



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt 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

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



# ÅRBOG 2004

Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre  
Gilleleje og Omegns Museumsforening  
Arkiv- og Museumsforeningen for Helsing Kommune

# Årbog 2004

Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre  
Gilleleje og Omegns Museumsforening  
Arkiv- og Museumsforeningen for Helsingør Kommune

## Årbog 2004

Udgivet af Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre,  
Gilleleje og Omegns Museumsforening,  
Arkiv- og Museumsforeningen for Helsing Kommune  
Pris kr. 125,-.

ISBN: 87-91492-01-7

ISSN: 1600-7867

Redaktion: Søren Frandsen og Peter Kalko

Tilrettelægning og produktion: Niels Verner Nielsen

Tryk: Thomas A Grafisk A/S

Aftryk i referat af årbogens artikler er tilladt, når årbogen angives som kilde, og et eksemplar af aftrykket sendes til Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre. Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes.

Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre (HHKC) er en selvejende institution, som driver museer og arkiver i Helsing og Græsted-Gilleleje kommuner.

Bestyrelsen består af repræsentanter for de to kommuner, Arkiv- og Museumsforeningen for Helsing Kommune, Gilleleje og Omegns Museumsforening samt medarbejderne. Formand er Peter Kalko.

Helsing Arkiv- og Museumsforening, formand Inger Larsen,  
tlf. 48 79 44 46, kontingent 150 kr.

Gilleleje og Omegns Museumsforening, formand Bertil Christensen, kontaktes via Gilleleje Museum tlf. 48 30 16 31, kontingent 140 kr.

Holbo Herreds Kulturhistoriske Centres kontorer:

Gilleleje Museum

Pyramiden, Vesterbrogade 56, 3250 Gilleleje, tlf. 48 30 16 31, fax 48 30 16 71.

Helsing Lokalhistoriske Arkiv

Skolegade 43D, 3200 Helsing, tlf. 48 79 79 00, fax 48 79 79 41

Internet: [www.holbo.dk](http://www.holbo.dk)

E-mail:

Lokalhistoriske arkiver i Helsing og Gilleleje: [arkiv@holbo.dk](mailto:arkiv@holbo.dk)

Museerne: [museum@holbo.dk](mailto:museum@holbo.dk)

# Indhold:

1. <i>Bent Larsen og Søren Frandsen:</i>	5
Rutebilkørsel i Holbo Herred	
2. <i>Jens Kaarill:</i>	55
Nellerødmandens værksted	
3. <i>Simon Steinfeldt Laursen:</i>	73
Helsingørstorkommune	
4. <i>Steen Jensen:</i>	93
Landliggerbarn i Gilleleje i 1940'erne og 1950'erne	
5. <i>Lene Bagger:</i>	109
Fra dragkistens gemmer	
6. <i>Liv Kristine Appel :</i>	123
Kostbart bronzealderguld fra Stokkerup Mark ved Græsted	

# RUTEBILKØRSEL I HOLBO HERRED

Af Bent Larsen og Søren Frandsen

I hverdagen støder vi ind imellem på en gammel velplejet bus, der sindigt bevæger sig ud af landevejen. Den fremtvinger et lille skævt smil og hos mange en erindring om en tid med små private vognmænd før de store busselskaber så dagens lys. Busserne er i dag blandt landevejenes veteraner. De køres og plejes af folk med forstand på gamle motorer og mekanik. Trafikalt fortæller de om en tid og forhold, der er kulturhistorisk interessante. Det er et stykke lokalhistorie, der hidtil ikke har haft den store bevågenhed. Lad os i dette perspektiv se på den private busdrift i Holbo Herred.

## Aage Sørensen i Gilleleje

En dag i marts 1934 var en gruppe mænd ved at rette et stengærde op langs kanten af Valby Hegn på nuværende Buckarvej ved Helsingø. Blandt dem var den 27 årige Aage Sørensen, der hjalp sin far med arbejdet. Familien stammede fra Valby Huse. Fra sin tidligste ungdom havde Aage Sørensen interesseret sig for rutebilkørsel. Gennem en årrække havde han været ansat som chauffør for rutebilvognmænd i Københavns-området. Det havde givet Aage Sørensen lyst til at oprette sin egen rute mellem Gilleleje og Helsingø.



*Aage Sørensens Rutebilstation med Obel Blitz'en fra 1938 foran beboelsen.*

Denne dag i 1934 blev på en vis måde skelsættende for Aage Sørensen, der havde søgt Frederiksborg Amt om tilladelse til at oprette ruten. Det viste sig, at driftsbestyrer Thage fra Gribskovbanen netop på denne dato havde inviteret de kommuner, hvor ruten skulle gå igennem, til møde om sagen på Helsing Centralkro, men glemte at indbyde Aage Sørensen. Thage kendte åbenbart til hans arbejdssted, for ganske få minutter inden mødet startede hentede han Aage Sørensen, der insisterede på at få mulighed for at skifte gummistøvler og beskidt kedeldragt ud med mere passende klæder, når han skulle til møde med de fine herrer fra sognerådene. Thage afslog med henvisning til den manglende tid. Dette glemte Aage Sørensen og hans familie aldrig. Det blev opfattet som et bevidst forsøg fra driftsbestyrer Thage på at stille Aage Sørensen i et dårligt lys overfor de sognerådsmedlemmer, der skulle give tilladelse til rutens oprettelse. Forhandlingerne mandede ud i en aftale, men set i lyset af den kamp, der gennem de næste 22 år foregik mellem Aage Sørensens busrute og Gribskovbanen, kan man godt forstå familien Sørensens mistanke om bevidst chikane.

Inden mødet på Helsing Centralkro var sagen blevet behandlet i hver af de tre sogneråd, ruten skulle køre igennem. Det drejede sig om sognerådene i Søborg-Gilleleje, Helsing-Valby og Blistrup. Frederiksborg Amts Avis bragte referater fra møderne. Blistrup Sogneråds møde i begyndelsen af maj 1934 er meget oplysende for de problemer, der skulle overvejes, før en tilladelse kunne gives. Avisen skrev den 9. maj:

*»I Blistrup Sogneraads sidste Møde forelaa gennem Amtsraadet Andragende fra Chauffør Aage Sørensen, Valby, om Tilladelse til at sætte en 14 Personers Rutebil i Gang mellem Helsing og Gilleleje gennem Valby, Koldsbæk, Blistrup, Udsholt og Smidstrup. Det var Hensigten at køre 3 Gange i hver Retning daglig gennem hele Aaret. Politimesteren i Hillerød kunde ikke anbefale, men det gjorde derimod Driftsbestyrer Thage ved Gribskovbanen. Sogneraadsformanden udbad sig en Udtalelse fra Vejudvalget, men dette kunde ikke gaa med til, at Ruten gik ad den noget daarlige Vej fra Blistrup By til Udsholt og derfra til Smidstrup Skole, som Tanken var. Formanden udtalte under Debatten, at den tænkte Rute sikkert vilde blive et Gode for Kommunens*

Platte fra 1999 med  
»Den Gamle  
Rutebilstation« som  
motiv. Gengivelse  
fra salgsbrochure.



*Beboere, men som Johs. Eriksen ogsaa udtalte, muligvis blive en Konkurrence til den sædvanlige Bilrute fra Gilleleje til Vejby. A. P. Petersen bad Medlemmerne huske paa, at der kunde blive meget Besvær med at holde Vejen farbar til en stor Bil om Vinteren.*

*Sogneraadet vedtog at anbefale Ruten, naar denne kommer til at gaa gennem Koldsbæk, Blistrup og om ad Brugsforeningen til Udsholt og derfra gennem Gyden til Strandvejen.»*

Der var mange interesser involveret i beslutningen. Sognerådet skulle veje fordele og ulemper op mod hinanden. Ved bilismens start i begyndelsen af århundredet skulle den, der ønskede at køre på sognets veje, søge om tilladelse. Hensynet til slitage og snerydning af vejene måtte således vurderes i forhold til nytteværdien. Mange havde i tidens løb fået afslag til privatkørsel, men i tilfældet med Aage Sørensens rutebil var der helt klart tale om en stor fordel for sognets beboere. Flere af byerne i Blistrup sogn havde således endnu ikke forbindelse til Gilleleje og Helsinge, hvor Gribskovbanens tog kunne nås.



Det sidste forhold var årsagen til, at driftsbestyrer Thage fra Gribskovbanen anbefalede ruten for som det udtrykkes i referatet fra Helsing-Valby Sogneråds behandling af sagen i maj 1934: »...Ansøgeren er villig til at udarbejde sin Køreplan i Samraad med Banens Ledelse.« Men dette blev anledningen til et dårligt samarbejde fra starten. Baneledelsen krævede således, at Aage Sørensen fremsendte sin køreplan til godkendelse, så den ikke kom til at genere den busrute fra Gilleleje til Vejby, som Gribskovbanen havde drevet i de 3 sommermåneder siden 1925. På strækningen fra Gilleleje til Udsholt Kiosk kørte begge busser. For at sikre sig de mange passagerer i den gode periode på dette stykke lagde Gribskovbanen altid sine køretider 2 minutter før den nye bus!

Aage Sørensen stod selv for alle forberedelser til rutens igangsættelse. Udover køreplanen blev der lavet takstplan og billetter, men det vigtigste var selvfølgelig anskaffelsen af en bus. Gribskovbanen havde »tilbudt« at sælge Aage Sørensen en brugt bil, der havde kørt på Raageleje-ruten, men prisen på 8.000 kr. var alt for høj. I stedet blev der handlet med Sorø Karosserifabrik, der havde en egnet bus af mærket Dodge Brother til salg for 1000 kr. Den havde plads til 19 personer, så myndighederne krævede, at der blev fjernet 5 sæder, så bussen levede op til godkendelsen, der lød på 14 passagerer. Det gav en meget stor bagperron, der gav langt flere ståpladser.

Ruten mellem Gilleleje og Helsing blev sat i drift den 17. oktober 1934. Dagen før var der travlhed ved de nye stoppesteder med nedgravning af jernstænger påmonteret jernplader med påklistede køreplaner. Det var en stolt Aage Sørensen, der kl. 6.30 kunne rulle ud på første tur til Helsing. Ruten havde fra starten ikke noget nummer. Senere fik den betegnelsen 41.

Der blev på hverdage kørt 3 dobbeltture og 4 på lørdage og søndage. Det kunne overkommes med en bus med Aage Sørensen ved rattet. Efter middagsafgangen kørtes sidste gang mod Helsing kl. 15.30, hvorefter Aage Sørensen var tilbage i Gilleleje ved 19-tiden.

Aage Sørensens kone Elisabeth (Beth) var billettør. Hun tog imod penge efter en meget detaljeret takstplan. Minimumsbeløbet for enkeltbillet var 25 øre med tillæg af 5 eller 10 øre, efterhånden som



*Chevroletten antagelig fotograferet i København. Billedet er taget af fotograf Espenhain, Gilleleje.*

man bevægede sig ud af ruten. I alt fandtes 20 takstzoner på vejen til Helsingør. Efter samme grundprincipper kunne købes dobbeltbillet, 12 kuponbilletter og månedskort. Enkelte passagerer spekulerede i at komme med store sedler, hvor det næsten var sikkert, at billettøren ikke kunne give tilbage. Under krigen var der en herre i Udsholt, der altid ville betale med en 500 krone seddel. Det viste sig senere at være en person med tilknytning til edderkoppesagen.

Selv om der var faste stoppesteder, havde man et meget afslappet forhold til optagelse og afsætning af passagerer. Det kunne i praksis ske hvor som helst. I Udsholt boede en arkitekt, der ofte benyttede bussen. Ude ved vejkanten havde han et skilt med påskriften »Rutebil«, der var hejst på en stang, når han skulle med. Efter aftale standsede bussen og tudede i hornet. Inden længe dukkede passageren op.

Pakker og andet rejsegods kunne medbringes. Hvis det var muligt at placere det under eller over den rejsendes siddeplads, kostede

det ikke ekstra. Større genstande skulle derimod sættes på taget. I 1941 var prisen for transport af klapvogne 50 øre, mens cykler og barnevogne kostede 1 kr. For pakker indtil 5 kg. måtte betales 40 øre. Hver gang pakkens vægt øgedes med 5 kg. kostede det 10 øre ekstra. Forsendelser, hvor der skulle opkræves penge, havde et særligt efterkravsgebyr på 25 øre, mens bududbringning kostede 50 øre ekstra.

Det kunne være et broget syn, når bussen om sommeren med meget forskelligt gods med kufferter og cykler på taget dukkede op i landskabet. Ofte var der leverancer af fisk i kasser fra Gilleleje Havn. Her kunne det ikke undgås, at fiskevandet løb ned ad bussens ruder. Modtagerne var næringsdrivende i Helsingør. Et vigtigt sted på ruten var købmand Hansen i Smidstrup, der fik leveret postsække med breve og pakker, der blev hentet af de faste beboere og sommergæsterne. Alle købmænd på ruten fik i et vist omfang leveret pakker med varer.

Helsingør Apotek var fast leverandør af pakker til ruten. I gennemsnit havde bussen gerne 10 pakker med herfra. Mange beboere på ruten benyttede lejligheden til at få bragt kørekortet ind til fornyelse på motorkontoret i Helsingør.

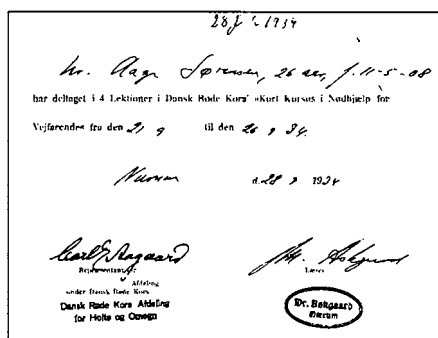
Ruten havde god søgning. Det kom Gribskovbanen til gode med flere passagerer fra stationerne i Gilleleje og Helsingør. Tilmed forsøgte banen at få Aage Sørensen til at opfordre folk til at køre fra Gilleleje i stedet for Helsingør, da denne togtur til Hillerød var længere og derfor gav en større billetindtægt. Under alle omstændigheder var der i sommersæsonen stor søgning på strækningen fra Smidstrup ad Strandvejen til Gilleleje Station. Her var det godt med den store bagperron med hele 10 ståpladser.

I starten holdt bussen i Helsingør ved alleen mellem kirken og gadekæret. Først da forholdene i 1939 blev bedre ved Helsingør Station fortsatte den af Nyvej og Østergade til den nye busholdeplads, der af Gribskovbanen blev opfattet som en konkurrence til banens drift. I Helsingør-Valby Sogneråds møde i begyndelsen af februar fik denne holdning følgende kommentarer med på vejen:

*»Medlemmer af Parkeringsudvalget Reiter Jensen og Vald. Pedersen udtalte begge, at de ikke kunde se, at den mere centralt*



Et rulleskilt fra en af busserne findes i dag på Gilleleje Museum.



Aage Sørensens bevis for at have gennemgået nødhjælpskursus.

beliggende Rutebilstation skulde øge Rutebilernes Konkurrence med Banen. For Publikum maa det ubetinget blive en Fordel.» (referat fra avis).

På mødet meddelte Vald. Pedersen til sidst »...at man havde oprettet Kontrakter med Rutebilselskaberne og Vognmand Hans Jensen. Sidstnævnte skal fortsat have Ret til at have en Benzintank paa Pladsen, han skal betale for Belysning og Op-

varmning af Venteværelset samt renholde dette. Endvidere skal han holde Pladsen foran og paa Gaden ryddet for Snavs og Sne og skal gruse, naar det er glat. I aarlig Afgift skal han svare 500 kr.

Frederiksværkbanen skal betale 200 kr., Rutebilejer Carl Hansen, Helsingø 150 kr. og Rutebilejer Aage Sørensen, Gilleleje, 100 kr. Den samlede Lejeindtægt bliver saaledes 950 kr. aarlig.» (referat fra avis).

Dernæst fik Parkeringsudvalget besked på at anlægge busholdepladsen.

## Tiden under 2. verdenskrig

I 1938 blev det nødvendigt for Aage Sørensen at købe endnu en bus. Det blev en Obel Blitz til 13 personer fra Sorø Karosserifabrik. Bussen var speciel, fordi den havde samme type dæk som per-



Landeforeningen  
Danmarks Bilruter

Formanden  
Telefon Central 1380 MR



Valby, den 31-8-1944.  
Lynvejle 4

Herr Rutebilejer Aage Sørensen,  
Gilleleje.

Vi har Dags Dato afsendt 1 Stk. Dæk med Slanger 1½ x 45  
pr. Ilgods til Deres Adresse.

Eftærkræv Kr. 127,50.

HUSK. Dækkene maa højest oppumpes til 40.

Arbejdigt

Skrivelse fra  
Landsforeningen  
Danmarks Bilruter  
dateret 31/8 1944.

sonvogne. Det fik stor betydning under krigen, hvor det blev vanskeligt at få nye gummidæk til de store biler. Aage Sørensen var en af de eneste, der kunne fortsætte med at køre, fordi han benyttede sig af muligheden for at opkøbe billige per sonvogne, der på grund af benzinmangel alligevel ikke kunne komme

ud at køre. Dækkene fra 15-20 vogne opretholdt den offentlige trafik i en krigstid, der blev et helt specielt kapitel i rute 41's historie.

Selv om Aage Sørensen skaffede dæk ved køb af brugte biler, blev der dog også søgt om tilladelse til anskaffelse af slanger og dæk gennem de almindelige kanaler. Som svar på en anmodning fra Aage Sørensen skrev Ministeriet for Offentlige Arbejder d. 2. november 1942 følgende til Landsforeningen »Danmarks Bilruter«:

»Under D. D. har man tilskrevet Direktoratet for Vareforsyning, Gummikontoret, saaledes:

Ved hoslagt at tilbagesende deres fra Direktoratet til Udtalelse modtagne Andragende fra Rutebilejer Aage Sørensen, Gilleleje, om Tilladelse til fra Vognmand Hans Hansen, Hesselbjerg pr. Raageleje, at maatte købe 2 brugte Dæk og Slanger af Dimensionen 550x18 til Omnibus Nr. B 453, der anvendes paa den af Frederiksborg Amtsraad koncessionerede Omnibusrute fra Helsinge til Esbønderup, skal man meddele, at Andragendet imødekommes. ...«

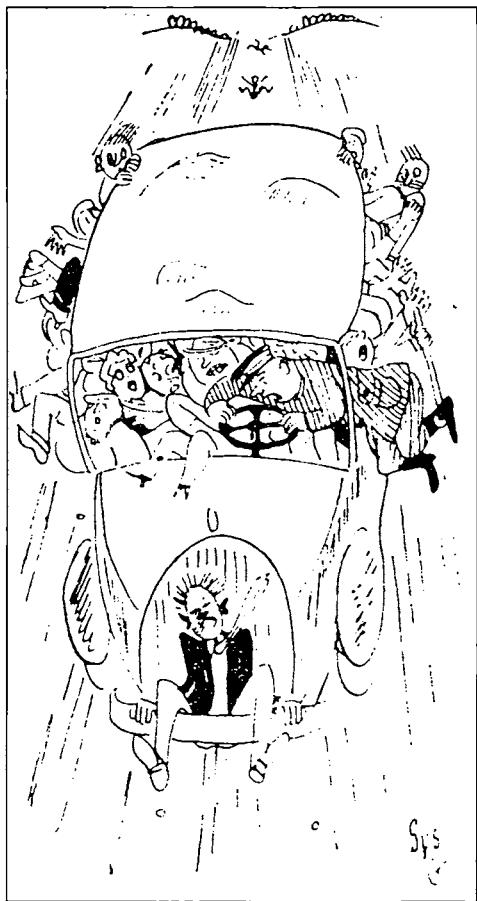


*Chevrolet fra 1934 med generator under 2. verdenskrig.*

Da de knappe benzinrationer næsten helt ophørte nogle måneder inde i krigen, var den eneste mulighed at hænge generatorer bag på busserne, men det kunne først ske efter tilladelse fra myndighederne.

Brændsel i form af briketter og tørv skulle der også søges om. De tørv, Aage Sørensen købte, blev først leveret til Gilleleje Gasværk, hvor bestyrer Johansen opvarmede dem og udvandt gas til bynettet. Det havde den fordel, at restproduktet var knas tørt og samtidig havde bevaret en betydelig brændværdi. Disse tørvekoks blev leveret i 200 liters tromler, der blev fremstillet af mekaniker Petersen. På denne måde fik Aage Sørensen et meget billigt brændsel til sine busser.

Det var en fordel, at generatorerne kunne køre på alt brændbart materiale. Træ og tørv blev transporteret på taget og med jævne mellemrum lagt i generatorerne. Det var ofte vanskeligt at bedømme, hvor langt brændslet kunne strække. Løb man »tør« på Strandvejen, lå løsningen lige for. De mange gran og fyrretræer på de store sommerhusgrunde gav mange grankogler. Med en skovl



*Bare fyld på! En kommentar af Sys Gauguin i Berlingske Tidende i 1943 til at politiet er indskærpet at se gennem fingre med de rutebiler, der kører med flere passagerer end tilladt.*

var det muligt på vejen hurtigt at samle en bunke, der blev fyldt i generatoren. Det var nok til at komme hjem på.

På denne måde blev busdriften besværlig og tidskrævende med store forsinkelser. Brændslet gav ikke den ønskede trækraft, så standsninger lige før eller på bakker skulle undgås. I krigsårene stod det på billetterne, at der ikke kunne optages og afsættes passagerer disse steder.

Også motorolien var rationeret under 2. verdenskrig. En liter til 2 biler om måneden var ikke meget. Blandt sommergæsterne på strækningen til Udsholt Kiosk var en københavnsk grossist, der på vejen til sommerhuset altid satte en 5 liters dunk i vognen, når han steg af.

Forholdene blev yderligere komplicerede under de ekstremt kolde vintre med temperaturer ned til minus 30 grader. Kølervæske var ikke til at opdrive, så i stedet måtte man bruge sprit, men det fordampede alt for hurtigt. Alternativet var at binde klude om motorerne og lade dem gå inde i garagen, men det gav en farlig udvikling af kulilte. Portene blev derfor lukket op, men betjent Kierkeskov dukkede hurtigt op med henstilling om lukning af hensyn til mørklægningen. Problemet var alvorligt, for familien Sørensen måtte acceptere hele tiden at være på kanten af kulilteforgiftning. Det gik værst ud over Aages kone Elisabeth, men flere blev udsat for bevidstløshed. Aage Sørensen modvirkede selv lidt af generne ved at ryge cerutter, men der gik lang tid efter krigen før han overvandt utilpasheden efter kuliltene.

Mørklægningsbestemmelserne generede også selve kørslen. Forlygterne skulle være afblændet, så der kun var lys i en stribe på 1 gange 6 cm, mens baglygterne kun måtte lyse med den halve styrke. I virkeligheden gav forlygterne kun et orienteringslys, der slet ikke gav oversigt på vejbanen.

Under kørslen i de kolde vintre frøs generatorgassen i motorenes rørsystem. Man måtte derfor medbringe halmknipper på taget og tænde bål under vognene, så rørene kunne tøs op. I andre situationer var det nødvendigt at trække vogne i gang, der ikke kunne starte.

De store snemængder i krigsårene gav et meget vanskeligt føre for busserne. Enkelte dage var det helt umuligt at køre. Et af de værste steder var Gyden i Udsholt, hvor snekasterne i nogle til-



*Aage Sørensens kørselstilladelse fra besættelsens sidste år, udfærdiget på tysk. (Fra Gilleleje Museums magasin)*

Under kørslen i de kolde vintre frøs generatorgassen i motorenes rørsystem. Man måtte derfor medbringe halmknipper på taget og tænde bål under vognene, så rørene kunne tøs op. I andre situationer var det nødvendigt at trække vogne i gang, der ikke kunne starte.

De store snemængder i krigsårene gav et meget vanskeligt føre for busserne. Enkelte dage var det helt umuligt at køre. Et af de værste steder var Gyden i Udsholt, hvor snekasterne i nogle til-



fælde kunne hænge deres jakker på telefontrådene. Bilerne kørte ofte varme, så der måtte hældes sne i køleren, men det gav ikke ret meget vand af gangen. Ved Tavlebakken i Valby, der var en særlig vanskelig forhindring, kunne man holde i 4-5 timer, før bussen var i stand til at køre videre.

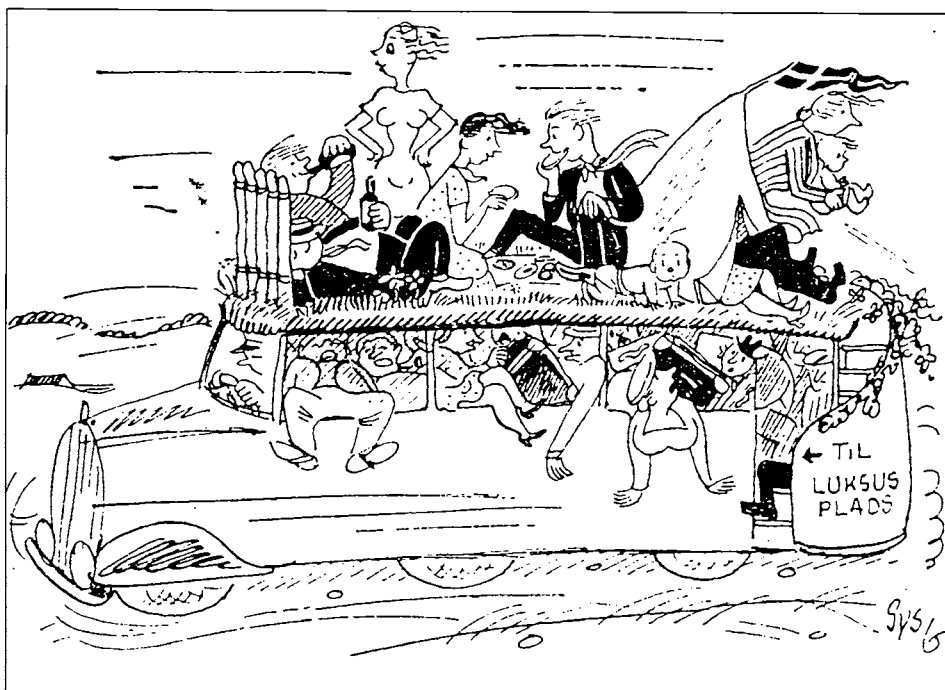
Et særligt problem var de kraftige isslag, der forekom i vinteren 1941-42. Vejene blev spejl glatte. I disse, som i andre kritiske situationer under krigen, måtte passagererne ud og hjælpe til med at få busserne ind på vejbanen igen, hvis man var gledet ud i rabat eller grøft. Ved Udsholt Bakke måtte man i nogle tilfælde lægge vejbanen ind på marken, hvor to pæle med halm bundet i toppen markerede den nye kørebane. Som regel lykkedes det at komme frem, men stærkt forsinket. Enkelte gange var alle nødt til at overnatte på den nærmeste gård.

Også den kraftige rimtåge under krigen kunne være et problem. Den 16. december 1943 skrev avisen:

*»I den tætte Taage Fredag Eftermiddag og Aften var det umuligt for Rutebilen Helsing-Gilleleje at gennemføre Turen fra Valby til Helsing. Efter en Pause i Valby fandt man en Mand, som var villig til at vise Vej, og han besteg en Cykle og førte Rutebilen frelst gennem Taagemuren til Helsing – naturligvis med betydelig Forsinkelse.»*

Tyskerne benyttede under krigen Gilbjerghus vest for Gilleleje som en form for hovedkvarter. Stedet lå ved hovedvejen der førte vestpå mod Helsing. Rutebilen blev ofte standset og undersøgt. En enkelt gang blev en person tilbageholdt. I en periode, hvor forholdene var til det, fragtede Aage Sørensen det illegale blad »Frit Danmark« fra Gilleleje til Helsing, men ikke som almindelige pakker, fordi Aage i denne forbindelse ikke stolede på den chauffør, man havde ansat. Derfor blev det aftalt, at modtageren selv hentede bladene, der var gemt i bussen på et nøje aftalt sted.

Besættelsesmagten krævede undertiden at låne Aage Sørensens busser, men det faldt altid »så uheldigt«, at de var på værksted hos mekaniker Petersen, der hver gang erklærede, at de ikke kunne køre. Til trods herfor lykkedes det at komme igennem krigen uden at tyskerne konfiskerede busserne.



Sys Gauguins kommentar til at politiet i Ålborg i 1943 er skredet ind over for rutebilerne, der var så overfyldte, at passagererne sad på taget. Teksten til tegningen i Berlingske Tidende lyder: »Hvorfor ikke i stedet indrette det lidt hyggeligt?«

Kørselsmæssig var tiden under 2. verdenskrig god, fordi den private persontransport gik helt i stå. Bestemmelserne om maksimale passagertal kunne ikke overholdes, så Aage Sørensen blev anmeldt for at have for mange med i busserne. På et tidspunkt anskaffedes en tredje bil.

Sabotagen af Gilleleje Kino i 1944 betød, at Helsingør Bio fik flere besøgende fra Gilleleje og omegn. Dette gav endnu flere passagerer til rute 41. I krigens senere år så myndighederne dog igennem fingrene med de mange passagerer.

I den usædvanlig gode sommer i 1944 trodsede mange vanskelighederne med den offentlige transport og søgte ud til strandene bl. a. de nordsjællandske. Den 30. august skrev avisen

# KØREPLAN for BIL-RUTEN

Helsinge - Blistrup - Smidstrup - Gilleleje - Søborg  
Esbønderup.

Gyldig fra 1. September 1946.

Gilleleje - Helsinge.

Hverdage												Søn- og Helligdage															
Helsinge												Helsinge															
Helsinge												Helsinge															
7.30	8.19	8.36	10.19	10.36	12.19	12.36	14.19	14.36	16.19	16.36	18.19	18.36	20.19	20.36	22.19	22.36	24.19	24.36	26.19	26.36	28.19	28.36	30.19	30.36			
1	C	3	B	6	D	7	C	9	D	11	B	12	B	13	B	15	C	17	D	19	B	21	B	23	B		
6.30	6.50	10.20	11.01	12.30	14.48	15.27	17.43	18.20	20.25	0.09	Gilleleje St.	6.30	6.26	9.20	10.00	12.35	13.36	16.30	17.31	20.25	21.30	23.33	24.38	26.41	28.44		
6.40	10.00	10.30	12.01	12.40	14.58	15.37	17.54	18.30	20.35	0.16	Gilleleje St.	5.48	8.36	9.28	10.09	10.44	12.55	14.40	16.40	18.40	20.42	21.45	23.43	24.48	26.51	28.54	30.57
6.48	10.04	10.44	12.06	12.45	15.03	15.42	17.59	18.37	20.40	0.20	Smidstrup Kirsk.	5.51	8.41	9.32	10.14	10.49	12.50	14.40	16.40	18.40	20.47	21.50	23.48	24.53	26.56	28.59	31.02
6.56	10.13	12.11	12.11	12.05	15.08	15.51	18.08	18.46	20.50	0.28	Udøholt Kirsk.	6.00	8.50	9.40	10.22	10.58	13.00	14.50	16.50	18.50	20.58	21.60	23.57	25.02	27.05	29.08	31.11
6.58	12.12	15.12	15.09	15.55	18.12	18.12	20.15	21.10	21.10	0.38	Udøholt By	6.04	8.54	9.40	11.01	11.05	13.58	15.58	18.58	21.00	22.02	23.01	25.04	26.09	28.12	30.15	32.18
7.00	10.17	12.19	12.19	12.59	15.10	16.10	18.12	19.10	20.05	0.38	Blistrup Brugsg.	6.09	8.59	9.40	11.09	11.10	14.03	16.03	19.03	21.05	22.08	23.08	25.11	26.16	28.19	30.22	32.25
7.05	10.23	12.24	12.24	13.04	15.21	16.21	18.23	19.21	20.16	0.38	Bannehj. Smedie	6.11	9.01	9.40	11.12	11.12	14.05	16.05	19.05	21.07	22.10	23.10	25.13	26.18	28.21	30.24	32.27
7.10	10.27	12.29	12.29	13.09	15.26	16.26	18.28	19.26	20.21	0.38	Koldbæk	6.14	9.04	9.40	11.16	11.16	14.09	16.09	19.09	21.11	22.14	23.14	25.17	26.22	28.25	30.28	32.31
7.20	10.35	12.35	12.35	13.15	15.35	16.35	18.37	19.35	20.30	0.38	Valby	6.23	9.13	9.50	11.19	11.19	14.12	16.12	19.12	21.14	22.17	23.17	25.20	26.25	28.28	30.31	32.34
7.30	10.43	12.43	12.43	13.23	15.43	16.43	18.45	19.43	20.38	0.38	Hølsing St.	6.33	9.23	10.00	11.29	11.30	14.22	16.22	19.22	21.24	22.27	23.27	25.30	26.35	28.38	30.41	32.44
7.40	10.54	12.56	12.56	13.36	15.56	16.56	18.58	19.56	20.51	0.38	Tog til Helsing	6.41	9.31	10.04	11.33	11.34	14.26	16.26	19.26	21.28	22.31	23.31	25.34	26.39	28.42	30.45	32.48
10.09	15.07	14.00	14.00	14.00	16.00	17.00	19.02	20.00	20.55	1.30	Tog til Esbønderup	6.51	9.41	10.14	11.43	11.44	14.36	16.36	19.36	21.38	22.41	23.41	25.44	26.49	28.52	30.55	32.58
8.43	14.00	14.00	14.00	14.00	16.00	17.00	19.02	20.00	20.55	1.30	Tog til Helsing	6.51	9.41	10.14	11.43	11.44	14.36	16.36	19.36	21.38	22.41	23.41	25.44	26.49	28.52	30.55	32.58
9.30	12.30	14.50	17.30	17.30	19.30	20.30	22.30	23.30	24.25	1.30	Tog til Helsing	6.51	9.41	10.14	11.43	11.44	14.36	16.36	19.36	21.38	22.41	23.41	25.44	26.49	28.52	30.55	32.58

Helsinge - Gilleleje.

