



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 almenyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - 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>

Snekkersten Station gennem tiderne



Dette maleri af Ove Hartvig Hansen viser Snekkersten Station og Posthus ca 1950. Læs om Snekkerstens mange stationer og holdepladser gennem tiderne side 3.

LÆS OGSÅ I DETTE NUMMER:

Lindegaardens Købmandshandel - side 30

Espergærde Skytteforening 100 år - side 37

En Nordbanepiges erindringer - side 42

Jernaldergrav ved Mørdrup fundet - side 47

Fri os for det latterlige navn...

Statsbanerne har i en årrække officielt kaldt Nordbanen for "Lille Nord" - et navn, der vel skal give associationer til "et lille nor" - altså et lille uskyldigt pus. Vittigheden var måske meget god, da den var ny, men efterhånden er den blevet noget anstrengende både at se og høre på.

Da jernbanen mellem København via Hillerød til Helsingør blev indviet i 1864 kaldtes den for "Den nordsjællandske Jernbane" - der var jo på den tid ikke andre baner nord for København. Af praktiske grunde blev banen dog snart kaldt for "Nordbanen" - et navn, der yderligere fandt indpas, da jernbanen langs Øresundskysten mellem Klampenborg og Helsingør blev indviet i 1897 og blev kaldt "Kystbanen".

Ordspillet med "Lille Nord" opstod allerede i 1930'erne, da en maskinchef på Nordbanen skulle være morsom og skrev nogle skilte med navnet "Lille Nord" for at undgå, at der blev sendt alt for tungt materiel ud på Nordbanestrækningen mellem Hillerød og Snekkersten. På dette tidspunkt var der nemlig ikke på denne strækning blevet lagt nye skinner og sveller, som kunne bære de tungeste lokomotiver - til forskel fra strækningen mellem København og Hillerød hvor denne udskiftning var sket.

Sidenhen er sporene på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten forlængst blevet fornyet og selv de tunge S-maskiner fremførte i årevis tog på Nordbanen mellem Hillerød og Helsingør. Indtil strækningen mellem København og Hillerød blev elektrificeret i 1968 kørte der således endnu gennemgående tog mellem København via Hillerød til Helsingør og omvendt.

I dag er skinnerne på strækningen mellem Hillerød og Snekkersten af den moderne langskinnetype og betegnelsen "Lille Nord" er således helt passé. På de nu kaserede røde Y-tog havde DSB endda malet betegnelsen "Lille Nord", men det forsvandt heldigvis, da Lokaltogene overtog driften og indsatte de nye gule tog. Men ikke desto mindre anvendes betegnelsen stadig - også i officielle sammenhæng.

Kunne vi ikke godt blive fri for dette latterlige navn, der kun er med til at deklasere banestrækningen.

Kjeld Damgaard

Bestyrelsen ønsker alle medlemmer
en rigtig god sommer.

Snekkerstens 2 holdepladser og 3 stationer

Af Kjeld Damgaard

Anlægget af Nordbanen

Det var Det Sjællandske Jernbane-Selskab (SJS), der i 1859 søgte om koncession på anlæg af en jernbane fra København til Klampenborg. I det følgende folketingsår vedtog rigsdagen imidlertid at koncessionen skulle omfatte en bane fra København over Frederiksborg (Hillerød) til Helsingør med en sidebane til Klampenborg.

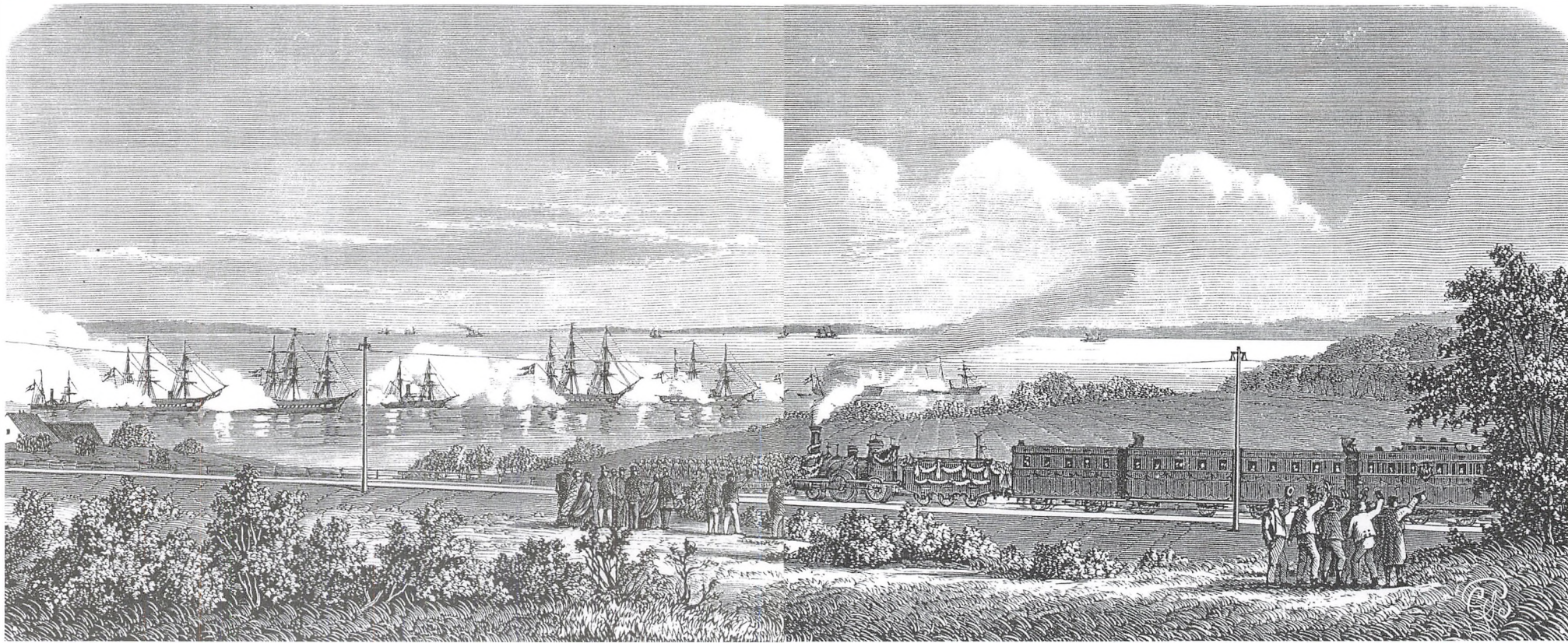
Direktionen for SJS meddelte herpå, at man havde tre forslag til en bane til Helsingør. De alternative linjeføringer havde imidlertid især til formål at undersøge mulighederne for at forbinde Hørsholm med banelinjen. Derfor undersøgtes bl.a. en bane, der fra Lyngby omtrent gik via den nuværende Nærumbane og videre ad den nedlagte Nærum-Vedbæk bane. Herfra fortsatte banen stort set i samme tracé som den senere Kystbane. Denne linjeføring blev dog ikke fulgt ved denne lejlighed. I stedet vedtoges det at lade linjeføringen gå fra Lyngby via Birkerød til Hillerød og derfra via Fredensborg og Kvistgaard til

Helsingør.

Anlægsarbejdet blev indledt og strækningen mellem Langerød og Helsingør blev tildelt entreprenør Ernst Hoffmann fra Ringsted. Han satte sin lillebror, den kun 22-årige Johan Heinrich Hoffmann til at stå for anlægsarbejdet på denne strækning. Det var denne Johan Heinrich Hoffmann, der sammen med sine fem sønner, senere etablerede det kendte entreprenørfirma "Hoffmann & Sønner".

Nordbanens oprindelige tracé

Banelinjen var imidlertid ikke den samme som i dag. Kom man fra Kvistgaard-siden gik banen fra lidt før Rørtangvej (nuværende Løntofte) i et lidt mere nordvestligt forløb. Som det fremgår af illustrationerne til denne artikel, fulgte banen den nuværende sti mellem Hasselhøj og Løntofte. Efter passagen af Løntofte (dengang Rørtangvej) fortsatte den ad Poppel Allé (den nuværende cykel- og gangsti parallelt med Nørreveys sydlige ende). Ud for det nuværende Borupgaard Center, gik banen over og fulgte den nuværende Nørrevej. I virkeligheden er Nørrevej fra Borupgaard



Illustrationen viser det øjeblik hvor det første tog er standset ved Rørtang og de danske øfløde afgiver salut for kongen og dronningen, der er med i toget. På østsiden af banelinjen skimtes de musikkorps, der var opstillet for at give et ekstra festligt indslag i dagens ning, Tegningen blev vist i Illustreret Tidende i 1864.

Centret og til Kirsebærbakken den oprindelige linjeføring af Nordbanen.

Lidt før Nørrevej når Stubbedamsvej – altså ud for "Kirsebærbakken" fortsatte banen i en linje lidt nordvest for nuværende Nørrevej. Banedæmningen er endnu ganske tydelig – kun gennembrudt af adgangsvejen til Meulenberg Park. Lidt nord herfor – ved Bøgebakken - løber den gamle banelinje sammen med Stubbedamsvej, der m.a.o.

på strækningen fra Bøgebakken og til Kongevejen Helsingør er identisk med den oprindelige Nordbane.

Denne linjeføring var i brug fra 1864 til 1891 - hvad der herefter skete fortælles senere i denne artikel.

Ingen station!

Den 8. juni 1864 kunne man så endelig indvie den nye jernbane mellem Lyngby og Helsingør, men der var ikke så meget

at fejre i Snekkersten og omegn. Årsagen var nemlig, at der ikke var planlagt en station eller blot en holdeplads i Snekkersten.

Baggrunden var, at ledelsen bag anlægget ikke havde vurderet, at der i det beskudne fiskerleje Snekkersten-Skotterup var tilstrækkeligt et kundeunderlag til, at det kunne betale sig at oprette og drive en holdeplads. De to nærmeste stationer var altså

Qvistgaard (Kvistgaard) eller Helsingør. Jernbaneselskabet mente i øvrigt også at én station i Tikøb Kommune måtte være nok, og her lå Kvistgaard langt mere centralt både i forhold til vejnettet og i forhold til kommunens centrum i Tikøb.

I 1867 lod SJS dog udarbejde en skitse til "Holdeplads ved Rørtang-Skotterupvejen", men det blev som bekendt aldrig ført ud i livet. Lidt pudsigt er det at tænke på, at det allerførste

Fra København til Helsingør.

Afgang fra	Hverfontog		Blandede Tog	
	I.	III.	V.	VII.
København . . .	Kl. 8-0 Jm.	Kl. 7-30 Gft.	Kl. 11-15 Jm.	Kl. 3-35 Gft.
Hellerup . . .	8-12 ..	7-42 ..	11-29 ..	3-49 ..
Øjenslette . . .	8-18 ..	7-45 ..	11-36 ..	3-56 ..
Vangby	8-30 ..	8-0 ..	11-47 ..	4-7 ..
Holte	8-40 ..	8-10 ..	12-0 ..	4-20 ..
Birkero	8-50 ..	8-20 ..	12-10 Gft.	4-30 ..
Hillerød	9-0 ..	8-30 ..	12-22 ..	4-42 ..
Hillerød	9-20 ..	8-50 ..	12-45 ..	5-5 ..
Fredensberg . . .	9-35 ..	9-5 ..	1-2 ..	5-22 ..
Lovisa	9-45 ..	9-15 ..	1-15 ..	5-35 ..
Ankomst til Helsingør	10-0 ..	9-30 ..	1-30 ..	5-30 ..

Fra Helsingør til København.

Afgang fra	Hverfontog		Blandede Tog	
	II.	IV.	VI	VIII.
Helsingør . . .	Kl. 7-0 Jm.	Kl. 8-0 Gft.	Kl. 11-40 Jm.	Kl. 4-0 Gft.
Lovisa	7-12 ..	8-12 ..	11-57 ..	4-17 ..
Fredensberg . . .	7-25 ..	8-25 ..	12-10 Gft.	4-30 ..
Hillerød	7-40 ..	8-40 ..	12-35 ..	4-55 ..
Hillerød	7-0 ..	8-50 ..	12-50 ..	5-10 ..
Birkero	8-0 ..	9-0 ..	1-0 ..	5-20 ..
Holte	8-15 ..	9-15 ..	1-15 ..	5-35 ..
Vangby	8-28 ..	9-28 ..	1-28 ..	5-48 ..
Øjenslette	8-10 ..	9-40 ..	1-36 ..	5-56 ..
Hellerup	8-48 ..	9-48 ..	1-43 ..	6-3 ..
Ankomst til København	9-0 ..	10-0 ..	1-55 ..	6 ..

Denne køreplan stammer fra 1865 og viser at der i hver retning kørte 4 tog om dagen. Men nærmeste stationer var altså hhv. Helsingør og Kvistgaard.

tog fra København til Helsingør, netop gjorde holdt dette sted. Det var på indvielsesdagen at toget med kongen ombord gjorde holdt her for at overvære flådens salut i bugten ud for Skotterup.

Illustreret Tidende beskrev begivenheden således: *Det smukkeste Moment paa Touren frembød sig i Nærheden af Helsingør, hvor "Jylland", "Sjælland", "Dagmar", "Thor", "Fylla", "Absalon", "Diana", "Geiser" og "Hekla" laa paa Linie i Humlebækbugten og gavede Salut, medens paa den anden Side af Veien en Afdeling Soldater og Matroser med Orlogsskibenes Musikkorps stode opmarcherede og hilsende Deres Majestæter med Hurraraab.*

Men det skulle blive det eneste tog, der nogensinde gjorde holdt på dette sted.

