



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Helsingør Station

en sækbanegård med liv – og med et hul i sækken

Moesby, Egon

Published in:
Togfløjten

Publication date:
2018

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Moesby, E. (2018). Helsingør Station: en sækbanegård med liv – og med et hul i sækken. *Togfløjten*, (47).

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Helsingør Station

en sækbanegård med liv – og med et hul i sækken



Helsingør Station er en sækbanegård. Hvad det indebærer, ses ganske godt på dette billede fra 11. juli 2018. Foto: Jan Forslund

Af Egon Moesby

Målet med artiklen er, ud over den efterfølgende mere uddybende og faktuelle beskrivelser, endvidere at give et bredere kendskab til stationen. F.eks. vil der være afsnit som beskriver maskinopgaver, ranger- og opmarchforhold, samt oplysninger om bygningerne, som kan give forståelse for, hvorfor togene kørte som de gjorde på stationen. Artiklen føres ikke op til nutiden, idet Scanlink-forbindelsens etablering i 1986 og senere den faste broforbindelse over Øresund overflødiggjorde stationen som en station i klassisk forstand, og den blev dermed mindre interessant for jernbaneentusiaster.

Det kan synes som en rimelig opgave, at lave en historisk gennemgang af en station fra etableringen til i dag. Men for at kunne lave en beskrivelse gennem tiden, måtte denne artikel nødvendigvis opdeles i perioder, der kunne afspejle stationens, eller rettere, stationernes forskellige udviklingstrin. På denne måde forsøges det at gøre historien mere sammenhængende. Bygningerne på den anden side, kan ikke på samme måde opdeles i perioder, da de i sagens natur strækker sig over flere perioder, og det kan i visse situationer synes mærkværdigt, at en bygningsbeskrivelse er indsat i en bestemt periode. Men det er tilstræbt at de fortrinsvist be-

skrives i den periode, hvor de blev bygget.

Den første periode handler om Nordbanen og den første banegård i perioden 1864 til 1890. Den anden periode vedrører tiden til den nye banegårds åbning i 1891, til Kystbanens åbning i 1897. Den tredje epoke løber frem til rundremisens brand i 1952. Fjerde periode er fra den store sporomlægning i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne, indtil indførelsen af Danlinkforbindelsen til Sverige i 1986. Perioden efter 1986 er ikke med i denne artikels tekstdel.

Stationens storhedsperiode er i perioden efter anden verdenskrig til Danlinkforbindelsens åbning med den største trafik i midten af 1960'erne. Den store travlhed kan måske bedst karakteriseres ved personalets benævnelse af stationen som Helvedes Forgård. Selve Helvede skulle efter sigende have været Københavns Godsbanegård.

Ud over serviceringen af togene, skulle stationen også forsyne færgerne med kul fra færgeriets egen kulgård. Kullene blev kørt ned til det, man kaldte kulsporet, og som tidligere løb langs den østlige kaj. Der var også et omløbsspor på kajen. Selve kulgården lå ved rundremisen, lidt længere mod syd end DSB's egen kulgård. Der skulle endvidere køres kul på tværs af stationen for at forsyne kedelanlægget ved hovedbygningen. Disse kultransporter

gav en del lokal transport på stationsarealet ud over rangeringen med person- og godsvogne samt afgang og ankomster af persontog. Senere med flere færgelejer, blev kullene kørt ombord direkte på færgerne, når de blev taget ud af fartplanen.

Trafikken på banen har været meget varierende. I 1864 var der tre tog i hver retning dagligt. I vinterkøreplanen 1971/72 var der omkring 70 plantog dagligt. Til København via Kystbanen 27 – 34 daglige tog. Hertil kommer 10 – 13 faste godstog. Mod Hillerød ad Nordbanen afgik 17 tog dagligt og mod Hornbæk med privatbanen HHGB 17 – 22 tog dagligt foruden postbureauvognene, som overførtes til og fra Helsingborg - fire styk i døgnet. Skal vi for heldens skyld også medtage, at der afgik busser til forskellige destinationer fra Jernbanegade også.

At opremse alle tog der i tidens løb har befærdet stationen, vil stort set være en gennemgang af alle lokomotiver, der har kørt på Sjælland. Dog var lokomotiverne litra K, C og P og tenderlokomotiverne litra O og litra S vel nok de mest karakteristiske kystanelokomotiver for persontrafikken. S-maskinen huskes måske specielt, da det også blev det sidste damplokomotiv, der var i regelmæssig drift ved Statsbanerne øst for Storebælt. E-maskinen har også kørt på kystbanespor. Godstogsmaskinerne var fortrinsvist litra D og

litra G. Til rangeringen anvendtes litra F og litra HS, som blev afløst af litra MH. Persontogene blev overtaget af diesellokomotiverne litra MO, MY, Mx, MZ og litra ME. Senere blev de elektriske lokomotiver og togsæt samt lynetter, der dominerede billedet.

Første periode, 1864 – 1891

Helsingørs første banegård, der indviedes sammen med Nordbanen, Kjøbenhavn – Hillerød – Helsingør den 9. juni 1864, var beliggende vest for bymidten – en beliggenhed der var valgt ud fra taktiske og økonomiske hensyn, mere end ud fra trafikplanlægningshensyn. Byen frygtede, at en del af handelen ville »flytte« til Kjøbenhavn hvis jernbanen lå i selve bymidten. Men også fordi Helsingør var søfartens by, og man frygtede, at jernbanen ville skade søtransporten. »...søveien til Kjøbenhavn er 5 mil, banen 8 mil. Ba-



Helsingørs oprindelige station ligger vest for byens centrum. I dag rummer den almene boliger. Foto den 13. oktober 2018: Jan Forslund



Den første havnebane, kaldet Trækbanen, løb gennem Kongensgade. Sporet ses midt i brolægningen. Arkiv: Martin Wilde

nens trafik er – uanset concurrencen med søveien – forholdsvis betydelig. De senere år er der befordret ca. 60.000 passagerer med jernbanen til Helsingør«. (Thomassen, 1972).

I tilknytning til banen var der en trækbane – en hestebane – fra stationen til havnen. Der var nemlig mange problemer med stationens placering i forhold til havnen på grund af den store niveauforskel, der er mellem de to lokaliteter. Stationen lå relativt højt placeret i forhold til havnen. Men også at stationen lå lavt i

forhold til terrænet syd for byen. Begge disse forhold gjorde trafikken vanskelig. Togene havde vanskeligheder ved at komme op af bakken, når de kørte mod syd, og alt for let ved at komme ned, når de kom sydfra, hvilket så stillede store krav til bremseevne. Passagererne fra færgeoverfarten kunne benytte den hestetrukne omnibus eller gå fra havnen til stationen for deres videre rejse mod Kjøbenhavn. Senere blev trækhestene afløst af et damplokomotiv (Andersen, 1992).

