



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt 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>

Påvej



Årbog 1992 • Frederiksborg Amts Historiske Samfund

Påvej



Årbog 1992 • Frederiksborg Amts Historiske Samfund

**Udgivet af Frederiksborg Amts Historiske
Samfund**

Grafisk tilrettelæggelse og lay-out:
Flemming Beyer

Sat med: Times og trykt hos Nofo-print,
Helsingør

Oplag: 700 stk.
Løssalgpris: 150,00 kr.

ISBN: 87-87415-30-5

**Bogen kan telefonisk eller skriftligt
bestilles hos:**

Tenna Bülow, Stjernegade 6, 3000 Helsingør,
telefon 49 20 08 43

*Forsiden: Udsnit af
"Indkørslen til Hirschholm"
tegnet af skolelærer Schjerbeck,
Rudkøbing, ca. 1825.
(Hørsholm Egns Museum).*

Indhold

Forord	s.	4		
<i>Jørgen G. Berthelsen</i>				
.. da kand mand køre fra Kiøbenhaffn henat Chroneborgh ringere end i fire timer .. Christian IV's kongevej fra Hørsholm til Nyrup	s.	5		
<i>Carsten Hess</i>				
Kongernes Færgested - Jægerspris Færgegaard	s.	21		
<i>Søren Frandsen</i>				
På vej til havs.....	s.	31		
<i>Lars Bjørn Madsen</i>				
Nordsjællandsk cyklisme i gamle dage	s.	37		
<i>Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke</i>				
Hundestedbanen	s.	49		
Foreningsmeddelelser fra Frederiksborg Amts Historiske Samfund			s.	69

Forord

Frederiksborg Amts Historiske Samfunds årbog 1992 bærer titlen "På vej".

Årbogens titel og tema knytter sig til det fælles udstillings- og formidlingsprojekt som amtets seks egns museer og Teknisk Museum gennemfører her i 1992.

Artiklerne omhandler eksempler på tidligere tiders trafik i Frederiksborg Amt, både til lands og til vands.

Til udgivelsen er ydet støtte fra Frederiksborg Amtsråd, Helsingør Kommune og Carl Jul. Petersens Hjælpefond, til hvilke der skal udtales en varm tak.

Redaktionen af denne årbog er foretaget af Samfundets skriftudvalg, der består af museumsinspektør Flemming Beyer, cand.mag Henrik A. Bengtsen, museumsformidler Poul Korse og fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard, hvoraf Flemming Beyer har været hovedredaktør.

Helsingør, september 1991

.. da kand mand køre fra Kiøbenhaffn henat Chroneborgh ringere end i fire timer .. Christian IV's kongevej fra Hørsholm til Nyrup

af Jørgen G. Berthelsen

Siden oldtiden er veje groet frem i brug. Hvor der blev kørt tilstrækkeligt ofte, dannedes et spor, der blev dybere med tiden. På skråninger eller i løs jord blev sporene så dybe, at man valgte at køre et nyt spor ved siden af. Derved dannedes hele vifter af spor. Vejene snoede sig uden om fugtige områder og de værste bakker fra landsby til landsby. Selvom man allerede i oldtiden havde forbindelse til fjerne egne som middelhavsområdet, rakte det daglige interesseområde kun til de nærmeste nabosamfund.

Disse selvgroede veje dækkede de lokale transportbehov op gennem århundrederne. Men der stod ingen koordinerende myndighed bag planlægning og konstruktion af vejene. Derfor tog ingen sig af de regionale transportbehov eller større konstruktionsarbejder som brobygning, hvis ikke påtrængende militære formål krævede det¹.

Med samlingen af riget i middelalderen og den begyndende renaissance voksede kongemagtens behov for direkte og hurtige transportlinier til landets magtcentre - og til kongernes foretrukne slotte. Disse behov kunne de alfare veje ikke opfylde.

Frederik II introducerede derfor kongevejsbeholdet i Danmark med anlæggelse af kongeveje² fra København til Frederiksborg slot (1584). Frederiksborg slot til Kronborg (1584-85) og en forgrening på København-Frederiksborgvejen fra Rude til Hørsholm slot (1587-88). Han anlagde også kongeveje fra Antvorskov til Ringsted kloster (1585) og fra Haderslevhus over Koldinghus til Jelling (1585-87).

Christian IV udbyggede kongevejsnettet med



Fig. 1. Rester af Dronning Sophie Magdalenes kongevej fra Usserød til Fredensborg. Mindre dele af vejen har overlevet som markveje. Således dette stykke øst for Stasevang. Chr. IV's kongevej har sikkert været af samme enkle karakter som denne.

strækningerne³: København til ladegården og Islev mark (1597?), Antvorskov til Korsør (1621-22), Antvorskov mod Næstved (1620-22), Antvorskov til Lystager ladegård (1622-23), Roskilde over Haraldsted til Ringsted (1622?, 1638-40), Hørsholm til Nyrup (1638-39) og København til Roskilde (1641-42).

Under de følgende konger skete kun ringe udbygning af kongevejsnettet⁴. Frederik III anlagde en forgrening fra København-Frederiksborgvejen i Vangede til Frederiksdal slot (1668-69). I begyndelsen af 1700tallet anlagdes et stykke ved Frederiksberg slot og dronning Sofie Magdalene ombyggede vejen fra Usserød til Frederiksborg, og gav den kongevejsstatus omkring 1734 (Fig. 1)⁵.

Igennem 1600 og 1700 tallet voksede behovet for gode veje for både konge og undersåt. Christian V's vejforordninger fra 1670 og 1690 hjalp nok, men ændrede ikke grundlæggende på forholdene. Frederik V tog i 1761^{6,7} initiativ til at reformere vejvæsenet; men først med den franske vejingeniør Jean Marmillod i 1764 kom arbejdet i kompetente hænder, og en omfattende genopbygning af det danske vejnet kunne påbegyndes. I de følgende år planlagdes et nyt storslået landevejsnet udgående fra København og til brug for alle.

Den første landevej skulle gå fra København over Rude og Hørsholm til Frederiksborg⁶. Den blev anlagt i årene 1764-1775. Næsten samtidigt fulgte landevejen til Roskilde. I 1779 påbegyndtes arbejdet på vejen fra Hørsholm til Helsingør⁷ og i 1793 var den færdig. Disse landeveje er siden døbt "kongeveje" på grund af deres storhed og forløb, - men det er med urette, som det nu skal beskrives.

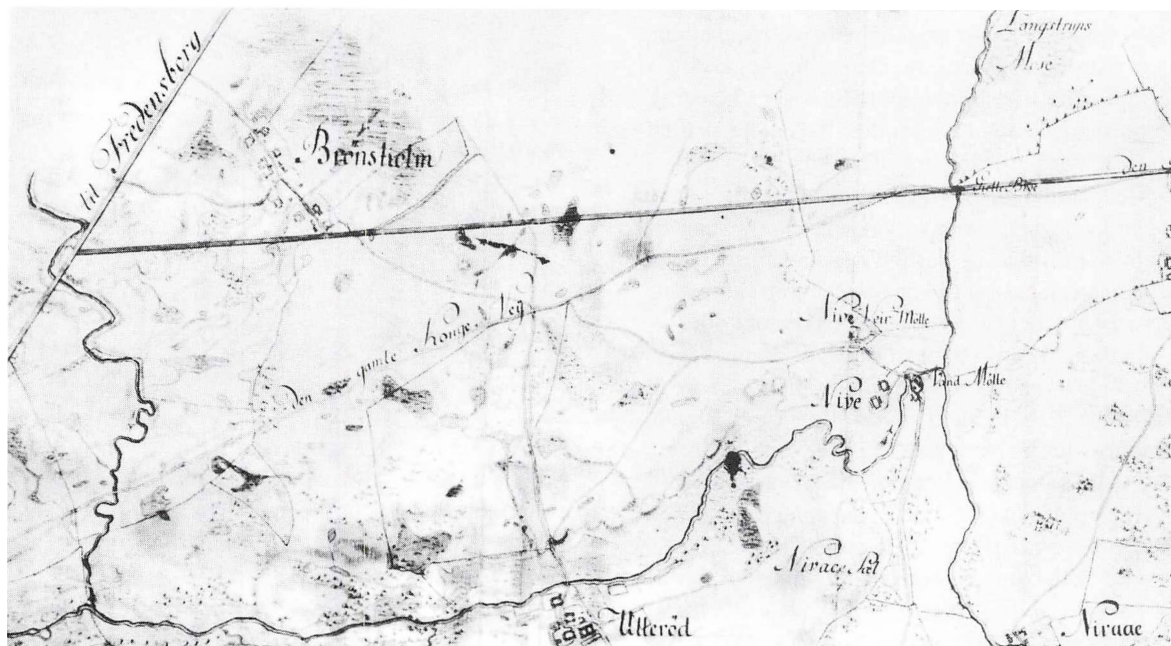
Kongevejsbegrebet

Kongevejsbegrebet er tidligere behandlet i såvel lokalhistorisk som kulturhistorisk perspektiv^{2,6,7,8,9,10}. Begrebet synes ret enestående i europæisk historie i de 200 år, det fik lov at bestå.

Den helt afgørende forskel på kongeveje og alfarveje var, at kongevejene var strengt forbeholdt kongens personlige brug.

Planlæggelse af vejenes forløb var baseret på praktisk kendskab til landskabet, idet der ikke var

Fig. 2. Udsnit af "Plan over Egnen fra Utzerød ved Hirsholm til Helsingør" (1778). Det originale kort er tegnet i størrelsesforholdet 1:10.000 og findes i Rigsarkivets kortsamling. Det er aftrykt i sin helhed i reduceret målestok i T. Topsøe-Jensen: Fem mil langs Øresund, Kbh. 1968. 4 cm på kortet svarer til 1 km.



tilstrækkeligt detaljerede kort til en central planlægning. Lensmanden blev beordret til at: .. på Tinge lade opkræve 8 Mænd, der kunne undersøge, hvor Vejen bekvæmest (kunne) gå og hvor meget Bønderne derved ville miste af deres Marker og Enge, og hvor meget der bør afkortes i deres Landgilde ". De som måtte afgive jord til vejen fik således her erstatning i form af nedsættelse i landgilden, eller som bymændene i Isterød og Høsterkøb der årligt tillagdes 10 rd 1 m 4 s som

“Refusion for den bag omkring Hirshholm udj vore Kornmarker anlagte Kongevej hen til Fredensborg”⁵.

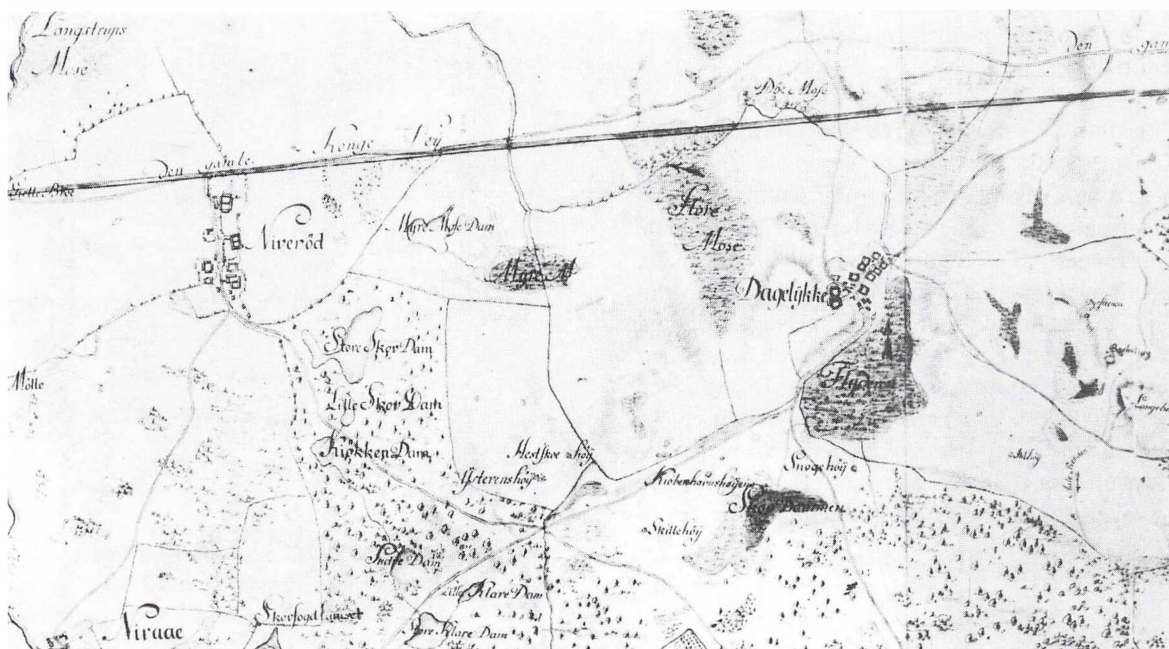
Udgifter til bygning og vedligeholdelse blev afholdt af kongen gennem det pågældende lens kasse. Men arbejdet med at bygge vejene hvilede på krongodsets bønder som hoveri². De specialiserede opgaver som brolægning, brobygning, smede- og tømrerarbejde blev dog udført af fagfolk som det

fremgår af udgiftsposter i lensregnskaberne.

Der var forbud mod færdsel med hest og vogn på kongevejene, hvorimod færdsel til fods var tilladt. Straffen for overtrædelse af forbuddet var ganske streng. Frederik II takserede forbrydelsen til at¹³:

“.. hafve forbrut heste och vogn med hves gods, som der hos findes, och der til sin halvfe boslod ..” men det er usikkert, om denne strenge straf blev brugt i praksis. Chr IV bibeholdt straffen, og beordrede således lensmand Just Høg, at han skulle: .. i Svends Hus på Kongens vej ved Sorø sætte en dygtig Mand, som har Staal i Næsten til at skyde Hestene ihjel for dem, som uden Nøgler kører på denne vej¹⁴. Også de senere konger fortsatte bestræbelserne for at håndhæve færdselsforbuddet¹⁵.

Hvor kongeveje krydsede andre veje, var der opsat aflåste bomme på tværs af kongevejen, ligesom broer ofte var forsynet med aflåste bomme. Der fandtes sædvanligvis kun 2 lovlige nøgler til hver



lås, een til kongens brug og een hos lensmanden. Men kongen må have haft mistanke om, at andre havde nøgler, da han beordrede nogle lensmænd på Sjælland at: De skulle forbyde alle Klejnsmede i deres Len og i Birkene at lave Nøgler til de Led og Porte, som findes på den ny Vej (mellem Antvorskov Slot og Ringsted Kloster): hvis nogen gør det, vil han blive draget til Ansvar derfor¹⁶.

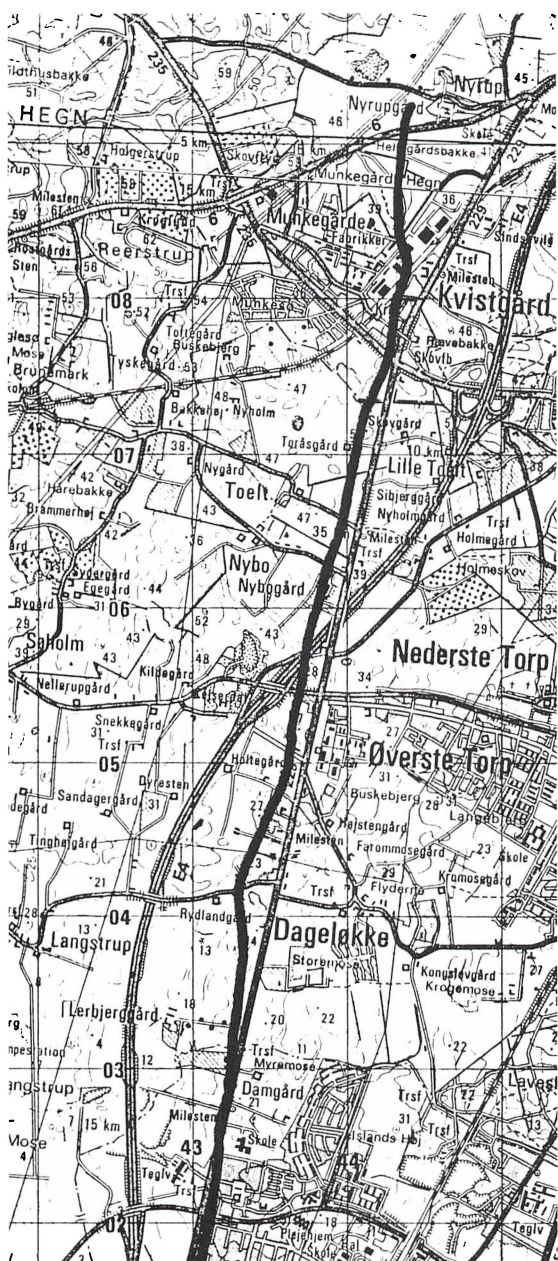
Disse spærreforanstaltninger har sat sig adskillige spor i kilderne både i form af recesser om færdselsforbud¹⁷, smede- og tømmerregninger og domme over de formastelige lovbrudere. Hvis kongen ikke kunne forhindre at undersåtterne brugte hans vej, så kunne han da gøre det mere besværligt for dem. Således gav Chr. IV besked til lensmand Arent von der Kuhla at lade broerne afkaste på kongevejene i Kronborg og Frederiksborg len, og ikke igen lade dem belægge med fjæle, før kongen igen kom fra Norge¹⁸. Og lensmændene Wentzel Rothkirck og Henrik Ramel fik ordre til at lade grave så dybe grøfter på begge sider af kongens vej, at ingen med vogne kunne komme af eller på den¹⁹.