Den første holdeplads

Beboerne i Snekkersten, Skotterup og Rørtang opgav dog ikke at få et nyt stoppested, og i 1879 lykkedes det at overbevise SJS om det fornuftige i at etablere en holdeplads ved Snekkersten. Den beskedne holdeplads blev etableret ved den eksisterende banevogterhytte "ved Landevejen" og kostede kun 815 kr. at etablere. Udtrykket "landevejen" er lidt underligt – der var vel dårlig tale om en landevej, blot om en stikvej til Snekkersten Skole, som dengang lå ret ensom i bunden af den vej, som nu kaldes Parkvej. Om holdepladsen hed det i øvrigt:

"Billetsalget sker fra den ved Stoppestedet værende Banevogterhytte, hvori der derfor skal anbringes et lille Billetskab, en lille transportabel Pengekasse og en Billetstemplingstang



Der eksisterer ikke fotos af den første holdeplads ved banevogterhuset, men dette billede viser perronen og venteskuret på det sted, hvor nu Nørrevej nr. 57-63 ligger. Der er intet tilbage af denne, Snekkerstens, anden holdeplads - banelinjen blev flyttet længere mod øst i 1891.

med Tilbehør samt et paa Pap opklæbet Tabel over Billetpriiser.

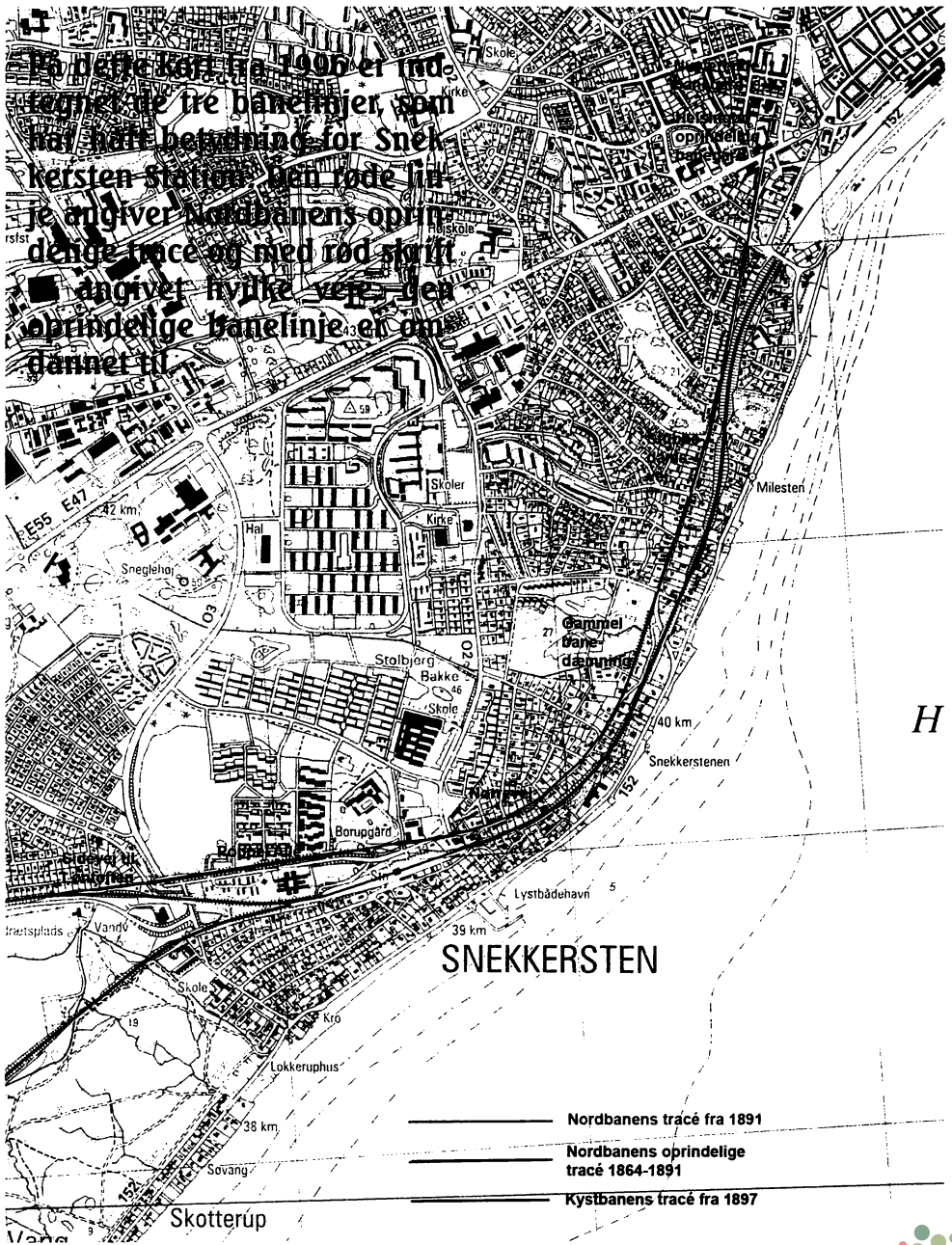
Billetsalget besørges af Banevogter Ni. 38 eller hans Hustru under Veiledning og Tilsyn af Banemesteren for 17de Banemesterdistrict, der har at føre den umiddelbare Control med Billetsalget og derfor mindst hver anden Dag har at notere Billetternes Slutningsnumre i den Billet-Journal, der leveres Stoppstedet, modtage de oppebaarne Penge, hvorfor han quitterer i Billet-Journalen, og aflevere disse tilligemed de noterede Slutningsnumre og indsamlede Billetter til Helsingør Station, som ugentlig har at opgjøre og indsende et Billetregnskab for Stoppstedet samt at besvare eventuelle Revisionsbemærkninger med videre i den Anledning."

De rejsende kunne dog kun købe

billetter til hhv. Helsingør, Fredensborg, Hillerød og København. Og det var kun i sommerhalvåret, at der standsede tog i Snekkersten - og tilmed kun to i hver retning. Men allerede året efter ser det ud til at togene standsede ved Snekkersten Holdeplads hele året, dog stadig kun to tog om dagen i vinterhalvåret. Dette vogterhus var sandsynligvis det hus, der lå, hvor nu Rønnebær Allé løber ud i Nørrevej.

Den anden holdeplads

Nogle år senere - i al fald i 1888 - var der oprettet en "ventehal" (et læskur) og en egentlig perron med adgangsvej ca 150 meter nord for vogterhuset. Præcis hvornår denne ændring skete er ikke klart, men måske skete det i 1886, fra hvilket tidspunkt,





Snekkersten Station fotograferet i 1897 - kort før Kystbanens indvielse. Stationsbygningen var bygget i 1891 og rummede foruden bolig for stationsmesteren kun en ventesal, et såkaldt dameværelse samt et billetkontor.

der kunne ekspederes banepakker fra holdepladsen. I regnskabsåret 1886/87 blev der solgt ca. 2.500 billetter på Snekkersten Holdeplads, så der viste sig med andre ord alligevel at være et fornuftigt grundlag for holdepladsen.

Den nye holdeplads eksisterede imidlertid kun i ganske få år. Forandringen, der skete i 1891, var dog ikke begrundet i forhold i Snekkersten, men derimod i Helsingør. Her havde man nemlig placeret den oprindelige station på hjørnet af Kongevejen og den nuværende Trækbanen. Denne placering betød, at man – på grund af højdeforskellen – ikke kunne køre ned til havnen med almindelige tog, men måtte etablere

en såkaldt hestebane eller trækbane – hvor jernbanevognene blev trukket af heste op og ned ad Trækbanen (deraf navnet), Kongensgade og Havnegade. Denne ordning var ikke tidssvarende – ikke mindst fordi passagererne måtte spadsere fra stationen til havnen, hvis de skulle videre – og da man samtidig ønskede at etablere en ny og forbedret færgeoverfart (med jernbanefærger) mellem Helsingør og Helsingborg, så krævedes det, at der blev bygget en ny station ved Helsingør Havn.

Anlægget af den nye banelinje

I marts 1889 vedtoges den nye linjeføring – i øvrigt ikke uden politiske



I forbindelse med at Snekkersten Station blev udvidet ændredes ledelsesfunktionen fra en stationsmesterstilling til en stationsforstanderstilling. Og til den nye stationsforstander, byggedes en ny bolig lige nord for stationen i 1899. Til venstre ses facaden mod vest, således som arkitekten havde tegnet huset. Til højre ses huset ca 100 år senere i år 2000. Huset havde da i en årrække været anvendt som bolig for trafikassistenten, idet der i 1955 var blevet bygget en ny stationsforstanderbolig lidt nord for denne. I 1995 blev den afbilledede bygning afhændet til privat beboelse.

sværds slag mellem Højre og Venstre, idet sagen fik en politisk vinkel p.g.a. af den langvarige konflikt mellem Estrups regering og Venstreoppositionen.

Anlægsarbejdet gik i gang allerede samme år – og det var et voldsomt stort jordarbejde, der jo dengang for en stor dels vedkommende foregik ved håndkraft. Den oprindelige bane ved Snekkersten og Borupgaard lå nemlig i en højde af 25 meter over havet og af hensyn til de daværende lokomotivers trækraft, var det nødvendigt at udjævne faldet fra de 25 meter til 1 meter ved Helsingør Havn, over en strækning på ca. 4 km!

Anlægget startede således syd for Rørtangevejen og fortsatte i en dybere og dybere gravet slugt helt til Trykkedamsbakken ved Helsingør. Først her var terrænet nede i en højde, som

indebar, at man faktisk måtte opfylde et areal for at opnå et tilstrækkeligt stort banegårdsanlæg.

Den nye bane kom således til at gå parallelt med den gamle, blot i et lidt mere sydøstligt tracé.

Den første rigtige station

Da man således havde besluttet at forlægge Nordbanen, fulgtes det også af en beslutning om at bygge en rigtig station i Snekkersten – til afløsning af den hidtidige holdeplads, som jo under alle omstændigheder skulle lukkes, som følge af flytningen.

Snekkerstens første rigtige stationsbygning blev tegnet af en i øvrigt ukendt arkitekt (måske ingeniør) Carl Brüel, der tegnede stationsbygningen som en bindingsværksbygning med



I forbindelse med bygningen af stationen i 1891 blev der også ført en stikvej hen foran stationens østside. Det er den, der i dag udgør stationsforpladsen, men i virkeligheden var der tale om en sidevej til "Borupgaardsvej" - d.v.s. den vej, der førte fra Strandvejen op over banen og frem til Borupgaard. Den vej er i dag afbrudt ved banen og den østligste del kaldes nu på hele strækningen "Snekkersten Stationsvej".

tagpapdækket tag. Hele bygningen var omgivet af en bred overdækning - en slags overdækket terrasse, der skulle give de rejsende ly for vejret.

I stueetagen rummede bygningen en stor ventesal, et lille - såkaldt - dameværelse samt et ligeså lille billetkontor. I tagetagen var indrettet bolig for stationsmesteren. Lejligheden havde skrå vægge overalt og var ganske lille og ret upraktisk indrettet. Lige nord for stationsbygningen opførtes tillige et lille pakhús, som skulle anvendes til rejsegods m.v.

Stationen, der i begyndelsen stort set kun fungerede som billetsalgssted, og den nye banestrækning til Helsingør blev indviet den 24. oktober 1891.

Diskussionen om en bane langs Øresund

Efter at anlægget af en bane mellem København via Hillerød til Helsingør var en kendsgerning i 1864 skulle man tro, at talen om en bane langs Øresundskysten ville forstumme. Men det skete ikke. I årene, der fulgte, fremkom mange forslag til baner, der skulle udgå fra



Til stationen hørte også en kolonne - d.v.s. banearbejdere, der havde til opgave at vedligeholde strækningen på og ved stationen. Fra venstre ses banearbejder Jens Andersen (f. 1865), der var ansat ved Snekkersten kolonne i årene 1892-1908 - de sidste 9 år som banenæstformand. I midten ses baneformand Hans Nielsen (f. 1852), der var ved Snekkersten kolonne i årene 1897-1927 og til højre banearbejder Niels Peter Nielsen (f. 1890), der var ved kolonnen fra 1903 og mindst 30 år frem.

Nordbanens sidebane til Klampenborg eller fra Lyngby (for at undgå anlæg gennem Dyrehaven). Særlig ihærdig var civ.ing. Adolph Keifler, som bl.a. foreslog en privatbane mellem Klampenborg og Kvistgaard, hvorfra banen så skulle følge Nordbanen til Helsingør. Dette og andre forslag led dog en krank skæbne især p.g.a. modstand fra Krigsministeriet, der havde mange forbehold, og fra Forstvæsenet, der ikke ønskede Dyrehaven ødelagt af en jernbane. Også i Rigsdagen var der modstand, bl.a. fordi diskussionen gik på om der overhovedet var behov for yderligere en bane, når man nu havde en bane til Helsingør, der godt nok gik via Hillerød og derfor var lidt længere, men – hævdede modstanderne – der boede jo næsten ingen mennesker

langs Øresundskysten, og særlig mange turister kunne man nok ikke vente på den strækning!

