

Kystbanen og dens omgivelser



Få en kontorstol på hjul



Selvom du ikke er færdig med dit arbejde, kan du godt køre hjem. Tager du toget, kan du klare det sidste på vejen. Afslutte dagens opgaver. Forberede næste dag. Og så passe familielivet derhjemme.

I toget er tiden din egen

DSB

Kystbanen og dens omgivelser

Klampenborg-Helsingør



udgivet af
de lokalhistoriske foreninger
langs banen

i anledning af
Kystbanens 100 års jubilæum
2. august 1997

redigeret af
Kjeld Damgaard og Carl Chr. Nielsen

FORORD

I god tid før Kystbanens 100-årsdag den 2. august 1997 gik repræsentanter for de lokal historiske foreninger langs banestrækningen sammen om at lave et mindre værk om det historiske udsyn fra toget, når det ruller op og ned langs kysten. Forbilledet var en lignende publikation om Nordbanens historie med titlen "Hvad man ser fra toget", udsendt i forbindelse med denne banestræknings 125-års jubilæum i 1989.

Resultatet af disse anstrengelser foreligger nu i form af dette rigt illustrerede hefte. Det skulle gerne give Kystbanens brugere et kort indblik i den historie, der knytter sig til den enkelte lokalitet langs jernbanen. Det ville glæde os meget, om det blev en slags appetitvækker til at skaffe sig mere viden om den rullende lokalhistorie. For de enkelte foreninger har det været en meget givende udfordring at skulle arbejde i fællesskab. Vi vil derfor overbringe initiativtageren, Humlebæks formand, Bent Skov Larsen, og de to redaktører Carl Nielsen og Kjeld Damgaard en varm tak for det store arbejde, de har lagt i projektet.

Erik Helmer Pedersen

*Formand for Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune
og formand for Dansk Lokalhistorisk Forening (D.L.F.)*

ISBN: 87-986529-0-7

Udgivet med støtte af Unidanmark-fonden

TRYK: NoFo-Print, Helsingør

*Foto på omslagets forside: Persontog fra København under indkørsel på Kokkedal Station, ca. 1960.
(Copyright: Aa Foto/Svend Jørgensen).*

Foto på omslagets bagside: Regionaltog (litra ER) nord for Humlebæk, juni 1997. (Foto Kjeld Damgaard).

*Foto på titelside: Godstog på Kystbanen, ca. 1960. Damplokomotivet er litra S.
(Copyright: AA Foto/Svend Jørgensen).*

Kystbanen gennem 100 år

af Kjeld Damgaard

Da landmålerne i september 1894 kunne afslutte udstikningen, hvorefter licitationen og selve anlægsarbejdet kunne gå i gang, betød det afslutningen på mange års diskussion om en eventuel Kystbane.

Allerede i jernbanens barndom havde der været mere eller mindre realistiske planer om en jernbane mellem København og Helsingør. Men da Nordbanen i 1864 rent faktisk blev ført igennem til Helsingør skulle man tro, at diskussionen nu forstummede. Men nej. På strækningen til Klampenborg havde man nemlig allerede i 1863 taget en jernbane i brug. Det var en sidebane til Nordbanen - en sidebane, der hovedsageligt var anlagt som en udflugts- og turistbane.

I årene, der fulgte, fremkom derfor mange forslag om baner, der skulle udgå fra enten Klampenborg eller Lyngby (for at undgå Dyrehaven). Særlig ihærdig var civ.ing. Adolph Keifler, som bl.a. foreslog en privatbanelinie mellem Klampenborg og Kvistgaard, hvorfra banen så skulle følge Nordbanen frem til Helsingør. Dette og alle andre forslag led dog en krank skæbne - især på grund af modstand fra Krigsministeriet, der havde mange forbehold, og Forstvæsenet, der ikke ønskede Dyrehaven ødelagt af en jernbane. Også i Rigsdagen var der modstand. Dertil kom spørgsmålet, om der overhovedet var brug for endnu en bane til Helsingør. Man havde jo allerede Nordbanen, som godt nok gik via Hillerød og derfor var lidt længere, end en bane langs kysten ville blive. Men - hævdede modstanderne - der boede jo stort set ingen på strækningen langs kysten, og særlig mange turister kunne man vel ikke forvente.

Det var før, man for alvor kendte begrebet "pendlere". Men selv om daværende indenrigsminister H.P. Ingerslev i 1890 fremsatte et lovforslag om bl.a. en statsbane mellem Klampenborg og Helsingør, så skulle der gå fire år med yderligere diskussion og forhandlinger, før forslaget blev endeligt vedtaget. Krigsministeriet ville på den ene side gerne have en bane til Vedbæk, men på den anden side måtte banen ikke bygges så tæt på kysten, at den kunne beherskes af en fjendtlig flåde i Øresund. Senere stod Krigsministeriet bl.a. fast på, at en bane kun måtte bygges og tages i brug, såfremt den hurtigt kunne fjernes. Forstvæsenet havde intet imod en jernbane - bare der ikke skulle fældes så meget som ét eneste træ! Foruden denne diskussion "på højt plan" - deltog mange borgere aktivt i debatten, særlig m.h.t. linieføringen og ikke mindst: Placeringen af stationerne.



Kort fra 1923, der viser Kystbanen, dens stationer, linieføring m.v.

(© Kort- og Matrikelstyrelsen, A. 168-97).

København-Klampenborg

Linieføringen af Nordbanen havde fra anlægget i 1863-64 og frem til 1890'erne givet anledning til flere problemer. Særlig problematisk var det, at linieføringen - bl.a. p.g.a. servitutter nedlagt af Krigsministeriet - ikke kunne gå via Østerbro. I stedet bestemtes det, at fra den anden københavnske hovedbanegård (der lå, hvor nu Palads-bio ligger) skulle banen gå i en stor bue ud over søerne til Nørrebro, og derfra tilbage mod Øresundskysten ved Hellerup. Ved Hellerup anlagdes en station - ikke fordi der i 1860'erne var behov derfor, men fordi her skiltes Klampenborg-banen og Nordbanen.

Strækningen mellem Østerport og Hellerup blev med andre ord først taget i brug i forbindelse med Kystba-

nens ibrugtagen i 1897. Østerport (der oprindelig blev kaldt Kystbanestationen, Østerbro eller København Ø.) blev således endestation for Kystbanen. Først 20 år senere blev strækningen fra Københavns Hovedbanegaard til Østerport taget i brug, og man kan med nogen ret sige, at Kystbanen i dens nuværende "skikkelse" først fylder 100 år den 1. december 2017.

Som et kuriosum kan nævnes, at Krigsministeriet stadig gjorde knuder og forlangte, at Østerbro Station kun skulle opføres som en midlertidig bygning. DSB's arkitekt, Heinrich Wenck, morede sig derfor med at bygge stationen med bindingsværk, spir og talrige trækonstruktioner. Den skulle jo alligevel nedrives indenfor kort tid. Udviklingen betød imidlertid, at der ikke blev tale om nedrivning, og stationen eksisterer som bekendt endnu.

På strækningen mellem Østbanegaarden, som Østerport også kaldtes, og Hellerup anlagdes ingen stationer, og på strækningen mellem Hellerup og Klampenborg havde der allerede fra Klampenborg-banens indvielse været station i Charlottenlund. Billetsalgsstedet i Ordrup åbnedes først i 1924.

Snekkersten-Helsingør

Også ved forholdene i den nordlige ende af Kystbanen, er der grund til at hæfte sig. Da Nordbanen i 1864 blev indviet på strækningen fra Lyngby til Helsingør, var banen fra landsbyen Rørtang ved Snekkersten ført på en dæmning tværs over Borupgaards jorder og nordpå ad en linie identisk med den nuværende Stubbedamsvej. Banen endte ved Helsingør Banegaard, der var anlagt udenfor Helsingør By. Denne banegård anvendes i dag til andre formål, men ligger endnu ved Trækbane - et vejnavn, der hentyder til den havnebane (trukket af heste), som anlagdes i forbindelse hermed.

Placeringen af banegården udenfor byen var sket for at undgå, at Kronborg Slot blev "forulempet" af en jernbane og en station, men hurtigt viste det sig, at det var meget upraktisk at skulle fragte alle passagerer mellem stationen og færgerne til Sverige, og ikke mindst meget upraktisk at skulle fragte alt gods ad den omtalte Trækbane.

I 1891 havde man derfor ændret banens linieføring således, at man fra Rørtang førte banen i en østligere linie, der muliggjorde anlægget af en rigtig station i Snekkersten samt indføring af banen i Helsingør til et punkt ved havnen således, at en direkte forbindelse med færgerne kunne etableres.

Denne nye station, opført i nederlandsk renæssancestil, var i årene fra 1891 til 1897 dels færgestation, dels endestation for Nordbanen. Men fra den 2. august 1897 blev trafikken væsentligt forøget.

Den 100-årige Kystbane

- er jo således reelt kun den del af Kystbanen, som går fra Klampenborg til Snekkersten, samt strækningen mellem Østerport og Hellerup.

I forbindelse med denne banes åbning i 1897 blev der naturligvis åbnet en lang række stationer og holdepladser - men heller ikke disse var kommet uden diskussion, både lokalt og i Rigsdagen. Længe var der tvivl om, hvorvidt der skulle være en holdeplads i Taarbæk - det blev som bekendt aldrig til noget. Derimod kom der efter nogen betænkning sommerbilletsalgssted ved Springforbi - ikke af hensyn til de lokale beboere, men alene af hensyn til skovturgsæsterne. Også linieføringen i forbindelse med passagen af Hørsholm-Rungsted gav anledning til megen diskussion - og skuffelsen var stor i Hørsholm, da linieføringen ved Rungsted valgtes.

Kystbanen. Helsingør—Kjøbenhavn																						
Fra Helsingør	6.37		7.47	9.06	10.10	12.00	2.08	4.39	5.06	7.37	9.17	10.30										
Soekkersten	6.46		7.54	9.13	10.18	12.08	2.12	4.43	5.14	7.45	9.25	10.38										
Espergærde	6.50		8.00	9.18	10.23	12.13	2.17	4.47	5.19	7.50	9.31	10.48										
Humblebæk	6.57		8.06	9.25	10.30	12.20	2.24	4.54	5.25	7.56	9.38	10.49										
Nivaa	7.04		8.12	9.32	10.36	12.26	2.30	5.07	5.31	8.02	9.45	10.55										
Rungsted (Hørsholm)	6.48	7.16	7.34	7.58	8.21	8.53	9.42	10.46	12.36	2.40	3.40	5.07	5.41	5.50	7.30	8.12	9.12	9.56	10.07	11.05	11.10	
Vedbæk	6.50	7.22	7.40	7.59	8.59	9.48	10.53	12.43	2.46	3.46	5.13	5.56	7.36	8.18	9.18	10.14	11.16					
Skodsborg	6.57	7.29	7.47	8.05	9.05	9.55	10.59	12.50	2.53	3.52	5.19	6.08	7.48	8.24	9.24	10.21	11.22					
Klampenborg	7.09		7.59	9.16	10.06	11.10	1.01	3.04	4.04	5.30	6.14	7.53	8.35	9.35	10.32	11.32						
Kjøbenhavn	7.29	7.52	8.18	8.33	8.45	9.36	10.24	11.30	1.21	3.24	4.22	5.33	6.49	6.10	6.34	8.12	8.55	9.53	10.28	10.51	11.37	11.51
Kjøbenhavn—Helsingør.																						
Fra Kjøbenhavn	15.38	6.38	7.00	7.33	7.58	10.00	10.55	12.15	2.35	3.00	3.30	3.55	4.15	4.45	5.07	5.55	7.32	9.06	9.30	10.13	11.25	11.45
Klampenborg	5.58	6.58		7.52		10.22		12.37	2.56	3.50	4.20	4.55	5.06		6.15	7.53	9.27			10.32	11.46	
Skodsborg	6.10	7.09		8.03		10.34		12.49	3.08	4.01	4.41	5.17		6.27	8.05	9.39				10.43	11.57	
Vedbæk	6.16	7.15		8.09		10.41		12.55	3.15	4.07	4.48	5.24		6.33	8.11	9.45				10.49	12.03	
Rungsted (Hørsholm)	6.23	7.21	7.28	8.16	8.32	10.50		1.04	3.22	3.33	4.13	4.20	4.55	5.31	5.40	6.40	8.20	9.51	10.02	10.56	12.09	12.18
Nivaa			7.36	8.41	10.59			1.13	3.43		4.28		5.49		8.29						12.27	
Humblebæk			7.41	8.48	11.07			1.21	3.51		4.33		5.56		8.36			10.15			12.34	
Espergærde			7.46	8.54	11.13			1.27	3.57		4.38		6.02		8.42			10.22			12.40	
Snekkersten			7.51	8.59	11.19			1.33	4.02		4.43		6.07		8.47			10.28			12.45	
Helsingør			7.56	9.04	11.24	11.47	1.38	4.07	4.48				6.12		8.52			10.34			12.50	

De med fede typer betegnede Tog beholds-
vis ankomme til og afgaa fra Kjøbenhavns
Nordbanegård; de øvrige ankomme til og
expederes fra Kjøbenhavns Østbanegård.

Kystbanens sommerkøreplan fra 1905.



Humblebæk Stations samlede personale i 1942. De tre bagerste til højre er postbude, de øvrige DSB-ansatte. Bagerst fra venstre ses Karl Rasmussen, Kaj Petersen, Hagen Olesen, Mortensen, Frits Hansen. Forrest f.v. Albrechtsen, Mikkelsen, stationsforstander Trap, Christiansen, Holger Nielsen, og Beck. (Carl Nielsens samling).

Holdeplads ved Kokkedal var der ikke tale om i 1897. Først da de lokale beboere spyttede i bøssen, blev der den 1. maj 1906 åbnet et billetsalgssted. Ved Nivaa var der ingen større bebyggelse, som kunne begrunde en station, men her var der til gengæld flere store teglværker, som gav grundlaget for en større godstrafik.

Om der skulle være station ved Sletten eller ved Humlebæk/Krogerup var også genstand for voldsom diskussion - og faktisk havde denne diskussion afsmittende effekt på spørgsmålet, om der skulle være holdeplads ved Espergærde. Humlebæk station blev placeret midt imellem Sletten og Humlebæk og gav stødet til Ny Humlebæk. Espergærde fik til gengæld ikke nogen holdeplads - først efter, at beboerne havde betalt for et billetsalgssted, kunne det åbnes den 28. maj 1898. I starten var der dog kun åbent i sommerhalvåret.