I de sidste 50 år af kongevejenes funktionstid erstattedes færdselsforbuddet af en afgift ved visse bomme²⁰, uden at færdselsforbuddet vist blev officielt ophævet. Bompengeprincippet videreførtes efter kongevejenes nedlæggelse på visse landeveje indtil 1915.

Christian IV's kongevej fra Hørsholm til Nyrup
Kongevejen fra Hørsholm til Nyrup var tænkt som en genvej mellem København og Kronborg for at undgå omvejen over Frederiksborg. Vejen begyndte hvor Frederik II's kongevej til Hørsholm slot endte, og gik over Usserød forbi Niverød, Nybo og Munkgårde og sluttede sig til Frederiksborg-Kronborg kongevejen ved Nyrup. Vejen krydsede 3 større åer nemlig Usserød å i Usserød landsby, Donse å ved Wrang-Ulle bro (nuværende Brønsholmdal) og Nive å ved Gielle bro (nuværende Jellebro). Vejen var i funktion fra 1638 og i de næste 150 år til den nye landevej til Helsingør gradvist blev taget i brug i 1780'erne.



Fig. 3. Kongevejens forløb er overført fra "Plan over Egnen fra Utzerød ved Hirsholm til Helsingør" til et nutidigt kort. 2 cm på kortet svarer til 1 km. (Copyright Kort- og Matrikelstyrelsen, tilladelse A 403-86).



Kilder der belyser Christian IV's kongevej
Planlæggelsen: Christian IV skrev d. 15/3 1638 til lensmand Frederik Urne på Kronborg²¹:

“Der ieg drog i gaær fra Chroneborg, da tog ieg på dend høyre hand henat Niberødz broe och saa hen at Karleboe, at jeg kunde see, huor mand kunde føre Kongens wey sammen imellem Frederichsbourg, Chroneborgh och Kiøbenhaffn, och befunden, att naer dend ny wey, som gaær til Ebbekiøb, bliffuer lagt derfra henat Carleboe och derfra henat Blasterød, da kand mand køre fra Kiøbenhaffn henat Chroneborgh ringere end i fire timer, huorføre du efterhanden skaltt vere derom, att samme vey på denne maneer, som forskreffuen er, bliffuer lagt och ferdig giort..”

Imidlertid valgtes jo en anden linieføring for vejen, som ovenfor beskrevet. Anlæggelsen må være påbegyndt ret snart efter at kongen fik ideen, idet Kronborg Lens Bygningsregnskab d. 10 oktober 1638 har indført en aftale med Jucumb Quandt tømrer i Helsingør²²:

“.. for Gille broe at ferdig giøre saa och otte Andre broet At giøre paa en ny Hans Mayt: Wej som ehr giort Emellomb Roede Och Nyerup Huor han Maytt. Kand Agee Til Kiöbenhafs. Huilche broer hand med Nye Tömer och dehler shall forferdige och bemeldte Gillebroe shall giöres med Richverch ved siderne ..”

Ved anlæggelsen blev således også broerne på vejen fra Rude til Hørsholm fornyet. Arbejdet blev betalt med 67 rigsdaler inden regnskabsårets udløb i maj 1639²².

Forløb: Der findes ingen samtidige kort over vejens forløb ved bygningen, men fra planlægningen af landevejen (den “nye kongevej”) til Helsingør i 1778 findes kortet: “Plan over Egnen fra Utzerød ved Hirsholm til Helsingör²³ (Fig. 2, Fig. 3) opmålt og tegnet af kaptajn EC Stockfleth i målestok 1:10.000. Kortet har mange detaljer og er meget pålideligt fra Usserødtil en linie mellem Tipperup mølle og Riishøj ved Nybo. Den resterende del af kortet op til Helsingør er ikke nøjagtigt opmålt men blot rekognosceret og tegnet på øjemål

“.. da aastiden ey tillod at fortfare med den ordentlige opmaaling”.

På kortet er indtegnet det planlagte – men ikke fuldt ud gennemførte – forløb af landevejen og forløbet af den “gamle Konge Vey”.

Det Kgl Danske Videnskabernes Selskab stod i 1760'erne for en kortlægning af Danmark²⁴. Opmålingens målebordsplade fra egnen mellem Hørsholm og Helsingør er desværre fattige på detaljer. Kortene viser forløbet af “Gamle Konge Vei” som i princippet stemmer overens med “Plan over Egnen fra Utzeröd ved Hirsholm til Helsingör”, men som er mindre brugbart på grund af de sparsomme detaljer.

Matrikulens markbøger 1688²⁵ fra landsbyerne langs vejens forløb har flere steder marknavne, der viser hen til kongevejen. Men der blev ikke samtidig udarbejdet kort over markerne, så denne kilde hjælper ikke meget til en nøjagtig fastlæggelse af vejforløbet.

Kortene fra landsbyernes udskiftning i slutningen af 1700 tallet bekræfter forløbet af vejen fra “Plan over Egnen fra Utzeröd ved Hirsholm til Helsingör”²⁶. Vi kan således ret nøje fastlægge, hvor vejen løb i tiden op til nedlæggelsen, og dette svarer sikkert godt til det oprindelige forløb, da der næppe har været behov for de store vejomlægninger i vejens funktionstid.

Konstruktion: Udgravning til vejfundamenter og ilægning af sand og grus udførtes af bønderne, og disse konstruktionsdetaljer er ikke beskrevet i kilderne. Der er heller ikke fundet udgiftsbilag for brolægning af vejen²⁷.

Broerne var oprindeligt af fyrretræ og ihvertfald Gielle Bro (Jellebro) havde rækværk ved siderne²². De første mere detaljerede oplysninger om kongevejsbroernes konstruktion stammer fra en genopbygning i egetræ af Wrang-Ulle bro og Gielle bro i 1744²⁸. Efter materialeforbruget at dømme var broerne på det tidspunkt mage til træbroer på de alfare veje på den tid (Fig. 4). Wrang-Ulle bro havde en kørebanebredde på 3 m. Kørebanelen bestod af ca. 30 cm brede og 3 tommer tykke planker, der hvilede på længdegående 9x8 tommer bjælker. Disse hvilede på 3-4 m lange og 6x6 tommer tykke tværgående hamre, som hver lå på toppen af 2 lodrette stolper



Fig. 4. Vejbro bygget efter samme princip som kongevejsbroerne. De lodrette stolper bærer tværliggende “hamre”, hvorover ligger længdegående “strøer”, der atter bærer den tværgående plankebelægning. Rækværket er støttet af udvendige skrå stivere. Imidlertid var kongevejsbroerne ikke hvælvede på midten som på dette stik af J. V. de Capelle. (Den Kongelige Kobberstiksamling).

på 7x6 tommer. Der var i hver side et rækværk støttet af udvendige stivere. Broens længde er usikker, men der blev udskiftet 5 m kørebane ved denne lejlighed. Træet var føjet sammen med 84 6 tommer søm og 8 “jernspils” bolte. Rækværket var malet med rød oliemaling med hvide stafferinger. Gielle bro var planlagt til at blive bygget op på samme måde, men af sværere tømmer (Fig. 5). Vejen skulle være 3,8 m bred og der skulle udskiftes 7 m vejbane.

Ved anlæggelsen blev der opført 8 bomme på vejen²² og en bom blev flyttet derhen fra den gamle kongevej mod Rude²⁹. I 1643/44 blev der opsat yderligere 4 bomme³⁰. Bommene var af fyrretræ og hvilede i hver side mellem 2 lodrette stolper. Stolperne var i nogle tilfælde afstivet med støtter. Der medgik 5 stykker tømmer af 15 alen til hver bom. Udgiften var 2½ rigsdaler for træet og 2½ rigsdaler i løn til Jucumb²². Bommene var forsynet med låse.

Vejen skulle forsynes med milepæle³¹:
“Paa dend ny wey, som er giort imellom
Kiøbenhaffns og Frederichsborgh wey, skall
Settis Stolper på huer halff miell, saa langt
Croneborger lehn Sig Strecker”.

Mindre end 2 måneder efter havde Jucumb fået
løn udbetalt for:

“.. Tilhuggen femb store Eyge Poster som
stoer paa Kong Mayt: Wey, hvor paa Cronnen
ehr udhuggen, och millenne Ahntegnet”²⁹.

Kronerne og miletallene blev udhugget af sned-
kermester Hans Berman for 10 kurantdaler³² og
Casper Mahler fik 6 rigsdaler og 2 ort for³²:

“.. femb store Eige poster huilche shall paa
Kongens vej at omstryge toe gange med goed
Röd Ollie farffue och bogstaffuernne sorte”.

Milepælernes placering blev udmålt med et 100

*Fig. 5. Egestolper fra broanlægget over Nive å lige øst
for Jellebro. Stolperne måler fra 5x8 tommer til 7x10
tommer i tykkelsen og er nu op til 180 cm lange, idet dele
af stolperne er savet af til dendrokronologisk
aldersbestemmelse. Stolperne læner sig op ad granitbro-
en fra 1787, der endnu den dag i dag bærer trafikken på
“Kongevejen” mellem Hørsholm og Helsingør.*



favne langt tov, som var indtøbt for 1½ kurantdaler
til formålet³³.

Det er uvist hvorlænge disse milepæle blev ved-
ligeholdt. Der blev ikke opsat granitmilepæle på
vejen i forbindelse med Rømers opmåling af lan-
dets store veje i 1691. Ved den lejlighed fik såvel
København-Frederiksborg-Kronborg kongevejen
som alfarvejen fra København til Helsingør granit-
milepæle.

Der er ikke fundet regnskabsposter om opsyns-
mænd på denne vej; men kongen benyttede sogne-
foged Olle Mortensens gård i Niverød til at bytte
heste på, hvilket blev betalt med nedsat landgilde³⁴.

Vedligeholdelse: Hærværk og naturligt forfald
krævede stadige reparationer på bommene^{29, 30, 35, 36}:

“I lige maade venhridt med Slodt fougden och
Caspr Finche ude och besee bommernne, och
Portene paa Kong Mayt Wey och Erfahre
hvad brøst derpaa fantis, och Haffuer denn-
omb med dehler och sömb forberidt”²⁹.

og smøring af låsene var i gode hænder³⁷:

“.. leffueridt (12 pottes Bomolie til) Mester
Casper Finche Kong May: Smed, som hand
dette Aar Igienomb haffuer forbrugt til at
smöre Loesenne med her paa Cronneborigh
och ... ellers paa hans Mayt: veye.

Efter Casper Finches død i 1655 stod sønnen
Morten Fincke for smøring af låsene³⁸.

Til vedligeholdelsen hørte også bortskaffelse af
døde heste fra kongevejen. Dette lidet agtede arbej-
de indbragte skarpretteren i Helsingør 1 kurantdaler
hvor hver hest³⁹.

Fyrretræsbroerne krævede jævnligt vedligehol-
delse eller genopbygning^{30, 35}. En reparation af
Wrang-Ulle bro og Gielle bro er detaljeret doku-
menteret²⁸: 29 februar 1744 havde 3 håndværkere
udfærdiget et overslag over genopbygning af 4 vej-
broer i Hørsholm amt. 3 marts 1744 videresendte
amtsforvalter Christian Ulstrup overslaget til dron-
ning Sophie Magdalene med sine kommentarer²⁸:

“Stormægtigste Allernaadigste Dronning:

I Allerdybeste Underdanighed andrages: at
her på Amtet findes 4 Broer som ere saa
Bröstoffældige, at de, for ald befrygtede fare at
forebygge... i denne tilstundende Sommer vil

opbygges. De tvende ligger paa den gamle Kongevej imellem dette og Nivåröd. Gielle og Wrangulle kaldet, den 3die ligger tæt bag Hirschholms Slots-have og den 4de er Aale-Kiste Broen ved det nye vandverk. Iblndt disse Broer bestaar den förste nu af 8te fag, mens for at spare den Store Qvantite af Egetømmer som dertil villeudfordres, ifald den igen af lign størrelse skulle opsættes, formeen ieg allerunderdanigst ved arbeide af 30 mand tvende Maaneders tiid at lade skiære een nye Gröft hvor vandet - kand have sit Löb igennem, og derover at sætte en nye Broe, som da kuns efter vedhæftede overslag behöver at være 2de gode fag lang, i steden for den nu er 8de og salledes nu alle 4re Broerne göres med lang ringere Tömmers og bekostning end ellers dend eene, i den stand, den nu findes.

Maatte da dette mit allerunderdanigste forslag finde Eders Kongl: Maits allernaadigste Biefald, Beder ieg allerunderdanigst, at det i fortsættede overslag Mentionerede Egetømmer af Skoven maatte faaes udviist dertil, og Udgifterne på Saugkierhrlönnen, Tömmers- og Maler lönnen som beløber 91 rdl ... mig allernaadigst Approberet samt at ieg til arbeidets bedrift ved Gielle Broe maatte nyde de ommelte 30 mand ... tiid i fald de saalænge skulle behöves. Hvorom een allernaadigst resolution i allerdybeste Underdanighed udbedes af Eders Kongl: Maits Allerunderdanigste troeforbunden tiener C. Ulstrup Hirsholm d. 3 marty 1744”.

9 maj 1744 approberede dronningen genopbygningen og valgte Christian Ulstrups spareforslag²⁸:

“Siden at de 4re Broer, hvor om Amtsforvalteren udj foregaaende memorial allerunderdanigst melder ere saa bröstfældige og svage, at ingen uden fare der over kand passere, saa bifalde Vi hans allerund, forslag til dessen repartii först: at den store quantitet Eege tömmer til Gielle broe efter muelighed, maa spares, og at 30 Mand maa gives i 2 maaneder /: om ikke ringere tiid kunde behöves:/ til at kaste en nye

Gröft for at vandet kand om ledes og Broen igjen derover legges.

Dernest at de övrige broer ligeledes vorde i stand bragt, til hvilken ende Vi og hermed allernaad, approbere vedhæftede allerund: overleg og dets Suma 91rd 2m hvorudi Saugskiärer, Tömmersmands, Smede og Mahler Arbeids Lön er indbefattet, dog naar ydermere Regl: der over indkommer, hvorpaa vedkommende attester forklarer om ikke noget har været at menagere Vil Vi nermere allernaad: ordre meddele til betalingen ved AmtsCassen. Det behövede Eege Tömmer bliver af Skoven at udviise.

Christiansborg Udj Kiöbenhavn d: 9 Maji 1744 Sophie Magdalene”

Regeringerne begyndte at indløbe, således på savskærerarbejde²⁸:

“Allerunderdanigst Reining over dend Saugskiärer Lön, vi underskrefne har fortient og tilgoede kommer, for hvist Eegetømmer af os udi Itendskiöb og Birskeröds vange jndeværende Aar er Saugskaaren til Hendes Majestæt Dronningens tienniste og efter skrivne 4de Broer paa Hirschholms Amt, som af nye skal opbygges og forfærdiges. Efter velædl H. herr Amtsforvalter Christian Ulstrups ordre og foranstaltning saasom:

1. Til Aale-Kiste Broe...	
2. Til Wrang-Ulle Broe	Rd M S
2 stk Hamre a 5 al lange og 6 tom in	
qvadrat giö 10 alen a al 3s er	-,1,14
3 stk Bielker a 5 al: lange 9 tom breed	
8 tom tyk giör 15 alen a al: 3s er	-,2,13
4 stk Stolper a 3 al: lange 7 tom breed	
og 6 tom tyk giör 12 al a al: 3s er	-,2,4
2 stk dito a 2 al: lange 7 tom breede og	
6 tom tyke give 4 al: a al 3s: er	-,-,12
4 stk Lös-Holter a 2½ al: lange og	
6 tom in qvadrat, giö 10 alen, a al: 2s: er	-,1,4
2 stk Tömmer til Hamre a 5½ al: lange	
og 6 tom in Qvadrat giör 11 alen, a 3s er	-,2,1
2 stk Tömmer til Lister a 5 al lange 6 tom	
breede og 5 tom tyk, er 10 alen, a al 2s	-,1,4
3 Til Gielle-Broe	
8 stk Pæle a 6 al lange og 9 tom in	
qvadrat, giö 48 alen a alen 3s, er	1,3,-

1 stk Tømmer til Hamre 8½ al: lang	
9 tom breed og 8 tom tyk, a al: 3s er	-1,10
3 stk Dito til Hamre a 6½ al lange	
9 tom breed og 7 tom tyk, giör 19½ alen,	
a 3s: er	-3,11
4 stk Stolper under broen, a 2½ al: lange,	
9 tom brede, og 7 tom tyk, giör 10 alen	
a al: 3s: er:	-1,14
4 stk Bielker a 8½ al: lange 10 tom breede,	
og 9 tom tyk, er 34 al: a al 3s, er	-6,-
4 stk Stolper oven på broen a 3 al:	
lange 8te tom breed og 7 tom tycke, er	
12 alen a 3s	-2,4
2 stk Ditto a 2 al: lange 8 tom br og	
7 tyck, er 4 alen, a 3s er	-1,12
4 stk Lös-Holter a 4 al: lange og 7 tom	
in qvadrat, giör 6 alen a al: 2s:	-2,-
2 stk Hamre, a 9 alen lange og 7 tom in	
qvadrat giör 18 alen a al: 3s er	-3,6
4 stk Tømmer til lister a 4 al: lange og	
6 tom in qvadrat, giör 16 alen a al: 2s	-2,-
10 stk Stiver a 1 1/2 al lange 7 tom breed	
og 6 tom tyke giör 15 alen, a 3s er	-2,13
22 stk planker a 6 al: lange 1/2 al, breede og	
3 tom tyke er 132 alen, a al: 4s er	5,3,-
4 Til Rudde Broe ved Hirshholm	

Lysthaug...