I 1890 fremsatte daværende indenrigsminister H.P. Ingerslev det første forslag til en statsbane mellem Klampenborg og Snekkersten. Men der gik næsten fire år med diskussioner og undersøgelser inden forslaget blev vedtaget.

Og endelig kunne man den 2. august 1897 indvie den nye Kystbane, som fik gennemgående tog mellem København og Helsingør.

Snekkersten Station udvides

Med indvielsen af Kystbanen blev Snekkersten Station pludselig en betydelig station p.g.a. at der nu var

trafik på to banelinjer. Strækningen mellem Snekkersten og Helsingør var nu blevet tosporet og der blev på stationen indstalleret et såkaldt centralbetjeningsanlæg. Dette anlæg var indrettet således, at stationsledelsen ad elektro-mekanisk vej kunne udstede ordrer om sporskifte- og signalsætning ved stationsområdet ind- og udkørsler og samtidig kunne man kontrollere om ordrerne rent faktisk blev effektueret af stationspersonalet. Som en ekstra sikkerhedsforanstaltning var disse centralbetjeningsanlæg udstyret med en centralafslåsning, der indebar, at sporskifter og signaler kun kunne ændres efter ordre fra stationsledelsen.

Med indvielsen af Kystbanen udvidedes toggangen på Snekkersten Station betydeligt. Nu skulle der dagligt passere op imod 50 tog.

De nye forhold betød, at Snekkersten Station allerede efter kort tid blev for lille. I 1899 udvidedes stationen således og der blev tillige bygget en ny stationsforstanderbolig lige nord for stationsbygningen. Den gamle bolig på 1. salen blev herefter overladt til trafikassistenten.

Det første uheld

Der var kun gået godt to måneder efter Kystbanens indvielse da det første alvorlige uheld indtraf. Et Nordbanetog var den 13. oktober 1897 på vej ud af stationsområdet mod Kvistgaard, da det ved det sidste sporskifte (der hvor Nord- og Kystbanen skiltes) blev afsporet. De første vogne kørte ganske korrekt mod Kvistgaard, de to næste afsporedes og

stillede sig på tværs af banelegemet, medens de sidste vogne, der ved afsporingen blev afkoblet, fortsatte ad Kystbanen mod Espergærde.

Der kom ingen mennesker til skade ved uheldet, idet der i togets sidste vogne kun befandt sig en eneste passager. Det var en dame, der "var halvdød af Skræk, men ikke kommet det ringeste til Skade", som den lokale Helsingør Avis skrev.

Efter en række undersøgelser mente Trafikchefen og Trafikinspektøren at kunne konkludere, at ulykken skyldtes, at sporskiftet var blevet skiftet inden toget var nået helt igennem. Da der på dette tidspunkt kun var en person på vagt på stationen, nemlig stationsforstander H.



Stationsforstander Stenderup kunne omkring 1905 fejre sølvbryllup. Her er familie fotograferet på dagen.

F. A. Seerup, så faldt dommen ret hurtigt. Seerup blev suspenderet allerede to dage senere, selvom han vedblev at erklære, at det havde han ikke gjort.

På trods af megen sympati for stationsforstanderen, der var blevet ansat den 1. juli samme år, blev denne sat fra bestillingen og embedet opslået ledig. Seerup, der havde 23 års anciennitet ved DSB, blev dog senere ansat som assistent på trafikchefens kontor i København. Den nye stationsforstander blev trafikassistent

C. Carlsen fra Københavns Hovedstation.

Snekkersten Posthus

I 1882 oprettedes der et brevsamlingssted i Snekkersten. Det nøjagtige sted kendes dog ikke, men sandsynligheden taler for, at det var et sted langs Strandvejen. Først fra 1889 kendes posthusets nøjagtige adresse. Det var nemlig på Strandvejen 182 – lige over for havnen. Fra 1894 skulle man skrive "pr. Snekkersten" på den post, der skulle til husstandene i det



På trappen til Snekkersten Posthus er postpersonalet forsamlet i starten af 1920'erne. Øverst til venstre ses en ukendt postfunktionær, t.h. den midlertidige posthusbestyrer. Forrest fra venstre post Johannes Petersen, postbud Robert Børgesen, postbud Niels Axel Børgesen (kaldet "Paven"), telegrafbud Axel Johannessen, postbud Poul Andersen og postbud Emil Andersen (kaldet "Fyn").



Snekkerstens kolonnesjak arbejder på banestrækningen mellem Egebæksvang og Snekkersten omkring 1935. Fra venstre som nr 3. Henry Thorvald Sørensen og som nr 4. Laurits Nielsen. Kender læserne de øvrige personer?

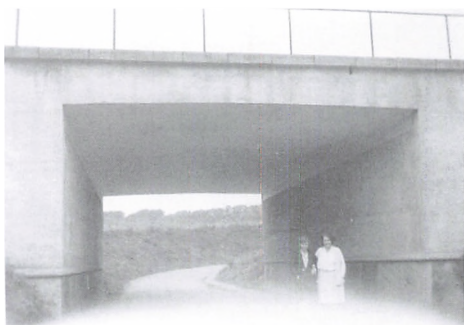
nyoprettede Snekkersten postdistrikt.

Det var således ikke posthus på Snekkersten Station før i 1907. Efter flytning til stationsbygningen ændredes brevsamlingsstedet til en postekspedition. Og nu tog DSB-personalet sig af postekspeditionerne i vinterhalvåret, medens skiftende, men uddannede postekspedienter blev forflyttet til Snekkersten hver sommer. Indtil 1915 foregik postekspeditionerne på denne måde, men dette år byggedes en nyt posthus lidt syd for stationsbygningen. Men også dette posthus var kun et rigtigt posthus i sommermånederne, når der var

ekstra travlt på grund af byens mange landliggere. Når sommersæsonen var ovre, lukkede posthuset og postekspeditionerne flyttede tilbage til stationsbygningen, hvor DSB-personalet atter tog over. Denne ordning fortsatte med mindre ændringer i yderligere 48 år!

Nye viadukter

Indtil 1923 havde banestrækningen mellem Rungsted og Snekkersten kun været 1 sporet. Men i 1920 besluttedes det at udvide til et dobbeltspor, således at hele Kystbanen fra Klampenborg til



Den "nye" Borupgaardsvej-viadukt blev bygget omkring 1920 og erstattede en niveauoverkørsel umiddelbart syd for Snekkersten Station. Foto fra ca 1930.

Helsingør havde to spor. Det ville forøge kapaciteten betydeligt, men medførte også en række ændringer og forbedringer langs linjen. Bl.a. blev de fleste offentlige niveauoverkørsler nedlagt og erstattet af viadukter eller broer. I Snekkersten skete det to steder på Kystbanen og som følge

heraf også et sted på Nordbanen.

Dels blev den overkørsel, som den gamle vej fra Strandvejen til Borupgaard havde haft lige syd for stationen nedlagt og flyttet 150 meter længere mod syd. Det er den nuværende Borupgaardsvej, som derfor med rette bærer dette navn endnu i dag. Den nedlagte overkørsel lå lige ud for indgangen til villaen "Mon Port" (Stationsvej 23) – og man skal altså forestille sig, at man kunne køre lige over banen, dér hvor Stationsvejen i dag slår et skarpt knæk mod nord.

Dels blev den overkørsel, som førte Rørtangvej over Kystbanen lige ud for Henriksholm nedlagt og flyttet ca. 50 meter længere mod nord i en ny viadukt. Samtidig blev den nærliggende overkørsel, hvor Rørtangvej krydsede Nordbanen også flyttet ca. 75 meter mod nord. Disse to viadukter udgør stadig gennemkørslen for trafikanter ad Rørtangvej (nu kaldet Klostermosevej).



Jørgen Hansen, portør ved Snekkersten Station 1900 til midt i 30'erne.



Vilhelm Larsen, portør i Snekkersten fra 1901 og til midt i 30'erne.



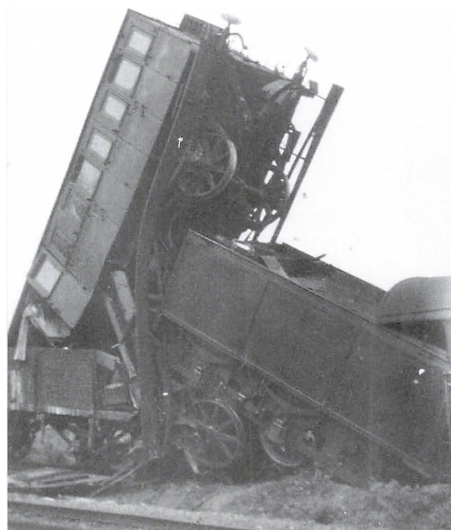
Poul O. D. Olsen, trafikassistent ved Snekkertsten Station fra 1908 til 1929.

Godstogsulykken i 1933

Søndag den 21. maj 1933 indtraf en alvorlig ulykke på Snekkersten Station. Godstoget, der bestod af 38 vogne, kom ad Nordbanen og ved Snekkersten Station skulle en af vognene sættes af og det lange godstog kørte derfor ind på det blinde sidespor. Toggpersonalet havde under kørslen bemærket det man kalder "Slædekørsel" - d.v.s. at hjulene p.g.a. fugt ikke går rundt men glider hen over skinnerne. Måske var det også tilfældet på sidesporet. I al fald viste det sig, at lokomotivføreren ikke havde styr på toget - de bagerste vogne pressede så meget på, at lokomotivet blev skubbet 25 meter før langt og ind i jordvoldden for enden af sporet. Tenderen skød sig ind i fyrrummet, fra hvilket det kun i sidste øjeblik lykkedes fyrbøderen at redde sig ved at springe ud. Tenderen stoppede kun godt en halv meter fra lokomotivføreren.

Efter tenderen fulgte en åben svensk godsvogn og derpå en gammel 3. classes personvogn, i hvilken togføreren befandt sig. Denne vogn blev skudt op i luften ved det voldsomme pres bagfra og stod nærmest lodret op i luften. Med stor fare for redningsfolkene lykkedes det at få togføreren skåret fri af togvognen - og det viste sig at han stort set ikke var kommet noget til.

Det efterfølgende arbejde med at fjerne den lodretstående togvogn viste sig at være vanskeligere end først an-



taget. Helsingør Avis beskrev episoden således:

"Fjorten Mand af Jernbanernes Personale begyndte at hive i Reb og Kættinger saa det knagede i Vognen, men denne viste sig at staa fastere, end man havde antaget, den rokkede kun lidt under de stærke Tag og pludselig brast Tovene saa alle fjorten Mand rullede omkring i Græsset til umaadelig Jubel for en interesseret Tilskueskare paa mange Hundrede, der havde samlet sig langs Banelinjen."

Et stærkere reb fik dog bugt med vognen, der væltede og knustes. Derpå blev linien uden videre ryddet og uheldet betegnet som hændeligt.



Der har været flere uheld på Snekkersten Station i tidens løb. Dette skete i 40'erne og som det ses er et lokomotiv kørt igennem stopbommen og ud over skrænten ned mod Borupgaardsvej.

Banegården udvides

Snekkersten banegård var allerede inden da blevet udvidet med bl.a. flere nye spor. Bl.a. var der i 1905 blevet etableret et sidespor til Snekkersten Guldlistefabrik, som lå umiddelbart vest for banegårdsarealet, I 1891 blev der foruden pakhuset på stationssiden også bygget et pakhuis vest for sporene. I 1914 var det imidlertid blevet for lille og blev udvidet.

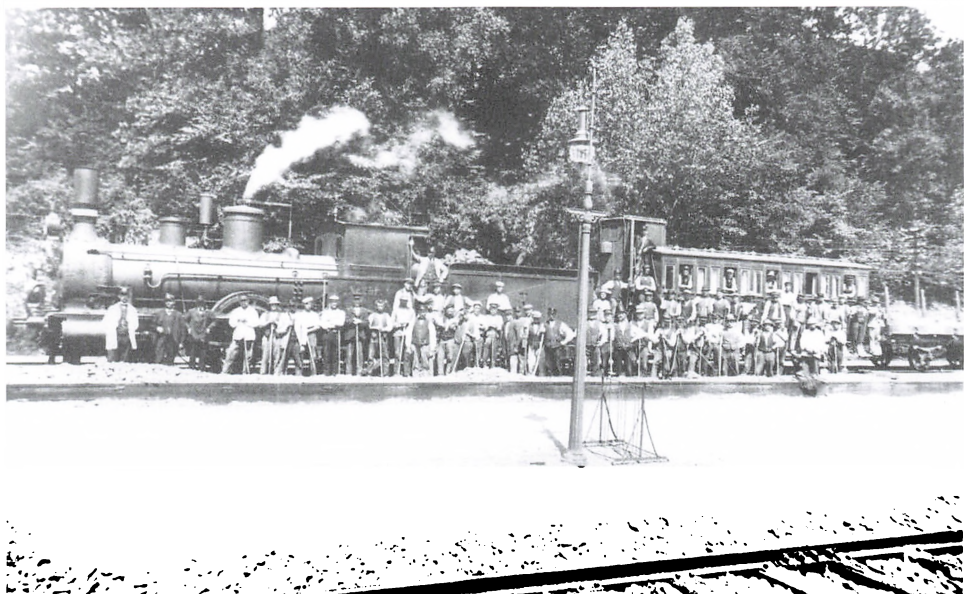
I forbindelse med etableringen af dobbeltsporet på Kystbanen i 1923, havde man året forinden etableret perrontunnel på Snekkersten Station. Samtidig påbegyndtes etableringen af

tre perroner med i alt 5 perronspor. Også selve stationsbygningen blev udvidet og ombygget ad flere omgange.