Hverdage												Søn- og Helligdage																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Helsinge												Helsinge																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Helsinge												Helsinge																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
8.19	10.19	10.19	12.19	12.19	14.19	14.19	16.19	16.19	18.19	18.19	20.19	20.19	22.19	22.19	24.19	24.19	26.19	26.19	28.19	28.19	30.19	30.19	32.19	32.19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
2	B	4	D	6	C	8	B	10	C	12	D	14	B	16	C	18	B	20	B	22	D	24	C	26	B	28	D	30	B	32	D	34	B	36	D	38	B	40	D	42	B	44	D	46	B	48	D	50	B	52	D	54	B	56	D	58	B	60	D	62	B	64	D	66	B	68	D	70	B	72	D	74	B	76	D	78	B	80	D	82	B	84	D	86	B	88	D	90	B	92	D	94	B	96	D	98	B	100	D	102	B	104	D	106	B	108	D	110	B	112	D	114	B	116	D	118	B	120	D	122	B	124	D	126	B	128	D	130	B	132	D	134	B	136	D	138	B	140	D	142	B	144	D	146	B	148	D	150	B	152	D	154	B	156	D	158	B	160	D	162	B	164	D	166	B	168	D	170	B	172	D	174	B	176	D	178	B	180	D	182	B	184	D	186	B	188	D	190	B	192	D	194	B	196	D	198	B	200	D	202	B	204	D	206	B	208	D	210	B	212	D	214	B	216	D	218	B	220	D	222	B	224	D	226	B	228	D	230	B	232	D	234	B	236	D	238	B	240	D	242	B	244	D	246	B	248	D	250	B	252	D	254	B	256	D	258	B	260	D	262	B	264	D	266	B	268	D	270	B	272	D	274	B	276	D	278	B	280	D	282	B	284	D	286	B	288	D	290	B	292	D	294	B	296	D	298	B	300	D	302	B	304	D	306	B	308	D	310	B	312	D	314	B	316	D	318	B	320	D	322	B	324	D	326	B	328	D	330	B	332	D	334	B	336	D	338	B	340	D	342	B	344	D	346	B	348	D	350	B	352	D	354	B	356	D	358	B	360	D	362	B	364	D	366	B	368	D	370	B	372	D	374	B	376	D	378	B	380	D	382	B	384	D	386	B	388	D	390	B	392	D	394	B	396	D	398	B	400	D	402	B	404	D	406	B	408	D	410	B	412	D	414	B	416	D	418	B	420	D	422	B	424	D	426	B	428	D	430	B	432	D	434	B	436	D	438	B	440	D	442	B	444	D	446	B	448	D	450	B	452	D	454	B	456	D	458	B	460	D	462	B	464	D	466	B	468	D	470	B	472	D	474	B	476	D	478	B	480	D	482	B	484	D	486	B	488	D	490	B	492	D	494	B	496	D	498	B	500	D	502	B	504	D	506	B	508	D	510	B	512	D	514	B	516	D	518	B	520	D	522	B	524	D	526	B	528	D	530	B	532	D	534	B	536	D	538	B	540	D	542	B	544	D	546	B	548	D	550	B	552	D	554	B	556	D	558	B	560	D	562	B	564	D	566	B	568	D	570	B	572	D	574	B	576	D	578	B	580	D	582	B	584	D	586	B	588	D	590	B	592	D	594	B	596	D	598	B	600	D	602	B	604	D	606	B	608	D	610	B	612	D	614	B	616	D	618	B	620	D	622	B	624	D	626	B	628	D	630	B	632	D	634	B	636	D	638	B	640	D	642	B	644	D	646	B	648	D	650	B	652	D	654	B	656	D	658	B	660	D	662	B	664	D	666	B	668	D	670	B	672	D	674	B	676	D	678	B	680	D	682	B	684	D	686	B	688	D	690	B	692	D	694	B	696	D	698	B	700	D	702	B	704	D	706	B	708	D	710	B	712	D	714	B	716	D	718	B	720	D	722	B	724	D	726	B	728	D	730	B	732	D	734	B	736	D	738	B	740	D	742	B	744	D	746	B	748	D	750	B	752	D	754	B	756	D	758	B	760	D	762	B	764	D	766	B	768	D	770	B	772	D	774	B	776	D	778	B	780	D	782	B	784	D	786	B	788	D	790	B	792	D	794	B	796	D	798	B	800	D	802	B	804	D	806	B	808	D	810	B	812	D	814	B	816	D	818	B	820	D	822	B	824	D	826	B	828	D	830	B	832	D	834	B	836	D	838	B	840	D	842	B	844	D	846	B	848	D	850	B	852	D	854	B	856	D	858	B	860	D	862	B	864	D	866	B	868	D	870	B	872	D	874	B	876	D	878	B	880	D	882	B	884	D	886	B	888	D	890	B	892	D	894	B	896	D	898	B	900	D	902	B	904	D	906	B	908	D	910	B	912	D	914	B	916	D	918	B	920	D	922	B	924	D	926	B	928	D	930	B	932	D	934	B	936	D	938	B	940	D	942	B	944	D	946	B	948	D	950	B	952	D	954	B	956	D	958	B	960	D	962	B	964	D	966	B	968	D	970	B	972	D	974	B	976	D	978	B	980	D	982	B	984	D	986	B	988	D	990	B	992	D	994	B	996	D	998	B	1000	D	1002	B	1004	D	1006	B	1008	D	1010	B	1012	D	1014	B	1016	D	1018	B	1020	D	1022	B	1024	D	1026	B	1028	D	1030	B	1032	D	1034	B	1036	D	1038	B	1040	D	1042	B	1044	D	1046	B	1048	D	1050	B	1052	D	1054	B	1056	D	1058	B	1060	D	1062	B	1064	D	1066	B	1068	D	1070	B	1072	D	1074	B	1076	D	1078	B	1080	D	1082	B	1084	D	1086	B	1088	D	1090	B	1092	D	1094	B	1096	D	1098	B	1100	D	1102	B	1104	D	1106	B	1108	D	1110



*Aage Sørensen med en af de veltjente busser, fotograferet i 1981.*

til sine medlemmer for at få klarhed over i hvilket omfang, der var behov for dubleringskørsel. Vognmændene skulle således have tilladelse af amtsrådene til at køre et bestemt antal ture. Den udvidede drift måtte nøje planlægges, fordi det krævede flere benzinforstyringer, der blev leveret gennem tildeling af benzinmærker.

Den gode indtjening under krigen gav mulighed for at udvide chaufførstaben, men samtidig gik Aage Sørensens kone Beth i 1942 i gang med at tage kørekort til bus. Dengang var det uhørt, at en kvinde kunne finde på den slags, så i første omgang ville den motorsagkyndige i Hillerød slet ikke have hende op til prøve, selvom Beth havde taget timer hos en rutebilvognmand i Hillerød. Problemet blev klaret ved, at man ved det årlige syn på en af busserne lidt tilfældigt kom ind på problemet med, at Aage Sørensen manglede en chauffør i Gilleleje til de mange passagerer. Den motorsagkyndige accepterede nu at tage Beth til prøve, og det

Helsinge-Gilleleje

gik som det skulle. Resten af krigen kørte Elisabeth Sørensen mange ture ikke mindst som afløser, når der var behov for det. Familien havde dengang flere små børn, der også skulle passes. Ind i mellem måtte Beth tage dem med i bussen.

Indtil 1943 boede Aage Sørensen forskellige steder i Gilleleje, men det var vanskeligt at få plads til hele rutebilforretningen hos private udlejere. Hos mekaniker Petersen overfor Luthers Missionsforening på Vesterbrogade blev familien sagt op i vinteren 1943, fordi børnene gik med træsko, men også fordi det irriterede, at der kom så mange og afleverede pakker til forsendelse.

Søborg-Græsted-Vallby

På det tidspunkt var det gamle mejeri på Stationsvej til salg. Aage Sørensen ville gerne købe, men vidste ikke om han kunne klare det.

Lyshøj-Udshølt

Ejendomsmægleren Hans Hansen opfordrede dog til køb ud fra sit kendskab til Aage Sørensens gode forretning. Slutsedlen blev underskrevet med en købesum på 20.000 kr. I den følgende tid blev det gamle hus renoveret med indretning af ventesal og pakkeindleveringssted. Samtidig blev der bygget garage til busserne. Materialerne til denne nybygning

blev hentet i Raageleje, hvor kroens brand havde efterladt en ruin med brugbare jernbjælker, træmaterialer og mursten. Inden man var færdig, var der ofret ca. 22.000 kr. på renovering og nybygning. Drømmen om eget hus og garageanlæg med vaskehal til rutebilselskabet Aage Sørensen var gået i opfyldelse. De to ansatte chauffører flyttede ind på førstesalen sammen med en tjenestepige, der skulle være med til at passe hjemmet og børnene, når Beth kørte bus.

Smidstrup-Koldsbæk

## Nye ruter

Af de bevarede køreplaner fra Aage Sørensen's busdrift fremgår, at rute 41 i hvert tilfælde i 1941 kørte videre fra Gilleleje over Søborg til Esbønderup. Denne ruteforlængelse imødekom et stort behov for transport til og fra sygehuset i Esbønderup.

I 1950 fik Aage Sørensen koncession på en udvidelse af rute 41. Fra Helsingør blev der nu kørt videre fra Valby over Græsted og Søborg til Gilleleje. Det gav mange ekstra passagerer. I denne periode efter krigen blev der anskaffet en ny bus, en Dap til 30 personer. På dette tidspunkt var der 3 ansatte chauffører til at køre de 3 rutebiler. Aage Sørensen's søn Gunnar havde job som billettør.

I 1953 fik Aage Sørensen koncession på kørsel fra Gilleleje Station til Fyrkroen ved Nakkehoved, der var et populært udflugtsmål. Passagererne havde madkurvene med og spiste i det grønne eller ved kroens borde med den storslåede panoramaudsigt over vandet. – Ruten åbnede Sct. Hans Aften, hvor Fyrkroen havde sit årlige arrangement med festfyrværkeri og bål på stranden. Sommeren igennem blev der på hverdage kørt otte dobbeltture og på søndage ti.

## Kampen mod Gribskovbanen

Det fremgår helt tydeligt, at Gribskovbanen ikke var en god samarbejdspartner. Viljen til at styrke den lokale trafik ved at løfte opgaven i fællesskab, var ikke til stede. Sognerådene i de kommuner, hvor både banen og Aage Sørensen's rutebiler kørte, skulle hvert år udtale sig om koncessionsspørgsmålet. Problemerne afspejler sig tydeligt i avisernes mødereferater.

I 1940 udtalte Karl Andersen fra Blistrup Sogneråd sig om, hvorvidt Gribskovbanen skulle have fornyet koncessionen på rutebilkørsel fra Tisvilde til Gilleleje:

*»Karl Andersen talte stærkt for kun at give Tilladelsen indtil Udsholt Kiosk, da Aage Sørensen med sine Rutebiler daglig befarer Strækningen fra Kiosken til Gilleleje flere Gange, og, udtalte Andersen, Banen bestemmer for en Del Sørensen's Køreplan, og derfor kan Bilerne let komme til at samarbejde, og desuden, som Tiderne ser ud, faar 2 Selskaber ikke Lov til at*

*befare Strækningen fra Kiosken til Gilleleje, men vi maa gøre, hvad vi kan, for at det bliver Aage Sørensen, da Folk helst vil køre med ham.»*

Derimod ville Niels Nielsen anbefale en fornyelse af Gribskovbanens koncession,

*»...selv om Raageleje og Landliggerne var behandlet daarligt af Gribskovbanen, som kun kørte et Par Sommermaaneder, og ellers lod Folk selv om, hvordan de kom til og fra By og Bane. De 2 Biler maa ikke køre lige efter hinanden, som de gjorde i Fjor Sommer og tage Passagererne fra hinanden. Banens Bil maatte eventuelt tvinges til at køre noget længere Tid af Aaret.»*

Søborg-Gilleleje Sogneråd havde også livlige diskussioner om fornyelsen af buskoncessionerne. Medlemmer med sympatier for Gribskovbanen, bl. a. stationsforstander Bacher, argumenterede for, at Aage Sørensens køreplan favoriserede Helsingør By til skade for Gilleleje og dens handelsliv. Flertallet var dog indstillet på at støtte Aage Sørensen, der betalte skat i kommunen.

Sognerådene i Blistrup og Søborg-Gilleleje kommuner støttede gennem årene Aage Sørensen, der kæmpede en brav kamp med sine ansøgninger til Frederiksborg Amt, hvor han ikke lagde skjul på, at det eneste rigtige ville være enekoncession for rute 41 på strækningen Gilleleje-Helsingør. Kommunerne og Aage Sørensen havde dog ingen reel indflydelse, når Trafikudvalget i Frederiksborg Amt skulle træffe beslutninger. I 1946 skrev avisen dog, *»...at Gribskovbanen fra Amtet har faaet Tilladelse til Rutebilkørsel paa Strækningen Gilleleje-Tisvilde, dog saaledes, at der i Vinterhalvaaret kun maa køres paa Strækningen Tisvilde-Udsholt.»*

Gribskovbanen rettede sig ikke altid efter de beslutninger, der blev truffet af myndighederne. I 1950 havde banen tilladelse til at køre på strækningen Gilleleje-Tisvilde fra 1. juni, men alligevel startede man ruten 15. maj. Søborg-Gilleleje Sogneråd, der havde givet tilladelse til kørsel fra 1. juni, følte sig tilsidesat. Enhver kan forestille sig, hvilket irritationsmoment banens tidlige kørsel var for Aage Sørensen.

Som det tidligere er omtalt anskaffede Aage Sørensen i denne periode en stor bus med plads til 30 personer. Amtets vejteknikere

gav tilladelse til kørsel med bussen, men under den betingelse, at tilladelsen kunne inddrages, hvis det viste sig, at vognen var til gene for den øvrige trafik. Derefter forsøgte rutebilschauffører på Gribskovbanen samt politiet at indberette vognen som generende for trafikken. Aage Sørensen blev endda kaldt til møde hos politiet med øjeblikkelig varsel, så han blev forhindret i at køre sin rute rettidigt fra jernbanestationen. (beretning fra Aage Sørensens arkiv).

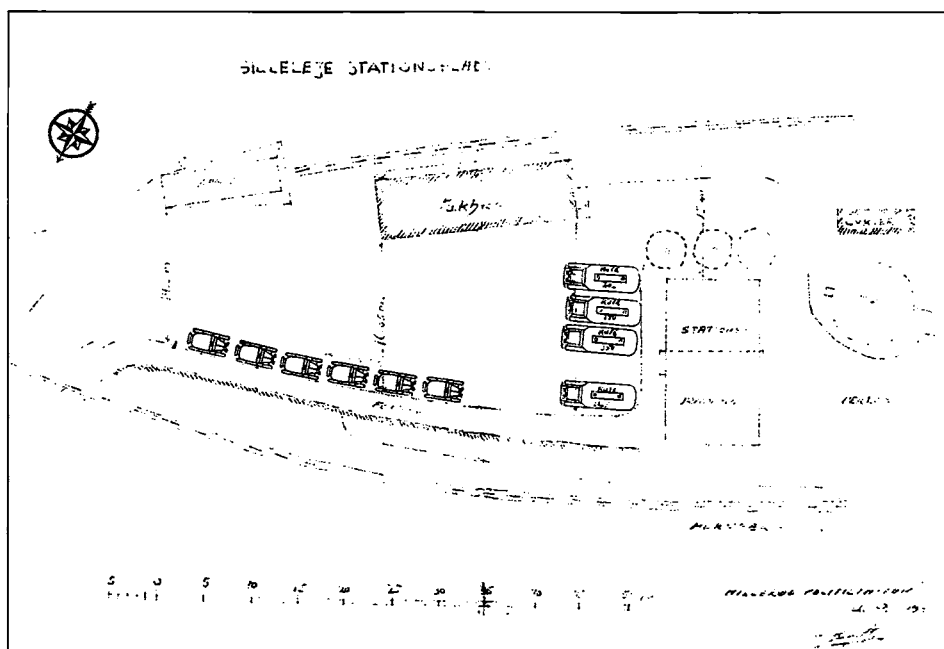
I 1950 klagede Smidstrup Strands Grundejerlav til Frederiksborg Amt over, at der endnu ikke var kommet køreplan for rute 41 for den kommende sæson. Aage Sørensen udtalte i den anledning til avisen *»... at hans Forslag til Køreplan flere Gange har været Genstand for en saa langsommelig Behandling, at Godkendelse først har foreligget ganske faa Dage, før den skulde træde i Kraft.«* Det havde også den uheldige virkning, at bustiderne ikke kunne nå at komme med i statsbanernes landsdækkende køreplan.

I 1951 klagede Aage Sørensen til Frederiksborg Amtsråd og Trafikudvalget over chikane fra stationsforstander Bakke og overbetjent Kirkeskou:

*»... Søndag d. 20 Mai, da jeg holdt paa Stationspladsen til Tog Kl. 20,11 blev jeg af Stationsforstanderen beordret for Fremtiden at holde et andet sted, end hvor jeg i de forløbne mange Aar har holdt, idet Banens egne Biler skulle holde paa min tidligere Plads.*

*Hertil fremhævede jeg overfor Stationsforstanderen at mit Selskab Aaret rundt befordrede langt det største Antal Passagerer til og fra Stationen, og at baade vi og Passagererne ville blive daarligt stillet ved at faa henvist en ugunstig Plads for Ind og Udstigning. Selv om Pladsen ikke er tilstrækkelig stor til Trafikken, vil den, om den bliver ligeligt og rigtigt udnyttet, være Plads nok, og til evt. Udvidelser betales der fra mit Selskab alene ca. 20.000 Kr. i Afgifter, foruden de 2 andre Rutebilselskaber. Jeg paapegede overfor Stationsforstanderen at Pladsen, hvis han mente den var for lille, saa maatte udnyttes rigtigt, og at det var upraktisk at f. Eks. Banens Biler holdt stille paa de bedste Pladser op til 2 Timer eller mere til Gene for den øvrige Trafik, men mere praktisk om Bilerne først kørte op 5 min. før Planmæssig Afgang.*





Tegning der viser holdepladser for busser og drosker på pladsen ved Gilleleje Station 1950. (Aage Sørensens arkiv).

Jeg henstillede ligeledes at Driftbestyreren kom tilstede og vi sammen fik drøftet en bedre Ordning, eller fik det ærede Amdsraads Afgørelse af en bedre Ordning.

Da jeg i Dag d. 4. Juni ankom til Tog Kl. 9.56 holdt der en privat Vogn, paa den nye Plads jeg af Stationsforstander og af Overbetjenten var henvist til, og da jeg kørte til min tidligere Plads gennem 17 Aar fik jeg af Betjenten Ordre paa ogsaa at fjerne mig derfra med Trussel om Bøde." (Aage Sørensens arkiv).

Sagen endte med, at politimesteren i Hillerød udarbejdede en tegning, der viste, hvordan busser og drosker i fremtiden skulle holde. (se tegning)

Stridighederne mellem Aage Sørensen og Gribskovbanen blev jævnlgt omtalt i aviserne. I et læserbrev i Socialdemokraten fra 23. december 1952 skrev »A. N. P.« under overskriften »Kommunen, amtsråd og rutebilkørsel:



*Obel Blitz bussen på Stationsvej med havet, Gilleleje Badepensionat og den gamle biograf i baggrunden..*

*»Det kan ikke andet end undre beboere i Blistrup kommune meget at erfare, at amtets trafikudvalg atter har sat sig ud over flere kommuners indstilling med hensyn til de trafikale forhold i Nordsjælland.*

*Fra rutebilejer Aage Sørensen og Gribskovbanen var der til behandling andragender om koncession på rutebilkørsel på strækningen Rågeleje-Bakkebjerg-Blistrup med videre forbindelse henholdsvis til Helsingør (fra Aage Sørensen) og til Græsted (Gribskovbanen). De interesserede kommuner, Blistrup, Vejby-Tibirke og Græsted-Mårup, har alle tre vedtaget at anbefale Aage Sørensen og nægte Gribskovbanen.*

*Vi beboere i Blistrup må derfor stille os selv det spørgsmål, hvad folkerepræsentanternes betydning har, når vi nu erfarer, at amtets trafikudvalg har vedtaget at meddele Gribskovbanen koncession på rutebilkørsel Rågeleje-Bakkebjerg-Blistrup-Græsted og videre til Hillerød.*

*Hvis beboerne så kunne være sikre på, at denne forbindelse ville blive permanent, kunne der være mening dermed, men vi har først set, hvorledes Gribskovbanen fik en koncession og efter kort tids kørsel indstillede kørselen, fordi den var urentabel.*



*Opel Blitz'en, købt i 1938, blev godt vedligeholdt og i årenes løb gennemgribende istandsat. Den kørte på ruten og efter 1956 benyttet som kirkebil frem til 1986. Herefter blev den indtil 1992 anvendt som familiekøretøj.*

Nu må man endda huske på, at det, beboerne i Rågeleje har brug for, er en forbindelse til Helsingør by, den nærmeste handelsby, og ikke en forbindelse til Hillerød.

Nej, vi må igen se på amtets trafikudvalgs afgørelse ud fra det forhold, at Aage Sørensen er en ganske almindelig mand, mens Gribskoubanens bestyrelses formand er amtmanden, der igen er formand for trafikudvalget.

Der har i den sidste tid i dagspressen været hævdet, at de lokale myndigheder (sognerådene) ikke tog saglige hensyn, når de indstillede i et andragende vedrørende koncession.

Vi kan i denne sag ganske klart sige, at her er det de lokale myndigheder, der har set på beboernes behov, mens amtet har set på Gribskovbanens ønsker, og – ja, lad det så komme frem – på københavnernes ønsker, så de i de ganske få sommermåneder kan komme hurtigt ud til deres villaeer ved kysten, mens vi fastboende kan blive hjemme og passe hus og hjem.



*Gilleleje-Helsinge rutebilens rute-nummer. (Gilleleje Museum).*

Hvorfor skal Aage Sørensens andragende ligge fra juni måned til november måned, inden det behandles? Er det for at Gribskovbanen kunne nå at sende et andragende ind, dateret i august?

I forvejen lider Aage Sørensen under en af trafikudvalgets genistreger, idet Gribskovbanen for nogle år fik koncession på kørsel af strækningen Gilleleje-Smidstrup-Udsholt-Rågeleje-Vejby i sommertiden, mens Aage Sørensen kører sin del af ruten hele året og altså på denne måde tager den dårlige tid med, mens banen kun tager »overskudsmånederne«.

Hvis trafikudvalget har villet give beboerne i Blistrup og de nordlige egne en direkte forbindelse til Hillerød, hvorfor har de så ikke givet Aage Sørensen ret til at køre den ønskede strækning med den tilføjelse, at han skal køre til Hillerød fra Helsinge ?«

## **Aage Sørensen opgiver sin busdrift**

»Efter i 22 år at have drevet ruten Gilleleje-Helsinge, er rutebilejer Aage Sørensen, Gilleleje, af omstændighederne blevet tvunget til at opgive sin koncession, der fra 1. juli overtages af Gribskovbanen, der indsætter to nye store busser, man har lejet af Statsbanerne, på ruten. Efter nyordningen vil de små landsbyer på strækningen ikke længere få fast rutebilforbindelse, da Gribskovbanen vil følge en mere direkte rute mellem de to byer.

# Takstplan for Bil-Ruten

km		40	45	40	35	45	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40			
1	Helsingø	40																																						
2	Vedby	45	40																																					
3	Bukkarbakken	55	45	40																																				
4	Kureebu	65	55	45	40																																			
5	Valby	75	65	55	45	40																																		
6	Tavlen	85	75	65	55	45	40																																	
7	Valby Overdrev	95	85	75	65	55	45	40																																
8	Hemmingstrup	1,00	95	85	75	65	55	45	40																															
9	Aggehn	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																														
10	Agge Skovhus	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																													
11	Bredam	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																												
12	Græsted	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																											
13	Molt	1,50	1,40	1,30	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																										
14	Ødderholm	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																									
15	Søborg	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																								
16	Krigsgår	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																							
17	Bregnerød	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																						
18	Pauseløk	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																					
19	Bonderup	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																				
20	Gilleleje	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																			
21	Bonderup	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																		
22	Pauseløk	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																	
23	Bregnerød	2,55	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40																
24	Krigsgår	2,60	2,55	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40															
25	Søborg	2,80	2,60	2,55	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40														
26	Sotofte	2,85	2,80	2,65	2,60	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40														
27	Dragestrupvej	2,90	2,85	2,80	2,65	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40													
28	Øverup	2,95	2,90	2,85	2,80	2,65	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40												
29	Søgaard	3,10	3,05	3,00	2,85	2,80	2,65	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40											
30	Fabønderup	3,15	3,10	3,05	2,90	2,85	2,80	2,65	2,50	2,35	2,30	2,25	2,05	2,00	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,35	1,25	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40										
31	Kløppeskov	3,20	3,15	3,10	3,00	2,90	2,80	2,70	2,60	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,30	1,20	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40								
32		3,25	3,20	3,15	3,05	2,95	2,85	2,75	2,65	2,55	2,45	2,35	2,25	2,15	2,05	1,95	1,85	1,75	1,65	1,55	1,45	1,35	1,25	1,15	1,05	95	85	75	65	55	45	40								
33		3,30	3,25	3,20	3,10	3,00	2,90	2,80	2,70	2,60	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,30	1,20	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40							
34		3,35	3,30	3,25	3,15	3,05	2,95	2,85	2,75	2,65	2,55	2,45	2,35	2,25	2,15	2,05	1,95	1,85	1,75	1,65	1,55	1,45	1,35	1,25	1,15	1,05	95	85	75	65	55	45	40							
35		3,40	3,35	3,30	3,20	3,10	3,00	2,90	2,80	2,70	2,60	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,30	1,20	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40						
36		3,45	3,40	3,35	3,25	3,15	3,05	2,95	2,85	2,75	2,65	2,55	2,45	2,35	2,25	2,15	2,05	1,95	1,85	1,75	1,65	1,55	1,45	1,35	1,25	1,15	1,05	95	85	75	65	55	45	40						
37		3,50	3,45	3,40	3,30	3,20	3,10	3,00	2,90	2,80	2,70	2,60	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,30	1,20	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40					
38		3,55	3,50	3,45	3,35	3,25	3,15	3,05	2,95	2,85	2,75	2,65	2,55	2,45	2,35	2,25	2,15	2,05	1,95	1,85	1,75	1,65	1,55	1,45	1,35	1,25	1,15	1,05	95	85	75	65	55	45	40					
39		3,60	3,55	3,50	3,40	3,30	3,20	3,10	3,00	2,90	2,80	2,70	2,60	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10	2,00	1,90	1,80	1,70	1,60	1,50	1,40	1,30	1,20	1,10	1,00	95	85	75	65	55	45	40				
40		3,65	3,60	3,55	3,45	3,35	3,25	3,15	3,05	2,95	2,85	2,75	2,65	2,55	2,45	2,35	2,25	2,15	2,05	1,95	1,85	1,75	1,65	1,55	1,45	1,35	1,25	1,15	1,05	95	85	75	65	55	45	40				
41		3,70																																						

gerede som billettører. I konkurrencen med Gribskovbanen har der undertiden været bitter strid, der har antaget former, så den blev gjort til genstand for offentlig debat i sognerådet. Det har specielt drejet sig om strækningen langs Raagelejevejen til Udsholt, som Sørensen har betjent hele året, men som Gribskovbanen kun kører på i sommermånederne med bilerne til Tisvildeleje, og derfor giver Aage Sørensen en hård konkurrence i en tid, hvor pengene kan komme ind på ruten. Gribskovbanen har imidlertid henvist til, at den har haft koncession på strækningen i et længere åremål end Sørensen og derfor har første retten. Om lørdagen kører Gribskovbanen ikke på ruten, og Sørensen havde da valgt ikke at gøre det om søndagen for at få sig en ugentlig fridag, men resultatet blev, at Frederiksborg amts Trafikudvalg meddelte Sørensen, at hans koncession ville blive inddraget, såfremt han ikke også kørte om søndagen. Som forholdene lå, valgte han derfor at opgive sin koncession helt. Selvom koncessioner normalt ikke kan afhændes, har banen tilbudt Sørensen en vis moderation. En anden medvirkende årsag til driftens ophør er også den almindelige motorisering på landet, der har gjort ruten mindre nødvendig.« (artikel i Nordsjællands Venstreblad, juni 1956).

Aage Sørensen fik gennem de sidste år en mere og mere anstrengt økonomi, der forhindrede en fornyelse af materiellet. Det betød at en af busserne i foråret 1956 blev kasseret ved det årlige syn. Samtidig kunne busdriften kun løbe rundt, fordi alle i familien deltog meget aktivt i arbejdet uden løn. En flink pantefoged fra Søborg-Gilleleje kommune gjorde hvad han kunne for at udsætte restancer, når det kneb. I virkeligheden skulle Aage Sørensen være stoppet et eller to år før, fordi det endte med mavesår. Det var kun en sej vilje og en idealistisk indstilling, der fik det stolte familie-firma »Aage Sørensen og Sønner« til at holde så længe. Den 30. juni 1956 kl. 22 kørtes den sidste tur. Aage Sørensen var ikke i stand til selv at sidde ved rattet, så Elisabeth måtte, trods en fremskreden graviditet, tage turen. Bussen var fyldt med gamle kunder, der ville vise deres solidaritet. Mange af dem måtte tage en taxa hjem.

Men hermed var sagen langt fra slut i offentligheden. Det manglede ikke på opbakning fra lokalsamfundet. Gilleleje Borgerforening arrangerede hen mod slutningen af juli 1956 et pro-

testmøde på Gilleleje Kro med 500-600 deltagere. Det blev et stormfuldt møde med indlæg, der kredsede om Gribskovbanen og det offentliges uretfærdige behandling af den lille private rutebiler Aage Sørensen i Gilleleje. Et uddrag fra en af avisernes omtale af mødet giver et klart billede af holdningen blandt befolkningen i området:

*»Naar Gribskovbanen sender ansøgninger ud til kommunerne om anbefaling til fornyelse af koncessionen paa ruten Tisvildeleje-Gilleleje, saa har kommunerne afslaaet den, men banen har alligevel faaet koncessionen - hvorfor? Fordi Gribskovbanen har tildelt sig selv koncessionen. Formanden for Gribskovbanen er nemlig ogsaa formanden for amtets trafikudvalg, og det vil ikke kunne nytte at klage til amtmænden over sagen, for det er nemlig ham, der er formand for henholdsvis trafikudvalg og banen! ... Paa samme maade er banens sekretær amtmændens sekretær baade i amtet og i trafikudvalget. Fra banens side har man ikke undslaaet sig for at melde Sørensen til politiet, fordi han paa dage, hvor der har været flere passagerer, end han kunne have i én bil, har sat to vogne ind - det maa han ikke, fordi trafikudvalget kun har givet ham tilladelse til at køre med een.» (udtalt af sognerådsmedlem A. Chr. Petersen).*

Journalist Leve fra amtsavisen tog også ordet og oplyste, at rutebiler Holger Salomon, Helsingør, vederlagsfrit havde lovet at stille to rutebiler til Sørensens disposition, saafremt han ville genoptage ruten.

Mødet sluttede med vedtagelsen af en resolution, hvorefter sagen skulle indannes for trafikministeren med opfordring til at yde Sørensen en passende erstatning, eller at han fik sin koncession tilbage. Der blev nedsat et udvalg indenfor Borgerforeningen til varetagelse af resolutionens forelæggelse for trafikministeren. Dens ordlyd er bevaret i et udkast stilet til Hr. trafikminister Kaj Lindberg, Slotholmsgade 10 og med overskriften *»Vedr. Klage over Frederiksborg Amts trafikudvalg ved Amtmand Justus Saurbrey og Gribskovbanens driftsbestyrer civilingeniør S. Thage.»* – Teksten lyder:

*»Undertegnede anmoder ærbødigst om, at trafikministeren snarest gørligt vil lade foretage en tilbunds gående undersøgelse*

af de forhold, som har ført til at den gennem 22 år indehaver af koncessionen af bilruten Gilleleje – Helsingør nu pr. 30. Juni har mistet denne koncession til trods for, at han i alle de forløbne år har udført et særdeles påskønnelsesværdigt og fra alle beboernes side et særdeles anerkendt arbejde ikke mindst i besættelsestiden.

Koncessionsindehaveren, rutebilejer Aage Sørensen er født 11 maj 1908, er gift og har 7 børn fra 21 til 1 mdr.

Det har imidlertid været en offentlig hemmelighed, at Gribskovbanen (hvis formand er amtmand Saurbrey) igennem mange år har sigtet efter det mål, at få gjort det umuligt for Sørensen at tilfredsstille de krav, Gribskovbanen og Frederiksborg amts Trafikudvalg (hvis formand er amtmand Saurbrey) stillede.

Midlerne, som har været anvendt, har været en art økonomisk forfølgelse, idet man dels har forlangt udført ruter, som var urentable, - dels har nægtet Sørensen tilladelse til at forhøje de siden 1943 fastsatte takster.

Først i 1953 fik Sørensen trafikudvalgets tilladelse til en mindre forhøjelse.

Siden 1953 er der ej heller givet tilladelse til forhøjelse – trods de stigende benzinpriser og vægtskat – først for et par måneder siden, da man kunne se, at Sørensens økonomi gjorde det umuligt for ham at anskaffe nyt materiel, gav man tilladelse til et par enkelte mindre forhøjelser.

Imidlertid viser det sig, at Gribskovbanen efter overtagelsen af ruten den 1. juli har beholdt højere priser, hvilket var umuligt for Sørensen.

Det kan uden nogen art af overdrivelse siges, at befolkningen i Gilleleje, Smidstrup og Helsingør er yderst forargede over den behandling, som er blevet Sørensen til del ved fratrædelsen af koncessionen den 30. Juni d. å. Uden andet vederlag end kr. 8.000.- for den ene brugte rutebil i hvilket beløb ydermere af banen er modregnet kr. 500.- for skyldig kørsel på diverse løbende returbilletter og klippekort.

Vi finder det åbenbart ubilligt, at Statens tilsynsførende: Amtmand Saurbrey i den dobbeltstilling han indtager (formand



for trafikudvalget) med den ene hånd fratager Sørensen en koncession, han har bestyret i 22 år og samtidig med den anden tildeler Gribskovbanen, (hvorfor amtmanden også er formand) til trods for at det ikke har manglet på tilkendegivelse overfor amtmanden om befolkningens harme over en sådan fremgangs-måde.

Amtmandens adfærd overfor Sørensen har også givet sig udslag i en nægtelse af at tildele Sørensen et beløb på kr. 12.000.- ved koncessionens ophør, hvilket ydermere var vedtaget og anbefalet af såvel Gilleleje Sogneråd som Blistrup kommunes sogneråd.....«. (Aage Sørensens arkiv).

Også Smidstrup Grundejerlaug reagerede meget kraftigt på, at Aage Sørensen havde været nødsaget til at opgive sin koncession. Blandt laugets 400 medlemmer blev foranstaltet en indsamling, der gav over 1000 kr. Beløbet blev overrakt Sørensen som takkegave for en god service gennem årene ikke mindst i den svære tid under 2. verdenskrig. Det skulle også være et plaster på såret for den ringe kompensation Aage Sørensen havde fået fra Gribskovbanen ved koncessionens afståelse.

Sagen blev tillige taget op i københavner-pressen. Ekstrabladet havde den 28. juni en artikel, der sluttede med følgende bemærkning: »Tilmed er forholdet det, at mens Gribskovbanen i vid udstrækning lever paa offentligt tilskud, har den private rutebiler helt maattet undvære myndighedernes velsignelse.«

Gribskovbanens overtagelse af rute 341 betød som tidligere nævnt serviceforringelser. BT havde den 10. oktober 1956 en artikel med overskriften »Bus-ophidselse i Nordsjælland«, der redegjorde for utilfredsheden blandt passagererne:

»Beboerne og de københavnske sommerhusejere vrede paa Gribskovbanen og myndighederne.

Der er ophidselse paa egnen mellem Gilleleje og Helsingø, ikke alene blandt den fastboende befolkning, men ogsaa mellem de mange københavnske sommerhusejere. Det er rutebilkørslen, man er vred over. Det er blevet dyrere at køre med bus-linie 341, og der køres sjældnere.«

Aage Sørensens høje serviceniveau blev nu for alvor sat i relief.

## Fortsat buskørsel

Da Aage Sørensen måtte opgive sin rutekørsel i 1956, skete det i en alder af 48 år. En uge efter den sidste tur fødte Beth familiens yngste. Det var et ønskebarn og et lyspunkt for hele familien, der nu havde 7 børn. I august samme år søgte Aage Sørensen Frederiksborg amts Trafikudvalg om tilladelse til at drive en hurtigrute fra Gilleleje til København. Det var planen at indsætte to nye 45 personers busser og kun optage og afsætte passagerer i Esbønderup og Esum, men ruten kunne ikke godkendes af amtet.

I stedet forsøgte Aage Sørensen sig med turistkørsel, der de næste 2-3 år gav indtægter primært i sommersæsonen. Beth tog rengøringsjob og arbejde med optagning af roer og kartofler på gårdene.

I 1963 begyndte Aage Sørensen at køre med beboere fra Gilleleje, som arbejdede på Bjørnbaks Konvolutfabrik i København. Det drejede sig om et hold damer på i alt 10 personer, der skulle bringes og hentes. Alle var meget glade for dette transportarrangement ikke mindst fabrikken, hvor også Aage Sørensen fik ansættelse. Om vinteren, når der var snevanskeligheder i København, blev mange af de ansatte hjemme på grund af vejret, men Aage Sørensen kom altid frem med sin bus. Det var mønsteret fra den vanskelige tid under krigen, der gentog sig. Denne kørsel blev opretholdt i 17 år indtil Aage Sørensen formelt gik på pension som 72 årig i 1980. Alligevel blev bussen fortsat benyttet som kirkebus for Søborg kirke frem til 1986 og endnu længere kørte Aage Sørensen med studenter. Den store familie benyttede frem til 1992 ofte den gamle Opel Blitz fra 1938 til familieudflugter med Aage Sørensen ved rattet.

(Elisabeth Sørensen og Gunnar Sørensen takkes for udlån af arkivalier og fotos fra Aage Sørensens arkiv).