Summa = 30rd 4m 6s

Hirshholm den 13 juny A 1744

Niels Hansen AP:S: Adser Pedersens navn

Overstaende Reining er os af H Amtsforvalter Velædl Christian Ulstrup rigtig betalt med Tredive Rixdaler fiire Marck og sex (rettet til fire) skilling hvorfore vi hermed vedbörlig Qvitterer. Hirshholm ut supra Niels Hansen Adser A.P.S. Pedersen”

Tömrer regning²⁸:

“Aller underdanigste Reining Paa efterskrevne Broer her paa Hirschholm Amt, som til Hendes May Dronningens tienneste af os underteignede er bleven forferdiget.

Alt efter Hans Excellenve Höy- og Velbaarne Herr GeheimeRaad og Oberhof-Mæster von Plessens ordre, og Hr Amts-forvalter Veledele Christian Ulstrups foranstaltning, hvad Eegetømmer og Söm, dertil er medgaæt og forbrugt, samt den os derfor

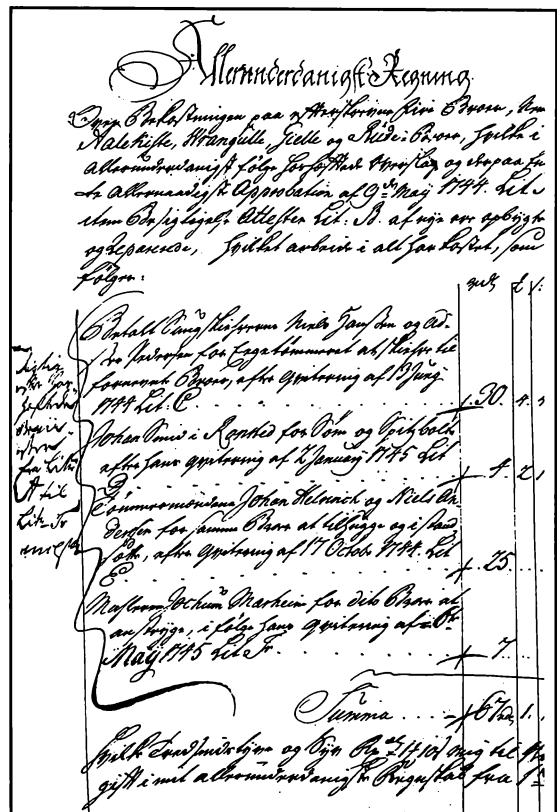


Fig. 6. Amtsforvalter Christian Ulstrups sammenfattende regnskab for genopbygningen af de 4 broer i 1744 (28).

tilgodekommende Tømmer Arbeids Lön som følger:

1 Wrang-ölle Broe ...	
2 Aale Kiste Broe ...	
3 en Broe ... Hirshholm Lyst Hauge ...	
4 Gielle Broe ...	
Summa	28 rd 5 m

Hirshholm dend 9de October A 1744

Johan Ernst Helling NAS Niels Andersens navn Ovenstaende Reining er os efter betingede andord betalt af HAmtsforvalter Ulstrup... Hirshholm dend 17 Octobe A 1744

Malararbejde²⁸:

“Aller underdanigste Reining Paa ... Arbeyd

som til hendes Mayests Dronningens tienneste af mig Underteignede er i dette Aar bleven forfærdiget paa efterskrevne Broer herpaa Hirshholms Amt, Alt efter Hr Amtsforvalter Velædl Christian Ulstrups foranstaltning som følger:

- 1: En Broe uden for Hirshholms lysthauge ...
- 2: Aale-Kiste Broe ...
- 3: Wrang-Öle Broe, Rækværket derved kligeledes

anstrøget 3de gange med Olliefarve Röed og Stafferet med hvidt 2,-,-

4: Gielle-Broe ved Niveröd, Rækværket derved ligesaa anstrøget 3de gange med Olliefarve Röed, og Stafferet med hvidt 2,-,-

Summa 8rd
Hirshholm d. 6te May A 1745 F Marsheim”
Smederegning²⁸:

“Allerunderdanigst Reigning Paa hvad Söm og Spilzboler sig underskrivne efter H Amtsforvalter Ulstrups foranstaltning haver forferdiget til eendel Broer paa Hirshholm Amt i aaret 1744 Nemli:

334 stk Sex tom Söm a 1 s er	3rd 2m 14s
8 stk jern Spitsbolter a 12s	1rd
	4rd 2m 14s

Johansen

For samme Fiire Rd toe Marck 14s som Nylig af velædle H Amtsforvalter Ulstrup efter nöjeste betingelse anordner betalt, ieg hermed medburlig qviterer. Hirshholm d. 2 janv 1745 Johansen”

20 maj 1745 attererede Hans Pedersen og Jørgen Mogensen, at arbejdet var forsvarligt udført²⁸:

“Anno 1745 dend 20de Maj have Vj underskrevne tvende Mand efter H Amtsforvalter Ulstrups ordre været ude at besigtige de Fiire Broer som nestafvigte aar af nye deels er opbygt og deels Repareret paa amtet, hvor vj da have befunden 3de af samme broer Nemli aale Kistebroen. Wranguelle broen og Rudebroen som hver bestaar af 2 fag af nye ... bygte, samt Jallebroen ved Niveröd som forhen bestoed af 8te fag men nu indrettet til 4 fag, ligeledes repareret og med nye Planker belagt og

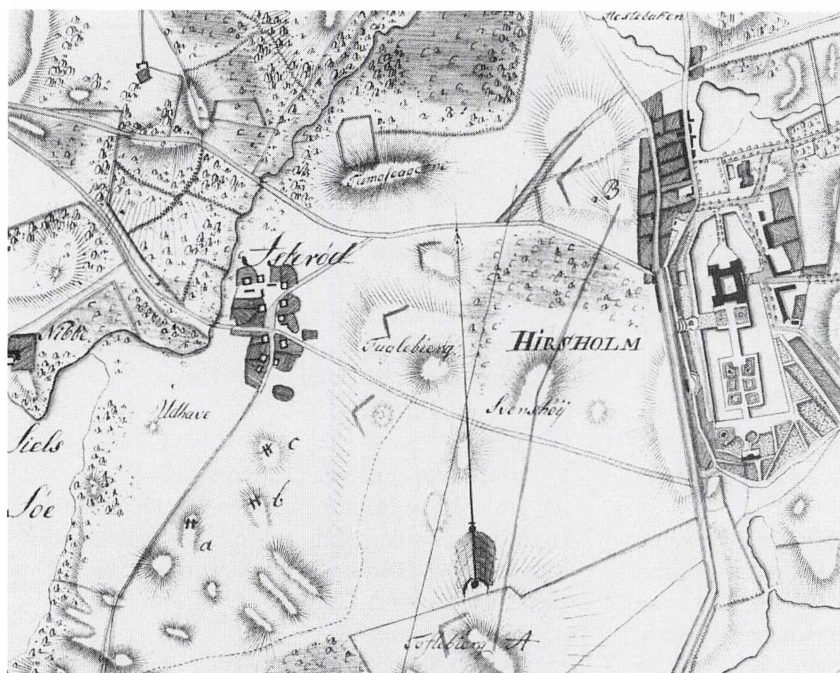


Fig. 7. Kort over Hirshholm fra omkring år 1800 tegnet af Heramb junior. Vest (venstre) for slottet ses den nyanlagte landevej fra København. Den fortsætter i Christian IV's degraderede kongevej. Dette vejstykke blev siden døbt Kammerrådens vej.

4 cm på kortet svarer til 1 km. (Rigsarkivets kortsamling).

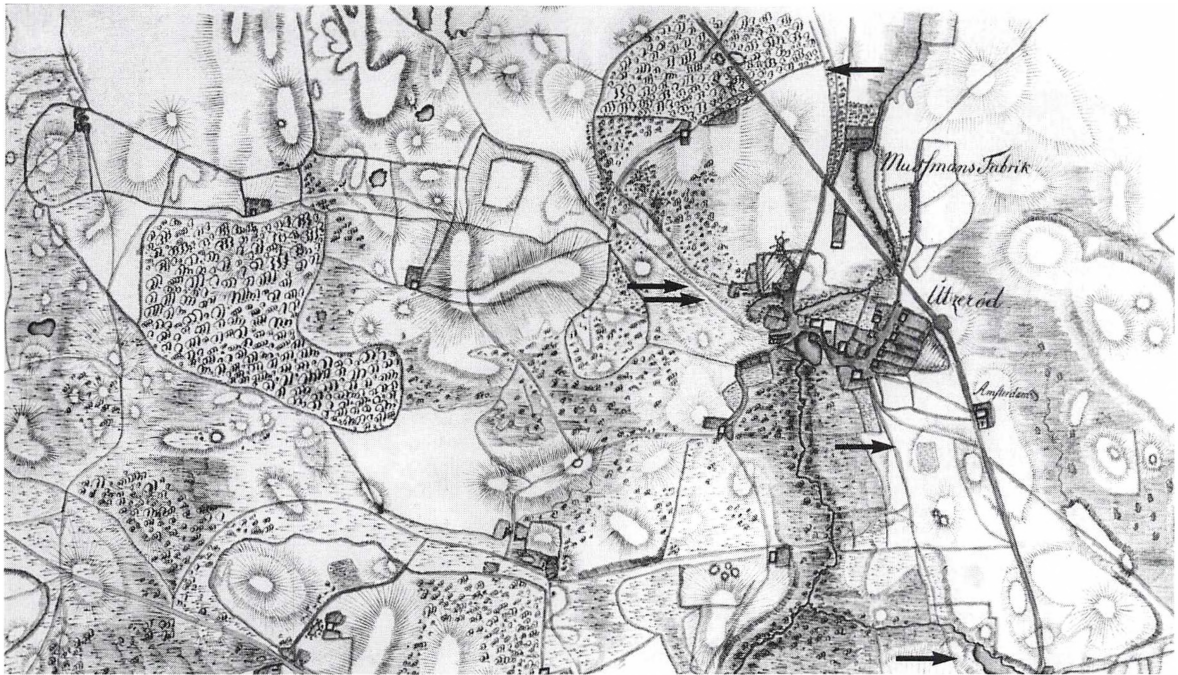


Fig. 8. Kort over Usserød fra omkring år 1800 tegnet af D'Guchamp. Den nye landevej mod Fredensborg og Helsingør er trukket efter en lineal øst (højre) om byen, mens Christian IV's degraderede kongevej (pile) løber gennem byen. Sophie Magdalenes ligeledes degraderede kongevej mod Fredensborg (dobbelte pile) begynder i Usserød. Dette kort starter omtrent hvor kortet i Fig. 7 ender og slutter hvor kortet i Fig. 2 begynder. 4 cm på kortet svarer til 1 km. (Rigsarkivets kort-samling).

salledes foreskrevne arbeide på fornevnte broer saavel af Tømmermændene som Mahleren og andre Vedkommende efter deres Reingingers formels som og til efter styen har været overlev... i alle maade vel og forsvarlig foreltet og de derj anførte materialien efter tømmermændenes Reingning Rigtig forbrugt. Hvilket Saaledes at være vj hermed under vores hænder tilstaa og bekræfter.

Hirshholm Ut Supra

Hans Petersen Jörgen Mogensen”

Den 26 maj 1745 kunne Christian Ulstrup oversende det samlede regnskab (Fig. 6) til dronningen som d. 29 juni 1746 approberede regnskabet med tilfredshed²⁸:

“Siden at denn Regnings Summa Saa meget understiger Vores forhen paa overslaget given allemaadigste approbation, saabliver samme hermed saaledes allemaadigst approberet, nemli: at disse Syv og TredsindsRyve Rigs en M tii sk: uden videre maa passere Amtsforvalteren til udgift i hans til 1 maj 1745 afteggende allerunderdanigste Regnskab Givet paa Vort Slot Hirschholm d. 29 Julii 1746”

Afvikling af vejen bringer atter Jellebro frem i de skriftlige kilder, da den gamle træbro må vige for den nye granitbro. 27 juli 1789 modtog Amtsforvalter Holm følgende brev⁴⁰:

“Efter den Kongelige General Vej Commissi-
ons Skrivelse til mig af 23de i denne Maaned

er det af Frederich Christensen i Nive Mølle ved Auction giorte høyeste Bud af 6 Rd 2 M den gamle Gielle Broe approberet, hvilket Hr Amtsforvalter Holm ville behage at bekiendtgjøre indbemeldte Friderich Christensen samt derefter indfordre og til Velbemeldte General Vei Commission indsende Auctions Beløbet ovenmeldte 6rd 2M”.

Tilsyneladende har inddrivning af beløbet voldt visse vanskeligheder idet Amtsforvalter Holm 16 januar 1790 modtog følgende rykkerskrivelse⁴⁰:

“.. Og da velbemeldte General Vey Commissionen tillige haver forlanget Beløbet indsendt for den ved Auktion bortsolgte gl. Gielle Broe, så ville Hr Amtsforvalteren behage at indlevere Commissionen ermeldte Beløb det snarest mueligt”.

Efter åbning af landevejen til Helsingør i 1779-93 gik kongevejen hurtigt af brug. Dens forløb havde ikke været bestemt af noget lokalt behov, hvorfor den heller ikke efter degraderingen blev anvendt i lokaltransporten. Den blev opløjet og anvendt til landsbrugsformål, hvor jorden var tjenlig til dette. Vejen var således stort set borte ved optegningen af matrikelkortene i perioden 1800-1813²⁶. Kun Kammerrådenes vej ved Hørsholm (Fig. 7), stykket fra Usserød til Brønsholmdal (Fig. 8) og et lille stykke skovvej i Munkegårde hegn er medtaget på matrikelkortene og på Generalquartermesterstabens kort fra 1824-1828⁴¹.

Kongevejens forløb i terrænet

Målet for lensmanden og de stedkendte mænd var at finde den korteste vej med så få bakker som muligt og at undgå fugtige områder. Man kan få et indtryk af, hvor hensigtsmæssigt de fik lagt kongevejen i terrænet ved at føre vejens forløb fra “Plan over egnen fra Utzeröd ved Hirsholm til Helsingör” over på et senere kort med højdekurver².

Afstanden mellem Hørsholm og Nyrup langs kongevejen var 14.766 m. Højdeforskellen mellem Hørsholm og Nyrup er 10 m; men på grund af bakker og dale i landskabet, medførte vejen en samlet opstigning på 120 m. 35% af vejen var uden stigning eller fald.



Fig. 9. Nærbillede af vejfundamentet ved Egedalkirken. Vejmaterialer består af sand, grus og sten nedlagt uden nogen synlig plan. Den mørke stribe til højre for stenen er jernudfældninger afsat af nedsivende vand. Nederst i billedet ses undergrundens ler. Billedets bredde svarer til 1 m.

Til sammenligning var afstanden fra Hørsholm til Nyrup langs landevejen 14.844 m. Vejen havde en samlet opstigning på 137 m og 29% af vejen var uden stigning eller fald.

De lokalkendte mænd uden kortmateriale i 1639 løste således deres opgave mindst lige så godt som General Vei Commissions vejingeniører i 1778 - men vejingeniørerne havde også det handicap, at de skulle trække vejen efter en lineal.

Spor af kongevejen i dag

Forløb: Kun sparsomme spor af vejen er det endnu lykkedes at finde, men de har alle bekræftet vejens forløb på “Plan over Egnen fra Utzeröd ved Hirsholm til Helsingör”.