Erindringer fra Snekkersten Station

Birgit Gents har i sin erindringsbog "En kystbanepiges notater" skrevet lidt om det liv, der udfoldede sig på og ved Snekkersten Kro i besættelsens sidste år. Hun var fra 1. september 1944 blevet forflyttet fra Espergærde Station til Snekkersten. Birgit Gents arbejdede begge steder som kontorist. Om tiden på Snekkersten Station skriver hun bl.a.:

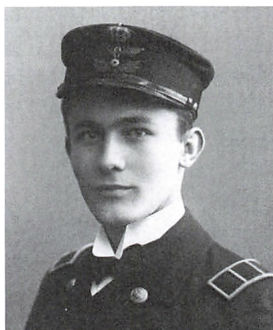
Første distrikts personalekontor har bedt mig søge til Snekkersten



I forbindelse med udvidelsen af Kystbanen til to spor blev dette billede af et arbejdstog på Snekkersten Station taget. Bemærk - ikke færre end 62 personer er med på billedet.



Kontorassistent Birgit Christensen (sen. gift Gents) var ansat ved Snekkersten Station 1945-46.



Trafikassistent Vilhelm Nielsen-Kaas var ansat i Snekkersten i perioden 1931-48.



Trafikassistent Hans Løvenvig kom til Snekkersten Station i 1924 og virkede der i ca 25 år.



Stemmingsbillede fra Snekkersten Station i 1950'erne - dengang, der var portører, som sørgede for gods og bagage...

station, fordi de skal bruge en kontorist dernede. Sådan en har de ikke haft i Snekkersten før. Snekkersten er normeret med en stationsforstander, en overassistent, tre trafikassistenter og tre portører. Nu bliver den ene assistent taget fra dem. I Snekkersten skal jeg, som her i Espergærde, tage mig af stationens postekspedition om vinteren, og koncentrere mig om billetter og fragtbreve m.m. om sommeren. ...

Det går fint på min nye station. Snekkersten station er en god station at være på. Der er et godt arbejdsklima: Inspirerende assistenter og portører. Stationsforstander Christensen bor i

en rødstens tjenestevilla ved siden af ventesalsbygningen. Hans kone er syg, så han må selv lave mad. Han er uden tvivl en ensom mand, som også selv er syg. Han har en svaghed i benene. Alligevel har han megen menneskelig varme, og han ejer fornuft og storsind. Den sammenblanding giver en særlig autoritet, som jeg beundrer...

Stationsbygningerne har bindingsværk – stationen kan i det hele taget minde om en stor bondegård, men det er ingen bondegård. Det er en knudestation, hvor Nord- og Kystbanens skinner mødes parallelt, og hvor der er livlig toggang næsten døgnet rundt.



Fra venstre ses trafikassistent Børge Lysholm Jensen, jernbanearbejder Lars Nielsen, overportør August Andersen og portør H. Christoffersen. (Foto ca 1954)



Fra venstre ses jernbanearbejder Lars Nielsen, jernbanearbejder Niels "Tikøb" Nielsen, overtrafikassistent Magnus V. Jensen og staldmester på Borupgaard, Søren Nielsen.

Den alvorligste ulykke på Snekkersten Station

Den 1. februar 1957 skete den mest alvorlige ulykke på Snekkersten Station. Klokkeren var 13.45 og stedet var i virkeligheden lidt syd for Snekkersten Station - dér hvor Kyst- og Nordbanen går i hver sin tracé.

Et Nordbanetog fra Hillerød med omkring 30 rejsende kolliderede med et tomt Kystbanetog på vej fra Helsingør mod København.

Da ulykken skete havde stationsfor-

stander I. A. Sørensen selv vagten på Snekkersten Station. Han havde netop givet afgangssignal for det tomme tog, der kørte ad Kystbanen og samtidig sat stopsignal for Nordbanetog, der planmæssigt skulle ankomme til stationen kort efter.

Til trods herfor fortsatte Nordbanetog ind mod stationen med en fart på mellem 30 og 50 km/t. Straks da Sørensen hørte larmen fra kollisionen slog



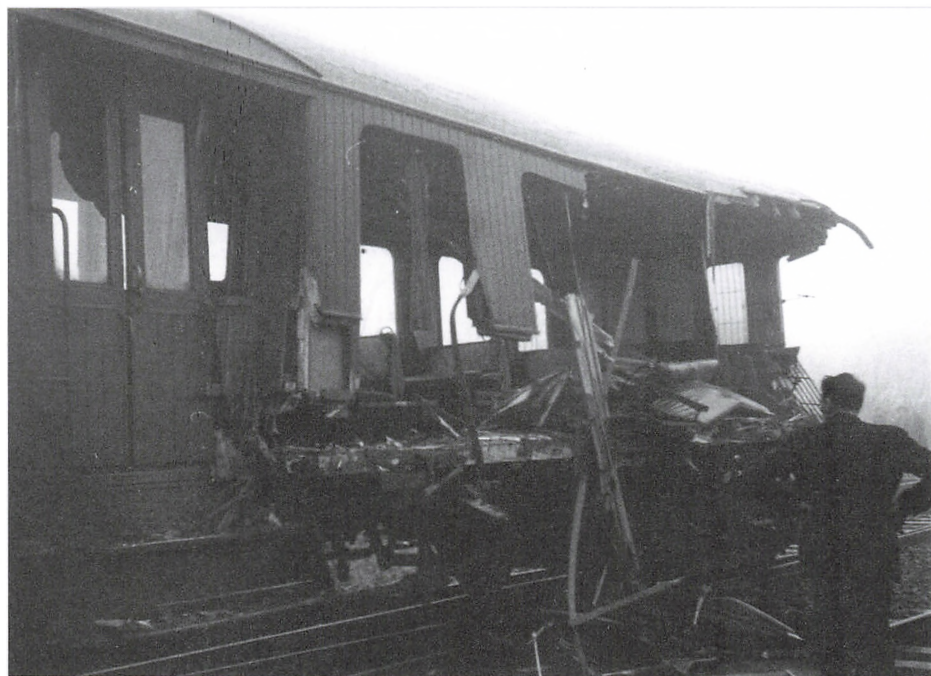
Den ene Kystbanevogn væltede i forbindelse med kollisionen.

han storalarm og redningskøretøjer fra hele Nordsjælland og København blev alarmeret til ulykkesstedet. Fra Falck kom der tre ambulancer fra Helsingør, tre fra Hillerød, to fra Frederiksværk, tre fra København. Derudover kom der tre ambulancer fra Ørnegaarden, to fra Gladsaxe, to fra Rødovre, to fra Usserød og en fra Esbønderup. Zonen sendte desuden fem ambulancer fra hhv. Helsingør, Hillerød og Helsingø.

De tre dræbte var den 39-årige væver Keæd Omø fra Hillerød, den 30-åri-

ge toldsassistent Erik Partved også fra Hillerød samt den 20-årige kokkelev Villy Hansen fra Fredensborg. Herudover kvæstedes fire alvorligt hvorimod yderligere fire slap med snitsår og mindre kvæstelser.

Om årsagen til ulykken blev det fastslået, at der havde været tale om en menneskelig fejl af lokomotivføreren i Nordbanetoget. Han havde i den tætte tåge overset stopsignalet og var kørt ind på det samme spor, som Kystbanetoget netop var ved at passere.



Den ødelagte Nordbanevogn, hvori 3 passagerer dræbtes og 8 kvæstedes. Personvognen var af den ældre type - lavet af træ. Den højre side af vognen blev - som det ses - helt revet op og bænkene slynget rundt i vognen.



Året er 1956 og den gamle stationsbygning synger på sidste vers. På billedet ses den nye stationsbygning side om side med den gamle. Til højere ses sommerposthuset under nedrivning. Kort efter billedet blev taget, blev den gamle stationsbygning nedrevet. Ved den lejlighed fandt man i øvrigt et sprængstoflager som modstandsbevægelsen åbenbart havde glemt efter besættelsens ophør.

Især med alle de tyske militærtog, der passerer.

Birgit Gents forsatte dog kun i sit job som kontorist ved Snekkersten Station i et års tid. Baggrunden var, at hun ikke kunne videreudanne sig indenfor jernbanevæsenet, da hun ikke havde en realeksamen, som krævedes for at kunne avancere.

Den anden stationsbygning

På trods af de mange udbygninger, forandringer og moderniseringer, blev

den gamle stationsbygning mere og mere ubrugelig. I starten af 1950'erne tog DSB derfor konsekvensen og besluttede at opføre en helt ny stationsbygning i Snekkersten. Bygningen blev opført lige nord for den gamle stationsbygning, der blev stående indtil den nye bygning var opført.

Den nye bygning blev opført i én etage i en længe af 12 fag. Der var delvist udgravet kælder og bygningen blev opført af røde teglsten med mønstermurede gavlparter. Taget blev dækket af eternitskiffer og



Kiosken på Snekkersten Station blev i mere end 25 år drevet af fru Dorthea Jakobsen (1868-1952).

forsynet med udhængende perrontage med kobberinddækning. Bygningsstilen er således funktionalisme og bygningen adskilte sig da også væsentligt fra

Kystbanens øvrige stationer, selvom anvendelsen af røde teglsten og visse andre detaljer alligevel giver mindelser om banens øvrige stationsbygninger. Som noget nyt havde man dog i selve stationsbygningen integreret både toiletter, ildgodsrums samt vinterpostekspedition. Disse funktioner var på næsten alle øvrige stationer placeret i selvstændige bygninger.

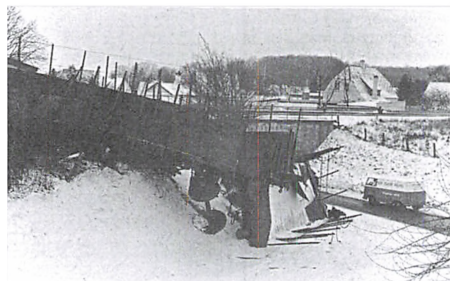
Det var statsbanernes egen arkitekt Poul Svindt, der havde tegnet bygningen. Han havde dog først måttet få det hele godkendt af DSB's daværende overarkitekt Sigurd Christensen. Huset stod færdigt i 1955, hvorefter man begyndte nedrivningen af det gamle posthus fra 1915. I 1956 blev den gamle stationsbygning nedrevet og pladsen



Snekkerstens anden stationsbygning fotograferet i 1997 fra stationsforpladsen (Snekkersten Stationsvej), medens den endnu var i brug både som stationsbygning og posthus.

To uheld på én dag

Den 27. januar 1965 var en rigtig Tycho Brahes dag på Snekkersten Station. Først blev fem svenske godsvogne afsporet og et par af vognene fortsatte ud over bommen på depotsporet og endte på Borupgaardsvej. Ingen kom noget til ved uheldet, der skyldtes is på skinnerne, så toget ikke kunne bremse.



Det hjælpetog, der skulle fjerne de forulykkede tog blev trukket af en S-maskine. P.g.a. forvirringen efter det første uheld, blev et sporskifte stillet forkert med det resultat, at den 97 tons tunge S-maskine blev afsporet og til sidst væltede om på siden. Lokomotivføreren og fyrbøderen nåede at springe af og kom ikke til skade.



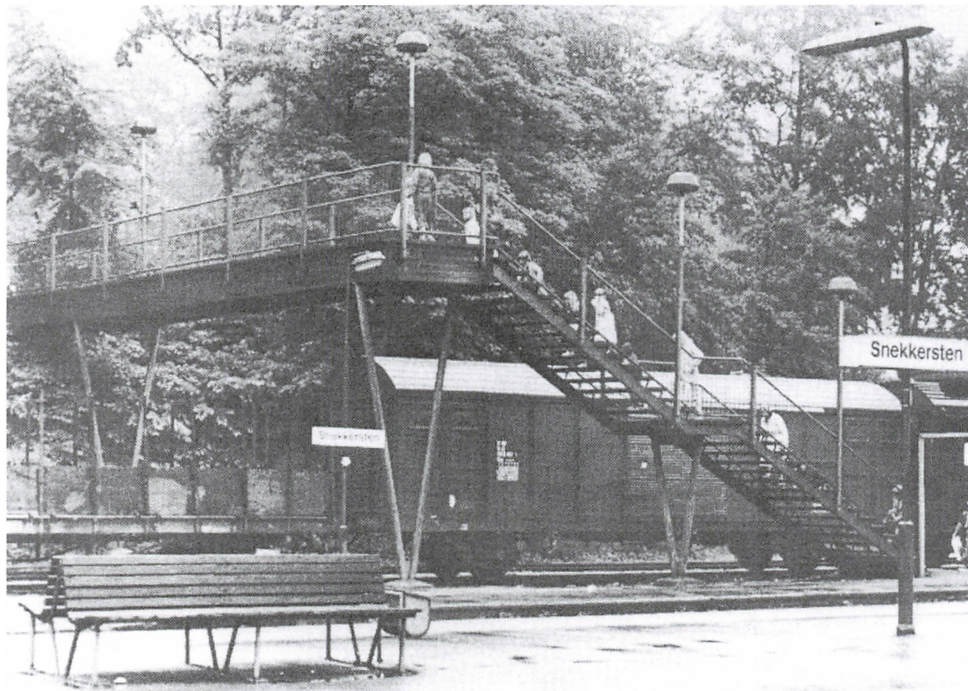
hvor den lå omdannet til hhv. forplads og perron.

