Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

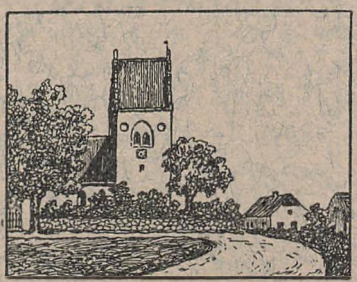
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

MEDDELELSER FRA

HISTORISK TOPOGRAFISK SELSKAB FOR GJENTOFTE KOMMUNE

REDIGERET AF L. GOTFREDSEN

E. L. Parbøl: Klampenborgbanen. Træk af dens historie gennem 100 år 1863 — 1963



5. bind
6. hefte

27. hefte
1963

E. L. PARBØL

KLAMPENBORGBANEN

Træk af dens historie gennem 100 år

1863 — 1963

HELLERUP
AUG. OLSENS EFTF. BOGTRYKKERI
1963

Forslag om anlægning af en jernbane fra København til Klampenborg er af ret gammel dato. Allerede i 1839 fremkom professor Ursin med et projekt om en bane København—Helsingør, uden at det dog gav noget synligt resultat.

Et lignende forslag blev fremsat i 1844 af vekselmægler Heymann, der heller ikke havde heldet med sig. Noget bedre gik det bestyreren af søbadeanstalten i Klampenborg dr. Hjaltelin, der foreslog en atmosfærisk jernbane mellem hovedstaden og Klampenborg. (En atmosfærisk jernbane er en bane, hvor drivkraften er udtynding eller udpumpning af luften foran et stempel i et under køretøjet anbragt rør).

Københavns Kommune stillede sig velvilligt til sagen, og kongens approbation blev indhentet, men da de forskellige grundejeres modstand endelig også var overvundet, viste det sig, at der ikke var tilstrækkelig med penge til forehavendets gennemførelse, hvorfor det ganske bortfaldt.

Det var dog ikke i alle kredse, at interessen og begejstringen for det ny befordringmiddel var så fremherskende. Og det kan blandt andet ses af de forskellige læserbreve til datidens dagblade. FÆDRELANDET havde til eksempel bragt et indlæg fra en læser, der er stærkt imod de ny jernbaneplaner, fordi banen — hvis den skulle udgå fra Vesterport — sikkert ville være en stor hindring for den almindelige færdsel i det terræn udenfor voldene, som snart ventedes indlemmet i selve byens område. Dette indlæg imødegås i DAGBLADET med følgende: „Ingen vil dog vel sige, at den Omnibus man møder og som man rolig lader kjøre forbi, hvis man vil over paa den anden Side af Gaden, er til Hinder for Færdselen. Den heele Forskjel er at Jernbanens Omnibus trækkes af Dampheste og Omnibussens af almindelige Heste. Man kan i de store Byer udenlands see en sort glødende stønnende Damphest, som slæber af med et heelt Train; man

venter blot ganske rolig til det er kjørt forbi og er slet ikke bange, thi de Heste kan hverken slaae bagud eller blive sky". Endvidere siges det: „Vesterport er netop det heldigste Udgangspunkt for Jernbanen til Klampenborg, thi de Folk som boe paa Østerbro kan stige op i en Kildevogn paa Holdepladsen og de i Nyhavn kan saa grumme nemt gaae ned til Dampskibsbroen i Kvæsthusgaden, hvorimod de som boe paa Vesterbro maa af med 1 mark i Omnibuspenge, hvis de vil med Kapervogn eller Dampskib." Og i DEN FRISINDEDE findes i 1845 et „Klampenborg Jernbane Suk", hvori der med henblik på den påtænkte bane jamres over de omvæltninger, der vil blive en følge af jernbanens virkeliggørelse, idet man nemlig må forudse, at kuske ville blive brødløse, ,,børstedrengene" blev overflødige (det var i forvejen galt nok, at man efter bompengenes indførelse var begyndt at vande Strandvejen for at lægge en dæmper på støvet). Endvidere mente man, at de små kønne mælke- og vandpiger, der ofte sad i Skovshoveds vejgrøfter, ikke mere ville finde afsætning for deres varer. Og hvem skulle nu beundre Strandvejens elegante ekvipager og smukke heste, når folk herefter lod sig transportere med jernbane?

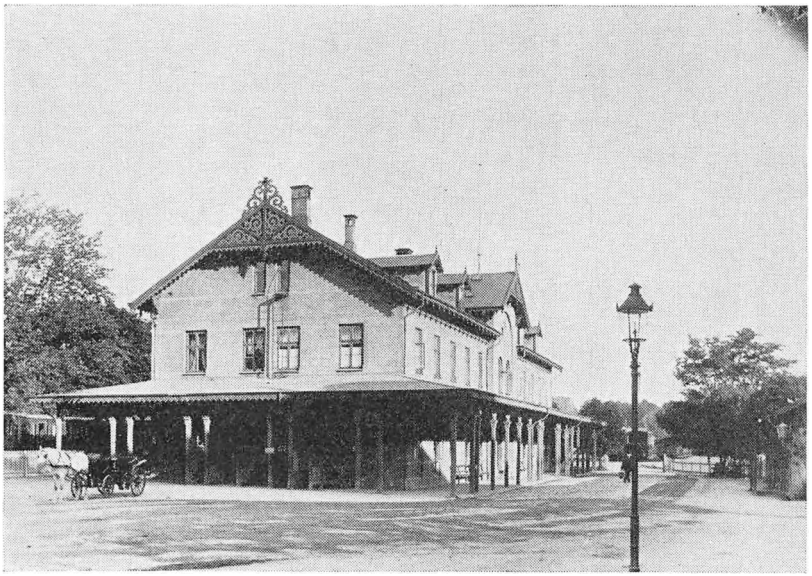
En hr. Daue fremsatte i FÆDRELANDET forslag om at lade banens tog trækkes af heste, thi udgiften ved dampkraft ville blive alt for store i forhold til passagerantallet og togets hastighed tillige for stor. Med heste kunne der stoppes hyppigere, og farten var mere rimelig på så kort en strækning, ligesom godsbefordring var mere naturlig med hestekraft.