## Carl Hansens rutebilforretning i Helsingø

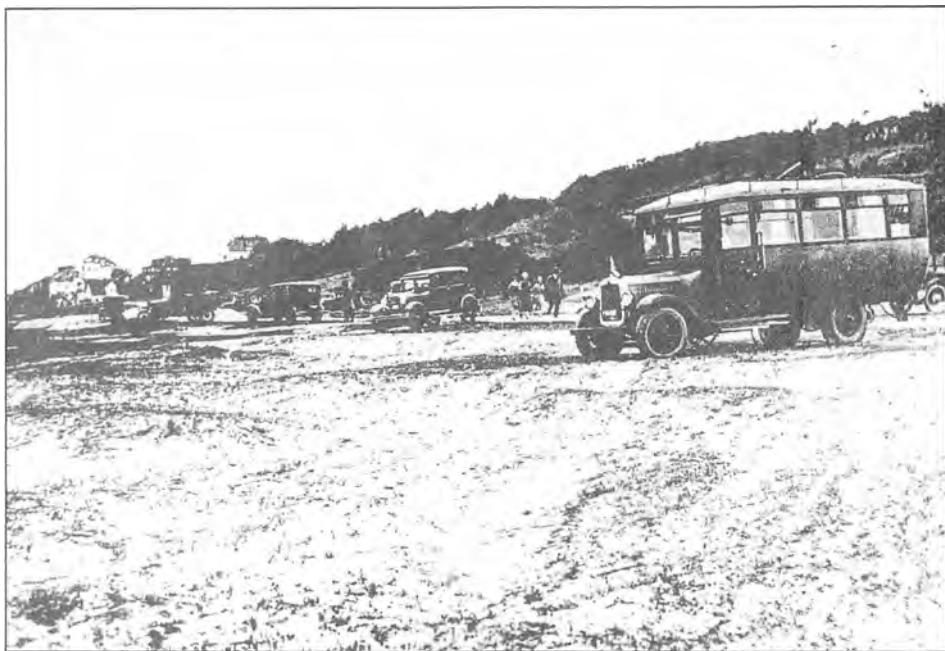
Carl Hansen blev født d. 18 juni 1904 i Jægerspris, men levede hele sin barndom som plejebarn i Grønholt. Efter sin konfirmation kom Carl Hansen ud og tjene ved landbruget. På et tidspunkt kom han på Grønhøjgård i Højbjerg og derfra til Sandbjerggård i Annisse Sogn, for senere at få ansættelse hos Martin Frederiksen på Vejholmgård i samme sogn. Ejeren havde en datter, der hed Johanne født d. 19. januar 1906. Carl og Johanne blev lidt lune på hinanden. Det var sikkert ikke særlig velanset, at en gårdmandsdatter forelskede sig i en tjenestekarl, men Carl var en skikkelig ung mand. En dag ville Martin Frederiksen have ham til at bære drænrør langt ud på marken, selvom det var meget lettere at køre dem med hestevogn. Det blev for meget for Carl. Han bad Martin Frederiksen, svigerfar eller ej, om at passe sit lort selv, for nu var han rejst.

Hvor Carl Hansen tog hen herfra vides ikke, men han endte hos vognmand Laurits Christensen i Helsingø, der både havde taxa-, lastbil- og rutebilforretning. Rutebilen kørte strækningen fra Helsingø over Annisse, Nejede, Alsønderup og Tulstrup til Hillerød. Denne rute kom Carl Hansen til at køre i 1928, sammen med Laurits Larsen, forhenværende slagtermester i Helsingø.

Bilerne, de kørte med, var en 14 prs. Chevrolet og en Ford T begge i meget dårlig stand. Det var næsten en dagligdags ting, at noget gik i stykker med forsinkelse til følge. En dag røg der et baghjul af nede ved Pølebroen i Annisse. Hjulet forsvandt i åen. Der gik en rum tid før man fik det fisket op og bussen kunne komme af sted



*Beretningen er skrevet af Bent Larsen, Ramløse, der her ses med en kasket med mærke fra Landsforeningen Danmarks Bilruter.*



*Rutebilen fra Tisvildeleje til Helsingø.*

igen. Folk var mere tålmodige dengang, men selv for chaufføren blev det for meget. Carl, der var meget vellidt af passagererne, var grundigt træt af at køre med de dårlige vogne. En dag sagde en af sognerødderne i Alsønderup til Carl, at hvis han sendte en ansøgning ind på ruten, skulle han lægge et godt ord ind for ham. Da Carl havde tygget lidt på det og undersøgt, hvordan han kunne klare det økonomisk, søgte han de steder, der skulle søges, og fik positive svar fra alle.

### **Carl Hansen bliver selvstændig**

I 1933 startede Carl Hansen på ruten, først med Laurits Christensens gamle Chevrolet, men det var kun kort tid, så købte han en ny De Soto 1933 model til 20 prs. Carl Hansen var nu godt kørende og folk på ruten meget tilfredse.

Martin Frederiksens Johanne fra Vejholmgård i Huseby havde ikke glemt deres gamle tjenestekar. Hun blev gift med Carl i 1930. Det unge par kom til at bo til leje oven på Teknisk Skole i Nygade i

Helsinge. I 1935 fik de en datter, der blev døbt Lilly, men aldrig blev kaldt andet end Tut.

Rutebilforretningen gav godt, så i 1937 blev der råd til at købe hus på Nygade 10 i Helsinge. Samme år købte Carl Hansen også en ny rutebil en Olsmobil til 20 prs. Nu havde Carl 2 busser. Han fik også chauffør nemlig Laurits Andersen, som boede sammen med sin kone i Bamba-bygningen ved rutebilstationen, omtrent der, hvor Den Danske Bank i dag ligger.

Forretningen blomstrede. Der var nok at lave. Men Carl Hansen havde et problem. Han kunne ikke have begge biler stående hjemme i Nygade. Derfor lejede han sig ind i den gamle rejsestald, som tilhørte Centralkroen. Det skete i 1937.

Nu begyndte Carl også at køre turistkørsel. I 1938 var tiden inde til at anskaffe en helt ny turistbil. Det blev en Reo også til 20 prs. Den ældste rutebil blev herefter solgt.

## **Tiden under Anden Verdenskrig**

Alt gik godt til efteråret 1939. Den 3. september 1939 udbrød Anden Verdenskrig og med den fulgte benzinrationering, dækmangel og meget mere. Det første halve år gik nogenlunde, men efter 9 april 1940, da tyskerne besatte landet, blev benzintildelingen så stram, at det kneb med at holde hjulene i gang.

Men når nøden er størst, er hjælpen nærmest. Gasgeneratoren var opfundet. Carl fik påmonteret en på Olsmobilen. Det gik meget godt, når først man fik lært, at der skulle brænde med. Det blev anbragt på taget af rutebilen sammen med alt det andet, man skulle have med: cykler, barnevogne, halve grise til slagterne i Helsinge og det man i øvrigt fik ude på ruten.

Der var altid mange mennesker med bussen i en tid, hvor der ikke var mulighed for at køre i privatbiler på grund af benzinnangelen. Selv dæk til cyklerne var det sløjt med, så der var trængsel, hver gang rutebilen kørte.

I 1941 holdt Laurits Andersen op og Carl Hansen ansatte i stedet Hans Metzen som chauffør. Han blev meget afholdt på ruten.

Tiden med dækmangel mærkede Carl Hansen ikke meget til. Han havde den anden rutebil stående hjemme, som han kunne tage dækkene fra. Var det ikke nok, kunne man altid købe lidt dæk af



*Frederiksværk-Helsingør rutebilen fra ca. 1928 med »Lange-Madsen« som chauffør.*

Kagejens. Han handlede med alt, jeg tror det kaldtes sortbørs. Carl Hansen havde også en god ven i Svend Larsen, der var vulkanisør i Helsingø.

Carl havde vist også lidt med modstandsbevægelsen at gøre, i hvert tilfælde stillede han beredvilligt sin rutebil til rådighed for frihedskæmperne, da frihedsbudskabet havde lydt den 4. maj 1945.

## **Efterkrigstiden**

Efter befrielsen skulle vi til at leve normalt igen, men det tog sin tid. Benzinen kom ikke dagen efter at tyskerne havde kapituleret. Først flere år senere blev forholdene normaliseret.

Allerede i 1946 fik Carl Hansen en ny rutebil, en Studebakker til 29 prs. Det var noget af en omvæltning at få en helt ny bil at køre med på ruten så tidligt efter krigen. Nye biler var svære at få fat i, men jeg tror Carl havde en god ven i mekaniker Petersen, der boede på Vestergade i Helsingø lige efter Tinghuset. Han tog også generatoren af Olsmobilen og så var det meget nemmere at være chauffør.

Olsmobilen var god og solid. Den klarede de mange overlæs under krigen med bravour. Efter krigen kørte den både rutedrift, turisttrafik og flere år arbejdere til Høvelte Kaserne. Olsmobilen blev først afhændet i 1960 efter 23 års tro tjeneste.

Kørslen til Høvelte skaffede jeg Carl Hansen. Han havde ikke forstand på at sige tak, men en dag hos mekaniker Petersen, hvor jeg var til reparation med en bil, kom Carl hen til mig. Han hev tegnebogen frem og lagde en femmer i min hånd med bemærkningen: »den skal du have for det du ved nok.«

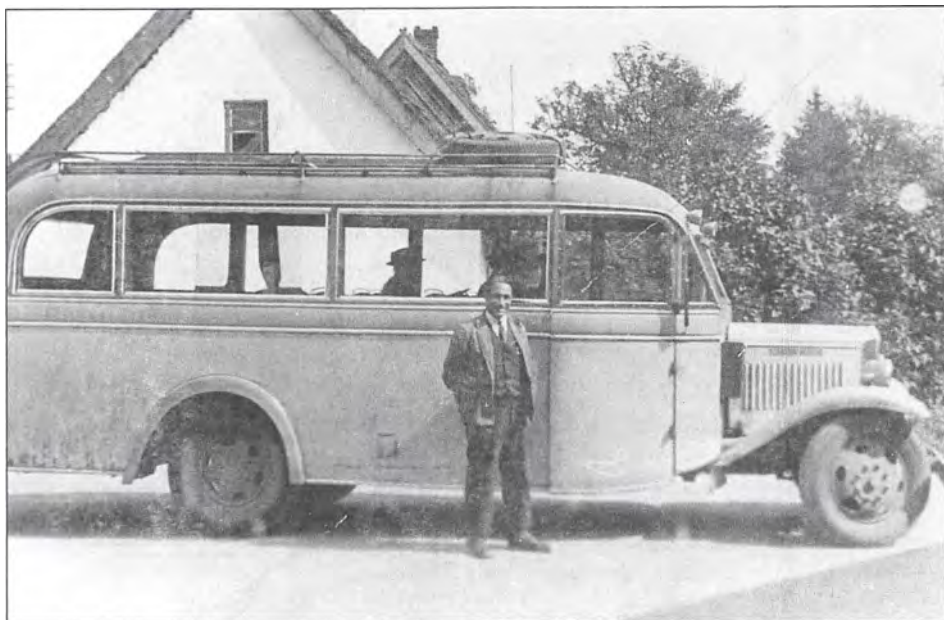
Carl Hansen var et meget hjælpsomt og rart menneske. Det fandt jeg ud af i november 1946, da jeg en morgen ved 6-tiden var på vej mod Hillerød på cykel; jeg skulle på Sygehuset i Hillerød og have fjernet mandler og polypper. Carl Hansen kom med Olsmobilen og skulle samme vej. Han standsede op og spurgte, om jeg ikke ville køre med, og det ville jeg selvfølgelig meget gerne.

I 1947 kunne Carl Hansen og Hans Metzen ikke samarbejde længere og Carl måtte fyre ham. Nye chauffører blev ikke fundet gennem annoncering. Emner i omgangskredsen blev derimod kontaktet. Købmand Valdemar Pedersen i Helsingør havde en chauffør ved navn Svend Rasmussen. Han var forlovet med Inger, der var søsterdatter til Carl Hansens kone Johanne. Svend var interesseret i jobbet og gik i gang med at tage rutebilkortet. Senere blev Inger og Svend gift.

I 1949 fik Carl Hansen en reservechauffør, der hed Josef Christensen. Han blev i firmaet i rigtig mange år. På dette tidspunkt havde Carl 3 rutebiler, hvoraf de 2 kunne køre med turister.

## **Rutenettet udvides**

I 1951 udvidede Carl Hansen rutenettet, da han fik tilladelse til at køre til Tibirke Bro. Herfra kørte bussen over Holløse-Tågerup-Tofte-Helsingør-Højbjerg-Pibe Mølle-Alsønderup og Tulstrup til Hillerød Station. Med udvidelsen var det nødvendigt at ansætte end nu en chauffør. På det tidspunkt kørte jeg hjemme hos min far, vognmand Carl Larsen i Ramløse. En dag kom jeg kørende gennem Helsingør, hvor Carl Hansen stod på fortovet ved kroen og vinkede af mig. Jeg holdt selvfølgelig ind til siden. Carl kom hen og lukkede bildøren op og fortalte, at han havde udvidet ruten til Tibirke Bro, men manglede en chauffør: »Var det noget for dig ?« sagde han. »Ja



*Carl Hansen med hans første nye rutebil 1934.*

det var det måske nok, men jeg har ikke noget kørekort til rutebil« svarede jeg. »Det kan du vel hurtigt få. Rutebilejer Andersen i Hillerød har en bil, du kan lære at køre i og der er også en kørelærer dernede. Dem kan du bare ringe til. Hos doktor Børge kan du få et samaritter-kursus.«

Da der var gået 14 dage, var jeg begyndt som chauffør hos Carl Hansen. Jeg fik Svend Rasmussen som læremester på ruten. Det var også ham og Inger, der havde anbefalet mig til Carl. Han var med et par dage, så måtte jeg selv finde ud af det.

Det gik også nogenlunde. Folk på ruten plejede aldrig at sige, når de skulle af, for både Carl og Svend kendte dem alle sammen, og vidste hvor de boede. Der var kun få faste stoppesteder. Folk blev samlet op, der hvor de var og sat af der, hvor de ville. De første 14 dage var folk meget flinke og forstående overfor mig. Så mente de nok, jeg skulle kende dem og holde de rigtige steder. Der var mange ting at lære med pakker, som skulle hentes og bringes samt billetter og tider, der skulle holdes. Der var lidt nerver på, for jeg kunne ikke huske hvor folk skulle af, hvis de kun havde været



## Hverdage: Gyldig fra 4 oktober 1953 Gilleleje - Helsinge

Toget	Kbh. H.	Helsinge	Alf.	5.20	8.40	10.20	10.19	12.59	13.19	13.20	13.19	15.20	15.19	18.25	18.19
Helsinge bil	Ank.	7.15		10.45	12.15					15.10		17.20		20.20	
Helsinge tog										15.25		17.02		19.53	
Hillerød bil				11.50				14.29		14.53				20.25	
Hillerød tog										15.25				19.53	
<b>Tur</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>25</b>		
Gilleleje st.	7.25	9.25	10.46	12.25	13.48	14.30	15.25	15.25	16.45	17.25	18.50	20.25	21.53		
Gilbjerg ferieby	7.32	9.32		12.32		14.38		15.32		17.32		20.32			
Smidtstrup kiosk	7.35	9.35		12.35		14.42		15.35		17.35		20.35			
Smidtstrup by		9.37						15.37				20.37			
Udsholt kiosk	7.41		12.41							17.41					
Bregnerød			10.51		13.56					16.51		18.57		22.01	
Søborg			10.56		14.01			15.33		16.56		19.07		22.04	
Dragstrupvejen								15.38			17.12				
Esbønderup								15.42							
Græsted kro			11.04		14.11			15.49							
Valby skole			11.12		14.20					17.04	17.21	19.11	21.14		
Valby by			11.15		14.23					17.12	17.30	19.20	21.23		
Udsholt by	7.44	9.44		12.44				15.45		17.14		20.43			
Blistrup bruggef.	7.49	9.49		12.49				15.48		17.19		20.48			
Bannebjerg															
Koldsbæk	7.54	9.54		12.54				15.53		17.54		20.53			
Unnersup	7.58							15.58				20.56			
Mønge	8.02							16.02				21.00			
Valby by		10.00													
Valby	8.04			13.00				16.04		18.00		21.02			
Helsinge st.	8.14	10.12	11.23	13.12	14.31			16.12	17.23	17.42	18.12	19.31	21.10	22.34	
Hillerød tog	8.28	10.24		13.22				16.20			18.14	19.45	21.18	22.38	
Tierovde tog		11.34		14.37				16.41	17.22			19.37			
Tilskje bil		11.43		13.13	15.40						18.14				
Frederikavæk bil		11.50			15.32			16.45				19.45			
Frederikavæk tog												19.45			
Toget	Kbh. H.	Ank.	8.40	9.40	11.40	14.40			17.40		19.40	21.40	22.40		

### Køreplan for rute 341 Helsinge-Gilleleje-Esbønderup fra 1953.

med en gang eller to. Det måtte jeg høre en del for. Nogle klagede til Carl over, at jeg kørte for stærkt.

Efterhånden lærte jeg det hele og fik mange venner og mange gode samtaler på turene. Der stod ganske vist, at samtale med chaufføren under kørslen var forbudt, men det var der ingen, der tog sig af. Til tider kunne det godt være lidt generende, så man glemte at aflevere en pakke. I de tilfælde var det med at finde en telefon og få ringet til modtageren med besked om, at jeg tog pakken med, når bussen kørte tilbage, ellers ringede folk til Carl.

### Billetter og penge

Billetsystemet var meget enkelt. Der fandtes returbilletter, månedskort og årskort. Betaling for alt andet - det være sig enkeltture, pakker, barnevogne og cykler - skete ved, at pengene blot blev lagt ned i tasken. Når vi kom hjem, blev der talt op. Byttingene blev holdt for sig, hvorefter resten var til Carl. Dem puttede vi hver dag i en konvolut med dato og beløb udenpå. En gang om ugen tog vi konvolutterne med i garagen og lagde dem et bestemt sted, så Carl kunne finde dem der. Det var et tillidsjob, men vi blev aldrig mistænkt for at have taget af tasken. Man kunne



*Hillerød Rutebilstation ca. 1933. Carl Hansen og Helsingebilen ses længst til venstre.*

sommetider have lidt dårlig samvittighed, når der ind imellem kun var mellem 10 og 20 kr. i tasken på en hel dag.

### **Mange oplevelser undervejs**

Jeg havde en gang ved juletid fået en helt ny cykel på taget. Den skulle med til Helsingør og bruges som julegave. Men i Slotsgade i Hillerød var der hængt guirlander op. Cykelstyret fik fat i en af dem, så cyklen faldt ned på gaden. Jeg fik stoppet, ud og fat i cyklen op på taget med den igen. Da jeg kom hjem i garagen studerede jeg nøje cyklen i lyset. Ikke en ridse kunne jeg finde. Jeg nævnte ikke episoden for nogen. Så heldig kan man være.

Svend Rasmussen kom en dag kørende mod Annisse fra Helsingør. Da han var ud for Rygårdens marker kom en af karlene farenende ned mod vejen, svingende med armene. Svend standsede, og karlen kom forpustet hen til rutebilen. Idet han tog sine forlorne tænder ud af munden og rakte dem over mod Svend sagde han:

»Kan du ikke lige tage dem med til tandlægen i Hillerød for mig. Jeg har snakket med ham.« Tænderne var ikke nyvaskede, men med skulle de.

Svend Rasmussen havde en dag en ung moder med et barn på skødet som passager. I Højbjerg spurgte hun, om ikke Svend ville holde hos hendes moder, der lige skulle have noget med. Svend standsede og tilbød at gå ind og hente pakken. Efter banken på døren kom hendes moder ud med et strikkesøj i hånden, hvor fingrene arbejdede flittigt. Da Svend bad om pakken, der skulle sendes, sagde hun: »Ja, ja, jeg skal lige være færdig.« Samtidig fulgte hun bagefter Svend ud til bussen. Her sagde datteren: »Mor jeg kan da selv strikke det færdigt.« – »Det kan ikke nytte noget, for jeg skal selv bruge strikkepindene igen«. Så måtte Svend og passagererne vente til hun blev færdig. Der var bedre tid på ruten dengang.

Jeg havde en gang en pakke med på efterkrav til Vittenbjerggård i Nejede. Jeg havde forsøgt at få den afleveret et par gange, men på dagens sidste tur var jeg nødt til at prøve igen. Jeg stoppede derfor og løb i stærk fart de ca. 200 m op til gården. En stor hund kom mig i møde. Den kunne ikke lide, at jeg løb, så den rendte og nippede mig i bagdelen hele vejen derop.

Vi havde en murerarbejdsmand, der tit kørte med torsdag aften på den sidste tur 22:15 fra Hillerød. Han var ikke altid helt ædru, og i disse situationer hed det sig, at han var Danmarks bedste murerarbejdsmand i Nordsjælland. Alle de kvinder, der var med, kaldte han mor. Da der ikke var noget ondt i ham, fik han lov at optræde på denne måde. Men en aften gik det helt galt. Da bussen nåede dertil, hvor mureren skulle af, kunne vi ikke finde ham. Det viste sig nu, at han havde smidt alt tøjet og lagt sig bagest i bussen på bagsædet. Han troede, at han var hjemme.

En dag jeg holdt i Helsingør og skulle køre til Hillerød kl. 15:40, kom en nydelig dame ind og spurgte, om hun kunne køre med til Hillerød. »Ja« - sagde jeg - »vi kører lige for det samme«. »Men jeg har ingen penge« - sagde damen - »jeg kan måske sidde dem af, skal det være kan jeg også ligge dem af«. Jeg troede det var skæg og ballade, så hun kørte med til Hillerød. Det viste sig nu, at hun virkelig ingen penge havde. Med et pænt tak for turen steg hun af. Men jeg fik hævn, for hun havde fortalt, at hun skulle til Hum-



*Carl Hansen med blød hat forrest i maj 1945.*

lebæk. Chaufføren på Humlebæk-bilen gik inde på rutebilstationen, så jeg forklarede ham situationen. Hun skulede noget til mig, da hun steg af rutebilen inden den kørte fra Hillerød.

### **Carl Hansen bygger nyt**

I 1951 byggede Carl Hansen på Lindevej i Helsingør. Udover villaen blev der opført 5 garager. Det var noget af en omvæltning at komme fra rejsestalden ved Centralkroen. I de nye garager var der plads, så vi kunne gå og vaske og støvsuge bilerne. Det var den rene luksus med varme om vinteren og egen benzintank.

### **Flere passagerer**

Forretningen voksede. Derfor manglede vi en bil. Den kom i efteråret 1951 og var en Bedford O L B. til 25 prs. Den blev sat ind på Tibirke-ruten. Under normale omstændigheder kunne den klare behovet, men søndag aften på den sidste tur mod Hillerød, var der gerne læs på. Jeg havde engang 52 prs. i Bedforden, så folk

stod tæt også i førerhuset. Bilen havde en kort gearstang, så en kjole fra en af damerne svingede hen over den. Jeg skulle jo bruge stangen, så jeg sagde til damen. »Bare rolig, jeg skal kun skifte gear«. Der blev lidt morskab i bilen over det. Der var altid en god stemning, når bussen var godt og vel fuld. Som regel vidste vi på forhånd, når der var mange, som skulle hjem. Så satte vi gerne en ekstra bil ind.

## Vinterkørsel

En vintermorgen med snestorm kom jeg ned i garagen til den første bil mod Hillerød over Annisse. Der stod Carl med en skovl i hånden og sagde: »Jeg må hellere køre med i dag, for der er vist meget sne.« Det kunne jeg jo ikke forbyde ham, selv om jeg ikke var meget for at have ham med. Han skulle altid rette på en, så jeg sagde til ham: »Vi tager den lille Bedford« - den vidste jeg hvordan skulle køres i sne. Jeg tænkte dog, at jeg alligevel ville få vrøvl med Carl, for jeg vidste, den skulle have en spand kul de rigtige steder, og det kunne han ikke lide. Vi kørte derudad, men Carl sagde ikke noget, navnlig ikke da vi var fremme i Hillerød til tiden som en af de få rutebiler den dag.

Det var ret besværligt at køre i sådant et vejr. Udover sneen var det frosten, der gav problemer. Dengang var der ikke noget, der hed defroster, så forruden kunne holdes ren for dug og is. Det foregik i stedet med salt i en tøjpose, vi gned på forruden, eller også brugtes glycerin. Så kunne et lille glughul holdes fri for is. Det var ikke større end ca. 30 gange 20 cm. Ud til siderne kunne man ikke se noget. Det var utroligt, at det gik godt.

En anden gang startede Svend Rasmussen en vinterdag i snestorm på Præstevej i Huseby. Op af en bakke gik det galt. Bussen blev af sneen skubbet ud i rabatten lige op af en lysmast. Svend turde ikke gøre mere selv, men ringede til sneploven i Ramløse, der kom og hjalp ham fri. Han vendte bussen og kørte over Ramløse, Helsingør og igennem Gribskov. Men så gik det galt igen. Da han skulle over jernbaneoverskæringen lige hvor skoven slutter, gik bommene ned og lagde sig oppe på bussens tag. Heldigvis kom der ingen tog, men derimod nogle soldater, der kravlede op på taget og løftede bommene, så Svend kunne køre væk. Nu vendte han tilbage gennem Gribskov og ville ikke køre mere den dag. -



*Carl Hansens rutebiler ved hjemadressen på Lindevej i Helsingør ca. 1954.*

Orla var mere modig. Han ville over Alsønderup hjem til Helsingør, men nåede ikke engang Bendstrupvejen, før han druknede den lille Bedford i en snedrive, hvor den fik lov at overnatte.

### **Kørsel til udlandet**

I 1952 købte Carl Hansen en 14 prs. Opel Blitz til turistikørsel. Det var en sød lille bil, der blev stor efterspørgsel på. Det var den første af Carls biler, der kørte til udlandet. Den var bl. a. en tur i Tyrol med Klubben for Frederiksborg og Omegn med Jørgen Larsen, Ejlstrup som arrangør, og Svend Rasmussen som chauffør.

I 1954 fik vi en helt ny turistbil, en Commer til benzin. Den var til 25 prs. I den blev passagererne altid rystet godt sammen, for den var bygget på et lastvognschassis. Ellers var det en pæn og nydelig vogn, der flere gange var i udlandet.

### **Ny bustype**

I 1953 købte Carl Hansen en stor Bedford med plads til 32 pers. Det var den første af vore biler, hvor motoren lå inde i karrossen, således at bussen manglede næseparti. Indgangsdøren sad bag

ved forhjulet, d.v.s. at chaufføren skulle vende sig en halv omgang for at se, hvem der kom ind. Det vænnede vi os hurtigt til, men det kunne gå galt. Faster, der boede ude på Alsønderup Orne, var en søndag aften med på den sidste tur, hvor hun stod af ved sit hus og lige ville vinke farvel til dem inde i bussen. Jeg havde vendt mig, da jeg mente konen var gået, så jeg lukkede døren med lufttryk og begyndte at køre. Men straks var der nogen, der råbte inde i bussen. Jeg vendte mig rundt og kiggede. Så kunne jeg se Fasters arm på den forkerte side af døren. Jeg standsede hurtigt og fik lukket op. Derude stod Faster godt forpustet, men forsvandt så snart hun var fri. Jeg tror hun var fløv. Det blev aldrig nævnt siden.

### **Ruten over Ramløse**

Den store Bedford brugtes udelukkende på Tibirke-ruten, indtil vi begyndte at køre over Ramløse. Det skete i 1956, hvor Tibirke-ruten blev nedlagt efter aftale med Gribskovbanen, som kørte fra Tisvildeleje til Hillerød. Jeg kørte den første tur gennem Ramløse. Det var meget spændende. Jeg skulle lige forbi mine forældre, hvor jeg var født og opvokset. Nogle stod med flag, da jeg kom, andre havde blomster, jeg fik med. Jeg var lige ved at blive helt bevæget. Den dag var der dog ikke mange passagerer. Jeg var lidt skuffet, men det kom senere. Ruten blev rigtig god efterhånden som både Ramløse, Annisse, Alsønderup og Tulstrup voksede.

### **Ture til København**

I 1950'erne kørte vi mange ture til København for Persil. Der var Carl sommetider med. Det var noget, han hyggede sig med. Turene var arrangeret som reklamefremstød for Persil, hvor man inde ved siden af Rådhuspladsen lavede demonstration af Persils vaskepulver. Det var altid kun damer, der var med. Johanne deltog ikke i den slags pjat, så der var Carl på slap line.

Vi kørte også meget til Is Show i København. Det var noget, Carl selv arrangerede. Vi var tit mange busser af sted. Engang var Carl med og skulle se showet. Da vi havde sat gæsterne af sagde Carl til os. »Nu kan I tage lillebussen og køre en tur i byen, for I gider vel ikke se det show mere?«. Det havde han helt ret i, så vi kørte på Cafe Charles i Istedgade. Sådan kunne Carl også være.

## Pakkeindlevering og rutebilstation



*Helsingør Rutebilstation ca. 1955.*

Pakkeindlevering i Helsingør var på den gamle rutebilstation, som lå på det område, hvor Den Danske Bank, Super Best og Expert Radio ligger i dag.

Det første indleveringssted var på første sal i baggården til Bamba Østergade 6 hos fru Jensen. Hun var enke efter taxavognmand Hans Jensen, som havde garage i Centralkroens Rejsestald. Den næste, der kom til, var Anna Larsen, som boede under Fru Jensen. Efter hende kom Peter Nielsen, som havde kiosk der, hvor Svegård engang holdt til (Østergade 4). Efter den tid kom pakkeindleveringsstedet til at ligge på Helsingør Station.

Der var mange husmoderforeninger den gang. Jeg kørte engang for Helsingørs forening til København. Medlemmerne skulle ind og se en likørfabrik. Alle havde været så stille på hele turen ind, men da de havde besøgt fabrikken, så var der kommet liv i damerne. De havde så sandelig smagt på varerne, så meget så de havde taget en forsyning med til mig.



### **Sådan endte rutebilerne**

Olsmobilen fra 1937 blev til hønsehus i Holbæk hos Orla Madsens moder. Studebakeren fra 1946 blev til udhus, mens den 25 prs Commer, som Carl fik i 1954, i 1972 blev købt af en mand i Allerød, der lavede den om til camping og siden til udhus.

### **Nye chauffører**

Harald Nielsen begyndte i 1954 som chauffør på anbefaling af Svend Rasmussen og var der til 1962. Han blev afløst af Oluf Jensen, som skulle være mekaniker for Carl Hansen. Oluf var kun hos Carl Hansen til 1964, hvor det blev for meget at køre bus om dagen og reparere biler, når han havde fri. Selv holdt jeg op i 1957, da jeg købte min fars vognmandsforretning i Ramløse.

I 1959 blev Jørgen Johansen ansat på anbefaling af Harald Nielsen. Han havde kørt ferieafløsning på Gribskovbanen. Jørgen (også kaldet Claus Jørgen) blev meget afholdt på ruten. Svend Rasmussen holdt op som chauffør i 1959 efter 12 år. Hans efterfølger blev Christian Christensen, som også kom fra Vald. Pedersen i Helsingø.

### **Flere nye busser**

Carl Hansen fik den første dieselbus i 1958. Det var en Mercedes til 32 prs. Den blev i 1960 suppleret med en Commer no. 2 ligeledes en dieselbus til 32 prs., som blev købt hos mekaniker Pedersen i Vestergade i Helsingø. Commeren afløste den lille Bedford OLB, der blev solgt til vognmand Carl Erik Just Nielsen, hvor den kom til at køre rute fra Tikøb til Helsingør.

### **Billetmaskiner**

I 1960 indførte Carl Hansen billetmaskiner. Det voldte både ham og chaufførerne besvær. For chaufførerne var det kun i begyndelsen, men for Carl blev det ved. Han ville ikke bruge regnemaskine, så han talte det hele sammen på kopistrimlen. En aften brugte han godt 2 timer, mens chaufføren sad og ventede, men til sidst fik han lov at gå. Hvor længe Carl regnede vides ikke, men næste dag, da chaufføren ankom og skulle køre, kom Carl ud og var meget vred. Nu havde han fundet ud af, hvad der var galt. Han

havde snydt Carl for 50 øre, og det var fordi, han havde slået galt på billetmaskinen. Det blev for meget for den gode chauffør. Han havde 3,50 krone løst i lommen. Dem tog han op og lagde til Carl sammen med pengetasken, idet han sagde. »Kan det gøre dig fattig, så hjælper jeg dig med disse, for det kan jeg godt klare, og så går jeg ellers hjem«. -»Nej, nej« sagde Carl »sådan var det ikke ment«. Så fik de snakket lidt om det og chaufføren blev i mange år.

## **Pensionistkørsel**

Der blev kørt mange pensionistture ofte med 4-5 busser. Carl var gerne med ved disse arrangementer. Det var kommunerne Helsingør, Ramløse-Annisse, Vejby-Tibirke, Hundested, Frederiksværk, Græsted-Mårup, og Søborg-Gilleleje med flere, der var arrangører.

## **Kørsel med skolebørn**

I 1960 var Carl begyndt at køre skolebørn, hvortil den nye Commer blev brugt. Han ansatte en ny chauffør Knud Nielsen fra Smidstrup til at køre med børnene, men ham kunne Carl ikke bruge, så han holdt kun et par måneder.

Svend Vulkanisør kørte af og til afløsning med skolebørnene med Commeren. Den havde en fejl i motoren og holdt meget på værksted. Det klarede Svend Vulkanisør for Carl Hansen. Han totalskadede den en dag ude på Hemmingstrupvej med skolebørn i, men så vidt vides kom ingen til skade. Han var kommet ud i rabatten og ramte et vejtræ.

## **Tut gifter sig**

Da Johanne og Carls datter Tut havde nået den alder, hvor hun kiggede efter mandfolk, fandt hun Orla Madsen, der var Kalundborg-jyde, hvad man tydelig kunne høre på hans accent. Orla fik et rutebilkørekort og i 1955 begyndte han at køre hos Carl Hansen. Da gik noget af hyggen væk. Orla Madsen kom aldrig ind i vores selskab. Selvom vi ikke gjorde noget, vi ikke måtte, så var der altid noget, man ikke brød sig om, kom Carl eller Johanne for øre. Men han så jo ud til at blive den kommende svigersøn, så han skulle jo være der. Derfor måtte vi passe på, hvad vi sagde, når han var til stede.

Tut blev gift med Orla Madsen i 1960 og dermed var Orla selvskreven til at overtage firmaet. De fik aldrig nogen børn, men havde et godt ægteskab. Orla fortsatte hos HT efter deres overtagelse af ruterne i 1975.

## **Carl Hansen og Johanne som arbejdsgivere**

Skal jeg beskrive Carl Hansen i hverdagen over for os chauffører, var han en meget flink arbejdsgiver. Men han havde heller ikke grund til andet. Vi fandt selv ud af at fordele ruterne mellem os og lægge et vagtskema. Vi passede også selv busserne. Når vi kom hjem med en bil, blev den sat i garage. Det var fast rutine, at den chauffør, der skulle køre næste dag, først vaskede og ordnede bussen. Carl Hansen kunne godt gå og brokke sig lidt, men skældte aldrig ud.

Carl havde en privatvogn, en Chevrolet fra 33 – 34. Skulle han ikke bruge bilen, kunne vi godt låne den.

Carl Hansen havde et problem. Han var i Helsingør næsten hver dag. Ofte var det på cykel, men tit glemte han, at han havde cyklet og gik hjem i stedet. Næste dag kunne han ikke finde cyklen.

Carl havde ikke altid styr på, hvornår vi havde fået løn. Han spurgte gerne, når han kom med tegnebogen, hvor mange uger vi havde til gode? Der var en gang, jeg ikke havde fået løn i 6 uger. Så måtte jeg bede ham om penge, for da havde vi ikke flere. Men han troede altid på, hvad vi sagde.

Da jeg begyndte hos Carl Hansen i 1951 fik vi en ugeløn på 150,00 kr. og 10,00 kr. for hver turisttur vi kørte, uanset om den havde varet en time eller 12 timer. Vi kunne godt komme ud for at køre det meste af dagen på ruten, køre folk i teatret om aftenen og vente, mens de skulle i byen bagefter. På hjemvejen skulle de sættes af, hvor de boede. Nogle gange gik de resterende med ind og fik en lille en. Klokkeren kunne godt blive 5:00 morgen, før man var hjemme, men vi skulle op og køre på ruten igen kl. 7:00. Dette er ingen beklagelse. Vi syntes vi havde det godt hos Carl Hansen, derfor blev vi der. Til jul fik vi et gratiale på 100,00 kr. Det var mange penge i 1965.

Carl Hansen holdt som regel en fest for chauffører med koner en gang om året. Det foregik på Geviret i Helsingør. Der var altid fest og stemning en sådan aften. Festen blev holdt en mandag eller

tirsdag aften, for da var der ingen busser, der kørte sent. Da vi fik de sene aftenture alle ugens dage fra Hillerød rundt om Bendstrup, Alsønderup, Nejede, Møllehøj og Tulstrup stoppede festerne.

Carls kone Johanne var heller ikke svær at have med at gøre. Hun gav formiddagskaffe hver dag, og så skulle vi gerne have en god historie med til hende. Det skete også, at Johanne spurgte, om vi ikke ville ned og have et bad, fordi de havde fået badekar i det nye hus. Det sagde vi selvfølgelig ja tak til sammen med den tilbudte aftenkaffe. Vi var også med til deres sølvbryllup i 1955 og deres guldbryllup i 1980.