Snekkersten Posthus bliver helårs

Selvom posthuset med den nye stationsbygning fik forbedrede vilkår også i vinterhalvåret, så var der stadig ikke stemning i postvæsenet for at ændre posthusets status. Der var kun uddannet postpersonale og udvidet åbningstid i sommerhalvåret, medens der fra 15. september til 15. maj fortsat var kortere åbningstid og færre ekspeditionsmuligheder.

Nturligvis var lokalbefolkningen ikke tilfreds med denne gammeldags ordning,

der kun gjaldt stationerne på Kystbanen nord for Rungsted. Alle andre steder var posthusene helårsbetjente – og på den generalforsamling, der i juli 1962 blev holdt af "Grundejerforeningen for Espergærde, Snekkersten m.v." (nuv. "Borger- og Grundejerforeningen for Espergærde, Snekkersten m.v.") var det da også kradse ord, der faldt. Et medlem kaldte postforholdene i Snekkersten for forhistoriske og skandaløse. Et andet medlem, redaktør Høgsbro Holm støttede disse udtalelser. Formanden for foreningen berettede, at foreningen adskillige gange havde rettet henvendelse om sagen til



Indtil 1972 var det ikke muligt at komme til Snekkersten Station direkte fra Nørrevejs siden. Men dette år opstilledes denne gangbro fra Nørrevej til perron 2. Broen var meget udskældt - de fleste syntes ikke at den var pæn og så var der generel utilfredshed med forholdene: Fra Nørrevej skulle man således først op ad en trappe for at komme op på broen. Ved perron 2 skulle man så ned ad trappen til perronnens niveau. Dernæst ned ad ydeligere en trappe til perrontunnelen. Ved perron 1 skulle man så igen op ad en trappe for at komme op til stationsbygningen! Bemærk i øvrigt at da dette foto blev taget i 1980 var der endnu opstilling af godsvogne på de to opstillingsspor mellem perron 2 og Nørrevej.

Generaldirektoratet – men indtil videre uden held.

Om det nu var Grundejerforeningens indsats, der bar frugt, vides dog ikke – men fakta var, at året efter blev forholdene endelig forbedret. Nu blev posthuset betjent af rigtigt

postpersonale og der var ens forhold både sommer og vinter.

Men intet varer evigt. Efter flere års tilløb indledte P&T i 1980'erne en lang række nedlæggelser af posthuse landet over. Det gik allerede i efteråret 1988 også ud over Snekkersten Posthus, der



Sidesporet, der ender ved Borupgaardsvej har fire gange været ramt af næsten ens uheld. I 1975 endte et par godsvogne nede på Borupgaardsvej og på fotoet ses ulykken i 1988, da et Nordbanetog endte samme sted, Lokomotivføreren blev hårdt kvæstet ved ulykken, der skyldtes en menneskelig fejl.

lukkede. Kunderne blev herefter henvist til posthuset på Prøvestenscenteret.

Stationen nedgraderes

Kun 9 år efter at den nye station var blevet indviet, blev også denne bygning indhentet af udviklingen. Men udviklingen gik nu den anden vej – der var ikke længere brug for så mange faciliteter. I 1964 nedlagdes således stationens pakhuis, da godsmængden var faldet til et meget lavt niveau. Omkring 1970 nedlagdes også den daglige betjening af stationens centralapparat, idet sikkerhedstjenesten i første omgang overgik til Helsingør Station, senere til en central, der styrede hele Kystbanen.

Kun én ting var stadig i god brug i Snekkersten – nemlig de to opstillingsspor, der lå vestligst på banegårdsområdet. Med nedlæggelsen af pakhuset og den efterfølgende nedrivning af dette, blev der muligt at anlægge opstillingsspor nr. 2. Baggrunden var, at disse spor blev

anvendt til depotspor for Helsingør Station, der havde brug for et sted at henstille tomme godsvogne, som skulle sejles til Sverige. Der var imidlertid på den tid pladsproblemer på Helsingør Banegård og de to godsvogne stod typisk på Snekkersten i dagtimerne – og blev så hentet for at blive sejlet til Sverige om natten, medens der var bedst plads på færgerne.

Med udbygningen af Borupgaardområdet blev det mere og mere nødvendigt at åbne stationen også fra vestsiden. Indtil da havde den eneste adgang været fra Stationsvejen – og passagerer, der kom fra Nørrevejssiden måtte benytte enten gangtunnelen ved Gydestien eller viadukten ved Borupgaardsvej. Af denne grund opførtes i foråret 1972 en gangbro fra Nørrevej til perron 2 på Snekkersten Station. Dermed var der etableret en mere direkte adgang til stationsområdet fra vest.



Snekkerstens tredje stationsbygning ligger på vestsiden af banen - og kan egentlig ikke kaldes en station. Der er snarere tale om en kiosk med billetsalg.

Snekkerstens tredje station

Men det blev op igennem 70'erne og 80'erne mere og mere tydeligt, at de gamle stationsforhold var i oprud. Der var ikke længere brug for portører, trafikassistenter og til sidst heller ikke for en stationsforstander. Til sidst var stationens eneste funktion at sælge billetter. Og DSB og Banestyrelsen tog derfor konsekvensen i 2003-04. Stationsbygningen fra 1955 blev lukket og billetsalgstedet flyttet over til Nørrevej, hvor der byggedes en kombineret kiosk og et billetsalgsted.

Dermed var Snekkerstens tredje station en realitet. Den gamle stationsbygning blev lejet ud til en genbrugsforretning og stort set alle stationsfaciliteter flyttet til vestsiden af banegårdsområdet. Samtidig indrettedes en ny forplads, busholdeplads samt en stor P-plads. Idéen var at Snekkersten Station skulle være pendlernes station, forstået på den måde, at de passagerer,

der kom langvejs fra altid ville kunne få en P-plads ved Snekkersten Station.

Imidlertid viste det sig ved køreplansskiftet den 1. januar 2009; at det var glemt i forbindelse med DSB-First's overtagelse af Kystbanedriften. Nu standsede alle myldretidstogene pludselig ikke længere i Snekkersten, og dermed var den store – og kun 5 år gamle – ombygning, mere eller mindre spildt.

Speciel tak til
Børge Lysholm Jensen
Christian Sørensen
Poul Jensen

- der alle har bidraget med fotos til denne artikel.

Lindegaardens Købmandshandel

af Kjeld Damgaard

I Mørdrup, Tibberup og Espergærde blev der i løbet af 1900-tallet oprettet et stort antal købmandsforretninger: En på Tibberupvej (nu Gl. Brovej), en på Hovvej, en på Granvej, en i Mørdrup landsby, en købmand og en brugsforening på

Stationsvej (nu Mørdrupvej), to købmænd ved Strandvejen, to på Stokholmsvej og endelig også en på Kofod Anchers Vej.

Og det er en af de to på Stokholmsvej denne artikel handler om. I 1920'erne oprettede Jørgen Petersen en købmandsforretning i den ejendom, som



Købmandshandlen fotograferet i 1920'erne medens købmanden hed Jørgen Petersen.



Et kig ind i købmandsforretningen omkring 1930. Det er kommis hos Jørgen Petersen, Bjørn Hansen, der ses bag disken. Forretningen var indrettet på denne måde helt frem til midten af 1960'erne, da den blev ombygget til selvbetjeningsbutik. Bjørn Hansen var bror til Karen Hansen, der drev Espergærde Biograf - og Bjørn Hansen drev i en periode også kiosken ved siden af biografen.

ligger på hjørnet af Stokholmsvej og Lindevej. Forretningen blev drevet som en blandet købmandsforretning, d.v.s. med et meget bredt udvalg af både kolonial, brændsel, isenkram o.m.a.

Senere blev forretningen udlejet til andre købmand, bl.a. en købmand Vogel. Denne formåede dog ikke at drive butikken tilfredsstillende og i 1943 opgav Vogel forretningen. En ny lejer skulle findes, og en ung kommis fra Peter Jensens købmandsforretning

i Strandborg på hjørnet af Stationsvej (Mørdrupvej) og Strandvejen lagde billet ind på lejemålet.

Den unge kommis var Otto Engelbrecht Jensen, der stammede fra Espergærde, hvor han var vokset op på Toftevej. Hans fader var anlægsgartner Victor Engelbrecht Jensen. Da Otto gik ud af Espergærde Skole som 14-årig kom han i lære som kommis hos købmand Peter Jensen og i 1936 blev han udlært. Han fortsatte som kommis i samme butik.



Otto Ferdinand Engelbrecht Jensen (f. 1918) foto-graferet i 1936 medens han endnu var kommis hos købmand Peter Jensen i "Strandborg" i Espergærde.

men i 1943 foreslog Peter Jensen ham, at han skulle forsøge sig med sin egen forretning.

Butikken på Stokholmsvej var billig at starte med. Selve varelageret var billigt – kun 2.000 kr – og forretningslokalet skulle lejes, så der var ikke brug for en meget stor startkapital. Ejendommen ejedes fortsat af Jørgen Petersen (senere hans enke, der blev gift Gregersen) – og først en halv snes år senere overtog Otto Engelbrecht Jensen hele ejendommen.



Otto F. E. Jensen kunne ikke kalde sig O. Jensen - af frygt for at blive forvekslet med sin gamle læremester, købmand P. Jensen. Derfor kaldte han sig selv for Engelbrecht Jensen og sin forretning for "Engelbrecht Jensens Købmandsforretning". Det blev dog lidt for tungt - og i stedet ændredes navnet på forretningen til "Lindegårdens Købmandshandel", således som det også fremgår af dette foto fra starten af 50'erne.



Grethe f. Magnussen (1918-2000) og Otto Engelbrecht Jensen fotograferet i 1968. Grethe Jensen deltog også i forretningens drift og ekspederede ofte kunder.

Selvom overtagelsen skete i 1943 – midt under besættelsen – så var der ikke de helt store problemer med at skaffe varer. Visse varer var naturligvis umulige at skaffe, men Engelbrecht Jensen handlede med de samme leverandører, som han kendte fra Strandborg – og kunne derfor klare sig fornuftigt i den vanskelige tid.

Enkelte kunder kunne dog blive sure, hvis de for eksempel ikke kunne få den tobak, de gerne ville have. En enkelt kunde blev så ophidset over ikke at kunne få cigaretter, at hun smækkede så hårdt med døren, at glasset smadrede! En enkelt kunde

fra nabolaget kom flere gang dagligt for at købe øl eller andet – og havde hver gang noget at brokke sig over. En anden kvindelig kunde kunne finde på, at ringe efter 3 æg – fordi hun opdagede at hun manglede dem til aftensmaden. Så måtte bydrengen køre ud med disse småting. Det betragtede man dengang som service overfor kunderne. En speciel kundegruppe var skoleeleverne. De kom i store grupper og nogle af disse havde svært ved at holde fingrene væk fra varerne. For at undgå "svind" i beholdningerne blev købmanden nødt til at lukke eleverne ind i hold – d.v.s. at

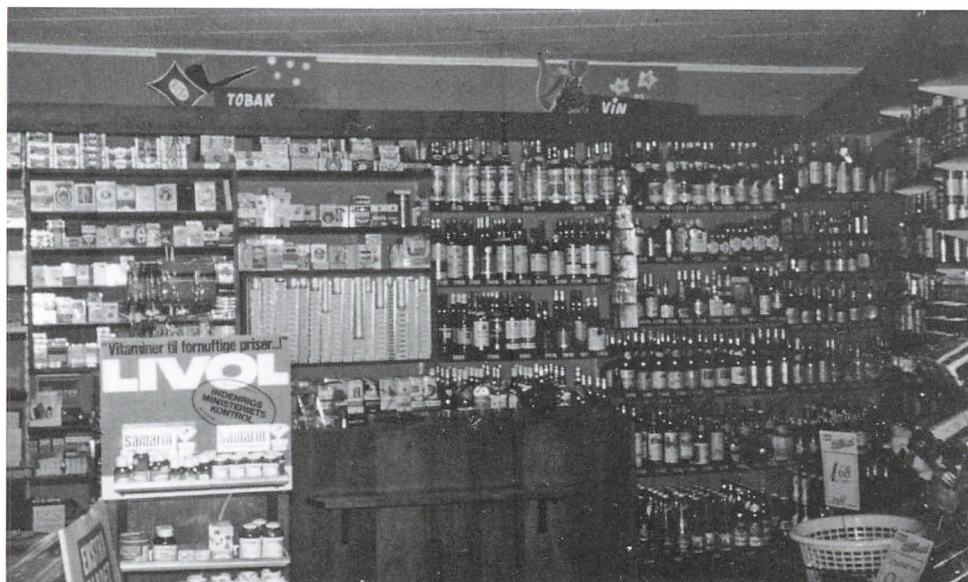


Lindegaardens Købmandshandel fotograferet fra luften omkring 1950. Til venstre for købmandshandlen var der i mange år yderligere en forretning. Det var et brød- og mejeriudsalg, der blev drevet af mælkeemand Petersen. Det var hans hustru, der passede udsalget. Garagerne til venstre herfor blev anvendt af købmand Engelbrecht Jensen, der her bl.a. havde forretningens lille lastbil parkeret.

en ansat stoppede eleverne ved døren og sørgede for at kun to elever kom ind i butikken ad gangen. Skønt eleverne ikke måtte forlade skolen, så skete det næsten alligevel i alle frikvarterene. Somme tider forsøgte skolen at stoppe besøgene ved at placere en lærer ved købmandsbutikken – men næste dag, var det galt igen!