Jernbanen var kommet for at blive, og den 1. juni 1888 overtog DSB, som blev formet i 1885, dampskibssejladsen mellem Helsingør og Helsingborg fra DFDS, der siden 1874 havde sejlet med dampskibe på ruten. Før DFDS' tog over, havde fandtes flere andre færgerederier, og det navnemæssigt mindst udtalevenlige navn for et af selskaberne var »De forenede Helsingørske, Helsingborgske og Malmö Interessentskabers Dampskibe«. Det har givetvist også spillet en rolle, at man i Sverige var i færd med at bygge Väst kustbanan mellem Helsingborg og Göteborg – den stod færdig i 1889, og som ville forøge transittrafikken over Kjøbenhavn, og her har de urationelle forhold i Hel-

singborg og Helsingør blandt andet medført, at internationale rejsende fra Oslo og Stockholm ved overførslen ved Helsingør blev opholdt mindst en time, hvilket man skønnede, ikke var holdbart i længden. Fra dansk side havde man imidlertid også godstrafikken til det øvrige Skandinavien og Finland for øje, og man så sig selv som forbindelsesled til det øvrige Europa, hvis en færgeoverfart blev etableret. Svenskerne var dog skeptiske hvad angik godsstrafikken og specielt kapacitetsbegrænsningen ved Storebælt, men da overfarten udviklede sig positivt, tilsluttede svenskerne sig færgetanken, og den 10. marts 1892 begyndte DSB at sejle regelmæssigt på HH-ruten, Helsingør – Hålsingborg.

Den kommission, der arbejdede med et lovforslag til ændring af banen, havde også skelet til, om det var muligt at lave en kystbane på den danske side af Øresund, i stil med den svenskerne var ved at anlægge. Den 30. marts 1889 vedtog Rigsdagen loven om at anlægge en ny banegård ved havnen og et nyt færgeleje, samt til at anlægge en ny linjeføring af banen for de fire km fra Snekkersten Stations sydende til Helsingørs ny banegård. Stationen skulle placeres på havnens sydside ved



Den oprindelige station i Helsingør var forsynet med en vognhal, som rakte over to spor i bredden. Bemærk rangerhesten. Arkiv Helsingør Kommunes Museer



Statshavnen med blandt andet skibet Esbjerg i vinterhi marts 1888, året hvor DSB overtog overfarten til Hålsingborg. Postkort. Arkiv Helsingør Kommunes Museer



Helsingør Havn og Trykkedamsbugten før byens anden banegård blev bygget. Midt i billedet ses Strandpavillonen, som også er gengivet på postkortet til højre. Den blev revet ned 1890 i forbindelse med byggeriet af den anden banegård. Postkort



den gamle anlægsplads, og fik herved en meget central placering i modsætning til den første banegård. En egentlig kystbane blev det ikke til i denne omgang, men tanken var luftet fra kommissionens side. Kystbanen blev dog vedtaget af Rigsdagen den 8. maj, 1894 i »Kystbaneloven«, altså blot fem år senere.

Hvis man i dag besøger Helsingør, vil man ikke kunne finde mange spor af den gamle bane, men banegården ligger der endnu. Selve tracéen forløb ca. der hvor nu Stubbedamsvejen ligger, og hestebanen forløb gennem Trækbanen, I. L. Tvedesvej og Kongensgade ned til havnen ved Allégade, hvor der lå en drejeskive ved sporets forgrening. Trækbanen hedder stadig Trækbanen foran stationen. Stationsbygningen blev efter lukningen først anvendt som latin- og realskole, men blev solgt to år senere og rummede i 1990'erne Børnegården.

Periode 2, 1891 - 1897

Arealet til den nye station blev etableret ved dels en opfyldning af Trykkedamsbugten i Øresund, dels ved en ekspropriering og fjernelse af en række haver, der fra Strandgade lå placeret ned mod Øresund. Endvidere blev også toldvæsenets pak-huse med udbygninger, havnemesterboligen, frilageret, DSB's- og DFDS' ventelokaler og skure ved havnen revet ned tillige med Strandpavillonen, som havde været et yndet udflugtsmål (Pedersen, Det gamle Helsingør, 1982, s. 170).

Da hovedbygningen skulle etableres på gammel havbund og opfyld, måtte bygningerne piloteres, og til banegårdens fundering nedrammedes efter sigende



Helsingørs anden banegård under opførelse med mange arbejdere på stilladset. Postkort. Arkiv Egon Moesby

»ikke færre end 1600 pæle« (Pedersen, Det gamle Helsingør, 1982, s. 170). At der også skete noget over jorden viser et postkort fra opførelsesperioden i 1890/91, hvor der er paradeopstillet ikke mindre end 70 håndværkere på stilladserne.

Bygningen af stationen var måske ikke det mest imponerede arbejde, der blev udført, men derimod den meget store gennemgravning af de store bakker syd for stationsarealet ved Flynderborgbakken. Et enormt gravearbejde, der foregik med skovl, og den afgravede jord blev på trillebørene kørt frem til et tipvognsspor, på hvilke materialerne blev kørt frem til opfyldningsarealet ved Trykkedamsbugten. Der blev ved denne lejlighed kun udgravet til at fremføre et enkelt spor.

Kystbanen mellem Østerport, i København også kaldet Kystbanestationen, og Snekkersten til Helsingør åbnede den 2. august 1897. 20 år senere, altså i 1917, blev banen ført helt frem til Københavns

Hovedbanegård via Boulevardbanen. I 1986 blev strækningen elektrificeret.

Den nye stationsbygning blev oprindeligt tegnet af N. P. C. Holsøe, 1826 – 1895, der var chefarkitekt for Statsbanerne 1861-1892, og som var den førende jernbanearkitekt på den tid. En øjensygdom tvang ham i 1892 til at opgive sin virksomhed, og det blev hans senere efterfølger i stillingen som chefarkitekt, Heinrich Wenck, der kom til at stå for den egentlige projektering. Heinrich Wenck blev født i 1851 og han døde i 1936. Han var DSB's overarkitekt i 1882 og 1894-1921. Blandt hans mest kendte bygninger er Kystbanens stationer fra 1897, Københavns Hovedbanegård, opført 1904-11, samt Esbjerg Banegård, 1903, og Holstebro Station, 1905. Helsingørs anden stationsbygning er opført i Christian den Fjerde-stil, hvilket også betegnes som nederlandsk renaissancestil à la Kronborg og Rosenborg Slot i København – også



Nordbanen og Kystbanen føres ind til Helsingør gennem en stor udgravning af Flynderborgbakken. Jord herfra blev brugt til opfyldning i Trykkedamsbugten. Sammenlign i ørigt gerne med billedet side 23 øverst. Foto 1952. Arkiv: Jernbanemuseet

kendt som Rosenborg-stil. Efter legenden skulle Christian den niende have ønsket, at den nye banegård blev præsentabel som den nye port mod Norden – og det blev den så. Den blev taget i brug den 24. oktober 1891.

Det siges, at stationen skabte stor misundelse hos svenskerne i Helsingborg, hvis færgestation, selv om den blev opført i årene 1897/98 hvilket er efter færgefartens begyndelse, blev en træbygning med »nordsvensk tilsnit«. Andre har brugt det mindre smigrende navn »nordsvensk konditorstil«.