1: Kammerådsvej er bygget over den første del af vejen. Det vil næppe være muligt at finde rester af den gamle vej her.

2: Strækningen i Usserød: Gl. byvej, Stampevej, Blovstrødvej, Holmevej (indtil Ådalsvej) er bygget over kongevejens forløb. Det vil næppe her være muligt at finde rester af den gamle vej her.

3: Under anlæggelse af Egedal kirkens parkeringsplads (Kokkedal) i 1989 kunne man påvise et stykke af kongevejens fundament (Fig. 9)⁴³.

4: Under anlægsarbejde i området nord for Dage-løkke mølle i 1990, var det muligt at påvise et ca. 20 m langt stykke af kongevejens fundament (Fig. 10)⁴⁴.

Undersøgelse af vejresterne^{43,44} disse to steder har vist, at vejen har haft en enkelt vognbanes bredde.

Undersøgelserne ved Dageløkke viste, at der kun på særlige steder var et egentligt nedgravet vejfundament.

Vejfundamenterne var fra 105 til 160 cm dybe og målte 2,5 til 3 m i bredden i den øverste del. Formentlig har de dog været lidt dybere og lidt bredere, da den øverste del af vejen er bortpløjet efter sløjfningen. Fundamentet bestod af sand, grus og op til 30 cm store sten. Materialerne var nedlagt uden nogen synlig plan.

Fig. 10. Skematisk tegning af vejfundamentet (v) ved Dageløkke mølle. Undergrunden er skraveret. Mod højre ses dræningskilden (d) dækket af jord mæge til undergrunden. Vejfundamentet er 2 steder gennembrudt af drængrøfter med tegldrænrør (o) fra nyere tid. Et vidnesbyrd om at området stadig er vandlidende. Midt på vejfundamentet ses en anden nyere nedgravning. Den punkterede linie mod højre angiver grænsen for udgravningen.

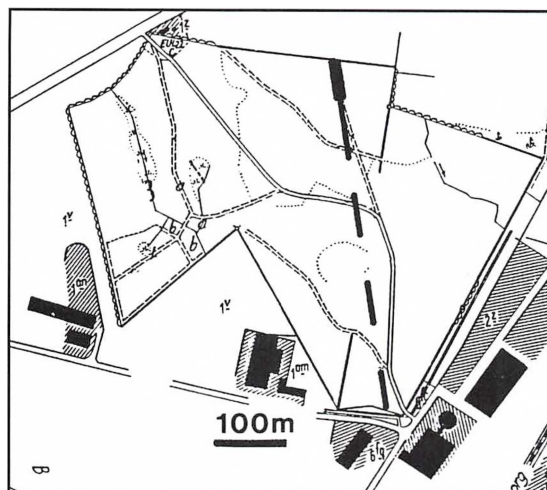
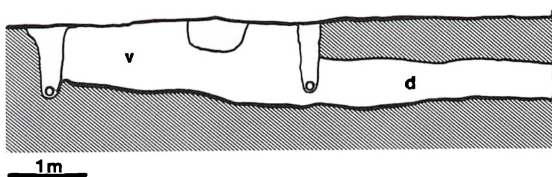


Fig. 11. Udsnit af skovkort over Munkegårde hegn fra 1978. Forløbet af kongevejsrudimentet er markeret. De nordligste 45 m har vejen form af en dæmning i et lavtliggende område (tyk streg). Ved de følgende 100 m i sydlig retning ses grøfter på hver side af vejen (tynd streg). Det formodede videre forløb mod syd er markeret med stiplet linie. Her afslører vejen sig blot som fastere stenede områder i den bløde skovbund. (Trykt med tilladelse fra Skov- og Naturstyrelsen).

Flere steder havde fundamentet i den ene side en dræningskile som strakte sig flere meter ud til siden (Fig. 10). Dræningskilen var dog ikke noget fast element i konstruktionen.

Der fandtes ikke nogen brolægning eller andet slidlag. Et eventuelt slidlag blev formentlig opløjet ved vejens sløjfning. Der har næppe været tale om en egentlig brolægning i hele vejens længde; men måske på særligt udsatte steder som ved tilkørsler til brolægning.

Der kunne ikke påvises grøfter til siderne for vejen. Måske har de været så lave, at de er bortpløjet; men det er nok mere sandsynligt, at de kun har været tilstede ved særligt behov, enten for at bortlede vand eller for at forhindre opkørsel på vejen hvor den krydsede de alfare veje.



Fig. 12. Den nordligste del af kongevejsstykket i Munkegårde hegn set fra syd. Vejen har her form af en dæmning over det lavtliggende område.



Fig. 13. Kongevejsstykket i Munkegårde hegn set fra nord. I skovbunden anses vejbanen mellem de to grøfter, der er næsten fyldt op i tidens løb.

5: Under nedgravning af gasledninger i 1983 stødte man umiddelbart øst for den nuværende Jellebro på adskillige egestolper, som var nedrammet i åbrinken. En del stolper blev trukket op (Fig. 5); men der blev desværre ikke foretaget nogen egentlig arkæologisk undersøgelse af anlægget. Dendrokronologisk datering er endnu ikke udført, men der er næppe tvivl om, at det er rester af kongevejens Gielle Broe som Frederich Christensen åbenbart ikke magtede at fjerne helt i 1789. Stolperne befinder sig nu i Karlebo Lokalhistoriske Arkiv.

6: I Munkegårde hegn benævnes en skovvej for "den gamle kongevej"⁴⁵. En nærmere undersøgelse har vist at denne betegnelse er en tilsnigelse⁴⁶; men det er rigtigt at en skovsti på et kort stykke løber ovenpå rester af kongevejen. Herefter viger skovstien gradvist mere ud mod øst, så de to veje skilles (Fig. 11).

Kongevejsrudimentet strater ved den nordlige skovgrænse, idet synlige spor af vejen nord for skovdiget er borte. Fra skovdiget og mod syd løber vejen over 45 m på en dæmning, der hæver sig op til 1 m over det omkringliggende lave område (Fig.

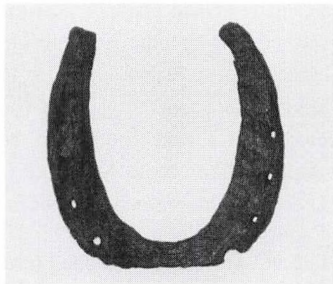
12). Herefter er vejresten de næste 100 m forsynet med en grøft på hver side (Fig. 13). Vejen har i hele dette forløb en bredde på ca. 4 m. Vejbanen består af sand, grus og småsten og er uden tegn på en egentlig brolægning. Længere mod syd forsvinder grøfterne, hvorfor vejen ikke længere kan ses. Langs det formodede videre forløb mod syd i skoven, er der flere steder stenede strøg i den ellers bløde skovbund.

Der ligger altså her et langt bevaret vejrudiment med grøfter og en dæmningslignende opfyldning, hvor det passerer et lavtliggende område. Det giver gode muligheder for at øge vor viden om kongevejens konstruktionsdetaljer ved en fremtidig arkæologisk undersøgelse.

Efterskrift

Med vejreformerne i 1760erne sluttede kongernes 200 år lange kamp for at holde kongevejene for sig selv. For bønderne må kongevejene have været en torn i øjet: de var tvungne til at anlægge og vedligeholde dem, men var under streng straf forhindrede i selv at bruge dem.

Men heller ikke de nye landeveje fra sidste halvdel af 1700tallet blev anlagt uden konflikter. Atter måtte bønderne holde for ved vejbygningen⁴⁷. Man kunne unde de forslidte bønder at se, hvilken gavn og glæde disse gode landeveje har gjort i de forløbne 200 år.



Noter

- ¹ Thorkild Ramskou: Vikingetidsbroen over Vejle ådal. Nationalmuseets arbejdsmark 1980. s. 25–32.
- ² Alex Wittendorff: Alvej og Kongevej, Akademisk forlag, København, 1973. s. 244–257.
- ³ Ibid. s. 257–282.
- ⁴ Ibid. s. 282–287.
- ⁵ Hørsholm Amtstues Jordebogs- Inventarie- og Material Regnskab 1740/41 designation 59, 1741/42 designation 56, 1742/43 designation 42.
- ⁶ Torben Topsøe-Jensen: Fredensborgvejen, Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn, 1975.
- ⁷ Torben Topsøe-Jensen: Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør, Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn, 1965.
- ⁸ Torben Topsøe-Jensen: Træk af vejlovgivningens historie i Danmark i tiden før vejforordningen af 1793. Dansk Vejtidskrift 1943, s. 230-240.
- ⁹ Torben Topsøe-Jensen: Af kongevejenes historie. Dansk Vejtidskrift 1945, s. 2-12.
- ¹⁰ Joh. A. Struck: Kongevejen København–Hillerøds historie. Fra Frederiksborg Amt, 1945, s. 54-60.
- ¹¹ Kancelliets Brevbøger, 28/11 1620.
- ¹² Wittendorff: op. cit. s. 176, Kancelliets Brevbøger, 19/11 1639.
- ¹³ Corpus Constitutionem Daniae II s. 379, 15/3 1585.
- ¹⁴ Kancelliets Brevbøger 6/5 1639.
- ¹⁵ Wittendorff: op. cit. s. 199-207.
- ¹⁶ Kancelliets Brevbøger, 15/11 1596.
- ¹⁷ Kancelliets Brevbøger, 19/11 1639.
- ¹⁸ Kancelliets Brevbøger, 25/6 1646.
- ¹⁹ Kancelliets Brevbøger, 13/7 1647.
- ²⁰ Wittendorff: op. cit s. 286.
- ²¹ Kong Christian IV's egenhændige breve. Udgivet ved C. F. Bricka og J. A. Fredericia, 1887-1949, IV s. 176.
- ²² Kronborg Lens Regnskab 1638/39 bygningsregnskabet post 1 og bilag 1, post 10 og bilag 10, Rigsarkivet.
- ²³ Rigsarkivets kortsamling.
- ²⁴ Kort- og Matrikelstyrelsens kortsamling.
- ²⁵ I Matrikulens markbøger (1688) er opført navn og størrelse på agrene i de enkelte landsbyer med henblik på skatteopkrævning. Rigsarkivet.
- ²⁶ Udsiftningskort og de tidligste matrikelkort fra de berørte landsbyer har været gennemset for at registrere rester af kongevejen. I nedenstående lister angiver “+” at kongevejen fortsat er indtegnet ved kortets til-

blivelse, mens “&” betyder, at der ikke ses rester af kongevejen. Betegnelserne: U, Æ og Orig 1 viser hvorunder kortene er arkiveret i Kort- og Matrikelstyrelsen. RA: Rigsarkivet.

BLOUSTRØD SOGN

Usserød (del 1): ca. 1786 (Æ,+), 1813 (Orig 1,+).

BIRKERØD SOGN

Isterød: ca. 1786 (Æ,+), 1812 (Orig 1,%).

Usserød (del 2): ca. 1786 (Æ,+), 1813 (Orig 1 , + delvis).

KARLEBO SOGN

Brønsholm: 1807 (Orig 1,%).

Vejenbrød: 1785 (Æ,+), 1785/1794 (Orig 1,%).

Niverød: 1870 (RA,+), 1807 (Orig 1,%).

ASMINDERØD SOGN

Langstrup: ca. 1780 (Æ,+), ca. 1813 (Orig 1,%).

Dagelykke: 1783 (Æ,+), 1813 (Orig 1,%).

Øverste og nederste torp: 1783 (U,+), 1813 (Orig 1,%).

Nybo: ca. 1780 (Æ,+), 1813 (Orig 1,%).

Toelt: 1783 (U,+) 1788 (Æ,+), ca. 1813 (Orig 1,+ delvis).

TIKØB SOGN

Nyrup: 1788? (U,+), 1788 (Æ,+=, ca 1813 (Orig 1,+ delvis).

²⁷ Kronborg Lens Regnskab 1638/39, 1639/40, 1640/41, 1643/44, 1656/57: udgifter til brolægning inkluderer ikke arbejde på kongevejen.

²⁸ Kopibog over modtagne Resolutioner på afgaaende Erklæringer Hørsholm amt betræffende 1738-49, 9/5 1744 og Hørsholm Amtstues Jordebogs- Inventarie- og Material Regnskab 1744/45 designation 82, Landsarkivet for Sjælland.

²⁹ Kronborg Lens regnskab 1638/39 post 23 og bilag 23.

³⁰ Kronborg Lens regnskab 1643/44 post 9.

³¹ Kong Christian IV's Egenhændige breve: op. cit. IV. s. 215–216, 1/3 1639.

³² Kronborg Lens regnskab 1638/39 post 75 og bilag 75, 1638/39 bygningsregnskabet post 7 og bilag 7.

³³ Kronborg Lens regnskab 1638/39 post 74 og bilag 74.

³⁴ Kronborg Lens regnskab 1638/39 post: Udkommen som ehr Friibeulget.

³⁵ Kronborg Lens regnskab 1639/40 post 16 og bilag 16, post 71 og bilag 71, 1640/41 post 3 og bilag 3, 1656/57 post 49 og bilag 32.

³⁶ Kopibog over dronning Sophie Magdalenes resolutio-

ner 1730-31 fortsat som kopibog over Amtmandens udgående breve 1731-38, 22/3 1734, Landsarkivet for Sjælland.

³⁷ Kronborg Lens regnskab 1637/38 post 45 og bilag 45, 1638/39 post 34 og bilag 34, 1639/40 post 26 og bilag 26, 1640/41 post 43 og bilag 43.

³⁸ Kronborg Lens regnskab 1656/57 post 49.

³⁹ Kronborg Lens regnskab 1637/38 post 119 og bilag 119, 1639/40 post 70 og bilag 70, 1640/41 post 52 og bilag 52, 1656/57 post 49. Som betaling for at vedligeholde låsene, postvognene og andet fornødent arbejde, blev Casper Fincke fritaget for landgilde af Kongens Mølle i Tikøb sogn: Kronborg Lens Regnskab 1638/39 post: Udkommen som ehr Friibeulget. Hørsholm Amt II, Kopibog 1784-1792, 27/7 1789 og 16/1 1790, Landsarkivet for Sjælland (prof. Mogens Wellendorfs transskription).

⁴⁰ Kort- og Matrikelstyrelsens kortsamling.

⁴¹ Kongevejsforløbet er overført til målebordsblads opmålt i 1898. Disse ældre kort er anvendt for at undgå de forstyrrelser i overfladerelieffet, som dette århundredets anlægsarbejder har forårsaget.

⁴² Jørgen G. Gerthelsen: Christian IV's Kongevej dukker op. Dansk Vejtidskrift 1990 hefte 11 s. 4-7.

⁴³ Jørgen G. Berthelsen: Christian IV's kongevej ved Dageløkke mølle. Hørsholm arkæologiske foreningsrapport over undersøgelsen i juni 1990. (Nordsjællandsk Folkemuseum j.nr. NFH 452).

⁴⁴ Wittendorff: op. cit s. 274.

⁴⁵ Jørgen G. Berthelsen: Christian IV's kongevej i Munkgårde Hegn. Hørsholm arkæologiske foreningsrapport over undersøgelsen i november 1991.

⁴⁶ C. Christensen: Hørsholms historie fra 1805 til 1875, København 1879 (genoptrykt: Levin, København, 1976).

Hestesko vignen: Een ud af et sæt på 4 hestesko. Stammer fra den ene af to heste nedgravet i et mosehul vest for kongevejen ved Brønsholm. Er dette karlen med “staa i næsen's” værk?

Udgravet af Hørsholm Arkæologiske Forening, 1991.

Professor dr. phil. Mogens Wellendorf, Kokkedal, takkes for at have henledt min opmærksomhed på regnskabet for Jellebros genopbygning og nedtagning.

Kongernes Færgested *– Jægerspris Færgegaard*

af Carsten Hess

Ved Frederikssund ligger vejbroen, der forbinder Hornsherred med det øvrige Nordsjælland. Det er et trafikknudepunkt, der dagligt passeres af ca. 17.000 biler. Om sommeren, når mange lystsejlere skal igennem, bremses bilstrømmen dog hver halve time. Broklapperne går op for at lade køen af ventende sejlere slippe igennem. Nogle bilister stiger ud og strækker benene. Andre bliver siddende med utålmodigt snurrende motor, men selv de mest rastløse bilister forbliver i køen, for broen sparer trafikanten for en omvej ned om Roskilde på op mod 60 km.

