorps J.C.F. Dreyer. Efter dennes direktiver udarbejdede ingeniørkaptajn J.C.G. Hedemann, der senere blev selskabets meget virksomme overingeniør, tre forslag, der alle havde det tilfælles, at banen skulle udgå fra Københavns ældste bane-gård, passere Vesterbro ved Frihedsstøtten og derfra løbe mellem voldene og søerne og tværs over Sortedamssøen til Trianglen og videre til Hellerup. At banen inden for Hellerup fik en anden retning end foran nævnt er bekendt. Det var Nord- og Klampenborg-banens anlæg,

der blev den direkte anledning til, at København fik en ny hovedbanegård. (Hovedbanegård nr. 2; anlagt nord for Vesterbrogade).

Hvad linieføringen nord for Lyngby angår bragte Kaptajn Hedemann 3 forskellige linier i forslag, nemlig over Hørsholm direkte til Helsingør med sidebane fra Nivå til Frederiksborg eller over Hørsholm-Grønholt-Fredensborg til Helsingør med sidebane fra Grønholt til Frederiksborg samt endelig det projekt, som blev det foretrukne, Gentofte-Lyngby-Holte Kro-Birkerød-Lillerød-Frederiksborg-Fredensborg-Nyrup-Helsingør. Til alle disse forslag var knyttet anlæg af hestetrakke baner til Esrom Sø og til Helsingør Havn. Hedemanns projekt til banen via Frederiksborg (Hillerød) fik kongelig approbation 27. juni 1861, dog med visse mindre forbehold. Kongens Lyngby, som byen kaldtes til adskillelse fra mange andre Lyngby'er, blev med sine ca. et tusinde indbyggere på de tider nærmest anset som en landsby om end med købstadspræventioner, så fra denne bys side ventede man ingen modstand mod eventuelle ekspropriationer. Heller ikke Sorgenfri Slotspark blev anset som fredhellig, thi ifølge det til godkendelse indsendte forslag ville banen afskære et hjørne af Sorgenfri Park øst for landevejen. Finansministeriet modsatte sig imidlertid dette indgreb på statsejendom og foranledigede, at jernbaneselskabet fik et "tilhold" om at finde en anden linie. Sorgenfriparken blev da også reddet, idet man fandt ud af, at banen kunne føres syd om byen og over den østlige ende af Lyngby Sø og endda blive billigere derved. Anlægsomkostningerne blev beregnet til 7.400.000 kr. Beretningerne lægger ikke skjul på, at man egentlig ikke ventede nogen særlig stor trafik på den ny bane, og denne betragtning og terrænets form har bl.a. været afgørende for, at banen er anlagt med stigningsforhold og krumningsforhold, som man ikke havde kendt f.eks. på den ret nyanlagte bane Roskilde-Korsør. Omtrent halvdelen af strækningen Hellerup-Helsingør er anlagt i stigninger på imellem 1:100 og 1:250, og omtrent en trediedel blev lagt i kurver med en radius på 833-3333 meter. Man var dengang ganske klar over, at banens stignings- og krumningsforhold var ret ugunstige, men det

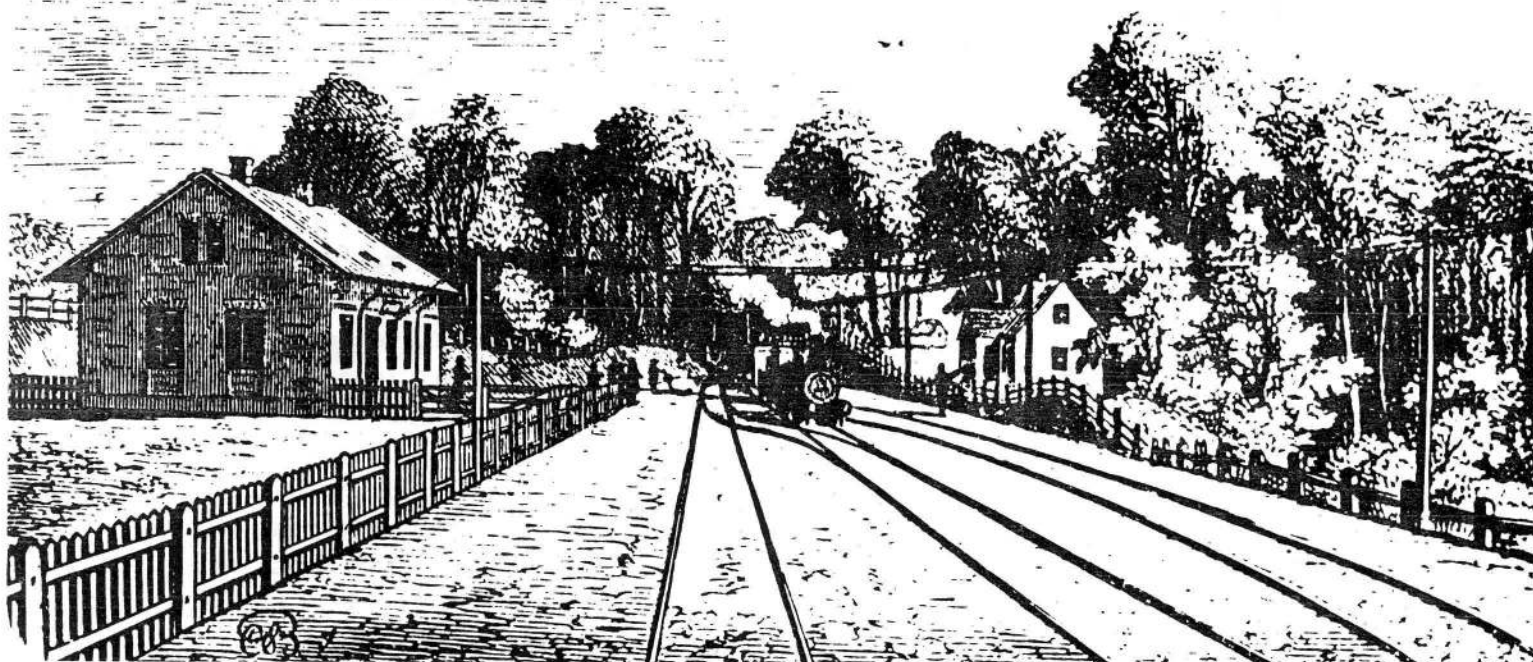
var udelukkende økonomiske hensyn - nemlig besparelse på omkostninger ved jordarbejdet - til trods for den endog meget beskedne dagløn for en anlægsarbejder, der blev de afgørende i dette spørgsmål. Banen blev lagt med ét spor i grusballast og med 68 pounds engelske skinner; de samme som på Korsørbanen.

Stationer

Ved banens ibrugtagning blev der anlagt ensartede stationer ved Hellerup, Gentofte og Holte. Lyngby og Fredensborg havde også ens udseende, hvilket ligeledes var tilfældet med Birkerød og Lillerød. Den lille station Qvistgaard var noget for sig selv og syntes anlagt ganske umotiveret i sin ensomhed. De større stationer Hillerød og Helsingør var i sagens natur mere imponerende. Disse stationsbygninger uden for København blev opført efter tegning af arkitekt Wolff. Om den kunstneriske værdi af disse i vore nutidige øjne meget spartansk udstyrede bygningsværker kan diskuteres. Der var året forud til ministeriet indgået en af 14 arkitekter underskrevet anmodning om, at der måtte blive antaget akademiuddannede arkitekter ved opførelsen af de sjællandske jernbanestationer.

Meget er forandret på nordbanestationernes udseende siden dengang. Den oprindelige Lyngby station eksisterer ikke mere. Den blev i 1891 erstattet af en andet noget sydligere anbragt stationsbygning, som atter er blevet erstattet af den nuværende i vor tids stil opførte station taget i anvendelse 1959. Stenene fra den i 1864 opførte station blev efter nedrivningen kørt ud til Frederiksdal og dér benyttet til opførelse af en villa, der kan ses den dag i dag. Samtidig med stationsombygningen blev der anlagt dobbeltspor mellem Hellerup og Holte. De mange andre af banens mellemstationer er i tidens løb ændret på forskellig måde, og navnlig har elektrificeringen af strækningen til Holte i 1936 ganske ændret dens fysiognomi.

Hillerød station anvendes endnu, men er mere eller mindre fornyet og ombygget. Størst er dog forandringen i Helsingør, hvis oprindelige banegård er helt nedlagt, ligesom sel-



Holte station. Tegning ca. 1864.

ve banens forløb er ændret, da den nuværende banegård blev åbnet for drift den 24. oktober 1891. Før dette tidspunkt lå de sidste 4,7 kilometer bane før Helsingør lidt længere inde i landet og førte bag om byen op i det høje terræn ved Stubbedamsvej. De gamle banegårdsbygninger ligger der delvis endnu og er taget i anvendelse til andet formål. Kort efter stationens lukning blev lokomotivremisen til hotel. I varehuset blev der indrettet skole, og her fik også badeanstalten "Øresund" lokaler. Selve stationsbygningen, der efter datidens forhold var ret anselig, blev indrettet til beboelse, og også i vor tid er der mennesker i huset, idet der som bekendt nu gives plads til børneinstitutioner. Endvidere indgik noget af det gamle banegårdsteræn i forlystelsesetablisementet "Hammershøj".

Fra Trækvejen førte et spor til havnen,

Det havde så stærke krumninger, at almindelige skinner ikke kunne anvendes, hvorfor der blev benyttet hule skinner af form omtrent som U-jern, i hvilke vognhjulene løb på sporkransen. Samtidig med ændring af banens forløb blev det gamle billetsalgssted i Snekkersten og den gamle stationsbygning i Helsingør nedlagt. I forhold til den nye pragtbygning i Helsingør var den gamle station ret beskedden i arkitektonisk henseende. På perronsiden var den forsynet med en toghal, der dækkede 2 spor. Endvidere kunne den gamle lokomotivremise rumme 4 lokomotiver. Den nuværende banegårdsbygning, som er bygget i en art "Rosenborg-stil" af arkitekt Holsøe og med bistand af den senere overarkitekt ved DSB H. Wenck, vakte stor opsigt for sit for en dansk jernbanestation så ganske afvigende udseende, men gør absolut et venligt og tiltalende indtryk på den fremmede, der søværts kommer til

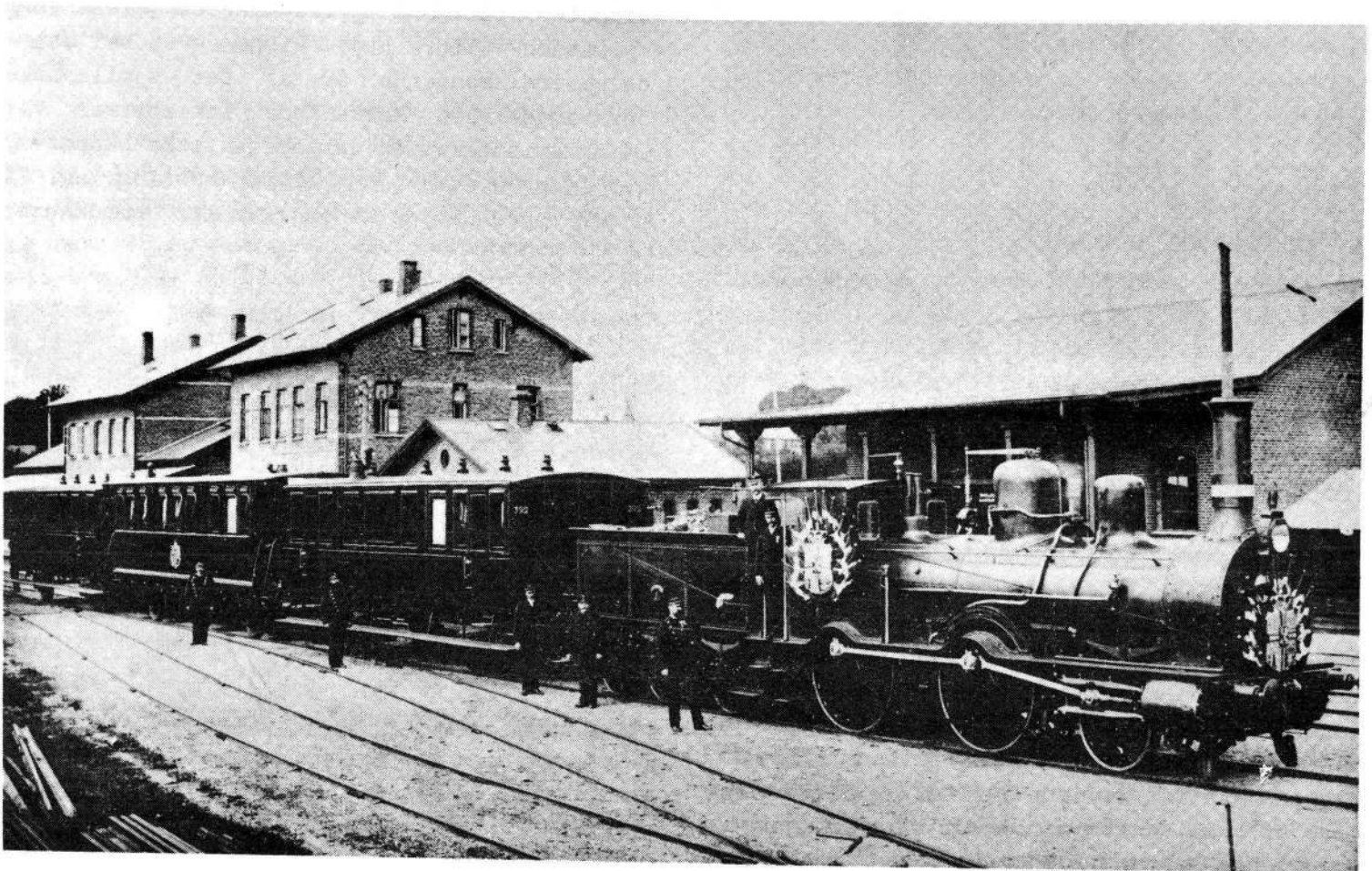
havnestaden ved det nordlige Øresund.

Rullende materiel

Materiellet til den nye bane bestod af et antal to- og treakslede kupévogne, I og II klasse med polstrede sæder og III klasse med de nøgne træsæder, dårlig belysning og ringe eller slet ingen opvarmning, ingen toiletforhold. Men folk var ikke forvante den gang og fandt sig i den manglende komfort, thi de kendte ikke andet og bedre. For at nævne belysningen i vognene, da bestod den oprindeligt af nogle søvnige olielamper, der blev fyldt med rapsolie. Senere kom der lamper med den betydeligt mere anvendelige mineralolie. Disse lysgivere anbragtes i kupéernes loft ned gennem huller i vogntaget. Denne belysnings-

metode holdt sig i mange år, og ældre mennesker kan måske endnu huske "lampemændene", der måtte færdes på vogntagene bl.a. for at tænde lamperne med de dertil beregnede fidi-busser. Og togenes opvarmning var oprindeligt udført på en lige så primitiv måde; der var nemlig slet ingen, men det var publikum jo også vant til fra dagvogne og private hestekøretøjer. Så det var derfor en naturlig ting, at man på rejse ved vintertid selv medbragte plaider og fodposer. Som årene gik, bedredes dog også dette forhold ved hjælp af varme flasker, der ophededes af damp fra lokomotivet, og senere i vor tid ved anvendelse af elektrisk opvarmning.

Vognmateriellet bestod i de første år af kupémateriel, hvor konduktøren, som han dengang benævnedes, måtte balancere på vognens løbebrædder, og - efter at have averteret sin



Fredensborg station med kongetog ca. 1890. Til ledsagende personale udvalgte folk med kraftigt skæg.



"Stationsforvalter" 1864. Stationspersonalet var normeret med fuld uniform med "lokomotivknapper". Lokomotivpersonalet var kun forsynet med kasket med kokarde og et lille metallokomotiv.

nærværelse ved at banke på ruden - blev denne ved passagerernes hjælp lukket ned, og vor konduktør kravlede op og - med hele overkroppen ind ad vinduet - blev billetten eftersat og klippet. Det kunne i dårligt og hårdt vejr være et både anstrengende og livsfarligt arbejde. Fra banens første år stammer denne lille historie om manden, der til konduktøren der som foran beskrevet afkrævede ham billetten, svarede: "Nej, vil Du ha' en billet, må

Du selv købe Dig en; det har jeg gjort."

Fra korte og umagelige kupévogne til vore dages lange og tunge, men betydeligt mere komfortable gennemgangsmateriel, er der i de forløbne år sket en stor udvikling, som det her vil være for vidtgående at komme ind på.

Hvad trækraften angår, da er der selvfølgelig også på dette felt sket en udvikling, der sikkert er endnu større og mere gennemgribende, end hvad tilfældet har været for vognmateriellet.

Udelukkende til brug på Nordbanen blev der i 1864 anskaffet 2 lokomotiver af litra Gs, d.v.s., at maskiner af dette litra foran fyrkassen havde 2 sæt koblede hjul af lille diameter (1,4 m) samt under kedlens forende et sæt løbehjul. Medens Gs-maskinerne med deres lave drivhjulsdiameter var bestemt til fremførsel af "varetoget", blev der til persontogene anskaffet 11 maskiner af samme hovedtype som de førnævnte, men med en drivhjulsdiameter på 1,6 m og med kobbelhjulene bag fyrkassen (litra Es). Disse og en hel del i de senere kommende år af Det sjællandske Jernbaneselskab anskaffede lokomotiver var karakteristiske ved den cylindriske skorsten, der foroven havde en blank messingring. På kedelryggen havde de en rummelig sandkasse,



Kupébelysningen var i banernes første år olielamper, der nedsattes igennem vogntaget; ofte således, at én lampe skulle oplyse to sammenstødende kupéer.

og på fyrkassekappen sad en stor dom med en med kontravægt belastet sikkerhedsventil. Førerhuset var ret smalt og uden sidevinduer. Hjulringens kant var blankt afdrejet, og hjulfølge og -eger var rødmaledede. Ejendommeligt for disse lokomotiver var endvidere, at de i tiden før 1893 havde litrabetegnelser og nummer på skorstenen eller på førerhuset, og som en særlig pyntelig ting, at blankpudset messingskilt på rundkedlen eller på førerhusets sider, der angav maskinens navn, i reglen et navn hentet fra geografien eller fra den nordiske gudeverden. Nævnes kan således, at de første i Danmark i 1871 hos Burmeister & Wain byggede lokomotiver af litra Es fik navnene HØDUR og MJØLNER. Den af nutiden så kendte og skattede rød/hvide skorstensring, som alle statsbanernes lokomotiver er forsynet med, blev først indført på sjællandske baner i 1880, da staten overtog disse i private selskabers eje værende jernbanestrækninger. I Jylland havde dette mærke været anvendt af De jysk-fynske Statsbaner siden 1867.