Helsingør Station er en såkaldt rebroussementstation, eller i daglig tale en sækbanegård eller sækstation, som betyder, at hovedsporene ender blindt. For at togene kan køre videre, må man foretage en retningsændring – rebroussere – køre ind og ud til samme side, hvilket med lokomotivtrukne tog dengang betød, at lokomotivet skulle køres til den anden ende af togstammen, og i de fleste tilfælde endog vendes på drejeskiven før der kunne returneres. Drejeskiven var dog ikke nødvendig for de maskiner, der specielt var bygget til at køre lige så godt forlæns som baglæns, eksempelvis litra O og litra S. Selv med diesellokomotiverne skulle der også omkringkøres. Omkringkørslen forsvandt, da



Helsingørs anden banegård er opført i den såkaldte Rosenborg-stil. Her er den set fra havnesiden den 17. oktober 2012. Foto: Henning D. Knudsen



Oprindelig kunne der laves omløb ved perron gennem det midterste spor, men da den tredje perron med spor 2 blev etableret, faldt denne mulighed væk. Foto i 1978 af Kurt Nielsen

man begyndte at indsætte styrevogne i togene. På Nordbanen havde man i længere tid anvendt denne oprangeringsform.

Oftest placeres sækbanegårde hvor en bane ender, som f.eks. Helsingør, Esbjerg, Hundested, Kalundborg, Rødby og mange flere. Faktisk er sækbanegårde ikke sjældne i Danmark. Men mellemstationer, som eksempelvis Århus H, kan dog også være sækbanegårde.

Sporudlægningen i Helsingør har gennem tiderne givet anledning til megen rangering med persontogene, idet lokomotivet med et ankomende tog skulle

afkobles fra stammen, og køres omkring stammen for at blive tilkoblet på ny. I starten havde man den mulighed at omløbe gennem det midterste spor mellem perronerne, men da der senere blev etableret en egentlig midterperron ved det midterste spor, var denne omløbsmulighed ikke længere til stede.

Stationsbygningen ligger på tværs for enden af sporene, og på grund af terrænforskel mellem sporarealerne og forpladsen ved havnen, skal man fra perronerne på »første sal« gå ned ad de brede trapper i den store og imponerende forhal til ga-



Den pompøse forhal set fra indgangen fra perronerne. Foto i 1978 af Kurt Nielsen

deniveauet. Denne løsning gav samtidig bekymringer, idet man forestillede sig muligheden for en ulykke, hvis et tog ikke formåede at standse før stopbommene. At bekymringen var begrundet bekræftes af, at der har været ulykker af denne art gennem tiden, uden at det dog er kommet til de helt store skader på hverken mennesker, bygning eller materiel.

Mod sydøst, ud mod Øresund, blev der opført en læmur for at give læ for de kolde vinde, der kunne blæse ind på perronerne direkte fra sundet. Muren, mente man dengang, ville virke som en kulisse.

Banegården kom med denne udbygning – i en mere direkte betydning – til at virke som netop en sæk, man kørte ind i.

På nordøstsiden i hovedbygningen lå bl.a. den kongelige ventesal, med to større toiletrum, samt forskellige kontorer. På nordvestsiden lå bl.a. 2. klasse ventesal, jernbanerestaurant og forskellige personalelokaler. På vestsiden byggedes postbygningen, som også var tegnet af N. P. C. Holsøe, men den er ikke prangende som stationsbygningen. Postetaten følte sikkert ikke samme behov for at virke imponerende og præsentabel udadtil som jernbaneetaten.

I fortsættelse af postbygningen opførtes et ilgodsrums, et kontor, dragerrum og et særligt fiskerum. Bygningen blev senere inddraget til bl.a. kontorformål, da dens oprindelige funktioner blev overflødiggjorte. Selve rejsegodset blev indskrevet i forhallen i hovedbygningen. Der var for øvrigt fra begyndelsen en hydraulisk elevator mellem godsekspektionen i forhallen til afgangsperronerne på »første sal«.

Mellem stationsbygningens sidebygning og postbygningen, var der placeret en lille bygning, hvilket var et kedelrum. Bygningen blev opført i forbindelse med ladestationen – eller »lysstation« som lå i kælderens. Bygningen havde en ca. 30 meter høj skorsten, som ses på de gamle billeder, hvor den virker noget ude af stilen rent arkitektonisk. Lysstationen producerede lys til stationen og til opladning af batterier til den elektriske togbelysning. Helsingør Kommune fik elektricitetsværk i 1911, altså først 20 år senere. Bygningen og skorstenen blev nedrevet i 1960.

Lidt sjovt at tænke på i øvrigt, at det danske postvæsen faktisk havde endestation i Helsingborg, idet posttogene og sortering begyndte i Helsingborg. Og som følge heraf, blev postvogne overført med færge til og fra Helsingborg. Der var postbureauvogne både om morgenen og aftenen. Morgenbureauet fra København og aftenbureauet fra Helsingborg blev kørt af danske vogne, og aftenbureauet fra København og morgenbureauet fra Helsingborg blev kørt af svenske vogne. Vognene var bemandede med henholdsvis danske og svenske postmedarbejdere. Der kørte også en natbureauvogn, som blandt andet havde de friske aviser med, så de kunne få danske aviser samme dag de udkom. Danske postfolk overnattede i Helsingborg.

Mellem sidebygningen og kedelhuset var og er der, en offentlig cykelparkering, hvorfra en bred trappe fører op til perron 3.

Stationens sidebygning, kedelbygningen, posthuset og ilgodspakhuset virker som én sammenhængende bygning, når man står på perronerne. Bygningerne er dog selvstændige bygninger, som er forbundet med læmure, som sammen med bygningerne danner en bagvæg for den overdækkede perron – perron 3. Midterperronen har ikke overdækning. Men disse sammenbygninger, stationsbygningen



Helsingør Station set fra luften 1936. Den lange læmur ud mod Øresund ses tydeligt. I spor 3 holder en bagvendt S-maskine klar til afgang med et tog mod København. Det kongelige Biblioteks luftbilledsamling



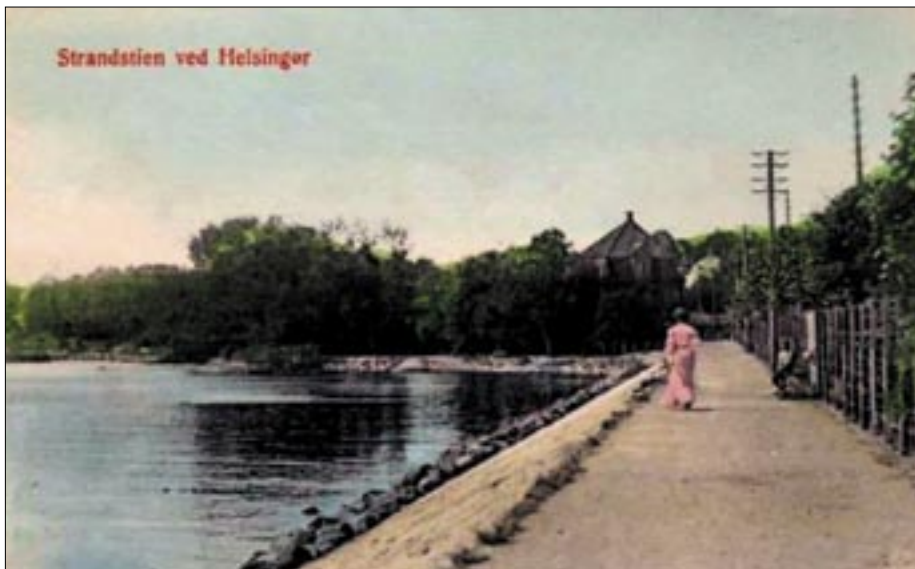
Perronstemning på Helsingør Station. I spor 3 ankommer et øresundstog fra København, og til højre afventer Lokalbansens Lint-tog mod Hornbæk. Foto den 7. april 2007 af Henning Knudsen

på tværs og læmuren mod Øresund, forstærker som nævnt indtrykket af, at man kører ind i en sæk.