Stationerne og deres funktioner

Stationsbygningerne blev alle opført i den traditionelle "kystbane-stil", d.v.s. i røde sten med masser af bindingsværk og en del træværk. Flere steder var der indrettet stationsforstander-bolig i selve stationsbygningens 1. sal. I stueetagen skulle der være plads til ventesal(e), billetsalg, kontorer, godsekspedition - og flere steder også postekspedition eller brevsamlingssted.

Netop Postvæsenet kom til at nyde godt af banens indvielse. Nu blev det muligt at yde større service langs jernbanen. Man havde hidtil klaret sig med posthuse i Klampenborg, Hørsholm og Helsingør, samt i mindre omfang fra nærliggende posthuse i bl.a. Kvistgaard. I 1897 fik stationerne i Skodsborg, Vedbæk, Rungsted, Nivaa, Humlebæk og Snekkersten alle såkaldte "brevsamlingssteder med udvidede forretninger". Senere kom også lignende posthuse i Springforbi, Kokkedal og Espergærde.

I begyndelsen var der stor forskel på hvor meget gods, der kunne ekspederes fra de enkelte stationer, men snart var det muligt fra de fleste stationer og holdepladser at sende og modtage stort set alle typer af gods - tilmed endda levende dyr.

Personalet udgjorde et lille samfund for sig. Der var portører, ledvogtere og kolonnepersonale, elever, trafikassistenter samt stationsmestre eller stationsforstandere. Alle disse folk skulle have en bolig - helst en tjenestebolig. I forbindelse med banens åbning var der etableret ledvogterhuse samt, som nævnt, stationsforstanderboliger. Men for det øvrige personale blev der først langsomt bygget boliger i tilknytning til stationsområdet. For Kystbanens vedkommende blev alle boligerne bygget som enkelt- eller rækkehuse. I Skodsborg byggedes således bl.a. en seksdobbel portørbo-

lig, mens man i Snekkersten byggede et fritliggende enkelthus som bolig for en portør.

Senere udvidelser

I 1918 påbegyndtes anlægget af andet spor på strækningen fra Rungsted til Snekkersten. Syd og nord herfor var der allerede anlagt dobbeltspor, men først i sommeren 1923 blev dobbeltsporet mellem Rungsted og Espergærde taget i brug og et halvt år efter strækningen mellem Espergærde og Snekkersten. Samtidig med bygningen af dette dobbeltspor blev der adskillige steder bygget vejbroer eller viadukter, der skulle lede vejtrafikken ud af niveau med banen. Endnu kan man flere steder se disse viadukter og broer fra perioden 1919-23 - og man kan bemærke, at de alle er bygget omkring 50-100 meter fra den oprindelige overskæring. Det var sikkert bekvemt i byggeperioden, men betyder at man adskillige steder i årevis har måttet kæmpe med skæve og uoverskuelige vejforløb. Eksempler er der nok af: Laagegyde og Ulle-rødvej ved Kokkedal, Niverødvej ved Nivaa station, Dageløkkevej ved Sletten, tidligere Tibberupvej i Tibberup, og Borupgaardsvej ved Snekkersten station.

Med til historien hører, at der på strækningen Østerport-Klampenborg blev udvidet til ialt 4 spor i årene 1919-28. Som tidligere nævnt var strækningen mellem Københavns Hovedbanegaard og Østbanegaarden (= Østerport) taget i brug i 1917. Dermed var man klar til S-togenes indførelse i 1934 på strækningen mellem København H. og Klampenborg. Denne omlægning betød dog ikke de store ændringer på selve Kystbanen bortset fra, at Helsingør-togene i en periode ikke standsede mellem Østerport og Rungsted - senere ændret til Østerport-Klampenborg.

Krigen betød voldsomme indskrænkninger i køreplanen og i materiellet, men i modsætning til mange andre baner kørte Kystbanen under hele besættelsen. Passagemængden var stadig for en stor dels vedkommende præget af turister - københavnernes kunne jo ikke komme så langt omkring, så Nordsjællands kyster var meget populære udflugts- og feriemål.

Materiellet

Udskiftningen af damptogene med motortog indledtes i 1935, men afsluttedes først helt og holdent i 1965. Oprindeligt fremførtes kystbanetogene med litra K eller litra O-dampmaskiner. Et af de mere kendte lokomotiver fra den senere periode var den berømte litra S-maskine, der var anskaffet i tyverne.

Motorvogne kendtes i mindre omfang allerede i tyverne, men først med litra MO-motorvognene i 1935 kom der for alvor gang i driften med denne type trækraft. Fra omkring 1960 anvendtes hovedsageligt MX, MY og senere MZ-lokomotiver.

I forbindelse med elektrificeringen af Kystbanen, der indledtes med, at den første elmast blev rejst ved Nivaa

i 1982, og afsluttedes 19.3.1986, hvor el-driften blev indledt, blev der anskaffet helt nye elektriske lokomotiver: litra EA.

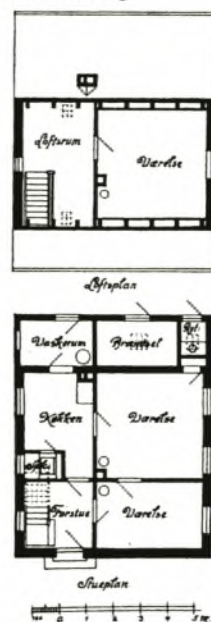
Da Kystbanen åbnede i 1897 anvendtes personvogne af den gamle kupévognstype, d.v.s. at hver kupé havde dør i begge sider. Der var med andre ord ingen gennemgang i vognene og togpersonalet måtte balancere udenfor på et gangbræt. På strækningen fra Østerport til Klampenborg anvendtes en speciel åben vogntype - de såkaldte skovvogne - beregnet til udflugter i sommerhalvåret. De såkaldte "rystevogne", der indførtes i 1912, var ikke populære i starten, men langsomt blev vognene forbedrede, og fra 1928 indførtes den type, som senere er blevet kendt som litra CR-vogne. Disse havde ind- og udstigning fra begge endeperroner samt fra midten. Senere ombyggedes de fleste, således at endeperronerne lukkedes - og enkelte af disse kørte helt frem til starten af 60'erne.

Næste generation af personvogne stammer fra 1943 - det var de såkaldte litra CL-vogne, der i lidt forskellige udgaver kørte på Nord- og Kystbanen helt frem til slutningen af 70'erne. Denne type, der havde to storrums-kupéer og indgang i hver ende, blev afløst af den såkaldte litra Bn, som endnu i jubilæumsåret kører på Kystbanen. Men også dennes afløser er forlængst taget i brug. Nu er det de mest moderne, de såkaldte regionaltog, litra ER, som er en speciel udviklet togtype til regionale strækninger - bygget af togfabrikken i Randers.

Moderne tider

Godstrafikken på Kystbanen var ikke lokal trafik, men derimod hovedsageligt gennemgående trafik til og fra det øvrige Norden. Det betød mange gennemkørende

De danske Statsbaner
enkelt Portørbolig



En typisk portørbolig, således som de opførtes i starten af 1900-tallet. Denne er fra Snekkersten. ("Architekten" 1913).

afbrækkede kæbe fra skruenøglen som bevis og 500 kr. i dusør indledtes en ihærdig politieftersøgning - men forgæves.

Da røret efter sabotageforsøget havde lagt sig, blev gruppen opfordret til at gøre et nyt forsøg. Den lille tomandsgruppe fra august blev udvidet med en mand mere, og en af sabotørerne, tømrer Knud Nielsen, har senere berettet, at man denne gang var mere omhyggelig med forberedelserne. Således blev der taget mål af skinnebolte og svelleskruer, og på Kvistgaard Savværk sleb sabotørerne fastnøgler, der passede til arbejdet.

"Vi begyndte tidligt den dag, jeg havde bestemt mig. Det var natten mellem den 6. og 7. november, Sovjetunionens revolutionsdag", fortæller Knud Nielsen, der over for sin kone havde forklaret, at han den aften skulle på krybskytteri med naboen. Så ville hun finde hans fravær helt "naturligt"! Cyklerne blev igen benyttet til transporten til og fra sabotagestedet, som blev flyttet 200 m mod nord længere ind i kurven.

Vel ankommet til banelinien i skoven mellem Espergærde og Snekkersten begyndte sabotørerne at skrue skinneboltene og svelleskruerne af. De sidste blev skruet frem og tilbage, så de gik let. De skulle først løsnes i sidste øjeblik. "Vi lå og ventede til et dansk persontog havde passeret, og så fik vi travlt. Vi sprang til. Jeg skulle ordne laskerne, og de andre skulle ordne boltene i midten...Vi fór til alle tre og bukke-de skinnen, vi var jo stærke og kraftige, således at jeg kunne beregne, at toget ville vælte over og smadre det andet spor".

Herefter tog sabotørerne afsted på cykler af den nærliggende skovvej, og under flugten hørte de braget

fra toget, som væltede. Sabotørerne kastede værktøjet i en mose, skiltes som aftalt og tog hver til sit. Godt snavset kom Knud Nielsen hjem efter "krybskytteri-et".

Det danske politi satte en enorm eftersøgning igang for at finde gerningsmændene til denne første vellykkede jernbanesabotage, der afsporede og væltede et tysk ammunitionstog og effektivt spærrede Kystbanen i over to døgn. Egil Larsen blev, som ved det første sabotageforsøg, atter sat i forbindelse med aktionen, og denne gang blev der udlovet en dusør på 5000 kr. Politiet besøgte også familien Nielsen, men de klarede frisag, og de tre sabotører levede resten af besættelsen et helt "normalt" familieliv ved siden af illegalt bladarbejde og andet illegalt arbejde.

Allerede dagen efter sabotagen modtog den danske udenrigsminister Erik Scavenius et krav fra den tyske øverstbefalende von Hanneken om, at strækningen fra Espergærde til færgeløbet i Helsingør skulle sættes under bevogtning af civile lokale personer. Dette gidselkrav blev afvist af Udenrigsministeriet, og der etableredes en foreløbig politibevogtning.

Den 26. november indtraf den næste jernbanesabotage ved Hellerup, og tyskerne krævede nu, at der blev oprettet et særligt beskyttelseskorp til bevogtning af jernbanerne. Men den praktiske og økonomiske gennemførelse af forslaget tog tid, og først efter en fornyet henvendelse af mere truende karakter etableredes bevogtningen af de danske jernbaners hovedstrækninger den 20. februar 1943 med 475 jernbanemænd og 765 politibetjente.



Kystbanen var spærret i over to døgn efter sabotagen ved Espergærde den 6. november 1942. Fotografiet er optaget mod nord af DSB.

godstog og behov for et stort opmarchområde i Helsingør, da HH-færgernes kapacitet var for lille. Derfor blev det i 1984 besluttet at føre godstrafikken udenom Kystbanen, således at godsvognene blev sejlet direkte fra København til Helsingborg. Den nye DanLink rute blev indviet i november 1986, og Helsingør Stations sporareal er sidenhen inskrænket i forhold hertil. Godstrafik til og fra Helsingør station føres herefter ikke længere ad Kystbanen, men ad Nordbanen, ganske som før Kystbanens indvielse !

Tiden forandrer sig - og dermed også kravene til en jernbane og dens stationer. I løbet af 1960'erne blev det klart, at stationernes tid - i gammeldags forstand - var forbi. De fleste af Kystbanens stationer blev ned-

klassificeret til billetsalgssteder eller holdepladser. Vigespør, læsseramper, pakhuse m.v. blev fjernet et efter et - og stationsforstander-embederne nedlagt efterhånden, som de sidste gik på pension. Også jernbaneoverkørslerne er nu en saga blot - den sidste, som førte Kong Georgs Vej over banen ved Smidstrup, er netop nedlagt her i 100-året for dens anlæggelse.

Til gengæld for denne tabte herlighed har Kystbanen fået supermoderne - og meget behagelige tog. Men endnu i 1997 høres regelmæssige klager over forsinkelser, manglende plads i togene, for få afgang o.s.v. Stort set sådan har det været, lige fra Kystbanen åbnedes for 100 år siden.

Sabotørerne i skoven

af Henrik A. Bengtsen

I skoven nord for Espergærde station fandt besættelsens første vellykkede jernbanesabotage sted. Helt nøjagtigt ved 40,8 km stenen, 821 m fra Espergærde station om aftenen den 6. november 1942 omkring kl. 22.15.

Vi befinder os to et halvt år inde i besættelsen. Modstandsbevægelsen er langsomt under opbygning, men man kan endnu ikke tale om en egentlig organiseret modstand. Nogle få aktive systemfjender fra de politiske venstre- og højrefløje, kommunister og folk tilknyttet Dansk Samling, forsøgte med mere eller mindre held at gøre livet surt for tyskerne og deres danske håndlangere.

Natten til den 11. juni 1942 flygtede Espergærde-kommunisten Egil Larsen fra Horserødleiren i Nordsjælland, hvor han sammen med andre kommunister sad interneret. Egil Larsen var før interneringen skibsbygger på Helsingør Værft, hvor han fra slutningen af 30'erne også havde arbejdet aktivt med at opbygge en kommunistisk partiafdeling på sydkysten. Arbejdet blev brutalt afbrudt den 22. juni 1941, hvor tyskerne overfaldt Sovjetunionen, og det danske politi arresterede en række ledende danske kommunister.

Under flugten fra Horserød gemte Egil Larsen sig hos kammerater i Nordsjælland, der allerede fra efteråret 1941 havde påbegyndt opbygningen af en illegal organisation med udgivelse af illegale blade og indsamling af penge til de internerede kammerater i Horserød. Egil Larsen var en meget effektiv organisator, og snart

stod han med begge ben begravet i opbygningen af en kommunistisk sabotageorganisation, det senere BOPA.

Sverige havde fra juni 1940 tilladt transittrafik af tyske soldater og materiel til og fra Norge, og fra september blev tyske troppe- og transporttog et dagligt syn på Kystbanen, hvor de var tillyst som et hvilket som helst andet tog. Et af Egil Larsens skjulesteder under flugten var et lille banehus ved Nivå station, og efter ,at han var kommet til København, fremkom han med ideen om at afspore et tysk tog på Kystbanen. Det var naturligt for Egil Larsen at bede kammeraterne fra Espergærde om at forestå sabotagen, som blev fastlagt til den 31. august. Den 1. september var det 3 års dagen for 2. verdenskrigs udbrud.

Sprængstof havde man ikke mulighed for at skaffe her i sabotagens barndom, så gennem en mellemmand blev sabotørerne instrueret om at skrue en skinne løs i et sving, hvorved centrifugalkraften ville få toget til at vælte. Målet for sabotagen var det tyske aftengodstog, som kørte umiddelbart efter det almindelige persontog mod Helsingør med afgang fra Espergærde kl. 21.48.