I det hele taget beskæftigede en

købmandsforretning dengang flere personer. Foruden købmanden selv og hans medhjælpende hustru (Grethe), var der både en kommis, en lærling, en kvindelig medhjælper samt et par bybude. Senere hjalp også købmandsparrets to sønner, Finn og Eli, med i butikken. På trods af alle disse medhjælpere så forlangte mange kunder, at købmanden selv altid var til stede i butikken. Det gav nogle lange arbejdsdage. Ofte fra kl 7 om



To fotos fra forretningens indre - taget i forbindelse med Engelbrecht Jensens 25 års jubilæum i 1968.

morgenen til kl 17.30. Men dagen var ikke altid forbi da. Der skulle også ordnes regnskaber og under besættelsen tillige tælles rationeringsmærker.

Engelbrecht Jensen handlede fra starten med det samme brede sortiment som alle andre købmænd dengang havde. Det betød f.eks. at forretningen også havde en lille lastbil. Den blev brugt til at hente og bringe f.eks. brændsel til kunderne.

Midt i 1960'erne ombyggede Engelbrecht Jensen forretningen til en selvbetjeningsbutik. Og det lille brød- og mejeriudsalg, der havde haft til huse i samme bygnings fløj mod Lindevej var nu endelig blevet ledig – og kunne inddrages i butikken.

I 1978 fyldte købmandsparret 60 år og havde da haft forretningen i 35 år. I hele den periode var der kun blevet tid til 14 dages ferie, så børnene overtalte forældrene til afhænde forretningen og i stedet gå på efterløn. Det skete med udgangen af marts 1979, hvor butikken lukkede. Det var ikke lykkedes at finde en anden, der ville drive købmandshandel



Otto Engelbrecht Jensen fotograferet i sin lejlighed i juni 2009 - nu 91 år gammel, men "still going strong". Han bor stadig i en af ejendommens lejligheder og klarer sig selv uden hjælp i dagligdagen. Denne artikel bygger for en stor del på oplysninger fra Engelbrecht Jensen - indhentet i et interview i juni 2009.

på stedet og i stedet blev forretningen lejet ud til landsretssagfører P. Dam, der indrettede stedet til advokatkontor. Det var der så i ca. 20 år, hvorefter den tidligere butik omdannedes til boligformål.

Sydkystens næstældste forening fylder 100 år

af Kjeld Damgaard

Espergærde Haandværker- og Salonskytteforening (EHS) blev dannet den 20. april 1909 - og eksisterer endnu - nu blot under navnet Espergærde Skytteforening (ESF).

Netop skytteforeninger er blandt de

ældste eksisterende foreninger, men her er der ikke tale om en af de oprindelige skytteforeninger, der blev dannet i sidste halvdel af 1800-tallet.

Sådanne skytteforeninger dannedes også i Mørdrup, hvor den ældste blev oprettet i 1884 (kreds 33). Denne blev kort efter opsplittet i to foreninger, idet



Her på Hotel Gefion oprettedes modeforeningen i 1906 og her blev også skytteforeningens aktiviteter afholdt fra dannelsen i 1909 - indtil nedlæggelsen i 1960.



En af ESF's sidste skydestævner på Hotel Gefion er foreviget på dette foto. Bagerst fra venstre ses skolepedel Johannes Nielsen, en ukendt tjener, mekaniker Ole Cornelius, urmager Harry Nielsen, maskinarbejder Kurt Nielsen, gartner Carl Aksel Jonsen, snedker Werner Johansen, tømrer Aksel Petersen, Lasse Mikkelsen, skrædder Børge Jensen. Siddende i forreste række fra venstre ses: Finn Arup, snedker Jens Nielsen, fragtmand Richard Petersen, Leif Jensen og Freddy Neidig.

medlemmerne var uenige om hvilken politisk kurs, der var den rigtige: Nogle støttede Venstre og blev i kreds 33, andre støttede Estrups Højreregering og dannede kreds 44.

Men i 1906 dannedes en ny forening i Espergærde. Det var Espergærde Borger- og Haandværkerforening (EBHF). Det var smedemester Theodor Christensen, som havde taget initiativ til dannelsen. Formålet var egentlig at arbejde for handels- og håndværkerinteresser, men foreningen udviklede sig

hurtigt til alene at være en social og kulturel forening. På de ugentlige møder, der foregik på Hotel Gefion, var der således foredrag, maskebal, sangkor samt salonskydning.

Skydningen på Hotel Gefion

I 1909 dannedes imidlertid en selvstændig salonskytteafdeling og EHS var en realitet. Man mødtes til skydning på områdets store, internationale samlingssted, nemlig Hotel Gefion. Stedet blev i 1910 overtaget af et nyt værtspar, Anna og Al-

fred T. Andersen. Under deres ledelse udviklede hotellet sig til et hotel af næsten international format.

Skytterne havde hjemme i hotellets store sal, som én gang om ugen blev omdannet til skydebane. Det foregik på den måde, at de tre store malerier, der hang for enden af salen blev fjernet. Bag disse var skydekasserne (kaldet kuglefang) og så var der standpladser i den modsatte ende af salen lige under balkonen.

Skydningen på Hotel Gefion foregik kun i vinterhalvåret, og på det tidspunkt var der ikke mange gæster på hotellet, så skydningen generede ikke gæsterne nævneværdigt.

Skydebanen i Egebæksvang

Et mere uformelt klubliv udfoldede sig i sommerhalvåret, hvor skydningerne fandt sted i Egebæksvang. Allerede i 1910 fik foreningen nemlig mulighed for at skyde på en udendørs bane. Den blev etableret i Egebæksvang - standpladsen var et lille skur, der lå lige i udkanten af skoven - ud imod engen. Skytterne skød således ud over engen - et areal, der nemt kunne overvåges.

Skydebanen, der kun var 20 meter lang blev i 1955 indrettet med et nyt skydehus - en tidligere pavillon fra Stokholmsvej. Banen måtte dog fortsat kun benyttes en gang om ugen - og kun til



I forbindelse med foreningens 60 års jubilæum i 1969 blev foreningens bestyrelse fotograferet. Fra venstre ses Erik Jansen, Jens E. Andersen, Peter Steen Nielsen, Harry Nielsen, Kjeld Arp, Jørgen Petersen og Preben Linde.

skiveskydning.

I 1980 var denne epoke imidlertid slut. Kronborg Statsskovdistrikt opsagde aftalen og skytteforeningens medlemmer måtte efter 70 års skydning i Egebæksvang nedlægge banen og fjerne skyttehuset.

Mørdrupskolen lægger kælder til

Længe inden da havde foreningen også måttet forlade den gamle skydebane på Hotel Gefion. Det skete i marts 1960, da hotellet blev nedlagt og kort efter nedre-

vet. Som erstatning skød man et par år på Espergærde Skole, men i 1966 kunne man så endelig indvie en helt ny og velindrettet skydebane i kælderen under Mørdrupskolen.

Efter få år oprettedes også en ungdomsafdeling og i den forbindelse indrettedes elektrisk skivetræk på skydebanen. Omtrent samtidig ændredes navnet fra Espergærde Salonskytteforening til det mere mundrette Espergærde Skytteforening (ESF).

I 1984 oprettedes tillige en pistolaf-



Direkte ud til engen i skoven lå dette gamle klubhus, som måtte lade livet i foråret 1980 - her fotograferet kort før nedrivningen. Til højre ses det mangeårige medlem Poul Delang Olsen.

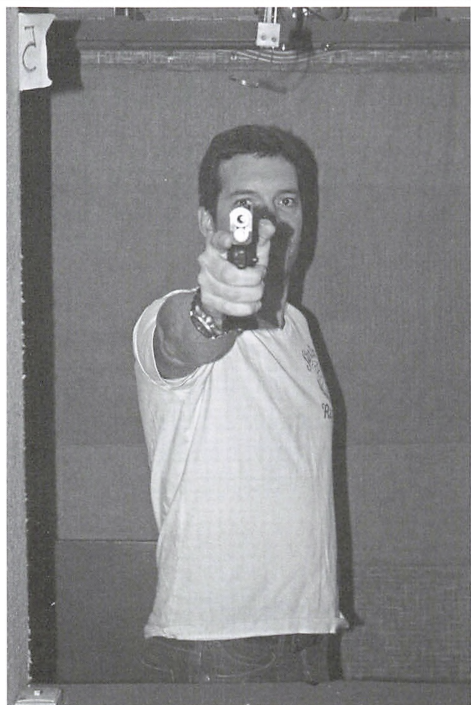
deling - en afdeling, der fik stor succes og fortsat er foreningens mest populære afdeling.

Ildsjælene

Foreningens drift har ikke været mulig uden en række ildsjæle. Blandt de første kan nævnes tømrermester Hans Arp, malermester Folmer Christensen og urmagermester Harry Nielsen. Disse var alle aktive medlemmer i over 60 år. Blandt foreningens nuværende medlemmer ses blandt andre snedker Werner Johansen, der har været medlem i 61 år! Werner Johansen kan tillige med stolthed se, at sønnen Peter Johansen, nu er formand for foreningen på 10. år! Også Werner Johansens sønnesøn er aktiv i foreningen.

Men mange andre har ydet en stor indsats for foreningen. Nævnes kan bl.a. gartner N.P: Hansen, prokurist Johannes Magnussen, gartner Carl Aksel Jonsson, fragtmand Richard Petersen, blomsterhandler Hans Jensen, prokurist Preben Linde, bankfuldmægtig Kjeld Arp, disponent Erik Jansen, maskinarbejder Kurt Hansen, typograf Jørgen Petersen, slagter Jens Engly Andersen (senere Damgaard), smed Poul Delang Olsen, bogholder Peter Steen Nielsen, civilingeniør Peter Englev, glarmester Kim Christiansen, typograf Jens Preuthon Petersen samt Anders Steen Nielsen.

ESF har fortsat sin skydebane på Mørdrupskolen. Men pladsforholdene er trænge - og der arbejdes p.t. intenst på at få tilladelse at inddrage et nabolokale. Det vil nemlig betyde, at foreningen kan indrette et tidssvarende klublokale - noget man har savnet i årevis.



Et af foreningens nuværende medlemmer, Sigurd Walleen, lægger an til skydning med pistol på banen under Mørdrupskolen i vintersæsonen 2008/09. (Foto: Kjeld Damgaard)

Kilde:

Kjeld Damgaard: "100 år med fingeren på aftrækkeren" (2009). Den lille bog kan købes ved henvendelse til foreningens formand, Peter Johansen, tlf. 49 13 55 89.

En Nordbanepiges erindringer

Af Annelise Bendtsen

Jeg blev født i 1922 i den villa i Kvistgaard, som senere blev indrettet til "Tatol". Dengang var Kvistgaard vistnok en sjov by; alle kom hinanden ved.



Tømmerhandler Peter Boysen (1873-1954) var født i Lemvig. Han var uddannet bygningssnedker og tømrer, men ernærede sig i Kvistgaard som tømmerhandler.

Annelise Bendtsen f. Boysen (1922-95) var datter af tømmerhandler Peter Boysen og hustru Sigrid som i 1918 havde slået sig ned i Kvistgaard for at drive savværk og tømmerhandel. Annelise Boysen blev senere gift Bendtsen og drev i mange år et brødudsalg i Nygaard. I 1980 skrev hun disse erindringer om sin barndom i Kvistgaard - og kaldte dem for "En Nordbanepiges erindringer" stærkt inspireret af Birgits Gents bog "En Kystbanepiges erindringer"

Kvistgaard Kro

Kvistgaard Kro blev bygget det år. Om det var en god eller en dårlig ting, skal jeg dog ikke kunne sige. Men det blev i al fald byens naturlige samlingssted. Krofatter Holm og hans to døtre "frøken Holmerne", som vi kaldte dem, var lige så begejstrede som byens borgere, når der var fest. Og det forstod de at holde. Jeg glemmer aldrig deres havefester. Hele den smukke krohave var fyldt op med boder med legetøj, fiskedam,



Kvistgaard Kro fotograferet omkring 1923 - lidt tidligere end den tid, som Annelise Bendtsen erindrer. Men som det fremgår var der også da en købmandsforretning i ejendommen - dengang drevet af købmand Ulf Skov.

isbod, keglebane og nede i bunden af haven lå en fin pavillon, hvor man kunne få serveret kaffe.

Dér var vi tit nede med far og mor. Haven var i øvrigt helt fyldt med borde. Og så var der åbent ind til dansesalen, hvor man gratis kunne svinge sig til non stop musik. Ja, der var stil over det dengang.

Sammenstødene på Skovfogedbakken

Kvistgaard Borger- og Grundejerforening blev startet i 1935. Min far, tømmerhandler Boysen, var med til at starte den. De satte bænke forskellige steder i byen.

Således oppe på Skovfoged-bakken, hvor man gratis kunne overvære alle bilsammenstødene! Der var biluheld mindst en gang om ugen. Ja, hvem forstår det, med de få biler, der var dengang. Men de fik også kørekortet bare ved at køre Helsingør Torv rundt – så de har vel troet, at det gjaldt om at nedlægge hinanden!