Johanne havde et ordsprog hun tit brugte. Det lød: »Bedre at komme galt af sted end slet ikke at komme af sted«. En dag Johanne kom op på værkstedet hos mekaniker Petersen, var hun så uheldig at falde ned i smøregraven. I faldet brækkede Johanne den ene arm. Siden brugte hun ikke den talemåde.

## **HT overtager driften**

I 1974 lavede Carl Hansen firmaet om til et A/S af hensyn til evt. generationsskifte. Men det kom aldrig på tale for i 1975 overtog HT busdriften. Det skete efter langvarige forhandlinger. HT ville ikke give så meget, som Carl forlangte. Med de kommunale tilskud, man mente Carl havde fået, skulle prisen ligge der, hvor de havde sat den. Men Carl kunne bevise, at han aldrig havde modtaget så meget som én krone i tilskud fra nogen kommune. Derefter fik Carl det beløb, han havde forlangt fra HT.

Men inden man blev enige, måtte Carl Hansen køre 3 måneder som underentreprenør for HT. Det hyggede han sig meget med for 14 dage ud af de 3 måneder blev busserne blokeret på Hillerød Rutebilstation på grund af strejke. Carl fik prisen for at køre selvom busserne holdt stille. Det var de nemmeste penge Carl nogensinde havde tjent. I 1974 tjente en chauffør 1800 kr. om måneden.

Det var en relativ stor vognpark HT overtog i 1975. Den bestod i alt af 8 busser 2 Mercedes og 6 Fiat busser. Svigersønnen Orla Madsen gik med over i HT, mens Carl lod sig pensionere i en alder af 71 år.

Der var pakker, halve grise og kødkasser med rutebilen lige til HT overtog driften i 1975. Det er ikke til at forstå, at man så sent måtte have kød til videresalg liggende bag på bagagebæreren i støv og meget andet fra vejbanen. Jeg tror nok, det var et savn, da folk ikke længere kunne få deres pakker med bussen.

### **Johanne og Carl går på pension**

Johanne og Carl solgte deres hus og garageanlæg umiddelbart efter, at de havde afhændet forretningen til HT. De flyttede ned i Elmekrogen i et mindre hus kun med lidt have. Der boede de en del år, men kom senere på Helsingegården. Carl døde i 2001 og Johanne i 2003. De havde været med næsten fra begyndelsen med privat busdrift indtil HT overtog driften, en ændring, der trafikalt gjorde Helsingø Kommune til en del af hovedstadsområdet.

### **Samarbejde mellem Aage Sørensen og Carl Hansen**

Aage Sørensen i Gilleleje og Carl Hansen i Helsingø startede deres busruter i henholdsvis 1934 og 1933. Gennem årene udviklede der sig et godt samarbejde med gensidige tjenesteydelser. Når Aage Sørensen en sommersøndag kom til Helsingø ved 17.30-tiden, var der halvanden time til bussen afgik mod Gilleleje igen. På dette tidspunkt havde Carl Hansen ofte flere passagerer end der kunne være i bussen. Aage Sørensen tog da en ekstratur til Hillerød Station, så alle kunne komme hjem til tiden. Skete det, at toget var kørt i Helsingø, når rute 41 nåede frem, kunne Aage Sørensen godt finde på at køre videre til Hillerød.

Når Aage Sørensens bus brød sammen var Carl Hansen altid villig til at udlåne en bil. Det gode samarbejde udsprang bl. a. af gensidig sympati mellem de to rutebilejere. En gang om året deltog de sammen med konerne i Landsforeningen Danmarks Bilruter's årsmøde, der blev afholdt kredsvis rundt i landet. Det var hyggeligt og gav et socialt fællesskab omkring det fælles erhverv buskørsel.

### **En epoke slutter**

Udover Carl Hansen og Aage Sørensen var der en række mindre aktører, der kørte busruter i Holbo Herred fra 1930'erne og frem til 1975, da HT overtog driften. Det var et meget farverigt kapitel på godt og ondt i den lokale trafiks historie, der ved denne lejlighed

sluttede. Forløbet viser, hvordan sognerådene forsøgte at fremme gode private initiativer til gavn for beboerne i området, men hvor Frederiksborg Amt og Gribskovbanen ikke forstod at tage de hensyn, der samlet kunne have skabt en bedre og mere bæredygtig offentlig trafik i Holbo Herred.

**Bent Larsen**, født 1928, blev ansat som chauffør hos Carl Hansen i 1951, og holdt op, da han overtog sin fars vognmandsforretning i Ramløse i 1957. Bent Larsen har skrevet afsnittet om Carl Hansen ud fra sin mangeårige forbindelse med familien og kollegerne i virksomheden.

**Søren Frandsen**, født 1946, er ledende museumsinspektør ved Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre med nyere tid som fagområde. Søren Frandsen har siden ansættelsen på Gilleleje Museum i 1978 skrevet en lang række lokalhistoriske artikler i museets årbøger.

# Før nu



*Mårum Købmandshandel, Timghusevej 30. Foto er fra ca. 1920. To af kvinderne er søstre Galborg, der havde købmandsforretningen i mange år.*



*Ejendommen, som nu benyttes til beboelse, er fotograferet i maj 2004. (Foto: Peter Kalko).*

# Nellerødmandens værksted

Af Jens Kaarill



»Nellerødmanden«s enkle værksted med høvlebænk, to værktøjsreoler på væggen og i baggrunden foran vinduet drejebænken. Jens Poul Andersen var ofte iført bowlerhat, også ved denne lejlighed omkring 1925, hvor et par nybyggede kameraer vises frem. (Nordsjællandsk Folkemuseum).

**J**ens Poul Andersen er, efter at han blev en legende, i nyere tid blevet døbt »Nellerødmanden« af folkeviddet, og han er nu almindeligt kendt under dette navn.

Han blev født i Huseby i 1844 som søn af en gårdejer, der interesserede sig meget for maskineri og snedkeri og tilbragte meget af sin tid i sit værksted. Det gjorde drengen også, og han var lærenem og fingernem. Allerede da han var 8 år kunne han hjælpe faderen med at snedkerere, og da han var 12 år, havde han lavet sin første kommode. Da han blev konfirmeret i 1859 var han allerede så vidt som en snedkerlærling, der havde stået i lære i flere år.

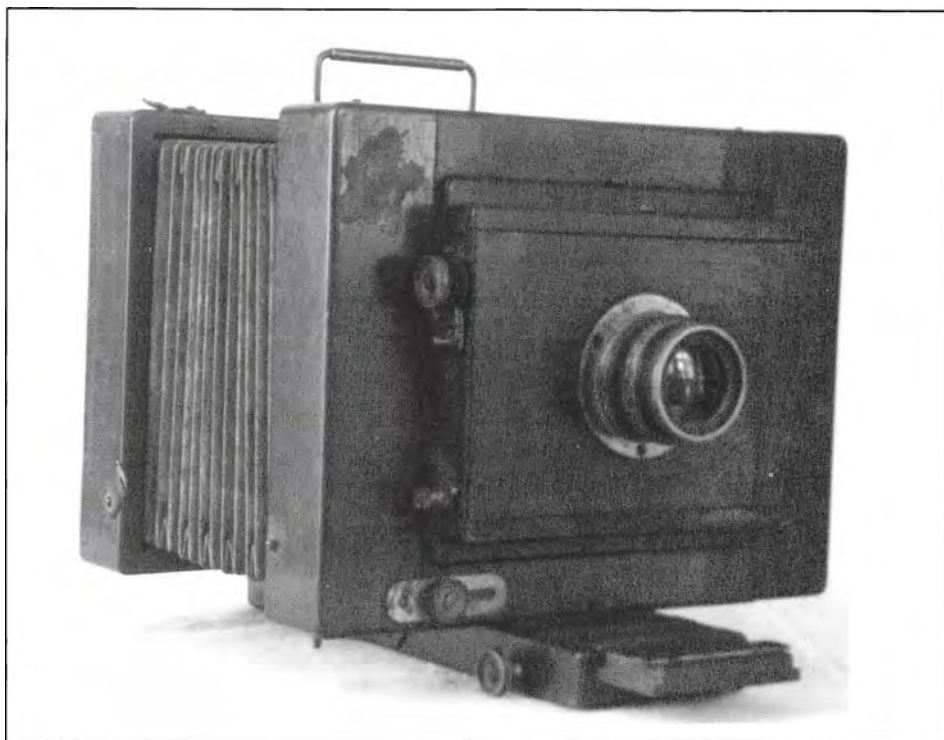


Efter en tid som malerlærling i Frederiksværk, får den unge mand i 1865 mulighed for at supplere sin mangelfulde skolegang ved et ophold på den Classenske Højskole i Frederiksværk, hvor han viser usædvanlige evner især i fagene fysik og matematik. Efter skoleopholdet i Frederiksværk fortsatte han med snedkeriet og arbejdede bl.a. en tid i København hos det anerkendte snedkerfirma Severin & Andr. Jensen. Herefter nedsætter han sig i 1875 som snedker i Nellerød, og indretter værksted på »Fortunagården« som faderen har overtaget der.

Det rygtes dog snart, at han er en tusindkunstner, som kan andet end snedkerfaget. Han reparerer ure, symaskiner, musikinstrumenter og alt muligt andet. Tilsyneladende er ingen opgave uløselig for ham. Det skulle dog blive fotografiske artikler som blev hans særlige interesse, og det er hans produktion af kameraer, som har gjort ham kendt. Efter inspiration af L.G. Kleffels bog »Fuldstændig Veiledning i praktisk Fotografi«, bygger han sit første kamera i 1866 og i 1876 opfinder han en fremkalderkassette som kan anvendes ved fotografering ude. Denne var på det tidspunkt nærmest en revolution, da man derved slap for at skulle medbringe et mobilt mørkekammer. De negativplader (våde glasplader) man brugte dengang skulle nemlig fremkaldes straks efter eksponeringen. I 1877 får han eneret i 5 år (datidens form for patent) på sin opfindelse. Så vidt vides fik han nu ikke nogen større økonomisk gevinst af sin opfindelse.

En af Nellerødmandens kunder var fotograf Carl Rathsach fra Hillerød. Under et besøg på værkstedet i Nellerød i 1879 præsenterer Rathsach sin bydreng og senere elev Peter Lars Petersen, som efter udstået læretid i 1883 indgår en kontrakt med Nellerødmanden om eneforhandling af hans produkter. Dette var et samarbejde som skulle komme til at vare resten af livet. Peter Lars Petersen er identisk med den senere hoffotograf Peter Elfelt.

Ved siden af sit arbejde med fotografisk udstyr beskæftiger Nellerødmanden sig med så vidt forskellige ting som konstruktion af mikroskoper, nivelleringsapparater, videreudvikling af sættemaskinen og af Malling-Hansens skrivekugle samt konstruktion af en meje- og selvbindermaskine. Han eksperimenterede også med farvefotografi.



*Museets Nellerød-kamera nr. 289.*

Nellerødmanden fremstiller sit første kamera til levende billeder i ca. 1897 i samarbejde med hoffotograf Elfelt. Forbilledet er tydeligvis franske Lumières filmsoptager fra 1895. Takket være Nellerødmanden og Elfelt har vi her i landet nogle af verdens ældste optagelser med levende billeder – bortset fra de franske.

Det lykkedes også Nellerødmanden at konstruere kameraer til 35 mm film, altså den type film som stadig er den mest anvendte i moderne fotografiapparater. I årene 1917-24 fremstiller han 4 stk. som nok ligner hinanden, men ikke er ens. Der var plads til så meget film i disse kameraer, så de kunne tage ca. 200 billeder på en strimmel film mod de moderne kameraers sølle 36 billeder. Nellerødmanden har altså bygget 35 mm kameraer længe før Leica tog patent på det.

I 1898 udstykkes der et stykke jord bagved gården og her bygger Nellerødmanden hus umiddelbart efter. Huset kalder han for »Bak

kehus«. Det er den ejendom, som i dag er Nellerødvej nr. 20. Værkstedet indrettes i den ene gavl og Nellerødmanden bor her sammen med skiftende husholdersker. I perioden 1901-1923 har han haft mindst 5 forskellige husholdersker, en af dem havde endog et mindre barn. Det ved vi fra folketællingerne.

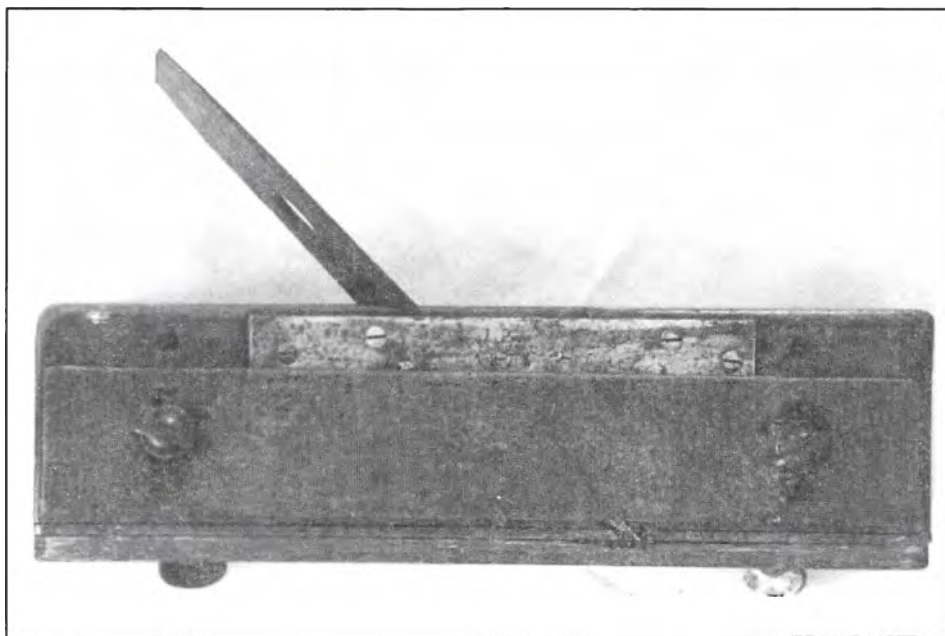
I de sidste leveår bor han alene, dog ser det ud til, at hans bror-datter Ane i en vis udstrækning har hjulpet ham, men hun boede ikke i huset. Hun var husholderske hos sin bror på gården. Nellerødmanden passede selv sin have og dyrkede mange grøntsager. Han lavede også selv sin mad, bortset fra én gang om ugen. Der blev lavet suppe en gang om ugen på gården, og denne dag gik Ane hver uge ind til Nellerødmanden med en stor skål suppe. Den skulle han have præcis kl. 12, og der var altid suppe nok til at han havde til andendagen. De sidste leveår har han tilsyneladende levet en tilbagetrukken tilværelse uden mange besøg.

Nellerødmandens værktøj er en hel historie for sig selv. Han har stillet store krav til kvaliteten af sit værktøj, og måske derfor har han fremstillet en del af det selv. En hel del af det er forsynet med hans initialer og årstal, således at det kan dateres præcist.

Ældst daterede værktøj er en falshøvl fra 1876, og det yngste et specialværktøj til opmærkning af centrum i akselender fra 1917. Han supplerede og udvidede altså stadig sin værktøjssamling som 73-årig.

Inspirationen til værktøjet blev hentet i en bog fra 1867 med titlen »Kortfattet Anviisning til at dreie, arbejde i Metaller, og slibe optiske Glas«. Meget af værktøjet ligner til forveksling det værktøj som er illustreret i bogen, deriblandt drejebænken. Den er fremstillet i 1883. Det udstyr der findes til den, vidner om at den har været en meget central del i værkstedet – den har nærmest været en »universalmaskine«. Den har ikke blot været anvendt til drejearbejder, men også til boring, oprømning, undersænkning, hulskæring, gevindskæring, savearbejder med små rundsave, fræsning, prægning, polering samt tør- og vådslibning. Drejebænken er stadig funktionsduelig, ligesom det meste af tilbehøret er intakt og funktionsdueligt.

Som sagt sikrede hoffotograf Elfelt sig allerede i 1883 retten til at være eneforhandler af Nellerødmandens fotografiske udstyr. Det



*Ældste daterede værktøj fra værkstedet i Nellerød. En falsbøvl fra 1876.*

indebar også, at alle reparationer af udstyret blev indleveret via Elfelt. For sin ulejlighed beregnede Elfelt sig hvert år 10% provision af alt hvad Nellerødmanden havde fabrikeret og repareret, hvilket beløb blev fratrukket i Elfelts betalinger til Nellerødmanden.

For at finde ny viden om Nellerødmanden, har jeg gennemlæst Elfelts regnskaber for perioden 1890-1935. Regnskabsprotokollerne findes på det Kongelige Bibliotek, men desværre er ikke alt bevaret – en hel del er for mange år siden endt i skraldespanden. Dog er det samlede regnskabsmateriale for tiden 1898-1902 bevaret i sin helhed, således at vi i denne 4-års periode kan få overblik over Nellerødmandens samlede virke med hensyn til fotografisk udstyr.

I den nævnte periode leverede Nellerødmanden til Elfelt varer og tjenesteydelser for i alt kr. 7.385,00, altså i gennemsnit kr. 1.846,00 årligt. Præcis hvad Nellerødmandens nettoindtægt har været vides ikke. Foruden Elfelts provision på 10%, skal der i ovenstående beløb fratrækkes udgifter til materialer, værktøj og

øvrige omkostninger, beløb som vi ikke kender. Dog tyder disse beløb ikke på, at Nellerødmanden blev velhavende af sin produktion af fotografisk udstyr. Men i givet fald må han have tjent godt med penge på andet arbejde, for han var rent faktisk særdeles velhavende da han døde.

Lidt konkret viden har vi dog om Nellerødmandes indtægter. Af folketællingsskemaet fra 1916 fremgår, at skattevæsnet havde ansat ham til en årlig indkomst på kr. 560,- og en formue på kr. 8.000,-. Det udløste en pålignet statskat på kr. 5,20 samt kr. 24,00 i kommuneskat.

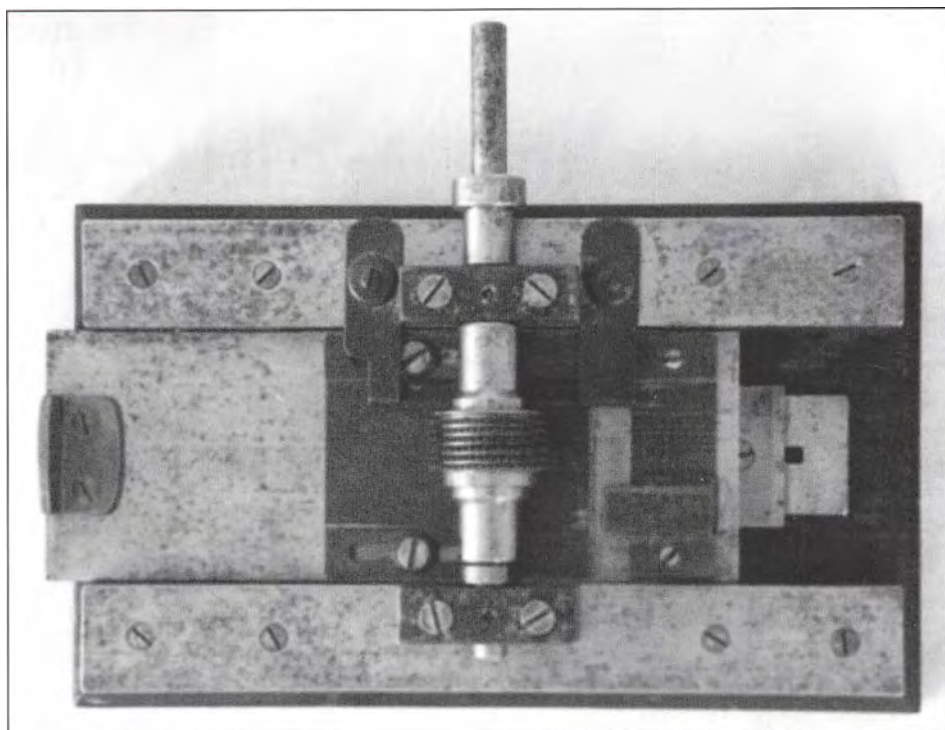
Elfelt leverer i en vis udstrækning Nellerødmanden råmaterialer og færdigvarer. Bl.a. leveres der aluminiumsplade, voksduk, gummi bolde med og uden stang, glas og bælg. Bælgene er fra Hoffmann i Dresden. I alt køber Nellerødmanden i løbet af de 4 år varer af Elfelt for kr. 421,42. Næsten halvdelen af dette beløb er betaling for aluminiumsplade.

Elfelts regnskaber afslører også, at Nellerødmanden har haft en større produktion af både skærebrædder og aluminiumsskåle.

## **Fremstilling af kamera**

En stor del af Nellerødmandens kameraer har tilsyneladende været forudbestilt af kunder og været tilpasset den enkelte kundes krav. Men der er også produceret kameraer til Elfelts lager med senere videresalg for øje. Således fremgår det af lageropgørelsen ved årsskiftet 1899/1900, at der er 5 kameraer og 2 stativer på lager af Nellerød-fabrikat beregnet for videresalg. I 1911 er der derimod ikke noget lager af nye Nellerød-kameraer. Lagerlisten fra 1. Februar 1911 opregner kun 2 brugte Nellerød-kameraer, hvoraf det ene endog omtales som »historisk model« og er ansat til en værdi af nul kroner. I 1924 er der et enkelt nyt Nellerød-kamera på lager (12 x 16½) samt et antal stativer, stereoskopkasser og skærebrædder af Nellerød-fabrikat.

Man har ingen sikker viden om, hvor mange kameraer Nellerødmanden fremstillede – der gættes på ca. 330-340 stk. Ganske vist begyndte Nellerødmanden at nummerere sine kameraer fortløbende på et tidligt tidspunkt, men i misforstået omsorg for hans eftermæle brændte hans arving alle hans notater i kakkelloven, ingen skulle grine af den lidt sære snedker fra Nellerød. Af



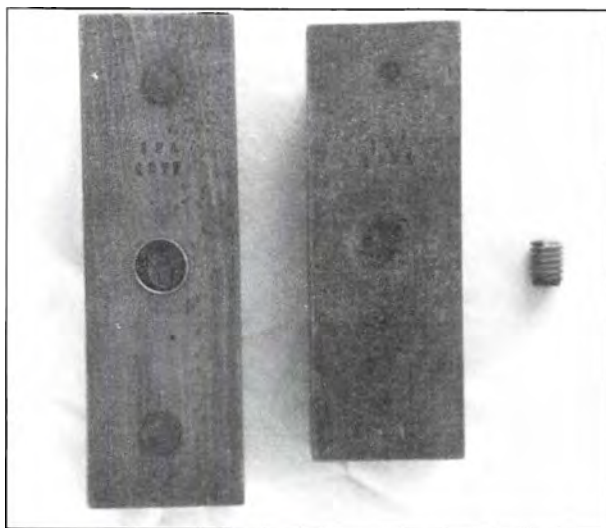
*Værktøj til fræsning af tænder i tandstænger.*

samme årsag har man hidtil kun kunnet datere ganske få af kameraerne, men her har gennemgangen af Elfelts regnskaber givet lidt ny viden. Kameraerne nr. 232-264 er leveret til Elfelt i perioden 14/7 1898 – 13/1 1903. Af disse kan 9 stk. dateres præcis på dato, fordi Elfelts bogholder har skrevet kameraets nummer i regnskabet. I 7 tilfælde oplyses endvidere hvem køberen var.

Den 23/7 1899 leveres et apparat til levende billeder til en pris af kr. 200,- og 13/2 1900 en kinematograf til kr. 150,-. Den 19/10 1900 er kinematografen forandret, åbenbart væsentligt, idet ændringen kostede hele 75,- kr.

Flere kameraer er solgt til Peter Knudsen, Holmens Kanal 5, som viser sig at være grosserer i bl.a. fotografiske artikler. Der har altså i nogle tilfælde været en ekstra mellemhandler, som har tjent på Nellerødmandens kameraer foruden Elfelt.

Elfelt gjorde i vid udstrækning brug af Nellerødkameraer i sit daglige virke. Iflg. inventarlisten fra 1909 blev de kameraer, som an-



*Skruesnit til fremstilling  
af gevind i træ.  
Værktøjet er formentlig  
fremstillet af  
Nerrødmanden selv.*

vendtes til optagelser udenfor atelieret opbevaret i kontoret ud mod gården. Her fandtes i alt 12 kameraer, hvoraf de 6 var af Nellerød-fabrikat. Endvidere var her et forstørrelsesapparat af Nellerød-fabrikat til rådighed.

Til optagelserne i det Kongelige Teater blev der altid anvendt Nellerød-kameraer, en praksis som fortsatte til længe efter 2. Verdenskrig til trods for at disse kameraer var helt umoderne på dette tidspunkt. Men arrangementet gav perfekte billeder. Man havde 2 kameraer placeret på scenegulvet og et i hofdamelogen, således at man kunne dække kongelogen.

Allerede i september 1899 blev kongefamilien forevigt på levende billeder med Nellerødmandens nykonstruerede filmkamera. Elfelt havde fået til opgave at forestå de fotografiske optagelser i forbindelse med et statsbesøg af fyrster fra hele Europa på Bernstorff Slot. Ved den lejlighed blev filmkameraet betjent af Elfelts bror Karl sideløbende med den almindelige fotografering. Det kom der 13½ meter film ud af, og Danmarks første royale reportagefilm var optaget.

Der blev sparet på de dyre materialer i gamle dage – også på Elfelts regnskabsbøger. Tiloversblevne sider i regnskabsbøgerne blev bl.a. benyttet til at skrive brevkladder. Blandt disse er 4 breve til Nellerødmanden. Brevene er udaterede, men da det 35 mm ka-

mera, som blev fremstillet til rejseskribenten Holger Rosenberg, er omtalt, må brevene være skrevet indenfor tidsrummet 1917-24.

Brevene gengives her uredigeret – akkurat som Elfelt har skrevet kladderne i regnskabsbogen:

*Gode Andersen*

*Der er sendt Dem en pakke med et Stativ fra Damgaard som De venligst bedes reparere og tilbagesende mig.*

*Venlig Hilsen*

*Deres hengivne*

*(J.P. Andersen)*

*Jeg skulle lige til at spørge efter Filmapparaterne fordi jeg har set saa nydelige Ting som Rosenberg tager, men man skulde maaske anskaffe et saadant Objektiv som hans? Tak for Stativerne i Dag de vare nydelige og interessant er det at se at De nu har fræset Aabningen ud.*

*Det er svært at sige hvad der skulle laves, nu har jeg rigelig med Stativer paa Lager. Et let og fixt Lysbilledapparatstativ helst med parallelle Ben – nemt at reise med til at tage med i Kupe eventuelt var rart – der skulde helst være 2 Skydere med bundskruer alt det andet kender De jo, - dog vist De laver et saadant vilde jeg gerne vide det af Hensyn til et Beslag til at holde en Hylde eller Holder til at stille Lysbillederne paa. Hvis De engang vil gaa i Lag med 2 store Stereoskopkasser til 300 Billeder havde jeg ikke noget derimod.*

*Det skulle glæde mig at se Dem her i Byen det er længe siden, maaske kan de sende et Par Ord naar De kommer.*

*Venlig hilsen*

*Deres hengivne*



Herr Mekaniker J.P. Andersen

Nellerød pr. Helsinge.

Gode Andersen

For længe siden var jeg glad for de Haandtag med gennemhullet Metal som De lave til mig, - det viser sig desværre nu at man brænder sig paa Metallet og Metallet og at det gennemhullede Metal alligevel hurtigt brænder Træet alligevel - hvad skal vi gøre ved det?

Egentlig tror jeg at et Træskaft som det gamle efter det gennemhullede Rør vilde være godt, men saa vil det jo være nødvendigt at forlænge det indre Metalskaft - kan De det? - Og hvis Træet der hvor det møder det gennemhullede Rør kunde isoleres med lidt Asbest vilde det maaske blive fuldkomment.

Jeg sender hermed 3 Stk og beder Dem gøre Deres bedste.

Venlig Hilsen

Deres hengivne

Herr Mekaniker J.P. Andersen Nellerød pr. Helsinge.

Gode Andersen

Som Pakke sender jeg to amerikanske Atelierlukkere som jeg gerne vilde have solgt, - men Vrøvlet med Gummi gør at de ere ubrugelige, medfølgende Bælge maaske helst den dobbelte vilde jeg gerne have anbragt mellem 2 metalplader afsluttet i et konisk Hul til de sædvanlige koniske Spidser saaledes at medsendte Slange eller en anden kunde bruges. Tak for de smaa Varme jern nu ere de udmærkede.

Hvordan gaar det med Kinofilmapparaterne, det var morsomt en Gang at faa dem i Brug. Rosenberg tager deilige ting med sit.

Venlig Hilsen

Deres hengivne

## Boet efter Nellerødmanden

Elfelt dør i 1931, men Nellerødmanden fortsætter med at gøre forretninger med Elfelts firma helt frem til sin egen død. Det ses af sammendrag af Elfelts kassebøger for 1932 og 1935. Der er udbetalt penge til Nellerødmanden så sent som i maj måned 1935 – kun 2 måneder før hans død. Desværre kan det ikke fastslås om der er tale om varesalg eller en reparation, da den del af regnskabet som specificerer det ikke er bevaret. Men fakta er dog, at Nellerødmanden stadig var i stand til at gøre nogle forretninger som 90-årig.

Nellerødmanden forblev ugift hele sit liv og han havde ingen livsarvinger. Men han skriver testamente 13/11 1930, og det bliver påtegnet et kodicil (tillæg) 31/10 1931. Herefter er hans brordatter Ane Andersen indsat som universalarving – dog skal hun udrede 6 éngangslegater á 100,- kr. til 6 forskellige navngivne familiemedlemmer, samt forlods bekoste begravelses- og skifteomkostninger af arven.

Nellerødmanden dør 13/7 1935 og dødsfaldet anmeldes til retten samme dag. Lrs. Knud Zahle udarbejder boopgørelse som fremlægges i retten 5/8 1935. Den samlede arvebeholdning udgør kr. 19.843,- og heraf er kr. 15.077,55 likvid kapital i form af indestående i Frederiksborg Amts Spare- og Laanekasse. Retten beregner arveafgiften til kr. 2.070,-, som afregnes kontant samme dag, hvorefter boet udleveres til Ane Andersen til privat skifte.

Nellerødmanden var altså særdeles velhavende. Alene købekraften af indeståendet i Sparekassen svarer til kontantprisen på 3 rimeligt pæne huse.

Ane flyttede ind i huset og boede der så vidt vides resten af livet. Værkstedet med inventar og værktøj blev stående urørt bortset fra høvlebænken. Iflg. overleveringen skulle høvlebænken være overtaget af brugsuddeleren til dækning af en gæld Nellerødmanden havde i brugsforeningen. Men den historie er næppe sand. Der var jo rigeligt med midler i boet til betaling af evt. gæld. Mon ikke sandheden er, at høvlebænken slet og ret blev solgt til brugsuddeleren?

I 1947 får bådebygger Joensen fra Gilleleje brug for en drejebænk. Han averterer i avisen efter en sådan, og Ane Andersen sva-

rer på annoncen. Hun har jo en drejebænk stående som godt kan sælges, men hun er ikke villig til at sælge drejebænken separat. Bådebyggeren bliver i stedet tilbudt at købe det samlede værktøj og inventar. Men Ane forlanger en god betaling for varerne, et beløb svarende til ca. en månedsløn, og det er bådebyggeren selvsagt ikke meget for at give. Der forhandles i nogen tid. Men Ane er hverken til at hugge eller stikke i, så enden på det hele bliver, at bådebyggeren køber til den pris Ane har forlangt, fordi han godt kan se at værktøjet er af god kvalitet. Således ender det meste af Nellerødmandens værksted hos bådebygger Joensen i Gilleleje.

Hen af vejen bliver bådebyggeren klar over, at det er en helt unik værktøjssamling han har fået anskaffet sig, og at den er bevaringsværdig. For en del år siden blev dele af samlingen udstillet på Nordsjællandsk Folkemuseum i Hillerød i forbindelse med en særudstilling. Da udstillingen var slut blev samlingen lagt i magasin i Hillerød, hvor den forblev indtil 2001.

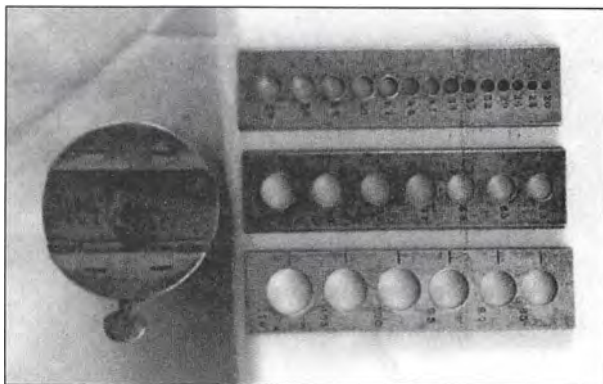
På dette tidspunkt har bådebyggeren besluttet sig til at sælge samlingen og Gilleleje Museum ser muligheden for at få et stykke lokalhistorie hjem til lokalområdet. Bagtanken er at få genskabt Nellerødmandens værksted på det nye bymuseum Kongensgave i Helsingø.

Samlingen bliver købt, og efter en registrering i Gilleleje som kan opregne ca. 350 genstande, bliver det hele fragtet til Kongensgave i begyndelsen af 2002. Her bliver det hurtigt klart, at en istandsættelse og konservering er bydende nødvendig, hvis samlingen skal bevares for eftertiden. Mange ting er efterhånden i rigtig dårlig stand. Især er rust et problem. I nogle tilfælde er der endog tale om egentlige tæringsskader. Rustangrebene skulle altså stoppes, hvis ikke enkelte ting på meget langt sigt skulle forsvinde helt. Dette arbejde blev påbegyndt straks og det skulle senere vise sig at komme til at strække sig over flere år.

Høvlebænken er blevet forenet med resten af samlingen nu. Museet fik mulighed for at købe den for et par år siden. Den har været i den samme slægts eje siden Ane Andersen afhændede den.

I efteråret 2002 kommer bådebygger Joensen og hans familie i tanker om, at der vist var noget om at en del af Nellerødmandens værktøj blev sorteret fra allerede ved købet i 1947, fordi der var

*Nyeste daterede værktøj  
fra værkstedet i Nellerød.  
Anvendes til opmærkning  
af centrum i akselender.  
Værktøjet er fremstillet af  
Nellerødmanden i 1917.*



værktøj imellem, som man aldrig ville få brug for. Disse ting var vist blevet anbragt i bunden af et skur. Nu blev der ledt i skuret af en 3-4 omgange, og det gav resultat. Det fordoblede næsten museets samling. Den bestod herefter af i alt 625 genstande. Der var mange interessante ting imellem, bl.a. profilhøvl fremstillet af Nellerødmanden selv og 6 skruesnit (gevindskærebakker til træ) af meget høj kvalitet og fin forarbejdning, som Nellerødmanden ligeledes skulle have fremstillet selv. Den »rodekasse« som Nellerødmanden havde stående i sit værksted dukkede også frem. Den indeholdt diverse råmaterialer, halvfabrikata, kasseret og defekt værktøj, samt flere sæt ubrugte skruestål til gevindfremstilling. Der er åbenbart blevet anskaffet mere moderne og hensigtsmæssigt gevindværktøj inden disse skruestål har nået at være i brug. Samlingen indeholder da også et meget stort antal værktøjer til gevindfremstilling.

Desværre havde det 55 år lange ophold i skuret sat sine spor. Faktisk var nogle af tingene blevet til de rene rustklumper, men det er lykkedes at redde alt, om end det har taget lang tid. En af de mest medtagne ting var en forsætter med slæde til drejebænken. Blot denne ene genstand tog det ca. 80 timers koncentreret arbejde at rense og konservere. Det har ialt taget mere end et årsværk at rense og konservere hele samlingen. I øvrigt har Nellerødmanden indirekte selv hjulpet til med istandsættelsen af værktøjet. Under arbejdet er han jævnlige blevet sendt en venlig tanke. Han var nemlig så kvalitetsbevidst, at næsten alt hans værktøj er fremstillet af Sheffieldstål af den allerbedste kvalitet.

Dette stål er betydeligt nemmere at rense og konservere, end ting fremstillet af en ringere stål kvalitet.