Dårlig forberedelse, underdimensioneret værktøj, det uvante arbejde i mørket og en betydelig nervøsitet forkludrede de to sabotørers arbejde. En skruenøgle knækkede, og den løsnede skinnestump svuppede på plads, da toget nærmede sig. En banearbejder opdagede næste morgen sabotageforsøget, og med den

Klampenborg

af Kristian Hvidt

Klampenborg! Alene navnet kalder på fantasien! Mange fremmede har da også undret sig over det operetteagtige stednavn. Da forfatteren August Strindberg i 1886 boede til leje på stedet, underskrev han nogle af sine breve: August von Strindberg, greve til Klampenborg-Klampenborg! Men navnet stammer nok så prosaisk fra skovfoged Jørgen Klampe, der i forrige tider boede ved indgangen til Dyrehaven og indkrævede bompeng af de kørende københavnere, der ville på skovtur.

Klampenborg blev udgangspunkt for Kystbanen, hvis 100-års jubilæum vi nu kan fejre. Men stedet havde allerede været station i næsten 35 år, da dristige folk 1897 fortsatte banen til Helsingør. Klampenborg havde i et århundrede eller mere været et kært udflugtsmål. En egentlig by fandtes ikke - dengang så lidt som endnu i dag. Det var naturen, som kaldte. Københavns borgere, indeklemte bag qualmfulde mure og volde, måtte om foråret ud til det sted, hvor det blånende Øresund og den grønne nyudsprungne Dyrehave mødtes.

Oprindelig foregik turen i hestevogne ad Lyngbyvej over Ordrup til kysten ved Emiliekilde og videre ad stranden. Langs kysten var ingen vej, men kun den flade strand at køre på. Men ved anlægget af Nordbanen

til Helsingør over Hillerød i 1863 åbnedes en stikbane mellem Hellerup og Klampenborg. Den lille 5,5 km lange jernbane til Klampenborg var ren luksus for udflugtsglade byboere. Endestationen var måske ikke velvalgt - beboerne i fiskerlejet Taarbæk blev sure. De syntes jo nok, at deres by lidt nord for, der leverede al fisk til hovedstaden, burde have været hjulpet til en let forbindelse til byen.

Men to attraktioner i Klampenborg bestemte stationens anbringelse. Den ene var og er selvfølgelig skoven og særlig Dyrehavsbakken, opstået i længst forsvunden tid som en hellig kilde for de syge, siden udviklet til en forlystelse for de raske. Den anden attraktion var det mere eksklusive "Vandkur-, Brønd-, og Badeetablissement" i Klampenborg, som åbnede 1845 og siden blev suppleret med talrige mindre restauranter og med hotellet, der siden fik det tillokkende navn Bellevue. For de velhavende var der til hotellet føjet en række smukke sommerhuse i skovkanten ud mod vandet, Cottagerne, tegnet af den berømte arkitekt Bindesbøll. De kunne lejes for en sommer, og til området hørte en særlig lille restaurant, der for nylig igen er vækket til live.

Klampenborg erobrede efterhånden Charlottenlunds



H. Brasen:
"Paa Klampenborg-
banen", 1889.

tidligere rolle som Københavns foretrukne udflugtsmål. Jernbanen til Klampenborg fra 1863 banede vejen for en lidt mere stationær befolkning. Langs Strandvejen opførtes ved siden af Cottagerne en kæde af store lystvillaer. Velhavende københavnere flyttede "på landet" i slutningen af april og boede der fast til hen i oktober. Mange af disse villaer består som bekendt endnu, og denne det københavnske aristokratis sommerhistorie gennem generationer er beskrevet og besunget i mange bøger. Forudsætningen var togforbindelsen til København morgen og eftermiddag, de såkaldte grosserertog, hvori de høje blanke hattes ejere og deres skolesøgende børn kørte til og fra arbejde. Disse "specialtog" standsede kun i Charlottenlund på vejen og kunne derfor tilbagelægge distancen på kun 21 minutter.

Ellers var det økonomiske grundlag for stikbanen til Klampenborg smalt. Grossererne alene kunne ikke gøre banen rentabel. Pengene skulle komme på de forholdsvis få soldrukne sommersøndage og endnu færre snefyldte vinterdage, når invasionen af glade skovtursfolk kom væltende fra København. Banen skulle jo også konkurrere både med en sejlroute fra København til den lange mole ud for strandhotellet, og med forskellige former for sporvogne og med hyrevognene, de såkaldte kaffemøller, der udgik fra Triangel.

Klampenborg Station virker idag anelig med en mængde store og små bygninger spredt over et bety-

deligt areal. Forrige tiders jernbanefolk har gået i forventningen om en kommende stormflod af passagerer fra København og tumlet med udvidelsesprojekter om ekstra skinneveje, remiser og bygninger, som efter en tid viste sig mindre nødvendige.

Ved banens åbning i 1863 var opført en lille stationsbygning i to etager langs med perronen ind mod skoven. Der var bolig til stationsforstanderen og en gods-ekspediter. Desuden var der plads til en "garderobetjent", som udførte alle mulige kommissioner for de fastboende, såsom at hente og bringe indkøb i København. Desuden var der selvfølgelig ventesale i bygningen, hele tre, udstyret med passende luksus svarende til de 1ste, 2den og 3die klasses billetter, de rejsende kunne vælge mellem. Stationsbygningen blev kraftigt udvidet i 1875. Under forlængelsen af skinnerne nordpå forud for Kystbanens åbning gik der i 1896 ild i den gamle stationsbygning, da en af de små tipvogstog, der gravede ud gennem bakken nord for stationen, sendte gnister ind under taget. Den nedbrændte under stor dramatik, men murene stod tilbage, og den nuværende lange stationsbygning sydlig ende indeholder tilsyneladende kernen af den gamle. Pynten på gavlen er den samme som på de gamle tegninger fra tiden.

Mellem de to perroner var der tre skinnespor. Det midterste førte til drejeskiven, så lokomotivet kunne vendes efter hver tur fra København. Stationsanlægget



Banegården i Klampenborg, således som den så ud før Kystbanen blev ført igennem til Helsingør. Tegningen her er fra Illustreret Tidende d. 26.07.1863, og udført af Carl Baagøe.



Toget er netop ankommet til Klampenborg station ca 1905. Bemærk de to-etagers vogne (litra Co), som anvendtes helt fra 1870 og frem til 1930'erne. (Foto: Apoteker Knud Thønnesen, Ordrup).

strakte sig helt hen til Fortunvej. Indtil 1934, da banen til Klampenborg blev elektrificeret og kaldt S-tog (efter det tyske "Stadtbahn"), foregik det hele med røg og damp, lokomotiver af skiftende type og trækraft. Der skulle virkelig mange dampheste til, når tusinder af Bakke- og Bellevuegæster på omtrent samme tid skulle hjem til byen. Om søndagen havde toget toetages vogne foruden de halvåbne "skovvogne", hvor konduktøren skulle klatre uden på toget og billettere gennem vinduerne. For at sortere syndfloden af mennesker opførtes på den brede perron et vældigt halvtag - det står der endnu, en "Ventehalle", der oprindeligt var inddelt i 6 båse med høje støbejernsstakitter på langs, hvor folk skulle stille op alt efter hvilken klasse, de havde billet til. Det var også store menneskemængder, der skulle holdes orden i. Den dag Kystbanen åbnedes, den 2. august 1897, rejste 25.000 personer fra Kystbanegården til Klampenborg eller videre nordpå ad den nye linie. Når de vel beskænkede bakkegæster skulle køres hjem om aftenen, var tumulten så stor, at politiet havde indrettet en detention i forbindelse med stationsbygningerne.

Da ventehallen med båsene fik passagererne til at føle sig som kreaturer, rejstes 1897 den fine lille pavillon i den sydlige ende af perronen, der endnu pynter på stedet, nu sammenbygget med nedgangen til den underjordiske passage. Pavillonen var forbeholdt de mest

utilfredse, de fine med 1ste og 2den classes billetter. Nu bruges den lille pavillon kun til pynt og - til den udstilling om Kystbanens historie, der opsættes i forbindelse med jubilæet.

Til Kystbanen opførtes en særlig station på østsiden ud mod vandet, en meget beskedent sag i bindingsværk, som i det væsentlige står endnu, sådan som den blev åbnet i 1897 med sin lille ydmyge ventesal. Men den var selvfølgelig bemannet med både kontrollør, billetsalg og godsekspedition. Efterhånden som trafikken som følge af bilismen blev mindre, nedsattes servicen på østsiden, og i 1960 blev kystbaneperronen henlagt ubemannet trods de lokale avisers og mange passagerers højlydte protester.

Klampenborg station oplevede højdepunktet af sin tilværelse under og efter Anden Verdenskrig, hvor biler og busser endnu ikke havde erobret førerpladsen som transportform. Endnu i 1950 ventedes voldsomt stigning i passagertallet. Det årlige passagertal på stationen var 10 millioner, da banen blev elektrificeret i 1934. I 1953 passerede det 50 millioner. Der blev derfor taget tilløb til en stor udvidelse af stationen efter planer udarbejdet i 1943. Et stort areal ind mod skoven blev inddraget, og endnu i midten af 1950'erne gjordes forsøg på at komme i gang med anlægget af en række nye spor og perroner. Det hele blev imidlertid opgivet,

og derfor ligger et anseligt areal øde hen bortset fra et par små lagerbygninger fra dengang, man endnu troede, Klampenborg ville udvikle sig til en rigtig by. Men

stationen har til gengæld bevaret sin hygge med de mange gamle bygninger med smedejernsgesvejsninger og bindingsværk.



Viadukten nord for Klampenborg Station under opførelse i 1896. ("Hver 14. Dag", 1896/97, side 76).

- i Lyngby-Taarbæk Kommune

Af Jeppe Tønsberg

Gennem Dyrehaven

Når toget kører ud fra Klampenborg Station, er man i Lyngby-Taarbæk kommune, som strækker sig fra Dyrehavehegnet i syd til Mølleåen i nord. På hele strækningen har Jægersborg Dyrehave lagt jord til Kystbanens anlæg, og jernbanen danner i dag Dyrehavens østlige grænse.

Først kører toget under den gamle viadukt fra 1896 med Christian den Niendes navnetræk (flyttet, men bevaret ved broens ombygning i 1984 forud for elektrificeringen). Den kan betragtes som porten til den strækning af Kystbanen, der i 1997 fejrer sit 100 års jubilæum. Broen fører Peter Lieps Vej ind i Dyrehaven, forbi Peter Lieps Hus til Dyrehavsbakken og videre til Fortunen.

Straks efter passeres en nyere bro med bilvejen Klampenborgvej-Dyrehavevej mellem Lyngby og Taarbæk. Det sydøstlige hjørne af Dyrehaven kaldtes dengang "Von Langens Plantage", fordi området var blevet beplantet med ædelgran i 1760'erne af den tyske forstmand Johann Georg von Langen. En del af von Langens graner blev fældet ved banens anlæg, og 6 af dem blev anvendt til de bjælker, der bærer loftet over borgerrepræsentationens mødesal på Københavns

Rådhus. I 1997 er der én eneste tilbage af disse 230 år gamle ædelgraner; men den kan ikke ses fra toget.

Taarbæk

Umiddelbart efter de to viadukter har man på højre hånd Cottageparken og den nye Strandvej, der i 1936 blev anlagt langs med banen bag om Taarbæk. I modsætning til Skovshoved bevarede Taarbæk derved forbindelsen til sin havn.

Cottageparkens navn skyldes, at Klampenborg Kur- badeanstalt i årene 1845-1938 lå på dette sted. Badeanstaltens lette træbygninger var tegnet af arkitekten M. G. Bindesbøll, og beboelsesbygningerne i engelsk landstedsstil kaldtes "cottager". En del af badeanstaltens område, der tidligere havde hørt til Dyrehaven, blev gennemskåret ved Kystbanens anlæg.

Nu ser man på højre hånd husene i det tidligere fiskerleje Taarbæk og derefter i Ny Taarbæk, som blev bebygget i 1880'erne som et af Danmarks første sommerhusområder - et begreb, der dog først langt senere fik denne betegnelse.

På venstre hånd, altså inde i Dyrehaven, ligger Taarbæk Kirke og kirkegård. Kirken er bygget i 1863 som den første kirke langs Øresundskysten mellem Køben-

de have været fredet, men blev revet i ned i 1982, da dens afløser af beton var taget i brug.

Hen over mølledammen ser man på højre hånd Strandmøllens bygninger, et af de ældste industrianlæg langs Mølleåen. Gennem 200 år var her papirfabrik under den samme families ledelse, den tyske papirmagerslægt Drewsen, som endnu er repræsenteret i Danmark med en del af ejerskabet af Silkeborg Papirfabrik. Efter

nedlæggelsen i 1897 stod fabrikken tom i en årrække; men i 1917 blev den overtaget af fabrikant Christian Nielsen og indrettet til produktion af ilt og senere også brint. Virksomheden eksisterer stadig under navnet A/S Strandmøllen Industrigas. Den ejes af Chr. Nielsens Fond og har beholdt sit hovedsæde i de gamle bygninger på Strandmøllen, selv om produktionen i dag foregår andre steder.



Strandmøllebroen blev taget i brug i 1897 - her fotograferet i 1957. Broen blev erstattet med en ny i 1980, men først nedrevet i 1982. (Byhistorisk Samling, Lyngby-Taarbæk).

- Kystbanen gennem Søllerød

af Erik Helmer Pedersen

Nærum Overdrev forvandles til Skodsborg

Når det nordgående kystbanetog passerer Strandmøllebroen, kører man, historisk set, lige ind i Nærum-bøndernes gamle udmark. Syd og nord for Nærum lå deres tre bymarker, men da to af disse altid blev dyrket med korn, havde de ikke græsningsmuligheder nok i den tredje mark, men måtte søge andetsteds hen for at få føde nok til deres ungkreaturer. Det var her overdrevet ved Sundet kom ind i billedet. Desuden måtte de have mulighed for at hugge nogle grene og buske i en nærliggende skov, når de skulle flette risgærder omkring deres nysåede kornmarker. Det var også til stor nytte at kunne lukke deres svin ud i sko-

ven, hvor de måtte leve af naturens egne produkter, først og fremmest frugten, kaldet olden, fra bøgetræerne.

Til det formål rådede Nærum-bønderne oprindelig over det skovareal, som vi i dag kalder Jægersborg Hegn. Dengang hed det naturligt nok Nærum Skov. I 1660'erne tog den enevældige kongemagt imidlertid skoven fra Nærum-bønderne og gjorde den i stedet til en indhegnet dyrehave, Jægersborg Hegn.