Dog, der var et hul i sækken, som førte til det nyanlagte færgeleje til en anlægspris af 125.000 kr. Den første færge, der skulle besejle den nye rute, var hjuldampfærgen Kronprinsesse Louise. Det blev imidlertid Orehoved, der fortsatte sejladsen, indtil kajanlægget blev færdigbygget, og måske ville man også vente efter, at isen i Øresund var borte. Den 4. marts 1892 annoncerede Helsingør Dagblad, at det var besluttet, at Kronprinsessen skulle i drift den 10. marts med første

afgang fra Helsingør kl. 12.00.

Langs med kysten havde der i den sydlige ende altid side været en spadseresti – Strandstien – som var meget populær, men efter sporarealets udvidelser for Kystbanen, blev der lavet en skråning og opsat et hegn, som afgrænsede sporarealet i den sydlige ende, og disse kom til at spærre for adgangen til stien. I 1903 blev det dog atter muligt at få adgang til stien, idet der blev adgang fra Gl. Strandvej via en ny sti langs skråningen. At offentligheden igen fik adgang til stien skyldtes måske nok så meget, at helsingoranerne ikke ville forhindres i at gå til stranden,



Strandstien øst for stationsarealet. Villa Augusta er blevet »reduceret«. Udateret postkort, men efter 1903. Arkiv Egon Moesby

som før stationens opførelse, så de krydsede blot sporarealerne. At trafikken ikke har været ubetydelig, kan blandt andet ses ved at Helsingør Dagblad, måtte advare om denne farlige trafik ned til stranden. Men vand og børn løber som bekendt den direkte vej. Gamle postkort viser Strandstien som løbende på søsiden af sporarealet adskilt med et trådhegn og lav bevoksning. I den mellemliggende periode havde stien og de omkringliggende arealer tilhørt Generaldirektøren for DSB. Denne »Lod endog bygge en slags lysthus på stien«. På en stationsplan fra 1914 er der også anført en tennisplads. På tegningen er også anført en rund forhøjning, som vel kunne have været for et lysthus. Strandstien var for øvrigt stadig anført på stationsplanen fra 1960, og der er i dag bebyggelser på den vej, som bærer navnet Strandstien. Stien kunne have været brugt tidligere som en sti benyttet af strandtoldbetjentene.

Længere sydpå langs Læssevejen ligger der flere småbygninger. Den første lille bygning var hvor vognopsynet, forkortet VOPS, holdt til. Vognopsynet var det personale, som førte tilsyn med vognma-

teriel samt smurte lejer og foretog mindre reparationer. Herefter fandtes en kvægfold og rampe samt en lille snedkerværkstedbygning. Mellem disse to bygninger var der en sandkasse med sand. Videre kommer en kombineret bygning opdelt i tre rum, hvor der var plads til bedriftsværksted, brændselsrum samt et lille cykelskur. Brændselslageret må formodes at have været for brændsel til netop disse bygninger samt de øvrige bygninger, som beskrives efterfølgende. Disse bygninger har været med til at give sammenhæng i stationsarbejdet, men som i litteraturen har ført en noget tilbagetrukket tilværelse. Gunnar W. Christiansen og Jens Bruun-Petersen har fanget nogle af dem på billeder fra området, og nogle af dem kunne se ud til at være simple træhuse, skure og endog på et tidspunkt en gammel godsvogn. Vognopsynets bygning ses på både sporplanen fra 1914 og 1960 ud til at være en egentlig bygning, opført i mursten med paptag.

Næstfølgende ligger opholdsbygningen – borgerstuen – for stationspersonalet, det vil sige væsentligst rangerpersonalet – altså portørerne, for lokomotivførerne



Pladspersonalets »borgerstuen« i Helsingør den 7. april 2007. Foto: Henning Knudsen

holdt til i remisen, da de tilhørte lokomotivpersonalet. Opholdsbygningen er en bygning opført i røde mursten med brunt bindingsværk og sort skifertag. I den nordlige ende var der et kedelanlæg. Tidligere har der været fyret med træ eller kul. På en tegning fra 1914 er bygningen anført som stald og materialhus, og har haft tilknytning til folde og til rampen, samt staldbygningen nævnt oven for. Det er ikke lykkedes at finde meget information, der kan fortælle om dyretransporterne til og fra Helsingør.

I 2016, hvor næsten hele det gamle stationsareal er blevet fjernet, kan man dog finde enkelte dele endnu. På billedet ses, hvad der er tilbage af banetjenestens bygninger, nemlig indkørslen og ikke mindst den røde bagvæg i baggården.

Videre nede ad Læssevejen ligger det store varehus, som er opført i røde mursten og med grønt træværk. Portene var i slutningen af 1990'erne malet brune, men også disse havde oprindeligt den karakteristiske grønne DSB-farve. Varehuset er bygget i to omgange. Tilbygningen kom blandt andet til at rumme materialer til færgernes kiosksalg. I sydenden var der to kontorer, toilet og et personaleopholdsrum. Der var også et simpelt opbygget skriverum i pakhusrummet, hvor det betjenende personale kunne udfylde fragtbreve mv. I nordenden af den oprindelige del af varehuset var der også en kælder med et større rum og toiletter.

På sydgavlen kan man se ligheden med den gamle remisebygning hvad stil og udsmykning angår. På nordsiden er læserampen mod vejsiden og mod øst – mod sporsiden – er der ramper ud mod første varehusspor. Der var i alt tre varehusspor.

I varehuset var der, ifølge lidt usikre og ikke bekræftede oplysninger, også i 60'erne og 70'erne et rum til »lampisten« – lampisteriet. Rummet kunne godt have været det kælderrum, som er beskrevet i forrige afsnit. Lampisten var den person, som tidligere havde ansvaret for at tænde og slukke petroleumslamperne og at vedligeholde disse. Senere fik lampisterne til opgave blandt andet at smøre sporskifterne, og om vinteren holde dem fri for sne. Banetjenesten kunne dog også udkommanderes til at assistere med friholdelse af sporskifter for sne. Lampisteriet havde oprindeligt haft ophold ved selve stationsbygningen.