Foruden disse førnævnte har mange andre lokomotivtyper kørt på Nordbanens skinner i årenes løb. Man kan blandt dem nævne litra Cs og K, tenderlokomotiverne As, O og S samt i de senere og seneste år motortrækraft af litra Mo, Mx og My.

Og på Holtebanen, d.v.s. strækningen København-Holte, skete der jo en radikal forandring, da elektriciteten blev benyttet som drivkraft i S-togene, den 15. maj 1934 for strækningen København-Hellerups vedkommende og to år efter på samme dato for strækningen Hellerup-Holte. Denne trafik-revolution har været medvirkende til et uanet opsving af den præsterede transportmængde, især for denne del af Nordbanen. Uagtet elektrificeringen gennemføres der stadig damp- og motortog direkte til Hillerød og videre til Helsingør uden stop Østerport-Holte. Denne deling af en nærtrafik (København-Holte) og en fjerntrafik (København-Hillerød-Helsingør) er blevet mulig, efter at der er bygget et 3. og 4. spor mellem København og Holte og samtidig indført automatisk linieblok, der betinger en langt hyppigere og mere sikker toggang.

De første aar

Selve toggangen og køreplanen skal omtales lidt senere, men forinden skal kortelig fortælles lidt om nogle af de mænd, der fik til opgave at sætte hjulene i gang på den nye bane, glemt og ukendt af de fleste nu om dage, men alligevel pionerer på deres felt, og som derfor nok er værd at drage frem i lyset igen.

Chefen i Helsingør var banegaardsinspektør Peter Ejler Lund, en af de mest ansete stationsforstandere i Det sjællandske Jernbaneselskab. Han havde været afdelingsingeniør ved anlægget af Vestbanen og var ved denne banes åbning blevet stationsforstander i Ringsted. I 1864 blev han forflyttet til Helsingør, hvor han nu foruden sin anseelse ved jernbanen tillige havde vundet byens tillid, idet han blev indvalgt i Helsingørs byråd. Han var i egenskab af tekniker også medlem af Helsingør havnekomité. Han var en fåtalende og stilfærdig mand, men den hengivenhed, hans personale nærede for ham, var uden sidestykke.

Et lille billede fra det praktiske liv på Helsingør station i de første år har en forhenværende togfører berettet således: "Det lakker mod Afgang af det Tog, med hvilket vi skal til København. Togsmed nr. 5 Jesper Jørgensen har netop tilendebragt Eftersynet af Vognene og fyldt Olie i de primitive Akselkasser, der er saa let tilgængelige for Grus og Sand, at varmløbne Aksler hvert Øjeblik kræver Udrangering af Vogne paa Mellestationerne. Nu kommer han dragende med sin Smørekande og et mægtigt sortmalet Bræt paa begge Sider forsynet med et stort Femtal, hvilket har givet Anledning til, at man kalder dets Ejer Paragraf 5. Paa Vognen nærmest Maskinen, Forbremsen, som den kaldes, har Togsmeden sin Plads, og her anbringer han Brættet som Skærm for sin Ryg, der ligesom hele hans Figur, Væsen og Tale er meget bred. Da Toget er temmelig stort, og det derfor maa befrygtes, at det vil blive hængende paa den lange Stigning, der begynder lige ved Stationen, rykker det først tilbage på Stationspladsen saa

langt, det kan komme, for at tage Tilløb. Uagtet Toget har en god Fart, da det derefter kører ud, varer det ikke længe, før det alligevel truer med at gaa i staa. Det stemmer mig for Brystet af Spænding, mens jeg fra Kupévinduet maaler Sneglefarten, og det føles som en Lettelse, da Maskinen endelig naar at faa Forbenene over Brækpunktet og hurtigere og hurtigere kan trække Toget efter sig. Den Udvej, man nu benytter, at lade en Rangeringsmaskine skyde bagpaa, var man dengang afskaaret fra, idet Rangeringsmaskiner endnu ikke fandtes. Vel varede det ikke længe, før København fik to saadanne HUGIN og MUNIN (Odins Ravne), men Helsingør maatte vente længe endnu".

En ting, som den gamle togfører ikke bemærker i sin omtale af en togafgang, er det næsten musikalske ceremoniel, der foregik forinden ved stationsbestyrerens foranledning nemlig således som her skal berettes. Fem minutter før togafgang blev der "ringet ud" af ventesalen med mange slag på den på stationsvæggen ophængte blankpudsede messingklokke. Så fik de rejsende, der ventede på dette signal, travlt med at tømme koppen med "kaffepunchen" og derefter begive sig til toget med deres pakkenelliker. Ringningen blev i øvrigt efter et lille ophold afsluttet med ét kraftigt slag. To minutter før afgang foretoges "anden ringning", der afsluttedes med to slag, og der var altså endnu tid for efternølerne eller til at hente vadsækken, som man i skyndingen havde glemt. Og endelig derefter gav stationsbestyreren med det røde bånd om huen "afgang" med et kraftigt slag på "gryden". Så tog togføreren fat med sin fløjte, et langt pift efterfulgt af et kort, som blev besvaret på samme måde af lokomotivets dampfløjte - og så kørte toget.

Hvis vi følger togføreren og hans tog mod København, kommer vi først til Qvistgaard. På denne station var chefen forstander Andreas Green, der tidligere havde været ansat i krigsministeriet. Hans ry som jernbemand var ret ubetydelig, og havde han ikke haft en dygtig medhjælper i sin hustru, var han vist ilde faren. Da stationen således langt om længe fik installeret et telegrafapparat, var det hende, der måtte betjene det.

Green blev dog ret hurtigt afløst af billettør Schaltz, der kom fra København.

På hofstationen i Fredensborg residerede G. Marquard. Han døde få år efter sin tiltræden og blev efterfulgt af godsekspeditøren i Korsør, Gundel, der oprindeligt havde været handelskontorist, før han kom til jernbanen. Fredensborg var i mange år en af de "fine" stationer, idet hoffets nærværelse på slottet i de store kejserdage med mange fyrstelige gæster og deraf følgende kongetog og andre særtog gav anseelse til stationen og meget arbejde til personalet. Det er ikke for meget sagt, at verdens øjne ofte hvilede på Fredensborg, når de mange kronede hoveder var samlet om "Europas Svigerforældre", det gamle danske kongepar.

For at skaffe bedre og hurtigere kontakt mellem hoffet og Fredensborg station blev der som noget ganske nyt og usædvanligt anlagt en direkte telefon fra hoffourérkontoret til jernbanestationen. Denne telefon blev til stor hjælp ikke alene ved aftaler om de mere praktiske arrangementer ved etablering af særtog o. lign., men den kunne også anvendes ved en samtale som følgende: "Er det stationsforstanderen?" "Ja, til tjeneste". "Herskaberne har af kgl. skuespiller Olaf Poulsen fået løfte om en underholdning i aften. Og hr. Poulsen skulle hertil bruge en grå hat, som han ikke selv har. De skulle vel ikke kende nogen, der har en sådan hat, som den ønskede?" "Jeg skal forsøge." Portør Christian Hansen mente nok at kende en mand, der ejede en hat som den omtalte. Der gik derfor ilbud til manden, men desværre, hatten eksisterede ikke mere! - og Olaf Poulsen måtte benytte en hovedbeklædning af en anden farve.

En anden lille historie om Fredensborg og Olaf Poulsen lyder sådan: En morgen mødte tre herrer af den russiske kejserindes følge ved billetlugen. Personalet forstod, at d'hr. skulle med toget til København, men af deres tale forstod man intet. Så klarer vi os på anden måde, må en af de tre have tænkt, for da sprogvanskelighederne var størst, rakte han først én finger i vejret og derpå tre fingre. Det betød: Første klasse, tre billet-

(fortsættes side 79)

Anvendte forkortelser i artiklen:
Fra 3 tog om dagen til timeskørsel.

Stationer:

Gb: Godsbanegården
Kh: Københavns hovedbanegård
Kh II: Station II
Kk: Østerbro/Østerport
Hl: Hellerup
Ly: Lyngby
Hol: Holte
Bi: Birkerød
Hi: Hillerød
Pd/Fr.borg: Fredensborg
Hg: Helsingør
Fr.sund: Frederikssund

Baner:

GDS: Gribskovbanen
HPHJ: Hillerød-Frederiksværk-Hundested

Ugedage:

Hv: Hverdage
S(ø): Søndage
S&H: Søn- & helligdage
M(a): Mandage
Ti: Tirsdage
O(ns): Onsdage
To: Torsdage
F(r): Fredage
L(ø): Lørdage
Dgl: Daglig

Togarter:

K 15-28-30: K-maskine med 150-280-300 t.
O 17-22-27: O-maskine med 170-220-270 t.
S 300: S-maskine med 300 t (max. last).
I: Iltog
HP: Hurtigt persontog
P: Persontog
LP: Langsamt persontog
B: Blandet tog
HG: Hurtigt godstog
G: Godstog
LG: Langsamt godstog

Skønhed som De ikke aner

findes langs private baner!

Fra 3 tog om dagen til timeskørsel

Udviklingen belyst ved eksempler

Af A. Gregersen

I anledning af at det i år er 100 år siden, at Nordbanen blev åbnet, skal jeg forsøge at give SIGNALPOSTENS læsere en beskrivelse af banen i de forløbne år med hovedvægten lagt på selve banen og dens stationsforhold i København, køreplaner og rullende materiel.

Først var det vel rimeligt at se lidt på banens forhistorie og tilblivelse.

Den, der idag kører med et myldretidstog til Hillerød og tilbage til København ad landevejen, vil have svært ved at forstå følgende beretning fra 1832: "En ny Vogn er i Sommer sat i Gang paa Routen Kjøbenhavn-Helsingør. Den har til Hensigt at befordre Passagerer og Pakkeposten. Dette sker, idet den lette Vogn ved at køres med 4 Heste, som skifter undervejs, i Hirschholm, befordres af den, om ikke gode, dog taalelige Vej herfra til Helsingør paa mindre end 5 Timer, hvori endog Opholdet i Hirschholm - 1/2 Time - er medregnet. Vognen er en saakaldet Hamborgervogn, der hviler paa Trykfjedre, hvorved den skaaner baade Gods og Passagerer, ja Trækket bliver ogsaa lettere for Hestene. Passagererne - 5 - sidde paa 3 Sæder, der staa fast i Vognen. Under foreste Sæde Postlade. Passagerne have foran sig et Læder-Fordække, saa at intet Vand kan løbe ned paa Fødderne, og de kunde antages ved en Parapluie at være fuldkomment beskyttede mod Regn. Dette Fordække kan tillukkes med en Laas, naar ingen Passagerer sidde paa Sædet, og saaledes forebygges Mislighed af Postkarlen ved undervejs at optage uberettigede Personer." - Og hvad havde mon en af datidens rejsende sagt, hvis en eller anden fantasifuld person havde udtalt, at

om 100 år er der 2 jernbaner til Helsingør med tog mindst hver time, og med rejsetid på 3/4-1 3/4 time? - - Selv lang tid efter Nordbanens anlæg var befolkningens krav og muligheder for rejser ret beskedne. Så sent som i 1892 fremkom en meddelelse fra nogle Helsingør-købmænd, der agtede at åbne en skibsroute til København med 3 ugentlige forbindelser i hver retning, hvor de lovede at befordre "Passagerer og Gods til rimelig Tid og Pris og saa godt som Vejrliget tillader det".

Allerede i 1839 rejstes spørgsmålet om en bane i Nordsjælland. De første projekter gik ud på at føre banen fra Københavns station til Frederiksberg ad Vestbanens spor og herfra følge Falkoneralle, forbi Store Vibenshus, øst om Gentofte og Bernstorff til Klampenborg (1844) eller en selvstændig bane Københavns station langs Nørrealle og Vibenshus og videre som ovenfor angivet. Disse projekter forudsatte, at banen kunne forlænges videre op i Nordsjælland. I 1857 fremkom et nyt projekt gående ud på at føre banen til Nordsjælland langs søerne og over fælleden til Vibenshus. Først i 1861 kom der igen fart i planerne. Det sjællandske Jernbaneselskab fik ved lov af 19. februar 1861 koncession på anlæg og drift - indtil 26. juni 1947 - af en bane fra København til Helsingør havn, eller til Helsingør by med spor til havnen, med sidebane til Jægersborg Dyrehave, samt med eller uden sidebaner Frederiksberg og Fredensborg. Efter at nærmere undersøgelser var afsluttet, var der 3 anlægsmuligheder:

- 1) København-Hellerup-Lyngby- Birkerød-Frederiksberg (Hillerød)-Fredensborg-Helsingør.

2) fra Lyngby over Hørsholm til Helsingør med sidebane Nivå-Frederiksborg.

3) fra Lyngby over Hørsholm-Grønholt og Fredensborg til Helsingør med sidebane Grønholt-Frederiksborg. - Heldigvis blev det første projekt gennemført, man kan næsten sige, at det var undtagelsesvis, at det bedste gik frem for politik og andre særinteresser.

København - Klampenborg åbnet for drift 22. juli 1863; Hellerup - Lyngby 1. oktober 1863 og endelig Lyngby - Helsingør 9. juni 1864. Linieføringen til Hellerup var langs Gyldenløvesgade, det inderste Rosenørnsalle (Radiohuset) over H.C. Ørstedsvej, hvor posthus K 17 nu ligger, over Büllowsvej nær Åboulevard, forbi Brorsonskirken, over Jagtvej og gennem den nuværende Nørrebroparks arealer, over Nørrebrogade umiddelbart vest for sporvejsremisen, over Tagensvej i "hullet" øst for Lersø godsplads og endelig tilsluttet det nuværende Hellerupspor ved Lyngbyvej.

BANEGÅRDENE I KØBENHAVN

De nordsjællandske baners anlæg greb stærkt ind i de københavnske banegårdsforhold. Den første banegård, anlagt som endestation for Vestbanen, lå omtrent hvor den nuværende hovedbanegård ligger, og da den var både for lille og for upraktisk til også at skulle betjene Klampenborg- og Nordbanen, blev der projekteret en ny banegård - kaldet Københavns station - på arealet nogenlunde afgrænset af søerne-Gl.Kongevej-Axeltorv-Jarmers Plads og Gyldenløvesgade. Den vestgående trafik benyttede den ved Axeltorv anlagte hovedstation, der havde 2 perronspor (et for afgang og et for ankomst, og 2 - mellem disse anlagte - omløbsspor. Da Klampenborgbanen åbnedes i 1863 var stationen ikke nær færdig, og derfor måtte dens tog i det første årstid afsendes fra en interimistisk station, d.v.s. en lang åben perron.

Det var oprindelig tanken, at al trafik skulle bestrides fra hovedstationen, dog således at sommertrafikken på Klampenborgbanen

skulle have en særlig station. Denne station, hvori den ovennævnte interimistiske indgik, blev indtil hovedstationen åbnedes den 14. oktober 1864 benyttet af alle Klampenborg- og Nordbanetog. Denne station - betegnet station II - var de første år efter 1864 kun åben om sommeren. Den lå på Dansk Ingeniørforenings-nuværende bygningsarealer, og da trafikken ret hurtigt steg, blev al Nordbane- og Klampenborgkørsel henført hertil. Stationen var herefter åben hele året og betegnedes nu som Nordbanegården. Med den stadig og hastigt stigende trafik blev også denne station hurtigt for lille. Man udskilte nu Klampenborgtogene og overførte dem til den i 1887 åbnede station III - Klampenborgstationen ved Gyldenløvesgade. Medens station I (hovedstationen) og II havde fælles rangerplads og maskindepot, fik station III sine egne anlæg.

I Nordbanens første leveår var alle tog fjerntog, senere indsattes dog enkelte Lyngbytog i morgen- og eftermiddagstimerne. Efterhånden som Gentofte, Lyngby og Holte voksede og Københavnerne i stadig stigende grad benyttede Nordbanen til søndagsudflugter, blev også Nordbanegården for lille og derfor udskiltes Holte-togene fra 1896 til den umiddelbart nord for Nordbanegården anlagte Holte-station.

Nørrebro station åbnedes først i 1886 og var delt i 2 stationer: Station A for nordgående tog ved Stefansgade, og station B for sydgående tog ud for Hillerødgade (tidligere Lyngbygade). Mellem de to stationsdele lå rangersporene og godspladsen, alt for småt og trods flere udvidelser en komplet håbløs station at rangere på, og helt galt blev det efter at godssporet fra Nørrebro til Frihavnen blev åbnet i 1894. Nørrebro station blev nedlagt den 30. juni 1930; den havde dog siden 1921 kun været benyttet af de nordsjællandske godstog, Frihavns godstogene og de lokale persontog Nørrebro-Hellerup.

I løbet af 80'erne blev de københavnske banegårdsforhold for trange og man begyndte at se sig om efter muligheder for en stor ny banegård, hvor person- og godstrafik var totalt adskilt, ligesom der var ønsker om frigørelse af de gamle arealer til bebyggelse. Efter mange og lange overvejelser besluttede

man sig til den nuværende hoved- og godsbanegård. I 1897 åbnedes Kystbanen, d.v.s. Østerbro (Østerport)-Hellerup og Klampenborg-Snekkersten. Sidstnævnte strækning havde hidtil været et banemæssigt tomrum. Trafikken blev bestridt af småbåde fra København til Helsingør med anløb af Tårbæk, Vedbæk, Rungsted, Sletten og Humlebæk - af dagvogne ad Strandvejen, samt "Apostlenes heste". På de eksisterende stationer i bycentret var der ikke plads til at optage Kystbanen. Et - senere to - iltog samt et persontog fik dog endestation på Københavns station, de øvrige persontog til Helsingør og Rungsted benyttede Østerbro. Klampenborgtogene afsendtes stadig fra station III. Den ny Østerbro station var et led i de ny banegårdsplaner og skulle senere sættes i forbindelse med den ny hovedbanegård gennem Boulevardbanen.