Efter forskellige diskussioner og diverse lovforslag i Rigsdagen fremsatte regeringen i samlingen 1860/61 et forslag, der gik ud på at give DET SJÆLLANDSKE JERNBANESELSKAB koncession på en bane til Helsingør med en sidebane til Dyrehaven d. v. s. Klampenborg eller eventuelt kun på den sidste strækning. En lov herom blev vedtaget d. 19. februar 1861.

Nu opstod strid om linieføringen i selve byens område, hvorimod man var enig om afstikningen af banestykket nord for Tuborg. Endvidere var der strid om beliggenheden af en ny banegård, der kunne forene trafikken fra Vestbanen med den ny linie nord på. Københavns Hovedbanegård bygget 1847 var, som man erindrer, beliggende syd for Vesterbrogade. Men indenrigsministeren Orla Lehmann fik til sidst ved lov af 13. marts 1863 gennemtrumfet, at der skulle anlægges en centralbanegård nord for Ve-

sterbrogade samt en forbindelsesbane fra denne over Frederiksberg til Vigerslev på Vestbanen.

Nordbanen med sidebane til Klampenborg skulle herefter føres ud mellem Peblingesøen og St. Jørgens sø, ud forbi Ladegården i en linie mellem Frederiksberg og Nørrebro for derfra at fortsætte ud ad den vedtagne Nordbanelinie ved Hellerup (Tuborg) og uden mellemstationer mellem København og Hellerup.



Klampenborg station, ca. 1870. Forpladsen.

Fot. Jernbanemuseet.

Det sjællandske Jernbaneselskab gik nu igang og satte fuld kraft på arbejdet, der som overingeniør havde ingeniørkaptajn J. C. G. Hedemann.

Man ville allerede i sommeren 1863 forsøge at høste nogen gavn af den forventede trafik til Dyrehaven og så tidligt som d. 22. juli kunne banen åbnes for offentligheden, selvom afgangsstationen i København — Nordbanegården — på ingen måde var færdig til brug.

Banen fik herefter følgende stationer og personale: Hellerup: forvalter J. W. L. Jensen, 1 drager og 1 stationskarl. Charlottenlund: forvalter G. R. C. Ottesen og 1 drager. Klampen-

borg: forvalter kaptajn F. F. Dorph, der allerede året efter afløstes af C. L. Lissner, 1 portner, 1 drager og 2 stationskarle.

Klampenborgstationen i København fik som chef cand. jur. Th. J. H. Haarløv.

De ny stationsbygninger opført af arkitekt Wolff vakte meget bifald hos publikum, ligesom også de på et lidt senere tidspunkt i Hamborg indkøbte 2-etagers vogne interesserede overmåde ved deres for en jernbanevogn usædvanlige og hidtil her hjemme ukendte udseende.

I København udgik togene fra en særlig station ved Farimagsvejen (station II), som i 1873/74 blev flyttet et lille stykke mod øst og udvidet, da stationens sporanlæg blev forandret i anledning af dobbeltsporanlægget mellem København og Roskilde. Den egentlige Klampenborgstation (station III) toges i brug d. 22. januar 1887 som en lille forbedring af de københavnske banegårdsforhold. Stationen blev nedlagt d. 1. december 1917.

Den nyanlagte bane fik en god start. Publikum strømmede til, og især søndag den 26. juli var det i særligt stort antal. Da afsendtes ikke mindre end 34 tog med det for den tid imponerende tal 16000 passagerer. DAGBLADET omtaler sagen og fortæller, at i byen gik det nogenlunde, thi de der ikke kunne komme med togene, kunne enten opsætte deres rejse eller benytte kapervognene, der i parantes bemærket i dagens anledning havde tredoblet deres priser. Men på de to stationer inden Klampenborg var det anderledes. Her samledes ved afgangstiden folk, som måtte se det ene tog efter det andet køre forbi uden at højst en femtedel af de ventende kunne komme med. Ruder blev slået ind, „og der skal paa eet af Stederne være tilføjet en af Banens Betjente personlig Overlast". Og der sluttes: „Det bør fremhæves, at selve Kjørselen gik upaaklagelig, skønt en Deel af Personalet jo endnu er uøvet".

Alligevel vedblev interessen for den nye befordring til Dyrehaven at holde sig og ofte under temmelig voldsomme former. Nogle kender måske endnu en af Rantzaus gadeviser:

„En Tur med Jernbanen til Skoven".

„Den første Dag den var jo slem
ja jeg kan ikke beskrive Dem
hvor mange Puf og Skub jeg fik
i Hundredviis ja det vistnok gik

nej aldrig har jeg kendt saa galt.
En Rullekone blev næsten qvalt
men hun var nix forknyt for das
men skreg paa Billetter til første Plads
osv. osv.

Og hvert vers sluttede med omkvædet:

„Gudskelov, Gudskelov
Jernbane det fik vi dov,
hvilken Lykke dov."

Kaperkuskene var trods denne åbningsdagens gode indtægter ikke helt glade ved situationen. De så sig i ånden allerede berøvet deres levebrød. De havde jo den trafik at holde med deres heste og „kaffemøller", d. v. s. charabanc'er på Trianglen og råbe folk an: „Værs'arti, værs'arti, vi kører med det samme". Som lokkedue havde de anbragt en smuk jomfru med krinoline og solparasol oppe i vognen, og når den var fuld af familier og unge lapse, der var tiltrukket af den skønne, steg dejligheden af køretøjet over i et andet og fortsatte hvervearbejdet der. Og var man endelig kommet afsted, thi kusken kørte ikke før vognen var fuld, og man sad som stuvet i en tønde, gik turen fra Trianglen ad den støvede vej forbi Vibenshusbommen, hvor der skulle betales bompenge, og via Slukefter og Skovshoved til Bellevue efter en times kørsel i luntetrav. I Klampenborg ved indgangen til Dyrehaven blev man overfaldet af „Børstedrengene", der mod erlæggelse af en skilling, børstede det værste af Strandvejens støv af de sikkert tørhalsede passagerers tøj.