## **Værkstedet udstilles på Kongensgade**

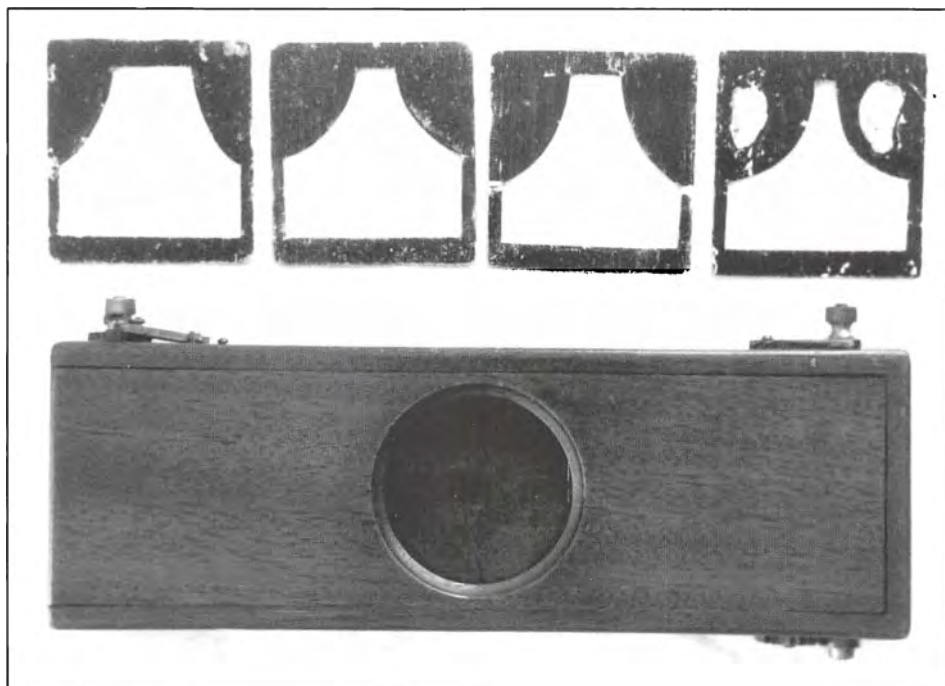
For nylig er samlingen igen forøget. Nogle ting havde nemlig gemt sig i Norsjællandsk Folkemuseums magasin. De er nu indlemmet i vores samling og dermed består den af langt over 700 genstande.

Et forsigtigt gæt er, at vi nu har fået samlet ca. 75% af Nellerødmandens værksted på Kongensgade. Men håbet er, at der vil kunne findes mere. Især savnes en lille ca. 40-50 cm. lang drejebænk. Den udlånte bådebyggeren for mange år siden til en journalist fra Frederiksborg Amts Avis, som skrev nogle artikler om Nellerødmanden. Den blev aldrig leveret tilbage, men da journalisten i mellemtiden er død, har det endnu ikke været muligt at opspore drejebænken. Et apparat til fræsning af tænder i tandhjul (i stil med det urmagere anvendte) savnes også. Det er sikkert at der har været et, idet der findes enkelte reservedele til et sådant apparat i samlingen. Nellerødmanden må også have haft en eller anden form for pladebukker til fremstillingen af hans karakteristiske negativpladekassetter af aluminiumsplade. Høvlebænken har haft en undermonteret skuffe. Den er desværre også væk. De stålstempler med tal og bogstaver som blev anvendt til mærkning af værktøj og produkter savnes også.

Vi har dog trods alt nu en helt pæn samling af genstande fra Nellerødmandens værksted. Til gengæld står det lidt mere sløjt til med hans produkter. Museet råder kun over et eneste af hans kameraer. Det blev afleveret til museet i 2002 fra et dødsbo i Græsted. Desværre ved vi ikke, hvem den oprindelige ejer var, eller noget om dets historie i øvrigt.

Kameraet er mærket JPA 289, og skønnes at være fremstillet omkring 1910. Det er i rimelig god stand, men desværre savnes negativkassetterne og stativet. Selve kameraet er ret ordinært – et såkaldt rejsekamera med optisk bænk – en type som Nellerødmanden har lavet mange af i forskellige varianter. Negativformatet har været ca. 13 x 18 cm. og lukkeren er monteret i objektivbrædtet. Beslag og betjeningsgreb er af messing.

Med kameraet fulgte et unikt ekstra tilbehør. Der er tale om en ekstra lukker beregnet til montering udenpå objektivet. Den er



*Speciallukker, fremstillet af Nellødmanden, til kamera nr. 289.*

ikke mærket med nogen form for oplysninger om fremstillingssted, men materialekvalitet, den håndværksmæssige kvalitet og især udformningen af messingdelene gør, at man med absolut sikkerhed kan fastslå oprindelsen til værkstedet i Nellerød. Det er en spaltelukker med udskiftelig spalte, dvs. der er i alt 5 spalter af forskellig størrelse og facon, som kan monteres i lukkeren hver for sig. Lukkerspalterne er udformet således, at der lukkes mest lys ind til den nederste del af negativet og mindre til den øverste del. Tanken må have været, at konstruere en lukker, som kunne kompensere for en meget lys himmel ved udendørs optagelser.

Der er sikkert tale om en af Nellerødmandens mange opfindelser. Så vidt vides findes der ikke andre lukkere af denne type.

For nylig har museet fået Nellerødmandens stok indleveret. Men det er ikke nogen helt almindelig stok. En knop anbragt øverst på stokken kan skrues af, og inden i den hule stok findes benene til et kamerastativ teleskopisk skudt ind i hinanden.

Iflg. overleveringen er det stativet som Nellerødmanden medbragte på sin rejse til verdensudstillingen i Paris i 1889. Stativet (stokken) var årsag til, at han i flere timer blev tilbageholdt ved den fransk-tyske grænse mistænkt for spionage. Han kunne jo gemme noget i stokken.

Hele samlingen af genstande fra Nellerødmandens værksted er nu stort set klar til udstilling, og det er meningen at værkstedet skal genopstå på Helsingør Bymuseum, Kongensgade. Vi venter nu kun på, at der bliver mulighed for at få sat de rum i stand som skal rumme samlingen.

#### *Litteratur:*

F.R. Friis: Kortfattet Anvisning til at dreie, arbejde i Metaller og slibe optiske Glas. Kjøbenhavn 1867.

Holger Rosenberg: Geniet fra Nellerød. Aarboeg for 1941 udgivet af Frederiksborg Amts Historiske Samfund.

Flemming Berendt: Jens Poul Andersen 1844-1935. Kamerabyggeren fra Nellerød. Dansk Fotohistorisk Selskab 1994.

#### *Kildemateriale:*

Søren Krog: Interview med Jens Åge Nielsen. Gilleleje Museum 2001.

Det kongelige Bibliotek.

Rigsarkivet.

Landsarkivet for Sjælland.

Helsingør Lokalhistoriske Arkiv.

**Jens Kaarill**, 60 år, er ansat som museumsassistent på Bymuseet Kongensgade i Helsingør. Jens Kaarill har de sidste par år især arbejdet med katalogisering og restaurering af genstande fra Nellerødmandens værksted.

# Før nu



*Søborg købmandshandel, Bygaden nr. 23. Foto fra 1918.*

*Bygningen  
som den ser  
ud i år 2003.  
(Foto: Peter  
Kalko).*





# Før nu



*Gadekæret i Vejby som det tog sig ud ca. 1910.*



*Gadekæret  
fotograferet i maj  
måned 2004.  
(Foto: Pter Kalko).*

# Helsinge Storkommune

## Kommunalreformen 1970 i Holbo Herred del 1

Af Simon Steinfeldt Laursen

**K**ommunalreformen i 1970 er - sammen med den generelle kunderliggende ændring af lokalsamfundet i disse år - en af danmarkshistoriens mest skelsættende begivenheder. Den ændrede lokalsamfundene i et omfang, som bedst kan sammenlignes med landboreformerne et par hundrede år før. For at forstå dette, må man forstå den sognekommune, som blev så radikalt ændret.

Som navnet antyder, byggede sognekommunerne på lokalenheden sognet. Et sogn er det lokalområde, som er fælles om en kirke og præst. Denne enhed har sine rødder helt tilbage til middelalderens kirkebyggeri og sandsynligvis videre tilbage til en førkristen lokaldannelse, hvorfra kirkefællesskabet blev dannet. Det var således en lokalstruktur med endog meget dybe rødder. Alle sognekommuner i Holbo Herred undtaget Blistrup bestod imidlertid af to sogne. Forklaringen på dette kan også føres tilbage til middelalderen, idet kriteriet for at kunne brødføde en præst meget tidligt førte til, at det blev almindeligt, at et embede omfattede både et hovedsogn og et annekssogn. Sognekommunerne i Holbo Herred er dannet ud fra disse sognefællesskaber.

Begrebet kommune stammer fra de folkelige revolutioner, der i midten af 1800-tallet fejede hen over Europa og krævede folkelig del i magten. Efter spæde tilløb til lokal medindflydelse under enevælden i 1803 og 1814 med henholdsvis fattig- og skolekommission, kom forordningen om sogneforstanderskaber i 1842. Selvom valgret og ansvarsområder var begrænsede, var det den første lokale folkevalgte medbestemmelse. Ved reformen i 1858 blev opgaverne udvidet og navnet sognekommune indført.

Holbo Herred bestod af syv sådanne sognekommuner: Ramløse-Annisse, Vejby-Tibirke, Helsinge-Valby, Græsted-Mårum, Bli-

strup, Søborg-Gilleleje og Esbønderup-Nødebo. Dette er lig de nuværende Helsingø og Græsted-Gilleleje kommuner, dog undtaget Nødebo, som er under Hillerød. Selvom de tre bysamfund Helsingø, Græsted og Gilleleje i 1960'erne var vokset fra betegnelsen landsbyer, var der langt op til købstadskommuners størrelse. Holbo Herred var udpræget landligt. De fleste arbejdede i lokalsamfundene, det sociale liv var meget lokalt og handel og offentlige kontorer - som kommunekontor, sygekasse og fagforening - lå lokalt.

## **Optakten**

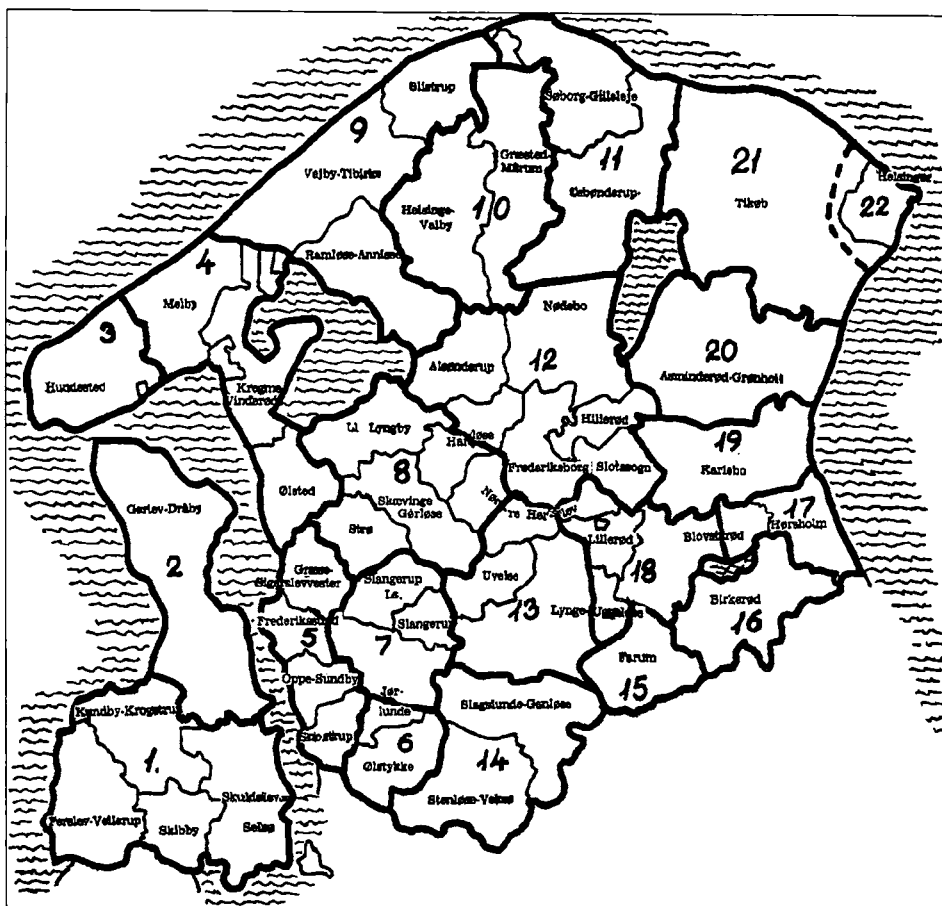
I efterkrigstiden voksede de små sognekommuners problemer hastigt. Mange var så små, at de ingen mulighed havde for selvstændigt at varetage kommunale opgaver som eksempelvis skole og alderdomshjem. Mange af denne slags opgaver måtte løses i kommunale fællesskaber, hvilket ofte førte til uklare beslutningsprocesser.

Sognekommunerne i Holbo Herred var ikke mellem de mindste landkommuner, men de havde alligevel et vidtgående samarbejde. Eksempelvis havde Helsingø-Valby og Ramløse-Annisø - tilbage fra 1950'erne - fællesadministration omkring plejehjemsdrift. De samme to kommuner havde ligeledes helt tilbage fra 1920'erne sammen med Vejby-Tibirke og Blistrup et såkaldt tromleudvalg, som forestod vejbelægningsarbejde<sup>(1)</sup>.

De første skridt til en kommunalreform blev taget i indenrigsministeriet i 1956, hvor man oprettede en sag om revision af de kommunale styrelseslove, som i 1958 blev fulgt op med nedsættelsen af Kommunallovskommissionen. Denne begyndte sit arbejde - ikke så meget med lovgrundlaget, men - med et skitseforslag, hvor de foreslog de i alt 1323 købstads- og sognekommuner reduceret til 407 nye kommuner. Denne skitse dannede grundlag for en række frivillige sammenlægninger i årene fra 1962 og fremefter<sup>(2)</sup>.

## **Det første forsøg**

I Holbo Herred forholdt man sig passivt afventede frem til den 18. november 1965, hvor en mildt sagt opsigtsvækkende skitse med forslag til kommunesammenlægninger i Nordsjælland blev offent-



*Frederiksborgundersøgelsens forslag til kommunal inddeling i Nord-sjælland.*

liggjort. Den var udarbejdet af Frederiksborg Amtsrådsforenings Embedsmandsudvalg og blev lanceret som »Frederiksborgundersøgelsen«. Den foreslog 22 nye storkommuner til afløsning af amtets hidtidige 43 sognekommuner og 4 købstadskommuner. I korte træk foreslog undersøgelse følgende fremtidige kommuner for Holbo Herred: Sammenlægning af Helsing-Valby og Græsted-Mårum, sammenlægning af Blistrup, Vejby-Tibirke og Ramløse-

Annisse og endelig sammenlægning af Søborg-Gilleleje og Esbønderup. Sidstnævnte ville betyde en adskillelse af Esbønderup og Nødebo sogne, hvor sidstnævnte skulle til Hillerød. Disse forslag medførte en voldsom debat, i modsætning til undersøgelsens fleste øvrige forslag der var meget lig det, der senere blev en realitet.

Som et kuriosum skal nævnes undersøgelsens alternative forslag, der var nok så radikale. Her foresloges en sammenlægning mellem Helsinge, Mårum og Alsønderup sogne. Hvilket vil sige, at Helsinge skulle skilles fra Valby sogn, og Mårum skulle skilles fra Græsted sogn. Dernæst foresloges en sammenlægning mellem Valby, Græsted og Blistrup sogne. Videre foresloges en sammenlægning mellem Vejby-Tibirke og Ramløse-Annisse sognekommuner og sidst en sammenlægning mellem Søborg-Gilleleje sognekommune og Esbønderup sogn. Ved præsentationen blev det understreget, at man havde haft mange drøftelser inde som eksempelvis at skille Annisse ud fra Ramløse og i stedet lægge Annisse ind under Helsinge <sup>(3)</sup>.

»Frederiksborgundersøgelsen« var den direkte årsag til kontakt om sammenlægning mellem Helsinge-Valby og Ramløse-Annisse. Sidstnævnte argumenterede direkte med, at kontakten var en reaktion på undersøgelsen, og de betragtede Helsinge som deres naturlige handelsby. Helsinge-Valby udtrykte det på sin side i et senere brev til amtet, at »forslaget om sammenlægning med Græsted-Mårum for dem forekommer uigennemførlig og uhen-sigtsmæssig« <sup>(4)</sup>.

Den første kontakt mellem de to kommuner om sammenlægning blev etableret på et møde mellem de to sognerådsformænd den 23. november 1965. Ugen efter - ved et møde mellem de to kommuners kasse- og regnskabsudvalg - fremlagde Ramløse-Annisse fuldmagt fra sognerådet til at indgå aftale om sammenlægning. De foreslog her navnet Helsinge Kommune. På et efterfølgende sognerådsmøde tilsluttede Helsinge-Valby sig synspunkterne. Alvoren i drøftelserne viste sig i en skriftlig henvendelse til Frederiksborg Amtsråd den 15. april 1966, hvor Helsinge-Valby og Ramløse-Annisse officielt anmodede om sammenlægning af de to sognekommuner under navnet Helsinge Kommune <sup>(5)</sup>.



*Helsing-Valby kommunekontor på Frederiksborgvej. Er i dag revet ned.*

## **Sammenlægning bliver lov**

Disse forhandlinger om en ny kommune blev kort tid efter kommunalvalget i 1966 indhentet af lovgivningen om en ny kommunalreform. Kommunallovskommissionen blev afløst af - den ved lov nedsatte - Kommunalreformkommission, der skulle gennemføre kommunalreformen til den 1. april 1970. Lovgivningen satsede på flest mulige frivillige sammenlægninger, men arbejdede også med en kommunestørrelse på minimum 7000 indbyggere.

På et møde den 27. oktober 1966 på kommunekontoret i Helsing mellem arbejdsudvalgene - nedsat af Helsing-Valby og Ramløse-Annisse - drøftede man status i sammenlægningen. Det eneste manglende problem var ifølge referatet, at man ikke kunne blive enige om tidspunktet <sup>(6)</sup>. De to kommuner var med andre ord meget tæt på en sammenlægning.

Sideløbende med denne proces, indbød Helsing-Valby et par dage efter skriftligt alle sine tilgrænsende sognekommuner - Ramløse-Annisse, Vejby-Tibirke, Blistrup, Græsted-Mårum og Alsønderup - til et møde på Helsing Hotel og Kro den 16. november 1966 om kommunesammenlægning. Mødet var ifølge amts-

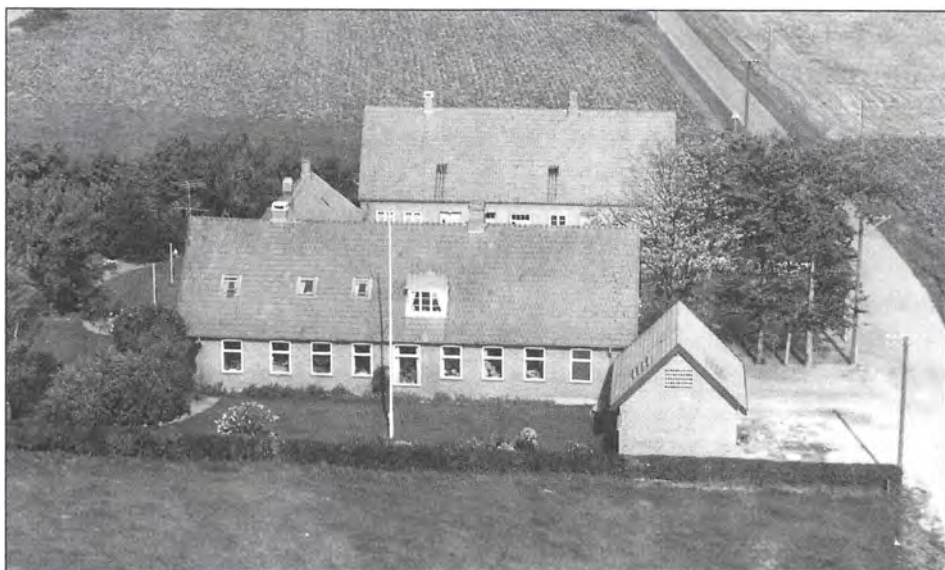
avisens reporter præget af, at de to største byer Helsingø og Græsted var i stor konkurrence handelsmæssigt, hvorfor der begge steder var stor folkelig uvilje mod en sammenlægning.

Mødet førte ikke til nogen direkte afklaring, men diskussionen resulterede i et oplæg om nedsættelse af to separate udvalg, der skulle forhandle videre uafhængigt af hinanden. Helsingø-Valby, Vejby-Tibirke og Ramløse-Annisø skulle arbejde videre i et udvalg og Græsted-Mårup og Blistrup i et andet. Alsønderup – der kun havde deltaget i mødet med repræsentanter som observatører – ønskede ikke at deltage i noget udvalg <sup>(7)</sup>. Denne opsplitning var reelt den første afklaring af en ny struktur.

## **En kommune tager form**

Udvalget bestående af Helsingø-Valby, Vejby-Tibirke og Ramløse-Annisø blev en realitet på foranledning af Vejby-Tibirke, der indbød de to øvrige samt en række amtsrådsmedlemmer til et lukket møde den 10. februar 1967 på kommunekontoret i Holløse. Ud over at være et resultat af mødet på Helsingø Kro begrundede de i indbydelsen initiativet med, at »Frederikborgsundersøgelsens« forslag om sammenlægning af Blistrup, Vejby-Tibirke og Ramløse-Annisø ikke kunne realiseres, da nogle af disse kommuner ønskede anden sammenlægning. På mødet besluttedes at nedsætte et fælles samarbejdsudvalg med tre repræsentanter fra hver af de tre sognekommuner <sup>(8)</sup>. Ifølge amtsavisens reporter enedes parterne reelt om dannelsen af Helsingø storkommune og en samkøring af de tre sognekommuner fra 1. april 1968, samt at parterne konstaterede at Alsønderup ikke var interesseret <sup>(9)</sup>. Forhandlingerne mellem Helsingø-Valby og Ramløse-Annisø om en ny storkommune var hermed blevet udvidet med Vejby-Tibirke.

Fællesudvalgets officielle navn blev »Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke kommuner«. På udvalgets første møde den 18. april 1967 på Ramløse-Annisøs kommunekontor i Skærød blev sognerådsformand for Helsingø-Valby Christian Grønkjær formand, sognerådsformand for Vejby-Tibirke Niels Peter Nielsen næstformand og sognerådsformand for Ramløse-Annisø Helge Petersen sekretær. På udvalgets følgende møde en måned senere blev sammenlægningen konfirmeret med ikrafttrædelse den 1. april



*Ramløse kommunekontor i Skærød, der tidligere var skole og i dag er ungdomscenter.*

1970, da de tre sogneråd i mellemtiden havde vedtaget sammenlægningen. Helge Pedersen foreslog ved denne lejlighed, at den nye kommune skulle hedde Helsingø - ingen protesterede <sup>(10)</sup>.

Herefter stod det på praktisk arbejde med skabelsen af den nye kommune. På et møde den 3. oktober 1967 i Skærød blev den hidtidige kommunesekretær i Vejby-Tibirke Karl Lund Aagård udpeget til leder af den nye administration med fem stemmer mod sin modkandidats fire. På samme møde vedtog man det kommende rådhus placering <sup>(10)</sup>. I en skrivelse fra Indenrigsministeriet til Frederiksborg Amtsråd den 6. maj 1968 blev sammenlægningen af de tre kommuner formelt godkendt <sup>(11)</sup>.

Hvor svær sammenlægningen var, kunne ses på fællesudvalgs-mødet i februar 1969, hvor parterne ikke kunne opnå enighed om beskatning og grundskyld i den nye kommune <sup>(12)</sup>. Problemet kom af, at Vejby-Tibirke sognekommune havde udsat deres budgetmøde, fordi Ramløse-Annisse havde sat sin skatteudskrivning lavere end de tre parter havde aftalt. Det handlede dog nok så meget om, at nogle i det relativt velhavende Vejby-Tibirke mente, at de skulle yde for meget i forhold til den nye storkommune <sup>(13)</sup>.



Både symbolsk og konkret markerede nedlæggelsen af grundstenene til det kommende Helsingørskommune - mandag den 30. juni 1969 - et stort skridt mod den nye storkommune. Først nedlagde formanden for sammenlægningsudvalget sognerådsformand for Helsingørskommune Christian Grønkjær en sten. Herefter indlagde den kommende kommunaldirektør Karl Lund Aagård et blyrør indeholdende et højtideligt historisk dokument med historiske data om sammenlægningen. Endelig nedlagde først sognerådsformand for Ramløse-Annisse Helge Petersen og derefter sognerådsformand for Vejby-Tibirke Niels Peter Nielsen hver en sten <sup>(14)</sup>.

## **Grænseområdeproblematikken**

Beboerne på »Sandet« var på flere måder grænseområde. De var af historiske årsager et kludetæppe mellem Ramløse-Annisse og Vejby-Tibirke sognekommuner, hvortil kom at de var grænseområde til den kommende Frederiksværk storkommune. I et brev den 4. april 1967 bad »Foreningen af grundejere på Tisvilde Overdrev, Tibirke Sand og Ramløse Sand« deres to kommuner om, at deres område måtte forblive et hele. Ramløse-Annisse svarede hurtigt hertil, at de påtænkte en sammenlægning med Helsingørskommune og Vejby-Tibirke i en ny storkommune <sup>(15)</sup>. Flertallet af beboerne på »Sandet« syntes herefter tilfredse med udviklingen <sup>(16)</sup>.

Mere alvorligt var, at man i Vejby-Tibirke ikke opfattede den af talte nye storkommune som en ønskebeslutning, da de meget højt prioriterede en sammenlægning, der omfattede Blistrup. Sognerådsformand Niels Peter Nielsen udtrykte det så sent som i november 1968 således: »De to kystkommuners forudsætninger er så meget lig hinanden, at de ville udgøre en naturlig enhed«. Og i februar året efter rejste Vejby-Tibirke sogneråd igen spørgsmålet om Blistrups indlemmelse i den nye storkommune <sup>(17)</sup>.

Blistrup sogneråd på sin side besluttede afholdelse af en folkeafstemning om problemet, efter de havde modtaget 565 underskrifter fra borgere, der ønskede en sådan. Den blev afholdt den 23. oktober 1969. Der var tre muligheder på stemmesedlen, hvoraf ingen fik absolut flertal, hvorfor sognerådet valgte at se bort fra afstemningen. Det mest interessante var måske imidlertid, at den mulighed der fik flest stemmer, var sammenlægningen med



*Ramløse-Annisse Sogneråd 1962. Forrestew række siddende nr. 4 fra venstre er gårdejer på Nøjsombed i Ramløse og sognerådsformand i Ramløse-Annisse sognekommune Helge Petersen.*

den nye Helsing Kommune <sup>(18)</sup>. Problematikken blev herefter ikke taget op mere.

Mest alvorligt med hensyn til de nye afgrænsninger var, da Sammenlægningsudvalget modtog et fortroligt brev fra Mårum og Kagerup Borgerforeninger dateret den 13. marts 1969. Brevet var underskrevet af Kagerup Borgerforenings formand og kasser og i det stod: »Kommunesammenlægningerne har ansporet ovennævnte borgerforeningers bestyrelser til at indlede forhandlinger indbyrdes med sigte på en løsrivelse fra Græsted-Mårum kommune og en tilslutning til Helsing-området, som vi på flere områder føles os mere naturligt tilknyttet«. Brevet sluttede med, at de bad om en meningstilkendegivelse fra Sammenlægningsudvalget og mulighed for ekspertbistand. Til slut bad de om fuld diskretion <sup>(19)</sup>.

### **Kagerup-Mårum problemet**

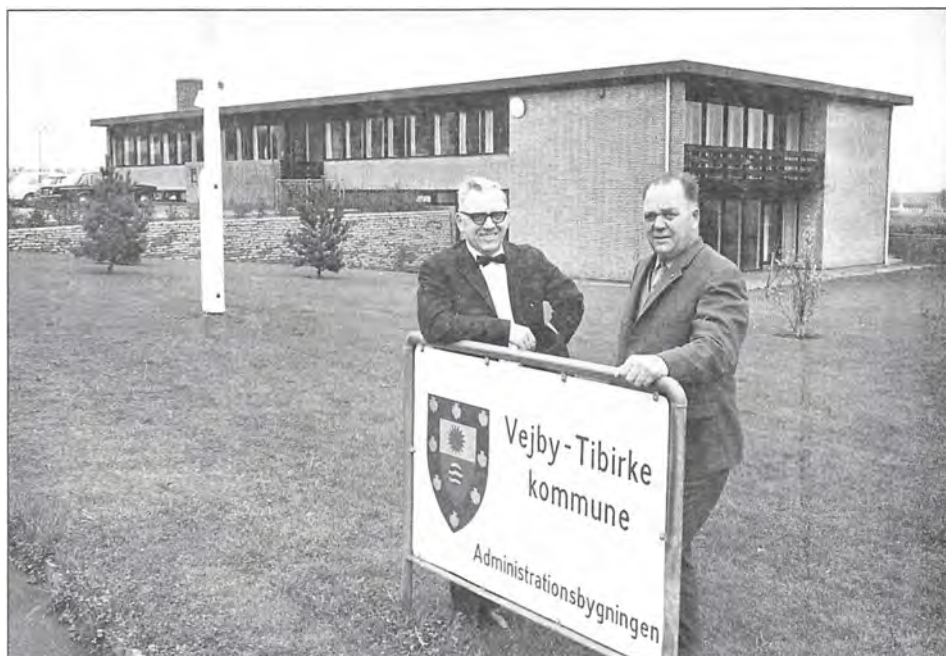
Der må have været følere ude fra Kagerup-Mårums side inden dette brev. Sammenlægningsudvalgets formand havde nemlig allerede næsten to uger før skrevet til Kommunalreformkommissionen og Frederiksborg Amtsråd og oplyst om problematikken <sup>(20)</sup>.

Ligeledes må det rent logisk lokalt have været bredt kendt, for som det hedder i et internt notat fra sognerådsformand i Ramløse-Annisse Helge Petersen: »... stort set alle beboere i Mårum har skrevet under på optagelse i den fremtidige Helsingørskommune«<sup>(21)</sup>. Borgerforeningerne i Mårum og Kagerup modtog svar den 28. marts 1969 fra Sammenlægningsudvalget, at det ville blive taget op på et møde den 18. april, hvorefter man ville vende tilbage til sagen.

Problematikken var et meget følsomt emne for mange af de implicerede, da indblanding i nabokommuners forhold var et absolut tabu. Ønsket om fortrolighed må først og fremmest ses i denne sammenhæng. En total mangel på bevarede arkivalier og ligeledes total tavshed om emnet i pressen frem til sommeren, tyder på at denne fortrolighed i vidt omfang blev respekteret.

Første gang sagen omtales offentligt i pressen var den 19. juni 1969 i Frederiksborg Amtsavis. Græsted-Mårum sognerådsformand K.A. Kofod fra Alme udtalte her, at han følte sig trængt, da Kommunalreformkommissionen både foreslog sammenlægning med Søborg-Gilleleje, at Nødebo skulle til Hillerød og Kagerup-Mårum til Helsingørskommune. Formanden for Sammenlægningsudvalget for Helsingørskommune Christian Grønkjær udtalte omvendt: »Efter min mening hører Kagerup og Mårum naturligt med til Helsingørskommune«<sup>(22)</sup>. Udtalelserne var en reaktion på viden om en skrivelse fra Kommunalreformkommissionen dagen efter, hvor man udtalte det ønskeligt, at spørgsmålet om Kagerup og Mårum områdernes tilhørsforhold blev taget op til fornyet overvejelse efter sammenlægningen<sup>(23)</sup>.

Herefter udspillede et gentagende mønster sig det næste lille halve år, hvor fællesudvalget for Helsingørskommune indbød til forhandlinger, og hvor Græsted-Mårum sogneråd afslog invitationerne. Sognerådsformanden for Græsted-Mårum udtalte ved en sådan lejlighed: »Vi har intet at snakke med Sammenlægningsudvalget for Helsingørskommune om. Hele sognerådet er enigt, og jeg regner bestemt ikke med, at vi vil forhandle«<sup>(24)</sup>. Kommunalreformkommissionen skærpede imidlertid tonen. I en skrivelse den 16. september 1969 meddelte de, at Kagerup-Mårum området burde henlægges til Helsingørskommune og henstillede, at der optoges forhandlinger<sup>(25)</sup>. Det fulgtes op i en skrivelse den 28.

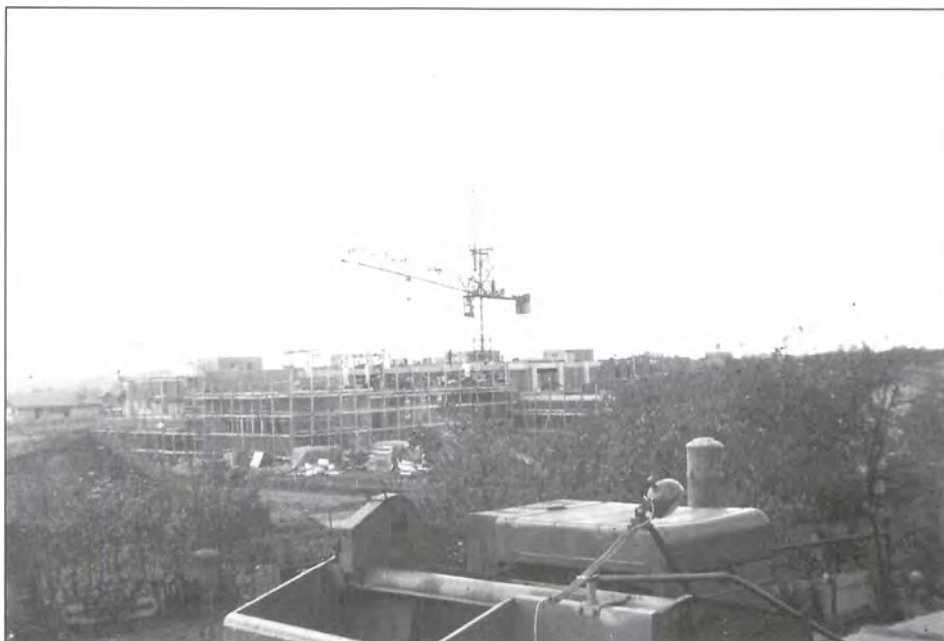


*Set fra venstre kommunesekretær Karl Lund Aagaard (senere kommunaldirektør i Helsingø Kommune) og sognerådsformand Niels Peter Nielsen foran Vejby-Tibirke kommunekontor Lundehuset i 1968*

november 1969 fra indenrigsministeriet, at Mårum sogn fra 1. april 1970 skulle sammenlægges med Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke <sup>(26)</sup>. Mårum sogns tilknytning til den kommende Helsingø Kommune var hermed gået fra ønskeligt, til bør og endelig til skal sammenlægges.

Sammenlægningsudvalget for Helsingø kommune blev herefter udvidet med tre medlemmer fra Mårum sogn, hvortil der blev udarbejdet en ny overenskomst for sammenlægningen, der tog hensyn til Mårum sogn. Det samlede ændringsforslag af vilkårene for sammenlægning blev endeligt godkendt af indenrigsministeriet i en skrivelse af 6. februar 1970 <sup>(27)</sup>.

Her med var problemerne omkring Mårum sogn løst og den nye kommune på plads. Opsplitning af et gammelt dobbeltsogn som Græsted-Mårum var dog mere dramatisk og dybt mentalt i lokal-



*Opførelsen af Helsingør Rådhus vinteren 1969-70.*

befolkningen, end man umiddelbart i dag forestiller sig. Den efterfølgende ballade skal forstås i den sammenhæng.

På et plenarmøde den 29. december 1969 i Holløse - med deltagelse af alle sognerådsmedlemmer fra de tre kommuner i samarbejdet om Helsingør Kommune samt repræsentanter fra Mårum sogn og Græsted-Mårum sogneråd - diskuteredes grænsedragningen i Harager Hegn mellem de to nye kommuner. Det udviklede sig til en voldsom uenighed. Christian Grønkjær satte det på spidsen med, at hvis de ikke kunne blive enige om grænsen, måtte de rette sig efter Kommunalreformkommissionens afgørelse om at hele Mårum sogn skulle til Helsingør. K.A. Kofod satte det omvendt ligeså meget på spidsen med, at de ville have hele Harager Hegn, men da de var vant til diktat, ville de ikke flytte sig. Konklusionen blev, at Kommunalreformkommissionen skulle afgøre striden efterfølgende <sup>(28)</sup>.