Ved åbningen af Godsbanegården i 1901 og af Hovedbanegården den 1. december 1911 aflastedes Københavns station først for godstrafikken og senere for den vestgående persontrafik, og strækningen station I-Frederiksberg blev nedlagt. Den 1. december 1917 åbnedes Boulevardbanen og Kystbanetogene indførtes til Hovedbanegården (først helt gennemført 15. maj 1918). Endelig fra 1. oktober 1921 overførtes Nordbanens tog til Hovedbanegården og Boulevardbanen, hvorefter den gamle banegård og strækningen København-Nørrebro blev nedlagt. Nørrebro levede dog videre indtil den ydre godslinie og Lersø godsplads i 1930 gjorde den overflødig.

FÆRGEOVERFARTEN

Nordbanens endestation i Helsingør lå længere inde i landet end den nuværende og havde et rangerspor til havnen. Ved Nordbanens åbning sluttede Det sjællandske Jernbaneselskab overenskomst med Det Helsingørske Dampskibsselskab om fast rutefart Helsingør-Hälsingborg; denne overenskomst tiltrådtes senere af Hälsingborg-Häsløholm Jernvægs AB (H.H.J.). Der skulle sejles mindst en dobbelttur daglig, afgang fra Helsingør senest 1 time efter togets ankomst og med ankomst 1-1 1/2 time før togets afgang og med skib med

maskine på mindst 25 Hk. Fra 11. december 1864, hvor overenskomsten trådte i kraft, var der afgang Helsingør kl. 15 og ankomst kl. 18,30, og der indsattes hestecombus mellem station og havn. Fra 1. januar 1875 overgik ruten (sammen med Malmøoverfarten) til DFDS og overenskomsten ændredes til 2 dobbeltture i november og december og 3 i den øvrige del af året. Fra 1. juni 1888 blev overfarten overtaget af statsbanerne, der indsatte S/S Masnedsund på ruten. (Det sjællandske Jernbaneselskab blev 1. januar 1880 overtaget af statsbanerne).

Ud fra de gode resultater med færgeoverfarterne på Store- og Lillebælt opstod ønsket om færgefart mellem Helsingør og Hälsingborg. Først måtte man tænke på en bedre sporforbindelse til Helsingør havn, og efter at et projekt om en forbindelsesbane fra den gamle station vest og nord om byen, forbi Grønnehave og gennem havnen havde vist sig meget u praktisk, først og fremmest fordi den ville blive en alvorlig hindring for byens udvikling, besluttede man sig til det eneste rigtige, at flytte stationen til havnen. Den ny banegård - beundret for sin smukke stil - blev indviet den 24. oktober 1891 og den 10. marts 1892 ændredes overfarten til færgefart. Man indsatte straks H/F Kronprinsesse Louise på overfarten. Den var bygget på byens skibsværft samme år og havde et 2-cylindret hjulmaskineri på 420 indicerede Hk. og var beregnet til at sejle med en fart af 10 knob. I 1905 forlængedes færgen på B & W fra 54 til 63 m. Fartplanen var lagt, så én færge kunne bestride overfarten.

I 1902 indsattes en ny færge på ruten, S/F Helsingborg, bygget 1902 af Helsingør Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Denne færge, den første statsbanefærge med en skrue i hver ende, var meget praktisk til den korte overfart. Forsynet med 2 maskiner (2-cylindrede, 630 Hk.), 1 til hver skrue, var den meget manøvredygtig, og først da den større færge, S/F Dan, blev bygget i 1921, blev den reserverfærge. Da S/F Fyn og senere S/F Orehoved overførtes til Helsingør, kom Helsingborg til Sallingsund-overfarten, hvor den nu som S/F Glyngøre er reserverfærge. Indtil 1935 sejlede der kun 1 færge. Den voksende biltrafik gjorde

de det imidlertid ønskeligt at indsætte en bilfærge på ruten og det blev den lille M/F Kronborg (Klods Hans), der vel, da den blev bygget, var lovlig lille og som idag slet ikke passer ind i billedet. Det skal her lige nævnes, at et privat selskab i midten af 30'erne indsatte en bilfærge på ruten; M/F Asa-Thor, en minepram, der havde fået påsat en højst mærkværdig overdel, men som trods sit aparte udseende var en god lille færge - den forsvandt under krigen. - Efter krigen skete der en voldsom udvikling på overfarten - mange flere rejsende, og som følge heraf en mangedobling af overførte person- og sovevogne. Dertil kom en stærkt udvidet godsvognsoverførsel, der for en stor del skyldtes delingen af Tyskland, og deraf følgende stærk indskrænkning af Trelleborg-Sassnitz-ruten. Til rådighed er der idag 5 enkeltsporede færges:

S/F Kärnan	,	1916,	1030 Hk,	ex Orehoved
M/F Dan	,	1921,	1800	-
M/F Svea	,	1920,	2240	- - Fyn
M/F Helsingør	,	1955,	1900	-
M/F Hålsingborg	,	1960,	2200	-

Hertil kommer så den lille M/F Kronborg.

Søsterskibene Dan og Svea var bygget som dampfærges, men blev senere ombygget til dieseldrift.

Mellem Helsingør og Hålsingborg er i de senere år indsat dels private bilfærges, dels nogle små motorbåde, men efter krigen har ruten jo også totalt skiftet karakter (indkøbsrejser med meget mere).

Overfarten havde i mange år sin egen isbryder "Thor", bygget i 1896; den er senere overgået til Statens Isbrydertjeneste.

SPORET

Til Nordbanen anvendte man skinner med vægt af 68 lbs/yard, d.v.s. ca. 34 kg/m, så det var jo - målt med nutidsøjne - slet ikke så ringe. (København-Roskilde anlagt med 58 lbs/yard, Roskilde-Korsør 68 lbs/yard). Banen var enkeltsporet. Allerede ved bygningen af Klampenborgbanen ønskede man at bygge denne bane som dobbeltsporet af hensyn til forventet søndagstrafik. Dette blev opgivet, men med den stigende trafik, blev dobbeltspor en

tvingende nødvendighed. Dobbeltspor åbnet: København-Hellerup-Klampenborg 1. april 1877
Hellerup-Holte 1. august 1891
Holte-Hillerød 26. juli 1935.

Senere blev skinnerne forstærket til 37 og 45 kg/m, og fra en primitiv signal- og sikkerhedstjeneste har Nordbanen gennemgået hele skalaen til den moderne signal- og sikringsteknik.

Elektrisk nærtrafikkørsel indførtes på Klampenborgbanen den 15. maj 1934 og på Hellerup-Holte den 15. maj 1936.

GENTOFTEULYKKEN

Desværre er Nordbanen ikke blevet sparet for en alvorlig ulykke. Søndag den 11. juli 1897 kørte et fra Hillerød kommende persontog ind i bagenden på et lokalpersontog, der holdt på Gentofte station. Man har påstået, at Hillerødtoget kørte forbi stopsignal - men togets lokomotivpersonale har til det sidste påstået, at der var gennemkørsel. Påstand står mod påstand. Hillerødtoget fremførtes af loko Cs 246 (1876 Esslingen nr. 1500, tidligere sjællandske jernbaneselskab C 46 - GERE).

Køreplaner og trækraft gennem tiderne

ÅRENE 1863-65

En fuldstændig gennemgang af Nordbanens køreplaner igennem de forløbne 100 år ville være håbløs, alene af pladshensyn, men ved at gennemgå et udvalg af planer, skal jeg forsøge at give et billede af den køreplanmæssige udvikling.

I de 9 måneder af 1863-64, hvor Lyngbybanen var selvstændig bane, løb der 3 tog i hver retning:

København-Lyngby: 8 - 16 - 20

Lyngby-København: 9 - 17 - 21

Da banen fra 9/6 1864 gennemførtes til Helsingør trådte den på indlægsarket reproducerede køreplan i kraft.

Den 18/9 1865 udstedte Directionen for de sjællandske Jernbaner, underskrevet Rothe, adm. directeur, følgende

Ordre

angaaende

forandrede Afgangstider for Togene imellem
Kjøbenhavn og Helsingør, at regne fra den
1 ste October 1865.

- Der skal indtil videre vedblive at afgaae 4 ordinaire Tog imellem Kjøbenhavn og Helsingør, hvoraf tvende (Morgen- og Aftentogene) skulle være rene Persontog med en Kjøretid af 10 Minutter pr. Miil og befordres i 2 Timer, indbefattet Opholdene paa Stationerne, og de tvende andre skulle være blandede Person- og Varetog med en Kjøretid af 12 Minutter pr. Miil og befordres i 2½ & 2½ Time, indbefattet Opholdene paa Stationerne.
- De virkelige Afstande imellem Stationerne paa Nordbanen, de normale Kjøretider efter ovennævnte Regler og de i Kjøreplanen beregnede Ophold paa Mellestationerne over-sees af efterfølgende Tabel:

Fra Kjøbenhavn til Helsingør.

Afgang fra	Persontog		Blandede Tog	
	I.	III.	V.	VII.
Kjøbenhavn ..	Kl. 8-0 Fm.	Kl. 7-30 Eft.	Kl. 11-15 Fm.	Kl. 3-35 Eft.
Sellerup	" 8-12 "	" 7-42 "	" 11-29 "	" 3-49 "
Gjentoft ..	" 8-18 "	" 7-48 "	" 11-36 "	" 3-56 "
Lynghby	" 8-30 "	" 8-0 "	" 11-47 "	" 4-7 "
Solte	" 8-40 "	" 8-10 "	" 12-0 "	" 4-20 "
Birkerød	" 8-50 "	" 8-20 "	" 12-10 Eft.	" 4-30 "
Hillerød	" 9-0 "	" 8-30 "	" 12-22 "	" 4-42 "
Hillerød	" 9-20 "	" 8-50 "	" 12-45 "	" 5-5 "
Fredensborg	" 9-35 "	" 9-5 "	" 1-2 "	" 5-22 "
Dvistigaard ..	" 9-45 "	" 9-15 "	" 1-15 "	" 5-35 "
Ankomst til Helsingør	" 10-0 "	" 9-30 "	" 1½ "	" 5-50 "

Stationerne	Afstande imellem Stationerne		Kjøretid		Ophold paa Mellestationerne
	Kilometer i God	Centrallige Mellestationer	10 Min. pr. Miil	12 Min. pr. Miil	
Kjøbenhavn	23,584	1 Miil	9,83	11,79	
Sellerup	9,782	½ "	4,07	4,89	2 Min.
Gjentoft	10,268	½ "	4,28	5,14	3 "
Lynghby	15,186	¾ "	6,33	7,59	6 "
Solte	15,542	¾ "	6,47	7,77	5 "
Birkerød	17,511	¾ "	7,30	8,76	2 "
Hillerød	22,568	1 "	9,40	11,29	3 "
Hillerød	28,493	1½ "	11,87	14,23	10 "
Fredensborg	20,128	¾ "	8,39	10,07	6 "
Dvistigaard	28,385	1½ "	11,83	14,20	3 "
Helsingør					" "
Tilsammen	191,457	8 "	79,77	95,73	40 "

Banens Etgningsforhold gjøre det vanskeligt aldeles noie at overholde Kjøretiderne for Tog i forskellige Retninger, ligesom Opholdene paa Stationerne maa variere noget efter Antalet af Reisende, Mængden af Gods m. v., men de i Kjøreplanen fastsatte Afgangstider maa overholdes saa nøiagtigt som muligt, og den samlede normale Befordringstid maa ikke overskrides.

- Kjøreplanen er bestemt saaledes:

Fra Helsingør til Kjøbenhavn.

Afgang fra	Persontog		Blandede Tog	
	II.	IV.	VI.	VIII.
Helsingør ..	Kl. 7-0 Fm.	Kl. 8-0 Eft.	Kl. 11-40 Fm.	Kl. 4-0 Eft.
Dvistigaard ..	" 7-12 "	" 8-12 "	" 11-57 "	" 4-17 "
Fredensborg	" 7-25 "	" 8-25 "	" 12-10 Eft.	" 4-30 "
Hillerød	" 7-40 "	" 8-40 "	" 12-35 "	" 4-55 "
Hillerød	" 7-50 "	" 8-50 "	" 12-50 "	" 5-10 "
Birkerød	" 8-0 "	" 9-0 "	" 1-0 "	" 5-20 "
Solte	" 8-15 "	" 9-15 "	" 1-15 "	" 5-35 "
Lynghby	" 8-28 "	" 9-28 "	" 1-28 "	" 5-48 "
Gjentoft ..	" 8-40 "	" 9-40 "	" 1-36 "	" 5-56 "
Sellerup	" 8-48 "	" 9-48 "	" 1-43 "	" 6-3 "
Ankomst til Kjøbenhavn ..	" 9-0 "	" 10-0 "	" 1-55 "	" 6½ "

I de sidste 5 afsnit af ordren findes bestemmelser om krydsning, vandtagning, gods-

befordring m.m. samt at der vil blive udsendt køreplaner, der skulle oplås på stationerne.

I de blandede tog i ovennævnte plan måtte mellem Holte og Hillerød medføres 40 aksler og på de øvrige strækninger 50 aksler (loko ES). Fra 10/7 1867 indsattes togene nr. IX og X: "Ekstrapersonotog paa Helligdage; afgaae ikkun paa Helligdage i Sommersaisonen". Til omkring 1878-80 bibeholdtes denne plan, dog med mindre ændringer af tiderne.

Fra en køreplan fra midten af 1870'erne opgives personalets kørselsfordeling således:

Afg. København: I 8,00, III 11,00, V 15,00 og VII 19,30.

Afg. Helsingør: II 7,00, IV 11,30, VI 15,30 og VIII 20,00.

Disse tog kørtes af 5 sæt personale i følgende plan:

1. dag: I - IV - VIII
2. - : II - III - VI - reserve
3. - : Fri
4. - : Reserve - V - VII
5. - : Fri

1881

Køreplan 1/8 1881:

København-Korsør: 1 iltog - 1 persontog - 4 blandede tog - 1 godstog.

København-Masnedsund: 2 person- og 1 blandet tog.

København-Kalundborg: 1 blandet tog.

Roskilde-Kalundborg: 2 persontog.

København-Frederikssund: 1 person- og 2 blandede tog.

Køreplanen pr. 1. august 1881 for strækningen København-Helsingør ses reproduceret på næste side. Det er et udsnit af en "Kjøreplansplacat" af 23. juli 1881.

Bemærk at man dengang i fodnoter fortalte publikum om godstogskørslen. I dag fremgår den fuldstændige toggang over strækningerne kun af de ikke offentligt tilgængelige tjenestekøreplaner.

De gamle Crampton-maskiner har kun været brugt meget lidt på Nordbanen. De byggedes i stort antal i Europa i 1850'erne, men fik grundet den uheldige konstruktion (2 A, dvs. 2 faste aksler under maskinens forende og

drivakslen med ret store hjul placeret bag førerhuset) kun en kort levetid - og til hyppigt standsende tog og til linier med stigninger var de komplet uegnede. Fra 1854-58 byggedes 11 af disse rædsler til det sjællandske jernbaneselskab. På Korsør-banen måtte de med 45-50 km/time belastes med 175-200 t (d.v.s. 1 1/2 gang så meget som en MO-vogn!) og noget mindre på Nordbanen; dette "noget" var jo ret ubestemt, men lå vel omkring 135-140 t.

Det blev de fra 1858 anskaffede lokko 20-30, fra 1871 klasse F og efter kedelfornyelsen 1874-79 klasse E (senere DSB ES 220-230), der kom til at blive Nordbanens bærende - eller rettere - trækkende kraft. I persontog trak de 170-210 t, i blandede tog 200-330 t og i godstog helt op til 470 t. Med anskaffelsen af C-maskinerne (senere CS 238-49) fra 1875-77 og klasse F (senere FS 250-63) 1883-88 skete der det, at klasse C fortrinsvis anvendtes på Nordbanen, klasse F i persontog på banerne ud over Roskilde og klasse E (og G) som godstogsmaskiner på alle baner. Da man her på Sjælland kun anvendte trækklassebetegnelse - og ikke lokotypen i sine kørselsfordelinger, og da tilmed alle sjællandske lokko (klasse C, D, E, F) var i samme klasse, er det vanskeligt at se, hvor de forskellige typer har været brugt - det fremgår kun af rent tilfældige notater samt af gennem tiderne genfortalte oplysninger, men skiftet fra E- til C-maskinerne har antagelig fundet sted i den første halvdel af 1880'erne. C-maskinerne svarede i det store og hele til E-maskinerne. I midten af 1880'erne indførtes der iltog på Nordbanen. Disse tog indsattes af hensyn til Skandinavien-trafikken (Kystbanen eksisterede jo ikke) og havde gennemkørsel mellem København og Hillerød, men standsede både i Fredensborg og Qvistgaard. Samtidig forbedredes køreplanen dels ved indsættelse af flere tog, men også ved at man begyndte at udskille godstrafikken i særlige godstog.

1891

Sommerkøreplanen 1891 har 10 Helsingørstog samt nogle få Hillerød-tog. Til Holte og Lyngby løb der desuden enkelte søndagstog.

Køreplanen 1/8 1881.