Nu var der jo al mulig grund til at tro, at publikum ville søge det ny befordringsmiddel i stedet for kaffemøllerne, og det slog jo også ganske godt til, for d'hrr. kuske havde jo hidtil ikke været ganske ukendt med om fornødent at udnytte den forhåndenværende situation ved at forhøje prisen en smule. Jernbanen derimod havde faste priser og faste afgangstider. Med denne befordring kostede en billet til Klampenborg på henholdsvis I, II og III klasse: 32, 24 og 16 skilling. Til Charlottenlund var priserne 28, 20 og 12 skilling. Til sammenligning anføres, at kaperkuskenes normale takst var 24 skilling; dampbådene til Bellevue tog 18 skilling.

Køretiden var i 1863 mellem København og Klampenborg 25 minutter med to standsninger (Hellerup og Charlottenlund). I dag



Pristavle ca. 1875.

Jernbanemuseet.

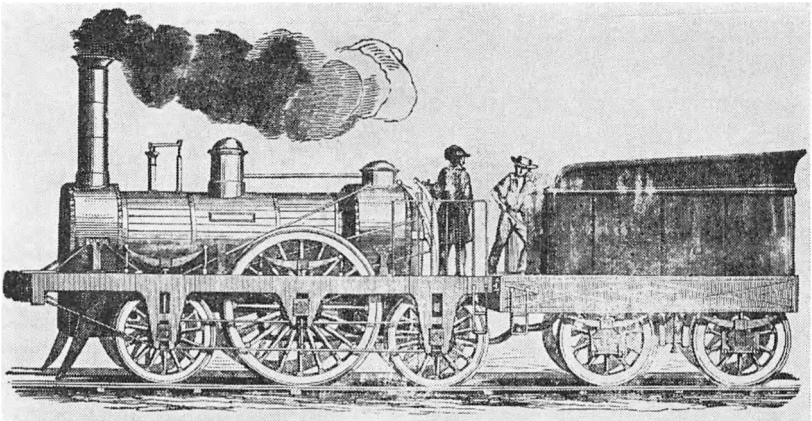
bruger de elektriske tog 21 minutter med otte standsninger undervejs.

Køreplanen var i de første år lidt skiftende med hensyn til togantallet. Lige fra 2 daglige togpar og op til 10. På søn- og helligdage selvfølgelig betydeligt flere; alt hvad personale og materiel kunne overkomme.

Banens direktion var ikke bange for at tage, man fristes til at sige „moderne" midler i brug for at skabe reklame om jernbanen og derved erhverve kunder. I juni 1865 træffes der nemlig den foranstaltning, at garderobebetjent Thomsen på Kjøbenhavns Station vil besørge alle slags indkøb, kommissioner m. v. for familier boende i nærheden af Charlottenlund og Klampenborg stationer. I dette øjemed skulle disse to stationer modtage til videre befordring alle breve, pakker o. l., som afleveres til dem, til garderobebetjent Thomsen samt træffe aftale med entreprenørerne for de omnibusser, der kører regelmæssigt til og fra stationen, om at modtage sådanne til besørgelse. På Københavns station indrettes et særligt rum i kontoret, hvor alle breve og pakker til Thomsen henlægges. Denne skal mindst tre gange om dagen forhøre på stationen, om der er post til ham, og derefter besørge de i brevene fremsatte anmodninger. Returgående pakker afsender han derpå som fragtgods og opfører sine udlæg som efterkrav. Charlottenlund og Klampenborg stationer skulle efter modtagelsen udbringe pakkerne ved omnibuskunduktører eller egne bude og opkræve den eventuelle fragt og omkostning. Plakater med tekst om fornævnte forhold blev opslået på stationerne, men desværre, garderobebetjent Thomsen blev ikke overanstrengt, og den gode idé døde lidt efter lidt hen og blev til sidst glemt.

I banens allerførste år indførtes det ofte omtalte og meget ejendommelige hestetrukne tog mellem Hellerup og Klampenborg. Årsagen hertil var den, at med sommerens ophør var den store trafik forbi, og man nedskar derfor togantallet mellem København og Klampenborg til 3 par daglig allerede fra 1. oktober. Det var det tidlige morgentog og det sene aftentog, det gik ud over. Men for at imødegå den forventede offentlige kritik heraf, lod banens ledelse følgende meddelelse bekendtgøre:

„Der vil fra 1. October indtil videre blive etableret en Befordring med Heste paa Jernbanen mellem Hellerup og Klampenborg, saaledes at een 3die Klasses Vogn vil afgaa fra Klampenborg til Hellerup om Morgenen kl. 8¾ og fra Hellerup til Klam-



Jernbanen imellem Kjobenhavn og Klampenborg.

Med Løverdagen den 8de d. M. ophører den hidtilværende Sommerdrift af Jernbanen til Klampenborg. Fra Mandagen den 10de d. M. ville Togene **paa Søgnedage** afgaae saaledes:

i October Maaned:

Fra Kjobenhavn Kl. 10 Form., Kl. 2 og 5½ Efterm.
„ Klampenborg Kl. 10½ — og Kl. 2½ og 6 —

Fra 1ste November indtil videre:

Fra Kjobenhavn Kl. 10 Form. og Kl. 4¼ Efterm.
„ Klampenborg Kl. 10½ — og Kl. 4¾ —

Tillige vil der om Morgenen Kl. 8 afgaae en 3die Klasses Vogn fra Klampenborg, der vil blive befordret med Heste til Hellerup og der tilhængt det fra Helsingør kommende Morgentog.