Grænsedragningen i Harager Hegn blev først løst efter reformen i starten af 1971, da Kommunalreformkommissionen meddelte, at

*Ejendomsmægler i  
Helsinge,  
sognerådsformand for  
Helsinge-Valby  
Sognekommune og siden  
Helsinge Kommunes  
første borgmester  
Christian Grønkjær  
omkring 1970.*



Skovbjørstrup og Holgerskøb samt to ejendomme i Bannebjerg skulle overgå fra Helsinge til Græsted-Gilleleje Kommune <sup>(29)</sup>.

En detalje der illustrerede lidt af konsekvenserne for Mårum sogn var, at Fællesudvalget den 16. marts 1970 besluttede, at beboere fra Mårum sogn på ældreinstitutionerne Karlsminde og Toftebo i Græsted skulle forblive her, såfremt de ønskede det <sup>(30)</sup>.

### **Valg til og indvielse af den nye kommune**

Valget til kommunalreformens nye kommuner fandt sted den 3. maj 1970. I Helsinge Kommune var det dominerende kommunalpolitiske parti i de tre sammenlagte sognekommuner Venstre. De lokale partiforeninger var imidlertid – som de fleste andre steder i landet på den tid – ikke klar til fælles kandidater, hvorfor de op-

stillede hver deres lokale venstreliste. De var dog i valgforbund. Mårums vestrefolk fra den tidligere Græsted-Mårum vælgerforening opstillede derimod på Helsing-Valby listen <sup>(31)</sup>. I Vejby-Tibirke var det ikke Venstre, men den lokale borgerliste der sad på sognerådsformandsposten.

Borgerlisten var imidlertid blevet nedlagt da sognerådsformanden i efteråret var gået tilbage til sit oprindelige parti Venstre. På et møde den 9. februar 1970 på Tisvilde Kro blev listen

genoplivet. Man erklærede her, at man ville tage kontakt til de to andre gamle sognekommuners områder om samarbejde. Spidskandidat blev Børge Jensen, Tisvilde <sup>(32)</sup>.

På valgdagen kunne borgerne i den nye kommune afgive deres stemmer på Helsing og Tisvilde kroer, samt Valby, Mårum Ramløse og Annisse forsamlingshuse. Resultatet blev at Venstre og Socialdemokratiet hver fik seks medlemmer, mens de konservative fik fire, de radikale to og borgerlisten en enkelt. Valgets store stemmesluger blev Christian Grønkjær med 313 stemmer <sup>(33)</sup>. Med venstres og konservatives 10 ud af de 19 pladser i det nye byråd satte de sig på borgmesterposten. Efter flere forhandlinger blev Christian Grønkjær den nye Helsing kommunes første borgmester <sup>(34)</sup>.

Det nye rådhus var på grund af den hårde vinter ikke færdigt til den nye kommunes ikrafttræden den 1. april 1970. Først mandag den 13. april åbnedes dørene. Det var dog stadig lidt af en mudret byggeplads man skulle forcere for at komme ind <sup>(35)</sup>. Rådhuset blev først officielt indviet med 150 indbudte til en højtidelig ceremoni den 28. august.

Et bevis på hvor turbulent den første tid i den nye kommune var, kan man se af, at der til første byrådsmøde var ikke mindre end 60

### **Folketal i Holbo Herred 1.4.1965**

Ramløse-Annisse	1.759
Vejby-Tibirke	2.327
Blistrup	1.176
Helsing-Valby	3.748
Søborg-Gilleleje	3.501
Esbønderup sogn	ca. 1.900
Alsønderup	1.134
Nøddebo sogn	ca. 1.407

Kilde: Frederiksborg Amtsavis



*Helsingør byråd holder møde i byrådssalen i starten af 1970'erne.*

sager. Det hører selvfølgelig også med til historien, at der ikke var nogen forretningsorden endnu. <sup>(36)</sup>.

## **Efterskrift**

En lille stationsby, en række landsbyer og sommerhuse var hermed blevet til Frederiksborg Amts i areal største kommune. Den havde omkring 11.000 indbyggere ved sin ikrafttræden. Den var mod nord naturligt afgrænset af Kattegat, mod vest af en stor sandkile, mod syd af Arre Sø, en stor Hillerød Kommune og Grib Skov. Mod øst var grænsen derimod knap så naturlig. Foreslåede grænser var blevet forkastet og gammel lokal samhørighed skilt. Rågeleje voksede fra en arv af fordums kystfiskere og et begrænset antal landliggere til en regulær delt by. Det gamle Holbo Herred var blevet delt i to kommuner, hvor Nødebo var skilt ud til den nye Hillerød Kommune.

Området ændrede sig voldsomt i årene omkring og efter kommunalreformen. Dette kom ikke mindst til udtryk i hovedbyen Helsingør. Her blev Centralkroen nedrevet og de to store banker satte sig massivt på bymidten med hver sin fleretagers massive bygning. Markedspladsen blev nedlagt og den såkaldte centerring - bestående af Gadekærvej og Rådhusvej - ændrede byen radikalt på godt og ondt. Rådhuset og plejehjemmet Helsingegården omformede uden for centrum hver deres store område.



Indbyggerne i Helsingørskommune var fælles om byråd og administration, men de enkelte lokalsamfund var stadig den enkeltes identitet. Beboerne i eksempelvis Tisvilde og Ramløse var meget bevidst om deres lokale identitet, hvilket ikke mindst kom til udtryk i råd, foreninger og lokale arrangementer. En fra Tisvilde kom sandelig herfra og ikke fra Helsingørskommune. Mårup og Kagerup havde også denne lokale identitet, men blev ikke på samme måde integreret i kommunen. Lokalhistorisk arkiv har eksempelvis markant færre arkivalier herfra end resten af kommunen. Selv om man ikke i dag normalt tænker over årsagerne til disse forhold, har den relativt nære historie i kommunalreformen haft en kolossal indflydelse.

<sup>1</sup> Vejledende Arkivregistratur for Græsted-Maarum Sognekommune 1842-1970 samt kommunesammenlægningsarkiv 1967-1970 s. 210.

<sup>2</sup> Fokus Nyt nr. 24. 2003. Kommunestrukturen i et historisk lys s. 5.

<sup>3</sup> Frederiksborg Amtsavis den 19. nov. 1965 og Kommunesammenlægningsarkivet læg: Overenskomster og korrespondance mv. vedrørende sammenlægningen.

<sup>4</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Regulativ, referat og skrivelser mm i forbindelse med kommunesamlæsningen.

<sup>5</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læggene: Korrespondance vedrørende Helsingørskommune-Valby sogneråds forhandling med Ramløse-Annisse sogneråd. Regulativ, referat og skrivelser mm i forbindelse med kommunesamlæsningen. Korrespondance mv. for fællesudvalget - samlet af Helge Petersen.

<sup>6</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Referater og mødeindkaldelser for fællesudvalget.

<sup>7</sup> Frederiksborg Amtsavis den 16. nov. 1966 og Kommunesammenlægningsarkivet læggene: Korrespondance mv. for fællesudvalget - samlet af Helge Petersen. Overenskomster og korrespondance mv. vedrørende sammenlægningen.

<sup>8</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Referater og mødeindkaldelser for fællesudvalget.

<sup>9</sup> Frederiksborg Amtsavis den 21. nov. 1966.

<sup>10</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingørskommune-Valby, Ramløse-Annisse og Vejby-Tibirke kommuner.

<sup>11</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Overenskomster og korrespondance mv. vedrørende sammenlægningen.

<sup>12</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingørskommune-Valby, Ramløse-Annisse og Vejby-Tibirke kommuner.

<sup>13</sup> Frederiksborg Amtsavis 6. feb. 1969.

<sup>14</sup> Frederiksborg Amtsavis 1 juli 1969.

- <sup>15</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Korrespondance mv. for fællesudvalget - samlet af Helge Petersen.
- <sup>16</sup> kommunalreformkommissionen noterer vedrørende forespørgsler om grænsedragning omkring Sandet mellem Helsingø og Frederiksværk, at der ikke sker nogen regulering, da de to kommuner ved et møde havde enedes om bevaring af den bestående grænse. Frederiksborg Amtsavis 16. jan. 1971.
- <sup>17</sup> Frederiksborg Amtsavis 24. nov. 1968 og 7. feb. 1969.
- <sup>18</sup> Kildeskrifter: Gilleleje Lokalhistoriske Arkiv / Gilleleje Museum og Græsted Lokalhistoriske Arkiv: Græsted-Gilleleje 25 år.
- <sup>19</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Korrespondance mv. for fællesudvalget - samlet af Lund Aagård.
- <sup>20</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke kommuner.
- <sup>21</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Overenskomster og korrespondance mv. vedrørende sammenlægningen.
- <sup>22</sup> Frederiksborg Amtsavis 19. juni 1969.
- <sup>23</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Skrivelse vedrørende kommunalreformkommissionens forslag om kommuneinddeling i Frederiksborg amt.
- <sup>24</sup> Frederiksborg Amtsavis 30. sep. 1969.
- <sup>25</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læggene: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke kommuner. Korrespondance mv. for fællesudvalget - samlet af Lund Aagård.
- <sup>26</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Overenskomster og korrespondance mv. vedrørende sammenlægningen.
- <sup>27</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke kommuner.
- <sup>28</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Referater og mødeindkaldelser.
- <sup>29</sup> Frederiksborg Amtsavis 16. jan. 1971.
- <sup>30</sup> Kommunesammenlægningsarkivet læg: Udvalget vedrørende sammenlægning af Helsingø-Valby, Ramløse-Annisø og Vejby-Tibirke kommuner.
- <sup>31</sup> Frederiksborg Amtsavis 1. jan. 1970.
- <sup>32</sup> Frederiksborg Amtsavis 10. feb. 1970.
- <sup>33</sup> Frederiksborg Amtsavis 4. og 5. maj 1970.
- <sup>34</sup> Frederiksborg Amtsavis 22. mar. 1970.
- <sup>35</sup> Frederiksborg Amtsavis 10. apr. 1970.
- <sup>36</sup> Frederiksborg Amtsavis 20. apr. 1970.

**Simon Steinfeldt Laursen**, født 1956. Ansat af Helsingø kommune i 1996 som leder af det daværende Helsingø Arkiv og Museer. Under Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre leder af de lokalhistoriske arkiver i Helsingø og Gilleleje.

# Før nu



*Gammelt fotografi af smedens hus i Laugø.*



*Samme bus  
fotograferet i maj  
2004. (Foto: Peter  
Kalko)..*

# Før nu



*Smedjeg i Tågerup (Ågerupvej nr. 37) cirka 1911.*



*Samme bygning  
fotograferet i 2003.  
(Foto: Peter Kalko).*

# Før nu



*Købmandsforretningen i Udsbolt (Blistrup Sogn). Fotografi fra 1912.*



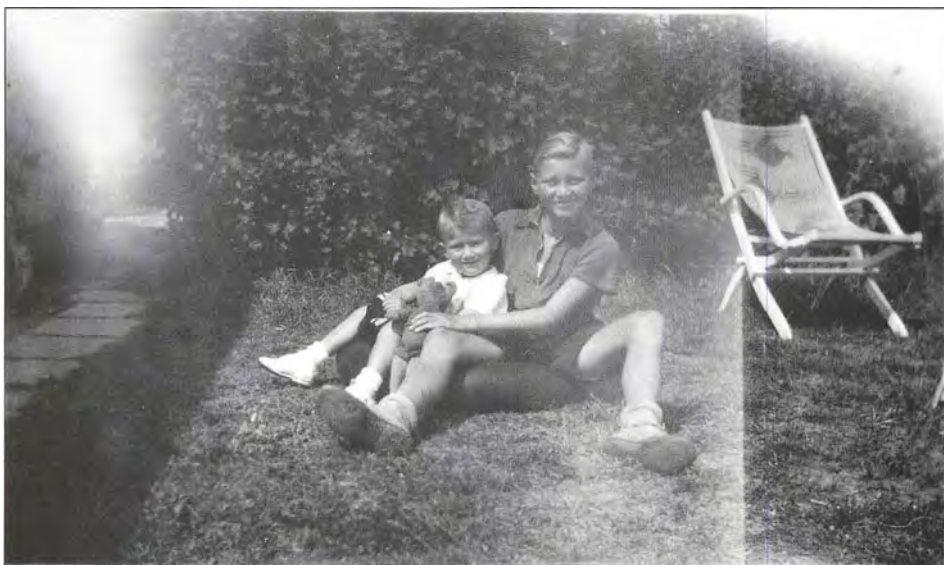
*I dag anvendes huset til beboelse i næsten uændret form. Foto 2003. (Foto: Peter Kalko).*

# Landliggerbarn i Gilleleje i 1940'erne og 1950'erne

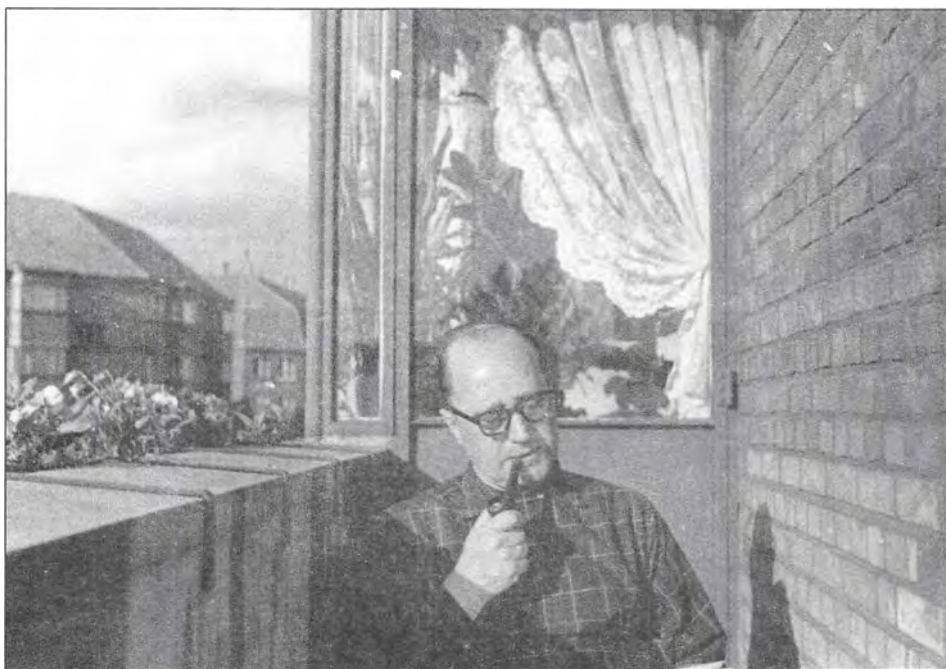
Af Steen Jensen

**M**in far Vilhelm Jensen var ansat i Forsikringsselskabet Hafnia, som gik konkurs i 1990-erne. Selskabet ejede i mange år sommerhuse i bl.a. Udsholt og Smidstrup, som blev stillet til rådighed for de ansatte. Mine forældre benyttede i 1930'erne ofte et af disse huse en eller to uger i eller udenfor sommersæsonen.

I 1942, hvor jeg var blevet fem år, antydede familiens læge overfor min mor Ester at jeg ville have godt af at komme i solen og i ozonholdig luft i en længere periode i sommerferien. Med kendskabet til nordkysten lå det ganske nær for mine forældre at tænke



*Steen Jensen (til højre) sammen med sin fætter Søren Frandsen i Vindblæs' s have 1948.*



*Vilhelm Jensen på altanen til lejligheden Sct. Kjelds Plads 5 i København. I sommersæsonen rejste Vilhelm Jensen frem og tilbage mellem byen og Gilleleje hver lørdag-søndag udenfor ferien.*

på Gilleleje som et egnet sted. I påsken 1942 drog vi derop for at finde en passende bolig for sommeren. At købe noget selv lå dengang udenfor de økonomiske muligheder.

Det var dengang almindeligt, at gillelejerne om sommeren enten flyttede ud i udhuset og lejede hovedhuset ud til sommergæster eller selv blev i vinterboligen og tjente de ekstra penge ved at udleje udhuset. Udenfor sæsonen blev dette selvfølgelig benyttet efter sin oprindelige hensigt til værksted eller opmagasinering. At fremvise et sådant udhus i påsken til udlejning om sommeren var derfor vanskeligt, da kun en god entusiasme for at bo i Gilleleje om sommeren kunne få en københavnner til at se mulighederne i de triste rum.

Vi så på adskillige udhuse, men min mor fandt dem dybt deprimerende. Vi kendte imidlertid fra tiden i Hafnia-husene Georg og Dagny Nielsen, som havde haft kiosk i Rågeleje, men nu var flyttet

*Greta Frandsen med  
sønnen Søren sammen  
med Louise  
Ferdinandsen på trappen  
til Vindblæs i 1949.*



til Gilleleje, hvor de på Nordre Strandvej indrettede Pension Maa-  
gen i ejendommen af samme navn. Georg og Dagny opfordrede os  
til at se på »Vindblæs« på hjørnet af Vesterbrogade og Rønne Alle  
overfor det nuværende kulturcenter »Pyramiden«. Huset ejedes  
dengang af Louise Ferdinandsen. Hendes mand var død nogle år  
før og fru Ferdinandsen udlejede nu hans tidligere tømrerværk-  
sted, der lå som en tilbygning i forbindelse med hovedhuset.  
Sommerboligen havde i nogle år været udlejet til forfatteren Leck  
Fischer, der ikke ønskede at fortsætte.

Boligen bestod af en stor stue, et soveværelse og et køkken uden  
indlagt vand, der skulle hentes i spande fra mellemhuset. Møb-  
leringen var enkel og af lidt tilfældig art. Da tidspunktet for vor  
togafgang til København nærmede sig, måtte vi hurtigt bestemme  
os. En aftale blev indgået. Væsentligt for valget var, at der var en  
stor have til vores disposition. Meningen med sommeropholdet var  
jo at være ude, ikke inde. Hvem kunne dengang vide, at mine for-





*Steen Jensen sammen med sin mor Ester Jensen foran Vindblæs ca. 1943.*

ældre hver sommer i de næste ca. 50 år kom til at leje sig ind i Vindblæs.

Lejeprisen de første år kender jeg i sagens natur ikke noget til. Men jeg husker spændingen hvert efterfølgende år, hvor min far i februar skrev til fru Ferdinandsen og spurgte, om vi fortsat kunne leje boligen – og til hvilken pris. Den steg altid lidt hvert år, men hvad gjorde ikke det dengang! Min mor og jeg var altid spændt på, om min far ville acceptere den forlangte pris, eller om vi evt. måtte skære opholdet ned fra 8 til 6 eller 7 uger. Sommerhuset blev siden, indtil mine forældre ophørte med at komme der, kun lejet af dem eller af mig. En undtagelse var dog året 1949, hvor min mors søster Greta og hendes mand Paul Frandsen med deres to-årige søn Søren overtog lejemalet i 14 regnvædede dage; resten af sommeren var vejret fint. De blev ikke i denne sommer overbevist om Gillelejes fortræffeligheder.

Det var på grund af datidens ferieregler naturligvis kun min mor og mig, der kunne holde ferie i Gilleleje 6-8 uger; min far kunne



*Vindblæs ca. 1950.*

kun regne med at være der 14 dage og senere 4 uger. Han boede imens hjemme i København, som det man kalder græsenkemand og måtte selv stå for husholdningen. Særligt galt gik det den dag, da vinden vendte et blad i kagebogen, så han fik gule ærter med makronbund, sagde han!

Som sagt tog vi op til Gilleleje første gang i 1942. Dengang og mange år frem startede rejsen med forberedelser flere dage før. Først skulle fragtmændene bestilles til at hente kufferter og kasser med tøj og lignende, og derefter cyklede vi til Østerport Station fra vor lejlighed på Sankt Kjelds Plads på Østerbro i København. På stationen indskrev vi cyklerne til transport med toget til Gilleleje, fordi fragtmændene oprindeligt ikke tog dem med.

På afrejsedagen drog min mor og jeg afsted med sporvogn til Østerport, med damptog til Hillerød og motortog til Gilleleje. Straks vi kom ud af toget mærkede vi den friske havluft og følte stærkt, at nu var sommeren begyndt. Vi kunne vælge at gå ud til Vindblæs eller tage en af Aage Sørensens rutebiler. Fragtmændene havde som regel allerede været der og læsset vor bagage af.

Derefter gik min mor og jeg i byen for at købe de mest basale ting til husholdningen for hele sommeren: mel, sukker, salt, gryn m.m. Fra år til år var det spændende for mig at blive genkendt af de handlende, som dengang altid syntes, at jeg var blevet større. De måtte hvert år have at vide, hvor gammel jeg nu var blevet. Tænk at de ikke kunne huske det fra år til år!

Vi startede hos købmand Bentzen i Breidablik, på hjørnet af Vesterbrogade og Anders W. Holmsvej, der sørgede for at bringe købmandsvarerne op til Vindblæs. Såvel købmanden selv, som hans kone og datter deltog i ekspeditionen af kunderne. Denne købmandsforretning lå nærmest Vindblæs, i hvert fald når man gik i retning af byen.

Der var ellers nok af købmænd i Gilleleje dengang: Martin Hansen 50 m længere henne ad Vesterbrogade, Ib Marcus (Jensen) lidt længere nede på den anden side af gaden, hvor der nu er marskandiser, købmand Meyn på Torvet, Skibsprovianteringen på hjørnet af Nordre Havnevej og Havnevej, købmand Eltang på Hovedgaden, der var byens største, og endelig var der et par stykker på Østergade bl.a. købmand Nees. I den anden ende af byen lå købmanden i Sommerlyst. Irma havde dengang kun en lille butik på Vesterbrogade, hvor der blev solgt salater, smør fra bøtte og gryn samt enkelte andre varer.

På vor tur i byen passerede vi overfor købmand Martin Hansen mejeriudsalget, som vi først gik ind i på tilbagevejen for ikke at slæbe på mælkevarerne.

Overfor »Det gamle Hus« på hjørnet af Vesterbrogade og Feilbergsvej havde den senere møbelhandler Gunnar Svendsen grønthandel og der handlede vi også. Udover grønsager skulle der også købes lidt planter til havens krukker og potteplanter til stuen; de skulle selvfølgelig også bringes.

Gennem årene bemærkede jeg, at der ofte stod et par næsten jævnaldrende drenge på trappen ind til baglokalet og kiggede. De hed Steen og Svend. Men gilleleje-drenge og vi drenge fra København omgikkes ikke. Ak ja.

Da Gunnar Svendsen og hans kone senere lukkede grøntforretningen, flyttede vi vores handel til Olaf Møller på hjørnet af Stationsvej og Vesterbrogade. Møller var en utrolig slagfærdig



*Bager Larsens ejendom på hjørnet af Stationsvej og Vesterbrogade under 2. verdenskrig. I forgrunden banesporet til Gilleje Havn.*

mand, som altid havde en frisk replik til hver enkelt kunde. Hans produkter voksede i vidt omfang på hans jorder der lå, hvor Kastanie Alle-kvarteret nu ligger.

I øvrigt var der også en handelsgartner på Rønne Alle, hvor vi boede; her ligger nu Æblehaven. Herfra kørte en af gartnerens sønner hver dag en hestetrukken vogn rundt i byen læsset med grønsager. Jeg tror ingen i hans familie bliver sure, når jeg siger, at vi var lidt trætte af, at sønnen hver dag sprang af vognen og løb ind i haven for at tilbyde sine varer. For vort vedkommende ville vi gerne have turen til byen for at handle.

Også bager Larsens vogn kørte omkring fra hus til hus. Hans butik lå skråt overfor gartner Møller, hvor nu Den danske Bank ligger. Dengang var det nok byens førende bagerbutik. Også her var vi næsten dagligt kunder. Ud for forretningen på fortovet var udendørs kaffeservering, mens bageriet ved Åhuset på Hovedgaden kun havde indendørs servering, da jeg var barn.

På sommerens første dag måtte vi også ned til radiohandler Aage Pedersen, der lejede radioer ud. Han havde forretning på Hovedgaden og senere i Møllegade. Også han sørgede for udbringning.



*Gilleleje Jernbanestation hvor Steen Jensen sammen med sin mor Ester, hver lørdag hentede Vilhelm Jensen, der, udover selve ferien, passede sit arbejde i København. Disse lørdage eftermiddage var der altid mange hustruer og børn på perronen for at modtage mændene fra byen. Til venstre ses den gamle Centralbanegaard fra 1896 med banesporet til Gilleleje Havn foran.*



*Vestmolen var det foretrukne sted til aftenuren for familien Jensen. Dagen skulle afsluttes med »Moleræs«, hvor man mødte mange kendte.*

På turen glædede jeg mig mest til at besøge viktualiehandler Edvard Ernst, der først havde en lille meget smal butik i den bygning på Hovedgaden, hvorfra isenkræmmeren flyttede i begyndelsen af 2004. Senere flyttede Edvard Ernst sin forretning til større forhold i ejendommen overfor, nok fordi vi købte så meget hos ham! Her var hjemmelavet pålæg og salater og folk stod hver sommerlørdag i kø ud på gaden for at handle. – Slagtervarer købte vi derimod hos Olaf Olsen, der havde butik til venstre for boghandleren på Vesterbrogade.

Som jeg blev ældre, var noget af det første, der skulle skaffes på ankomstdagen, sommerens program for biografen, der lå på arealet mellem baker Jacob Larsen og Hotel Strand. Repertoiret skiftede i sommertiden hver eller hver anden aften og indeholdt alle de film, der havde gået i København om vinteren. Billetterne var billigere end i byen, så det blev til mange besøg i Gilleleje Kino i løbet af sommeren. Ejeren af biografen var Evald Andersen, der havde manufakturforretning i ejendommen, hvor Det grønne Hus nu ligger på Vesterbrogade.

I alt fandtes der dengang tre manufakturforretninger i Gilleleje af en pæn størrelse. Udover Evald Andersen var det Anton Christensen på Stationsvej, hvor der nu er radioforretning og Tage Jacobsen på Hovedgaden på hjørnet af Østergade, hvor »Milieu« i dag ligger. Udvalget i disse forretninger var sådan, at det mildt sagt ikke kunne imponere de blaserte københavnere.

Ikke langt fra Tage Jacobsen på Østergade lå en fjerde forretning, som handlede med manufakturvarer. Det var Karen Bastrups lille butik, der fik sommergæsterne til at trække på smilebåndet. Den gik under navnet »Gillelejes Illum«. Dens indre kan i dag ses på Gilleleje Museum.

Vi fik altid rødspætter til middag den første dag i ferien. Dem købte vi hos Johannes Hansen eller var det i starten Thøger Jensen? Fiskeforretningen blev senere overtaget af Henning Hansen. Allerede slagtet og flået fisk accepterede min mor ikke. Nej, ekspedienten måtte cykle ned til broen med hyttefadene, der lå ud for den nordlige del af auktionsmolen. Han halede et par passende store fisk op – alle ved vel at »passende« betyder  $\frac{3}{4}$  pund? - og kørte tilbage til butikken med dem. De blev her slagtet og flået. Frisk fisk, hvadbehager !

Denne første lørdag i ferien ville min far dukke op med toget ved 15.30-tiden. Måske kom han med det gennemgående fra København. Vi hentede samtidig cyklerne, der var sendt til stationen. De kommende lørdage ville min mor og jeg hente ham på samme tid ved toget sammen med så mange andre ligestillede. Der var et vældigt leben på stationen ved disse lejligheder.

Efter kaffen den første lørdag eftermiddag skulle min far i vandet uanset vejret; nu var sommeren i gang. Om aftenen skulle vi naturligvis på Vestmolen. Det gentog sig hver aften i ferien, hvor man klædte sig pænt på og jeg fik vand i håret til en flot frisure. Så vidt jeg husker blev vi berøvet glæden med »moleræs« under en del af krigen.

Apropos krigen, så var jeg ikke gammel nok til helt at forstå, hvad der foregik. Jeg husker dog, at arealerne ved Folkeferie var afspærret og at man kunne se tyske flygtninge gå gennem gaderne med trækvogne ud til Gilbjerghoved.

Hver sommer gik med badning, oprindeligt på den elendige strandbred for enden af Anders W. Holmsvej, men senere ved Fyrbakkerne, der forholdsmæssigt var den rene Riviera. Her var der mange mennesker, også piger, at kigge på.

Vi tog på mange cykelture til Søborg, Smidstrup Strand, Rågeleje, Tisvilde, Hornbæk, Esbønderup og Esrum samt tog på et hav af gåture. Den faste formiddagstur om søndagen gik til Nakkehoved Fyr og tilbage. Det var langt for en lille dreng, men mine forældre og jeg kom i god træning af de mange ture. Man kan sige mine forældre dengang ikke var velstående, men velgående !

En gang hver sommer skulle vi på Gilleleje Museum, der dengang lå på Rostgårdsvej. Det var svært at se, om der var sket noget som helst nyt fra år til år. Det har heldigvis ændret sig meget siden.

God underholdning for mig blev senere de maleriudstillinger, der i sommerens løb blev arrangeret af Johan Behrens og andre malere med tilknytning til byen.

Efter krigen blev et yndet mål for daglig underholdning at tage ned og se kampene på tennisbanen, der lå bag kroen på grunden, hvor der i dag er parkeringsplads bag plejehjemmet og Irma. Her spillede den finere del af borgerskabet tennis for motionens skyld, men også for at træne til den årlige tennisturnering. Højesterets-



*Ungdomsliv ca. 1960 på pladsen foran Gilleleje Kino.*

sagfører Niels Alkil, entreprenør Chr. Islef, generalkonsul Viggo Andersen, konfektionshandler Aksel Sørensen, vejdirektør Kaj Bang, ejendomsmægler Loldrup, dir. Ib Sætter-Lassen, Jacob og Thomas Larsen, Fritz Duvier, Torben Zinglersen og mange andre var blandt de aktive. Dem stod vi unge, der ikke havde råd til at spille, og vurderede meget sagkyndigt!

Efter krigen åbnede der sig mulighed for at dyrke minigolf på en af byens to baner. Den ene lå, hvor Netto nu ligger, og den anden på området nord for Hotel Strand. Det gik der mange timer med for både børn og voksne, og særlig stolt var jeg selvfølgelig, da jeg i en uge havde det bedste resultat på banen.

Landliggerfodbold fandt dengang sted med deltagelse af kendte spillere, der boede i Gilleleje om sommeren. Mellem dem var navne som Kjeld Svanevig og Dion Ørnvold og så vidt jeg husker også Ivan Jensen, der alle spillede på landsholdet. Der var også landliggerkampe for juniorer og ynglinge, og jeg mindes at have scoret



et nydeligt mål i en sådan kamp, mon det var i Georg Idorns eller Gunnar Sørensens net?

Bakkefester deltog vi også i, selvom der nok var nogle år, hvor man som gymnasiast eller studerende fandt det under sin værdighed at vise sig der. I forbindelse med nogle af bakkefesterne talte kendte politikere; jeg mener at kunne huske Christmas Møller og Knud Kristensen lige efter krigen.

Festerne havde dengang ikke sin faste plads på Møllelodden, men fandt bl.a. sted i kroens have, hvor nu parkeringen ved Irma findes eller på arealet mellem supermarkedet Rema og Kanalen. I forbindelse med et par bakkefester blev afviklet asfaltbal på vejen fra Vesterbrogade langs Kanalen ned til havnen, hvor der var frisk luft og god plads.

Fra årene som ungt menneske mindes jeg dansen på Hotel Strand og kabareterne og anden underholdning, der fandt sted her. Hotellet tolererede, at den gruppe unge landliggere, jeg var iblandt, alene nød en sodavand på hverdagsaftener, og forhåbentligt, ved vores dansen gav indtryk af et livligt hotel.

Uanset om vi senere i livet blev advokat, folketingsmand, skuespiller ved Det kongelige Teater, civilingeniør, kontorchef, arkitekt, bygmester eller hvad, morede vi os strålende og støttede både det danske ølsalg og vinimporten.

Også forældrene havde naturligvis deres omgangskreds. I begge tilfælde, d.v.s. både for de unge og de voksne, var det karakteristisk, at selskabeligheden begrænsede sig til sommertiden. Forsøg på at videreføre den i byen faldt ofte mindre heldigt ud.

Og solen skinnede dengang altid fra morgen til aften hver eneste dag! Vist gjorde den ej. Jeg mindes mange kolde og våde dage. Særligt har det været en Gilleleje-specialitet, at det er koldt og blæsende Sct. Hans-aften, så man snarere glæder sig til det hjemlige traktement efter bålet end over de velmente taler. Men jeg husker også den særlige stemning, der var ved alene at trave byen igennem en regnvejrsaften med en rask tur ned til Ditlev Idorns skobutik på hjørnet af Hovedgaden og St. Strandstræde og hjem igen via et indkøbsbesøg i chokoladebutikken Moster på Vesterbrogade, hvor der nu er Unique Hair.



*Skråt overfor Vindblæs på hjørnet af Rønne Allé og Vesterbrogade lå kommunens plejehjem (til venstre) og rådhuset. Foto fra første halvdel af 1940'erne.*

Når gladiolussen blomstrede i Vindblæs' have, vidste man, at afskedens time nærmede sig, og at vi skulle tilbage til arbejde eller skolegang i København. Jeg har hadet den blomst lige siden.

Som naturligt var, ophørte jeg som voksen med at holde sommerferie med mine forældre. Når de fortsatte med at vende tilbage til Vindblæs i så mange år skyldtes det, udover Gillelejes og omegnens fortræffeligheder, deres gode forhold til udlejeren Louise Ferdinandsen. Hun ernærede sig efter sin mands død som opkræver af sygekassekontingent i en tid, hvor man ikke automatisk var sikret lægehjælp ved sygdom. Med sit venlige, men også lidt myndige væsen, egnede hun sig godt til opgaven. Louise Ferdinandsen var i forhold til sine lejere diskretionen selv. I de første år sørgede hun således for at tømme den fælles dasspand, når vi ikke var hjemme. Fru Ferdinandsen gik som oftest lige gennem »vores« have ned til sin køkkenhave uden at stille sig op og sludre. Det passede alle parter godt.

Apropos at tømme dasspand. Få år efter at vi var startet som lejere blev der indlagt wc i mellembygningen, også til vort brug. Da den lille forkælede københavner sagde, at han var lidt skuffet over denne anskaffelse, som gjorde stedet mindre landligt, bemærkede fru Ferdinandsen tørt: »Det har du jo lov at mene, men det er jo heller ikke dig der skal tømme spanden!« – Nå nej.

Udhuset på Rønne Allé er nu overgået til helårsbeboelse. Der er endnu ikke opsat en mindeplade på huset med oplysning om mine forældres og mit ophold gennem de mange år.

**Steen Jensen.** Tidligere kontorchef under Indenrigsministeriet Steen Jensen, født 1937, har holdt ferie i Gilleleje siden 1942, fra 1974 i eget sommerhus.

# Før nu



*Gården »Sommerbøj« i Laugø. Foto fra omkring 1910.*

*Del af ejendommen  
som den så ud i maj  
2004. Stuehuset er  
intakt, men er på  
fotografiet dkket af  
bevoksning. (Foto:  
Peter Kalko).*



# Før nu



*Grønhøjgård, Laugøvej 21, Laugø. Familien Corneliusen gør klar til en søndagstur. Foto fra omkring 1910.*



*Efter en brand for nogle år siden, er ejendommen genopført i ny skikkelse. Foto fra april 2004. (Foto: Peter Kalko).*

# Fra dragkistens gemmer

Af Lene Bagger

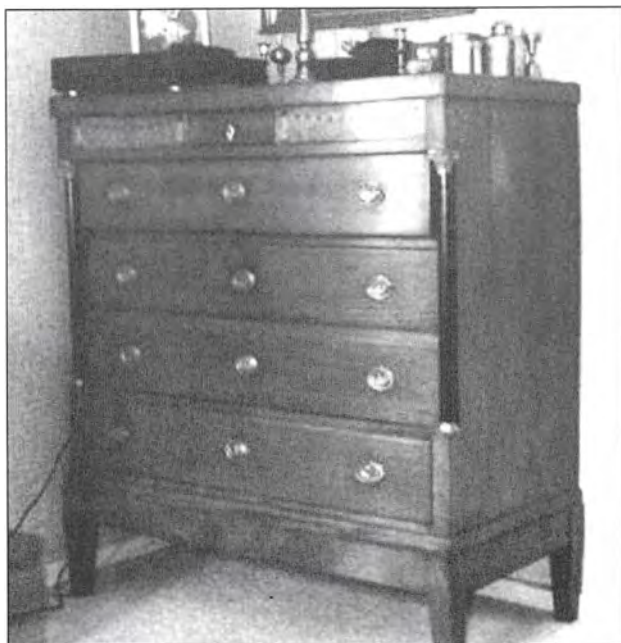
**D**a Erik Jensens forældre døde, overtog han en gammel dragkiste, der tidligere havde stået i farmoderens hjem og som alle i familien hidtil havde tildelt hendes mand æren for at have lavet. Under restaureringen af dragkisten viste det sig imidlertid, at der på bagbeklædningen stod årstallet 1845, og på en fastklæbet seddel i øverste skuffe optrådte navnet J.P. Egelund. Den videre udforskning førte via brødrene Egelunds tømrer- og snedkerværksted i Esbønderup Skovhuse til Søndergård i Saltrup, hvor Erik Jensens oldemor Mette Kirstine Nielsdatter var husmoder i sidste halvdel af 1800-tallet.