I det store og hele var det rart at leve i Kvistgaard dengang. Jernbanestationen var åben indtil sidste tog var passeret. At de så en gang i mellem glemte at rulle bommene op var dem tilgivet – vores alle sammen Poulsen klarede det med et smil.



Dette billede stammer fra 1923 og viser byens ledende mænd forsamlet ved dammen i krohaven. Blandt herrerne ses i forreste række stationsforstander Svend Aage Skjold.

Om lørdagen kunne vi gå hen til købmand Gillesberg-Rasmussen, der havde forretning i kroen. Ja, hold Jer nu fast; for 5 kroner kunne vi få fyldt kurven med varer, og til foræring fik vi endda en stor pose blandede bolcher. Ja, jeg føler mig som en hel Metusalem, når jeg ser i min kurv, hvad det samme koster nu.

Gymnastikken kommer til byen

I 1932 kom "Peter Barber" og hustru til Kvistgaard fra det mørke fastland. Så kunne vi lige pludselig blive ordentlige i håret – de drev nemlig frisørforretningen i byen. Samtidig fik karle og piger en fin talje, for fra det øjeblik startede "Peter Barber" Pedersen med at træne os i gymnastik. Det foregik på marken overfor

stationen, der hvor nu alle fabrikkerne ligger. Siden fik han sat fem hold, så vi havde nogle flotte gymnastikopvisninger med fanemarch på Kvistgaard Kro. Bagefter var der fælles kaffebord og bagefter igen var der bal til Thure Jønssons Orkester. Han havde sine sønner, Poul og Svend, med. Svend spillede i øvrigt i radioen allerede som 4-årig.

Så blev Nyrup Skole bygget i 1934. Vi fik da en meget dynamisk lærer fra Læsø. Hans navn var Harry Andreasson og han var lige så ivrig som Peter Barber, så han overtog nogle meget dygtige gymnaster. Vi trænede stadig på kroen, senere på skolen – men vi havde mest publikum på kroen.

Vi var 6 søskende og 2 svogre med



Kvistgaard Idrætsforenings gymnastikhold fotograferet med dansesalen på Kvistgaard Kro i baggrunden. Tidspunktet er 1933 og anledningen er sikkert en opvisning i den gymnastik, som lederen, "Peter Barber" Pedersen havde gennemført i løbet af vinteren. "Peter Barber" ses i øvrigt i midten i bagerste række.

til opvisningerne. Ja, vi var endda 8 søskende da Jytte og Birte kom med. Min svoger, Holger Larsen, en bror til tømrer Carl Larsen, var blandt elitegymnasterne. Han var gift med søster, Margith, som senere kom på Ollerup Gymnastikhøjskole som gymnastiklærerinde. Der var hun til hun døde.

Lærerne Eliassen og Andreasson

Jeg kan for resten takke lærer Andreasson for alt jeg lærte, for i Nyrup gamle Skole, som lå ved den nuværende Helsingørsvej, dér brugte jeg næsten det meste af tiden til at fodre skolelærer Eliasens høns. Det

var et helt ritual: Først skulle kartoflerne koges og så skulle de moses med klid. Når hønsene havde konsumeret det, skulle der bæres koks ind. Der blev fyret med koks i de to klasselokaler i den gamle skole. Frugten skulle også plukkes – for det skulle eleverne nyde godt af hele vinteren. Der blev ikke tid til det kulturelle, men alligevel elskede vi Eliassen.

Jeg var 12 år, da vi blev overflyttet til den nye skole, hvor lærer Andreasson ikke tålte, at der var nogen der ikke var med. Han var desuden meget dygtig til at lære fra sig, så jeg havde den glæde



Johannes Eliassen (1884-1958) dimmitterede i 1905 og var i perioden 1910-12 lærer ved Hellebæk Skole. I perioden 1912-49 var han førstelærer ved Nyrup Skole. Han var gift med Else Clausen (f. 1886).



Harry Villy Andreasson (1909-56) dimmitterede i 1930 og var 1931-32 årsvikar ved Espergærde Skole. I perioden 1934-40 andenlærer ved Nyrup Skole. I perioden 1948-56 var han ansat ved Gladsaxe skole, senest som viceinspektør

at blive nr 2 i klassen.

Det var det sidste år jeg gik i skole. Lærer Eliassen skrev mit afgangsbrev – med "udmærkelse". Så kunne jeg komme på handelsskole. Forretning var nemlig min eneste interesse.

Det var også lærer Andreasson, der startede med at tage børn fra Nyrup Skole til Rends i Sønderjylland. Vi boede på en kostskole så nær grænsen, at vi

tæt derved kunne stå med et ben i hvert land.

Billeder til denne artikel er hentet fra Kjeld Damgaards arkiv.

Uventet gevinst ved arkæologisk udgravning vest for Mørdrup landsby:

Vi ledte efter stenalder - men fandt jernaldergrav

Af Kresten Tommerup

En halv snes mennesker, fortrinsvis med lokal tilknytning, fik sig en spændende oplevelse, da der en weekend midt i maj gennemførtes en mindre arkæologisk

udgravning på en lille stenfyldt høj i det gamle grusgravsområde midt i industriområdet umiddelbart vest for Mørdrup - mellem Nordbanen og Aa. Louis Hansens Alle. Udgravningen, der gennemførtes under ledelse af arkæolog



Omkring en halv snes mennesker fra Mørdrup-området og fra Holbo Herreds amatørarkæologiske gruppe under Gilleleje Museum var involveret i udgravningen på toppen af den træbevoksede høj ved Aa. Louis Hansens Alle. Her er arbejdet med fritlægning af de mange store sten i højens overflade netop gået i gang. På dette tidlige tidspunkt var det stadig en stenaldergrav, vi forventede at kunne finde spor af. (Foto: Sven Raagaard)



Mistanken om en stenaldergrav på stedet skyldtes dels selve højen, som åbenbart altid har ligget udyrket midt i det omkringliggende opdyrkede agerland. Herudover var det dog også de mange store sten, der stak deres flade overside op af jorden på højtoppen, som gav anledning til formodningen om, at stenalder-bønder havde været på færde her for godt 5.000 år siden.

(Foto: Sven Raagaard)

Kjartan Langsted fra Gilleleje Museum, synes samtidig at ville lægge et årtusind eller mere til Mørdrup landsbys historie.

Den lille grusgrav ligger endnu i dag som et beskedent grønt område på de jorder vest for Mørdrup, som tidligere hørte til enestegården Busserupgaard. Sydligst i grusgravsområdet har fra gammel tid rejst sig en markant høj – i dag bevokset med store og gamle bøgetræer. Ved etableringen af Mørdrup industriområde og anlægget af adgangsvejen Aa. Louis Hansens Alle blev selve grusgravsområdet og højen friholdt og udlagt til rekreativt grønt område. På den led gik historien videre, for allerede på de ældste kort over området (fra 1810 – for 200 år siden – inden grusgravningen påbegyndtes og Nordbanen blev anlagt), er der her vist en lille udyrket plet jord, som på alle sider var omgivet af opdyrket agerland.

De seneste 150 års grusgravning gør det stort set umuligt at rekonstruere det oprindelige landskab – men grusudvindingen synes dog af uvisse årsager ikke på noget tidspunkt at have berørt det lille skovbevoksede område, som fremgår af 1810-kortet. Selve den centrale høj fremtræder da også stadig markant i landskabet, og i jordoverfladen på højens top kunne man tydeligt se toppen af flere store, flade sten. Kunne der måske være tale om en overset gravhøj?

Det daværende Amtsarkæologisk Kontor i Gilleleje blev kontaktet om sagen helt tilbage i 1980'erne og amtsarkæolog Carsten Paludan Müller var af den formening, at stedet kunne skjule et gravanlæg fra stenalderen – en overset dysse eller måske en lille jættestue. Kun en egentlig udgravning på stedet ville imidlertid kunne afklare



Et kig ned i udgravningen ved siden af den ene af områdets større sten, hvor man ser den mørke aftegning, der pludselig begyndte at vise sig – efter alt at dømme rester af et ligbål, som blev tændt på stedet engang i bronze- eller jernalder. Hovedparten af grubens indhold ligger her stadig gemt under det lysere overfladelag – senere blev hele grubens indhold omhyggeligt taget op og bragt til Gilleleje Museum til nærmere undersøgelse. (Foto: Sven Raagaard)

spørgsmålet nærmere. Tiden gik og alle de gamle Busserupgaard-arealer vest for Nordbanen blev udlagt til industri – men grusgraven og højen gik heldigvis fri, mens fabriksbygningerne med Coloplasts anlæg i spidsen indtog de omkringliggende jorder. Højen med den markante træbevoksning, som tidligere kunne ses helt ude fra Mørdrupvej, er siden blevet pakket fuldstændig ind i moderne industribebyggelse.

2001 blev højen anerkendt som

muligt fortidsminde og registreret i DKC – Dansk Kulturhistorisk Centralregister – som anlæg nr. 15 i Egebæksvang sogn. Jordene hører i dag godt nok til det nyere Mørdrup sogn, men i kulturhistorisk sammenhæng anvender man fortsat de gamle sogneskel. Her i DKC er højen nu rubriceret som et muligt ødelagt megalitanlæg, dvs. en gravhøj fra yngre stenalder for godt 5.000 år siden.

Arkæologerne i Gilleleje, som også har Helsingør kommune som ansvarsområde,



Da de største af højens sten var blevet frilagt, skulle anlægget naturligvis behørigt dokumenteres. Her er arkæolog Kjartan Langsted fra Gilleleje Museum i gang med selve indmålingen af de forskellige stensamlinger. Med moderne teknologi – laserafstandsmåling bl.a. – var det en overkommelig opgave. (Foto: S. Raagaard)

var dog ikke specielt tilfredse med den betegnelse. Var der reelt tale om en gravhøj – eller var det alene naturkræfterne, der havde været på spil ved etableringen af højen og dens omfattende stensamling? Arkæolog Kjartan Langsted fra Gilleleje Museum var interesseret i at få afklaret spørgsmålet, hvis der kunne stilles med et lokalt "gravehold". Et sådant blev organiseret gennem Bevaringsforeningen

Mørdrup Landsby – og i weekenden 16.-17. maj fandt selve udgravningen sted.

Lad det være sagt straks: Vi fandt ikke umiddelbart belæg for at opfatte højen som en gravhøj fra stenalderen. Sten var der ganske vist store mængder af, både meget store og især mindre, pakket tæt sammen omkring de større sten i et kompakt lag, der dækkede hele toppen af højen, som ellers syntes at være beliggende på en undergrund af rent, næsten stenfrit grus. Men det var ikke muligt at se nogen klar systematik i placeringen af de mange store sten. De var alt for små til som formodet at være mulige overliggere – og de udgjorde på den anden side heller ikke nogen entydig randstenskæde, endsigte rester af et gravkammer. Konklusionen efter den første dags gravearbejde var, at der nok var mere tale om natur end om stenalder... Dog hedder det i arkæologens foreløbige rapport, at de mange mindre sten, der var pakket omkring de større, gør, at vi måske skal opfatte højen som resterne af en såkaldt røse, en kunstig stenhøj hvori man gravlagde de døde. Sådanne røser kendes flere steder i omegnen, bl.a. findes der et par stykker midt i Nyrup Hegn, som dog hverken er udgravet eller dateret.

Men på udgravningens andendag tog sagen med et en vending i en ganske anden retning: Tæt op til en af de største af stenene og et stykke nede i jorden viste der sig et i første omgang ubestemmeligt sort jordlag, som alle i første omfang antog var en formuleret trærod eller – stub. Men det sorte lag blev stadig mere udtalt og pludselig viste der sig også små fragmenter af brændt knogle. Ved

*Efter soldning af brandgrubens indhold viste materialet sig bl.a. at indeholde disse beskedne rester af brændte knogler. Der var i øvrigt ingen ting i gruben, der umiddelbart kunne datere brandgraven, men det må formodes, at der er tale om en jernaldergrav. Det skal nu bekræftes ved en C14-datering af en lille prøve fra gruben. I så fald er knoglerne, hvis der da ellers er tale om menneskeknogler, rester af den ældste beboer, vi kender fra Mørdrup.
(Foto: Kjartan Langsted)*



et rent lykketræf havde vi gravet ned lige på det sted, hvor resterne af et ligbål syntes at være endt i en lille gravet og – viste det sig senere - stenomsat grube i jorden. Efterfølgende blev hele indholdet af den lille grube taget med til Gilleleje for nærmere undersøgelse – og allerede et par dage efter lød konklusionen: Jo, der var ganske mange og tydelige rester af brændte knogler spredt i materialet. Der var formentlig tale om en jernalderbrandgrav!

Skikken at brænde de døde begynder så småt allerede i ældre bronzealder, men traditionen vinder dog først rigtigt frem i yngre bronzealder, dvs. omkring 1.000 f.Kr. – og herefter bliver den hurtigt enerådigt. Gennem godt 1.300 år anvender man kun brandgrave, først o. 200 e.Kr. vender jordfæstegravene igen tilbage i dele af landet. Begge gravskikke bliver herefter anvendt sideløbende frem til kristendommens indførelse, hvor brandgravskikken helt ophører. Den

gravform, som vi ser i Mørdrup, hvor resterne af ligbålet er skrabet ned i en lille grube i jorden uden gravgaver af nogen art, er en type, der forekommer i yngre bronzealder og ældre jernalder, dvs. i perioden fra år 1.000 f.Kr. frem til omkring år 0 – altså for 2-3.000 år siden. Disse brandgrave eller –gruber ses på Sjælland ofte placeret i tilknytning til den ældre bronzealders kuplede gravhøje, nedgravet i højsiden, hvor man ofte også finder urnenedsættelser fra andre dele af oldtiden.