Læssevejen fortsætter mod syd, og løber forbi to sammenbyggede lave gulstensbygninger, og lidt forskudt i forhold til hinanden i grundplanet. Det var hér i den sydligste del, at banemesteren for 8. banemesterstrækning havde kontor. I samme bygningsdel var der fra bagsiden adgang til et lokale, som rummede et lille simpelt værksted. Nord for banemesterens kontorbygning lå banearbejdernes opholdsbygning, hvor de faste banemænd og banearbejderne havde omklædningsrum samt opholdsrum. Det var også her, at



Banetjenestens bygning, kolonnehus for 8. banemesterstrækning

baneformand og banenæstformand havde kontorer. Banetjenesten havde ansvar for sporene, bygning af spor og vedligeholdelse heraf, samt for vognomlæsning, mv. I baggården var der overdækkede opbevaringspladser – både åbne og lukkede, og det var her, de havde tjenestens materiel liggende i depot.

I den sydligste ende af stationsarealet opførte DSB i 1891 en firespors remise med plads til otte lokomotiver og med en 13 meter drejeskive foran. Bygningen blev opført i røde mursten og har, som det samtidigt opførte varehus, grønne vinduer, døre og porte. Remisen blev ombygget i 1958 som konsekvens af ændringer efter en brand i 1955, hvor rundremisen nedbrændte, og som ikke genopført. Drejeskiven blev ved ombygningen udskiftet med en 17 meter skive, som kunne vende de større og længere lokomotiver.

I remisebygningen var der foruden servicerrummene lokaler til forskellige formål. På mange måder beskriver disse lokaler også noget om opdeling af for-



Den gamle og den nye remise samt kulgård cirka år 1900. Den resterende del af Villa Augusta skjules af røgfanen fra det afgående tog. Postkort

skellige personer og deres titler. Fra originaltegningen fra den 17. november 1883 er der i sydenden tre etager. På nederste etage var der en smedje, en spisestue for håndværkere, en opholdsstue for lokomotivførere, en læsestue og en opholdsstue for lokomotivfyrbødere. På nordsiden var der yderligere et magasinrum og et skabsrum med 28 opstillede skabe. I kælderen var der brændselsrum og kedelrum.

Ved ombygningen, som blev planlagt af 2. banemestersektion i Hellerup i 1958, blev der i nordsiden lavet en tilbygning, som kom til at indeholde et kontor- og opholdslokale til lokomotivmesteren, samt toilet- og omklædningsfaciliteter og udstyret med én bruser. Der blev endvidere ved denne ombygning opført et lavt afsnit på østsiden, som indeholdt udvidelser med et stort spiserum, vaskerum- og omklædningsrum og et skabsrum.

På første sal var der oprindelig fire rum, men i 1958 blev der sat skillevægge op, så der blev seks soverum samt et toilet-, vaske- og bruserum. På anden sal var der tre overnatningsværelser, ikke mindre end to pulterum samt et vaskerum med håndvaske og toilet.

I remisen lå der indtil 1891 en cisterne til vandforsyningen til remisen og til vandkranerne for vandpåfyldning af lokomotiverne. Bag ved remisens sydøstlige side er der en jordhøj med en støttemur af beton, hvor der bagved var store dieseltanke indlejret i bakken.

Sydvest for remisen blev der, på en kunstig bakke ovenfor banens gennemskæring ved Flynderborgvej, i 1890/91, opført et lavt tolvkantet vandtårn med et næsten fladt tag. Mellem remisen og tårnet henligger fortsat en ubebygget grund med brønde. Filterhus med tilhørende maskinhus og kedelhus blev opført 1892 og nedrevet 1960. Tårnet består stadig, men er indrettet til privat beboelse. Huset er i dag rødmalet. Den høje beliggenhed gjorde, at det for øvrige vandtårne så karakteristiske nedre tårn, ikke findes her, men alene overdelen med vandbeholderen, idet trykforskellen, netop på grund af den høje placering, gav et tilstrækkeligt højt vandtryk ved tappestederne. Et hus til pumper og vandfilteranlæg opførtes ca. 1928 og nedrevet i 1960. Pumpehuset var placeret på Augustagrunden foran lokomotivmesterens tjenestebolig, som var



Udsigt mod pakhuset og stationsbygningen i Helsingør den 26. juli 1983. Til højre ses godsvogne, der venter på at blive færges over til Helsingborg. Foto: Martin Wilde



Arealet med den gamle firkantede og den nyere rundremise set fra sydøst. Foto fra Det kongelige Biblioteks luftbilledsamling

en hvidkalket bygning. Pumpehuset kan ses på sporplanerne, og er benævnt »Pumpehus«.

Den nye remise, en rundremise, blev opført i 1897 på Augustagrunden. Denne havde otte spor og planlagt for otte lokomotiver. Bygningen var opført i røde sten med grønne porte og døre, som det også var tilfældet med varehuset. Der er ikke meget at fortælle om indretningen, idet der stort set ikke var nogen, ud over det til remisen hørende, så som sandkasse, vaskedorde og servicegrave. Servicefunktion-

er, ophold, mv. skete i den gamle remise, og man skulle passere hovedsporene og udtræksspor for at komme fra den nye til den gamle remisebygning. Der var anlagt gangsti udført i tværliggende brædder.

Villa Augusta var oprindeligt et af to sukkerpakhuse i Helsingør, som havde med sukkerhandlen med Vestindien at gøre. Den anden sukkerbygning er den bygning, som ligger på Jernbanevej i svinget bag banetjenestens bygning. Efter at handlen med kolonierne ikke var rentable mere, kom pakhuset til at tilhøre Prinsesse

Lokomotivførerens udsigt ved udkørsel fra Helsingør Station sommer 1984. Til højre er personalet på en tårnvogn ved at montere luftledninger og bag den ses den oprindelige remise fra 1891. Foto: Kurt Nielsen



Augusta af Hessen, som boede der indtil sin død i 1889. Statsbanerne købte grunden fordi DSB efter Kystbanens åbning i 1897 havde brug for mere remiseplads. Hovedparten af bygningen blev revet ned. Kun en lille del af pakhuset blev stående, og denne blev efterfølgende anvendt som opholdsbygning for lokomotiv- og maskinpersonalet.

Periode 3, 1897 – 1955

Som nævnt ovenfor, havde man ved Kystbanens åbning brug for yderligere remiseplads, så man opførte en rundremise på Augustagrunden. Remisen var en otte-sporsremise. Den havde bagsiden vendt ud mod øst, ud mod Sundet. Foran var der en 14 meter drejeskive.

I denne periode skete der en række yderligere udvidelser og ændringer. Varehuset blev udvidet, og der blev etableret flere godsspor. Der blev også anlagt en midterperron ved stationssporene. Den hidtidige mulighed for omløb ad midtersporet, er nu forsvundet. Begrundelsen for den ekstra perron var, at der skulle betjenes to linjer på stationen mod hidtil kun ét, nemlig både de nye Kystbanes tog og den gamle Nordbanes tog.