IV. Imellem Køben

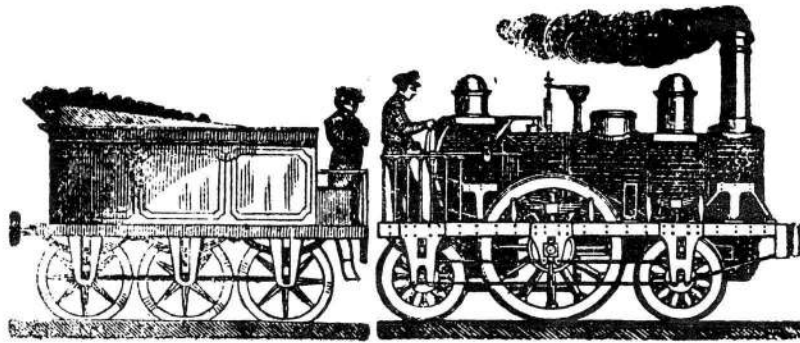
	Fra København til Helsingør.					
	Afstande i Mil	Nr. 27. Persontog	Nr. 29. Persontog	Nr. 31. Blandede Person- og Godstog	Nr. 33. Blandede Person- og Godstog	Nr. 35. Blandede Person- og Godstog
Kjøbenhavn... Afgang		Kl. 8-0" Form.	Kl. 9-0" Eftm.	Kl. 11-0" Form.	Kl. 3-25" Eftm.	Kl. 5-15" Eftm.
Hellerup do.	0,98	» 8-10" »	» 9-10" »	» 11-13" »	» 3-38" »	» 5-28" »
Gjentoft do.	0,41	» 8-16" »	» 9-16" »	» 11-20" »	» 3-45" »	» 5-35" »
Lyngby . . . { Ankomst	0,43	» 8-22" »	» 9-22" »	» 11-27" »	» 3-52" »	» 5-42" »
{ Afgang		» 8-25" »	» 9-25" »	» 11-30" »	» 3-56" »	» 5-46" »
Holte Afgang	0,63	Krydsning Tog 29	Krydsn. Tog 30			Krydsn. Tog 36
Birkerød do.	0,65	» 8-35" »	» 9-35" »	» 11-42" »	» 4-10" »	» 6-0" »
Lillerød do.	0,73	» 8-44" »	» 9-44" »	» 11-52" »	» 4-21" »	» 6-11" »
Hillerød . . . { Ankomst	0,94	» 8-53" »	» 9-53" »	» 12-3" Eftm.	» 4-32" »	» 6-23" »
{ Afgang		» 9-3" »	» 10-3" »	» 12-14" »	» 4-44" »	» 6-35" »
Fredensborg { Ankomst	1,19	» 9-6" »	» 10-6" »	» 12-21" »	» 4-54" »	» 6-45" »
{ Afgang		» 10-19" »	» 10-19" »	Krydsning Tog 34	Krydsning Tog 36	» 7-0" »
Qvistgaard . . Afgang	0,84	» 10-21" »	» 10-21" »	» 12-33" »	» 5-11" »	» 7-5" »
Helsingør . . . Ankomst	1,18	Krydsning Tog 32		» 12-35" »	» 5-16" »	
		» 9-32" »	» 10-32" »	» 12-46" »	» 5-30" »	» 7-18" »
		» 9-45" »	» 10-45" »	» 1-0" »	» 5-45" & 6-0" »	» 7-30" & 7-45" »

Anm. Foruden de ovennævnte Tog afgaer paa Søgnedage et rent Godstog fra København til Hillerød Kl. 12

nhavn og Helsingør.

	Fra Helsingør til København.					
	Afstande i Mil	Nr. 28. Persontog	Nr. 30. Persontog	Nr. 32. Blandede Person- og Godstog	Nr. 34. Blandede Person- og Godstog	Nr. 36. Blandede Person- og Godstog
Helsingør Afgang		Kl. 7-0" Form.	Kl. 8-0" Eftm.	Kl. 8-50" Form.	Kl. 11-30" Form.	Kl. 3-45" Eftm.
Qvistgaard . . . do.	1,18	» 7-13" »	» 8-13" »	» 9-7" »	» 11-47" »	» 4-2" »
Fredensborg { Ankomst	0,84	» 7-23" »	» 8-23" »	» 9-20" »	» 12-0" »	» 4-15" »
{ Afgang		» 7-25" »	» 8-25" »	» 9-25" »	» 12-4" Eftm.	» 4-19" »
Hillerød . . . { Ankomst	1,19	» 7-35" »	» 8-35" »	Krydsn. Tog 27		
{ Afgang		» 7-40" »	» 8-40" »	» 9-41" »	» 12-20" »	» 4-35" »
Lillerød Afgang	0,94	» 7-50" »	» 8-50" »	» 9-50" »	» 12-30" »	» 4-45" »
Birkerød do.	0,73	» 8-0" »	» 9-0" »		Krydsn. Tog 31	Krydsn. Tog 33
Holte do.	0,65	» 8-10" »	» 9-15" »	» 10-5" »	» 12-45" »	» 5-0" »
Lyngby { Ankomst	0,63	» 8-20" »	» 9-24" »	» 10-18" »	» 12-58" »	» 5-15" »
{ Afgang		» 8-23" »	» 9-28" »	» 10-30" »	» 1-10" »	» 5-30" »
Gjentoft Afgang	0,43	Krydsn. Tog 27	Krydsn. Tog 29	» 10-40" »	» 1-20" »	» 5-40" »
Hellerup do.	0,41	» 8-30" »	» 9-38" »	» 10-44" »	» 1-24" »	» 5-44" »
Kjøbenhavn . . Ankomst	0,98	» 8-36" »	» 9-48" »	» 11-0" »	» 1-40" »	» 6-0" »
		» 8-46" »	» 10-0" »	» 11-10" & 11-20" »	» 1-50" & 2-0" »	» 6-10" & 6-20" »

Middag (Tog Nr. 37) og tilbage Kl. 5 Eftm. (Tog Nr. 38).



Befordring imellem Lyngby og Hellerup.

Lorsdag den 4de Juni d. A. og indtil videre hver **Søgne-**
dag vil en 3die Klasse's Personvogn, trukken af Heste, afgaae
 fra Lyngby Kl. 6-40" og fra Gentofte Kl. 7 Form. til Hellerup,
 hvor den vil blive indlemmet i det Tog, som afgaaer fra
 Klampenborg Kl. 7¼ og ankommer til Kjøbenhavn Kl. 7-40" Form.

For Befordring med denne Vogn erlægges samme Betaling
 som for Befordring med de ordinaire Tog, og de sædvanlige
 Abonnementsbilletter ere gyldige hertil.

Directionen for de sjællandske Jernbaner, den 27de Mai 1868.

Allerede i 1860'erne var der ønske om en tidlig forbindelse fra Lyngby til København. For at imødekomme dette ønske, indsattes om morgenen en hestetrukken personvogn mellem Lyngby og Hellerup; herfra indgik vognen til København i et fra Klampenborg kommende persontog. Det besynderlige tog løb hver sommer på hverdage fra 4. juni 1868 til 30. september 1881 og i de første år bestod det af en III. klasses personvogn, senere af en kombineret II.-III. klasses vogn. Ifølge overens-

komst fra 1868 skulle en vognmand i Lyngby for 1 rigsdaler og 8 skilling pr. tur med 1 å 2 heste trække vognen fra Lyngby til Vintapergården, herfra løb den så af sig selv ned ad bakken til Gentofte, hvor den ved hjælp af skruebremsen blev standset af den medfølgende konduktør. Af denne + stationspersonalet i Gentofte fik den et skub, så den af sig selv kunne løbe videre til Hellerup.

Vognen medførte i
 juli 1868: 634 rejsende fra Lyngby

324 rejsende fra Gentofte og
 juni 1873: 341 rejsende fra Lyngby
 277 rejsende fra Gentofte og
 juni 1881: Fra Lyngby 248 II. kl., 191 III.
 kl.
 Fra Gentofte 143 II. kl., 440 III.
 kl.

1892

I 1892 sammensluttedes den sjællandske og den jysk-fynske maskinafdeling. På Nordbanen indsattes i løbet af 1890'erne lokaltog til Lyngby og Holte og samtidig indsattes flere fjerntog, en del af dem kom dog kun til at løbe mellem København og Hillerød. Desuden blev person- og godstrafikken nu fuldstændig

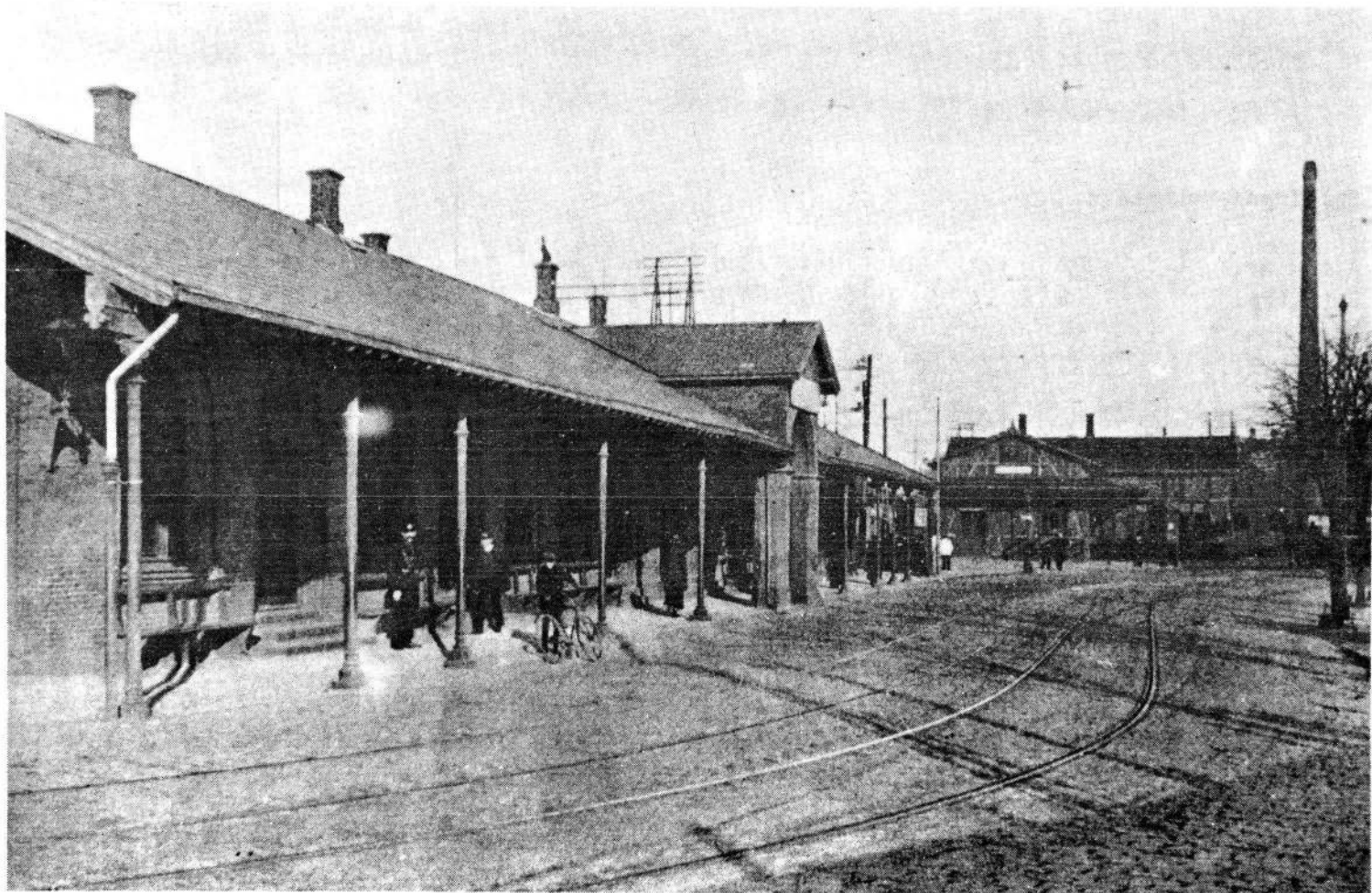
adskilt, og med åbningen af Kystbanen i 1897 førtes hurtigtogene til Skandinavien ad denne bane.

I slutningen af 1890'erne erstattedes CS-loko af KS-maskinen. O-maskiner indsattes i de lokale Holte- og Lyngbytog og G-maskiner i godstogene. Omkring århundredskiftet holdt K-maskinen sit indtog på Nordbanen; men man så dog i enkelte køreplansperioder af og til de gamle trækklasse III persontogsloko (CS og FS) i enkelte tog.

1906

Køreplanen 1906 fremgår af tabellerne på de næste 2 sider.

Togene fremførtes med personale og lokomotiver fra København og Helsingør.



Nordbanegården 1916. I baggrunden til højre Holtebanegården.

Køreplan SOMMEREN 1906 Hverdage

København -Helsingør:

A tog nr.:	2305	2309	341	343	305	2313	345	347	311	353	355	317	359
B togart:	LG,B	LG,HG	HP	0 17	I	HG	0 17	0 17	K 15	0 17	0 17	K 15	0 17
C maskine:	G	0	0	0	KS	G	0	0	K	0	0	K	0
D afg.tid:	4,40	6,12	6,49	8,00	8,18	8,01	8,55	9,51	10,10	11,14	12,10	12,35	13,26
E destination:	Hg	Hi	Hot	Hot	Hg	Hi	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot

A	2317	363	319	367	321	2321	369	323	371	373	325	2325	375	379	381
B	HG	0 17	I	0 17	K 15	HG	0 17	K 15	0 17	0 17	I	HG	0 17	0 17	0 17
C	0	0	K	0	KS	FS	0	KS	0	0	K	0	0	0	0
D	12,50	14,32	14,53	15,27	15,48	15,09	16,20	16,42	17,18	17,35	17,55	17,34	18,57	19,36	20,43
E	Hg	Hot	Hg	Hot	Hg	Hi	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg	Hg	Hot	Hot	Hot

A	333	391	393	337
B	0 17	0 17	0 17	K 15
C	K	0	0	KS
D	21,03	22,10	23,34	23,51
E	Hg	Hot	Hot	Hg

Anmærkninger: Tog 2305, LG Gb-Bi, B Bi-Hg.
 Tog 2309, LG Kk-Hot, HG Hot-Hi.
 Tog 337, løber Kh-Hg Ti & Fr.,
 - Kh-Hi øvrige dage.

Helsingør-København:

A tog nr.:	302	342	304	344	2306	306	346	348	308	354	356	2310	316
B togart:	P	0 17	I	0 17	HG,B	K 15	0 17	0 17	K 15	0 17	0 17	HG	K 15
C maskine:	KS	0	KS	0	0	K	0	0	KS	0	0	0	K
D afg. kl.:	5,32	6,55	6,44	8,00	5,55	7,55	9,08	9,37	9,58	11,10	12,00	11,00	12,05
E afg.st.:	Hg	Hot	Hg	Hot	Hg	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hi	Hg

A	360	362	2314	320	366	370	2318	372	322	374	376	378	328	380	2322
B	0 17	0 17	LG	K 15	0 17	0 17	HG	0 17	I	0 17	0 17	0 17	I	0 17	LG
C	0	0	G	KS	0	0	G	0	K	0	0	0	KS	0	FS
D	13,25	14,21	11,50	13,55	15,14	16,30	13,12	17,20	16,44	18,07	18,40	19,40	19,00	20,24	18,18
E	Hot	Hot	Hi	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot	Hg	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hi

A	386	2326	336	390
B	0 17	LG	I	0 17
C	0	G	K	0
D	21,50	18,00	21,48	23,02
E	Hot	Hg	Hg	Hot

Anmærkninger: Tog 302, løber Hg-Hi Ma, On & Fr.
 Tog 2306, HG Hg-Hi, B Hi-Gb.
 Tog 336, I Hg-Fd, K 15 Fd-Kh.

Køreplan SOMMEREN 1906 Søndage

København-Helsingør:

A tog nr.:	2305	641	643	605	607	645	647	609	611	649	651	653	655
B togart:	LG,B	HP	HP	I	I	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP
C maskine:	K-FS	0	KS	0	K-FS	0	0	K-FS	K	0	0	0	0
D afg. tid:	4,40	6,49	7,56	8,18	8,33	8,55	9,15	9,33	9,45	9,54	10,28	11,08	11,52
E destination:	Hg	Hot	Hot	Hg	Hg	Hot	Hot	Hi	Hg	Hot	Hot	Hot	Hot

A	617	657	659	661	663	619	665	667	621	669	673	625	675	677	679
B	P	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	I	HP	P	HP
C	K	0	0	0	0	K	0	0	KS	0	0	K	0	0	0
D	12,10	12,31	13,14	13,49	14,28	14,52	15,08	15,33	15,56	16,51	17,27	17,55	18,29	18,50	19,34
E	Hg	Hot	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot	Bi	Hot

A	629	681	683	633	685	687	635	689	691	693	637	Anm! Togene 649-665-683-687 og 689 løber ikke i maj og sept.			
B	HP	P	B	I	HP	HP	HP	B	HP	P	I	Togene 677-629-683-687-635-689 er tomme tog.			
C	K	0	0	K	0	0	CS	K-FS	0	C	2xKS				
D	20,15	20,28	20,47	21,03	21,10	21,34	21,49	21,56	22,13	23,38	0,02				
E	Hi	Hot	Ly	Hg	Hot	Hot	Hi	Ly	Hot	Hot	Hg				

Helsingør-København:

A tog nr.:	602	642	604	644	2306	606	646	648	650	652	608	654	656
B togart:	I	0 17	I	HP	HG,B	I	HP	HP	HP	HP	HP,I	HP	HP
C maskine:	KS	0	KS	0	0	K	0	0	0	0	KS	0	0
D afg. kl.:	5,40	6,55	6,44	8,00	5,55	7,50	9,08	9,41	10,21	10,46	9,58	11,23	12,18
E afg. st.:	Hg	Hot	Hg	Hot	Hg	Hg	Hot	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot

A	658	616	660	662	664	620	666	668	670	672	622	674	676	678	626
B	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	P	HP	HP	HP	P
C	0	K	0	0	0	K-FS	0	0	0	0	K	0	0	0	K-FS
D	12,47	12,09	13,38	14,03	14,43	13,55	15,18	15,56	16,35	17,39	16,44	18,18	19,13	19,49	19,31
E	Hot	Hg	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Bi	Hi

A	628	680	682	684	686	688	632	690	634	636	692	638	Anm: Togene 652-660-668-684-686-690 løber ikke i maj og sept.		
B	HP	HP	HP	P	HP	HP	I,P	HP	HP	P	HP	I	Tog 658 er tomt.		
C	KS	0	0	0	0	0	KS	K-FS	K	K	0	CS			
D	18,57	20,37	21,14	21,50	21,57	22,08	20,56	22,35	22,01	21,43	23,17	23,12			
E	Hg	Hot	Hot	Ly	Hot	Hot	Hg	Ly	Hi	Hg	Hot	Hi			

1914

Sommerkøreplanen 1914 havde på

hverdage:		Køretid i minutter:
Persontog	10 til Helsingør	84-100
	1 - Hillerød	64
	17 - Holte	35- 42
	1 - Lyngby	28
Godstog	2 - Helsingør	
	2 - Hillerød	
	1 - Østerbro-Lyngby	
søndage:		
Persontog	10 til Helsingør	88-120
	5 - Hillerød	60- 80
	1 - Birkerød	51
	23 - Holte	37- 41
	2 - Lyngby	28
Godstog	1 - Helsingør	

Maskinbenyttelsen var nu mere enkel. K-maskiner fra København og Helsingør kørte alle persontog til Hillerød og Helsingør samt det ene Helsingørgodstog. G-maskiner kørte 1 Helsingør- og 2 Hillerød-godstog. O-maskiner kørte alle Lyngby-, Holte- og Birkerød tog samt godstoget Østerbro-Lyngby.

Men så kom første verdenskrig med kulmangel og prisstigninger og det blev nødvendigt at skære ned på køreplanen. Der kom færre tog, Helsingørtogene fik i de fleste tilfælde standsning ved alle stationer og samtidig slækkedes køretiderne. Disse indskrænkninger og langsomkørsler varede til hen i 20'erne.