Men hvorfor så lige her – på toppen af en høj, som vi lige med alskens møje og besvær havde afsløret nok var et naturligt skabt fænomen? Tanken ligger lige for, at lokale bønder allerede i bronze- eller jernalder har foretaget den samme fejlslutning som vi nogle tusind år senere og troet, at "vores" stenfyldte høj var en ældgammel gravplads, som de derfor med sindsro har anvendt til deres eget gravritual. Hvis de lokale beboere



Sådan tager højen i det lille grusgravsområde sig ud, set fra syd. Højen, på hvis top der står to meget store og gamle bøgetræer, har efter alt at dømme hævet sig markant nogle meter over det omgivende terræn, men som følge af de mange års grusgravning næsten hele vejen rundt om selve højen er det i dag lidt vanskeligt at erkende de oprindelige højdeforhold.

(Foto: Kresten Tommerup)

allerede i jernalderen har opfattet højen på den led, så kan vores fejlslutning et par tusind år senere nok også tilgives...

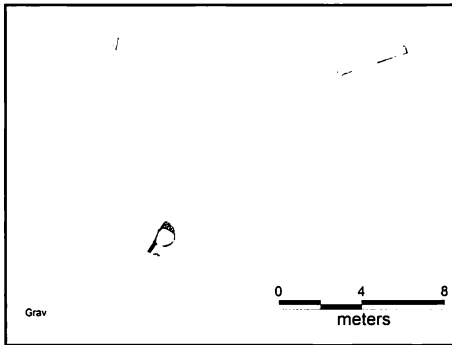
Brandgravens beskedne indhold giver dog ikke i sig selv noget holdepunkt for en konkret datering. Hertil må naturvidenskaben tages til hjælp, men museerne fattes penge og de ca. 3.000 kr., som en C14-analyse af brandgravens indhold ville koste, havde Gilleleje Museum ikke til rådighed. Men blandt de frivillige udgravere var der enighed om, at den bekostning måtte lokale foreninger og erhvervsliv – læs: den omkringliggende industri – kunne gå sammen om at skaffe. Derfor er der allerede, når dette læses, sendt materiale af sted til C14-datering af brandgraven – og i forlængelse heraf også startet bestræbelser på at skaffe dækning for udgiften.

C14-analysen foretages på et laboratorium i Polen, og resultatet heraf kan først forventes til efteråret. Dette er derfor ikke det sidste kapitel i historien om de lokale bronze- eller jernalderbønder brug af den lille naturskabte høj vest

for Mørdrup som deres "kirkegård". Bekræfter C14-analysen grubens alder til bronze-/jernalder, må det nok formodes, at der på højen ville kunne findes flere tilsvarende sod- og askefyldte gruber, som vi bare ikke var så heldige at støde på den weekend i maj. Det føjer helt nye sider til landsbyen Mørdrups historie – og det nye fund – så beskedent det nu er – kan formentlig også ses i sammenhæng med den lille jernalder-gård, som for en del år siden blev fundet og udgravet på Sindshvile-arealerne længere mod syd.

Knogle-stumperne i det netop gjorte fund er for nærværende ikke med sikkerhed fastslået at stamme fra et menneske. Det kan således ikke udelukkes, at der er tale om et dyreofter. Sammenligninger med andre tilsvarende fund tyder dog på, at der har været tale om en reel grav, baseret på såvel placeringen af graven i terrænet som den omhyggelige stenpakning, der blev fundet rundt om gruben.

Det ville naturligvis have været interessant, om den lokale udgravning havde dokumenteret stenalder-bønder



Arkæologens oversigt over forholdene på højtoppen med nogle af de større sten, som blev frilagt under udgravningen. Alle de eksisterende store sten på stedet er ikke vist, ligesom den utrolig omfattende mængde af mindre sten slet ikke er gengivet. Brandgravens placering tæt op til den ene af de større sten er markeret. Opmåling ved Kjartan Langsted, Gilleleje Museum.

tilstedeværelse her på egnen, men det havde ikke været nogen let opgave alene på det grundlag at dokumentere en boplads-kontinuitet frem til den eksisterende landsby. Noget anderledes forholdet det sig, hvis vi i løbet af nogle måneder får bekræftet, at brandgraven vittelig stammer fra bronze-/jernalder. Det betyder nemlig, at der et sted i det umiddelbare nabolag – og længe før det nuværende Mørdrup – har ligget en bebyggelse – og eksistensen af en sådan har vi i forvejen indicier af i form af lokalt navnestof: Markbøgerne

fra slutningen af 1600-tallet fortæller os således, at der i Mørdrups Mellemlang fandtes nogle agerlodder, der fra gammel tid bar navnet "Gammelby Agre". Fra andre egne af landet ved vi, at disse marknavne er ret utvetydige signaler om, hvor bebyggelsen lå forud for den nuværende landsby – formentlig pegende tilbage til den tidsalder – jernalder – hvor landsbyen med et par hundrede års mellemrum flyttede rundt indenfor sit "ejerlav".

Hidtil har vi ellers af landsbynavnet kun kunnet udlede, at "mosebyen" Mørdrups historie gik tilbage til ældre middelalder/vikingetid. Det nye gravfund i højen ved Aa. Louis Hansens Alle ser ud til at ville lægge et årtusind eller mere til den historie.



Udsnit af matrikelkortet fra 1860 (opmålt 1810) over Mørdrup med Mørdrupvej yderst til venstre og den vestligste af Mørdrups gårde, den firelængede Ærtebjerggaard. Nordbanens forløb er siden hen indføjet med den i dag forsvundne overkørsel, der gav Busserupgaard fortsat adgang til jorderne vest for jernbanen. Højen, hvor udgravningen fandt sted, ses indtegnet som en lille bevokset firkant midt i det opdyrkede land.

Møder og arrangementer

SØNDAG DEN 23. AUGUST 2009:

Byvandring i Espergærde og Skotterup

Med udgangspunkt på P-Pladsen ved Egebæksvang Kirke fortæller lokalhistoriker **Kjeld Damgaard** om et stykke af Strandvejens historie gennem det nordlige del af Espergærde og den sydlige del af Skotterup. Turen vil tage ca 2 timer og er gratis for medlemmer. Ikke medlemmer betaler 20 kr pr person.

TID OG STED: Søndag den 23. august 2009 kl 14.00 ved Egebæksvang Kirke.

TIRSDAG DEN 22. SEPTEMBER 2009:

Espergærde og Mørdrups udvikling fra ca. 1950 til 1980

Fra ca. 1950 medførte et øget boligbehov og voksende velstand, at Sydkysten voksede hastigt mod vest eller på den forkerte side af banen, som mange lidt ringeagtende sagde. Det var i disse første 10-20 år, at byen Espergærdes struktur blev lagt med udlægning af villaområder, etageboliger, skoler og ikke mindst et centralt Espergærde Center.

Det er forudsætningerne og resultatet af denne udvikling og arkitektur, som **arkitekt MAA Jan Arnt** vil fortælle om suppleret med en række billeder fra dengang og nu.

Når man taler om udviklingen af det "moderne" Espergærde, kan man ikke undgå at nævne arkitekt Per Christiansen, hvorfor foredraget tager udgangspunkt i personen Per samt en række af hans projekter. Dette gælder blandt andet nogle af hans statslåns huse og hans første samlede bebyggelse "de syv små hjem" og "Ungarns husene" og "Fiskerhusene". Naturligvis vil Pers hovedværk "Den hvide by med de røde tage" også blive gennemgået, hvor især kædehusene mellem Søndermarken og Stokholmsvej vurderes, at have en høj bymæssig kvalitet.

Husene som blev opført mellem 1950 og 1975 er ofte beskedne huse både i materialer og areal, hvorfor en del af husene med tiden er bygget om tilpasset nutidens økonomi, behov og boligsmag. Da der i årene frem vil ske yderligere tilbygninger, vil Jan Arnt undervejs vise nogle eksempler på disse tilbygninger, der blandt andet viser, at Espergærde konstant udvikler sig på godt og ondt og ikke mindst bliver en mere og mere "tæt" by.

TID OG STED: Tirsdag den 22. september 2009 Kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.



TIRSDAG DEN 20. OKTOBER 2009:

Dreng og ung i Snekkersten

Under denne titel vil vort æresmedlem nr. 1 **Christian Sørensen** (f. 1918) komme og fortælle om sin barndom og ungdom i Snekkersten.

TID OG STED: tirsdag den 20. oktober 2009, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

TIRSDAG DEN 24. NOVEMBER 2009:

Marius Fiil og Hvidstengruppen

Denne aften kommer Poul Smedegaard Andersen og fortæller om den første modtagegruppe af nedkastede våben og sprængstoffer til den danske modstandsbevægelse under besættelsen.

Poul Smedegaard er musiker og historiefortæller, cand.mag. i musik og historie, og har siden 1973 virket ved forskellige højskoler. Drager land og rige rundt med sine foredrag, som han kalder "Historiske Solstråler".

TID OG STED: tirsdag den 24. november 2009 Kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

TIRSDAG DEN 15. DECEMBER 2009:

Julehygge-aften

I denne måned er der tradition for, at vi afvikler vort julehyggemøde med æbleskiver og solbærrøm. Aftenens program vil traditionen tro omfatte julesalmer og –sange, lidt kulturelt og den populære historiske quiz under **Kjeld Damgaards** ledelse.

TID OG STED: tirsdag den 15. december 2009 kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

TIRSDAG DEN 19. JANUAR 2010:

Herregården Krogerup og fiskerlejet Humlebæk

Formanden for Fredensborg-Humlebæk Lokalhistoriske Forening **Bent Skov Larsen** har denne aften lovet at komme og fortælle noget om slægterne Rostgaard og Brun på Krogerup. Fiskerlejet, havnejorden, byggeri af havn og Kirke, samt Louisianas tilknytning til Krogerup vil ligeledes blive berørt.

TID OG STED: tirsdag den 19. januar 2010 Kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.



Det skete ikke i gamle dage - eller?

Det siges tit, at det var bedre i gamle dage, at den gang var her fredeligt og at nutidens ungdom er værre end i gamle dage. Men er det nu sandt? Døm selv efter at have læst nedenstående historie. Nat-ten til den 1. maj 1933 var der dansebal på Tikøb Kro. Salen var propfyldt. Helsingør Avis skrev:

*Da der skulle sluttes af Kl 1 passede det ikke nogle af Balkavalernerne, som højlydt protesterede mod Politi-
betjenten fra Fredensborg Axel Jacobsens Paabud om Lukning. De-
emsige Danseherrer regalerede Betjenten med diverse "Gloser" og lod ham bl.a. vide, at Lukning eller ikke Lukning "aldeles ikke vedkom saadan en Karl". Jacobsen trængtes op i en Krog i et af Lokalerne og blev i den Grad tilredt med Slag og Spark, at han øjeblikkelig maatte søge Lægehjælp efter at han var blevet befriet af tilkaldte Kolleger fra Helsingør, idet Voldsmændene holdt Betjenten indespærret i et Rum, til hvilket Døren maatte sprænges."*

To brødre blev anholdt for at stå bag uroen.



Tikøb Kro fotograferet fra luften i 1936.

ISSN: 1901-0370

Historisk Forening for
Espergærde og Omegn

Årligt kontingent:

kr 125,- pr. medlem

kr 210,- for ægtepar/samboend
som indbetales på konto.nr.

1551-0006043151, Danske Ban

Bestyrelse:

Formand: Preben Poulsen,
Dyremosevej 6, Tibberup, 3060

Espergærde, tlf. 49132354,

prebenpoulsen@mail.dk

Næst fmd.: Nina Etting, GI

Strandvej 406, Tibberup, 3060

Espergærde, tlf 49132900.

Kasserer: Lars Vange, Søn-

dermarken 3, Mørdrup, 3060

Espergærde, tlf 49131740,

lars.vange@webspæd.dk

Sekretær: Mads P. Vej-Hansen,

Fredensvej 71, Mørdrup, 3060

Espergærde, Tlf. 49132467,

mads@vej-hansen.dk

Best.medl.: Ruth Sølvhøj, Mør-

drupvej 77 A, Mørdrup, 3060

Espergærde, tlf. 49132115,

r.solvhoj@stofanet.dk

Suppl.: Kirsten Aagaard,

Vildrosevej 5, Mørdrup, 3060

Espergærde, tlf. 49131241,

paag@post.tele.dk

Suppl.: Bjørn Andersen, Lucer-

nemarken 10, Mørdrup, 3060

Espergærde, Tlf. 49131125

EGBÆKKEN

Udgives to gange årligt

som medlemsblad for

Historisk Forening.

Redaktion:

Ansvarsh.: Kjeld Damgaard,

Helgavej 8, Mørdrup, 3060

Espergærde, tlf 49135297,

damgaard@tikobkommune.dk

Preben Poulsen,

prebenpoulsen@mail.dk

www.gqbaekken.dk

Web-red.: Mads P. Vej-Hansen,

mads@vej-hansen.dk