Directionen for de sjællandske Jernbaner, Kjobenhavn den 3die October 1864.

Køreplan efterår 1864.

penborg om Aftenen Kl. 8¼. Denne vogn vil paa Hellerup Station blive til- eller frahængt Togene mellem Kjøbenhavn og Lyngby. Priserne for Befordringen imellem Kjøbenhavn og Klampenborg forbliver uforandrede de samme som hidtil."

Og så begyndte denne mærkelige befordring at rulle. Forspand og kusk blev afgivet af Klampenborg station, der også måtte stille en stationskarl til at fungere som „Condukteur" og bremser. Stationskarlen skulle ride på den ene af hestene om morgenen tilbage til Klampenborg og om aftenen fra Klampenborg til Hellerup. Og Kjøbenhavns Station fik ordre til at påse, at passagererne til Charlottenlund og Klampenborg fik plads i den vogn, der skulle trækkes af det firbenede lokomotiv.

Fra den 1. november blev yderligere eftermiddagstoget (2-toget) til Klampenborg indddraget tilligemed returtoget fra Klampenborg kl. 3 eftmd., og der løb da kun på Klampenborgbanen 2 tog i hver retning foruden hestevognen morgen og aften. Men der var stadigvæk ikke passagerer nok til, at trafikken kunne forrentes nogenlunde, og fra den 23. december 1863 blev også hestevognen om aftenen inddraget. Derimod vedblev den at køre i forbindelse med morgentoget ligetil sommerkøreplanen 1864 begyndte. Strækningen var dog ikke færdig med hestevognen, fordi det igen var blevet sommer. Den fortsatte også næste vinter, selvom der nu var 3 tog i hver retning. Men da Lyngby ved Nordbanens åbning den 9. juni 1864 havde fået et sent aftentog, således at Lyngbyboerne kunne nå at overvære en forestilling i Det kgl. Teater og alligevel komme hjem samme aften, syntes beboerne i Klampenborg, at en sådan ordning også måtte indføres for deres vedkommende. Altså søgte man jernbaneselskabet om et aftentog, men fik afslag. Derimod tilbød direktør Rothe at lade hestevognen køre i Lyngbytoget kl. 11 aften fra København til Hellerup og derfra med hesteforspand til Klampenborg een gang om ugen, nemlig søndag aften, hvad den da så også gjorde. Denne hestebefordring var efter direktionens opfattelse både praktisk og tillige billig i drift, og især det sidste var det afgørende, for da Nordbanen kom igang nord for Hellerup (Klampenborgbanen betragtedes kun som en sidelinie) oprettedes her en anden hestebefordring mellem Hellerup og Lyngby, der vedvarede helt til 1881.

Når man betænker det antal tog, der i dag kører mellem København og Klampenborg og den hastighed og komfort, som fin-

ddes, er der unægtelig en ganske stor forskel fra nu og til den tid, da man sad i en umagelig vogn med hårde træbænke og med en luntende hest som forspand.

Allerede fra banens start havde man øje for at skaffe forbindelser til det øvrige opland nordpå langs kysten, idet der oprettedes adskillige privatdrevne omnibuslinier i forbindelse med bestemte togs ankomst og afgang i Charlottenlund og Klampenborg. Fra førstnævnte sted afgik omnibussen FLORA til Ordrup by — Pris: 4 à 8 skilling pr. person i henhold til vejlængden. Fra Klampenborg var der forbindelse til Strandmøllen, Skodsborg, Vedbæk og Rungsted, og fra Klampenborg til Rungsted var taksten 28 skilling.

Også adskillige særtog i ganske bestemte anledninger blev sat igang, således i anledning af „Iissamlingen i Skovshoved og Taarbæk" den 23. marts 1865 og ligeledes i anledning af sønderjyderne på Eremitagesletten den 2. september samme år. Men da der i januar 1865 var faldet en del sne, måtte selskabet med beklagelse meddele, at „Ved Sneefald er Banerne gjort impassable for Tog, og da det sneer og fyger stærkt, tilintetgjøres Virkningen af den foretagne Kastning i meget kort Tid, saa at Banen ikke kunne forventes gjort ryddelig forinden Veiret forandrer sig. Der vil derfor ikke kunne blive afsendt noget Tog idag."

Men efterhånden vandt Klampenborgbanen alligevel mere og mere yndest hos det brede publikum. Nu var der endelig kommet en mulighed for at hele familien kunne komme i skoven på en rimelig tid og for en rimelig betaling. Efterhånden som årene gik i 1870'erne og 1880'erne og endnu senere, var det meget sløjt, hvis københavneren ikke skulle til Charlottenlund eller Klampenborg i pinsen for at lufte „det nye pinsesnit", et begreb, der ikke kendes så meget mere. Tidens mest anvendte bankinstitut — lånekontoret — havde sin allerstørste søgning i dagene før pinse, og på en sådan 1ste pinsedag stod folk i lange kø'er ved banegårdene. Og havde man endelig tilkæmpet sig en plads i toget, og da helst i de i i datidens røde og grønne to-etages vogne og selvfølgelig allerhelst i vognenes øverste etage eller måske på trappen derop til, gik turen ud i det grønne forår.

Fra Nordbanegården fulgte toget den smalle togvej mellem St. Jørgens sø og Peblingesøen, passerede under de dengang stående høje jernbroer, der forbandt Nørrebros Dossering og Nørresøgade med fodgængerstien omkring St. Jørgens sø — den såkaldte Svi-

neryg. Derefter passerede man en del overkørsler i niveau med gaden, Vodroffsvej, H. C. Ørstedsvej, Bülowsvej, Nørrebrogade (Nørrebro station kom først 1. juli 1886) og endelig Lyngbyvej, og så var man ude på det rigtige åbne danske land. Disse niveauoverkørsler vakte megen utilfredshed, efterhånden som færdselen tiltog, og ofte kunne sporvognene holde for stop både 15 og 20



Københavnere på pinseudflugt. Der drages ud.