I gamle dage, i hestevognenes tid, kunne omvejen betyde en hel lille dagsrejse. For rejsende til fods, og dem var der mange af i ældre tid, var sådan en omvej endnu mere tidskrævende. Helt tilbage siden Oldtiden har rejsende derfor søgt at spare vej ved at komme over fjorden, og arkæologiske spor fortæller, at området, hvor broen nu ligger, har været regnet for det bedste sted at indrette overfartssted. Her er fjorden særlig smal. Lidt nord for den nuværende bro har arkæologer fundet rester af en slags dæmning, eller mole, ud i fjorden - muligvis et primitivt færgeleje, eller landingssted. Træet i denne dæmningskonstruktion har kunnet dateres til ca. år 300, d.v.s. Germansk Jernalder.

Også på fjordens østbred findes spor efter et anlæg, der kan have haft med overfartsruten i forhistorisk tid at gøre, men vore dages råstofudvinding fra fjordbunden har fjernet næsten alle sådanne spor på den østlige side af fjorden. Der er dog grund til at tro, at der på dette fjordafsnit frem gennem jern-

alderen, vikingetid og middelalder har været jævnlig færgetrafik over fjorden. Man kan forestille sig, at en eller flere bønder på egnen har haft bierhverv med dette færgeri, og at der fast har ligget særlig egnede både til formålet.

I løbet af middelalderen voksede storgodset Abrahamstrup op som et økonomisk og administrativt magtcenter i det nordlige Hornsherred. Som magt- og administrationscenter har godset givetvis allerede tidligt i middelalderen følt behov for at have kontrol med færgefarten, en af godsets livsnerver. Ved at udnævne en person fra egnen til særlig ansvarlig for færgefarten, fik man kontrol over denne trafik.

De udstrakte rige jagtmarker omkring Abrahamstrup gjorde, at godset tidligt blev indlemmet i Kongehusets række af nordsjællandske godser. Kongehuset blev dermed ejer og flittig bruger af færgefarten, og de, der arbejdede ved færgen, var underlagt de kongelige fogeder og forvaltere, der administrerede godset. Engang i 1680-erne omdøbtes Abrahamstrup til Jægerspris. Det forblev i den kongelige families eje helt frem til Grevinde Danners død i 1874. Jægerspris Færgegaard har derfor i mere end 300 år i særlig grad været kongernes færgested. Først i 1868 solgte Frederik den 7.'s enke færgerettighederne.

Færgemænd og færgekarle

Færgemanden var den, der overfor det kongelige gods, havde ansvaret for, at færgeruten fungerede tilfredsstillende. Han skulle sørge for, at passagerer,

varer, vogne, heste m.m. kom hurtigt og sikkert over fjorden, og uden unødigt lang ventetid før overfarten. Han skulle, efter at der var bygget færgegård, også sørge for, at man som rejsende kunne blive beværtet og eventuelt overnatte på Færgegaarden. For at løse alle sine opgaver havde han gerne tilknyttet et antal færgekarle som medhjælpere. Nogle var fastansatte og boede på Færgegaarden, andre boede i nærliggende landsbyer, hvorfra de kunne tilkaldes.

Ofte var ca. fem færgekarle tilknyttet Færgegaarden. Færgemanden var altså husbond og arbejdsleder ved både færgefart, krohold samt Færgegaardens landbrugsdrift. I spidsbelastninger har han ofte måttet give en praktisk hånd med inden for alle tre områder. Færgemanden var ikke på fast løn som så mange andre af godsets ansatte. Færgefarten var en slags selvstændig forretning, som færgemanden lejede af det kongelige gods. En ny færgemand skulle betale et engangsbeløb, indfæstning, for at få bestillingen, og derudover skulle han ligesom godsets fæstebønder betale årlige afgifter til godset. Til gengæld måtte færgemanden beholde de penge, passagererne betalte for at komme over, samt de penge, de gav ud inde i hans krostue. Man fornemmer, at nogle færgemænd fik en god forretning ud af Færgegaarden – en forretning, der gav grundlag for en levemåde og formuedannelse, der gjorde dem jævnbyrdige med godsets ledende folk. De lokale kirkebøgers lister over faddere ved barnedåb røber, hvem færgemandens familie havde forbindelse med, og følte sig jævnbyrdige med. Det var tit egnens og godsets indflydelsesrige personer, der her kan ses kontakter til. Også giftermål fortæller om social placering. Da færgemanden, Peder Høy, overtog Færgegaarden i 1731, havde han efterladt sin forlovede Anna Barbara i Sydsjælland. Hun var ansat på Vemmetofte Gods. Vel indflyttet på Færgegaarden så han imidlertid sin fordel ved et ægteskab med Birthe Graner, datter af den kgl. skovrider på Jægerspris, og hævdede derfor sin forlovelse med pigen på Vemmetofte. Den brudte forlovelse betød, at de to godsers slotsfogeder måtte forhandle sig frem til, hvorledes Peder Høy kunne give Anna Barbara økonomisk godtgørelse for sin lille ombestemmelse. En hævet forlovelse var nemlig en alvorlig sag.

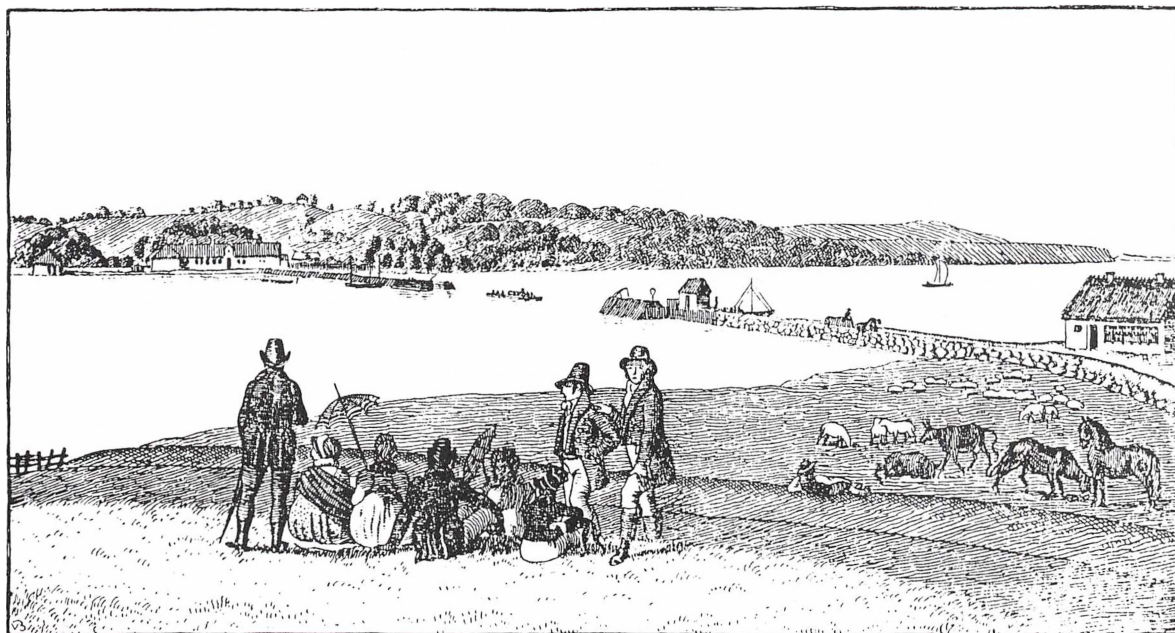
Ca. 30 år senere hed Færgemanden på stedet C. Ardtmann, og hans unge søn, Robert, der skulle overtage Færgemandensbestillingen efter faderen, indgik ægteskab med Anne Margrethe Petersen, hvis mor i København var ved hoffet. Et par år efter, i 1764, døde den unge Robert imidlertid, og den omhyggelige boopgørelse afslører, at det unge par har haft møbler og andet indbo på et niveau, der kunne være en velstillet købstadsfamilie værdig.

Af sølvtøj var der f.eks. bl.a. 12 spiseskeer, fad, thepotte, tedåse m.m. Af kobbetøj, 6 større og mindre kedler, stegepander, tærtepande med 8 forme, potter, forme, fyrfade m.m. Af messing, en themaske, kaffekander, thedåse, lystager, kedler, sengebækken m.m. Af tin, 48 engelske suppetallerkener, 10 fade samt skåle, stager m.m. Af møbler skal fremhæves 2 spejle med tilhørende konsoller med marmorplader, et chatol med skab, 6 stole med rødt plys og overtræk, 6 stole med ryglæder, en fin lænestol af 10 dalers værdi, svarende til værdien af 2 heste. En himmelseng, beskrevet som: "en Throneseng med Ziirtzes omhæng og tæppe med 3 bolsters underdyner og linned overdyner samt 6 puder, værdi 50 daler. Af linnedtøj var der bl.a. 12 duge med servietter, 18 par hørlagener og 6 kattuns og 6 netludgardiner.

Også begravelser kan fortælle færgemandens sociale placering. Da den gamle færgemand, C. Ardtmann dør i 1769, begravnes han i kirkegulvet i Gerlev Kirke. Også hans søn og afløser, Zacharias, blev begravet i Gerlev Kirkes gulv. Det var datidens fornemste og kostbareste begravelsesform, som i hundredvis af år havde været forbeholdt de mest fremtrædende i samfundet.

Der er i øvrigt bevaret en levende skildring af Zacharias Ardtmann fra 1797. D.v.s. fra ca. 5 år før hans død.

En teologistuderende, Laurits Engelstoft og hans ven, der var på vandreferie på Sjælland banker på hos færgemanden for at spise og overnatte, men besøget var ikke nogen ubetinget succes: "... han (færgemanden) sov, da vi kom, men hans datter vækkede ham, og han kom ind til os. Der var ingen venlighed i hans mine, og da vi bade om undskyldninger, fordi vi tagged ind til ham, forsikrede han os med meget høflighed, at det ville vedvare med regnen



Færgemand H.C. Knudsen med sin familie samt venner fra Langeslægten. De sidder på Flaghøjen, hvor signalmasten stod, som brugtes til at varsle kongens komme. I baggrunden ses Færgegaarden og det smalle færgeløb. Midt i færgeløbet ses den lave åbne færge. Huset yderst til højre er den kombinerede ventesal og krostue kaldet "Bi lidt". Tegning efter akvarel af Senn. Ca. 1810.

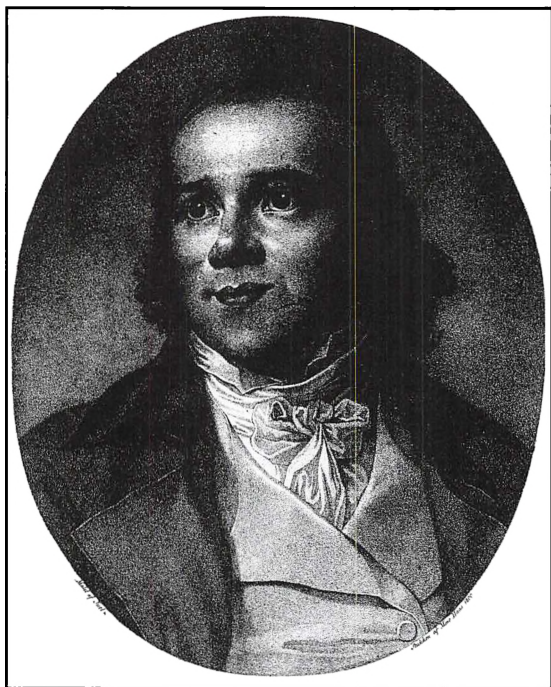
den hele dag". Vi talte imidlertid med ham om vore excursionser, og han spurgte os, om vi havde set Vinderød Kirke (og) mindet over sal. general-major Clausen (Classen)? Da vi svarede nej, tog han frem et kopi af samme, han selv nylig havde taget (d.v.s. tegnet) ved et besøg sammesteds".

I Ardtmann-familiens tid i 2. halvdel af 1700-årene begyndte færgemændene at ansætte egne skoleholdere til at undervise deres børn. Skikken som skiftende færgemænd i de følgende 80 år tog op, når de havde børn i skolealderen markerer, at færgemandens familie ikke var ordinære almuefolk. Der var flere offentlige skoler i de nærliggende landsbyer, som børnene på Færgegaarden kunne have benyttet.

I 1802 ansatte kongehuset en ganske særlig færgemand, nemlig skuespiller ved Det kgl. Teater, Hans Christian Knudsen, som det faktisk lykkedes at passe sine to kongelige hverv på henholdsvis de

skrå brædder på Kongens Nytorv og de gyngende planker på fjorden. Til tider kunne det dog knibe at nå det hele, f.eks. alle teatrets prøver: Ifølge teatrets journal fra 1808 "lod (Knudsen) undskylde sin udeblivelse fra prøven, da der var marked i Frederikssund og en ny færge skulle bringes i søen". H.C. Knudsen havde allerede længe før sin udnævnelse til færgemand været en populær gæst hos de kongelige på Jægerspris. Sine varme følelser for kongehuset og sit patriotiske sindelag satte han i 1802 et varigt minde ved den kongelige eremitagehytte. Schweizerhuset, der ligger i skoven bag Færgegaarden. Her bekostede han et sandstensmonument, et hædersminde for de danske søhelte, der året inden havde mistet livet i Slaget på Reden i kamp mod englænderne.

H.C. Knudsen tog aktiv del i egnens sociale liv. Han blev venner med Frederikssunds rigeste købmandsfamilie og ledende funktionærer og em-



Skuespiller ved det Kongelige Danske Teater Hans Christian Knudsen var 1802-12 desuden færgemand ved Jægerspris Færgesaad. (Stik af Haas 1800).

bedsmænd i Hornsherred. Lange, hed en af de købmandsslægter i Frederikssund, som Knudsen var nære venner med. Købmandens bror, Torben Hansen Lange, havde som ung valgt en maritim karriere, og havde været koffardikaptajn på flere af Ostindisk Kompagni's skibe.

Da H.C. Knudsen ønskede at trække sig tilbage som færgemand, var Torben Lange interesseret i at overtage hans bestilling, men det har nok naget den gamle kaptajn, at han i givet fald skulle affinde sig med den almueprægede titel, færgemand. For at rydde denne anstødssten af vejen, ansøgte H.C. Knudsen derfor kongen om, at hans efterfølger måtte bære titlen transportforvalter. Ønsket blev imødekommet, og de følgende ca.50 år var det skiftende kongelige transportforvaltere, der ledede færgefarten. Med den nye titel fulgte dog ikke nogen

væsentlig forandring af hverken stillingens praktiske indhold eller den åbne færgeprams udseende. Men det skal nævnes, at færgefarten i 1810 var blevet underlagt generalpostdirektoratet således, at transportforvalteren på Færgesaaden dermed var blevet en slags kongelig tjenestemand med særlig uniform. Færgesaad og færgerute var dog som ejendomsbesiddelse fortsat en del af det kongelige Jægerspris Gods.

Man har iøvrigt viden om færgemændene ganske langt tilbage i tiden.

Ved et lykketraf kender man f.eks. navnet på færgemanden i 1559, hvor godsets jordebog fortæller, at en Jens Jensen giver 60 mark i indfæstning (d.v.s. start afgift) "... for den ferresteds jorder imellem Ude Sundby og Hornsherred ...". De 60 mark svarede til fire gange indfæstningen på en almindelig gård, så det er de forventede indtægter fra færgefarten, Jens Jensen betaler for.

Der er ikke mange oplysninger om færgemandens sociale og erhvervsmæssige situation i 1500- og 1600-årene, og frem til ca. 1640 er der iøvrigt flere perioder, hvor det er uvist, hvem der var færgemand. Omkring 1620-erne er der gennemtræk i færgemandsbestillingen. En enkelt, Rasmus Færgemand, når knapt at have hvervet et helt år, før han i 1628 dømmes for krybskytteri og dermed mister hvervet.

I løbet af 1700- og 1800-årene, hvor trafikken øges, og bestillingen bliver økonomisk mere interessant, var det oftest folk med maritim baggrund fra f.eks. marinen, der ansattes som færgemænd. Fra 1728 og frem til færgefarten nedlægges i 1868 var der syv egentlige nyansættelser. fem af disse havde maritim baggrund. Flere som officerer i den kgl. marine eller Det kgl. Ostindiske kompagni.

Ledere af færgefarten ved Jægerspris Færgesaad:

- 1559 Jens Fergemand (Jensen)
- Før 1627 Niels Pedersen
- 1627–1628 Niels Ibsen
- 1628–1629 Rasmus Færgemand
- 1629–1635 Steffen Christensen Colding
- 1635–1641 Poul Henriksen
- 1641–1660 David Rasmussen

1660–1665 Hans og Rasmus Davidsen (sønner)
 1666–1683 Peter Løck og Elisabeth Løcken
 1683–1704 Peder Pedersen
 1704–1705 Zacharias Sedtler
 1705–1728 Povel Madsen Winkel
 1728–1731 Søren Jensen Esmark
 1731–1745 Peder Pedersen Høy
 1745–1769 Christopher Ardtmann
 1769–1774 Else Faye (Enke)
 1774–1802 Zacharias Arthmann (søn)
 1802–1802 Jens Peter Arthmann (søn)
 1802–1812 Hans Christian Knudsen
 1812–1832 Torben Hansen Lange
 1833–1843 Carl Ludvig Becker
 1843–1862 Peter Christian Simmelkier
 1862–1868 Anders Hansen

Færgen og de gamle færgemandsinstrukser

Den færge, der førte de rejsende over fjorden, havde intet med en færge i vor tids forstand at gøre. Så langt tilbage i tiden den kendes, var det en lille åben firkantet pram. De ældste pramme var sikkert bygget af lokale bådbyggere der brugte egetræ fra Jægerspris store skove, men allerede i 1700-årene begyndte man at få færgeme leveret udefra. Da man i 1745 havde brug for en ny færgetype, blev opgaven overladt de rutinerede bådbyggere på Holmen i København, og det gjorde man også siden hen.