Det omtalte overdrev, som man ser til højre for toget, var ikke andet end en smal strimmel sandjord mellem

havn og Helsingør siden middelalderen. Den er bygget af arkitekten Carl Emil Wessel med forbillede i kirken i Limerick, Irland, og den er opført efter initiativ af finansmanden C. F. Tietgen, der havde sommerbolig i Taarbæk. På kirkegården ligger en lang række betydende danske erhvervsmænd, som havde deres landsteder i Springforbi, bl.a. de to grundlæggere af "Magasin" Th. Wessel og Emil Vett. En beskeden sten under en af Dyrehavens oprindelige tjørne nævner forfatteren Knud Sønderby.

Ved Trepilevej blev Kystbanens næstsidste jernbaneoverskæring i foråret 1994 afløst af en fodgængertunnel. Området herfra til Strandmøllen kaldes Springforbi og var indtil 2. Verdenskrig et af Danmarks mest mondæne landstedsområder; men som følge af den såkaldte "Springforbiplan" er området siden blevet frilagt ved nedrivning af de store gamle landsteder. Det frilagte, offentlige område har navnet "Jægersborg Strandhave", fordi hensigten var at genskabe forbindelsen mellem Dyrehaven og Øresund - en hensigt som dog umuliggøres netop af Kystbanen. Kun ganske enkelte, særligt værdifulde huse vil blive bevaret, f.eks. lige før Strandmøllen det sorte træhus "Hegnslund" opført af Gyldendal-direktøren Frederik Hegel i 1917 med Henning Hansen som arkitekt og betegnet som "det sidste romantiske hus i Danmark".

Eremitageslottet og Springforbi

I dette område kan man til højre nu og da se et glimt af Øresund, og til venstre ser man Ermitageslottet på toppen af skrænten langt inde i Dyrehaven. Slottet er

opført af Christian den Sjette i 1734-36 med Laurids de Thurah som arkitekt. Det tilhører staten og anvendes af hoffet ved de kongelige jagter i Dyrehaven, men er ikke tilgængeligt for offentligheden.

Hvor toget passerer hen over en ældre fodgængerviadukt, lå indtil 1968 Springforbi trinbræt. Taarbæk fik aldrig nogen station på Kystbanen, således at byens befolkning måtte gå til Klampenborg for at komme med toget, og efter nedlæggelsen af Springforbi har banen ikke længere en station i Lyngby-Taarbæk kommune. Da flere og flere i 1960'erne valgte at køre i bil, når de skulle i Dyrehaven, var der ikke længere grundlag for at opretholde det ensomt beliggende trinbræt. Dets største attraktion var de gamle tjørne på den nærliggende del af Ermitagesletten, hvor mange københavnere tog på skovtur i blomstringstiden. Denne skik er blevet moderne igen i de nostalgiske 1990'ere, hvor man på søndage i begyndelsen af juni kan se mængder af hvidklædte skovgæster på dette sted.

Strandmøllebroen

Ved Strandmøllen kører toget over en lang bro hen over mølledammen ind i Søllerød kommune. Den oprindelige bro fra 1897 var bygget af sammenboltede jernbjælker båret af cementpiller på nedrammede træpæle. Den var næsten 300 meter lang og 7,5 meter høj fra vandoverfladen til skinnerne, og med sin lette konstruktion var den et imponerende syn og for sin tid en ingeniørmæssig præstation. Den gamle bro, som på varme sommerdage var omgivet af en tæt stemning af Victoriatidens "europæiske civilisation i junglen", bur-



Springforbi trinbræt ca 1938. (Foto af Chr. Bang, nu i Det kgl. Bibliotek).



*Strandmøllebroen ca 1896-97. I baggrunden ses det ret store fabrikskompleks, som til 1897 husede Drewsens oprindelige papirfabrik, men som derefter gik en urolig fremtid i møde.
(Byhistorisk Arkiv for Søllerød Kommune).*

skovens østkant og Sundet. Her kunne man græsse 24 kreaturer. "Grunden er sandet og skarp, giver jammerlig Græsning..." hedder det i en indberetning fra 1758. Ikke desto mindre måtte bønderne også afstå denne del af de eksisterende naturressourcer, efterhånden som bebyggelsen Skodsborg voksede frem med huset "Skotzborig" (ca 1650) som udgangspunkt.

Strandmøllen

Strandmøllen, vor første papirfabrik (1643-1897), tog for sin part flere bidder af overdrevet sydfra. De driftige fabriksherrer på Strandmøllen af slægten Drewsen, indvandret fra Celle i Nordtyskland 1693, havde god brug for overdrevet, når de skulle oprette tørreplads til deres halvfærdige produkter. Den livlige trafik til og fra Strandmøllen med de klude, der var nødvendige til den tids papirfabrikation, krævede også stort råderum. Den nok så positive side af familien Drewsens virksomhed på Strandmøllen er den, at der her skabtes en meget stor og moderne indrettet papirfabrik. I 1821 installerede den mest kendte af slægten, fabrikanten, landøkonomen og politikeren J.C.Drewsen (1777-1851), den

første dampmaskine i dansk industri uden for København, og otte år senere udvidede han maskinparken med den første papirmaskine herhjemme. Den var selvfølgelig købt i industriens moderland, England.

Strandmøllen rykkede altså ind på overdrevet sydfra, og nordfra var der også bud efter græsmarken, når forskellige fabriksanlæg, Frederik VII's kgl. palæ og en række landsteder skulle have deres jordhunger stillet.

Strandvejen, som oprindeligt hed Helsingør Landevej, var et godt stykke op i 1900-tallet en meget umagelig og støvet vejstrækning. Ydermere bød den mange steder i Skodsborg og Vedbæk på stejle stigninger. Da hestene i forvejen havde det største besvær med at trække de tunge vogne gennem det løse sand, kunne det for heste og mandskab være en ren pestilens at køre ad Helsingør Landevej. Fodgængerne brugte i stedet en sti, der var tildannet på toppen af skrænten, omtrent hvor toget nu kører, for at slippe for den trælsse march i det løse sand.

Senere udbedredes vejen med sten og ler, men som det dog støvede! I bilismens barndom var det af sam-

*Skodsborg Station, set fra sydøst, kort før 1. verdenskrigs udbrud i 1914.
(Byhistorisk Arkiv for Søllerød Kommune)*





Strandvejen ved Skodsborg i begyndelsen af dette århundrede. Vejen må have været våd efter et regnskyl eller en vejvanding, da hestevognene ellers ville være skjult bag en ophobet støvsky. Det bemærkes, at den tids damer (og herrer) skulle være korrekt påklædte - selv under et besøg på stranden.

(Byhistorisk Arkiv for Søllerød Kommune).

me grund forbudt at køre på Strandvejen, senere dog begrænset til søn- og helligdage. En hestetrukket omnibusrute befordrede i tiden 1870-1920 folk nordpå fra Klampenborg, men måtte efterhånden se sig udkonkurreret, først af Kystbanen, senere af bilerne.

Skodsborg Badesanatorium

Villaerne i Skodsborg er bygget i samme tidsrum ca. 1870-1920. Et par stykker dannede grundlaget for "Den hvide by ved Sundet", Skodsborg Badesanatorium, som lægen og sundhedsforkæmperen, Carl Ottonsen (1864-1942) grundlagde i 1898, men som i 1992 måtte lukke for derefter at genopstå som et privatejet kurcenter. Gennem henved et hundrede år var Skodsborg Badesanatorium et internationalt kendt behandlingssted for folk, der enten var plaget af indre sygdomme eller blot trængte til at få deres fysiske og psykiske balance genoprettet. Da sanatoriet ejedes af Adventistsamfundet, ikke blot dets danske, men også de øvrige nordiske afdelinger, kom en del af patienterne fra dette trossamfund. Herudover var det i de første årtier af dette århundrede især velhavende mennesker fra ind- og udland, som havde råd til at lade sig indskrive til et længere kurophold på sanatoriet.

Under 2. verdenskrig var en stor del af sanatoriet beslaglagt af den tyske besættelsesmagt, der brugte sengepladserne til at indlægge hårdt sårede tropper fra de russiske slagmarker. Efter krigen blev en stigende del af sengepladserne optaget af kurpatienter fra det københavnske hospitalsvæsen, men da denne ordning gradvist ophørte, faldt det økonomiske grundlag bort for sanatoriets fortsatte virksomhed, og det gik konkurs.

Skodsborgs industrivirksomheder

Sanatoriets nærmeste nabo ved hjørnet af Skodsborgvej og Strandvejen var et større industrianlæg, oprindeligt kaldt "Retræte", som i tiden 1785-1970 skiftevis rummede garveri, oliefabrik, klædefabrik og hattefabrik. I så at sige hver epoke havde fabrikationen på Retræte nærmest karakter af at være en pionervirksomhed. Eksempelvis fungerede 1780'ernes garverianlæg som et lærested for andre danske garverier, fordi de to engelske fabrikshefter, J.J. Harris og H. Nelrop, indførte en helt ny garveriteknologi efter engelsk mønster.

Det samme kan siges om den oliemølle, de to englændere i 1795 fik indrettet på stedet. Efter en vanskelig begynderperiode voksede oliemøllen kort før 1820 frem til at være den ledende på sit område. Udover vegetabilsk olie til belysningsbrug, fremstilledes raffineret olie til fremstilling af sæbe o.lign. En senere tids klædefabrik (1849-1912) og hattefabrik (1913-1970) hørte ligeledes til de førende i deres respektive brancher.

De egentlige fabrikshefter i Skodsborg, som andre steder, var imidlertid de skiftende modeluner. Kunne moderne tøj købes bedre og billigere andetsteds, svigtede salget omgående, og fabrikken måtte lukke.

Den skæbne ramte i tur og orden klædefabrikken og hattefabrikken. Unge herrer (og damer!) går i vor tid ikke med hat og slet ikke, hvis den "kun" er dansk, og det blev hattefabrikken skæbne. I 1979 blev det brandhærgede fabrikskompleks nedrevet for at give plads for en større beboelsesejendom, som stod klar til indflytning fire år senere.

På nordre side af Skodsborgvejs udmunding i Strandvejen ses de tilbageværende rester af det beboelses- og butiksmiljø, som dannede rammen om Skodsborgs arbejderbefolkning. Da hattefabrikken lukkede i 1970, var Strandmøllen Industrigas (oprettet 1917 af handels- og industrimanden Chr. Nielsen) ene om at repræsentere Skodsborgs oprindelige industrimiljø.

Kongelig residensby

I tiden 1852-1863 havde Skodsborg ved sommertide status som residensby. Kong Frederik VII boede da i lange perioder på en større lystejeendom, "Palæet", og i tilgift byggede han en særlig receptionsbygning, "Villa Rex", som nu fungerer som møde- og restaurationslokale. Efter hans bortgang i 1863 kom hans enke, grevinde Danner, fortsat på årlige besøg i Skodsborg til sin død i 1874.

Regentparrets tilstedeværelse kastede glans over byen. Men før og efter kongeperioden var Skodsborg såvel en fabriksby som en kurby. Hvor nu Høje Skodsborg ligger nord for den moderne beboelsesejendom Skodsborgparken fra 1960'erne, fandtes til 1936-37 dele af et større hotelkompleks, Skodsborg Søbad

(opført 1874), hvis hovedbygning er bevaret ud mod Strandvejen. Sammen med det lidt yngre Hotel Øresund ved Skodsborgsvejs udmunding gjorde det Skodsborg til et kendt badested. Ville man ikke rejse dertil med omnibus eller tog, kunne man bruge den lille flåde af sunddampere, som i tiden ca 1870-1930 sejlede i rutefart mellem København og Helsingør. Undervejs lagde damperne til i Skodsborg og Vedbæk, hvor der begge steder var bygget en anløbsbro.

Nogle få hundrede meter nordøst for Skodsborg station ligger et naturskønt område, Bøllemosen. Her blev i 1870'erne anlagt spadserestier rundt om mosen. Navnet refererer ikke til volds mænd af kendt dansk type, men til en ældre dansk betegnelse for blåbær o.lign., skriver Gunnar Sandfeld i sin store lokalhistorie i 7 bind "Søllerød som det var engang". Udover natursværmeriets mange dyrkere har stedet været flittigt brugt af folk, der mest sværmede for hinanden. Da Skodsborg for godt 100 år siden var en kurby, søgte mange elskende til Bøllemosen for at kunne have en smule privatliv. Hvis der da ellers var plads på bænke-

Vedbæk

Hvor jernbanelinien skærer Trørødvej i dens bugtede forløb ned mod Vedbæk Havn, ses helt nede ved Strandvejen en stor hvidkalket villa "Bakkehuset" (Vedbæk Strandvej 373) med tilhørende park, som strækker sig langt ud i et sumpet moseområde vest for Vedbæk. Villan blev bygget 1915-16 af en københavnsk vekselerer, Johan Levin (1877-1959), Han overtog i 1908 faderen A. L. Levins store firma på Østergade (Strøget) i København, og som den gamle Levin, var han Landmandsbankens hovedvekselerer.

Johan Levin tjente styrtende med penge, især under den såkaldte "gullaschperiode" under første verdenskrig, men brugte de fleste af dem igen på et, selv efter tidens målestok, ødselt privatforbrug. Efterkrigsperioden 1920-21 tvang imidlertid firmaet i knæ, og et år før Landmandsbankens store krak gik det fallit. Det kostbare indbo kom på auktion og blev derved spredt for alle vinde. I dag rummer villaen et af Søllerød kommunes aktivitetscentre for pensionister. Johan Levins noget prangende livsstil og hans hårdhændede fremfærd mod det oprindelige Bakkehus, patricierfamilien Hvidts gamle lystejeendom, fik efter sigende familien Hvidts medlemmer til at se den anden vej, når de, som rejsende med kystbanetoget, passerede stedet.

Kort før Vedbæk kører toget forbi Vedbæk Kirke, indviet 1871, og den store park til landstedet Enrum, hvis nuværende bygning, med J.D. Herholdt som arkitekt, stammer fra 1860'erne. Vedbæk er på én gang et gammelt fiskerleje, en stationsby af yngre dato og et moderne beboelseskvarter. Der fiskes fortsat fra Vedbæk Havn, etableret så sent som i 1919, og omkring Vedbæk Stationsvej kan man stadig gøre brug af et aktivt håndværker- og handelsmiljø. Landliggerne er derimod forvandlet til villabeboere, men turistlivet præges stadig af sejlsportens repræsentanter i Vedbæk Marina og udenlandske gæster på Vedbæks kro af i dag, Hotel Marina, bygget i 1962.