1922

Sommerkøreplanen 1922 fremgår af skemaet på modstående side.

Maskinbenyttelsen fremgår af selve planen, idet K 25-30 fremførtes af K-maskiner og måtte belastes med 250 eller 300 t. O 17-22-27 fremførtes af O-maskiner og måtte belastes med 170-220-270 t.

Nok var køretiden lang for persontogene, men der var også altid fuldt tog - sommetider lidt til - så det er jo ikke det store under, at de nuværende MO 142-185 (t), MX 300-400

(t) og MY 300-400 (t) kan have kortere køretid. Dertil kommer så yderligere, at man nu kører med ensartet vognmateriel, medens man dengang kørte med mange forskellige 2- og 4-akslede vogntyper mellem hinanden. Endvidere havde man dengang vacuum-bremser mod den nuværende meget kraftigere trykluftbremse og i dag er stationsopholdene 1/2-1 min., dengang 1 1/2-2 min.

Lokaltoget Hillerød-Fredensborg fremførtes af Hillerød rangermaskine - litra N, vægt 17 t - + 1 personvogn. Godstogene fremførtes af:

2305-2318: D-maskine

2313-2317-2314-2318: G-maskine

2309-2304: af en Østerbro O-maskine

2325-2306: K-maskine

Et - eller to søndagstog til Holte (O 22) fremførtes ofte af FS 263; den kunne ikke lide Hellerup-Gentofte, men ellers gik det helt godt!

I løbet af 20'erne kom der for alvor fart i udflytningen til Nordsjælland, og dermed øgedes kravene til en god toggang stærkt. For nærtrafikkens vedkommende fremkom planerne om elektrisk drift til Holte, og man begyndte at tænke på stiv times-plan for den nordlige banedel, men nu opstod det problem, at det ret store tog, 5-8 vogne, syd for Hillerød slet ikke var nødvendigt mellem Hillerød og Helsingør.

I løbet af 20'erne forsvandt G-maskinen fra godstogene, der nu blev overtaget af D-maskiner og i 1927-28 indsattes 20 S-maskiner på Nord- og Kystbanen (6 i Helsingør - 14 i København). Med fast timeskørsel på Nord- og Kystbanen ville disse 20 maskiner slet ikke kunne slå til, selv ikke efter en elektrificering af Holte- og Klampenborgtogene, og da de desuden, med den togstørrelse, der ville blive tilstrækkelig mellem Hillerød og Helsingør, ville være alt for store, besluttede man sig til at dele trafikken i Hillerød og indsætte lette motorvogne mellem Hillerød og Helsingør. Fra 15. maj 1933 indførtes tog fast hver 2. time med deling af togene i Hillerød og fra 15. maj 1934 indførtes endelig timeskørsel, dog således at der i de første år var enkelte huller i planen. Syd for Hillerød fremførtes togene af S-maskiner, enkel-

Køreplan SOMMEREN 1922

København-Helsingør:

A tog nr.:	2309	2305	337	339	341	343	305	603	605	645	615	647	2313
B togart:	LG	G	0 22	0 22	0 22	0 22	K 30	K 30	K 30	0 27	K 30	0 27	G
C løber:	Hv	dgl	Hv	dgl	Hv	dgl	Hv	S&H	S&H	S&H	S&H	S&H	Hv
D afg.tid:	5,10	4,15	6,12	6,47	7,35	7,45	8,00	8,03	8,20	8,45	9,05	9,40	8,35
E destination:	Ly	Hg	Hot	Hot	Ly	Hot	Hg	Hg	Hg	Hot	Hi	Ly	Hi

A	347	307	617	349	351	317	2315	2317	653	353	361	319	365	323	369
B	0 22	K 30	K 30	0 22	0 22	K 30	B	G	0 27	0 27	0 22	K 25	0 22	K 30	0 22
C	dgl	dgl	S&H	dgl	dgl	dgl	Hv	Hv	S&H	dgl	dgl	dgl	dgl	Hv	dgl
D	10,07	10,22	11,07	11,20	12,17	12,36	14,21	11,23	12,55	13,30	14,28	15,20	15,23	16,22	16,29
E	Hot	Hg	Hg	Hot	Hot	Hg	Hi-Fd	Hi	Hot	Hot	Hot	Hg	Hot	Hg	Hot

A	371	325	373	327	375	2325	329	677	631	385	333	687	391	335
B	0 22	K 30	0 22	K 30	0 22	G	K 30	0 27	K 30	0 22	K 25	0 27	0 22	K 30
C	dgl	dgl	dgl	dgl	dgl	Hv	dgl	S&H	S&H	dgl	dgl	S&H	dgl	anm.
D	17,07	17,24	17,42	18,18	18,25	17,38	19,20	19,40	20,08	21,11	21,28	21,50	22,23	23,25
E	Hot	Fd	Hot	Hg	Hot	Hg	Hg	Hot	Hi	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg

Anm: Togene 341-677-687 er tomme tog. Tog 2315 løber kun Hi-Fd. Tog 335 løber Hi-Hg kun natten efter Sø, Ti og Fr.

Helsingør-København:

A tog nr.:	302	342	2304	304	344	346	306	348	2306	646	648	310	350
B togart:	K 30	0 22	LG	K 30	0 22	0 22	K 30	0 22	B	0 27	0 27	K 30	0 22
C løber:	anm.	Hv	Hv	dgl	dgl	Hv	dgl	dgl	dgl	S&H	S&H	dgl	dgl
D afg. kl.:	5,10	7,04	7,29	6,23	7,47	8,21	7,34	9,05	6,35	10,01	10,33	9,21	11,03
E afg.st.:	Hg	Hot	Ly	Hg	Hot	Ly	Hg	Hot	Hg	Hot	Ly	Hg	Hot

A	616	352	316	354	654	320	356	362	2314	366	370	2316	2318	324	372
B	K 30	0 22	K 30	0 22	0 27	K 30	0 22	0 22	G	0 22	0 22	B	G	K 30	0 22
C	S&H	dgl	dgl	dgl	S&H	dgl	dgl	dgl	Hv	dgl	dgl	Hv	Hv	dgl	dgl
D	11,02	12,12	11,40	13,17	13,50	13,05	14,37	15,20	14,15	16,22	17,24	14,45	14,07	16,31	18,05
E	Hi	Hot	Hg	Hot	Hot	Hg	Hot	Hot	Hi	Hot	Hot	Fd-Hi	Hg	Hg	Hot

A	374	376	328	678	330	2322	632	386	634	688	336	392
B	0 22	0 22	K 30	0 27	K 30	G	K 30	0 22	K 30	0 27	K 30	0 22
C	dgl	dgl	dgl	S&H	dgl	Hv	S&H	dgl	S&H	S&H	dgl	dgl
D	18,33	19,16	18,53	20,35	19,59	18,51	20,28	22,06	22,10	22,40	21,41	23,14
E	Hot	Hot	Fd	Hot	Hg	Hi	Hg	Hot	Hi	Hot	Hg	Hot

Anm: Togene 648-616 er tomme tog. Tog 2316 løber kun Fd-Hi. Tog 302 løber Hg-Hi kun Ma, On og Fr.

te af C- og K-maskiner, og om søndagen desuden af D-maskiner. Hillerød-Helsingørtogene fremførtes af ML-vogne (benzin- (senere diesel-)elektrisk-boggievogne, ca. 225 Hk og ca. 70 pladser). Køretiden København - Hillerød blev nu 50 min. med gennemkørsel Østerbro-Holte og de faste minuttal blev i begge retninger 39-29. De ændredes dog et par år efter til 29-19. Udover de faste tog kørtes også enkelte suppleringsstog i myldretiderne på hverdage og på sommersøndage.

I midten af 30'erne ønskede man en kraftigere maskine end P-maskinen til Vest- og Sydbanen - og da man nogle få år før havde dummet sig ved at udtale, at det sidste damploko var bygget i Danmark, var man nu i en vis knibe. Man byttede så gårde, og satte S-maskinerne i nogle af de største Vest- og Sydbanetog og P-maskinerne blev så i visse tilfælde anvendt i Hillerød- og Helsingørtog. Her klarede de sig faktisk over al forventning godt, selv i de store morgen- og eftermiddagstog med 8-9 boggievogne (der er jo ret langt mellem stationerne på Nordbanen og bakkerne klarede de pænt). Derimod klarede S-maskinerne sig ikke så godt vestover. Dels medførte de for lidt vand og dels er kedlen vittelig for lille i forhold til drivværket, så efterhånden byttede man tilbage igen, uden at nogen af den grund "tabte ansigt", og det skal naturligvis ikke undervurderes.

I slutningen af 30'erne kørte man periodvis sidste nordgående og første sydgående tog med MO-vogn(e) for at spare overnatningspersonale i Hillerød.

Som tidligere nævnt indførtes der elektrisk drift for Holtetogene fra 15. maj 1936. Det betød stiv 20 min.-plan for strækningen København-Holte, samt at alle Hillerødtoget nu fik gennemkørsel Østerport-Holte.

Den almindelige nedgang i godstrafikken satte også sine spor på Nordbanen i 30'erne. De 2 Hillerødgodstog og tog 2306 (Helsingør-Hillerød-København) om formiddagen forsvandt, derefter havde man 2 nord- og 1 sydgående godstog. Senere deltes det nordgående morgen- og godstog i et Helsingørtog med hel eller delvis gennemkørsel Lersøen - Hillerød og et standsende Hillerødtoget. Maskinen fra dette tog (det var skiftevis litra S, K, O og D)

returnerede til København i et morgensuppleringsstog.

2. Verdenskrig

Den 2. verdenskrig medførte store indskrænkninger og ændringer i toggangen. For Nordbanens vedkommende betød det i første omgang, at motortogene Hillerød - Helsingør i stedet blev fremført af O-maskiner. Nu 20 år efter krigen kunne det måske have interesse at se lidt nærmere på nogle af disse planer.

1941

Køreplanen SOMMEREN 1941

Persontog:

Kbhv.	Hi	Hg	Togart	Løber:
	7,02	7,43	K 15	Hverdage
6,21	7,18	8,04	S 300-S 150	dgl-Sø
6,41	7,28		S 300	Sø
7,21	8,18	9,09	S 300-S 150	Hverdage
8,01	8,58		S 300	1/6-31/8
8,21	9,18	10,03	S 300-0 90	dgl
9,21	10,18		S 300	Sø
10,01	10,55		S 300	Sø
10,21	11,18	12,03	S 300-S 150	dgl
12,01	12,58		S 300	Lø 31/5-30/8
12,21	13,18	14,10	S 300-S 150	Hv, Hv.
13,21	14,18	15,10	S 300-0 90	Sø, Sø.
14,21	15,18	16,10	S 300-0 90	Hv, Hv.
15,01	15,58		S 300	Lø 31/5-30/8
15,21	16,18		S 300	Lø 31/5-30/8
15,21	16,18	17,10	S 300-0 90	Sø, Sø.
16,01	16,58		S 300	Lø 31/5-30/8
16,21	17,18	18,07	S 300-0 90	dgl. Hv.
17,21	18,18	19,11	S 300-S 150	Hv, Hv.
18,21	19,18	19,48	S 300-S 300	Hv, Hv.
18,21	19,18	20,10	S 300-0 90	Sø, Sø.
18,41	19,38		S 300	Sø 1/6-31/8
19,21	20,18		S 300	Sø
20,01	20,58		S 300	Sø
20,21	21,18	22,13	S 300-S 150	dgl. x)
			x) Hi-Fd dgl., Fd-Hg	Sø.
20,41	21,38		S 300	Sø 1/6-31/8
21,21	22,18		S 300	Sø
21,41	22,38	23,31	S 300-0 90	Sø
23,21	0,18	1,03	S 300-S 300	dgl.

Anm: Toget 18,21 ender i Kvistgård.

Togene 18,41-20,01-20,41 er tomme.

Godstog:

2707 Gb-Hillerød	2,35 - 6,36	Hverdage
2705 Gb-Helsingør	3,14 - 6,42	dgl.
2725 Gb-Hillerød	16,52 - 21,07	Hverdage
2727 Gb-Helsingør	19,13 - 22,58	Hverdage

Hg	Hi	Kh	Togart	Løber:
4,33	5,13	6,12	K 180	Hverdage
5,53	6,33	7,30	S 300	dgl.
6,49	7,31	8,30	S 150-S 300	Hverdage
7,47	8,27	9,30	0 90 -S 300	dgl.
	9,13	10,15	S 300	Sø 1/6-31/8
	9,37	10,35	S 300	Sø.
9,48	10,30	11,30	S 150-S 300	dgl.
	10,53	11,55	S 300	Sø.
10,44	11,24	12,31	S 150-S 300	Sø, Sø.
	12,37	13,30	S 300	dgl.
	13,13	14,15	S 300	Lø 31/5-30/8
12,45	13,25	14,30	S 150-S 300	Hverdage
13,45	14,25	15,35	0 90 -S 300	Sø, Sø.
14,43	15,25	16,30	0 90 -S 300	Hverdage
	16,33	17,30	S 300	Lø 31/5-30/8
15,45	16,25	18,35	0 90 -S 300	Sø, Sø.
	16,53	17,55	S 300	Lø 31/5-30/8
	17,17	18,10	S 300	Lø 31/5-30/8
16,41	17,21	18,31	0 90 -S 300	Hv, dgl.
17,36	18,21	19,30	S 150-S 300	Hverdage
18,45	19,25	20,35	0 90 -S 300	Sø, Sø.
	19,57	20,55	S 300	Sø 1/6-31/8
20,05	20,28	21,30	S 300-S 300	Hv, dgl.
	21,17	22,15	S 300	Sø.
20,45	21,25	22,35	S 150-S 300	Sø, Sø.
	21,57	22,55	S 300	Sø 1/6-31/8
21,48	22,28	23,30	0 90 -S 300	Hverdage
	22,37	23,35	S 300	Sø.
22,06	22,46	23,55	0 90 -S 300	Sø, Sø.

Anm: Toget 20,05 udgår i Kvistgård.

Togene 9,13-10,53-13,13-16,33-16,53 er tomme.

Godstog:

2714 Helsingør-Gb	11,15 - 18,47	Hverdage
2722 Helsingør-Gb	15,53 - 22,40	Hverdage
2726 Hillerød-Gb	22,50 - 0,55	Hverdage

Hverdage

Afg:	Ank:	Afg:	Ank:
6,19	6,10	6,19	7,34
7,19	7,31	7,59	9,34
8,39	8,30	8,19	10,24
x12,19	9,30	8,39	11,34
12,39	12,30	9,59	12,34
14,19	14,50	10,19	14,54
x14,59	16,30	13,19	15,54
x15,19	18,30	15,19	17,34
16,19	19,30	16,19	18,54
17,19	21,30	17,59	20,34
18,19	22,30	19,59	21,34
20,59		20,19	22,14
23,24		20,59	22,34
x kun lørdage		21,19	22,54
		23,24	23,14
			23,34

Søndage

Køreplanen for september 1944 indeholdt enkelte indskrænkninger, men fra februar 1945 kom der ny køreplan og nu kørtes der kun på hverdage.

Februar 1945

Februar 1945:

Kun tog på hverdage.

København	Holte	Hillerød	Helsingør
-	6,27	6,48-53	7,32
8,59		10,05-15	10,55
16,19		17,22-30	18,11
17,39		18,42-52	19,33
18,39		19,42	-
Helsingør	Hillerød	Holte	København
-	5,22	5,45	-
5,39	6,18-33		7,30
6,42	7,21-33		8,30
7,38	8,18-33		9,30
17,37	18,20-33		19,30

Også S-togene blev skåret ned, men de havde dog stadig søndagskørsel. Om aftenen (efter kl. 20) var der kun 2 tog.

1944

Endnu sommeren 1944 var nogenlunde:

Tiderne er for afgang og ankomst København.

Marts 1945

Men det skulle blive meget værre:

Køreplanen fra 15/3 1945

Nr.	Togart	Kh (Gb)	Hi	Hg	Løber:
					Kh-Hi, Hi-Hg
2705	S 500-S 400	(1,35)	3,55	5,46	Hv.
2707	D 450	(2,31)	6,22		Hv.
3705	D 450-D 450	(4,30)	7,27	9,04	Sø.
791	S 200	6,27	6,48	7,33	Hv.
793	S 400-S 200	8,59	10,05	10,55	Ti-To-Lø
2715	D 450-D 450	(13,12)	15,45	16,55	Hv.
797	S 400-S 200	16,19	17,22	18,23	Hv.
799	S 400-S 200	17,19	18,22	19,25	Hv.
2725	D 450	(16,52)	21,08		Hv.
739	S 400	18,59	20,07		Ti-To-Lø
2727	S 550-D 400	(19,05)	21,26	22,26	Hv.

Anm: Toget 791 udgår fra Holte.

Nr.	Togart	Hg	Hi	Kh (Gb)	Løber:
					Hg-Hi, Hi-Kh
2702	tom mask.	4,28	5,05		Ti-To-Lø
702	S 200	5,22	5,45		Hv.
790	S 200-S 400	5,39	6,18	7,30	Hv.
792	S 200-D 350	6,40	7,19	8,30	Hv.
794	S 200-S 400	7,38	8,18	9,30	Ti-To-Lø
2712	S 400		10,09	(12,03)	Hv.
3716	D 450-D 450	7,45	8,40	(14,45)	Sø.
2714	D 300-D 450	11,46	13,02	(18,51)	Hv.
798	S 200-S 400	17,50	18,33	19,50	Ti-To-Lø
2722	D 300-D 450	16,47	18,04	(23,00)	Hv.
2726	S 550		22,58	(0,38)	Hv.

Anm: Toget 702 kører Hi-Hot.

S-tog kun hverdage,

Kh-Hot	5,10 - 9,10	hvert 20. min.
	9,10 - 14,10	hver time
	14,10 - 19,30	hvert 20. min.
	desuden 20,50 - 21,10 - 21,50.	
Hot-Kh	6,00 - 9,44	hvert 20. min.
	9,44 - 14,44	hver time
	14,44 - 20,24	hvert 20. min.
	desuden 22,04 - 22,24.	

Maj 1945

14/5 1945 ændredes køreplanen:

791	Holte-Helsingør	6,37- 8,06	hverdage
793	Kbhv.-Helsingør	9,00-11,05	ti, to, lø.
795	Kbhv.-Helsingør	14,20-16,21	lø.
797	Kbhv.-Helsingør	16,20-18,23	ma-fr.
799	Kbhv.-Helsingør	17,20-19,23	hverdage
739	Kbhv.-Hillerød	19,00-20,03	ti, to, lø.