Færgeruten var placeret hvor fjorden er smallest. Prisen for den fordel var problemet med en til tider ganske voldsom strøm. Det er derfor meget tænkeligt, at man allerede i 1550'erne, da færgeruten dukkede frem af de historiske kilder, har brugt en træfærge, der blev styret af et tov, der var spændt over færgeløbet. En af de ældste sikre oplysninger, der viser at der brugtes en trækfærge, har man i en kongelig resolution fra 1684, der bestemmer, at færgemanden, Peder Pedersen, som ekstraordinær hjælp skal have et 240 faune langt, godt tjæret hampetov "til brug ved trækfærgen".

Resolutionen bestemmer endvidere, at færgemanden herefter årligt skal have tyve rdl. til vedligeholdelse af tovet. Ved en synsrapport fra 1728 om Færgegaardens og inventarets tilstand nævnes "et dybtov 4 tommer tykt og 105 faune langt og (et landtov 3,5 tommer tykt og 105 faune langt)". Fær-

gekarlene kunne så sejle færgen over ved at hale i tovet.

I en rejseskildring fra 1797 giver en dansk student denne beskrivelse af færgen: "En stor, bred dyb, fladbundet maskine, som kan tage seks vogne med deres heste på een gang, og man kører uden at stå af lukt ned i den fra broen af. ... den føres ved et tov, som er fastgjort ved enden af begge broerne og hvis størstedel hænger, når færgen ligger stille, under vandet, derfor må tovet holdes vel i stand, thi gik det i stykker undervejs, så kunne pokker tage ved maskinen ud i fjorden".

En andenhåndsberetning nedskrevet 1943 giver et nærmere indtryk af den simple teknik, der drev færgesprammen frem over vandet: "Der var en løbegang på hver side af prammen, hvor færgetovet lå i et par ruller, og lands ad denne løbegang gik de fire færgekarle og trak prammen ved hjælp af en sele, der var spændt på tovet.

I tiden før 1747 var færgеоoverfarten ekstra omstændig, idet turen udgik fra den åbne kyst, der på begge sider af fjorden var præget af brede, meget lavvandede zoner; så lavvandede, at færgen ikke kunne nå ind til selve kysten. Ude ved det dybe smalle færgeløb var anbragt nogle faste opkørselsramper til ombordkørsel på færgen, men de kunne kun benyttes ved middel vandstand. Ved højvande måtte færgekarlene med både transportere alm. rejsende, bagage og mindre husdyr ud til færgen. Ved lavvande kunne færgekarlene i stedet for båden benytte hestevogne til transporten ud til færgen. Ved høj- eller lavvande skete adgangen til færgen ad en særlig flydende rampe.

Det var derfor en af færgemandens opgaver at sørge for at holde vandet ud for Færgegaarden åbent for is om vinteren, så der alt efter vandstand kunne sejles eller køres ud til færgen. For at fjerne denne ekstra flaskehals ved færgetrafikken iværksatte Kronprins Frederik (senere Kong Frederik den V) i 1745 et vældigt entreprenør-arbejde, idet han på begge sider af fjorden lod opføre to lange vejdamninger, eller moler, der hver endte i et færgeleje, hvorfra man ad en hejserampe kunne køre eller gå direkte ind på færgen. Damningerne var tilsammen ca. 550 m. lange, og har efter datidens forhold været et imponerende stykke entreprenørar-

bejde, der betød en kæmpe lettelse for trafikken. Det nye anlæg stod klar i 1747. Helt tilbage fra færgemanden Esmarks tid i 1728 havde Jægerspris gods udstedt reglementer for færgemanden. Disse reglementer, eller instrukser, som de kaldes, opregner færgemandens pligter og rettigheder. De nye vejddæmninger betød en stor lettelse, og forvalter Eskildsen, Jægerspris, udfærdigede derfor straks i 1747 en ny otte-punkts instruks til færgemanden Christopher Ardtmann. Instruksen tager højde for de nye forhold, og den fortæller også mellem linierne om nogle af de tilbagevendende problemer, der gennem årene havde været ved færgeoverfarten.

1. punkt fastslår; "Færgeprammen med dygtige tov og fangeliner og andet behørigt redskab samt både og behør med bekvemme og dygtige færgekare og folk have færgemanden på hans egen bekostning at holde stedse forsvarlig". Det oplyses herefter, at færgemanden har pligt til at overføre alle rejsende" ... til fods eller med vogn årle eller silde som måtte forlange det" - og derefter kommer instruksen ind på et af de rejsendes hyppigste klagepunkter: nemlig, at det til tider kunne være næsten umuligt at få kontakt med færgets folk, når den lå stille på den modsatte side. Især om aftenen og natten overhørte færgefolkene ofte råbene fra kontaktsøgende rejsende. Instruksen uddyber derfor grundigt dette punkt med ordene: "og paa det ingen skulle blive opholdt med paaskud af færgefolkene, at de de rejsendes ankomst ej haver fornummet, særdeles ved den side ved Bi-lidt, saa maa færgefolkene ej alene alt for tidligt begive sig til rolighed, - særdeles om nogen fra Jægerspris kunne være paa den anden side og vender den dag atter tilbage, men færgemanden har endog at ordinere et vist vartegn hos beboerne i Bi-lidt huset, som de rejsende i fornødent tilfælde især om nattetider, og naar fartøjerne og pramfolkene er ved den anden side, kunne betjene sig af til at give tilkende, at de er passagerer, hvilket vartegn kunne være et saadant horn, som i bondebyerne bruges, og naar færgefolkene, efter at der er stødt i hornet, ikke indfinder sig, da Bi-lidts beboerne med sin fiskebaad er tilladt, om passagererne er kørende, at færge over efter færgemanden, hvorfor han, om det er for kl. 10 om sommeren og kl. 8 om vinteren, af færgemanden

nyder en billig betaling, men efter den tid faar de ridende eller kørende uden (for) al ordinære færgepenge, derfor at betale ham selv".

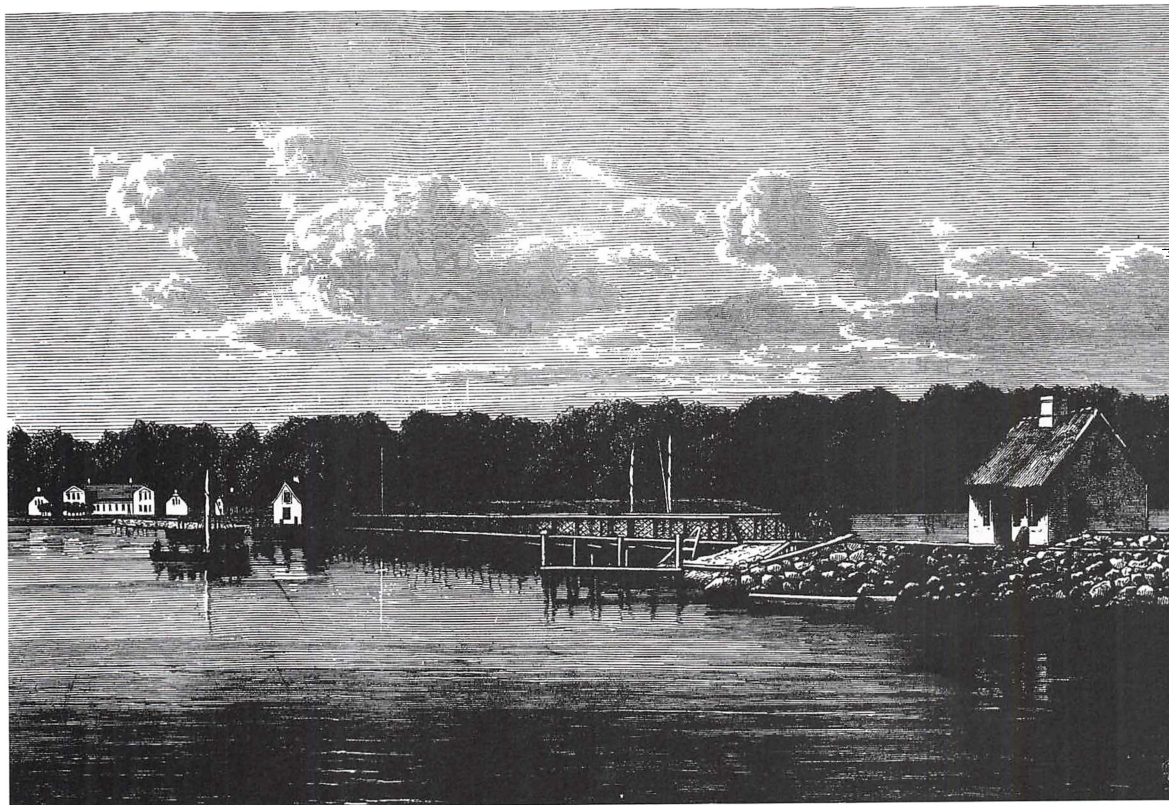
Bilidt huset var den kombinerede kro og ventesal, der lå ved færgelejet på Frederikssund siden.

Instruksens andet punkt omhandler overførsel af kongen og kongelige herskaber. Der lægges vægt på, at alt foranstaltes, så de kommer mageligt og vel over med suite (følge) og bagage, og at intet af vandet fordærves. Han skal sørge for, at den særlige kongelige chalup i god tid forinden er udlagt på vandet og parat til brug for det kongelige herskab" ... Det samme gælder den kongelige bagagebåd, som kongehuset anskaffede i 1742.

Det særlige hus ved Færgegaarden til de to kongelige både "holder han og paa egen bekostning vedlige i den stand, det samme leveres, ... og naar vor kongelige gemal, vi selv eller nogen af det kongelige hus residerer paa Jægerspris saavel som og ellers", skal færgemanden oversætte alle - "høje som nedrige" betjente - "uden nogen anden betaling end den herefter anførte gage og tillæg".

Instruksens tredje punkt berører også et konfliktområde, nemlig, at ansatte ved Jægerspris gods samt bønder i ærindekøsel for godset, havde krav på gratis overførsel. Reglen om hvilke personer, der havde krav på frirejse, specificeres således: "Jægerspris amts bønder og tjenere, som bliver beordret i hovrejse, kørende, ridende eller til fods - en efter anden - saa snart de fremkommer", ligesom han maa finde sig i, at de "paa returen medbringer paa deres vogne jern, salt, tjære, tømmer eller andet, som de haver købt til egen fornødenhed", - men hvad de medfører for andre, "hvem det endog maatte være", som ikke har fri transport, "derfor skal betales, hvad den ansatte takst tilholder". Skulle nogen af bønderne imidlertid søge at begaa nogen "mislighed" paa fornævnte omraade, da tilkommer der færgemanden dobbelt betaling, ligesom vedkommende kan alt "efter sagens beskaffenhed tilbørlig werde straffet". -

Instruksens 4. punkt opregner alle de lettelser for både rejsende og færgemanden, som de nye moler med stenbelagt vej og færgelejerne betød. Det pålægges derfor færgemanden at sørge for disses almindelige vedligeholdelse.



I anledning af broindvielsen bragte Ill. Tidende i 1868 dette stik af Kronprins Frederiks Bro. (Egnsmuseet Færgegaarden).

5. Instruktionspunkt nævner, at færgemanden er berettiget til at rekvirere fæstebønder fra to eller flere landsbyer til at hjælpe sig, hvis færgen skal hales på land til reparation.

8. punkt opregner de goder og økonomiske rettigheder, som færgemanden bevilges: 30 rdl. til færgestedets vedligeholdelse, 54 rdl. til de nye brolagte veje og bådenes vedligeholdelse, ret til at lade 2 kreaturer græsse på Jægerspris hovedgårds græsning. Ret til afgiftfrit at bebo Færgegaarden. Ret til uden afgift at benytte engjorden ved Færgegaarden, som kan give 8-10 læs hø årligt.

Ret til det fornødne ege og bøgètømmer fra skoven til færgens og broens vedligeholdelse. Træstammernes forarbejdning til tømmer, må han dog selv sørge for. Ret til 14 skibslæs brænde til eget forbrug. Ret til som indtægt at tage transportpenge af de almindelige rejsende. For at de rejsende ved ankomsten til færgestedet straks kan se, hvad de skal betale for overfarten "... lader færgemanden en tavle bekoste og behøring påmale denne takst, hvilken tavle kan opsættes enten ved Færgegaarden eller ved broerne, hvor man lægger til ved Jægerspris-landsiden".

Prislisten havde følgende taxter:¹

Af en karet med eet spand heste dessem folk og føring 4 mark

Af en chaise med 4 heste dessem folk og føring 3 mark

Af en chaise eller phaiton med 2 heste 1 mark 8 skilling

For postvogn tilhørende præster, forpagtere ell. deslige 9 skilling

For en bondevogn af Jægerspris Gods 4 skilling

Af fremmede godser i Hornsherred 5 skilling

Andre fremmede bønder uden herredet 6 skilling

Een ridende person hest og karl 4 skilling

For en ledig person 2 skilling

Een hest 4 skilling

For et fæhoved, stort eller lidet 2 skilling

For får, lam, eller svin pr. stk. 1 skilling

For kornvarer som skibes aparte og ej vogntog kørsel vedkommende for hver

tønde 1 skilling

Efter at færgefarten i 1810 kom under Generalpostdirektoratets administration, kom der en yderligere stramning af instruksen. Transportforvalteren skal selv daglig efterse broen og dæmninger og sørge for, at der altid er en af færgekarlene til stede i brohuset for at iagttage, "... naar overfart fra een af siderne forlanges ..." og i tilfælde af "gennemsejlene fartøjer nærmer sig og udsætter signal, skal han stikke (d.v.s. sænke) færgetovet", så skibene kan passere henover det.

"Om natten skal en af færgefolkene opholde sig i Bi-lidt-huset på Frederikssund-siden for at kunne kaldes af folk, som fra den side ville overføres" og "i vintermånederne fra 1. oktober og til sidste marts måned, maa færgemanden bestandig holde en tændt og klart brændende lampelygte i vagt-huset lige fra aftenmørke indtil dagningen, med mindre det er klart måneskin".

1868. Der kom bro

Tanken om at lade en bro afløse færgen har vel nok spøgt i sindene langt tilbage i tiden, for mange vidste, at det teknisk set var muligt.

Et anonymt læserbrevsindlæg fra marts 1827 i debatmagasinet "Politivennen" fremhæver de daglange perioder, hvor is og vintervej har lagt fær-

Passagepenge for Færdselen over Kronprinds Frederiks Bro.	
1. Føremål	9
— Af en Vogn	} forspandt med 2 Heste 70
— Føremål	
— Vogn med Hest over 2000 Pund	
2. Føremål	} forspandt med 2 Heste 50
— Vogn	
— Føremål	
3. Føremål	} forspandt med 2 Heste 35
— Vogn	
4. Føremål	20
5. Føremål	10
6. Føremål	7
7. Føremål	} 10
— Føremål	
8. Føremål	} 4
— Føremål	
For hver Hest, hvormed de med sig forspandte Vogne er forspandt mere end 10 Heste 10	
De under tag 2 norv. Vogne, hvormed den nævnte Bøtning var besat af fire af de nævnte Vognførere af to Heste, Kjøbsmands medregnet for hver Person der er mere end 10 Heste, udtales 4	
Indenrigsministeriet den 18. November 1887	

I de første tyve år af broens historie skulle trafikanterne betale passagepenge for at komme over fjorden. Malet træskilt fra 1887. (Egnsmuseet Færggården).

gefarten ved Frederikssund/Jægerspris stille med stort tidsspilde og økonomisk tab til følge. Læserbrevet nævner en broforbindelse som en mulig løsning på miseren.

Læserbrevet med dets kritiske tone vakte stor opmærksomhed, og mange instanser kom i bevægelse for at besvare og undersøge kritikken, der

på det praktiske plan affødte forskellige opstramninger af forholdene ved Færgetrafikken. Forslaget om en bro fik dog hvile indtil videre.

I 1848 overrakte en deputation af Frederikssund borgere kongen planer og ansøgning om støtte til opførelse af en bro. Da der ikke kom noget svar, blev anmodningen gentaget i 1854, dog med et afslag året efter til følge.