Ill. Tid.

minutter, når der både på Vestbanen og Nordbanen var tog under ud- eller indkørsel samtidig.

Ankomne til Hellerup så man — ihvertfald indtil omkring 1880 — rundt om stationen en nøgen mark, der strakte sig i vestlig og nordlig retning, medens man mod øst skimtede Øresund gennem Hellerupgaards mægtige park. Det er mærkeligt at tænke sig, at Hellerup station, som den gang lå så øde, nu ligger midt i et stort bymæssigt bebygget areal og tillige er en af landets stærkest trafikerede jernbanestationer.

Selve stationsbygningen var yderst beskeden. Et jævnt almindeligt hus af gule mursten, der kun indeholdt en lille forstue foran kontoret, en lille ventesal med sand på gulvet og et par

træbænke. Endvidere fandtes en ikke særlig rummelig bolig for „expediteuren". I et ved siden af denne bygning anbragt skur fandtes „vaverum" og „retirade".

Om Hellerup ved en forfatter af „Touristen i Nordsjælland" udgivet i 1865 ikke andet at fortælle end at råde den rejsende til at gå ned til Strandvejen til det gamle SLUKEFTER, hvor spidsborgerne ufravigeligt skal puste nogle minutter og skylle støvet ned med det traditionelle krus øl „med en Pind i".

Den næste station på banestrækningen er Charlottenlund. Før banens forsyning med dobbeltspor i 1877 lå den idyllisk midt på en skovbevokset plet med den dengang meget større forstbotaniske have på den ene side og det gamle hyggelige traktørsted GYLDENLUND og mange andre små huse på den anden side. Charlottenlund var hofstation, fordi det kongelige slot lå lige i nærheden. Her residerede kronprins Frederik og kronprinsesse Louise i mange år. En anden af stationens naboer var GRØNDALSHUSET, hvor Skovshovedfiskerne svang deres brunøjede piger med de grønne skørter. Endvidere var der OVER STALDEN og KONSTANTIA, der også havde deres stampublikum fra hovedstaden. Og hvor Jægersborg allé begynder, lå den i 1865 opførte ALEXANDRAPAVILLON. Og endnu længere ude kunne man se landsbyen Ordrup, der ikke skulle få station på banen før d. 1. juli 1924.

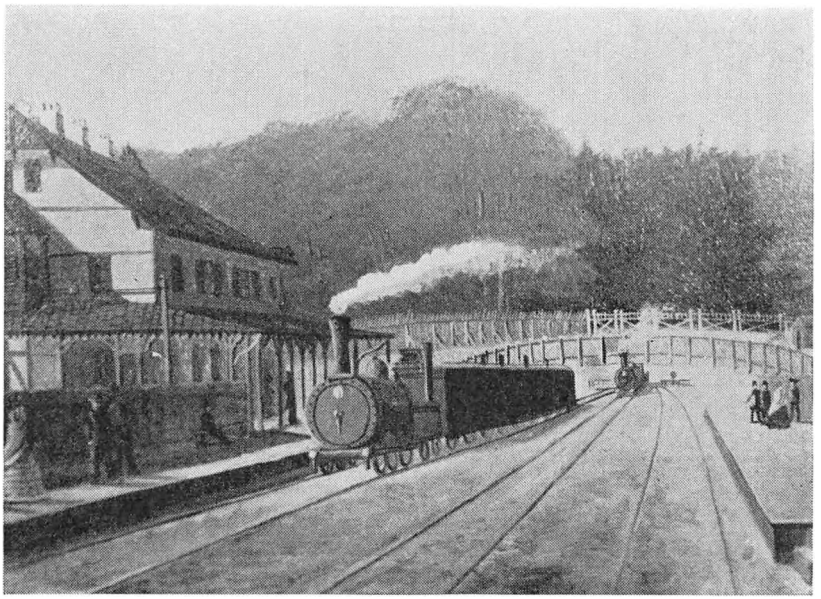
Charlottenlund var også til tider en livlig station. Hertil tog folk „i skoven" d. v. s. blandt andet til Grøndalssletten. Når man skulle til Klampenborg, var det ikke for at tage i skoven, men for at komme til DYREHAVEN med det selvfølgelige besøg på BAKKEN.) I Charlottenlund lokkede senere cyklebanen med de berømte verdensmestre Ellegaard, Ingemann Petersen m. fl. Derefter kom travsportsbanen med totalisatoren, og denne institution sætter jo sit præg på stationens publikum den dag i dag.

Chefen på Charlottenlund station var i mange år den kendte N. H. Grosche. — Han var damernes — især mødrenes — ridder. Chevaleresk og forekommende overfor det smukke køn. Når en moder havde bedt Grosche om at overvåge, at netop hendes lille skolesøgende Hans eller Trine kom godt på eller af toget, så kunne hun også stole på det. Stationsforstander Grosche var altid børnenes ven.

Næste og sidste station er Klampenborg, der var endestation

indtil kystbanens åbning i 1897 og dermed et betydningsfuldt led i hele banens drift.

Spornettet i Klampenborg var ikke særlig imponerende. Udover 2 perronspor var der kun de nødvendige omløbsspor til drejeskive og remise og et enkelt aflæsningsspor for godsvogne og reservepersonvogne. Hovedperronen var både ankomst og af-



Klampenborg station ca. 1870.
Efter maleri på Jernbanemuseet af Carl Baagøe.

gangsperron. Om hverdagen blev anden perron kun benyttet til modtagelse af GROSSERERTOGET, der ankom til stationen kl. 4^{21} em. Det var et slags fint ekspres-luksustog som mellem København og Klampenborg kun standsede i Charlottenlund, og som derfor kun brugte 21 minutter til at gennemkøre strækningen. Kun på søn- og helligdage blev perron II benyttet under noget større trafik.