Stenalderfund

Det gamle Vedbæk var, som nævnt, et lille fiskerleje og en kro. Rejselivets strabadser motiverede oprettelsen af så tætbeliggende kroer som Taarbæk, Vedbæk og Rungsted. Vedbæk Kro var kendt viden om, især da en dynamisk krovært Jens Hansen Larsen (1845-1921) i



Bakkehuset i Vedbæk. Vekselerer Johan Levins nye udgave af Bakkehuset, opført i 1915-16, ses her fra havesiden mod vest. Han anlagde her en meget stor pragthave med sjældne træer og buske, romantisk svungne broer o.s.v. Desværre har dette anlæg nu fået lov at forfalde helt. (Byhistorisk Arkiv for Søllerød Kommune).

1872 købte kroen og straks derpå gav sig til at modernisere den. Pengene hertil skaffede han sig ved at sælge jord til byggegrunde (fra Larsensvej og nordpå). I øvrigt er det gamle Vedbæk også kendt i vor landbrugshistorie, eftersom der her kun hørte én mark til byen ("envangsbrug") mod normalt tre eller som i Trørød to. De fem bønder i byen skulle derefter dyrke jorden i fællesskab.

Idrætspladsen i Vedbæk kendes fra fodboldlandsholdets træningsophold kort før en vigtig kamp. Mindre kendt er det måske, at området i stenalderen var en del af Vedbækfjorden, og at der her er fundet mange af stenalderfolkets efterladenskaber. Bygningen af den nye Vedbæk Skole vest for stationen bragte for snart 25 år siden nogle særdeles interessante gravfund for dagens lys. De kan nu studeres i deres "naturlige" miljø på Søllerød Museums permanente udstilling "Vedbækfundene" på Gl. Holtegaard.

Nord for Vedbæk Skole ligger et større beboelsesom-

råde fra 1970'erne, Flintemarken. Det grænser op til Forsvarskommandoens mange faciliteter omkring Henriksholm Allé. Siden 1952 har dette kompleks spillet en vigtig rolle i det nordlige NATO-forsvar.

Nabostridigheder

Kystbanen kører, som vi så det, direkte ind i et historisk betydningsfuldt område i vore dages Søllerød Kommune. Når man overskrider kommunegrænsen til Hørsholm syd for Smidstrup, passerer endnu et historisk interessant område. Bønderne i Søllerød sogn kivedes bestandigt med deres fæller i Hørsholm sogn. Specielt havde man i Vedbæk et godt øje til bønderne i Smidstrup, da de, efter Vedbækkernes opfattelse, slap for mange kreaturer ind på det fælles græsningsareal på overdrevet mellem de to byer, "*Hans Kongel. Majestæts Bønder i Vedbæk til mærkelig (=betydelig) Skade og Fornærmelse...*", som der står i en indberetning fra 1758. Nabostridigheder findes åbenbart til alle tider.

- igennem Hørsholm Kommune

af Lisbet Hein

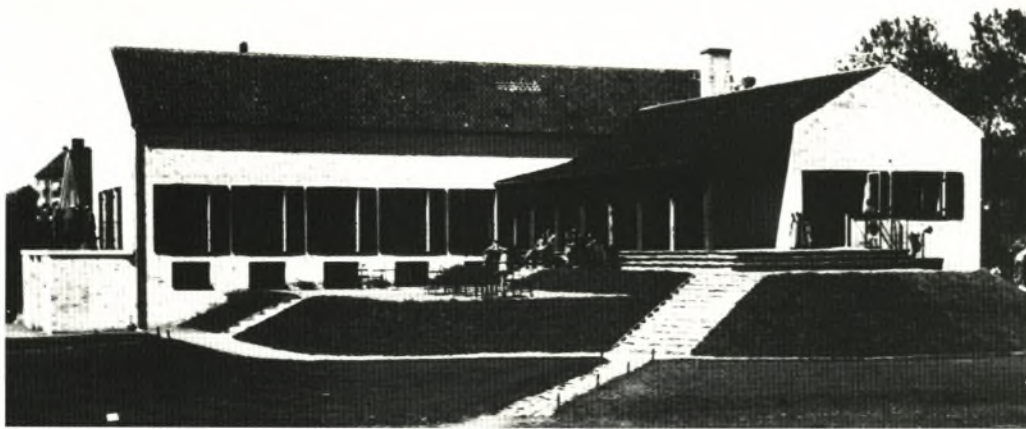
Kommunegrænsen - Smidstrup

Vi passerer grænsen til Hørsholm Kommune i Smidstrupområdet, hvis navn stammer fra et lille fiskerleje, der forsvandt i Øresunds bølger i 1700-tallet. Mod vest ser vi en af de sydligste åbne landbrugsområder langs Kystbanen, prydet af en gammel storkronet eg, der efter engelsk skik har fået lov at stå frit i landskabet.

Markerne hører til Smidstrupgård, hvis 200-årige avlsbygninger ses i et glimt øst for jernbanen. En nu forsvunden hovedbygning bar den fornemme betegnelse "Smidstrup Slot", fordi den 1888 - 1911 var ejet af den græske Kong Georg I, søn af Danmarks Christian IX. Selv om kongen aldrig tog fast ophold på slottet, men kun brugte det til jagtfrakoster og lignende, var man

Foran Smidstrup Slot i 1892: Kongelige fra mange lande samlet for at hylde det danske kongepar i anledning af deres guldbryllup. (Hørsholm Egns Museum).





Rungsted Golfklub lige før åbningen i 1936. (Hørsholm Egns Museum).

på egnen meget stolt af de royale besøg, der efter 1897 undertiden foregik med Kystbanen til Vedbæk. Jernbanen følger nu Folehaveskovens østlige afgrænsning. I skoven er bevaret mange gravhøje og andre oldtidsminder, og omkring Folehavevej, der føres under banen ad en viadukt, findes der vejspor, der sandsynligvis kan dateres helt tilbage til bronzealderen. Fra 1500-tallet indgik Folehaveskoven i "Den kongelige Vildtbane" i det nordsjællandske krongodsområde. Når kongerne dyrkede jagten på den vildtrige egn, tog de ophold på slottet i Hørsholm. Slottet, der da blev kaldt "Hirschholm", blev nyopført i stort format i midten af 1700-tallet, men få årtier efter blev det opgivet af kongehuset, og i begyndelsen af 1800-tallet blev det revet ned. Blandt de historier, der knytter sig til det forsvundne slot, huskes især kærlighedsaffæren mellem Christian VII's dronning Caroline Mathilde og hoflægen Struensee.

Rungsted Golfbane

Skoven viger nu, og Kystbanen bevæger sig mod nord-vest over åbent land, dels marker, dels golfbane. Land-

bruget her blev drevet samlet fra Rungsted Ladegård, indtil store arealer blev udlagt til golfbane i 1930'erne. Bag golfbanen mod vest følger vi stadig Folehaveskoven, mod øst skimter vi en villabyggelse, der er opført på nogle af landets dyreste byggegrunde. Rungsted Golfklub er en af landets ældste, kun overgået af den på Eremitagesletten. Den blev indviet i 1936 af den golfspillende dronning Alexandrine, hvis portræt derfor hænger i klubhuset. Det er den statelige røde bygning med tegltag, vi ser på togets vestside umiddelbart inden, vi kommer til Rungsted Station. Hører man til dem, der begræder, at golfbanerne breder sig i Nordsjælland, bør man huske på, at de dog er med til at bevare det åbne landskab. Således er der i skrivende stund bestræbelser igang for at opføre erhvervsbyggeri på den del af de tilbageblevne marker under Rungsted Ladegård, der ligger nærmest Rungsted station.

Rungsted Station

Vi kommer nu til Rungsted Kyst Station, der ligesom stationerne sydpå har to bygninger. Den vestlige rummer i dag billetsalg, kiosk m.v., mens den østlige kun

Rungsted Stations østside i 1912: De lokale vognmænd er klar til at modtage passagerer fra København.

(Foto: J.T.V. Mygind, nu i Hørsholm Egns Museum).





*Da Kystbanen åbnede gav det beskæftigelse til mange. Bl.a. Niels og Karen Andersen (f. hhv. 1843 og 1844), der i 1897 flyttede ind i ledvogterhuset i Valderød.
(Hørsholm Egns Museum).*

er ventesal. Ved åbningen af Kystbanen i 1897 var der billetsalg begge steder, dog sådan, at man i den østlige stationsbygning kun kunne løse billet mod nord, på den vestlige kun mod syd. Da der helt manglede henvisningsskilte, var der en evindelig trafik af forvirrede passagerer, der krydsede sporene for at finde det rigtige billetsalg. Gangbro over sporene kom først i 1937; det var en bro, man hentede fra Strib Station, da den blev nedlagt som personstation ved Lillebæltsbroens opførelse. Broen blev dog o.1980 erstattet af den nuværende.

Da Kystbanens linieføring blev endeligt besluttet, vakte den dyb skuffelse i Hørsholm Kommune. Man havde håbet, at banen ville blive lagt længere inde i landet umiddelbart ved Hørsholm by, hvor erhvervslivet nærrede store forventninger til den udvikling, anlægget

af banen ville føre med sig. En anden mulighed, man kunne gå med til, var en helt kystnær bane, der kunne betjene det stigende antal sommergæster på badehotellet og i landliggervillaerne langs Strandvejen. Nu blev stationen så lagt to kilometer fra byen og en kilometer fra Strandvejen - i et dengang helt ubebygget område. En anden anstødssten var stationens navn - den blev i første omgang døbt "Rungsted" på trods af et stærkt lokalt ønske om "Hørsholm-Rungsted". D.S.B. omdøbte den i 1927 til "Rungsted Kyst", efter at postvæsenet på samme måde ændrede navnet på postdistriktet for at sætte en stopper for de mange forvekslinger med Ringsted.

Rungsted Skole

Umiddelbart øst for stationen ses et kompleks af rødstensbygninger. Det er Rungsted Skole, bygget i 1953

Kokkedal Slot i 1700-tallet. Til venstre skimtes Sophienberg Slot ud mod Øresund. (Hørsholm Egns Museum).



Das Gräfliche Benckentyncks Land-Haus Cocquedahl.

(og udvidet i 1963) af arkitekt, professor Steen Eiler Rasmussen, der selv boede i Rungsted. Skolen er opført efter et princip, der dengang var nyt og revolutionerende: Hver klasse har sin egen indgang fra det fri, skolen virker intim og helt uden det sædvanlige kaserneagtige kommuneskolepræg. Rungsted Skole modtager endnu mange besøg af bygherrer, arkitekter og andre med interesse for skolebyggeri med godt klima for både lærere og elever.

Rungsteds centrale villakvarter

Det villakvarter, Kystbanen nu kører igennem nord for Rungsted Station, er opstået i de første årtier efter 1897 - mange af husene blev bygget af folk, der som landligere kendte området, og som nu så muligheden for at bo her hele året og alligevel passe et arbejde i København. Det var velstående folk, hvilket har sat sit præg på kvarteret. Villaerne blev opført på store grunde, der siden er steget voldsomt i pris. Derfor er der sket mange udstykninger, og fra toget kan man se, hvordan de gamle villaer veksler med nye huse opført på såkaldte koteletgrunde.

Rungsted Private Realskole

Fra toget passerer vi nu mod øst et kompleks af gråalkede bygninger, der sammen med de omgivende boldbaner ikke lader passagererne i tvivl om, at der er tale om en skole. Bygningerne blev opført i 1900 til "Rungsted Kostskole, Latin- og Realskole". Skolen var blot en af de mange institutioner, der oprettedes i Hørsholm Kommune i vækstårene omkring Kystbanens åbning. Den var moderne for sin tid og kunne avertere med "bade, boldbaner, elektrisk lys og centralvarme".

Skolen blev senere drevet i statsligt regi, men var kostskole helt til 1970, hvor den blev flyttet til nye, langt større bygninger lidt mod nord - den drives i dag af Frederiksborg Amt under navnet "Rungsted Gymnasium". Bygningerne ved banen blev i 1970 overtaget af Rungsted Private Realskole, der i dag er en af områdets største privatskoler.

Idrætsparken

Efter viadukten ved Bolbrovej ser vi mod øst Hørsholm Idrætspark. Idrætten spiller en stor rolle i Hørsholm, og både private og offentlige midler har været med ved den gradvise opførelse af det efterhånden omfattende anlæg. Her er nu en stor sportshal med tilhørende boldbaner samt skøjte-, svømme-, tennis-, badminton- og squashhaller.

Rungsted Gymnasium har da også oprettet en "Team Danmark" linie for lovende sportsfolk, der ønsker at kombinere deres sportslige uddannelse med en boglig.

Kokkedal

Efter idrætsparken kommer vi ind i Kokkedalområdet, hvor udsigten mod øst (med de grønne områder) danner en markant kontrast til udsigten mod vest, hvor vi ser det eneste højhusbyggeri i Hørsholm.

De grønne områder var endnu omkring 1950 meget større end i dag. De var marker og park til Kokkedal Slot, det lille, hvide palæ øst for banen. Området blev i 1742 udstykket fra dronning Sophie Magdalenes gods i Hørsholm og overdraget til en adelsmand, der lod opføre landstedet, der siden har haft en omskiftelig skæbne. Den sidste private ejer af godset var P.M. Daell (Daells Varehus), der i 1963 solgte det til Hørsholm Kommune. Siden da har Kokkedalområdet været genstand for den lokale debat. Udstykninger til villabygning og anlægget af Kokkedal Golfbane har mødt modstand hos mange, der havde foretrukket at hele området blev bevaret som et åbent, offentligt tilgængeligt grønt område. Det nyeste og mest markante byggeri i området er Slotsbakkens lave, gule kædehusbebyggelse. Selve slottet er solgt til en privatmand, der ønsker at indrette det til hotel eller kursus ejendom.

Ådalsparken

Det moderne boligbyggeri, vi ser ved banens vestside, er Ådalsparken, opført af Dansk almennyttigt Boligselskab i 1968, som et af de få sociale boligbyggerier i Hørsholm. Siden Ådalsparken blev opført, er befolk-



Jernbanearbejdere ved broen ved Kokkedal Station. Broen fører Lågegyde over Kystbanen. (Karlebo Lokalhistoriske Arkiv).

ningstallet i Hørsholm Kommune vokset til det dobbelte, så der har været rift om lejlighederne. Inden for de sidste år er Ådalsparken blevet renoveret: De flade tage er erstattet af nye hvælvede, der har givet plads til taglejligheder, facader og altaner er renoveret, og der er kommet kunstnerisk udsmykning til. Det mest markante er de store gavludsmykninger af Lin Utzon.