Periode 4, 1957 - 1986

I 1955 nedbrændte den nye rundremise, og den blev som nævnt ikke genopført. Der blev efter denne brand skabt mulighed for at lave en tiltrængt udvidelse af godssporene, og samtidigt blev der installeret et nyt sikringssystem i 1956. I denne forbindelse opførtes den nuværende kommandopost, som ligger på arealet mellem

godssarealet og hovedsporene til perronerne. Indtil opførelsen af den nye kommandopost, havde der været et elektromagnetisk sikringsanlæg, som blev etableret i forbindelse med anlæggelsen af Kystbanen. Systemet blev styret fra tre poster, en i hovedbygningen og to underposter ude på sporterrænet.

Efter branden skulle der ryddes op, og det nye areal skulle anvendes for spor. På det efterfølgende billede ses netop dette oprydningsarbejde og ombygning. Kolonnefolkene under ledelse af baneingeniør N. H. Nielsen kører bort med et adskilt sporskifte. Uheldigvis er deployeren netop gået på gulvet, og hjertestykket faldet af. F-maskinen holder tilbage med et færgetræk, som ikke kan komme videre til udtrækket på grund af afsporingen. De lange jernprofiler, der ses på billedet, kunne være til fastholdelse af kullagerets vægge. Ellers rummer bunken underlagsplader, skiver, skruer og bolte. Det er ko-



Den nuværende kommandopost i Helsingør blev opført i 1955/56, og stationens nye relæsikringsanlæg blev taget i brug i 1956. Foto den 7. april 2007 af Henning Knudsen



Et øjebliksbillede i Helsingør den 22. oktober 1958: Baneingeniør N. H. Nielsen dirigerer slagets gang i forbindelse med en diplories afsporing under oprydning efter rundremisens brand nogle år før. En F-maskine ses i baggrunden. Foto: Jens Bruun-Petersen

lonnens trolje, der ses bag banearbejderne på billedet herover. Til højre anes noget der kunne ligne arbejdsskure, som sikkert var opstillet i forbindelse med udvidelser af færgevejen og opmarcharealet.

Andre småbygninger

Ud over de hidtil nævnte bygninger, var der en række andre mindre bygninger rundt om på arealet. Vognvægten med brovægtshytte stod efter sporudvidelserne omkring 1960 i det yderste godsspor ud

mod Øresund, spor 24. Senere kom der yderligere to godsspor samt et stikspor, spor 27, til.

I samme periode havde vognopsynet også en bygning på spor 24, og foran denne var læsseprofilen opstillet. Vognopsynets bygning rummede også et offentligt toilet, hvortil der var adgang fra Færgevejen.

Her ud over var der en række andre småbygninger, men det vil føre for vidt at beskrive dem alle, og få oversigt over

hvilke småskure, der har været på området gennem tiden. Der henvises til »bygningsjagt« på sporplanerne.

Rangeringen

Som rebroussementsstation har Helsingør Station har altid haft brug for at rangere, og hverdagen var sat i system for at få det gjort effektivt. Som eksempel på rangerarbejdet, var der i 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne fire faste rangermaskiner i arbejde. I begyndelsen af 1960'erne var

det F-maskinerne, der havde vagten, men fra ca. 1963/64 blev det litra MH, som tog over. De fire maskiner havde forskellige opgaver. Følgende beskrivelse er fordelingen i begyndelsen af 1970'erne, hvor jeg selv arbejdede på stationen, og jeg mener, at fordelingen mellem MH'erne var en videreførelse af driften med F'erne.

Første maskine oprangerede godstog. Godset blev hentet fra spor 28 og 29, som var eller blev sporet, hvor godset blev rangeret ind på, når de blev hentet ved færgen. Ordet »ved« er brugt helt bevidst her. DSB havde ansvaret for toget indtil broklappen. Herfra og på færgen var det rederiet – førstestyrmanden – der overtog ansvaret. Man kan ofte på billeder se, at portører står ved broklappen. De venter på at overtage toget fra færgen. Maskinen trak godset fra spor 28 eller 29 ud i det såkaldte udtræk, og herfra blev vognene sorteret i to tog. Ét tog, der skulle afgå til Rødby, og ét tog, der skulle afgå til Padborg fra sporene 13 og 14. Ankomende godstog ankom sædvanlig vis ind på spor 18 og/eller 19 og lejlighedsvis i 15, 16 eller 17. Godstogene blev oprangeret med maksimalt 90 aksler, eller med en maksimal bremsevægt, som kunne bevirke, at toget blev kortere hvis vognvægten var stor.

Anden maskine tog sig af persontogs-rangeringen. Det vil sige hvis der skulle indsættes eller udtages vogne i en persontogstamme. Maskinen hentede eller ombordsatte vogne til eksprestogene.

Det var ligeledes anden maskine, der havde rangeringen til værftet, når der eksempelvis kom ståplader med jernbanen, eller der skulle hentes skrot på værftet. Rangeringen foregik på havnesporet ud til værftets hovedindgang, hvor havnebanen grenede af fra Hornbækbanen. Anden maskine var også den rangermaskine, som om natten rangerede godsvognene til pakhuset.

Anden- og tredje maskine hentede og ombordrangerede gods til og fra færgerne. Stationen havde to maskiner, som ved hver færge skulle hente henholdsvis ombordsatte gods, hvilket var grunden til, at der var to maskiner til jobbet. Når den ene maskine havde hentet godsvogne, kørte den anden godsvognene til Sverige ombord. Færgerne sejlede med 20 minutters mellemrum, men da der var flere færger, var tiden til rangering dog større end tyve minutter. Der skulle også være tid til at få biler ombord og fra borde. Men disse maskiner havde meget travlt, da de skulle udføre et stort arbejde.

Overfartstiden var cirka 20 minutter, men hertil kom tid med at lægge til og fra kajerne.

Tog til Helsingør kunne godt have mere end de 90 aksler, men så skulle toget adskilles før det blev kørt ind på sporene. Så begrænsningen var sikkert på grund af de korte sporlængder i Helsingør. Toget holdt ved indkørselssignalet og blev delt i to, og blev så rangeret til ankomstsporene.



Helsingør set fra syd 1956. Arkiv Det kongelige Biblioteks luftbilledsamling

Stationen havde ofte store problemer med at få plads til de tomme godsvogne, som skulle overføres til Helsingborg. Der blev derfor anlagt to henstillingsspor med omløbsmulighed i Snekkersten i 1963. Sporene blev anlagt på læssearealet vest for stationen, og sporene endte blindt i sydenden.

En anden ændring, der gjorde rangerarbejdet lettere, var anlæggelsen af et spor – spor 29 – som løb parallelt med færgesporene, og som havde en række sporskifter indbygget regelmæssigt i sporet. Dette spor og sporskifterne betød, at når man trak godsvogne fra færgen, skulle man ikke længere trække helt ud til udtrækket med dem for at rangere dem på et opstillingsspor. Det nye spor var også et opstillingsspor, men gennem netop de hyppigt anbragte sporskifter kunne man nu blot køre forbi de allerede opstillede vogne til næste sporskifte, og så rangere de nye vogne ind. De ankomne godsvogne fra færgen blev sat i sporene 28 og/eller 29. Man sparede en hel del rangertid på denne måde. Sporet er ikke indtegnet på 1957/60 sporplanen, men er indtegnet på planen fra 1974 og rev. i 1981.