For personalet var tjenesten i Klampenborg og forøvrigt også på banens andre stationer ingen sinecurepost. Selvfølgelig især om sommeren: masser af mennesker, glade og opstemte om morgenen, om aftenen trætte og ofte forsvirede med skændende koner og grædende børn og unge mennesker i overstadigt humør. For

at holde styr på alle disse passagerer, der måske efter en pludselig tordenbyge i hast indfandt sig på stationen for at tage hjem efter en forhåbentlig dejlig dag, havde man på perronerne indrettet de berygtede, men ganske praktiske „Baase". Det var virkelig båse, som folk blev ledet ind i og ved gitterlåger afspærret fra adgang til selve togperronen. Og så blev ved kontrolbetjentenes



Københavnere på pinseudflugt. Der vendes hjem.

Ill. Tid.

og det vagthavende politi's bistand kun så mange rejsende lukket ud til toget, som stationen mente, der var plads til, og resten måtte altså vente til næste togafgang. At der her ofte kunne opstå episoder og hurlumhej siger sig selv. Stationens eget faste personale slog naturligvis heller ikke til. Derfor havde man på S. og H. bistand af et antal mænd fra Holmens faste stok i Nyboder, som for en lille betaling havde påtaget sig arbejdet som kontrolbetjent, og hvor de med deres medfødte disciplin og militære anstand gjorde god fyldest.

At banens ledelse var klar over, at personalets tjeneste var krævende ses bl. a. af, at den ellers meget sparsommelige direktør Rothe tilstod hver mand på stærkt trafikerede dage 4 styk-

ker smørrebrød samt en halv flaske hvidtøl. Hele denne fourage blev leveret fra restauranten på Københavns Hovedbanegaard, og når forsendelsen ankom, var der gerne blandt personalet en hæftig kamp om at komme først for at sikre sig det bedste af de foreliggende gratis herligheder, thi ingen ville risikere at stå tilbage med 4 stykker med rullepølse.

Når personalet i almindelighed omtales, må det vistnok alligevel være på sin plads her at fremhæve stationsforstanderen i Klampenborg gennem 34 år kaptajn C. L. Lissner, der var chef fra 1864 til 1898. Uden at være uerbødig kunne man sige, at han mindede om en foxterrier. Hverken før eller siden har man set et menneske, der på een gang kunne have sine øjne, sine arme eller ben på så mange steder som netop denne brave stationsforstander. Og det var denne enestående vitalitet, der gjorde ham til den fødte chef netop på denne urolige station. Han havde et øje på hver finger, og Gud nåde den undergivne, der gik og sov på Klampenborg station. Tempoet var da også mere end almindeligt. Men det var ikke alene personalet, der fik sine stroppeture. Også det rejsende publikum fik sine anvisninger og irettesættelser af den iltre herre. Og ved visse lejligheder, når han syntes, at københavnernes indstigning i vognene var for langsomt, kunne han godt hjælpe lidt til forsynet med en knappenål mellem fingrene, ligesom han også kunne finde på at sende et morgentog afsted pinlig rettidig, selvom han godt så grosserer X eller etatsråd Y vise sig hæsblæsende ved indgangen til perronen.

Som det sikkert forstås, var det ikke altid lige let for personalet at tumle de opløftede stemningsberuste hjemvendende skovgæster på en smuk sommersøndag aften. Det kunne gå livligt til — især hos de ventende i båsene —, men blev publikum for utålvodige og højrøstede, fik Lissner ofte en eller anden ung fyr til med sin mundharpe at give et nummer til bedste som f. eks. „Amanda sad med en Krans i Haaret" eller en anden af tidens døgnmelodier, og situationen var som regel reddet.

Efter 20 timers uafbrudt søndagstjeneste sad gamle Lissner — og forøvrigt også mange andre af personalet — mandag morgen klokken halvseks og røg dagens første cigar klar til i de følgende fire timer at besørge morgenaviserne, fiskerkonerne fra Taarbæk, skolebørnene, grossererne og etatsråderne, hvorefter freden faldt over stationen i nogle timer.

Kaptajn Lissner brød sig pokker om ledelsens direktiver og

ordrer. Og skete det, at han i sin skuffe havde fået samlet for mange påtaler og forespørgsler, tog han hele bundtet i lommen og rejste ind til direktør Rothe i København med dem og klarede det mundtligt. Det lå bedre for ham, thi skriveri var ikke hans stærke side. Var Lissner frygtet af mange, så var hans kontor dog altid fyldt af venner, landliggere og andre, der kunne fordrive adskillige timer i selskab med den gamle hædersmand.

Havde Charlottenlund sine trækplastre for publikum i sin skov, sin cyklebane og sin travbane, så havde Klampenborg også sine attraktioner. Selvfølgelig først og fremmest etablissementet på Dyrehavsbakken, stranden ved Kirsten Piil kilde og Eremitagesletten med slottet. Her havde man i juli måned — før galopbanen blev oprettet — de meget besøgte hestevæddeløb på selve sletten. Her var alt samlet af Københavns adel og aristokrati med kongefamilien i spidsen omgivet af utallige mere menige tilskuere, der nød synet af heste og det til afspærringsøjemed benyttede gardehusarregiment, der iført de lyseblå uniformer med de røde dolmaner og vælige heste satte prægtige kulører på det som regel af solen begunstigede skue på den grønne slette i skoven.

I 1873 blev der bevilget anlæg af dobbeltspor fra Hellerup til Klampenborg. Det blev dog først til virkelighed d. 1. april 1877.