Kokkedal Station

Lige inden vi passerer kommunegrænsen til Karlebo, standser toget ved Kokkedal Station. Da Kystbanen blev projekteret, mente man ikke, at de spredte gårde

i området retfærdiggjorde en station på stedet. Imidlertid blev DSB i de følgende år udsat for et stærkt pres fra de få, men indflydelsesrige ejere af de store gårde i området. I 1902 købte bankdirektør Heide Kokkedal, og på hans initiativ blev et lille billetsalg af træ åbnet i 1906, og enkelte tog kom til at standse her. I 1910 købte admiral de Richelieu Kokkedal Slot. Han var i forvejen involveret i andre nordsjællandske trafikelskaber, bl.a. som bestyrelsesformand i Slangerupbanen, og han fik igennem, at Kokkedal i 1916 fik status af en rigtig station. Den nuværende stationsbygning er fra 1944.



Kokkedal Station fotograferet mod nord ca. 1950. (Karlebo Lokalhistoriske Arkiv).

- gennem Karlebo Kommune

af Søren Hansen

Kokkedal

Kokkedal Station ligger på kommunegrænsen mellem Hørsholm og Karlebo kommuner og er anlagt i 1906. Oprindeligt var det som billetsalgssted for Kokkedal Slots ejere, men i de forløbne år er stationen blevet udbygget flere gange.

Lige nord for stationen på banens vestside ligger områdets ældste bebyggelse, der stammer fra perioden ca. 1900 til 1960'erne. Det er individuelt byggeri, der danner et modstykke til lejlighedskomplekserne, kæde- og klyngehusene, der dominerer i den nordlige del af Kokkedal.

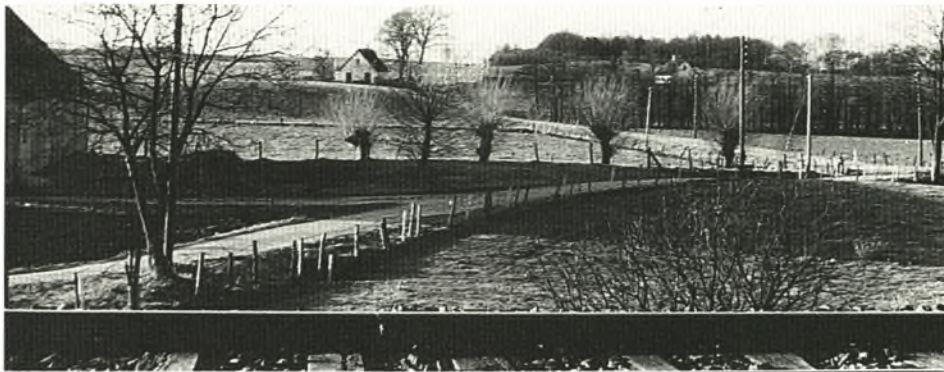
Disse bebyggelser stammer fra Karlebo kommunes store udviklingsperiode, der startede i slutningen af 60'erne og varede til midt i 1980'erne. Området langs med Usserød Å, der løber langs banens vestside, er blevet friholdt for bebyggelse og fungerer som rekreativt område for beboerne.

Lige nord for bebyggelsen ligger på østsiden et tidligere banehus. Husets beboere skulle passe sporlegemet og, før viadukten blev bygget, også passe jernbaneledet. Det fortælles, at i midten af 1930'erne var det konens opgave at lægge knaldperler på skinnerne i tåget vejr, så lokomotivførerne var klar over, at nu kom toget til en signalmast.

Vi kører nu igennem en grønt landskab med et par enkelte gårde. Et stykke øst for banen ligger Lyngbæksgaard, der nu huser Karlebo Kommunes Ungdomsskole. Den imponerende hovedbygning er opført efter brand i 1905. Arkitekt var Marin Nyrop, der også var arkitekt på bl.a. Københavns Rådhus og Østre Gasværk.

Nivå

Et stykke vest for jernbanen kan man over trætoppene se taget af Nivå Kirke. Kirken blev bygget i 1909-10. Godsejer Johs. Hage fra Nivaagaard betalte en stor del



*Billedet fra 1956 er taget fra banen mod vest. Det er den nuværende Ullerødvej, der ses på billedet, og en længe af Gl.Ullerødgaard skimtes til venstre. Ved det sydligste hus i baggrunden ligger i dag bebyggelsen Nordengen.
(Foto: Palle Sørensen, Vejenbrød).*

af byggeudgifterne. Han syntes, Nivåboerne skulle have deres egen kirke i stedet for at skulle gå eller køre de omkring 8 kilometer vestpå for at komme til sognekirken i Karlebo.

Lige syd for Nivå føres banen over Nive Å, der har givet navn til ådalen. Denne er rester af en fjord, der strakte sig nogle kilometer ind i landet for ca. 6.000 år siden. I området lige øst for banen er der foretaget flere spændende udgravninger. Her fandt man i 1992 bl.a. et barnelig fra stenalderen. Nivåen afvander en stor del af Karlebo kommunes område.

Øst for banen kan man se Nivaagaards Malerisamling, der nu i nye bygninger kan præsentere en samling af malerier fra italiensk og nederlandsk renaissance samt dansk guldalderkunst fra 1800-tallet. Malerisamlingen blev åbnet i 1908 af Johs. Hage i en bygning opført i 1903-04. Bag Malerisamlingen ses en høj skorsten, der tilhører Nivaagaards Teglværks Ringovn. Det er den eneste bevarede ringovn i Danmark - og den er p.t. ved at blive indrettet til teglværksmuseum.

Bebyggelserne umiddelbart inden Nivå Station er fra 60'erne og 70'erne. Vest for banen ligger Nivå Central-skole, der blev grundlagt i 1956. Umiddelbart efter ligger Nivå Centeret, som blev taget i brug i 1980.

Nivå Station og teglværkerne

Selve stationen blev fra 1897 brugt som af- og

pålæsningssted for varer til og fra områdets teglværker, der lå i nærheden af banen. Først fra 1914 blev den åbnet for passagerer, og stationsbygningen fik tilføjet en ventesal. Senere er stationen yderligere udvidet.

I slutningen af 1920'erne begyndte lastbiler at konkurrere med jernbanen om godstransporter, så Nivå Station fik mindre betydning som godsstation i tiden derefter. En kort opblomstring i godstrafikken i slutningen af 1970'erne skyldtes, at Nivaagaard Teglværk i en periode fik ikke-brændte mursten fra Gram Teglværk i Sønderjylland til brænding og senere salg i området. Men da det var en underskudsgivende forretning, holdt det hurtigt op.

De tre teglværker i området havde hver deres smalsporsbane til stationen. Med hver sin sporbredde! Ligeledes havde teglværkerne tipvognsspor ud til deres lergrave, der i nogle tilfælde lå på den modsatte side af Kystbanen. Der var derfor etableret viadukter under jernbanen. Trækkraften var både benzindrevne motorvogne og for Nivaagaard Teglværks vedkommende et kraftigt stålkabel, der fungerede som trækraft på hele værkets område.

Bebyggelsen lige nord for stationen stammer fra 1970'erne. Derefter følger de gamle lergrave, der nu er rekreativt område med bl.a. en put-and-take sø lige vest for banen.

Nivå Station først i 1900-tallet. (Postkort i Karlebo Lokalhist. Arkiv).



- i Fredensborg-Humlebæk Kommune

af Bent Skov Larsen

Lave Skov og Sletten

Umiddelbart efter de gamle lergrave kører toget ind i Fredensborg-Humlebæk Kommune - til 1971 Asminderød-Grønholt Kommune, opkaldt efter de to landsbyer Asminderød og Grønholt mod vest i kommunen. Man passerer nu gennem Lave Skov på begge sider af jernbanen. Skoven strækker sig mod øst ud til skrænterne ved Øresund syd for fiskerlejet Sletten. Her i den nordøstlige del af skoven lå tidligere en festplads, hvor beboerne i fiskerlejet holdt deres skovfester. I 1850'erne blev her også holdt skovgudstjeneste om sommeren, så lejets beboere ikke skulle gå den lange vej til gudstjeneste i Asminderød Kirke. Mod vest går skoven ind mod Dageløkke. Her er der i de sidste år foretaget skovplantning, så man får et sammenhængende skovområde ind til Kongevejen.

Nye bebyggelser

Ude af Lave Skov passerer man over Dageløkkevejen, der er den gamle vejforbindelse fra Sletten fiskerleje ind mod Dageløkke. Gamle kort viser, at vejen var forbindelsen fra Sletten til Frederiksborg slot. På begge sider af jernbanen ser man nu "Ny Humlebæk". Mod vest ses de store etagebebyggelser, Dageløkkemarken, Humleparken og Teglværksparken. De er opført i perioden 1955 - 1978, hvor den store udbygning af Humlebæk vest for jernbanen fandt sted. Hvor Humleparken og Teglværksparken ligger, lå tidligere Humlebæk Teglværk. Det blev bygget i 1907-08 og var i brug til 14. december 1943, hvor det brændte. Teglværket blev ikke opført igen, da leret på stedet stort set var brugt op. Man havde fra 1936 hentet ler fra et område vest for Kongevejen.

Vi passerer nu over den anden af de gamle vejforbindelser ind i land, Torpenvej. Oprindeligt var der ved både Dageløkkevej og Torpenvej jernbaneoverskæring og ledvogterhus. Først i 1919 blev viadukten ved Dageløkkevej bygget og i 1921 viadukten ved Torpenvej. På det tidspunkt var der truffet beslutning om at gøre jernbanen tosporet fra Rungsted til Snekkersten. Denne udbygning var færdig i 1923. Inden toget kører ind på Humlebæk Station, passerer det hen over Fredensborgvej bygget 1977. Det er i dag den direkte forbindelse mellem kommunens to hovedbyer Humlebæk og Fredensborg.

Humlebæk Station

Humlebæk Station er bygget samtidig med jernbanen i 1897. Dens beliggenhed gav anledning til en del hovedbrud og stridigheder. Ser man på et kort over området fra tiden omkring Kystbanens åbning var der

jo ingen bebyggelse mellem de to fiskerlejer Sletten og Humlebæk. Den gamle Strandvej, der fulgte kysten, var vejen i området. Sletten var det befolkningsmæssige tyngdepunkt. De havde i 1879 bygget havn med økonomisk støtte fra godsejer Johannes Hage, Nivaagaard. Her lå også oven for bakken Sletten Skole, der var hele områdets skole.

Beboerne i Sletten var hovedsagelig fiskere. Mændene skaffede fisken til veje, og kvinderne gik rundt og solgte den. Sletten ønskede helt naturligt stationen placeret ved Dageløkkevej, og heri kunne de blive enige med beboerne i Dageløkke. Lige så naturligt var det for beboerne i Gl. Humlebæk at ønske stationen placeret længst mod nord i området ved alleen op til Krogerup. Denne placering var anlægskommissionen for så vidt enig i, men mange protester fra Sletten og Dageløkke ændrede disse planer. Det var dog hofjægmester Oscar Brun, Krogerup, der endelig bestemte stationens beliggenhed, idet han ikke ønskede den for nær på Krogerup. Hofjægmesteren skænkede jord til stationen på det yderste af godsets jorder midt mellem de to fiskelejer. For at give beboere i Humlebæk lettere adgang til stationen blev der bygget en vej, Hejreskov Allé, langs med jernbanen fra stationen og op til Gl. Strandvej ved Louisiana.

I dagbladet Nordsjælland stod 4. april 1897 følgende: *"Ved Humlebæk har Kystbanen selvfølgelig ogsaa gjort sit til at ændre Egnens Fysiognomi og vil utvivlsomt yderligere gøre det i Aarenes løb. Banen løber dybt under den gamle, smukke Krogerup Alle, der fører over Banen paa en smuk Monierbue, der krones af rødt Murværk og hugget Granit.*

Selve Jernbanestationen, der bliver Station af 7. Klasse, nærmer sig ogsaa stærk sin fuldendelse, den kommer til at rumme en forholdsvis stor Vestibule, og ud mod Banelinien er der en aaben Veranda, hvis Overbygning bæres af Granit søjler. Stationens Navn bliver - som bekendt - Humlebæk Station, men den ligger dog 20 Minutters gang fra Humlebæk, paa Marken bag Hejreskov, og den ligger Fiskerlejet Sletten lige så nær, som den ligger Humlebæk. Den Vej, som ovenfor Sletten fra Strandvejen drejer af mod Landsbyen Torpen er nemlig nærmeste Stationsvej fra Sletten, medens en nyanlagt Vej bag om Hejreskov fører fra Strandvejen ved Humlebæk op til Stationen. Dennes beliggenhed synes i det hele taget at være hensigtsmæssig central og ikke at forurette nogen af de omliggende Pladser, idet baade Humlebæk, Sletten, Torpen og Daugløkke vil have nem og omtrent lige lang Vej til den".



Humlebæk station ca. 1908. Stationen er opført efter tegninger af arkitekt H. Wenck. (Postkort i Lokalhistro- risk Arkiv, Humlebæk Bibliotek).

Herunder: Gl. Strandvej mellem Lille Krogerup og Louisiana. På venstre hånd ses nogle af de villaer, der blev opført efter Kystbanens åbning i 1897. (Lokalhistorisk Arkiv, Humlebæk Bibliotek).

Ny Humlebæk

Kystbanen fik stor betydning for udviklingen i Humlebæk. Hidtil var det begrænset, hvor mange sommergæster fra hovedstaden, der kom helt herud. Men nu, hvor man med tog kunne komme til Humlebæk på 1 time og 10 minutter, blev det mere attraktivt. Hele kyststrækningen lå åben, klar til udstykning til de mange sommervillaer, der blev opført her frem mod første verdenskrig. Den ene store villa efter den anden skød op i området mellem de to fiskerlejer, denne bebyggelse fik navnet Ny Humlebæk. Datidens miljøbevidste folk begyndte da også at tale om ødelæggelse af udsigten fra Strandvejen. Hoffotograf Peter Elfelt udtrykte det således i et foredrag om Strandvejens skæbne: *"Talrige Steder er der plantet Hække og Haver mellem Vejen og Stranden, saa den frie Udsigt er ganske skjult for den Vefjarende, og mange Grundejere har foretaget mærkelige Arrangementer, der er direkte skæmmende"*.