Færgeri og havneanlæg

Tidligere har der været skrevet om tiden op til ibrugtagningen i 1892, samt om havnen, når det har været naturligt at lave en tekst bindende havnen sammen

med togtrafikken. Men der er også nogle ombygninger, som ikke har været omtalt nævneværdigt i teksten. Her bliver disse anført i en summeret tekst. For interesserede kan det anbefales at læse Signalposten 28. årgang fra 1992, hvor Ib. V. Andersen gennemgår færgeljets historie meget indgående. Her er der også en beskrivelse af de færger, som besejlede ruten gennem tiden op til 1992.

Den første fæргеafgang i det nye leje afgik, som beskrevet tidligere, med damp-hjulfærgen Prinsesse Louise den 10. marts 1891.

I 1941/44 etableredes et nyt færgelje, leje 2, og det ældre leje fik en ombygning i 1944/45. Herved øgedes overfartskapaciteten betragteligt. Denne udvidelse kom til gavn efter krigen.

Mellem færgeljerne ligger der to mindre lave bygninger, som var billetsalg og toldkontrol, der blev foretaget i den smalle del af bygningen, hvor der var borde, som i begge sider gik på langs, så passagerer skulle passere forbi. Bygningerne har en lidt speciel grønblålig farve på de kakler, som bygningen er opført med. Foran bygningerne er der et halvtag i bygningens fulde bredde.

I begyndelsen af 1970'erne blev der foretaget ganske gennemgribende ændringer på havnen, hvor den mest iøjnefaldende ændring blev de store overdækkede adgangsbroer, samt en bro over stationsplad-

sen til færgelejerne. På denne måde kan man sige, at havnen nu var på linje med stationen, idet man nu fortsatte fra sækbanegården ind i en ny sæk ved færgen. Man havde ikke længere det klassiske indtryk af en havn.

Trafiktal

Den væsentligste aktivitet ved Helsingør Station har været godstransporten til og fra færgerne til Helsingborg, men med Danlinkforbindelsen fra Københavns Frihavn til Helsingborg, fjernedes med ét grundlaget for stationen som godsstation. Der overførtes derefter kun internationale persontog, biler og passagerer. De internationale persontog forsvandt, da Øresundsbroen åbnede i 2000, og overfarten blev en ren bilfærge og personfærge.

I slutningen af 1960'erne var der omkring 600 ansatte på stationen, heraf ca. halvdelen ved færgeoverfarten. Heraf kan det også ses, at arbejdspladsen har haft stor betydning for byens liv, idet alle servicefunktioner, håndværksarbejder, med videre blev udført af lokale håndværkere og handlende i og omkring byen. Og ikke at forglemme den gode forretning med grænsehandlen.

På færgesiden afgik der færge mod Helsingborg hvert 20'ende minut fra DSB's havneanlæg foran stationsbygningen. Hertil kom fra 1955 afgang med Linjebuss færgerne LB-færgerne, som lagde til ved Kronborg-molen, samt fra 1958 Sundbussernes afgang. Der var endog en færgeforbindelse til Helsingborg fra Snekkersten mellem 1958 og 1992. Ud over DSB's færger, medførte ingen af de øvrige færger jernbanevogne, og Sundbusserne samt båden fra Snekkersten kun passagerer.

Som nævnt tidligere, så har godstrafikken været den alt dominerende trafik i Helsingør på grund af transittransporten til Sverige og Norge og fra disse lande til Europa. På et tidspunkt var man oppe på at sejle med seks færger på de to jernba-



Færgehavnen i Helsingør 1936. Færgen i midten er den særlige bilfærge M/F Kronborg. Arkiv Det kongelige Biblioteks luftbilledsamling

nefærgelejer, men overfarten var til sidst helt underdimensioneret til den stadig stigende trafik. Dette betød, at DSB og SJ overvejede flere forskellige løsninger, hvoraf en var en Øresundsbro, men i første omgang blev det til en færgeforbindelse direkte fra Københavns Frihavn til Helsingborg, den såkaldte Danlink-forbindelse, hvilken overtog al godstrafik fra den 3. november 1986. Herefter overførtes kun internationale persontog via Helsingør – Helsingborg. Efter Øresundsbroen i 2000, er denne trafik også ophørt, så nu er stationen blot en almindelig endestation i togmæssig forstand.

De internationale tog, der overførtes via HH-linjen, var også betragtelige. I en opgørelse i bogen »Internationale tog via

Øresund« anføres det, at der i 1963 var ikke færre end 14 internationale tog udgående fra Helsingør. Togene kom fra Oslo og fra Stockholm, og kunne bestå af sovevogne, liggevogne, første- og andenklasse siddevogne – og i enkelte tilfælde også spisevogne. Herudover kunne der også være rejsegodsvogne i oprangeringerne. Vognene havde forbindelser til Hamborg, Paris, Genua, Rom, Hoek van Holland og Milano.

Flere af togene skulle overføres ad flere gange grundet færgernes korte sporlængde, som gjorde, at man kun kunne have tre vogne med over ad gangen. I 1961 skulle tog 485 for eksempel deles over tre overfarter – i nogle tilfælde endog over fire færger. Der kunne kun rangeres til et færgeleje af gangen, hvilket gav begrænsninger. Hertil kom, at hvis der skulle overføres de lange tyske vogne, var man bundet til at skulle bruge leje 1, færgelejet længst ude mod Sundet, på grund af broklapforhold. Disse begrænsninger kunne betyde, at overfartstiden alene kunne tage mellem en halv og en hel time. Hertil skal så tillægges rangertid til i begge havne. I Helsingborg var forholdene ikke stort bedre.

Den anden store transport var persontrafikken mellem de to byer. Her var der to trafikmåder, nemlig med bil eller som landgangspassager. Denne sidste var i høj grad præget af den toldfrie handel, der var til fordel for begge byers beboere, idet svenskerne kunne komme til Danmark, hvor alkoholhandlen var et stort område, men også andre almindelige varer kunne det i perioder betale sig at rejse efter. Danskerne brugte ruten til at komme til Sverige for at købe varer, som man med

fordel kunne købe der. På færgerne var naturligvis den toldfrie handel meget stor, og mange tog turen alene for at indkøbe toldfrie cigaretter. Til sammenligning med tallene for tonnage, var der i 1964/65 ikke færre end ca. 3,5 millioner passager med DSB's færger. Hertil kom Linjebussfærgerne – LB – samt Sundbusserne. Ingen af disse overførte jernbanegods, men LB-færgerne overførte biler og lastbiler.