Arealet til det ny spor måtte selvfølgelig eksproprieres, og prisen blev ca. 45 øre pr. kvadratalen jord. Nogle år forinden havde der været tale om en frivillig afståelse af jord til banens udvidelse, men da blev der forlangt lige fra 33 øre og op til 11 kroner for hver kvadratalen.

Samtidig med disse sporanlæg blev der udført adskillige udvidelsesarbejder på stationerne. Det gamle landlige præg, der var karakteristisk for disse små byer begyndte at forsvinde og ændres til en mere bymæssig bebyggelse; en forandring, som stadig vedvarer, også i vore dage.

Trafikken på Klampenborgbanen voksede stadig, og toggangen blev tættere og tættere. Allerede i 1897, hvor Kystbanen blev åbnet fra Østerbro til Helsingør, kom strækningen Hellerup—Klampenborg ind på denne linie, og togantallet på hverdage steg fra 40 til 66 og på S. og H. endog fra 94 til 186. Forinden havde man i 1878 på Klampenborgbanen, som det første i Danmark, fået installeret et blokanlæg, hvad der gav mulighed for en hidtil ukendt hyppigere toggang. Dette var imidlertid efterhånden ikke tilstrækkeligt, hvorfor man i 1919 fik bevilget et 3' og 4' spor

mellem Hellerup og Klampenborg, men arbejdet hermed blev først afsluttet, således at sporene blev taget i brug d. 15. maj 1928 sammen med sommerkøreplanens ikrafttræden. Når herefter det vestre spor udelukkende kunne benyttes til lokale Klampenborgtog, siger det sig selv, at kapaciteten kunne kendeligt forøges. De førnævnte sporarbejder udførtes således, at alle niveauoverkørsler blev fjernet på strækningen Hellerup—Klampenborg, hvad i sikkerhedsmæssig betydning naturligvis er uvurderligt. Det vil bl. a. kunne forstås, når det oplyses, at overkørslen ved Jægersborg allé i Charlottenlund, det sidste år den var i brug, blev passeret af 350.000 biler og køretøjer samt 700.000 cyklister og over 2 millioner fodgængere. Overkørslens bomme skulle på en helligdag betjenes for ikke mindre end 186 plantog plus eventuelle særtog. Afskaffelsen af disse bomspærringer var for publikum tidsbesparende og nu ikke længere et irritationsmoment og var for jernbanen ikke alene af sikkerhedsmæssige grunde, men også rent økonomisk, en gevinst.

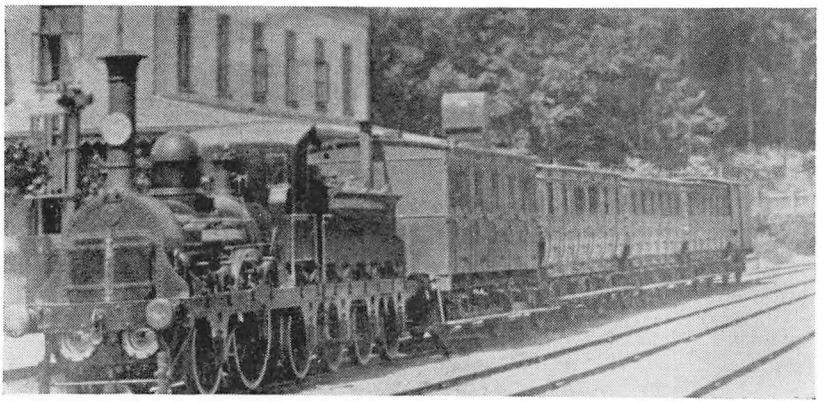
En fuldstændig revolution i Klampenborgbanens udseende og driften af den fremkommer naturligvis af elektrificeringen og den deraf følgende modernisering af sikkerhedstjenesten og materiellet, ligesom også stationsbygningerne i de senere år er ombygget og indrettet efter nutidens krav. Den elektriske drift indførtes på linien Frederiksberg—Vanløse—Hellerup—Klampenborg d. 3. april 1934 og på linien København H.—Hellerup—Klampenborg d. 15. maj samme år.

Ved banens projektering havde man anslået det årlige antal rejsende til ca. 600.000 (halvdelen frem og ligeså mange tilbage). Thi man ræsonnerede, at når folk kunne komme til Charlottenlund og Klampenborg for omtrent samme pris som det kostede at komme i forlystelsesstederne TIVOLI og ALHAMBRA, så var der sikkert mange københavnere, der foretrak jernbaneturen til omegnens skove. Og heri fik udvalget ret. Det før nævnte formodede tal nåedes dog ikke før år 1869. Men allerede det første år i banens driftshistorie var passagerantallet dog 338.899. I 1879 passerede man millionen, idet der var 1.662.341 rejsende og i 1901/02 ikke mindre end 2.603.602.

Efter indførelsen af den elektriske drift i 1934 indgår alle de elektrificerede strækninger i de statistiske tal. Således var der det første år 1934/35 ca. 10 millioner rejsende. I 1953 60 millioner og i 1961 ca. 70 millioner.

I administrativ henseende skete der i 1880 den forandring, at Det sjællandske Jernbaneselskab overtoges af staten, og banen blev derved en strækning under de danske Statsbaner, hvilken benævnelse som bekendt senere ændredes til DANSKE STATSBANER.

Klampenborgbanen har i de forløbne 100 år været forskånet for større uheld og ulykker, trods den intense toggang. Man kan dog nævne et uheld med dødelig udgang, der fandt sted d. 31. december 1892, idet et tog kørte over drejeskiven i Klampenborg



Tog på Klampenborg station ca. 1870.

og ind i bakken for enden af ankomstsporet, hvorved lokomotivfører Breum og lokomotivfyrbøder Smith mistede livet. Grunden til uheldet mentes at være, at bremserne svigtede på grund af en frossen ventil.