Landliggerne forandrede området. Sammensætningen af Humlebæks fastboende befolkning blev naturligvis præget af de kapitalstærke sommergæster, der havde brug for tjenesteydelser af forskellig art. Der blev også stillet krav til DSB om befordringen på Kystbanen, både til antallet af tog og de tider, de skulle køre på. Begrebet "grosserertog" opstod i disse år. Materiellet stilledes der krav til. De nye 3. kl. vogne med polstrede sæder skulle indsættes på Kystbanen. Også renligheden på stationerne og i togene har man en mening om. I et brev til generaldirektoratet hedder det at: *"Toiletterne på Kystbanen atter i Aar lader meget tilbage i Retning af Properhed"*. Der henvises til sidste vogn i toget med afgang fra Humlebæk 8.13, *"hvor Toilettet forefindes at være i nærmest skandaløs Tilstand, snavset og støvet og med Stænk langt op af Væggene - og umulig for ordentlige Mennesker at benytte"*. I 1924 føres Ny Strandvej gennem området fra sydenden af Lave skov til Humlebæk kirke. Efter 2. verdenskrig udstykkes



området nordøst for Humlebæk station til villabebyggelse, og omkring 1960 er området øst for jernbanen helt udbygget.

Vest for jernbanen ligger Humlebæk Center, der er åbnet i 1977. Ved Humlebæk Station står Per Kirkeby's skulptur fra 1994.

Når toget forlader Humlebæk Station har man på vestsiden Kirkeskoven. Dens navn henviser til en sti, der førte fra fiskerlejet Gl. Humlebæk langs sydsiden af Kirkeskoven over mod Asminderød Kirke. På østsiden af jernbanen ligger Hejreskoven. Gennem skoven er der udsigt mod Ny Strandvej og kunstmuseet Louisiana.

Krogerup

Efter at Kirkeskoven er passeret, ses avlsbygningerne og hovedbygningen til Krogerup. Jorden er i dag forpagtet ud, og i hovedbygningen, med senere udbygninger, er der højskole. Krogerup var oprindelig en af Nordsjællands få herregårde. Første gang en beboer på gården nævnes er i 1577. Dens indehaver var da en tingfoged i Kronborg Birk med navnet Henrik Ejlersen. I 1652 ejes den af Peter Christensen Svenske, et tilnavn han havde fået for sin deltagelse i krigene mod svenskerne. Hans datter Kirsten Pedersdatter giftede sig i 1656 med sønderjyden Hans Rostgaard (1625-1684). Rostgaard blev også kendt for sine bedrifter i krigene mod svenskerne. Han spionerede bag svenskernes linier, da de belejrede København 1658 - 59. Sine observationer lod han gå til kommandanten i den belejrede by. Senere deltog Hans Rostgaard i en sammensværgelse, der skulle befri Kronborg fra svenskerne. Det mislykkedes, men Rostgaard, der var gået "under jorden", slap for at falde i svenskernes hænder, mens andre af sammensværgelsens medlemmer blev fængslet og tortureret, en enkelt blev henrettet. Som tak for sin indsats fik Rostgaard "*Krogerups Jord til evig eje med adelig Frihed og dertil Løfte om 300 Rigsdaler aarligt fra Sundtolden*" Desuden fik han sin ridefogedbestalling fornyet og blev fiskemester over Kronborg Len.

Efter ham overtog en søn Frederik Rostgaard (1671-1745) gården. Han er kendt for sine høje embeder i den enevældige centraladministration, han var således oversekretær i Det danske Kancelli, et af rigets højeste embeder. På et senere tidspunkt blev han beskyldt for bestikkelse og frataget sit embede. Det gik ham dog ikke så galt som andre af enevældens embedsmænd, han blev taget til nåde igen uvist af hvilken grund. I 1775 byggede den daværende ejer af Krogerup Frederik von de Maase den hovedbygning, der ses i dag, dog havde bygningen oprindelig en etage med mansard-



Krogerup højskoles hovedbygning er opført i 1775 - tilbygningen er fra 1836. Den meget smukke opkørsel er også fra 1775. (Lokalhist. Arkiv, Humlebæk Bibl.).

tage, i 1836 bygget om til en fuld etage. Fra 1810 til 1939 ejes Krogerup af slægten Brun. Gården købes af storkøbmanden Constantin Brun. Han og hans hustru Friederikke flyttede dog aldrig ind på Krogerup, idet Friederikke foretrak deres andet landsted Sophienholm ved Frederiksdal. Slægten Brun interesserer sig ikke alene for godsets drift, men også for samfundet omkring Krogerup.

Humlebæk Kanonbådehavn

I 1810 skænkede Constantin Brun jord til bygning af Humlebæk Havn, der er bygget som en statshavn til kanonbåde 1810 - 14, da Danmark var i krig mod englænderne. Selve kanonbådshavnen er i dag søen mellem Humlebæk Kirke og Louisiana. Havnen kom dog aldrig i brug som krigshavn, da krigen sluttede inden havnen stod færdig. I 1813 overtages Krogerup af Carl Brun, han lod i 1841 bygge Humlebæk Kro, senere Humlebæk Hotel. I 1868 skænkede han jord til Hum-



Den tidligere viadukt ved Krogerup Allé. Bemærk den flotte Monierbue med rødt murværk og hugget granit. Billedet er fra 1908. Broen blev nedrevet og erstattet med en ny i 1981 i forbindelse med Kystbanens elektrificering.

(Postkort i Lokalhistorisk Arkiv, Humlebæk Bibliotek).

lebæk Kirke; kirken indviedes d. 21. december 1868. Humlebæk Kirke ligger på østsiden af jernbanen kort før, toget kører under broen ved Krogerupvej. Lige efter broen ligger på højre hånd Gl. Humlebæk Kro. Det er vestfløjen af den oprindelige kro, idet det meste af hotellet blev revet ned i 1933, da Ny Strandvej forlængedes mod nord fra Humlebæk Kirke til Tibberup. Den sidste Brun på Krogerup var Oscar Brun gift med Ida Tesdorpf. Oscar Brun dør i 1921, men hans enke driver gården til sin død i 1939. Da overtages jorden af Statens Jordlovsudvalg. Der gennemførtes omfattende fredninger, bl. a. af markerne nordøst for gården, så vi i dag har den storslåede udsigt fra Krogerup ned over fiskernes stejleplads, fiskerlejet Gl. Humlebæk og ud over Øresund mod Helsingborg. Hovedbygningen

blev under krigen brugt af kystpolitiet og efter 19. september 1944 af tyskerne, der havde en børneskole på stedet. Højskolen, der åbnede 1. december 1946, havde som sin første forstander professor dr. teol. Hal Koch.

Før toget kører ud af kommunen, ses på højre hånd endnu et lille skovområde Babylone skoven. Navnet skulle efter overleveringen stamme fra, at da fru til Krogerup Friederikke Brun en gang overværede fiskernes skovfester på stedet, skulle hun have udtalt: "Det var dog et sandt Babylon". I skovens sydende findes rester af 2 langdysser, der fortæller, at her har boet mennesker i bondestenalderen.

- fra Tibberup til Helsingør

af Kjeld Damgaard



Et glimt af den bebyggelse ved Tibberup, som udviklede sig omkring århundredeskiftet. Billedet viser udsigten omtrent oppe ved Kystbanen ud imod Øresund med Tibberup Mølle i baggrunden.

(Foto: Førstelærer C.A. Nielsen, Espergærde ca 1906).

Tikøb kommune

Efter at toget er kørt forbi det åbne og fredede område mod vest ved Krogerup, passerer Kystbanen kommuneskellet til den oprindelige Tikøb Kommune - den eneste oprindelige kommune langs Kystbanen, som ikke længere eksisterer. I 1970 sammenlagdes Tikøb kommune, som var en af Danmarks største sognekommuner, med Helsingør Købstad og har siden været én kommune.

Mod øst ses kommuneskellet ikke, da bebyggelserne i de to kommuner er helt sammenbyggede. Området er

- som på de sydligere strækninger - præget af små og store villaer, nye og gamle blandet mellem hverandre. De oprindelige udstykninger, der netop tog fart i årene efter Kystbanens ibrugtagning, blev bebygget med ofte meget store villaer, mens senere udstykninger af disse grunde hovedsageligt har givet plads til mindre villaer.

Tibberup

På vejskiltet ved Ny Strandvej, som Kystbanen løber langs med på denne strækning, står der Espergærde - men der burde have stået Tibberup, da hele området her oprindeligt var Tibberup landsbys marker. Allere-

de før 1897 var udstykningen af enkelte villagrunde langs den gamle og oprindelige Strandvej (der ikke kan ses fra Kystbanen på denne strækning) påbegyndt, men efter at det med Kystbanen nu pludselig blev let at komme til og fra København, tog udstykningen hurtigt fart. Især fra de to gårde Tibberupgaard (nu ombygget til boliger) og Christiansminde (nu en del af Ungdomsskolen Øresund), blev der udstykket talrige grunde - så mange, at man nu talte om en ny bydel: Ny Tibberup.

Den oprindelige Tibberup landsby ligger nemlig vest for banen - i dag dog vanskelig at få øje på, da alle oprindelige gårde i selve landsbyen - på nær én - er nedrevet, og kun nogle få ældre huse røber den oprindelige landsbys placering. Umiddelbart før Kystbanen via en bro passerer den nuværende Hornbækvej, vil man kunne få et glimt af den gamle landsbygade mod vest. Her passerede vejen indtil 1920 i niveau, men i dag røber kun et tidligere ledvogterhus denne gamle overkørsel.

Hvis man på samme sted retter blikket mod øst, vil man se et glimt af Tibberup Mølle. Møllen stammer i den nuværende skikkelse fra 1870, men før da var der en stubmølle, som må være bygget i slutningen af 1600-tallet. Stedet indskrev sig i historien i året 1700, da den svenske Kong Karl XII foretog en landgang med sin hær, netop på stranden nedenfor Tibberup Mølle. Hensigten var at erobre København og Danmark, men den svenske konge nåede kun til Vedbæk, da udenlandsk pres fik ham til at vende om.

Mørdrup Strandvang og Espergærde

Mod vest ses nu en stor blokbebyggelse, kaldet Tib-

berupparken, og Kystbanen skærer sig herefter igenem den gamle Mørdrup Strandvang, men også her er det i dag svært at se, hvor de gamle byskel går. Mørdrup var oprindelig områdets store landsby, og dens jorder strakte sig helt fra Nyrup Hegn i nordvest til Øresund i sydøst. Faktisk strejfer Kystbanen stort set kun lige akkurat det oprindelige Espergærde.

Espergærde var nemlig i midten af 1800-tallet et ubetydeligt fiskerleje, med nogle få gårde, trykket sammen langs Strandvejen. Byens jorder strakte sig kun få hundrede meter mod hhv. nord og vest. Takket være kunstnere, malere, skuespillere og digtere blev det imidlertid Espergærde, der blev berømt og stedet, hvor "man" skulle ligge på landet eller ligefrem bo hele året. Talrige berømteder har således boet i området - først som landliggere, senere som helårsbeboere.

Espergærde Station

Men når Kystbanen i dag holder ved Espergærde Station, så skyldes det ikke DSB, som oprindeligt ikke havde tænkt sig en station her. Da Kystbanen blev indviet i 1897, var der således ingen station mellem Humlebæk og Snekkersten. Godt nok havde man dér, hvor banen skærer Mørdrupvej, købt lidt ekstra jord, men der blev ikke råd til så meget som et trinbræt.

Sandt at sige havde der været enkelte røster fremme om, at man ikke ønskede en station, da man var bange for at blive overrendt af turister og endnu flere sommerbeboere, som ville bygge sommerhuse, der tog udsigten fra de allerede etablerede. Men hos de fleste lokale var der stor skuffelse, og en sand proteststorm rejste sig hurtigt i form af læserbreve, protest-adresser m.v.



Espergærde fik først holdeplads i 1898 - og den var kun en træbygning, således som dette foto viser. Bygningen har senere fungeret som posthus og findes stadig på sin oprindelige plads lige nord for den nuværende Espergærde Station. (Foto: Chr. Sørensens samling).

Resultatet blev, at DSB nødtvungent sagde ja til at etablere et billetssalgssted, men kun hvis de lokale beboere bidrog økonomisk til etableringen. Det gjorde de lokale beboere så, stærkt bistået af de mere velbeslædede landligere, og ikke mindre end ca. 3.200 kr., foruden noget jord, blev overdraget DSB. Den 28. maj 1898 indviedes så Espergærde Billetssalgssted - en ydmyg træbygning, der endnu ses lige nord for selve Espergærde Stationsbygning. Denne stationsbygning påbegyndtes først i 1904, da det stod klart, at passagertallet på Espergærde Billetssalgssted absolut kunne måle sig med de øvrige stationer.

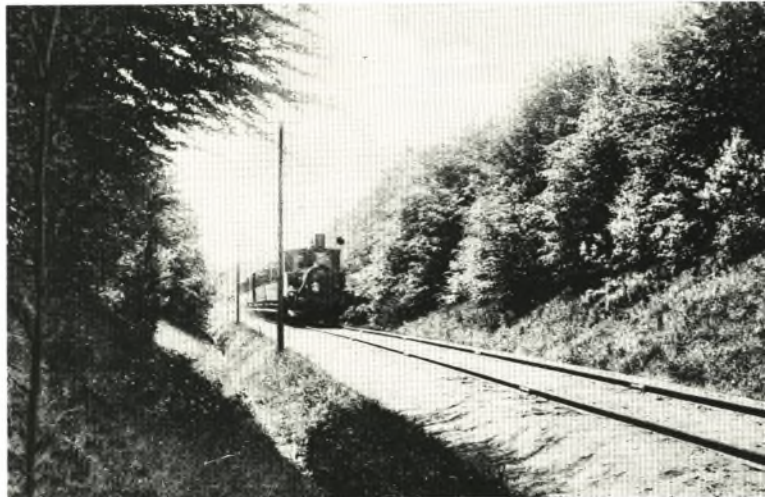
Umiddelbart ved Espergærde Station, der i dag atter er reduceret til et billetssalgssted, kan man mod vest se en del af Espergærde Centret, hvis ældste dele er fra 1964. Det var da Danmarks første butikscenter og rummer idag bl.a. posthus, bibliotek, apotek, supermarkeder og mange specialforretninger. Centrets etablering betød, at de gamle butikker ved Strandvejen i Espergærde en efter en måtte lukke - og man kan sige, at Espergærde Centret nu udgør en slags nyt bycentrum.

Egebæksvang

Straks efter Espergærde Station kører toget ind i Egebæksvang. Skoven blev allerede i 1840'erne anvendt til de såkaldte skovfester - dengang til støtte for de spirende demokratiske bevægelser i samfundet. Senere fik festerne til formål at støtte foreninger, sygekasser, kirkebyggeri, havnebyggerier o.m.a.

Hvis der ikke er løv på træerne kan man mod øst få et glimt af Egebæksvang Kirke - som er jævngammel med Kystbanen. Den blev nemlig indviet kun 6 dage senere end Kystbanen. Kirken har den særegenhed, at kirketårnet vender mod øst.