702	Hillerød-Holte	5,22- 5,45	hverdage
790	Helsingør-Kbhv.	5,38- 7,35	hverdage
792	Helsingør-Kbhv.	6,38- 8,38	hverdage
794	Helsingør-Kbhv.	7,35- 9,35	ti, to, lø.
798	Helsingør-Kbhv.	17,50-19,55	ti, to, lø.

9/6 1945:

Lidt forbedret S-togskørsel - men stadig kun hverdagskørsel nord for Holte.

Situationens alvor i 1945 fremgår måske tydeligst af følgende korte bekendtgørelser fra 1944-45:

- 1/ 2 1945 Al persontogskørsel bortfalder søn- og helligdage - S-tog undtages.
- 19/ 2 1945 Jylland og Fyn kun persontog tirsdag, torsdag og lørdag.
- 15/ 3 1945 S-tog: timeskørsel mellem 9 og 14, tidlig stop om aftenen.
Nordsjælland: kun få tog.
Øvrige Sjælland: kun ti, to, lø.
- 19/ 4 1945 Ingen persontog i Fyn/Jylland.
Sjællandske hurtigtog inddrages.
- 15/ 5 1945 Igen sjællandske hurtigtog.
Persontog i Jylland/Fyn ti, to, lø
Sjælland: persontog alle hverdage.
- 25/ 6 1945 Hele Landet: hverdagspersontog.
- 18/ 7 1945 Der indlægges en del motortog.
- 12/10 1945 Atter søndagskørsel - bedre hverdagskørsel.

For Nordbanens vedkommende betød det, at der nu kom til at løbe 8 Helsingør-tog på hverdage og 6 Helsingør- + 1 Hillerød-tog om søndagen. Mellem København og Hillerød blev togene fremført af S-loko (S 300-S400), et enkelt af 2 MO-vogne og nord for Hillerød blev togene enten E 200 eller MO 142. Men køretiden var lang, Kh-Hi 66 min. og Hi-Hg ca. 40 minutter.

1946

Allerede i januar 1946 trådte en ny og forbedret plan i kraft og sommerkøreplanen 3/6 1946 udviste betydelige forbedringer. I den ses den nuværende timesplans principper med afgang fra København ..19. Ankomsttiden var stadig svævende, men kredsede dog omkring ..40.

Køreplanen 3/6 1946:

Afgang København:		Ankomst København:	
Hverdage	Søndage	Hverdage	Søndage
5,19		6,30	
6,19		7,30	7,33
7,19	7,39	8,30	8,33
	7,59	9,30	9,53
8,19	8,19	10,30	10,33
	9,19		11,33
10,19	10,19	12,30	12,33
	11,19		13,33
12,39		14,50	15,33
	13,19	16,30	
13,39 (lørdag)		17,30	17,33
14,19		18,30	18,33
15,19	15,19	19,30	
16,19	16,19	20,30	20,33
17,19			21,33
18,19	18,19	22,30	22,33
	19,19		22,53
20,19			23,13
21,19	21,19	23,30	23,33
	22,19		
23,59	23,59		0,33

Mellem København og Hillerød benyttes S-maskiner, i et enkelt tog D-maskine. Mellem Helsingør og Hillerød kørtes med O-maskiner og ML-vogn.

Der kunne nu spores forbedringer for hver ny køreplan, flere tog og kortere køretid, og i begyndelsen af 50'erne nærmede man sig timesplanen.

Sommerplanen 1953 mangler således kun 1 togsæt heri (11,19-13,40).

Da mere normale tider kom igen, blev køretiden først 55 min., derefter 52 min. og vinterkøreplanen 1953/54 bringer atter køretiden ned på de normale 50 minutter.

Under krigen blev Hillerøds sydlige signalblokanlæg sprængt ved en sabotagehandling, der intet nyttigt formål tjente, og mere tydede på ødelæggelseslyst eller i bedste fald grovt ukendskab til de virkelige forhold end på patriotisme. Det betød, at de daglige rejssende fik deres rejsetid forlænget med 2x5 min., så det var da altid et resultat. Med det ny signalanlægs ibrugtagen blev køretiden igen 50 min. og endelig den 22/3 1955 så togparret 11,19-13,40 dagens lys og dermed var timesplanen en kendsgerning. I de senere år er planen så jævnlig forbedret ved, at der er indsat supplerende tog i de travleste tider.

Mellem København og Hillerød dominerede S-maskinen som trækraft indtil den i de senere år er slået ud af litra MX og MY, men den benyttes dog stadig i enkelte tog. I sidste halvdel af 1940'erne kørtes enkelte tog med litra MO; da man efterhånden anskaffede (altfor) mange MOK, blev en del mindre tog midt på dagen og om aftenen, samt nogle lette suppleringsstog, kørt med MO-vogn - eller 2 MO-vogne. I de senere år har de også været brugt i badetog og week-end-tog til GDS samt i lokaltog Holte-Allerød/Hillerød. Et nordgående lokalgodstog til Hillerød og et sydgående persontog ank. Kh 8,20 blev i flere år først kørt med O-maskine, derefter med D-maskine, og det nordgående persontog 16,39 med vekslende returløb, først lokalpersontog til Holte, tom til Lyngby, rangering her, lokalgodstog til Gb - senere lokalgodstog hele vejen, kørtes i flere år med en K-maskine fra Gedser (kom her i tog 132, returnerede næste dag i tog 169) og en tid også med C- og D-maskiner. Begge togpar blev senere kørt af S-maskiner, og er nu MX-tog. D-maskinerne var desuden til langt hen i 50'erne meget brugt i week-end-togene. Fra omkring 1946 har der været 2 togstammer i drift mellem Hillerød og Helsingør. Først kørtes med 1 ML-vogn og 1 & 2 O-maskiner (loko kunne ikke helt følge togstammen) - senere 1 litra ML - 1 litra MO og fra omkring 1951-52, 2 MO-vogne.

VOGNMATERIELLET

Vi skal nu ganske kort se på det benyttede vognmateriel. Til omkring århundredskif-

tet anvendtes der mange forskellige typer af 2- og 3-akslede kupévogne, og i Holtetogene tillige de åbne eller to-etages sommervogne. Men Nordsjælland har jo altid været forkælet af DSB; de nye fine boggiakupévogne kom omkring 1900 banen til gode, og endnu bedre blev det, da de ny midtgangs-boggiévogne med harmonika - litra BL og CL - blev indsat mellem 1902 og 1910. Disse storrumsvogne havde vendesæder, så man altid kunne køre forlæns. En del af disse vogne er senere ombygget til litra CO (vognene med de mange smalle vinduer) og litra CP. Rystevognene - litra CF og BC - indsattes omkring 1912-15 i Holtetogene. Fra begyndelsen af 20'erne husker jeg tydeligt Nordbanens stammer.

Ved afgang fra Kh: K-maskine+CK+CL+BR+EA + 2 CK. De 2 sidste vogne løb kun til Hillerød; senere udskiftedes den forreste CK med CM. Som supplerung om søndagen brugtes mest CK-vogne. (Litra CK: 4-akslet boggiakupévogn 9-10 kupéer). BR-vognene er et kapitel for sig. BR 692-700 byggedes 1910 til Nordbanen som kombineret I-II-III. klasses vogne. 1 I. og 2 II. klasses kupéer havde sidegang og fra denne var der en skæv indgang til III. klasse der havde midtgang. En, flere eller alle, det er de lærde uenige om, havde løse skilte, den ene side mærket II, den anden mærket med Kongehusets Krone. Meningen var, at de kunne anvendes til de Kongelige, når de rejste til og fra Fredensborg. Den ene kupé havde rødt plyds - de 2 andre det almindelige olivenfarvede. Vognene blev senere i uforandret tilstand til litra AZ 371-79 og 4 af dem senere ombygget til AR 111-114. Omkring 1930 udskiftede man Holtetogenes vogne med de nye FF-vogne (nuværende CR-vogne). De indsattes senere i Hillerødtogene og blev brugt her indtil de blev erstattet med de nuværende CL- og CLE-vogne.

Det er blevet stærkt kritiseret, at man i sin tid ophævede I. klasse (dåværende II. klasse) på Nordbanen. Med de nye AL-vogne er der nu I. klasse i de fleste tog, men når man ser, hvor lidt I. klasse benyttes, synes man jo nok, at en kombineret I. og II. klasses vogn havde været tilstrækkelig. I lokaltogene nord for Hillerød brugtes 2-akslede F-vogne (mest litra FE), som påhængsvogn(e) for

litra ML (max. 2) og senere har man indsat litra CR og CRS og allersidst litra CL og CLS sammen med MO-vognene.

Af stor betydning for Nordbanen er de private baner i Hillerød: Gribskovbanen fra 1880 og Frederiksværkbanen fra 1897. I mange år var de begge trafiksvage, men efter at Nordsjælland er blevet opdaget som ferieland, er trafikken vokset. I slutningen af 20'erne indsattes gennemgående vogne til begge selskaber, og i de senere år løber der særlige badetog og kontortog mellem Kh og GDS - kørt med MO-vogne og GDS-dieselloko og med CL-vogne og GDS' nye vogne C 41 og 42. Også om søndagen i ferietiden har DSB og GDS samkørsel. Mellem Kh og Hundested skiftes der altid maskine i Hillerød, men der er gennemgående vognløb.

HFHJs Kuhlmanns-vogne vakte berettiget beundring, da de i 1932 viste sig i København og der er senere bygget flere af dem + 2 CL-vogne. Disse vogne, samt banens ældre boggiévogne, der også ses på Nordbanen, er tit genstand for den jernbaneinteresseredes nysgerighed.

Desuden har Stålvalseværket i Frederiksværk tilført både HFHJ og DSB gode godstransporter og endelig må nævnes, at begge baner i tidens løb har tilført DSB ret betydelige fisketransporter.

EPILOG

Jeg vil slutte mit indlæg med at ønske, at vor jubilar må opnå at leve i endnu 100 år. Og mon ikke den vil det. Når end ikke autofolket og "Motor" har dødsdømt den og "bevist dens komplette overflødighed", har den vel det "blåeste" stempel. - Så mange baner, man har sat sin lid til, har måttet lukke eller må snart lukke, men Nordbanen med dens løb gennem et tæt befolket land og en naturskøn egn, hvortil flere og flere søger ud, har de allerbedste livsbetingelser, og der er da også projekt om anlæg af 3. og 4. spor Hellerup-Holte, for derved at have mulighed for at udskille S-tog og Hillerød-tog fra hinanden, ligesom der for nylig er fremkommet planer om elektrisk drift helt til Hillerød.

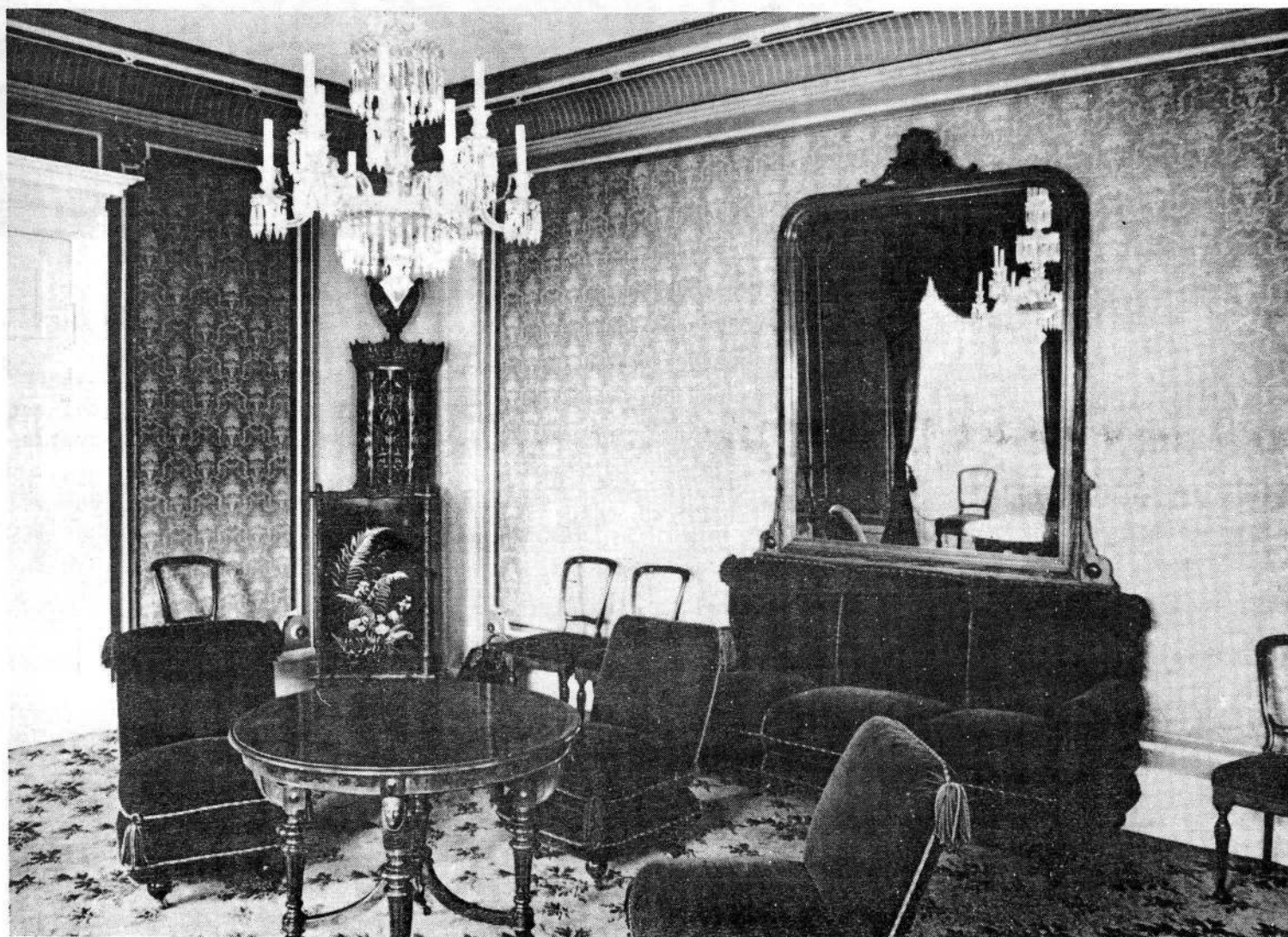
Fra Kjøbenhavn til Helsingør.

Fortsat fra side 60

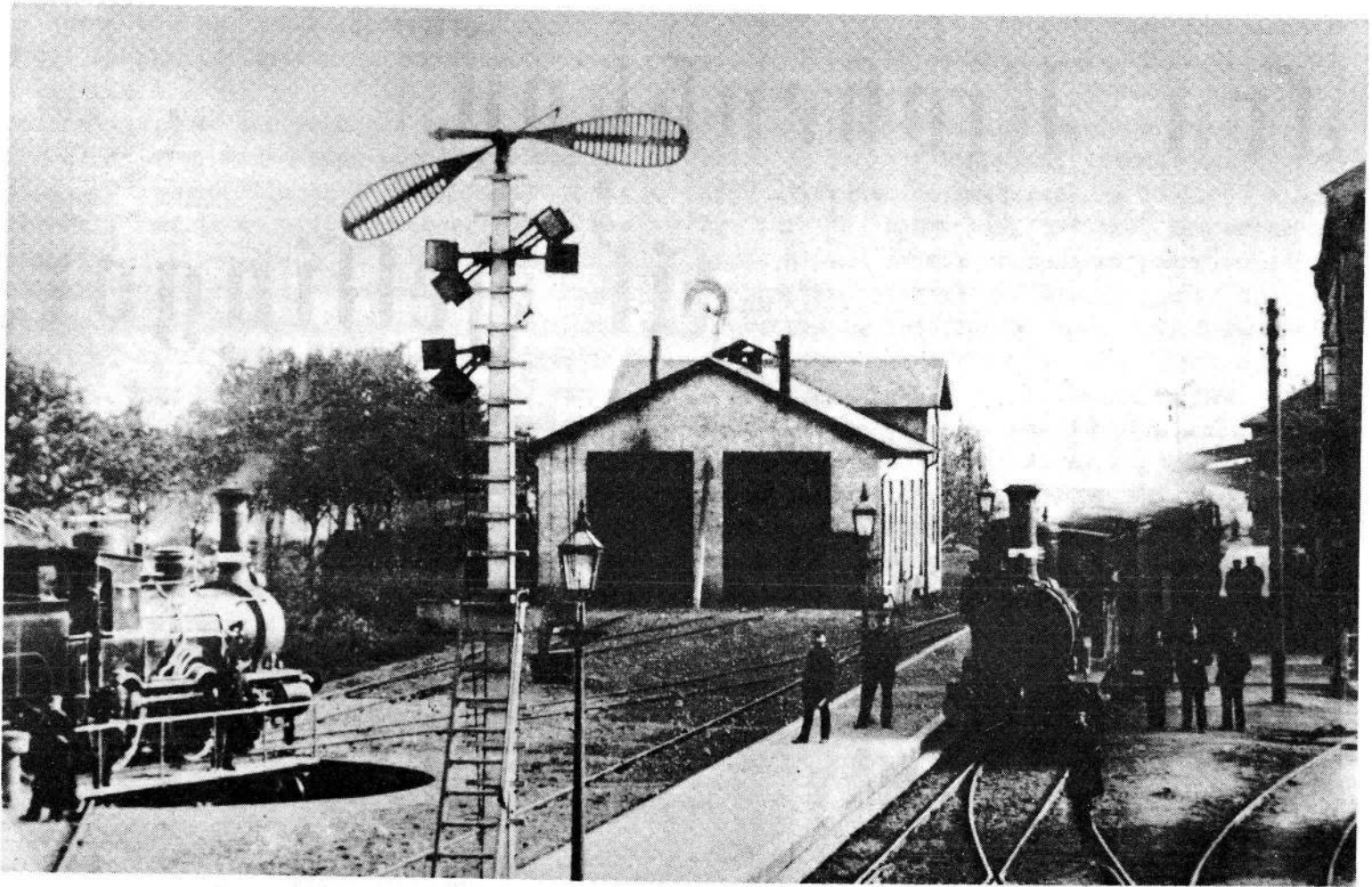
ter! Bag de rejsende stod Olaf Poulsen. Da det var hans tur, rakte han først tre fingre i vejret, derpå én finger. For han skulle bare have billet til sig selv, og han ville

denne dag nøjes med tredje vognklasse.