Fra dragkistens gemmer fulgte Erik Jensen nu slægtens spor tilbage på kryds og tværs af Holbo Herred. Resultaterne af hans eftersøgning er fremstillet i bogen »Kulsviere og Fæstebønder i Gribskov og Omegn«, der ligger til grund for denne lille artikel.

## Trustrups sidste bonde

I 1762 blev en af døtrene fra Julendal i Holt ved Græsted – Svendborg Jørgensdatter (f. 1741) gift med Niels Jensen. Samme år overtog parret Gård nr. 4 i Trustrup i fæste.

I 1700-tallet var der omkring 20 landsbyer inde i Grib Skov. Kongens uvilje mod disses eksistens var stærkt medvirkende til, at de efterhånden blev nedlagt.



*Dragkisten*



*Ejendommen på Ågerupvej nr 16, hvor dragkisten også har opholdt sig.*

Trustrup var blandt de ældste og nævnes allerede i 1248. I henhold til en folketælling fra 1787 boede der på daværende tidspunkt 54 personer, fordelt på 15 familier i Trustrup. Familierne i landsbyen ernærede sig dels som landmænd, dels som kulsviere, og i 1783 var der synet og godkendt i alt 79 miler ved landsbyen i skoven. Det var strengt forbudt for Trustrups beboere at skyde skovens dyr, som voldte en del skade på deres usle marker, og ifølge en forordning af 8. december 1688 var det dem kun tilladt at holde hund, hvis det ene forben var hugget af, så den ikke kunne jage vildtet. Senere forlangtes det ydermere at hundene skulle holdes bundne.

Landsbyerne i Grib Skov var til stor irritation for kongehuset. Dels mente kongerne ikke, at vildtet trivedes fuldt ud, når de skulle dele skoven med store grupper af bønder, dels lå landsbyerne i vejen for de kongelige jagter. Efterhånden blev det også nødvendigt med en adskillelse af landbrug og skov for at redde og forbedre skoven. I 1783, da Skov-Udskiftnings-Kommissionen

havde inddraget en del af Kagerup og Mårum byers jorder til skoven, sluttedes der en overenskomst, som gik ud på, at beboerne i de to landsbyer skulle have erstatning i en del af Trustrups jorder. Dette gav stødet til denne bys nedlæggelse. Kommissionen indgik 1787 en aftale med gårdfæster Peder Hansen om, at han skulle afstå sin jord og som vederlag have 150 rdr., en huslod i Ejlstrup By, bygningshjælp m.m. Meningen var oprindeligt den, at Peder Hansens jorder skulle fordeles mellem Trustrups 3 andre gårde, men mens disse forhandlinger stod på, tilbød Christian Olsen af Trustrup at afstå sin fæstegård på lignende betingelser som Peder Hansen. Disse overenskomster vandt kongeligt stadfæste 21. oktober 1789. En tredje fæstebonde overtog en gård i Ramløse, de fleste husmænd afstod deres hjem mod en kompensation på 30 rdl., og en for en flyttede familierne fra landsbyen i skoven, om end to gamle damer fik lov til at blive boende frem mod slutningen af 1700-tallet.

Ifølge Rentekammerskrivelse afstod Niels Jensen sin fæstegård i Trustrup i 1790 under følgende vilkår:

#### *Pro Memoria*

*Under 30. Juli 1790 har Hans Majestæt resolveret saaledes: »Det af Gaardfæster Niels Jensen i Trudstrup Bye under Kronborg Amt gjorte Tilbud, om at afstaa sin Fæstegaard nr. 4 sammesteds, til Indtagelse under vor forbeholdne Skov, maae antages under efterkommende Vilkaar nemlig:*

*A. at han tillades at høste Gaardens Sæd i indeværende Aar, og derfor for samme Tiid forundes Hoveri- og Skattefrihed.*

*B. at han beholder Gaardens gamle Materialer, samt Besætningen.*

*C. at naar han bygger et Hus, ham da tilstaaes 18 nye Egestolper à 3 ½ alen, 10 Egestænger à 3 alen, 100 stk. Ellerafter à 3 ½ alen samt fornødne Tækkeknipper og Gavlræis og derforuden 30 rdl. til Bygningshjælp, og*

*D. at nyde 24 rdl. i aarlig Pension og hans nuhavende Hustru det halve, saafremt hun skulle overleve ham.*



*Hvilket tilmeldes Deres Exelence til behagelig Efterretning og Bekjendtgørelse for vedkommende, men vi og har tillagt Regimentsskriver Badstuber, fornøden Ordre om de tilstaaende Penge og anmodet Oberforstmesteren om at foranstalte det bevilligede Tømmer udviist.*

*Rentekammeret den 14. August 1790.*

*S. Kølle, Schönning, D. Hansen, Munch Hansen*

*Til hans Exelence Hr. Geheimeraad Amtmand Levetzow.*

*Den 18, August til Badstuber.*

Den årlige pension syntes at være et tillæg, som Niels Jensen havde forhandlet sig frem til. Den udgjorde et ganske pænt beløb, da fx degne på den tid havde en årsløn på ca. 30 rdl., og blev udbetalt frem til hans død i 1811.

Niels Jensen, som også ernærede sig som bødker, byggede sig et hus ved gadekæret i Ejlstrup.

I 1912 bekostede Niels Jensens efterkommere en mindesten over ham og den nedlagte landsby. Da de ansøgte direktoratet for Statsskovbruget om tilladelse til at rejse stenen, ville man derfra gerne vide, hvorfor mindet om Niels Jensen skulle bevares. Myn-dighederne mindedes således hovedsageligt Niels Jensen og flere andre skovbønder for skovtyveri og krybskytteri.

## **Familien på Frydenlund**

Niels Jensen var som nævnt gift med Svendborg Jørgensdatter. Svendborgs ældre søster, Kirstine, var i 1733 blevet gift med Søren Nielsen fra Baunegård i Ejlstrup. Hun fødte i 1754 sønnen Lars Sørensen. Om ham berettede Jørgen Nielsen, skolelærer i Soderup og beslægtet med Erik Jensen, i sine skildringer af de fælles aner:

*»Lars havde mistet sin fader i 1774, og han kom tidligt ud at tjene. Gårdmanden Hans Madsen, som han tjente hos, havde en sløv og uduelig søn, og kunne dårligt klare sig. Lars Sørensen var derimod en livlig og begavet dreng, rask til sit arbejde og altid glad og fornøjet, sang og traliede fra morgen til aften. Hans husbond holdt meget af ham og skal have sagt: »Gud give, du havde været min søn.«*

Senere kom Lars Sørensen til at tjene på Tjepperupgård (Tibberupgård) ved Kagerup. Gården skal have været stor og herskabelig med en meget stor have med springvand, fiskedamme og sjældne træer. Det har sikkert været indtryk herfra i det livlige unge menneskes sind, der siden fik Lars Sørensen til at anlægge sin, for den tid, enestående store og smukke have ved sin gård i Ejlstrup.

Fra Tibberupgård kom Lars Sørensen til gårdmand Søren Ottesen i Bjørstrup. Og her blev Lars Sørensen 30. marts 1781 viet til Søren Ottesens datter ved kongebrev –noget for den tid ganske usædvanligt for bønder. Hans gamle husbond, herr Gyntelberg fra Tibberupgård, var hans forlover. Dengang var Lars Sørensen 28 år gammel.

I otte eller ni år boede Lars Sørensen og hans hustru på Bjørstrupgård, og her blev deres fire første børn født.

Men ved årsskiftet 1789-90 kunne hans forrige husbond på Frydenlund i Ejlstrup (ham med den dvaske søn) ikke holde den gående mere, og Lars Sørensen fæstede så gården og flyttede 35 år gammel ind i den gård, hvor han havde tjent som dreng.

I 30 år virkede Lars Sørensen og hans hustru i Ejlstrup. Lars Sørensen nedrev den gamle, forfaldne gård i byen, og genoprettede den ude på marken, ikke uden et vist herskabeligt sving. Fra landevejen førte en allé ud til gården, og ved denne blev anlagt en stor have med græsplæner, buskbom- og lavendelhække, lange blomsterrabatter, nøddegange, fiskedam og en mængde frugttræer.

Lars Sørensen blev far til ti børn, hvoraf mange dog døde som små. Hans yngste datter Ane Larsdatter blev i 1819 gift med Niels Jørgensen. Ikke nok med at Niels Jørgensen var fra nabogården, Askegård; han var også barnebarn af en anden Niels med efternavnet Jensen, nemlig den sidste bonde i Trustrup.

Alle Lars Sørensens børn var ifølge Jørgen Nielsen udstyret med et voldsomt temperament. Ane Larsdatter opdrog sine børn med hård hånd:

Den strenge moder plejede at begynde dagen med at give dem [sine børn] en endefuld ris, ganske uanset om de havde fortjent den eller ej. Når hun lå i barselsseng, hvilket jo alt som bekendt gik

tit på, måtte de ældre børn, inden de gik til skole, stille ved sengen og blive hørt i lektien. Og hvis de ikke kunne den »uden at slå et ord fejl« måtte de selv »lette op« eller »knappe ned« og modtage deres anpart af riset, som hun lå med i sengen.

Niels Jørgensens halvbror blev også gift med en af Lars Sørensens døtre. Hans storebror giftede sig med en kvinde fra Mårum Tinghuse. Dette par overtog Askegården, mens Ane Larsdatter og Niels Jørgensen huserede på Frydenlund. Da Askegården i 1836 nedbrændte totalt, flyttede familien fra Askegården ind på Frydenlund. Imidlertid var Ane Larsdatter åbenbart ingen hjertelig værtinde, og efterhånden blev det en pine for de brandlidte – især moderen – at bo under hendes tag. En nat flygtede de fra gården med den smule bohøve, de havde, for at søge husly hos mandens søster og dennes mand i Ejlstrup. Dermed var grunden lagt til et årelangt uvenskab mellem de to familier, hvilket dog ikke forhindrede deres børn i at finde sammen; Ane Larsdatters næstældste datter giftede sig således med den ældste af sønnerne fra Askegården i 1848. Efter Ane Larsdatters død i 1876, boede en af hendes sønner endnu tre år på gården. Da han døde, giftede hans enke sig igen, og Frydenlund gik ud af slægtens historie.

Imidlertid blev den ældste datter på Frydenlund, Mette Kirstine i 1843 i Maarum Kirke viet til Niels Andersen fra Søndergård i Saltrup, og her gør dragkisten så sin entré. Ind i historien kommer også endnu et – meget særpræget – haveanlæg.

## **Grusgraven ved Saltrup**

Niels Andersen var øjensynlig en dygtig og arbejdsom bonde, men han og hans hustru fik ikke noget langt eller nemt liv sammen. Mette Kirstine fødte på 15 år i alt 10 børn, men alene i årene 1855-1856 døde tre af dem af skarlagensfeber. I april 1856 døde også Niels Andersen kun 45 år gammel.

De følgende år stod Mette Kirstine alene for driften af gården og med ansvaret for en anseelig børneflokk, men i 1866 giftede hun sig med karlen på gården, Rasmus Svendsen. Han var søn af en gårdejer i Vokstrup øst for Græsted, men kun omkring 26 år gammel. Ikke nok med at han dermed var 20 år yngre end sin kone; han var samtidig kun fire år ældre end hendes ældste søn. Ægteskabet gav anledning til megen ballade i familien og var bl.a.



*Mette Kirstine og Rasmus Svendsen fotograferet på toppen af grusgraven, hvor Rasmus Svendsen i et lille anlæg, omkranset af et stendige og fire cementsøjler, havde placeret en buste i cement af sig selv. Anlægget kan stadig ses, men desværre er busten gået til siden fotografiet omkring år 1900 blev taget.*

medvirkende til, at to af Mette Kirstines sønner udvandrede til Amerika.

Rasmus Svendsen lader dog til at have meget en både ihærdig og dygtig mand. Han var imidlertid også en mand med en passion, hvilket følgende beretning! vidner om:

*Det er vel kun faa af de Rejsende, som med Gribskovbanen gennemfare den prægtige Gribskov, og som, idet de forlade denne ved Banens Udløb af Skoven ved Saltrup, lader Blikket strejfe ud over det udbredte Landskab, der ane, at der imellem Skoven og Saltrup Station findes et meget interessant og seværdigt Anlæg, som af Egnens Beboere populært kaldes for »Grusgraven«. Følger den Rejsende – efter at være staaet af ved fornævnte Station – Banelinien tilbage næsten til det første Hus hen imod Skoven, træffer han til venstre en Sti, som følgende*



*Grusgaven eller Grotten, som den også hed i folkemunde, er her vist på et fotografi fra 1945/46. Fotografiet er taget fra den sydlige del af Grotten, hvor der stod en talerstol i sten. Læg mærke til de flade sten i venstre side af billedet, de gjorde det ud for siddepladser og fortsatte næsten hele vejen rundt i anlægget. De to trapper i baggrunden gik op til det lille anlæg med busten af Rasmus Svendsen. Det meste af anlægget er i dag stadig intakt selv om tidens tand og træernes rødder har gjort deres til at det ikke har fortidens storhed over sig. Men de mange sten ligger der stadig og stiller spørgsmålet til den undrende besker – hvad fik Rasmus Svendsen til for over hundrede af år siden til at gå i gang med dette kæmpe liusværk?*

*langs en rislende Skovbæk gennem bølgede Rugmarker fører op til Toppen af en langtrukken Bakke, hvorpaa ses nogle Buske rage til vejrs.*

*Ankommen derop, staar man pludselig over for et Anlæg af ganske ejendommelig Art og vistnok enestaaende i sit Slags. Eieren Gaardejer Rasmus Svendsen, Saltrup, som er en meget kraftig, men ogsaa en meget stilfærdig, rolig og flittig Mand, har ...*

*En del af anlægget set mod vest. Nederst bænke af sten og bagved skimtes resterne af en stentrappe, der førte op til et udsigtspunkt på toppen af grusgraven, hvor der stadig står en stor udsigtsbænk i sten. Her kan solnedgangen den dag i dag nydes i fulde drag.*

*Fotografi fra 2004.*



*Midt i anlægget er placeret et bord med bænke og en stol af store flade sten. Her er siddeplads til mindst 10 personer. Bemærk den højryggede stol til højre. Fotografiet er fra foråret 2004.*



*Grusgraven/Grotten, som den ser ud i 2004 – cirka 125 år efter at Rasmussen Svendsen påbegyndte sit livsværk. Lidt fremme i billedet til venstre oppe på forhøjningen stod i sin tid en talerstol. Det siges, at der i årene omkring 1900 blev afholdt kirkelige sommermøder i grusgraven. Omgivelserne og indretningen med bænke og talerstol kunne godt underbygge påstanden.*

*her i Aartier udført et Herkulesarbejde, idet han efter først til dels med egne Hænder, at have læsset de mange Tusinder af Læs Grus og Mergel, som er taget i Graven, dernæst har fremtryllet Anlægget ved Beplantninger og Kløvning og Oprejsning af kolossale Kampestenene. Af sidstnævnte er anvendt enorme Masser, som ere anbragte terrasseformigt, dels paa fantastisk Maade, dels som Borde med tilhørende Siddepladser.*

*Enhver maa forbauses over det store Arbejde, her er udført, til dels af en enkelt Mand og for størstedelen i hans ledige Øieblikke. Naar det nu tilføjes, hvad for øvrigt Enhver ved Selvsyn maa erkjende, at Svendsen ikke har forglemt Driften af sin Gaard, for derved at skaffe sig »ledige Øieblikke«, men at han tværtimod er en dygtig Landmand, hvorom for øvrigt de Anlægget omgivende bugnende Sæd og Græsmarker, samt dyrkning af Have og*



*Det lille anlæg på toppen af grusgraven/grotten mod syd fotograferet i april måned 2004. På soklen i midten af billedet har stået en buste i cement af anlæggets grundlægger Rasmus Svendsen. Busten er desværre væk, kun et mindre stykke af »kravetøjet« ligger skjult i de visne blade. Figuren på soklen forestiller et løvehoved og må være placeret i »nyere tid«. Sammenlign med fotografiet på side 115.*

*Handelsplanter vidner, føler man endnu mere Erkjendelse af Mandens Arbejdslyst. Fra toppen af Grusgraven haves en vid udsigt til Græsted, Søborg, m.m.*

*Er man taget hjemmefra med Morgentoget, vil den medbragte Frokost smage udmærket i disse fredelige og ejendommelige Omgivelser.*

*Fra Stationen til Anlægget er der kun 5-10 Minutters Gang. Ejeren lader det med megen Liberalitet være frit tilgængeligt for alle og enhver ...*

*Fra sin bedstemor havde Erik Jensen dog forstået, at Mette Kirstine ikke altid var lige begejstret for, at manden brugte så meget tid og så mange kræfter på sit besynderlige haveanlæg.*



På et tidspunkt skilte Rasmus Svendsen grusgraven fra gården og byggede Fuglsang, det røde hus ved skoven. Men om parret nogensinde boede der, vides ikke. Af Kirkebogen fremgår det kun, at Mette Kirstine døde i 1905 (Saltrup mark, Esbønderup Sogn). Rasmus Svendsen døde i 1916.

Mette Kirstines datter, Marie, flyttede allerede i 1883 til Valby Sogn, hvor hun blev gift med tømrer Peder Jensen. De købte en lille landejendom på omkring 12 tønder land, Ågerupvej 16, og her dukker dragkisten atter op i fortællingen. På Peder Jensens brandpolice blev dragkisten tilføjet i august 1904 og sat til en værdi af 50 kr.

Da Marie Jensen mistede sin mand i 1912, flyttede hun og dragkisten til Hillerød. I dag befinder dragkisten sig i Erik Jensens hjem i Birkerød. Flere spor af hans slægt skjuler sig fortsat i Holbo Herred. Om andre kan der læses i hans bog.

Beretningen om Grusgraven ved Saltrup stammer fra en ikke navngivet, men formentlig københavnsk avis. Den blev i 1930'erne bragt til Bakkegården i Saltrup af en københavnsk feriegæst, Signe Schalech, og siden overgivet til Græsted Lokalhistoriske Arkiv af Lau Jensen fra Bakkegård. Erik Jensen er i besiddelse af et fotokopi af artiklen. Originalen er angiveligt bortkommet.

#### *Kilder:*

Erik Jensen: »Kulsviere og Fæstebønder i Gribskov og Omegn.« Øvrige oplysninger fås ved henvendelse til forfatteren.

Johs. T. Christensen: »En forsvunden Landsby. Truestrup i Gribskov«, i Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1911.

Lars Pedersen: »Den forsvundne landsby i Gribskov. En efterskrift«, i Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1913

**Lene Bagger**, født 1961, forfatter og indvandrerlærer. Bosat i Mårum Tinghuse siden 1998 og medlem af Mårum-Kagrup Lokalråd.

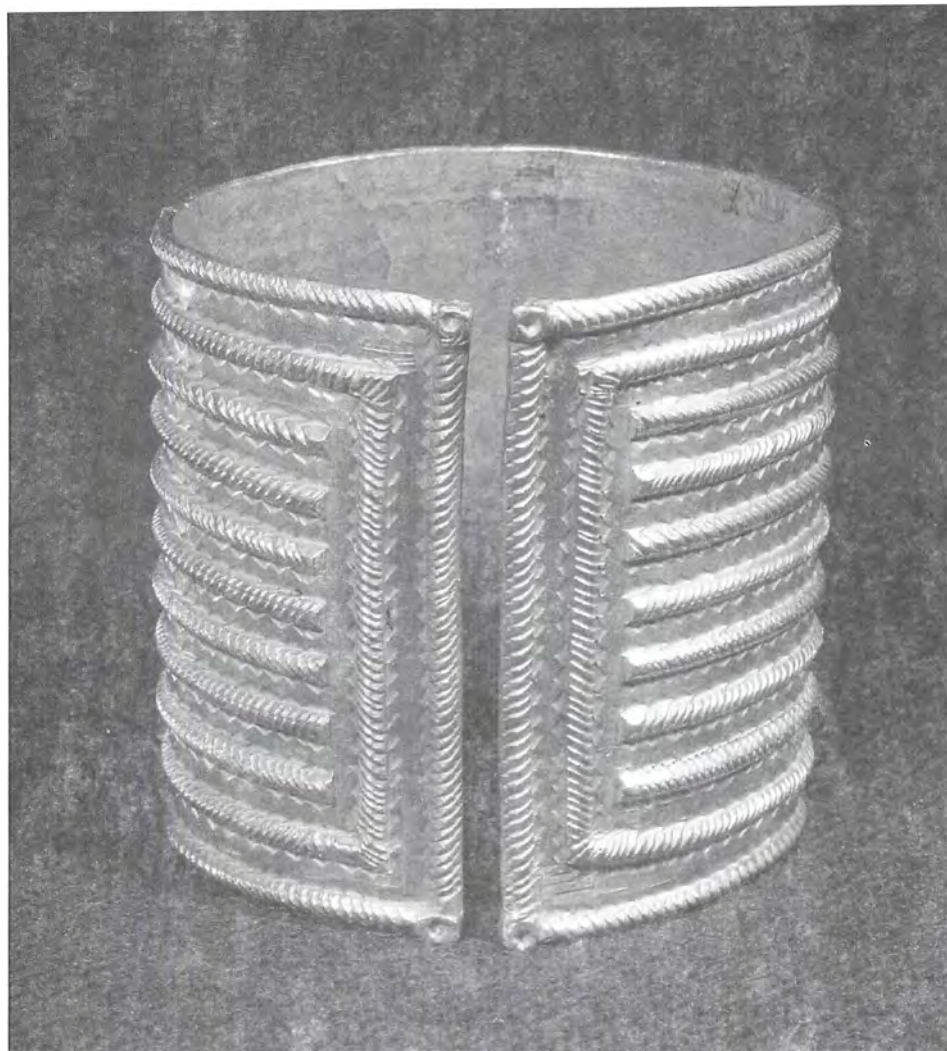
# Før nu



*Tisvilde Kro, Tisvilde Bygade 21. Fotografiets alder kendes ikke.*



*Ejendommen bliver  
nu brugt til  
beboelse. Foto fra  
maj måned 2003.  
(Foto: Peter Kalko).*



*Fig. 1. Guldarmbånd fra Stokkerup Mark ved Græsted.  
(Foto: Nationalmuseet).*

# Bronzealderguld fra Stokkerup Mark ved Græsted

Af Liv Kristine Appel

Blandt Frederik VII's mange breve, som i dag opbevares på Rigsarkivet i København, fandt jeg for nylig en hidtil ukendt beretning om et enestående guldarmbånd fra bronzealderen, som i 1857 blev fundet på Stokkerup Mark vest for Græsted.<sup>1</sup> Beretningen er den første kendte øjenvidneskildring af fundstedet. Den er skrevet af kongens livskytte Christian Herman Jørgensen efter, at han havde besøgt finderens, den fattige skrædderkone Ane Olsdatter.

Guldarmbåndet stammer fra ældre bronzealder (ca. 1.800-1.100 f. Kr.). Det blev fundet i kanten af en langt ældre langdysse fra yngre stenalder fra omkring 3.500 f. Kr. I midten af 1800-tallet satte den stadig sit monumentale præg på landskabet mellem Græsted og Valby.

Det 406 gram tunge guldarmbånd indbragte den fattige skrædderfamilie en mindre formue i danefægodtgørelse. Skønt fundet fra Stokkerup har en fremtrædende plads i afhandlinger om dansk bronzealder<sup>2</sup>, og det er omtalt i de lokalhistoriske bøger<sup>3</sup>, kender kun få historien om dette kostbare guldarmbånd, som stadig er det eneste af sin slags i Danmark (fig. 1).

## Guldarmbåndet fra Stokkerup på Oldnordisk Museum

Guldarmbåndet fra Stokkerup indkom den 10. september 1857 til Det kongelige Museum for nordiske Oldsager, også kaldet Oldnordisk Museum. Museet havde siden midten af 1800-tallet haft til huse i Prinsens Palæ i København, og dets direktør var Christian Jürgensen Thomsen (1788-1865). Thomsen var blevet internationalt berømt for bl.a. sin tredeling af oldtiden i sten-, bronze- og jernalderen.<sup>4</sup> Her hjemme var han bedst kendt for sine omvisninger i museets oldsagssamling.

Thomsen var imidlertid bortrejst, og i direktørens fravær var det Christian Frederik von Herbst, den 39-årige museumsinspektør, der tog imod guldarmbåndet fra Stokkerup (fig. 2).

I 1843 var Herbst jurastuderende, men Thomsen ansatte ham som assistent ved omvisningerne på Oldnordisk Museum. I 1846 deltog Herbst sammen med Thomsen og dennes plejesøn Conrad Engelhardt (1825-1881) i en rejse til Rom. Med tiden avancerede han til museets sekretær, arkivar og inspektør. Herbst var Thomssens foretrukne medarbejder, og det var Thomssens ønske, at Herbst skulle efterfølge ham som direktør for Oldnordisk Museum. Men ved Thomssens død i 1865 blev direktørstillingen tildelt Jens Jacob Asmussen Worsaae (1821-1885), og det var først efter dennes død i 1885, at Herbst kunne tiltræde stillingen.<sup>5</sup>

I 25 år bogførte Herbst alle nyerhvervelser i museets fundprotokol. Guldarmbåndet fra Stokkerup blev sammen med en udførlig beskrivelse og de tilgængelige fundoplysninger indført som nummer 16324. Ved indleveringen til museet var der også en slebet flintøkse fra yngre stenalder. Protokolteksten lyder således:

*»Et pragtfuldt og usædvanligt massivt Guld-Armbaand, der er dannet af en rektangulær, 2  $\frac{3}{4}$  T. bred Guldplade, som er bøiet sammen saaledes, at det er aabent paa den ene Side. Paa Ydersiden er det prydet med 11 stærkt ophævede parallelle Striber, der er skraat riflet saa at de ligne Snore og imellem disse ere Zirater indslagne med et lidet Trekantet Stempel.*

*Da Skrædder Hans Pedersen af Stokkerup og hans Hustru Anna Olsdatter d. 27. Juli d. A. vare beskjæftigede med at opgrave og bortføre en stor Steen, der laae på den saakaldte »Langedys« i Græsted Sogn, Holbo Herred, Frederiksborg Amt, fandt bemeldte Anna Olsdatter det under en Græstørv, som hun optog med stenen. Det vejer 27  $\frac{27}{32}$  Lod og er vurderet til 4 10 Rd og 64 Sk, hvilken Sum oversendtes til Finderen –*

*Hermed fulgte:*

*En 4  $\frac{2}{3}$  T lang ubetydelig huulsleben, flad Flintkile, der er sleben paa alle Sider. –*

*Den er funden i Græsted Sogn«.*

Fig. 2. Christian Frederik von Herbst (1818-1911).  
(Foto: Det kongelige Bibliotek).



I antikvarisk topografisk arkiv på Nationalmuseet opbevares flere breve, som yderligere kan belyse begivenhederne ved guldarmbåndets indkomst til Oldnordisk Museum i 1857.

»Ifølge Placat af 7. Aug. 1752 tilkommer Finderen fuldstændig godtgørelse for Metalværdien af dette Smykke«, skrev Herbst i et brev<sup>6</sup> til overhofmarskal Hinnerup angående Stokkerupfundet. Ligesom når man i dag finder oldtidsguld, blev guldarmbåndet fra Stokkerup i 1857 regnet for *Danefæ*, og finderen var berettiget til en godtgørelse.

Det er Frederik V's beskrivelse af *Danefæ*begrebet, som Herbst henviser til: »hvo, som maatte finde gamle Mynter og andet, som, formeldest dets Ælde, eller særdeles Beskaffenhed, af nogen Rarhed kand ansees, skal, imod at samme til Vores Rente-Kammer behørigen indsendes, derfor af Vores Casse nyde, efter dets Værd, fuldkommen Løn« (fig. 3).

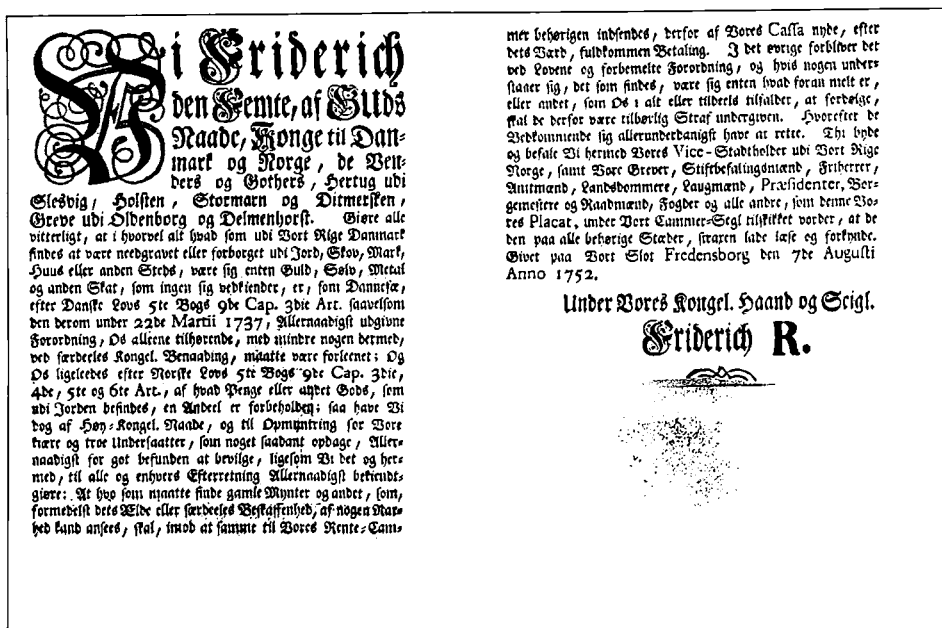


Fig. 3. Frederik V's Danefæ Placat fra 1752. Foto: Rigsarkivet. Efter Jørgensen og Petersen 1998.

Ordet Danefæ betegner altså en genstand fra fortiden af værdifuldt materiale og har særlig kulturhistorisk værdi, der er fundet i Danmark, og hvortil ingen kan godtgøre sin ret som ejer. For at fastslå metalværdien af guldarmbåndet fra Stokkerup, og hermed udbetalingens størrelse, sendte Herbst det allerede dagen efter modtagelsen, til vurdering hos Møntguardein Hinnerup.<sup>7</sup> Denne kunne snart efter attestere at armbåndet vejede 27 27/32 Lod, dvs. 406 gram, og havde en værdi af 410 Rigsdaler og 67 Skilling.<sup>8</sup>

»Hvilken Sum jeg har troet endnu i dag at burde tilfredsstille den fattige Finder, hvem det naturligvis er yderst magtpaaliggende snarest muligt at faae Pengene. - Men da denne Sum langt overstiger den Pengebeholdning, der af Hr. Conferensraad Thomsen er overladt mig til Bestridelse af Museets Udgifter under hans Fræværelse, og jeg har mattet træffe særegne Foranstaltninger til midlertidigt at skaffe dem tilveie, tillader jeg mig allerunderdanigst at anholde Deres Exl. om, at disse 410 Rd. 67 Skill. maa blive anviste til Udbetaling mod min Kvittering«.<sup>9</sup> Således redegjorde

Fig. 4. Avisartikel om fundet på Stokkerup Mark bragt i Berlingske Tidende 19. september 1857.

Frederiksborg St., Haltho St., Juledag 3.

**Stofbart Fund.** For nogen Tid siden er Græsteb Sogn, Frederiksborg Amt, fundet et usædvanligt mæsigt Guldbarmbaand, hvilket nyligt er indleveret til det kongelige Museum for nordiske Oldsager. Det fandtes af Stræbber Hans Pedersen og hans Hustru Aline Olsbatter, af Stokkerup By, under en Græstørn, som optoges ved en paa den saakaldte Langedys liggende stor Steen, der fulde borttages. Armbaandet er dannet af en  $2\frac{1}{2}$  L. bred, rectangulair Guldblade, der er høiet sammen saaledes at det er aabent paa den ene Side, og det er paa Oversiden prydet med 11 parallelle, stærkt ophøiede Striber, der ere sakraat riflede og imellem hvilke Zirater ere indslagte med et libet trefantet Stempel. Vægten af dette pragtfulde Smykke, hvis Alder naaer op til den sidste Periode af Hedenold, er ikke mindre end  $27\frac{2}{3}$  Lod og dets Metalværbi er gødtgjort Finderen med 410 Rd. 67 Skill. *Bev. Tid 19 Sept. 1857*

Herbst for sine dispositioner og anmodede overhofmarskal Levetzau, der var overdirektør for De kongelige Kunstsamlinger, om at få sit økonomiske udlæg refunderet.

Brevet viser, at Herbst var en samvittighedsfuld mand, som det lå stærkt på sinde, at finderens hurtigst muligt fik udbetalt sin danefægødtgørelse. I sit fravær havde museets direktør Thomsen imidlertid ikke betroet Herbst tilstrækkeligt med penge til en udbetaling i denne størrelsesorden. Dette stemmer godt overens med bl.a. Worsaaes beskrivelse af den velhavende Thomsen som en »gammel kjøbmand, skjønt Ugift og personlig endog temmelig velstaaende, sparsommelig indtil Kniberi i Alt, Privat og Offentligt«. <sup>10</sup>

Herbst måtte med andre ord selv ud og skaffe de mange penge. Et andet brev viser, at Herbst tog chancen og bad amtmand Rotwitt på Frederiksborg om at udbetale danefægødtgørelsen til finderens, før Herbst vidste, om han kunne få refunderet sine udgifter. Ti dage senere meddelte amtmanden, at finderens havde modtaget pengene. <sup>11</sup>



## En kongelig udsending i Stokkerup

Herbst var en dygtig numismatiker og arkæolog, som huskes for sine udgravninger af bronzealdergravhøjen ved Hvidegård (1845), Trindhøj og Kongshøj (1861-1862) og for sin undersøgelse af våbenofferfundet fra jernalderen i Viemose (1859). Men selv om man ikke kunne udelukke, at der befandt sig flere kostbarheder, fandt Herbst det tilsyneladende ikke nødvendigt, at foretage en efterundersøgelse af fundstedet for guldarmbåndet på Stokkerup Mark.

Danmarks Kong Frederik VII, som var meget interesseret i oldsager, fattede imidlertid straks interesse for fundstedet af det værdifulde guldarmbånd, som man kunne læse om i Berlingske Tidende den 19. september 1857 (fig. 4). Beretningen, som jeg fandt på Rigsarkivet, viser at kongen pålagde sin livskytte Christian Herman Jørgensen, som var bestyrer af kongens oldsags-samling på Frederiksborg Slot, at tage til Stokkerup for at tale med finderens og undersøge fundstedet.<sup>12</sup>

Livskytte Jørgensen var imponeret over langdyssen, da han sidst i september 1857 ankom til Stokkerup: *»Stedet er meget høit beliggende omtrent midt imellem Græsted Bye og Valdbye, og saavel Overliggeren som Stenene som omkante Høien kan sees i lang Afstand«*.<sup>13</sup> På Johannes Goos's kort over *»Stokkerup Gaards Jorder«* fra 1789 ser man langdyssen ligge orienteret V/NV-Ø/SØ på den nordlige kant af en bakke (fig. 5). Dyssen ligger på *»Langdÿse Vang«* nord for vejen (Stokkerupvej).<sup>14</sup> På kortet fra 1789 ses ingen bebyggelse bortset fra Stokkerup Gård. Men da guldarmbåndet blev fundet i midten af 1800-tallet var der kommet flere huse til, blandt andet den fattige skrædderfamilies øst for langdyssen.