Kort efter hører skoven mod vest op, og en større gård skimtes et stykke inde på marken: Flynderupgaard. Oprindeligt var der her en lille landsby, men gårdene



Kystbanetoget på vej gennem Egebæksvang engang i starten af århundredet.

(Postkort i Flynderupgaard Museet).

blev samlet til en såkaldt proprietærgård - dog som oftest ejet af ikke-landmænd. Tikøb-området er således rigt på større gårde og ejendomme, hvis ejere har haft gårdene som lystgårde eller anvendt dem som sommerboliger. I dag anvendes Flynderupgaard som egnsmuseum for den gamle Tikøb kommune. Tillige er her en omfattende fiskerisamling, og netop i disse år arbejdes der på at få et Frilandskulturcenter op at stå.

Skotterup og Snekkersten

Efter Egebæksvang kører Kystbanen over den gamle Rørtangvej (nu Klostermosevej) igennem det gamle Skotterup fiskerleje. Lige ved skoven ses Snekkersten Skole, men ellers er området præget af villabebyggelse. Mod vest nærmer sig nu en anden jernbane, nemlig Nordbanen. Den havde oprindeligt et lidt vestligere forløb (man kan stadig se den oprindelige dæmning lidt længere mod vest), men allerede i 1891 blev Nordbanen lagt om bl.a. i forbindelse med bygningen af den nye Helsingør Jernbanestation.



Snekkersten Station er opført i 1891, da Nordbanen blev lagt om og ført frem til Helsingør Havn. I forbindelse med Kystbanens etablering i 1897 blev stationen dog væsentligt udbygget. I 1955 blev stationen erstattet med en ny og mere moderne. (Foto opr. anvendt som illustration i Ill. Tidende 1897 - nu i Chr. Sørensens samling).

Umiddelbart herefter kører toget ind på Snekkersten Station. Mod vest ses i dag en bevoksning, som skjuler den store gamle gård, Borupgaard. Denne gård, der i dag rummer Scanticon Hotel, var endnu en af de store proprietærgårde, som egnen er rig på. Borupgaard var endda så stor, at flere af ejerne kaldte sig godsejere - men igen: De fleste var ikke landmænd. En af de mere berømte ejere var G.A. Hagemann, stifteren af Sukkerfabrikkerne m.v.

Snekkerstens stationsbygning er den nyeste af Kystbane-stationerne. Da Nordbanen blev bygget i 1864 etableredes ingen holdeplads eller station ved Snekkersten - det var dengang et mindre betydende fiskerleje, som man ikke regnede med, at der kunne komme passagerer til. Men efter Snekkersten Havns bygning i 1872 og det tiltagende landliggeri også her, blev der etableret en holdeplads i 1879. I 1891 - ved Nordbanens ændrede linieføring - blev den første stationsbygning opført, men i starten fungerede den alene som billetsalgssted. Først ved Kystbanens ibrugtagning i 1897 ophøjedes den til station. Snekkersten blev nu forgretningsstation for Nord- og Kystbanen, og den gamle stationsbygning blev efterhånden for umoderne. Den nuværende stationsbygning blev derfor taget i brug den 1.12.1955.

Snekkersten Kro

Kort efter Snekkersten Station kan man mod øst igen se ud over Øresund. Banelegemet ligger her højt, og der er glimtvis en flot udsigt mod Skaane og Hven. Nede langs Strandvejen er der helt "fyldt op" med villaer, men et enkelt sted brydes rækken af et større byggeri, som man fra toget dog mest ser taget af. Det er Kystens Perle, som oprindeligt jo var Snekkersten Kro. I 1950 brændte kroen imidlertid, og det nye flotte Hotel Kystens Perle blev opført og indviet i 1953. I dag er det meste af komplekset imidlertid omdannet til ejerlejligheder, og kun en lille del fungerer stadig som hotel og restaurant.

Jernbanen passerer herefter via en bro Stubbedamsvej, hvis forløb oprindeligt var Nordbanens banelegeme. Umiddelbart hvor Stubbedamsvej og Strandvejen løber sammen, ligger endnu hovedbygningen til Kronborg Teglgaard, hvis historie kan føres tilbage til første halvdel af 1600-tallet. Den nuværende hovedbygning stammer fra 1880, men stedets historie kan føres tilbage til første halvdel af 1600-tallet, hvor ejendommen rummede det ene af flere teglværker i området syd for Helsingør.

Helsingør

Her kører toget ind i den oprindelige Helsingør købstadskommune. Mod vest breder villa-områderne sig så langt øjet rækker. Kun mod øst afbrydes de mere almindelige huse af enkelte større og mere iøjnefaldende. Et af dem er en stor hvid bygning, som kan skimtes helt ud imod Øresund. Det er Bergmandsdal -



*Hotel Kystens Perle - her fotograferet omkring 1963 - blev opført efter 2. verdenskrig delvist for Marshall-hjælp. I dag er kun en del af komplekset hotel og restaurant - resten er omdannet til boliger.
(Postkort i K. Damgaards samling).*

et af de øvrige gamle teglværker, som forlængst er nedlagt og omdannet til landsted. Bergmandsdal er opkaldt efter Simon Bergmand, der først byggede på stedet i 1722.

Umiddelbart herefter hæmmes udsigten fra Kystbanen væsentligt: Toget kører på en lang strækning gennem en udgravet bakke, som betyder, at der til begge sider er høje skrænter. Denne udgravning var nødvendig bl.a. for at få en jævnt fald ned til Helsingørs nye banegaard, som blev taget i brug den 24.10.1891. Denne banegaard afløste den oprindelige Nordbanegaard, som endnu ligger ved den vej, der kaldes Trækbanen.

Efter at man har kørt med udsigt til kun skrænter, breder rangerterrænet sig pludselig ud for den rejsendes øjne. Rangerterrænet er i dag indskrænket noget, bl.a. som følge af en udvidelse af opmarchområdet til bilfærgerne. Dette opmarchområde ses mod øst umiddelbart efter Helsingør Rensningsanlæg, hvis specielle grå beton-konstruktion falder i øjnene. Rangerterrænets betydning er i dag mindsket en del, som følge af at godstrafikken nu ikke længere føres over Helsingør-Helsingborg.

Mod vest ses endnu den gamle remise, pakhus m.v. men ellers breder Helsingørs tage og tårne sig ud for øjnene af den rejsende. Helsingør har bevaret særlig mange af sine gamle bygninger, bl.a. fordi man her har været forskånet for store bybrande i tidens løb. Bag pakhuset ses en høj hvid bygning med sort mansardtag. Bygningen, der ligger ved den oprindelige Strandvejs indkørsel til Helsingør, rummede oprindeligt et sukkerraffinaderi. Længere inde i byen rejser Sct. Olai Kirkes tårn sig. Sct. Olai kirke er domkirke i Helsingør Stift. Kirkens ældste dele stammer fra første halvdel af 1200-tallet - senere til- og ombygninger fra 1400-tallet



Helsingør station efter at stationen var ombygget til også at kunne modtage Kystbanens tog. Bemærk at vognene er af den type, hvor togkonduktøren skulle gå udenpå toget for at billettere.

(Helsingør Bymuseum).

og fra midten af 1500-tallet. I 1614 fik kirken sit første spir, men det blæste ned i en storm i 1737. Først i 1898 opførtes det nuværende spir. Et mindre tårn - også med kobbertag - tilhører Helsingør Raadhus, der er opført i 1855. Et lidt mindre spir ses også - det er spiret på Sct. Maria Kirke. Kirken er i dag sognekirke, men indgik oprindeligt som klosterkirke i det karmeliterkloster, der endnu findes i tilknytning til kirken. Klosterets ældste dele stammer fra 1430.

Langs jernbaneterrænet ligger nu Helsingør Busterminal. Bag denne ses bagsiden af de gamle byhuse, som har facade til Strandgade. Strandgades huse, hvoraf mange stammer fra 15 og 1600-tallet, var oprindeligt de yderste mod Øresund, men gentagne opfyldninger har flyttet kystlinien langt ud i vandet, og hele jernbane- og opmarchterrænet er således opfyldt. I tilknytning til busterminal og Helsingør Station, er der etableret en ny perron, der udgør endestationen for Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen. I mange år gav det anledning til hovedrysten, når nyankomne, der spurgte efter HHGB-toget, fik at vide, at de skulle gå ud på gaden. HHGB-togets endestation var imidlertid på Jernbanevejs vestside, så der blev ikke lavet sjov med de tilrejsende.

Helsingør Station

Kystbanens endestation er Helsingør - og der er i sandhed tale om en bemærkelsesværdig station bygget i "Rosenborg-stil". Ved banegårdens nordside ligger Helsingør Postkontor - en bygning, der er søgt tilpasset stationens arkitektur, men som for de tilrejsende er langt mere anonym.

Det fortælles, at flere udenlandske turister i tidens løb har troet, at de allerede var kommet til byens kendteste bygning, Kronborg, når de stod af toget. Sandhe-

den er jo imidlertid, at der er tale om en "forloren" bygningsstil - men en stil som langt de fleste i 1891 fandt imponerende og flot. Det er også et faktum, at der næppe noget andet sted i Danmark findes en så tit fotograferet og kendt station. Af stationens indre skal især bemærkes forhallen. Ud imod sundet var oprindeligt indrettet en kongeventesal, men denne er i dag væk, og lokalerne ændret til jernbanerestaurant. Stationen er naturligvis præget af også at være færgestation. I den forbindelse er der nu tilbygget nye gulgrå bygninger og sorte gangbroer til de nuværende fæргеlejer for Scandlines færger. Man kan i allerhøjeste grad spørge, om der er taget hensyn til den oprindelige stations arkitektur med disse tilbygninger.



Helsingør Banegårdssområde, således som det tog sig ud fra broen ved Flynderborgvej omkring århundredes skiftet. Forrest til venstre ses den ældste remise fra 1891, mens den nye remise, der byggedes i forbindelse med Kystbanens åbning, ses til højre i billedet. (Helsingør Bymuseum).

LOKALHISTORISK FORENING for Gentofte Kommune

henvender sig til alle med interesse for områdets historie. Der afholdes foredrag, ekskursioner m.v. 5-6 gange årligt. Der udgives også en lille årbog "Gentofte - Journalen".

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til foreningens formand, redaktør Bent Ziegler, Sofievej 1, 2900 Hellerup tlf. 39 62 09 72.

**Historisk-
Topografisk
Selskab
For Lyngby-
Taarbæk
Kommune**

HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB FOR LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE er stiftet i 1927 og har i 1997 ca. 965 medlemmer. Selskabet har siden 1933 udgivet årbogen "Lyngby-Bogen".

Lejlighedsvis udgives også andre bøger, f.eks. "Nordbanen" i 1991. Selskabet har adresse hos Lyngby-Taarbæk Kommunes lokalarkiv, Byhistorisk Samling, på Frieboeshvile, Lyngby Hovedgade 2, 2800 Lyngby. Byhistorisk Samling har tlf. 45 88 43 83, fax 45 88 86 27.

**HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB FOR
SØLLERØD KOMMUNE**


Formand: Lektor dr. phil. Erik Helmer Pedersen - Colbjørnsensvej 8
2850 Nærum tlf. 45 80 03 82.
Sekretariat: Byhistorisk Arkiv
Hovedbiblioteket - Holte Midtpunkt 23
2840 Holte - Tlf. 45 46 66 71
Selskabet blev oprettet i 1942.
Ca. 1.000 medlemmer.

MUSEUMSFORENINGEN Foreningen støtter Hørsholm Egns Museum ved at udbrede kendskabet til og interessen for museets arbejdsområder. Museumsforeningen står for flere årlige arrangementer som foredrag, ekskursioner og studiekredse og udsender i samarbejde med Hørsholm Egns Museum et årsskrift til medlemmerne.

Form.: Ulrik Wedel-Heinen. Yderligere oplysninger: Hørsholm Egns Museum, tlf. 42 86 07 11.

**KARLEBO LOKALHISTORISKE
FORENING
RYTTERSKOLEN, AVDERØDVEJ 19
2980 KOKKEDAL - TLF. 48 28 01 76**


Foreningen er stiftet i 1976 og har hjemsted i den gamle rytterskole i Avderød. Foreningen har indtil februar '97 delt lokaler med Karlebo Lokalhistoriske Arkiv, der nu er flyttet til Rådhuset, Egevangen 3 i Kokkedal. Foreningen arrangerer historiske foredrag, udgiver lokalhistoriske publikationer og arbejder nu med at indrette Rytterskolen til et lokalt museum, skolestue m.v.



Foreningens formål er at udbrede kendskabet til Fredensborg-Humblebæk kommunes historie ved afholdelse af offentlige arrangementer, og at indsamle lokalhistorisk materiale og data til belysning af kommunens historie.

Formand: Bent Skov Larsen, Bogaardsvej 309, 3050 Humlebæk, tlf. 49 19 11 47.


**HISTORISK FORENING
FOR ESPERGÆRDE OG OMEGN**

- altid på sporet -

- for at styrke den historiske bevidsthed, samt støtte Flynderupgaard Museets historiske samling fra den gamle Tikøb Kommune.
Henv.: Holger Dahl, Hyacintvej 19,
3060 Espergærde, tlf. 49 13 17 16.


HELINGØR MUSEUMSFORENING

Museumsforeningens formål er at være til støtte for Helsingør Kommunes Museer og at virke til forøgelse og forbedring af Museernes samlinger. At forestå udgivelse og distribution af årbog og andre publikationer og iøvrigt ved forskellige aktiviteter som foredrag, ekskursioner m.v. at fremme interessen for Museerne og for historie i det hele taget.

Henv.: Helsingør Bymuseum, tlf. 49 21 00 98.



FAHS - fordi lokalhistorien også skal ses i et lidt større perspektiv

FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND blev stiftet i 1906 med det formål at udbrede kendskabet til amtets historie. Som medlem modtager du en årbog, 4 medlemsblade og tilbud om en række spændende udflugter. Medlemsbrochure kan rekvireres ved henvendelse til formanden, Henrik A. Bengtsen, tlf. 49 13 34 31 eller til Helsingør Bymuseum, tlf. 49 21 00 98.


**NORDSJÆLLANDS JERNBANEKLUB
VETERANTOGET**

*Bliv medlem af
Nordsjællands Jernbaneklub
Henv. Lars Peter Jensen, tlf. 38 71 80 71*



Post Danmark

Post Danmark
Postområde Helsingør
Jernbanevej 7
3000 Helsingør

- *vi er altid synlige
i billedet!*



På sporet af et billede
Tlf. 40 11 95 98



AA FOTO v/Per Torp, Kildevangsparken 64, 4390 Vipperød