Bilerne har naturligvis ligeledes været et meget dominerende element, men for bilisterne har opmarchforholdene for bilerne til overførsel på færgerne altid været problematiske. I 1930'erne, hvor man havde tilkørsel til færgerne gennem byen, var der ofte lange køer af biler, der skulle med færgen. Færgetilkørslen blev senere omlagt, og kom til at gå langs Øresundskysten, hvilket var en lettelse i forhold til tidligere. Men efter krigen var der igen problemer med opmarchplads, idet bilismens omfang hurtigt blev forøget. Det var ikke et særsyn, at se biler holde i kilometerlange køer på Strandvejen. Ved DSB's overfart overførte man i 1964/65 ca. 400.000 biler. Hertil kommer så den overførsel af biler, som skete via LB-færgerne, der havde færgelejer ved Kronborg.

I 1968 blev der opfyldt endnu en del af Øresund og i begyndelsen af 1970'erne lavede man en udvidelse af opmarcharealerne og fik ganske gode forhold. Samtidigt havde man også fået større færger, men færgerne havde stadig kun ét jernbanespor, men biltrafikken blev på trods af dette, afviklet betydelig bedre end tidligere.

Som nævnt i indledningen, skal der til trafikken også tillægges den trafik, som bestod af de mange busser, der førte passagerer fra oplandet og byen til og fra stationen og færgeriet. Og skal vi lige tage taxaerne med også for helhedens skyld. I Helsingør var bybusserne meget korte, hvilket skyldtes, at de skulle kunne køre ad de meget snævre gader og snævre kryds. I dag er der ingen bybuskørsel i de små gader, da de er blevet til gågader.

Alt i alt har det været en endog overordentlig stor opgave at klare logistikken for disse transporter, men maskineriet arbejdede som hovedregel problemfrit, takket være de mange engagerede medarbejdere, som tog ære i at være en del af et traditionsrigt serviceorgan.

I dag

Men indførelsen af Danlink-overfarten, 1986-2000, og Øresundbroen fra 2000, var stationens dage talte, og den store forandring begyndte. Nu om dage er der kun ganske lidt tilbage af stationen ud over stationsbygningen og posthuset. Derudover ligeledes kommandoposten, som stadig er i brug, men hvis dage også er talte, og den fredede borgerstue i bindingsværk. Vandtårnet står der endnu, men er nu beboelse. Alt andet er borte – dødt og begravet og glemte.



Efter godstrafikken blev overflyttet til DanLink-ruten Helsingborg – Københavns Frihavn, forsvandt rangerlokomotiverne fra Helsingør, og i de sidste år blev de gennemgående personvogne derfor rangeret til og fra færgerne med toglokomotiverne. Herover har MZ 1456 den 16. juli 1999 rangeret de svenske personvogne i dagtoget til Stockholm Centralstation ombord på færgen Tycho Brahe. Herunder er det ME 1511, som henter vogne i dagtoget fra Stockholm til København den 21. juli 1999. Billedet er taget oppe fra gangbroen for passagerer fra færgen. Begge fotos: Martin Wilde





Det er slut med at overføre jernbanevogne på Scandlines færger mellem Helsingør og Helsingborg. Således så sporet til færgekappen ud den 7. april 2007. Foto: Henning Knudsen



De gennemgående personvogne i dagtoget fra Stockholm er hentet på færgen, og ME 1511 trækker her op på stationen med vognene den 21. juli 1999. Til venstre ses i spor 0 et af DSB's Y-tog klar til afgang mod Hillerød. Hos DSB havde Y-togsmotorvognene litra ML og mellemvognene litra FL, og de kørte hos DSB kun på Lille Nord, som strækningen Hillerød – Helsingør kaldes. Foto: Martin Wilde



Udover jernbanefærgeruten til Helsingborg har sækbanegården Helsingør siden 1906 haft et andet hul i sækken, nemlig Hornbækbanen. I mange år havde Hornbækbanens persontog perron i gaden langs Toldboden, lige overfor stationen, men i 1990 blev sporet lagt over i den modsatte side af gaden, og Hornbækbanens tog har nu perron på bagsiden af perron 3. Jan Forslund fotograferede Lokaltogs Lint-tog ved ankomst den 11. juli 2018

Anvendte kilder

- Andersen, I. V. (1992). H.-H.-Overfarten 100 år. Tidsskriftet Signalposten.
- Balslev, T. (1967). Danmark set fra luften. Copenhagen: Forlaget Union.
- Bruun-Petersen, J. &. (2000). Internationale tog via Øresund. Smørum: Banebøger.
- Damgaard, K. (1997). Kystbanen og dens omgivelser. Helsingør: Unidanmark-fonden.
- DSB. (1889). Sporplan 1889. DSB.
- DSB. (1914). Sporplan 1914. DSB.
- DSB. (1960). Sporplan målt i 1960, suppleret i 1961. DSB.
- DSB. (1974). Stationsplan 29.03.1974. DSB.
- Egevang, R. (1976). Det gamle Helsingør. København: Nationalmuseet.
- Flindt Larsen, M. (2006). Til vejrs over banerne. Smørum: Banebøger.
- Johansen, H. C. (1997). Jernbanerne i bilismens skygge. Odense: Jernbanemuseet.
- Nationalmuseet. (1973). Historiske huse i Helsingør 1973. København: Nationalmuseet.
- Nellemann, T. (1983). Jernbanefærger på Øresund og Strelasund. Tølløse: Dansk Jernbane-Klub.
- Olsen, M. N. (1988). Danske jernbanedampfærger. København: Lamberth.
- Olsen, M. N. (1992). Helsingør-Helsingborg overfarten gennem tiderne. København: Lamberth.
- Ousager, S. (1997). Krige og fornyelse. Odense: Jernbanemuseet.
- Pedersen, K. (1982). Det gamle Helsingør. Hellerup: Dansk Bladforlag ApS.
- Pedersen, K. (1991). Landets flotteste jernbanegård. Nofo Print A/S.
- Poulsen, J. (1991). Nordbanen. Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Thestrup, P. (1997). Dampen holder Danmark sammen. Odense: Jernbanemuseet.
- Thomassen, P. (1972). Kystbanen. Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune.
- Wistoft, B. (1999). Post på skinner. Post- og Telemuseet.



Intet er så spændende for en jernbaneentusiast som at kigge lokomotivføreren over skulderen, og det er netop, hvad vi gør her under indkørsel til Helsingør en julidag i 1984. På billedet herover ses til venstre en reservestamme til Lille Nord oprangeret med Bhs+Bhl+Mo. Til højre ses rangerterrænet med godsvogne til og fra færgerne. Herunder er toget kommet længere ind på stationen. Til venstre ses en henstillet Bg-vogn, der benyttes som en af de lokale vogne i de internationale tog. I spor 3 holder et kystbanetog klar til afgang trukket af en brun MY. Lige frem ad sporet ses først en »englænder« og næste sporskifte er stillet til højre, hvilket afslører, at fotografen befinder sig i førerrummet på en Mo-vogn, der ankommer fra Hillerød, for togene på Lille Nord holdt på den tid som regel ved perron i spor 0. Bemærk i øvrigt de mange detaljer, for eksempel gasflasker ved sporskifterne. Begge fotos: Kurt Nielsen