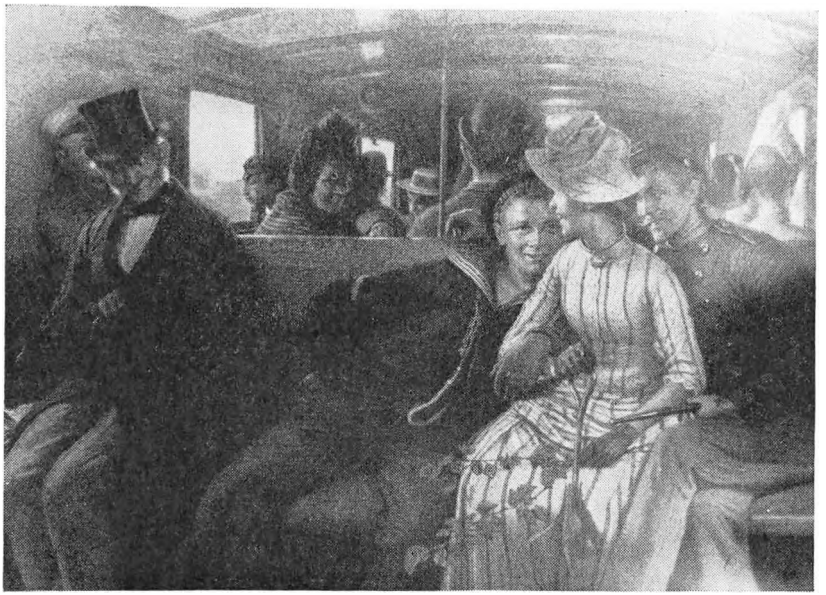
Trækkraften på banen har i årenes løb ganske naturligt ændret sig med tidens tekniske udvikling.

Man begyndte i 1863 med maskiner af litra Es, som de på et senere tidspunkt blev betegnet. „s" står som angivelse for, at maskinen oprindelig var leveret til Det sjællandske Jernbaneselskab. De var af typen 1-B, d. v. s. 2-koblede maskiner med et par løbehjul under forenden. De havde skorsten med en blank messingkrave på toppen og rødmalede hjulfælge og eger samt et navneskilt i skinnende messing.

Når lokomotivet med sit tog afsendtes fra København til Klampenborg havde det tillige en hvidmalet skive foran på skorstenen for at tilkendegive togets mål. Nordbanens tog førte ikke

dette signal. Det for vor tids damplokomotiver så karakteristiske rød/hvide bånd om skorstenen er kendetegnet for Danske Statsbaners lokomotiver, og de blev derfor på Sjælland først indført efter 1880, i hvilket år staten overtog Det sjællandske Jernbaneselskab.

Efter Es-maskinerne fulgte litra As. Disse maskiner var an-



H. Brasen: „Paa Klampenborgbanen" 1889.
Lit. Kittendorff.

skaffet i 1876, og ihvertfald to af dem ROLF og HELGE (lokomotiverne havde nemlig også navne, som oftest taget fra den nordiske gudeverden) kørte helt op til 1929, altså i 53 år. Og i den tid har de sikkert haft adskillige af damp og sod tilsmudsede stråhatte og lyse damekjoler på samvittigheden, når de forsøgte at få et tungt læsset tog igang på den gamle Klampenborg station, medens samtidig røg og damp væltede ud af skorstenen, og hjulene spillede på skinnerne. Man har udregnet, at de nok har gjort turen fra København til Klampenborg ca. 30.000 gange.

Omkring 1896/97 kom tenderlokomotivet af litra O ind i billedet. Denne maskine blev i 1927/28 afløst af de svære lokomotiver af litra S, der udgik, da elektriciteten blev drivkraften. S-

maskinerne havde, iøvrigt ligesom O-maskinerne, den store fordel, at de ikke behøvede at blive drejet efter hver tur, men var i stand til at kunne køre lige godt i begge retninger.

Vognmateriellet var i de allerførste år forhåndenværende små to-akslede kupévogne. Sommetider tillige nogle lukkede godsvogne med indsatte bænke. Men i 1868 anskaffede man fra Hamborg de to-etages vogne, der for det første hver især kunne rumme ca. 100 rejsende og for det andet blev meget påskønnet af publikum for deres festlige udseende. De var nemlig malet i klare røde og grønne farver og var spændende at blive befordret i. I de nederste kupeer var to af dem beregnet til rejsende i II klasse, hvorfor sæderne her var af flettet spanskrør. Senere blev vognene, forøvrigt helt op til 1934, udelukkende benyttet til rejsende i III klasse.

En anden vogntype var de åbne „skovvogne". Det var vogne uden vinduer. De viste sig dog at være for luftige, thi senere blev de delvis lukkede ved hjælp af skydevinduer anbragt i den forreste del af vognen, hvis indre bestod af eet rum med midtergang.

Omkring 1920 indførtes små to-akslede gennemgangsvogne, som folkeviddet, måske med nogen grund, kaldte for „rystevogne". Og disse blev igen før elektrificeringen delvis erstattet af større fire-akslede vogne med døre i midten af langsiden, de såkaldte Ff-vogne. Og derefter fulgte endelig S-togsmateriellet, som det kendes i dag.

Fra de to daglige Klampenborgtog i vintermånederne 1863 til nutidens stive køreplan er der unægtelig et såre langt spring. Ikke mange andre baner kan opvise en lignende udvikling som banen mellem København og Klampenborg, der nu i et hundrede år har skabt mulighed for virkeliggørelsen af Københavns store brede lags længsel efter omegnens naturskønheder og den færdsel ved skov og strand, som tidligere generationer og ikke mindst vor egen tids mennesker sætter så megen pris på. Og den opgave vil Klampenborgbanen sikkert forstå at løse i endnu mange kommende år.