I Hillerød var Schottmann chef. Om ham ved man ikke meget andet, end at han tidligere havde været landejendomsbesidder, og at han var en kraftig og anselig mand, der ikke gerne stod op, men helst sad ned - om ikke



Fredensborg station. Interiør fra kongeventesalen.



Hillerød station 1889. Bemærk datidens lokomotiver og signaler.

andre steder så på kanten af perronen. Han efterfulgtes i 1874 af E. Koefoed Mortensen som chef i de næste 25 år.

Maribo i Lillerød var kendt som den tjenstvilligste og høfligste mand på Nordbanen. Med hælene højt i luften så man ham løbe efter togene med billet til en eller anden forsinket rejsende, som han måske slet ikke kendte, men desuagtet gav kredit. Christensen i Birkerød var ligeledes en flink, men rolig og sindig mand. Han havde begyndt sin karriere ved jernbanen som "conducteur". Løjtnant, senere kaptajn, Baumann i Holte var af en anden støbning. Han var forhenværende militær. Det kunne ses, og det kunne mærkes, thi han var meget stiv i reglementer og ordrer og bestemmelser. Oprindeligt havde han været i statstelegrafens tjeneste. Baumann blev senere i 1887 stationsforstander i Helsingør. Hans forgænger i embedet i Holte fra 1864 til

1868 G.J. Jessen var som ekspeditionsassistent ved jernbanen forflyttet til Holte, men om ham er der desværre intet skudsmål overleveret.

Forstanderen i Lyngby, Kjerulff, var ved sin ansættelse temmelig gammel og havde ofte noget besvær med at styre den efterhånden meget trafikerede og urolige station med de deraf følgende til tider vanskelige problemer. Før sin ansættelse havde han været avlsforvalter.

Exam. jur. Bödtcher i Gentofte, en slægning af digteren Ludvig Bödtcher, blev tidlig standset i sin virksomhed som jernbanemand i driften. Som det også var hændt for andre, var det her et fejlstillet sporskifte, der lagde sin mand øde. Der skete ved den lejlighed så megen materiel skade, at Bödtcher blev forflyttet til København som chef for Bystationen ved Gammel Strand. Her fand-

tes der ingen sporskifter.

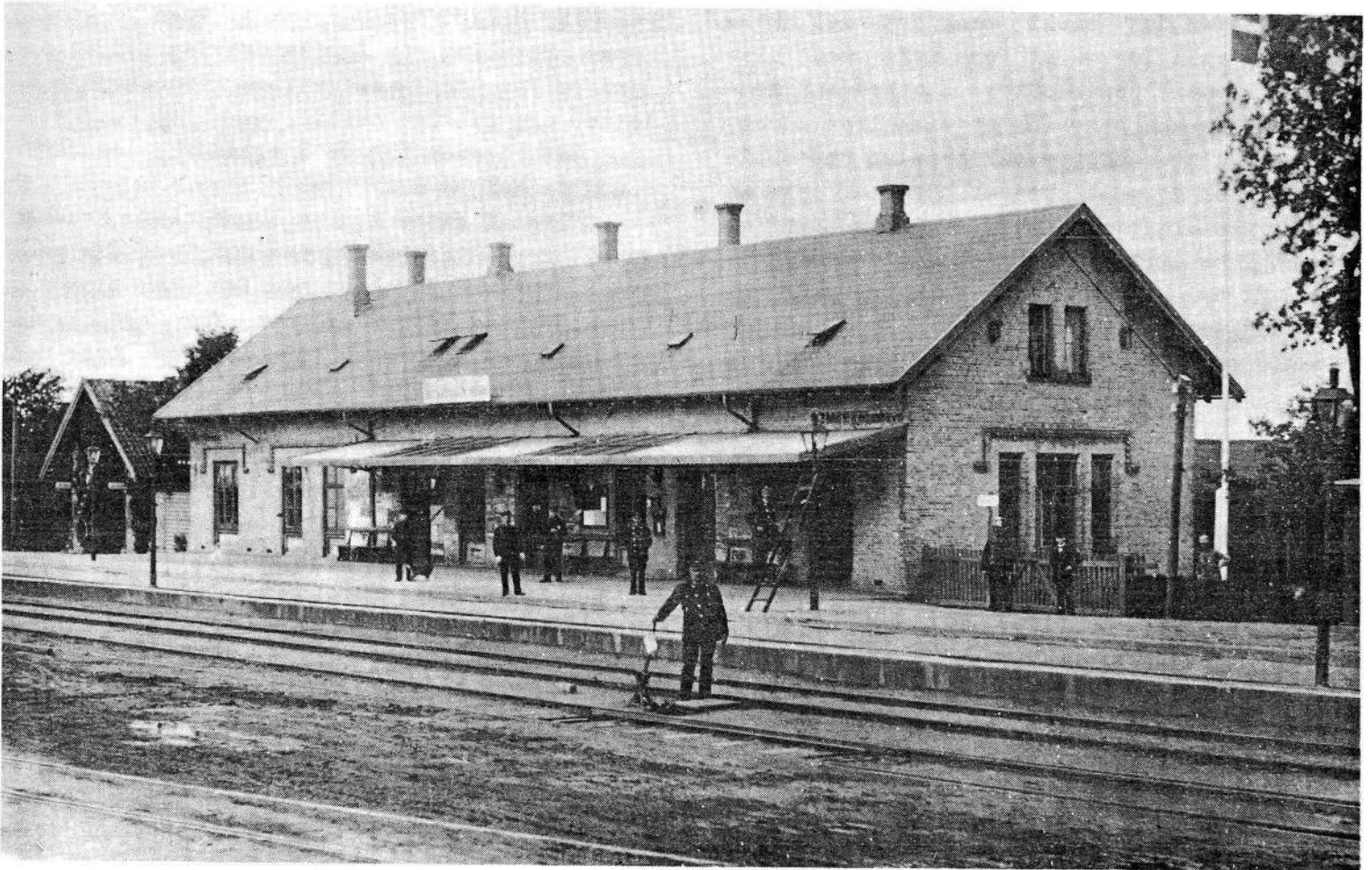
I Hellerup, som dengang var en absolut modsætning til vor tids yderst belastede station i trafikal henseende, blev J.W.L. Jensen efter 3 års forløb afløst af F.C.C. Høgermann som senere blev bekendt, fordi han endnu i den høje alder af 82½ år sad som chef for stationen i Frederikssund, og som altid havde haft svært ved at forson sig med, at Frederik VI.s enevældsånd ikke stadig var rådende over for undergivne - også ved jernbanen.

Fra Hellerup kørte man uden standsning lige ud til nordbanegården i København, også kaldet station II, hvis chef var cand. jur. Th.J.H. Haarløv. Nørrebro station oprettedes først i 1886.

Som tidligere berørt var jernbanerne på Sjælland drevet af et privat aktieselskab Det sjællandske Jernbaneselskab. Dette vedvarede, indtil staten overtog banerne i 1880,

hvorefter de indtil sammenslutningen i 1885 med de jyske statsbaner kaldtes De sjællandske Statsbaner. Lederen af de sjællandske baner var fra 1856-1885 direktør Viggo Rothe (1814-1891), der med sin eminente dygtighed, retskaffenhed og energi satte sit præg på alle banestrækningernes drift og udvikling. Han havde selvfølgelig en del hjælpere i underordnede stillinger, som tog ved lære af "Direktøren" eller "Etatsraaden", som han almindeligvis blev kaldt. En af disse var den i anledning af Nordbanens åbning til driftsinpektør udnævnte kaptajn F.F. Dorph, der i 1893 forlod banens tjeneste i stillingen som trafikchef.

Når foråret var inde, kørte jernbanens direktion ud på inspektionstur ad alle jernbanens strækninger. I Københavns umiddelbare nærhed foregik det pr. trolje trukket af en ved siden af sporet travende hest, der blev



Birkerød station ca. 1870.

styret af en særlig dertil udset og med strækningen kendt kusk. På længere farter blev der arrangeret et ekstratog uden for den normale toggang. Etatsråd Rothe var selvfølgelig selv med ofte ledsaget af general Wenck samt et par ingeniører.

Når et sådant inspektionstog var i vente blev det imødeset med spænding, thi nu gjaldt det jo om at kunne stå for d'hr.s kritik, og da især etatsrådets, men spændingen var jo ligeså stor med hensyn til, hvad den stedlige stationschef - eller måske snarere hans frue - kunne ønske sig foretaget af forbedringer i tjenesteboligen på stationen. Der var nemlig altid noget, der trængte til forbedring. Dog kunne en eller anden lille forsømmelighed ødelægge etatsrådets gode humør, og så var der jo ikke mange chancer for at få dagligstuen malet og tapetseret, eller hvad ønsket nu kunne være. Måske kunne det være fru, der selv ødelagde spillet, idet etatsråden måske finder på at ville se fruens spisekammer og finder det smukt rengjort, men ak! - bemærker, at hylderne er forsynede med elegant udklippede papirborter. Etatsrådets medfødte økonomiske sans får et virkeligt chock, da han, ved at vende papirstrimlen om, opdager, at den er udklippet af nogle af jernbanens tjenstlige blanketter. Det har herefter sikkert ikke været let for stationsforstanderen at få del i den til forandringsformål bevilgede sum.

Driften

Man havde ved jernbanens start ikke haft altfor store forventninger om trafikens størrelse.

Der begyndtes med 3 tog daglig i hver retning. Fra Helsingør klokken 7,00, 3,30 em og 8,00 em. Fra København kl. 8,00, 11,30 og 7,30 em. Morgen- og aftentogene var persontog, der brugte nøjagtig 2 timer til rejsen. Middagstogene var "blandet tog" med en rejsetid på 2 1/2 á 3 timer. Endvidere gik der et lokaltog til og fra Holte kl. 3 1/2 em og 4 1/2 em. Ingen kunne dengang ane, at Holte senere skulle gøre Klampenborg rangen stridig som udflugtsstation. Om søndagen gik der 6

tog fra København til Lyngby, og det tilsvarende antal tilbage igen. Denne her nævnte køreplan kunne dog suppleres med ekstratog, når der var særlige anledninger, der gjorde det formålstjenligt.

Beboerne i Lyngby var imidlertid ikke tilfredse med det antal tog, der var tiltænkt dem, og klagede derfor til jernbaneselskabets direktion. Direktør Rothe indlod sig ikke på flotheder og tilbød i stedet for det ønskede morgentog en jernbanevogn trukket af heste i stil med, hvad der allerede fandtes på Klampenborgbanen.

I 1868 udstedtes der derfor følgende bekendtgørelse:

"Torsdag den 4. Juni d.Aa. og indtil videre hver Søndag vil en 3die Klasses Personvogn, trukket af Heste, afgaae fra Lyngby Kl. 6,40 og fra Gjentofte Kl. 7 Form. til Hellerup, hvor den vil blive indlemmet i det Tog, som afgaaer fra Klampenborg Kl. 7 1/4 og ankommer til Kjøbenhavn Kl. 7,40 Form.

For Befordring med denne Vogn erlægges samme Betaling som for Befordring med de ordinaire Tog, og de sædvanlige Abonnementsbilletter ere gyldige hertil.

Directionen for De Sjællandske Jernbaner den 27de Mai 1868."

"Den af Heste trukne Vogn" blev trukket ud til toppen af bakken ned mod Gjentofte; her steg vognmand Jacobsen ned fra bukken og tog krogen af, hvorefter vognen for egen kraft trillede ned ad bakken til Gjentofte, hvor den ledsagende "Drager" stoppede den med skruebremsen. Når de rejsende fra Gjentofte havde taget plads, skubbete stationens dragere lidt til vognen, og så løb den da videre ned ad faldet til Hellerup. Denne noget usædvanlige og usikre toggang fortsattes i nogle år. Leje af heste til denne befordring kostede jernbaneselskabet 185 rigsdaler om året, men etatsråden sparede alligevel udgiften til et rigtigt tog, og det var for ham det vigtigste.

Nu er det jo anderledes store togantal, man opererer med. I sommeren 1963 kørte der mellem København og Helsingør via Hillerød ca. 20 togpar daglig foruden lokaltog til Hillerød og S-tog hvert 20. minut mellem København og Holte. Hertil må så også lægges Kystbanens tog for at give et rigtigere bil-

lede af trafikken mellem sundbyen Helsingør og banens andet endepunkt.

I det første hele driftsår 1865 befordredes til og fra Nordbanens stationer 446.000 rejsende; i 1936 var tallet oppe på godt 8 millioner, og i dag er dette tal mere end fordoblet.

Som allerede tidligere nævnt fik strækningen Hellerup-Holte dobbeltspor i 1891 og senere på grund af elektrificeringen endnu et 3. og 4. spor. Lillerød-Hillerød fik dobbeltspor i 1932, Holte-Birkerød i 1934 og Birkerød-Lillerød fulgte efter i 1935. Længe forinden ved Nordbanens forening med Kystbanen i 1897 fik Snekkersten-Helsingør sit dobbeltspor.

Medbestemmende for den stedfundne trafikstigning har det naturligvis været, at banen i tidens løb har fået en lang række tilslutninger, dels af færgefart til Sverige og dels af forskellige privatbaner. Oprindeligt var der en privat dampskibsforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg; 3 gange daglig i hver retning. Denne dampskibsrute blev overtaget af DSB i 1888 og ændret til dampfærgforbindelse i 1892.

Af privatbaner begyndte Gribskovbanen fra Hillerød i 1880, Frederiksværkbanen i 1897, Lyngby-Vedbækbanen i 1900. Denne sidste bane udgår nu fra Jægersborg og ender i Nærum. Og endelig banen mellem Helsingør og Hornbæk i 1906.

Som Nordbanens naturlige midtpunkt og som en af banens største stationer har Hillerød gennem årene hævdet sig som knudepunktet for skifte mellem stats- og privatrejse jernbaner og som en af banens mest indtægtsgivende.

Også i dag har Hillerød sin tiltrækningskraft ved sine naturomgivelser og sit berømte slot. Det samme havde byen selvfølgelig også i ældre tid, og da var det endvidere ikke usædvanligt, at banen arrangerede særtog, fordi der var marked i Hillerød, en begivenhed som erfaringsmæssigt tiltrak mange gæster udenbys fra.

Yderligere må bemærkes, at der på Nordbanen i tidens løb er oprettet flere holdesteder såsom Bernstorffsvej, Jægersborg, Sorgenfri, Virum, Grønholt, Langerød og Mørdrup.

Der har dog også på Nordbanen eksisteret billetsalgssteder som Bloustrød, Allerød og Hammersholt. Det sidste blev nedlagt i 1948, hvorimod de to andre forsvandt allerede i 1934-35. For 100 år siden brugte togene 80 minutter til at gennemkøre strækningen København-Hillerød med de to daglige persontog. Nu er tiden 50 minutter. Og med de gennemkørende tog mellem Østerport og Holte anvendes nu 27 minutter om turen Holte-Københavns Hovedbanegård. Et tog København-Helsingør via Hillerød bruger i dag 94 minutter om denne strækning, der i 1864 kørtes på 120 minutter. Her må endvidere tages i betragtning de i årenes løb nyoprettede holdesteder undervejs. Altså en betydelig forbedring i forhold til "de gode gamle dage". En udvikling, som man på mange af jernbanens områder for 100 år siden ville have troet, hørte hjemme i fantasiens verden. Vore efterkommere, som oplever banens næste jubilæum, vil måske endda ryste overbærende på hovedet af vor tids jernbanetrafik.

Takster

Hvad kostede en jernbanebillet for 100 år siden? Eksempelvis kan nævnes, at en billet fra København til Hellerup kostede på billigste vognklasse 12 skilling. (Der var jo dengang både I, II og III klasse i togene). Fra København til Holte var prisen 32 sk., til Hillerød 72 sk. og til Helsingør også 72 sk. Der var nemlig det ejendommelige ved takstsystemet ved Nordbanen, at ingen afstand regnedes mere end 6 mil, hvilket havde til følge, at en billet til alle stationer indenfor strækningen Hillerød-Helsingør kostede det samme regnet fra København. Billetpriserne på Nord- og Klampenborgbanen lå under taksterne for de øvrige af jernbaneselskabets linier; skulle disse takster have været gældende på Nordbanen, ville en billet København-Helsingør have kostet 1 Rdl., 32 sk. (1 Rdl. = 6 mark & 16 skilling).

Endvidere kan om takstsystemet siges, at det var ved Nordbanens ibrugtagning, at jernbanen indførte dobbeltbilletter til nedsat pris, et princip, som man almindeligvis ikke har fraveget siden.

Yderligere fandtes der allerede på dette tidlige tidspunkt i banernes historie abonnementskort. Det billigste kostede 4 Rdl., og det dyreste 10 Rdl. pr. måned. Hvad godsbefordringen angik, da gjaldt der også særlige nedsatte takster for den nye bane. Men selv med disse nedsatte takster var godsbefordringen i de første år ikke særlig stor. Det gav jernbaneselskabet da også tilkende i en bemærkning i en årsberetning således: "Den hele Godstransport har tilvisse ikke været stor og har langt fra svaret til, hvad man i Overslaget har antaget, men der hører meget længere Tid til, at Folk lære at kende Nyttens af Banen ogsaa i denne Retning, end til at indse Personbefordringens Gavn".

Uheld

Så længe jernbanedrift har fundet sted, har man af og til været ude for uheld og ulykker, hvorved der er afstedkommet skader på materiel og gods, og hvorved der ulykkeligtvis også er gået menneskeliv tabt. Allerede ganske kort efter banens åbning måtte driften indstilles nogle dage på grund af dømnings-skred mellem Holte og Lillerød. Dette hændte endog et par gange.

Men først langt senere skulle et alvorligere uheld indtræffe, idet Nordbanen beklageligtvis har været skueplads for en af de største jernbaneulykker i Danmark.

Den 11. juli 1897 skete den i vore forældres og bedsteforældres tid så meget omtalte og meget katastrofale ulykke på selve Gentofte station. Ved denne lejlighed blev 40 mennesker dræbt og 140 sårede. Ulykkens sto-

re omfang kan henføres til datidens for lidt modstandsdygtige vognmateriel - vognkasser af træ med kupéinddeling. Katastrofen fremkom ved, at et lokalt Holtetog blev påkørt af et fra Helsingør kommende særtog, hvorved Holte-togets 4 bageste vogne blev knust.