På ejendommen traf Jørgensen skrædderkonen Ane Olsdatter. Hun fremviste langdyssen. Fundstedet for guldarmbåndet udpegede hun længst mod vest på højens nordlige langside, hvor de havde gravet en randsten fri og fjernet den. Hun fortalte Jørgensen, at det havde regnet den følgende nat, og at da hun næste morgen var gået forbi højen, havde hun fået øje på guldarmbåndet mellem rødderne i en løsgrevet græstørv. Jørgensen konkluderede i sin beretning, at armbåndet næppe kunne have

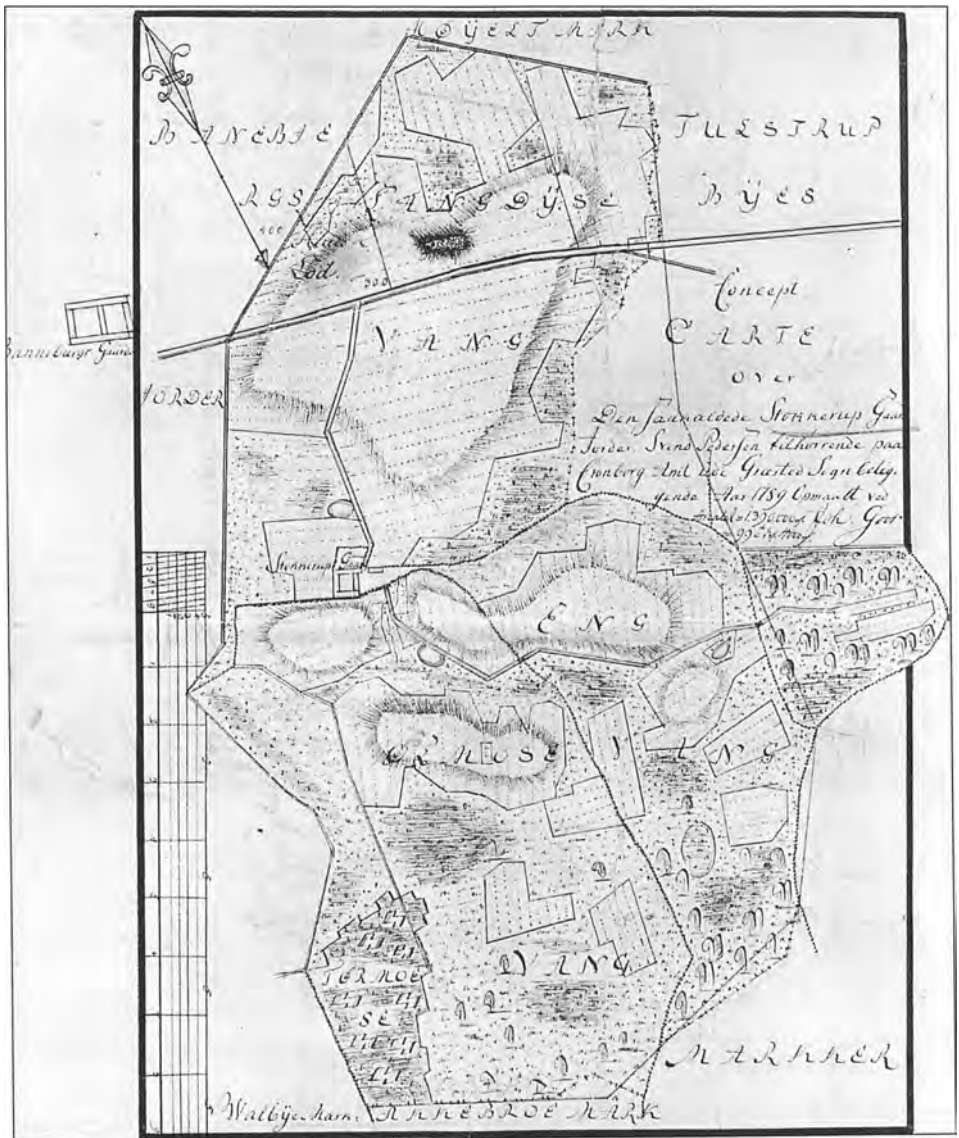


Fig. 5. Johannes Goos's kort over »Stokkerup Gaards Jorder« fra 1789.

været gravet ned, men sandsynligvis blot var stukket ind ved en af langhøjens randsten.

Jørgensen beskrev og tegnede langdyssen. Hans skitse er den eneste kendte fremstilling af fortidsmindet. På skitsen af langhøjen

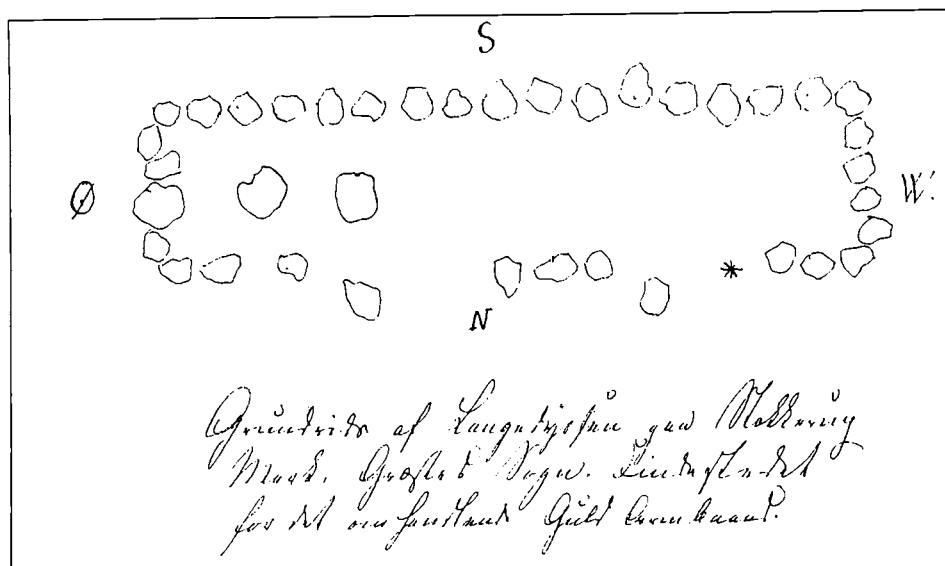


Fig. 6. Livsytte Christian Herman Jørgensens »Grundrids af Langedyssen paa Stokkerup Mark, Græsted Sogn. Findestedet for det omhandlende Guld Armbaand«. Rigsarkivet.

har han med en lille stjerne vist fundstedet for guldarmbåndet »lidet udenfor den omsatte Stenrække« (fig. 6).

»Langdyssen« var ca. 16 m lang og 4 m bred.<sup>15</sup> Den var omgivet af store randsten, hvor stenen midt i den østre smalside var særlig stor. Da Jørgensen besøgte stedet, var man begyndt at fjerne randsten fra højens nordlige langside for at kløve dem og anvende dem som syldsten eller trappesten på de omkringliggende gårde. Man kunne se to store dyssekamre med kraftige bæresten og overliggere ca. 2 m og 5 m fra højens østende.<sup>16</sup> Mod vest var højen urørt, og Jørgensen kunne derfor ikke afgøre, om der her gemte sig flere dyssekamre.

Ane Olsdatter fortalte ham, at de havde fundet en lerurne med brændte ben i højens østlige del ved siden af det første gravkammer. Det lykkedes ikke Jørgensen, at finde flere kostbarheder i højen: »ellers er saavidt vides Intet fundet paa dette Sted, ligesom jeg heller ikke ved den Undersøgelse jeg kunne foretage fandt noget«. En nærmere undersøgelse af den store høj på den lerede jord kom ikke på tale, da dette ville kræve en større arbejdsindsats.

## Arkæologen Boye i Stokkerup

Hidtil har de sparsomme oplysninger om fundstedet for guldarmbåndet især været baseret på arkæologen Vilhelm Boyes (Fig. 7) optegnelser fra herredsberejsningen i Holbo herred.<sup>17</sup> Boye beskrev i 1886 de sørgelige rester af det østligste dyssekammer i langdyssen, som lå sydvest for det hus, som i 1857 havde tilhørt skrædder Hans Pedersen. Det øst-vest orienterede dyssekammer målte 2,5 m x 1,25 m.<sup>18</sup> Det var åbent mod vest og lukket med to sten mod øst. Den store sten, som havde dækket det rektangulære kammer, var sprængt i stykker.

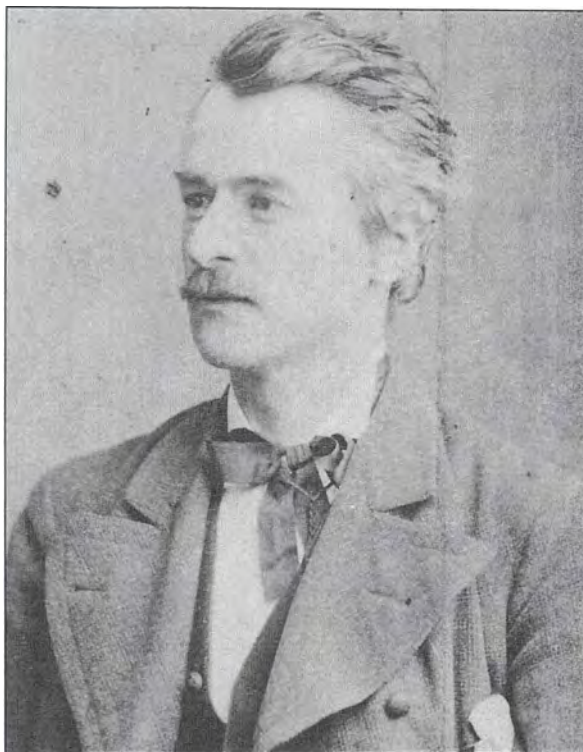


Fig. 7. Arkæologen Vilhelm Boye (1837-1896).  
(Foto: Det kongelige Bibliotek).

Som det fremgik af livskytte Jørgensens beretning fra 1857 var grunden under langdyssen særdeles leret. Dette skyldtes, at langdyssen lå på den nordlige kant af en bakke af smeltevandsler. I 1886 kaldte Boye fundstedet for »Teglværket«, fordi et teglværk i den mellemliggende periode havde etableret en lergrav på bakken syd for Stokkerupvej.<sup>19</sup>

I Boyes håndskrevne sognebeskrivelse for Holbo herred, kan man se, at den sidste del af teksten om fortidsmindet på Stokkerup Mark er en senere tilføjelse.<sup>20</sup> Dette er oplysninger om langdyssens oprindelige udseende og fundene herfra, som førstelærer Emil Theodor Hansen fra Græsted Skole (fig. 8) efter Boyes besøg indhentede hos den efterhånden 70-årige skrædder Hans Pedersen.

Fig. 8. Førstelærer Emil Theodor Hansens (1836-1896) gravsten kan endnu ses på Græsted Kirkegård. (Foto: Liv Appel).



Men skrædder Pedersens oplysninger om langdyssens størrelse, stemmer imidlertid ikke med livsytte Jørgensens, og hans udtalelse om dyssekamrernes orientering svarer ikke til Boyes egne iagttagelser.<sup>21</sup> Der var gået næsten 30 år, siden skrædder Pedersens kone Ane Olsdatter havde fundet guldarmbåndet, og det kneb åbenbart med hukommelsen.

### **Guldarmbåndet fra bronzealderen**

Endnu i begyndelsen af 1800-tallet var de store stengrave fra yngre stenalder almindelige i det danske kulturlandskab. I dag er 90 procent af de oprindeligt ca. 18.000 dysser, som lå langs vandvejene i nærheden af stenalderenbøndernes bebyggelser, forsvundet. Også langdyssen på Stokkerup Mark, hvor Ane Olsdatter i 1857 fandt guldarmbåndet, er væk (fig. 9).

Guldarmbåndet er fremstillet i bronzealderen, og har altså intet at gøre med stenalderbøndernes begravelser i Stokkerup lang-



*Fig. 9. Fundstedet på Stokkerup Mark set fra SØ. (Foto: Liv Appel).*

dyssen. Armbåndet var gemt af vejen ved en af langdyssens randsten - måske til senere afhentning. I bronzealderen var det imidlertid almindeligt at nedlægge smykker, redskaber og våben, som offergaver til guddomme. De fleste offergaver blev nedlagt i moser og vådområder, men der er også eksempler på, at man som i Stokkerup, nedlagde guldringe ved ældre gravhøje.<sup>22</sup>

Man har et ganske godt kendskab til bronzealderens dragtmode i Danmark fra de velbevarede egekistegrave i gravhøjene. Både mænd og kvinder kunne bære armbånd. Kvinderne bar ofte to armbånd af bronze. I mandsgravene har ét armbånd af guld sikkert været tegn på magt og status. Således kan en snoet guld-armring og et bronzesværd have angivet den gravlagdes høje status i en mandsgrav i Trushøj ved Skallerup på Sydsjælland.<sup>23</sup> I en anden rig mandsgrav fra Løfthøj/ Garderhøj ved Jægersborg havde manden et guldarmbånd om venstre håndled.<sup>24</sup> Det er der-

for sandsynligt, at guldarmbåndet fra Stokkerup har tilhørt en lokal høvding.

Bronzealderbefolkningens hovederhverv var kvæghold suppleret med et ret primitivt agerbrug. Langt op i middelalderen har Græsted-egnen sammen med den nuværende Gribskov indgået i et sammenhængende skovområde. Der er derfor påfaldende få bronzealderfund fra Græsted sogn. Dog fandt man i 1898 en celt (dvs. en økse), en mejsel og et riflet armbånd af bronze på Græsted Overdrev<sup>25</sup>, og der er også enkelte bronzealdergrave nord for Alme.<sup>26</sup> Guldarmbåndet fra Stokkerup bør nok sættes i forbindelse med det rige bronzealdercenter i nabosognet Blistrup.

De fleste guldarmbånd fra ældre bronzealder er vredne eller riflede med cirkulært tværsnit. Guldarmbåndet fra Stokkerup er af en anden type. Det er fremstillet af kraftigt guldblik og har form som en 4,8 cm bred, åben manchete. Det er udsmykket med vandrette snoreornamenter, der er omgivet af små trekanter. Snoreornamenterne langs armbåndets kant danner en slags ramme om motivet. Der er fire små fordybninger i armbåndets hjørner.

Guldarmbåndet fra Stokkerup er stadig det eneste af sin art i Danmark. Nærmest kommer de brede, riflede bronzearmbånd fra slutningen af ældre bronzealder (periode III, ca. 1.300-1.100 f. Kr.), som kendes fra kvindegrave og depotfund i det nordjyske og sydnorske område.<sup>27</sup> Blandt de største er et par 6,8 cm brede, åbne, riflede bronzemanchetter, der var nedlagt i en bæltedåse ved Bjergelide, Bjergerne sogn i Jylland.<sup>28</sup>

Arkæologen Hans Christian Broholm mente, at de brede bronzearmbånd kunne være importstykker. Også guldarmbåndet fra Stokkerup *»gør ved sit fremmedartede, plumpe Udseende og sin grove, flove Dekoration udpræget Indtryk af at være et indført Arbejde«*, fortsætter Broholm.<sup>29</sup> Flere har som Broholm dateret guldarmbåndet fra Stokkerup til ældre bronzealder periode III, men da der er tale om et enkeltfund uden sidestykke i dansk materiale, kan nogen sikker datering ikke gives.<sup>30</sup>

Bronze og guld kom til Danmark som redskaber og smykker. Her blev de oftest omsmeltet til nye genstande, der var tilpasset nordisk smag. Men de importerede metalgenstandene var en vigtig inspirationskilde for produktionen her i landet.



*Fig. 10. Blikmanchetter af Borotice type fundet ved Schrick i Nedreøstrig. Foto efter Probst 1996:95.*

På kontinentet optræder de manchetterformede armbånd op gennem bronzealderen. Således er et guldarmbånd fra Schlagtow i Mecklenburg-Vorpommern<sup>31</sup> fra begyndelsen af yngre bronzealder (ca. 1.100-800 f. Kr.) ligesom Stokkerup armbåndet udsmykket med ophøjede snoreornamenter.

Men mens snoreornamenterne på guldmanchetten fra Stokkerup kunne tyde på, at den først blev fremstillet midt i bronzealderen, har den også en bemærkelsesværdig formmæssig lighed med de store kobberblikmanchetter af Borotice type (fig. 10), som er opkaldt efter et gravfelt i Mähren fra den tidlige centraleuropæiske bronzealderkultur, Aunjetitzkulturen (ca. 2.400-1.800 f. Kr.).

Manchetterne af Borotice type har en gennemboring i hvert hjørne. De har sandsynligvis været foret med et underlag af læder eller tekstil.<sup>32</sup> I hvert hjørne af Stokkerup-manchetten er der antydnet et sådant hul, men de har ikke haft nogen praktisk funktion. Det tyder derfor på, at armbåndet fra Stokkerup kom hertil midt i bronzealderen fra et område på kontinentet, hvor traditionerne fra Aunjetitzkulturen fortsat var stærke.



## Rigdom og berømmelse

Ane Olsdatters guldfund fik uden tvivl stor betydning for skrædderfamilien i Stokkerup. Da fundet kom i avisen den 19. september 1857 kunne alle læse, hvor mange penge familien ville få udbetalt (fig. 4). Danefægødtgørelsen var afsendt fra Oldnordisk Museum den 16. september 1857, før notitsen stod at læse i avisen, men kvitteringen fra amtmand Rotwitt viser, at familien først modtog deres penge en uge senere, den 26. september 1857.<sup>33</sup>

Fundet må længe have været et godt samtaleemne på Græstedegnen, og i dag næsten 150 år senere kan ældre folk fra Stokkerup stadig huske, at deres forældre har fortalt dem om det fine guldfund.<sup>34</sup> Det var ikke uventet, at Oldnordisk Museums notits til dagspressen ville skabe sladder og misundelse. Når rygter om pludselig rigdom og berømmelse spredtes i landdistriktet, var det reklame for loven om danefæ, som skulle sikre at værdifulde fund blev afleveret til museet, sådan som det fremgår af et af brev fra Den Kongelige Commission for Oldsagers Opbevaring:

*»Commissionen har, ledet af mange Erfaringer, Haab om, at endnu flere Stykker kunde findes, som høre til de allerede fundne Sager, og har i den Henseende uophødeligen søgt at virke hertil. – Commissionen troer at det vilde have en gavnlig Indflydelse i Omegnen naar det erfares at de fattige Findere erholde snart den dem efter Lovene tilkommende Metalværdie udbetalt, og især da denne sikkert overstiger deres Forventninger».*<sup>35</sup>

Skrædderfamilien modtog en udbetaling på 410 rigsdaler og 67 skilling, *»Hvilken Sum jeg har troet endnu i dag at burde tilfredsstille den fattige Finder»*, skrev Herbst fra Oldnordisk Museum.<sup>36</sup>

I folketællingen fra 1855 omfattede skrædderfamilien fra Stokkerup fire personer: Skrædder Hans Pedersen på 39 år, hans kone Ane Olsdatter på 54 år og hendes ældste datter af første ægteskab Karen Larsdatter på 30 år samt plejebarnet Laurine Pedersen på 2 år. Hans Pedersen var født i et af nabosognene<sup>37</sup>, men havde giftet sig med den 15 år ældre enke Ane Olsdatter og derved fået andel i hendes hus i Stokkerup og forsørgelsen af hendes voksne ugifte børn.



*Fig. 11. Adam Gottlob von Lowzow (1825-1904). Jægermester og gårdejer til Slettegård i Laugø. (Foto: Det kongelige Bilbilotek).*

Herbst antog at danefægødtgørelsen ville sprede glæde hos skrædderfamilien. Men hvad svarede armbåndets guldverdi og dermed danefægødtgørelsens til sammenlignet med prisniveauet i 1857?

Priserne på almindelige dagligvarer har man først opgjort fra året 1859, hvor man for 410 rigsdaler og 67 skilling f.eks. kunne købe 7.467 kg rug, 518 kg tobak eller 59 læs bølgebrænde.<sup>38</sup>

Frem til 1873 betalte man i rigsdaler, mark og skilling. Der gik 6 mark på 1 rigsdaler, og 16 skilling på 1 mark. I 1857 var den almindelige dagløn for en arbejdsmand i København 64 skilling om vinteren og 72 skilling om sommeren.<sup>39</sup> Hvis man derfor regner med en gennemsnitsløn på 68 skilling, vil danefægødtgørelsen for Stokkerup-fundet svare til 580 arbejdsdage eller mere end halvanden årsløn for en arbejdsmand.

På grundlag af folketællingerne er det ikke umiddelbart muligt at se ændringer i skrædderfamiliens livsførelse efter den store danefæudbetaling. Folketællingen fra 1860 viser, at familien fortsat boende i huset. Skrædder Hans Pedersen var nu 44 år og Ane Olsdatter 60 år. Anes ældste datter Karen var tilsyneladende blevet gift og flyttet hjemmefra, mens Anes to andre ugifte børn Hans Larsen på 26 år og Gjertrud Larsdatter på 24 år også boede i huset. Derudover havde familien fået et nyt plejebarn, Maren Kristine Hansdatter på 3 år.

Af et brev til Oldnordisk Museum dateret 8. juli 1878 fra Adam Gottlob von Lowzow (fig. 11), Christian IX's jægermester<sup>40</sup>, fremgår det, at Ane Olsdatters søn, »*parcellist Hans Larsen*«, havde overtaget ejendommen i Stokkerup. Lowzow foreslår, at museet køber og freder denne »*meget smukke Rest af en Kjempegrav*« på Stokkerup Mark.

I brevet giver Lowzow en overraskende god beskrivelse af dyssekammeret, som stod tilbage, efter at man havde fjernet randstenene og det ene dyssekammer: »*fortiden bestaar den af en stor Overligger paa 2 andre Sten; det indre (nuværende Rum) er c. 2 Alen høit og 1. Al. bredt; men det oprindelige Maal synes at være i udvendigt Maal 4. Al. høit og 7. Al. langt. Det indre er fyldt i ringe høide med ildskjørnede Ben og Sten*«. <sup>41</sup>

Lowzows angivelse af dyssekammerets udvendige mål stemmer omtrent med Boyes registrering fra 1886<sup>42</sup>, og hans oplysning om,

at kammeret var fyldt med brændte ben og sten, passer fint med skrædder Pedersens udtalelse om *»en deel Menneskebeen, som vare dækkede af mindre Flintstene, over hvilke lå lidt større flade Stene«*.<sup>43</sup> Boye mente derfor, at knoglerne stammede fra dyssekammeret.

Desværre følger Oldnordisk Museum ikke Lowzows anbefaling om at frede det meget smukke dyssekammer på Stokkerup Mark. Da Boye i 1886 registrerer dyssekammeret er det som *»Levningerne af et Gravkammer«*, og ved Fredningsrejsen i 1942 kan H. Nordling-Christensen kun oplyse, at fortidsmindet er sløffet.

<sup>1</sup> Livskytte Christian Herman Jørgensens beretning til Kong Frederik VII. Frederiksborg den 1. oktober 1857. Rigsarkivet.

<sup>2</sup> Bl.a. Aner og Kersten 1973:nr. 48, Tafel 8; Broholm 1943:231; Broholm 1944:160; Brøndsted 1939:103; Jørgensen og Petersen 1998:70; Jensen 1979:53; Jensen 2002:219.

<sup>3</sup> Bl.a. Andersen eds. 1969:102; Olsen 1961:15; Olrik 1906:5.

<sup>4</sup> Jensen 1992:261.

<sup>5</sup> Ørsnes 1985:119f.

<sup>6</sup> Koncept til brev fra Herbst til Overhofmarskal v. Levetzau, Overdirektør for De kgl. Kunstsamlinger. København den 16. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>7</sup> Koncept til brev fra Herbst til Hr. Myntguardein Hinnerup. København den 11. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>8</sup> Jfr. koncept til brev fra Herbst til Overhofmarskal v. Levetzau, Overdirektør for De kgl. Kunstsamlinger. København den 16. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>9</sup> Koncept til brev fra Herbst til Overhofmarskal v. Levetzau, Overdirektør for De kgl. Kunstsamlinger. København den 16. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>10</sup> Worsaae 1934:77.

<sup>11</sup> Brev fra amtmand Rotwitt til Herbst. Frederiksborg den 26. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>12</sup> Kongen sendte flere gange livskytte Jørgensen til Holbo herred i forbindelse med oldtidsfund. Appel og Jørgensen 2002:54f.

<sup>13</sup> Livskytte Christian Herman Jørgensens beretning til Kong Frederik VII. Frederiksborg den 1. oktober 1857. Rigsarkivet.

<sup>14</sup> I markbogen fra 1681 kaldes denne vang "Nörre Wang", mens langdyssen har givet navn til »Langedösze Aasen« og »Lange Dösze aggerne«.

<sup>15</sup> 52 alen x 12 alen.

<sup>16</sup> 7 alen og 16 alen.

<sup>17</sup> Græsted sogn, sb. 13.

<sup>18</sup> 8 alen x 4 5/12 alen.

<sup>19</sup> Langdyssen lå på Stokkerup By, matr. Nr. 1 L. Der er ikke gravet ler på dette sted. Personlig meddelelse fra Jørgen Maagaard.

<sup>20</sup> Jfr. Vilhelm Boyes sognebeskrivelse for Græsted sogn, sb. 13. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>21</sup> 72 alen x 20 alen, dvs. ca. 22,65 m x 6,30 m.

<sup>22</sup> En guldarmring på 392 gram lå i et lerkar ved gravhøjen Thorshøj, Nors i Thy. Jørgensen og Petersen 1998:71.

<sup>23</sup> Broholm 1943:142; Jensen 2002:258ff.

<sup>24</sup> Broholm 1943:134; Jørgensen og Petersen 1998:66.

<sup>25</sup> Nationalmuseet B. 9832-34. Bronzegegenstandene er fra ældre bronzealder periode III. Aner og Kersten 1973:13; Broholm 1943:29.

<sup>26</sup> Aner og Kersten 1973:13.

<sup>27</sup> Broholm 1944:160.

<sup>28</sup> Broholm 1943:228.

<sup>29</sup> Broholm 1944:160.

<sup>30</sup> Aner og Kersten 1973:13; Broholm 1943:160, Jørgensen og Petersen 1998:70.

<sup>31</sup> Probst 1996:368.

<sup>32</sup> Probst 1996:102.

<sup>33</sup> Brev fra amtmand Rotwitt til Herbst. Frederiksborg den 26. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>34</sup> Personlig meddelelse fra Jørgen Maagaard.

<sup>35</sup> Koncept til et brev til Det kgl. Rentekammer fra Den kgl. Commission for Oldsagers Opbevaring af Mai 1836. Brevet blev skrevet i anledning af guldbrakteat-fundet fra Stenholt Vang i Nødebo sogn. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet. Appel og Carstensen 2003:80.

<sup>36</sup> Koncept til brev fra Herbst til Overhofmarskal v. Levetzau, Overdirektør for De kgl. Kunstsamlinger. København den 16. september 1857. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>37</sup> Ifølge folketællingen: Blistrup sogn (1855) og Valby sogn (1860).

<sup>38</sup> Thestrup 1991:38.

<sup>39</sup> Thestrup 1991:38.

<sup>40</sup> Sørensen 1988; Danmarks Adelsaarbog 1900:285.

<sup>41</sup> Brev fra Adam Gottlob von Lowzow til Oldnordisk Museum. Slettegaard den 8. juli 1878. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

<sup>42</sup> 8 alen x 4 5/12 alen.

<sup>43</sup> Jfr. Vilhelm Boyes sognebeskrivelse for Græsted sogn, sb. 13. Antikvarisk topografisk arkiv. Nationalmuseet.

#### *Litteratur:*

Andersen, Jørgen og Andreassen, Alfred 1969. Græsted sogn, Græsted-Mårum kommune. I: Andersen, Jørgen (eds) 1969. Bogen om Frederiksborg Amt.

Aner, Ekkehard og Kersten, Karl 1973. Die Funde der älteren Bronzezeit des nordischen Kreises in Dänemark, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Band I. Frederiksborg und Københavns Amt. Neumünster.

- Appel, Liv Kristine og Jørgensen, Jannie 2002. Bronzelurerne fra Smidstrup i Blistrup sogn – de ældste musikinstrumenter fra Holbo Herred. Årbog 2002. Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre.
- Appel, Liv Kristine og Carstensen, Carsten 2004. Kong Christian V's jagt ved Esrum og den første danske guldrakteat. Årbog 2003. Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre.
- Broholm, Hans Christian 1943. Danmarks Bronzealder. Første bind. Samlede Fund fra den ældre Bronzealder. København.
- Broholm, Hans Christian 1944. Danmarks Bronzealder. Andet bind. Kultur og Folk i den ældre Bronzealder. København.
- Brøndsted, Johannes 1939. Danmarks Oldtid II. Bronzealderen. København.
- Danmarks Adelsaarbog 1900. København.
- Olrik, Hans 1906. Tisvildeegnen i gamle Dage. Fra Frederiksborg Amt.
- Olsen, Gunnar 1961. Kronborg vestre birk. Holbo Herred fra oldtiden til vore dage. København.
- Jensen, Jørgen 1979: Danmarkshistorien. Oldtiden. Bronzealderen 2. Guder og mennesker. København.
- Jensen, Jørgen 2002. Danmarks Oldtid. Bronzealder 2.000-500 f. Kr. København.
- Jørgensen, Lars og Petersen, Peter Vang 1998: Guld, magt og tro. Danske skattefund fra oldtid og middelalder. Nationalmuseet. København.
- Probst, Ernst 1996. Deutschland in der Bronzezeit. Bauern, Bronzegiesser und Burgherren zwischen Nordsee und Alpen. München.
- Sørensen, Arne 1988: Laugø By. En nordsjællandsk landsby igennem 200 år.
- Thestrup, Poul 1991. Mark og skilling, kroner og øre. Pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989). Arkivernes Informationsserie. Rigsarkivet. København.
- Worsaae, Jens Jacob Asmussen 1934. En Oldgranskers Erindringer. Udgivet af Hermansen, V. København.
- Ørsnes, Mogens 1985. Herbst, Christian Frederik. I: Arkæologisk Leksikon. København.

**Liv Kristine Appel**, født 1963, er museumsinspektør ved Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre med arkæologien som fagområde. Liv Kristine Appel arbejdede i perioden 1992-2001 som amtsarkæolog i Kristianssand i det sydlige Norge. Siden ansættelsen ved Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre har Liv Kristine Appel udbygget samarbejdet med kommuner og amt om løsning af udgravningsopgaver ved anlægsarbejder. Liv Kristine Appel har skrevet en lang række fagartikler om arkæologiske emner i Norden, hvor oldsagerne ses i en europæisk sammenhæng.

# Arkiv- og Museumsforeningen for Helsingør Kommune

## Hvem er vi?

Arkiv- og Museumsforeningen for Helsingør kommune har til formål at udbrede kendskabet og vække interessen for lokalhistorien i hele det område, der omfattes af Helsingør kommune.

Foreningen har nær kontakt og tæt samarbejde med følgende andre foreninger og institutioner i lokalområdet:

Ramløse Mølleforening, Pibemølle, Laugø Smedje, Hestevognsmuseet, Bymuseet Kongensgade og Håndværkermuseet i Ramløse.

For at dække de enkelte lokalområder har Arkiv- og Museumsforeningen sammensat et sogenepræsentskab, der består af lokalboende foreningsmedlemmer

## Gratis årbog

Hvert år udgiver foreningen en årbog i samarbejde med Gilleleje og Omegns Museumsforening og Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre. Årbogen sendes gratis til foreningens medlemmer.

## Gratis adgang

Som medlem har du gratis adgang til følgende museer: Bymuseet Kongensgade i Helsingør. Helsingør Vognmuseum i Laugø, Gilleleje Museum Pyramiden, Skibshallerne og Det gamle Fiskerhus i Gilleleje samt Nakkehoved Østre Fyr.

## Lokalhistoriske aftener

I løbet af året afholdes lokalhistoriske aftener i lokalområderne Helsingør, Tisvilde, Vejby, Ramløse, Annisse og Raageleje.

## Aktiv indsats

Foreningen ser det som en af sine vigtigste opgaver at støtte Helsingør Lokalhistoriske Arkiv med indsamling af fotos, billeder, plakater og meget andet. Men alt dette skal identificeres, registreres og sættes på plads.

Her kan din hjælp bruges! Arbejdet med registrering m.m. foregår på arkivet. Er du interesseret i at hjælpe til med dette interessante arbejde, skal du kontakte arkivet og høre nærmere om arbejdsopgaverne og hvordan din indsats kan bruges.

Foreningens bestyrelse har nedsat to arbejdsgrupper:

Lauøgruppen, der bl.a. tager sig af Hestevognsmuseet i Laugø. Har du hænderne skruet rigtigt på og kunne du tænke dig at være med til f.eks. at restaurere gamle hestevogne, har vi brug for din indsats.

Kongensgade-gruppen (Helsingør Bymuseum) har til opgave at komme med ideer til udstillinger, at hjælpe til med det praktiske, når udstillingerne skal etableres, at have øjne og ører åbne for ting af værdi for museet.

Ring og hør nærmere hos foreningens formand, Inger Larsen på telefon 48 79 44 46.

**Bliv medlem af**

## **Gilleleje og Omegns Museumsforening**

Det koster kun 140 kroner i kontingent om året (2002).

For pengene får du:

- indflydelse på den selvejende institution Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre, som driver de statsanerkendte museer og lokalhistoriske arkiver i Helsingø og Græsted-Gilleleje kommuner..
- Gratis adgang til alle museumsafdelingerne: Den historiske samling i Pyramiden, Vesterbrogade 56, Gilleleje, Det gamle Hus og Skibshallerne, Gilleleje Hovedgade 49, Fyrhistorisk Museum på Nakkehoved (åbner 2005), Helsingø Bymuseum på Kongensgade, Laugø Smedie og Hestevognsmuseet i Laugø.
- Årbogen
- Kanalen, museumsforeningens medlemsblad.

Du støtter samtidig:

- Den frivillige indsats for det lokalhistoriske arbejde, som er grundlaget for Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre.
- Vedligeholdelsen af Skibshallerne og Det gamle Hus, Gilleleje Hovedgade 49.
- Vedligeholdelsen af museumsbatteriet Vilhelm.

For et mindre beløb (i øjeblikket 25 kr. om året) kan du samtidig blive medlem af Vilhelm Skibslaug, og dermed få ret til at deltage i sejladsene med skibet, der er bygget i 1888 – og restaureret i slutningen af 1980-erne og begyndelsen af 1990-erne.

Du er også meget velkommen til at melde dig som frivillig, hvadenten du har lyst til at sy, restaurere gamle skibsmodeller eller fungere som kustode (ulønnet).

Foreningen kan kontaktes gennem:

GILLELEJE MUSEUM

Pyramiden

Vesterbrogade 56

3250 Gilleleje

tlf. 48 30 16 31

GILLELEJE OG OMEGNS MUSEUMSFORENING

formand Bertil Christensen



# Årbog 2004

Holbo Herreds Kulturhistoriske Centre  
Gilleleje og Omegns Museumsforening  
Arkiv- og Museumsforeningen for Helsing Kommune

Indhold:

**Rutebilkørsel i Holbo Herred.** Historien om de to private rutebilvirksomheder, der fra begyndelsen af 1930'erne stod for den offentlige persontransport i Helsing og Græsted-Gilleleje, fortælles ud fra arkivmateriale og personligt kendskab.

**Nellerødmandens værksted.** Nellerødmanden, Jens Andersen var en af fotografiets pionerere, og en stor del af hans værksted befinder sig på Bymuseet Kongensgade i Helsing. I en artikel fortælles om de ofte raffinerede stykker værktøj, som ved museets genåbning vil blive udstillet.

**Da Helsing kommune blev dannet.** Kommunalreformen i 1970 var en af Danmarkshistoriens mest skelsættende ændringer af lokalsamfundene. Der fortælles om de årelange forhandlinger, der gik forud for dannelsen af Helsing storkommune.

**Landliggerbarn i Gilleleje.** En beretning om landliggerlivet i Gilleleje i 1940'erne og 1950'erne som en dreng oplevede det.

**Hvad dragkisten gemte.** En dragkiste, som har været i samme families eje siden 1800-tallet, gav anledning til at følge slægtens spor på kryd og tværs i Holbo Herred.

**Bronzealderguld fra Stokkerup Mark.** Historien om skrædderkonen Ane Olsdatters fund af et guldarmbånd, der vakte stor opmærksomhed i samtiden, bl.a. hos den oldtidsinteresserede Kong Frederik VII.