I Hornsherred var der også et stærkt ønske om en bro, og man gik i 1861 sammen med Frederikssund om at lade en kendt ingeniør (L.A. Petersen) udarbejde budget og forslag til en bro. Han rådede til en løsning med en pontonbro, der ville kunne bygges for 54.000 Rdl.

Fornyset og vedholdende pres fra arbejdsgruppen for broen førte til, at kongen som ejer af færgeprivilegiet i marts 1863 principielt accepterede arbejdsgruppens planer. Imidlertid døde kongen senere på året, og da krigen med Tyskland brød ud kom projektet igen i skuffen. Først fire år senere genoplivedes sagen og der nedsattes en ny tre mands arbejdskomité. Men det viste sig til borgernes forskrækkelse, at kongens arving, Grevinde Danner, forlangte 47.000 Rdl. for at afgive færgeprivilegiet. Et nyt borgermøde og en ny tre mands arbejdsgruppe skulle søge at formilde grevinden til at slå af på sit forlangende. Det lykkedes, og "Aktieselskabet til opførelse af en bro over Roskildefjord ...", som var stiftet på et borgermøde den 14.2.1867, kunne nu for alvor gå i gang med arbejdet. En lokal aktietegning indbragte 17.600 Rdl, og dernæst indhentes et statsligt lån på 15.000 Rdl. Herefter var man klar til at bestille de 30 pontoner.

Broen skulle være en forretning, ligesom færgefarten havde været det. Den investerede kapital skulle forrentes og lånene tilbagebetales. Der blev derfor fastlagt en ny passagetakst, som broens kommende brugere var underlagt. Den vedtagne takst kom stort set til at gælde helt frem til 1887, da overfarten blev gjort gratis.

Den 3. juni 1868 kl. 15.00 blev broen åbnet under store festligheder. Den døbt Kronprins Frederiks Bro, og det faldt så heldigt, at det netop var kronprinsens 25 års fødselsdag den dag. Kronprinsen blev iøvrigt siden kendt som Kong Frederik den VIII.

Pontonbroen kom til at fungere i henvend 67 år, inden den i 1935 erstattedes af den nuværende klapbro. Måske har den også snart nået pensionsalderen, for det nordsjællandske trafikpres er steget eksplosivt i de ca. 60 år, der er gået siden indvielsen.

Kilder:

H. Munk: Færgedaarden, 1962
Ole Crumlin Petersen: Søvejen til Roskilde, 1978
Gunnar Fogh: "Hos Oluf på Broen"
Jul i Nordsjælland, 1943.

Noter:

¹ Den gengivne prislister er rekonstruktion baseret på H. Munks oplysninger s 50, 125.

På vej til havs

af Søren Frandsen

Færdsel til lands var i ældre tid vanskelig. Dårlige veje samt hindringer i landskabet i form af mosearealer og skovstrækninger gav problemer. Gribskov og de vidtstrakte skovarealer mod nordøst i Frederiksborg amt, var i ældre tid en barriere, der hæmmede kontakten mellem de kystnære områder længst mod nord, og landet omkring og syd for Hillerød. Dette betød, at befolkningen nord for skoven fra Gilleleje-egnen og østpå ofte søgte til Helsingør, når der skulle handles, fremfor den besværlige tur gennem Gribskov, der tilmed kunne være farlig på grund af muligheden for overfald.

Der var imidlertid endnu en årsag til, at Helsingør blev valgt som indkøbsby af næringsdrivende, der havde behov for varetransport. Endnu i 1800-tallet, var fragt pr. skib lettere og langt billigere end den besværlige transport over land.

Særlig i Øresundsregionen ved København og de andre store sundbyer, var der gode muligheder for at udvikle dette bierhverv til fiskeriet, der i nogle tilfælde også gav fragter til byer uden for Sjælland. I 1800-tallet skete udveksling af varer mellem Nordsjælland og Østsjælland. Typisk var fragt af kul og salt til det jyske marked, mens landsbrugsprodukter blev taget med retur.

Den nordsjællandske fiskeribefolkning færdedes til daglig i Øresundsregionen, hvor handel og transport blomstrede. Sejlskibe fra Vesteuropa og Østeuropa ankrede op nord og syd for Helsingør for at ordne skibspapirer og vente på lods, et tidspunkt, hvor fiskerne kunne drive lidt tuskhandel. Her kom mange i kontakt med den internationale skibsfart,



Kartoffelbåde i Nyhavn. Forrest i billedet Gilleleje bådene H. 172 "De 2 Brødre", H. 189 "Columbus" og H. 160 "Dorthea". (Gilleleje Museum B. 1989/38).

og nogle fik lyst til at sejle som styrmand eller kaptajn, hvis muligheden bød sig for at uddanne sig hertil.

Fiskeri og handel betød, at befolkningen i lejrene langs Sjællands nordkyst og ned i sundet syd for Helsingør, færdedes over et geografisk stort område, der gav en bred kontaktflade, og dermed et udryn der ikke fandtes hos bønderne inde i landet.

Betjeningen af det københavnske marked har altid været et særkende for de nordsjællandske fiskere. Når det vigtige sildefiskeri i august-september var overstået, søgte dæksbådene med rum til tørlast over i fragtfarten. Det drejede sig i 1800-årene om brænde fra Gribskov, der via Esrum Kanal, blev udskibet ved Dronningmølle, optagning af sten ved Sjællands nordkyst til havne og fæstningsbyggerier ved København samt fragt af teglværksprodukter fra Villingebæk Teglværk til de store nybyggerier på broerne i hovedstaden.

Hertil kom handelen med kartofler, efterår og vinter. Denne trafik havde deltagere fra Hornbæk, Gilleleje og Lynæs. Eksempelvis deltog i perioden 1880-1900 ikke mindre end 16 tørlastbåde på 6-8 br.tons i denne handel fra Gilleleje. Laurits Nielsen har til Gilleleje Museum meddelt følgende om kartoffelsejladsen til København:

“Min farfar, Lars Nielsen, født 1847 var blandt de første, der deltog i denne handel. Det efterfølgende bygger dels på efterretninger fra min far (Bendt Chr. Nielsen f. 1881) og farfar - dels på egne oplevelser. Fra midt i oktober var alt klar til handel og sejlads med kartofler.

Ugen forløb på følgende måde for kartoffelskipperne og deres mandskab:

Mandag: Efter en stille søndag gik skipperne på

Motiv af Nyhavn taget fra broen mod Kongens Nytorv. Kartoffelbåd med H. 172 "De 2 Brødre" af Gilleleje til højre. (Gilleleje Museum B- 1989/34).



landet for at købe kartofler. Bønderne begyndte at sortere og veje op.

Tirsdag: I løbet af dagen ankom til vestkajen på Gilleleje havn 12 til 15 læs kartofler alt efter bådens størrelse. Kartoflerne lå løst i fjellevogne forspændt et par heste. Ved aflæsningen kom kartoflerne i kurve og blev styrtet i lastrummet over en harpe af træ, hvor de blev efterset og dårlige frasorteret. Når lastrummet var fyldt op, blev lugerne lagt på. En dæklast på en snes tønder i sække blev forsvarligt anbragt på lugerne, godt tildækket og surret med presseninger. Bådene lastede fra 120 til 150 tønder. Min fars båd "Håbet" lastede 130 tønder. Efter

aflæsningen kørte bonden til skippers bolig. Medens der blev serveret kaffe med hjemmebag og en cigar, var hestespandet tøjret. Hestene fik mulepose med foder, så de kunne stå roligt. Efter kaffemåltidet betalte skippers kone læsset efter den aftalte pris. Skipper havde sine "handelspenge" i en særlig tegnebog i bufetskuffen.

I hjemmet gjorde husmoderen klar til skippers afrejse. Der blev pakket tøj, skjorte, flip, og slips i et tørklæde. Madæske - af en anselig størrelse - blev fyldt op med 2 retter mad til 3 dage plus pålæg. Det skulle være let for skipper efter en lang arbejdsdag i København at tilberede måltider ved simpel op-

Både fra Gilleleje losser kartofler i Nyhavn ved Charlottenborgsiden i 1904. Båd nr. 4 fra venstre er sandsynligvis "Dannebrog" af Hornbæk, der indtil først i 1920'erne sejlede med kartofler fra Hornbæk til Nyhavn. "Dannebrog" er som de andre både klinkbygget, men noget større end Gilleleje bådene, der alle var af Isefjordstypen. "Dannebrog" var ikke registreret som fiskerfartøj, og har derfor alene været anvendt i fragtfart. Efter udlosning af kartoffellasten lastedes diverse stykgods retur til Hornbæk. "Dannebrog" fragtede også rejsegods for landligere. (Gilleleje Museum B. 1989/36).



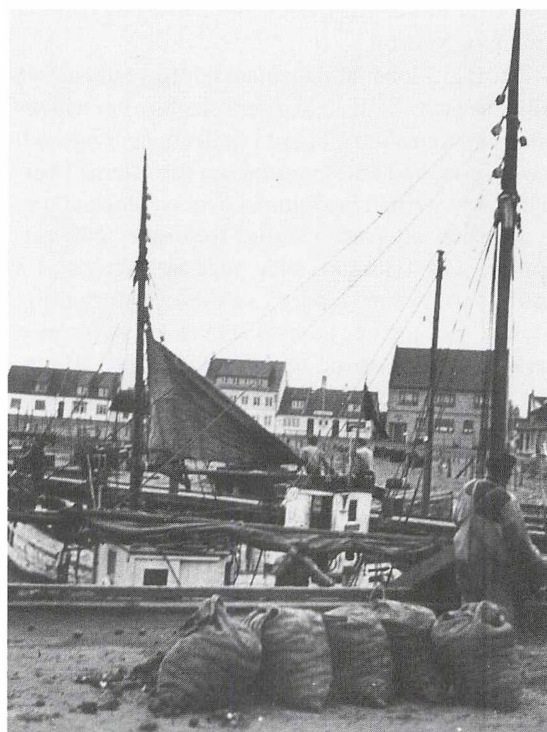
varmning på primus og/eller kamin af enten bankekød, sulemad, bøffer eller andet kød. Kartoffler manglede han ikke. Brød, kaffe og sukker hørte til skibets proviant.

Onsdag: Når skipper havde taget bestik af vind og vejr og bestemt sig for at sejle bragte han sit tøj og madæske til havnen på sin trillebør, som et familiemedlem senere hentede hjem. Under indsejlingen til København blev Toldboden anløbet for indklarering. Herefter fortøjedes i Nyhavn.

I tiden indtil 1914 lagde kartoffelbådene til i bunden af Nyhavn på Charlottenborgsiden. Sydsiden blev herefter alene benyttet af parketter, der lossede og lastede til diverse provinshavne, mens nordsiden nu var forbeholdt kartoffelbådene fra Gilleleje på et område umiddelbart inden for Nyhavnsbroen. Kælderbutikken på hjørnet af Nyhavn og Toldbodgade, hvis indehaver var købmand Møller, gav rum for skipperne til at ringe til kunder, ligesom familien i Gilleleje kunne kontaktes via denne telefon eller omvendt. Den samme købmand Møller har mange gange stået i kælderhalsen og råbt skipperne an.

Torsdag: Tidligt om morgenen vandrede skipper i pænt tøj med flip og slips (en "klipfisk" med tilhørende gummiflip og fastbundet sort slips hægtet på kraveknappen) samt stortrøje og kasket med blank skygge eller bowlerhat til Københavns Grønttorv ved Frederiksborggade (nuværende Israels Plads). Her kontaktede han sine forbindelser blandt byens grønthandlere og modtog ordrer. Skipper var tilbage i Nyhavn inden middag. Han havde gerne solgt størstedelen af lasten. Udover grønthandlerne, som i øvrigt var de bedste aftagere, leveredes kartofler til hoteller, restauranter og som en sidste mulighed til skibshandlerne. Her var firma Jens With i Amaliegade og "Sorte Hansen" (navnet svarede til udseendet) på hjørnet af Toldbodgade og St. Annæ Plads de største aftagere. De leverede til A.P. Møllers rederi og Det forenede Dampskibsselskab. En grosserer Groth opkøbte kartofler til eksport til Færøerne og Island.

Om eftermiddagen begyndte opvejningen. Sækkene på lugerne var indvejet hjemmefra med passende overvægt klar til losning. Fra lastrummet måtte kartoflerne skuffes op. Bedstemanden skuffe-



Kartoffelbåde i Gilleleje Havn i slutningen af 1930'erne. (Gilleleje Museum B. 1988/84).

de, mens skipper holdt sækken hen over lugekarmanen, indtil den var fyldt. Vejningen skete på den medbragte decimalvægt, der var placeret ved agter-ruffet. Sækkene blev snøret og anbragt i forskibet, klar til losning ved hjælp af en lossebom med medbragt skåret talje, der blev betjent med håndkraft.

Skipper havde en fast aftale med en person ved navn Karl, der ved hjælp af en lang trækvogn på 2 hjul med trækstænger og seletøj til at spænde over skuldrene, bragte kartoflerne til kunder i den indre by, Vesterbro, og Nørrebro for en beskeden betaling. I slutningen af tyverne overtog en vognmand ved navn Sømod, med en lille Ford-lastvogn, transporten.

Fredag: Opvejning og losning af kartofler fortsatte.

Lørdag: Først lossede man et eventuelt restparti af kartofler, der f.eks. blev afsat til skibshandleren i Toldbodgade. Derefter gik skipper til Toldboden for at udklarere. Passage af toldbodløbet kunne derefter ske uden stop, og sejladserne til Gilleleje fortsatte uhindret. Indtraf der forsinkelser på grund af vejret måtte hjemrejsen udsættes til søndag.

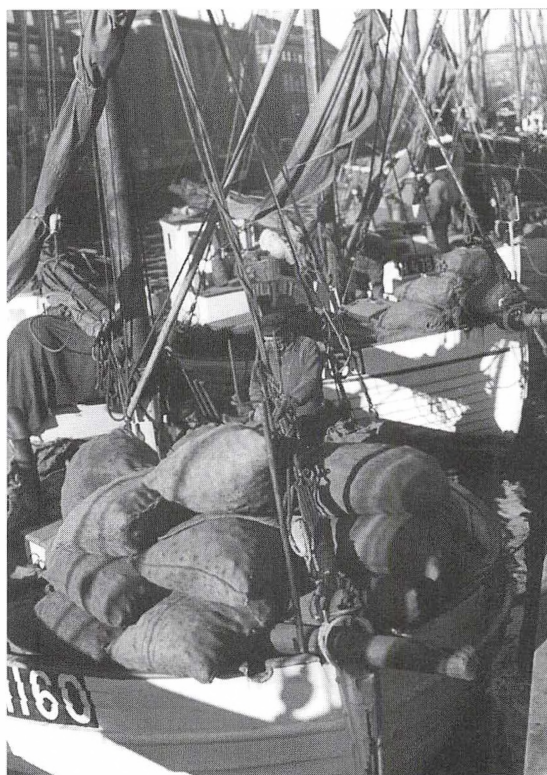
Skipperne og deres mandskaber tilbragte således 3 aftener om ugen i København. Man behøver ikke spørge, hvad de foretog sig, især ikke på de lange vinteraftener. Efter en lang og hård arbejdsdag skulle der forberede et måltid mad i det lille lukaf, og efter spisningen var lysten til at gå i byen ikke særlig stor. Mange havde familie i København, men der blev ikke overrendt. Det kunne højst blive til et besøg i en af nabobådene for at få en snak om døgnets begivenheder. Det skal indrømmes, at navnlig de ældre skipper i den periode, hvor bådene lå fortøjet ved kajen på Charlottenborgsiden af Nyhavn, ofte holdt til på et værtshus, der var etableret i en høj kælder med navnet "Gilleleje". Mikkelsen og hans kone var værtspår. "Gilleleje" eksisterer stadig, ikke som et ordinært værtshus, men som en eksklusiv spiserestaurant.

Efter hjemkomsten begyndte forberedelserne til næste tur.

Når sæsonen begyndte, var priserne som regel små, fra 4 til 6 kr. pr. tønde a 100 kg. Efter hver rejse øgedes handelspengebeholdningen, så det var muligt at betale indtil 25 kr. tonden hen på foråret, når lagrene var ved at svinde ind. Import af kartofler til regulering af efterspørgslen kendtes ikke.

Sejladserne med kartofler til Nyhavn ophørte i 1950'erne, hvor grossererne med lastbiler definitivt overtog transporten og handelen.