Denne dystre og sørgelige begivenhed kastede i lange tider en stærk skygge over dansk jernbanedrift, men bortset fra denne katastrofe er der ikke forekommet alvorligere uheld på den jubilerende bane til trods for en trafik med mangedoblet antal både af tog og transportererede passagerer og godsmængder

Fremtiden

Sikkerhedstjenesten er også i årene blevet udbygget. Signaler og sporskifter og bloksystem er konstrueret og forbedret i stadig takt med tidens tekniske udvikling, således at man i dag er i stand til at intensivere toggangen i en grad, som man ikke tidligere havde tænkt sig muligt.

Den sjællandske Nordbane har i det sekel, den nu har eksisteret, præsteret en trafik, der i kapacitet og mængde ikke står tilbage for nogen anden dansk jernbane, og den vil sikkert vide at bevare dette og tillige sin stilling som en uundværlig udfaldsvej for millionbyen København og dens omegn i endnu mange kommende år.

E.L. Parbøl.

Illustrationerne til denne artikel er velvilligst stillet til rådighed af Jernbanemuseet.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab.

Redaktør: F. Hermind, Lejre.

Løssalgpris for dette nummer: 2,00 kr.

Abonnementspris for en hel årgang (normalt 8 numre): 10,00 kr. incl. forsendelse.

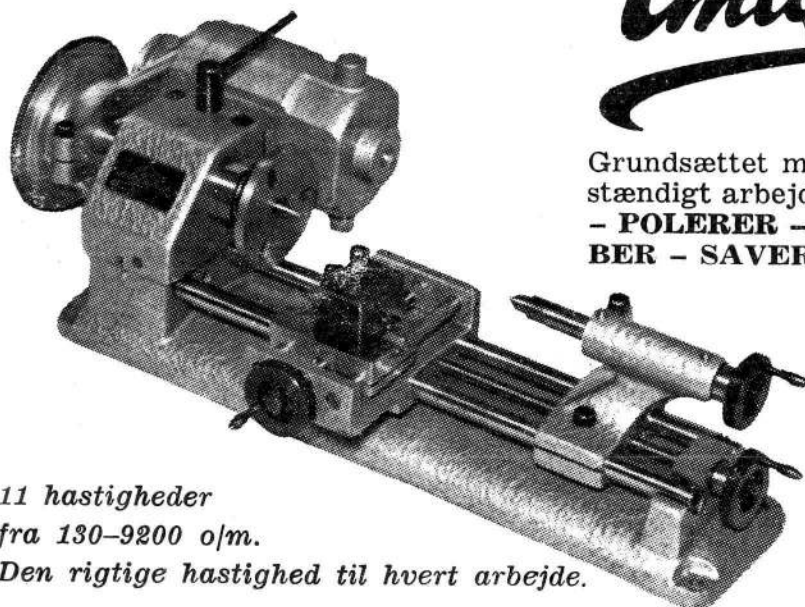
Abonnementspris for resten af 2. årgang: 5,00 kr. incl. forsendelse.

abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre - eller ved indsættelse af beløbet på girokonto: 545.78, Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro St., København, N.

Eftertryk ikke tilladt.

**DEN PROFESSIONELLE MASKINE -
MED DE MANGE MULIGHEDER
OG DET STORE UDVALG I TILBEHØR**

Emco-Unionat



*11 hastigheder
fra 130-9200 o/m.
Den rigtige hastighed til hvert arbejde.*

Grundsættet med tilbehør omstilles til selvstændigt arbejdende maskiner, der **DREJER - POLERER - BORER - FRÆSER - SLIBER - SAVER** o.m.a. i jern, metal og træ.

Maskinen er lydløs og radiostøjdæmpet og kan benyttes i hjemmet uden at genere den øvrige del af familien eller naboerne.

Grundsæt nr. 1000
med 90 W motor, kr. 554,-

Se den - og forlang brochure hos værktøjsforhandlere, isenkræmmere og hobbyforretninger

Se den hos:

H. OLSEN

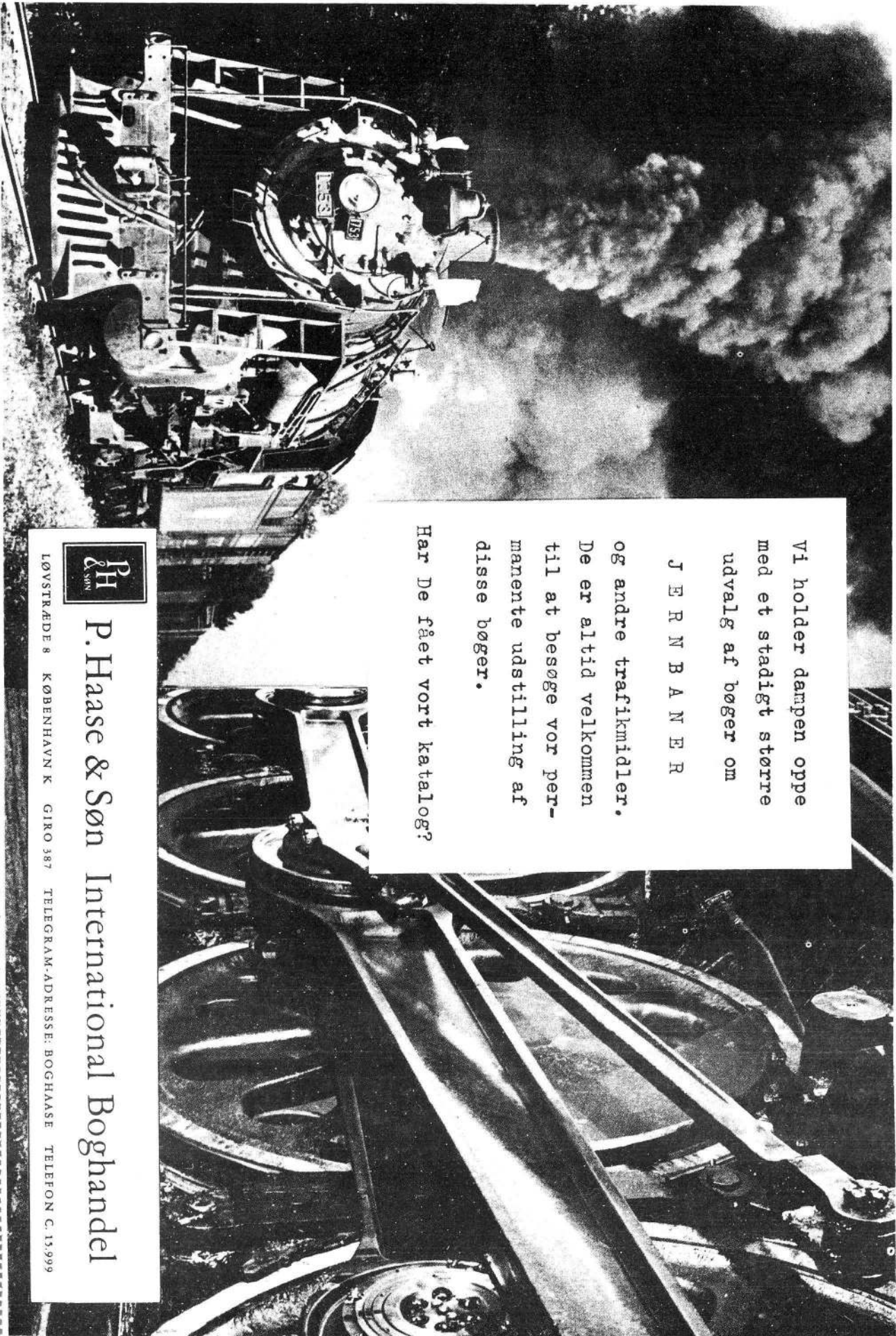
VÆRKTØJ OG ISENKRAM ^{A/S}

(forhen Vognmagergade 11)

DANMARKS STØRSTE UDVALG I HOBBYMASKINER

Etableret 1878 **GOTHERSGADE 26** (ved Hj. af Borgergade)

TELEFONER: CENTRAL 15 780 - 4749 - TELEGRAM-ADRESSE: »JOINERPLANES«



Vi holder dampen oppe
med et stadig større
udvalg af bøger om

J E R N B A N E R

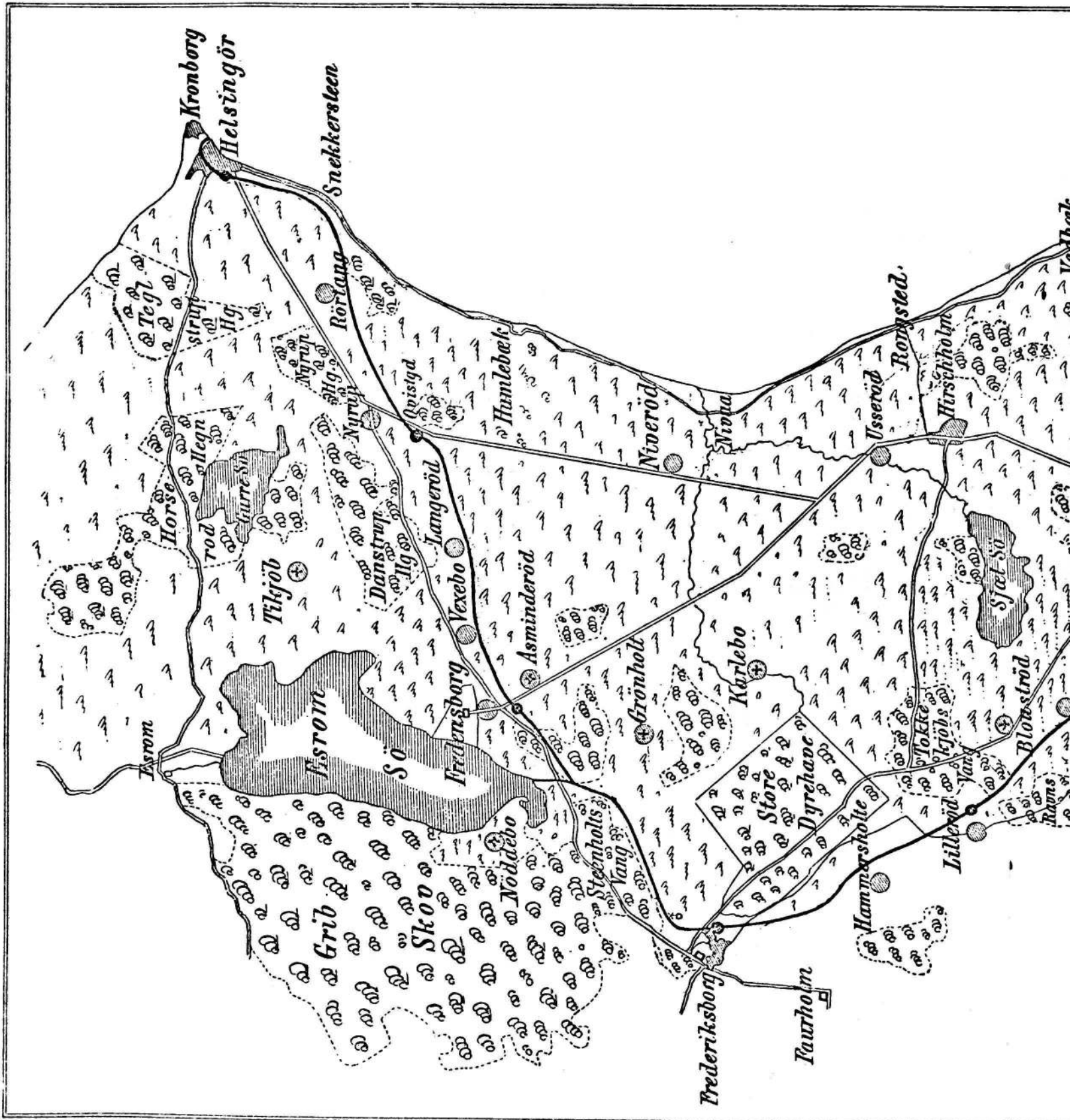
og andre trafikmidler.
De er altid velkommen
til at besøge vor per-
manente udstilling af
disse bøger.

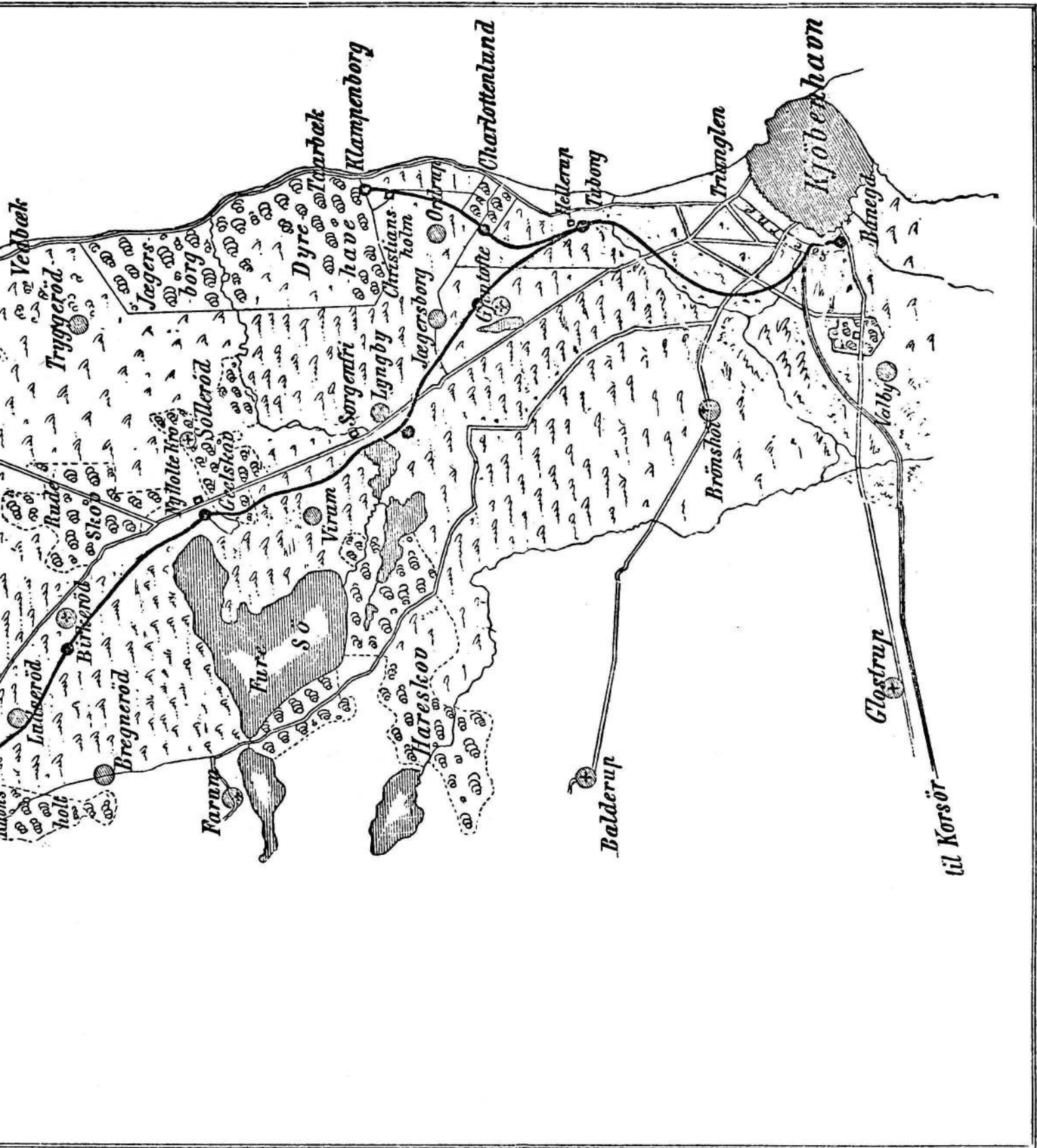
Har De fået vort katalog?



P. Haase & Søn International Boghandel

LØVSTRÆDE 8 KØBENHAVN K GIRO 387 TELEGRAM-ADRESSE: BOGHAASE TELEFON C. 15.999





Kort over den Nordsjællandske Jernbane.

KJØREP

for de ordinale

paa Jernbanen imellem Kjøb

Afgang fra:	Fra Kjøbenhavn til Helsingør.			Afgang til:
	Persontog		Blandet Person- og Godstog	
	I.	III.	I.	
Kjøbenhavn	Kl. 8-0" Form.	Kl. 7-30" Efterm.	Kl. 11-30" Form.	Helsingør
Hellerup	" 8-12" "	" 7-42" "	" 11-44" "	Qvistgaard
Gjentofte	" 8-18" "	" 7-48" "	" 11-53" "	Fredensborg
Lyngby	" 8-28" "	" 7-58" "	" 12-5" "	Hillerød
Holte	" 8-40" "	" 8-10" "	" 12-18" "	Lillerød
Birkerød	" 8-50" "	" 8-20" "	" 12-30" "	Birkerød
Lillerød	" 9-0" "	" 8-30" "	" 12-42" "	Holte
Hillerød	" 9-20" "	" 8-50" "	" 1-10" "	Lyngby
Fredensborg	" 9-35" "	" 9-5" "	" 1-30" "	Gjentofte
Qvistgaard	" 9-45" "	" 9-15" "	" 1-45" "	Hellerup
Ank. til Helsingør	" 10-0" "	" 9-30" "	" 2 à 2½ "	Ank. til Helsingør

Directionen for de sjællandske Jernbaner, den 31te Mai 1864.

EPLAN

Ordinaire Tog

Kjøbenhavn og Helsingør.

		Fra Helsingør til Kjøbenhavn.		
Afgang fra:		Persontog		Blandet Person- og Godstog
		II.	IV.	II.
	Helsingør.....	Kl. 7-0" Form.	Kl. 8-0" Efterm.	Kl. 3-30" Efterm.
	Qvistgaard.....	" 7-12" "	" 8-12" "	" 3-45" "
	Fredensborg.....	" 7-25" "	" 8-25" "	" 4-5" "
	Hillerød.....	" 7-40" "	" 8-40" "	" 4-35" "
	Lillerød.....	" 7-50" "	" 8-50" "	" 4-40" "
	Birkerød.....	" 8 "	" 9 "	" 4-50" "
	Holte.....	" 8-15" "	" 9-15" "	" 5-10" "
	Lyngby.....	" 8-32" "	" 9-32" "	" 5-25" "
	Gjentofte.....	" 8-40" "	" 9-40" "	" 5-35" "
	Hellerup.....	" 8-48" "	" 9-48" "	" 5-45" "
	Ank. til Kjøbenh.	" 9-0" "	" 10-0" "	" 6 à 6½ "