En af de sidste både, der sejlede med kartofler fra Gilleleje, var H.458 "Vilhelm". Denne dæksbåd blev bygget i 1888 af bådebygger Peter Madsen i Lynæs. Fartøjet er en god repræsentant for den såkaldte Isefjordstype – dæksbåden med et bredt skrog – der netop blev udviklet på Peter Madsens bådeværft i Lynæs. "Vilhelm" blev i 1988 købt af Gilleleje Museum. Efter endt restaurering er båden i 1992 klar til sejlads. Isefjordsbådene blev hyppigt anvendt af de nordsjællandske fiskere, fordi typen havde gode sejlegenskaber og med sit brede skrog



Kartoffelbåde fra Gilleleje med næsten fuld last i Nyhavn. Forrest ses H. 160 "Dorthea" og som nr. 3 H. 478 "Marie". (Gilleleje Museum B. 1989/39).

både egnene sig til fiskeri og fragtsejladser.

Da de sidste kartoffelbåde forsvandt fra nordre havnekaj i Nyhavn, ophørte samtidig en biindtægt for fiskerne, der gik tilbage til slutningen af 1800-årene. Transport og handel blev overtaget af andre, der hurtigere og billigere kunne transportere varen fra producent til forbruger. Den nordsjællandske varehandel havde mistet et af sine farverige indslag.

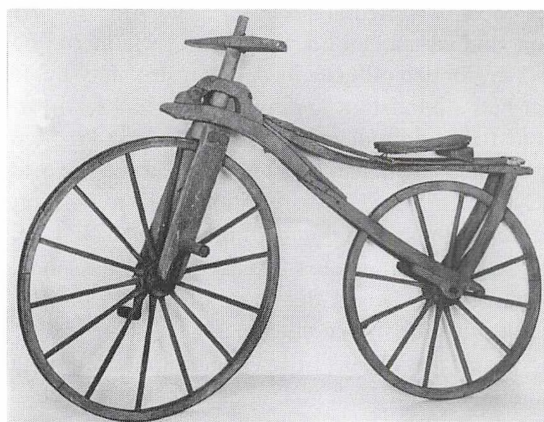
På Gilleleje Museum vises i sæsonen 1992 en udstilling om fragtsejladser. Isefjordsbåden "Vilhelm" og museets store samling af skibsmodeller fortæller om "På vej til havs".

Nordsjællandsk cyklisme i gamle dage

af Lars Bjørn Madsen

“Cyclen, dette herlige Middel til Samkvem og til Fremme af megen god Kultur, har i ikke mindre ringe Grad bragt os Nutidsmennesker ligesom lidt nærmere ind paa Livet af og i Naturen. Hvad Cyclens hastig rullende Hjul for mangfoldige har erobret af Naturnydelse og Naturkendelse lader sig kun vanskelig maale; man tænke blot paa, hvorledes f.Eks. Nordsjællands rige Skønheder er blevne opdagede af Tusinder, siden de tog Cyclen i Eje og Brug. Og det samme gælder jo alle Egne af vort Land. Der er ikke den naturskønne Plet i Danmark, uden den aarlig søges af store Skarer af Cyclister, som maaske ellers vanskelig vilde være naaede dertil. Fodgængerens Tid er vel heldigvis ikke helt forbi, men det er forstaaeligt, at nu, da Tiden for mange synes mere knap, end den var i “de gode gamle Dage”, nu griber man Cyclen for hurtigt at naa sit Maal. Cyclisten har altsaa det forud for Fodgængerens, at han langt lettere finder rundt til nye Egne med vekslende Anledninger til Opnaelse af det særlige Formaal, der har bragt ham paa Veje.”

Således skrev den aktive cyklist, magister A. Mentz i 1910, på en tid, da cyklen for alvor var blevet hvermands eje som et uundværligt og nyttigt transportmiddel, endnu det eneste realistiske alternativ til hesten. Og denne status havde cyklen helt op til de glade 60'ere, hvor automobilet så småt begyndte at overtage rollen. I dag kunne de færreste vel undvære bilen, uanset om ærindet blot er en kort tur til bageren efter morgenbrød. Den ældre generation nøjes nu med slet skjult stolthed at berette om dengang, da en cykeltur fra Hillerød til København



Tømrersvend Ole Larsens velocipede, Nordsjællands ældste cykle, udstillet på Nordsjællandsk Folkemuseum i Hillerød. (Nordsjællandsk Folkemuseum).

og hjem igen samme dag var noget man bare gjorde. I 1950'erne var Danmark stadig kendt verden over som cyk-lernes land, hvilket med glæde kundgjordes på turistplakaterne. I dag er cyklen atter kommet på mode, men det er primært som et motions- eller sportsredskab og ikke længere som et nødvendigt dagligdagens transportmiddel. Cyklen forsvinder imidlertid aldrig. Måske vil den endog, når engang jordens resourcer af fossilt brændsel er opbrugt, få sin fuldgyltige renaissance, thi det fantastiske ved cyklen i modsætning til andre transportmidler er jo netop, at man ved, i al sin mekaniske enkelthed at overføre sin muskelkraft til

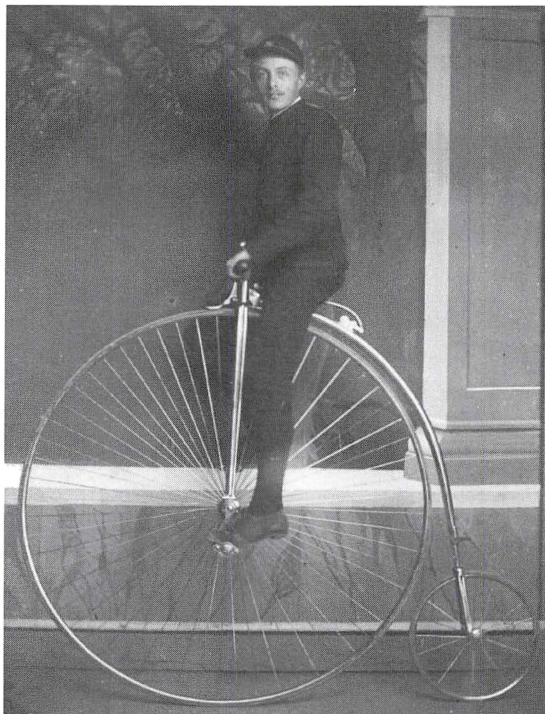
hjulet, kan bevæge sig med en ganske anseelig hastighed uden større anstrengelse. To store smalle hjul, et spinkelt stel og kæde-træk til baghjulet er stort set alt.

Siden 1879, hvor cyklen fandt sin endelige form under betegnelsen "safety" har den, trods den teknologiske udvikling, tjent mennesket som det mest trofaste transportmiddel. De danske landeveje og cyklen er som skabt for hinanden, skriver Johannes V. Jensen i 1931, og det er nok helt rigtigt opfattet, når man tænker på, at Danmark allerede i 1891 skal have været det land i Europa som, næst efter England, hvor cyklismen blev grundlagt, havde flest cykler³. I 1895 havde 25-30000 danskere anskaffet en cykle, et betragteligt tal set i forhold til hvor dyr en cykle var på den tid. En pris på mellem 245 og 345 kr. for den billigste og den dyreste safety-cykle var helt almindeligt, og disse priser skal ses i forhold til en normal månedsløn på ca. 60 kr. Men hvad betød det, når man dengang kunne sige at "Cyklen er vor tids største Vidunder; den har gjort den enkelte uafhængig af Rummet og Afstandene; den vil flytte Storbyens Grænser ud efter i sunde, landlege Omgivelser; den har gjort Sagnet om Syv-milestøvlerne til Virkelighed"³.

Vi skal helt tilbage til 1817 for at finde det første køretøj, som med lidt god vilje kan kaldes en cykle. Det var friherre Carl von Drais, som i Karlsruhe i Tyskland fandt på at lave et tohjulet køretøj, en såkaldt draisine, på hvilken han siddende overskrævs på et sæde kunne løbe afsted, indtil farten var så høj, at han kunne slippe jorden med fødderne. Hans første køretøj havde ikke drejeligt forhjul. Det var først da han fandt på denne finesse, at han i virkeligheden kunne holde balancen på køretøjet, når han slap jorden med fødderne. Denne løbemaskine var forløber for den egentlige cykle. Allerede i 1819 kom dette vidunder til Danmark efter at være forbedret i England, hvor den fik navnet "Hobby-horse"⁴. Først i 1839 lykkedes det en skotsk smed at forbedre løbemaskinen, ved at forsyne den med pedaler i forbindelse med trækstænger til baghjulet, således at man kunne overføre sin muskelforce direkte til hjulet. Siden fik køretøjet pedaler direkte på forhjulet, og dermed var den egentlige cykle skabt. Det formodes at have været en fransk-

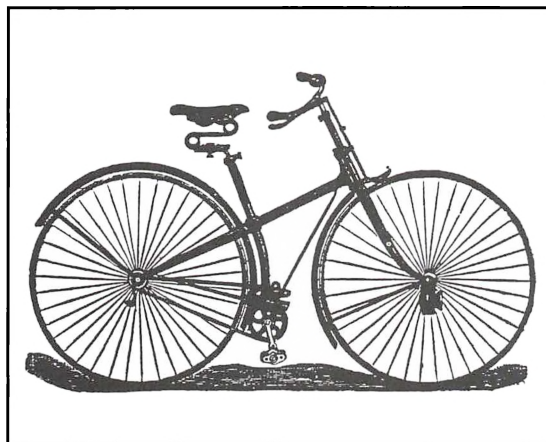
mand ved navn Pierre Lallement, der i 1862 som den første fandt på at sætte pedaler på forhjulet og dermed forvandle von Drais løbemaskine til den egentlige cykle eller velocipede, som den blev kaldt i Frankrig. Hvor megen ære denne franskmænd fortjener i den henseende er nok diskutabelt. Allerede i 1868 kunne tømrersvend Ole Larsen i Ganløse i hvert fald præsentere et lignende køretøj, som i dag er udstillet på Nordsjællandsk Folkemuseum. Cyklen er hovedsagelig lavet af træ, selv sadel og styr!⁵

Ordinary'en, populært kaldet "Væltepeter", krævede i modsætning til sin forgænger betydelig øvelse at køre på. Da man sad lige over det store forhjul, skulle der selv sagt ikke større forhindringer til, før man væltede. Her er det købmand Anthon Ludvig Guldbransen i Helsingør, som omkring 1885 er blevet foreviget i fotografens behagelige atelier, hvor chancen for at vælte ikke er stor. (Helsingør Kommunes Museer).



Danmark var i det hele taget “på forkant med udviklingen”, når det gjaldt disse nye køretøjer. Velocipede-manien bredte sig med hast i Frankrig og England. Medens Ole Larsens klodsede velocipede vakte naturlig beundring i landsbyen, så var de langt mere elegante fabriksfremstillede velocipeder, som fungerede efter helt det samme princip, et vanligt syn på boulevarderne i Paris i 1868. Året efter brød velocipede-manien til gengæld for alvor løs i Danmark. Man importerede velocipeder i så stort tal, at forhandlerne havde svært ved at klare efterspørgslen. Stadig betragtedes den imidlertid som legetøj, og kørslen på dem var mere til sport og leg end til praktiske formål⁶. I Frederiksborg Amtstidende og Adresseavis kunne man den 27. marts 1869 læse følgende notits: “Velocipederne er nu ogsaa naaet her til Byen; man kan jævnlig se en saadan blive benyttet paa Byens Gader”, altså Hille-rød. Allerede den 4. februar samme år havde velocipeden holdt sit indtog i Helsingør. Det var smedemester James Ogelvie, som om aftenen denne dag ved Marienlyst havde demonstreret et eksemplar af dette vidunder for et måbende publikum. Denne fortagsomme mand, som havde været smedemester i Villingerød, fik omkring 1865 eget værksted i et nyindrettet baghus til bagermester Napoleon Hansens ejendom i Sudergade 16. Her fremstillede han blandt meget andet disse velocipeder på bestilling og havde altid én stående “til behageligt Eftersyn”⁷. Han kunne levere en sådan “maskine” for en pris af 40 rigsdaler, hvilket svarer til godt 80 kroner, som på den tid var en ganske anseelig sum. Han har sikkert kunnet sælge mange, da efterspørgslen var så stor, at de importerede cykler hurtigt blev udsolgt.

Allerede i 1870 var det næsten slut med velocipeden. Det var et stykke legetøj, som hurtigt gik af mode. Vi skal til England igen for at finde den mand, som stædigt holdt fast ved velocipedens egenskaber som mere end et stykke modepræget legetøj, nemlig James Starley, som vi må betragte som cykleindustriens grundlægger⁸. Han fandt ikke alene på at gøre forhjulet større, så man kunne køre længere for hver pedalomdrejning, men var tillige opfinderen af det opspændte tangentegerhjul, altså hjul med de tynde tråde af jern, som vi kender i dag. Denne opfindelse var selvsagt en væsentlig



Safety'en med to næsten lige store hjul og kædetræk var et væsentligt fremskridt i cyklens udvikling. Denne engelske Humber Beeston-cykle fra 1891 forhandlede af H. C. Bronée i Helsingør. Den havde ikke friløb, hvorfor pedalarmene drejede med rundt under kørsel ned ad bakke. Cyklens eneste bremse var blot en trækstang, hvorved man trykkede en klods ned i forhjulet. Det gjaldt om at køre forsigtigt. Annonce i Helsingør Avis 1891.

forbedring af hjulet som blev langt lettere. De nye høje cykler blev i England kaldt bicycles, et ord som omkring 1880 vandt indpas i det danske sprog som bicycle.

Hjulene blev stadig større, og snart fik vi de cykler som den dag i dag erindres under navnet “ordinary” eller kælenavnet “Væltepeter”, da man let kunne vælte med disse meget høje cykler, som hovedsagelig bestod af et meget stort forhjul støttet af et modsvarende meget lille baghjul. I realiteten en ethjulet cykle med støttehjul. Den første bicycle eller ordinary kom til Danmark i 1870, men først i 1877, da 3 englændere kom til København på ferie medbringende deres ordinaries fik dette nye transportmiddel pressens bevågenhed. I 1881 fandtes der omkring 10 ordinaries i København, alle importeret fra England. I Nordsjælland var man naturligvis ikke så langt fremme, og slet ikke når det gjaldt besiddelsen af de elegante forniklede engelske ordinaries til priser op mod 400 kr, en ganske betrag-

telig sum dengang. I landsbyerne klarede smedene derfor selv fremstillingen af disse køretøjer. I den lille landsby Laugø ved Helsingø lavede smeden sig således en ordinary, som i dag kan ses i Nordsjællandsk Folkemuseum. Den blev skænket museet i 1923 af Martin Mathiasen fra Laugø Smedie. Den havde just ikke ligefrem den engelske models elegance, men den fungerede efter hensigten. I hvert fald blev der lavet mindst 2 sådanne cykler i den gamle stadig eksisterende smedie⁹. Også andre steder i Nordsjælland klarede man sig med mekanisk snilde. Således fabrikerede Jens Poul Andersen fra Nellerød, også kaldet Jens Poulsen eller "Geniet i Nellerød", omkring 1880 en væltepeter. Det samme gjorde den fingernemme Laurids Samuelsen fra Græsted Overdrev samt hjulmand Hans Olsen fra Nørre Herlev. Også i Højbjerg ved Helsingø lavede man en cykle, hvorom følgende historie kan fortælles: "I Februar Maaned 1888 købte en Mand ved Navn Christen Andersen Limkærgaard beliggende i Højbjerg. Han havde da to voksne Sønner med dertil. Den ældste, der hed Niels Peter Christensen, overtog senere Gaarden og kom til at beklæde flere Stillinger; han blev bl.a. Sogneraadsformand for Helsingø-Valby Kommune. Den anden Søn hed Oluf Christensen. Han var født 1864 og altsaa 24 Aar, da Faderen kom til Højbjerg. Han var udlært som Smed og tog foreløbig Arbejde i Højbjerg Smedie. I Sommeren 1888 oplevede han, Harald Baun og flere andre unge Mennesker et Syn, der optog dem stærkt. De saa den første Cyklist. Det var den nu forlængst afdøde Sagfører Marius Nielsen i Helsingø, der kom kørende til Højbjerg paa en Væltepeter. Da de havde betragtet dette mærkelige Apparat, sagde Oluf Christensen: "Saadan en Tingest maa man vel selv kunne lave." I sin Fritid gik han saa i Gang med Arbejdet, og det lykkedes ogsaa. Baade det store og det lille Hjul var lavet med Træfælge, fint beslaaet med Jern. Da den var færdig, kørte han nok saa flot paa den. Han blev senere Togfører ved Statsbanerne og døde 1928"¹⁰.

Væltepeteren fik kun langsomt større udbredelse i Nordsjælland. I Esbønderup styrtede beboerne betaget ud på gaden, når en væltepeter viste sig. De måtte absolut betragte manden helt deroppe på det høje hjul. At han kunne holde balancen var et un-

der, syntes man, og det var det vel egentlig også. Vejene dengang var jo ikke asfalterede, og der skulle kun et mindre hul eller en sten til at få køretøjet til at standse brat og lade rytteren fortsætte udover styret, da han jo sad lige over det store forhjuls center. Særlig i kuperet terræn voldte kørsel på den høje ordinary vanskelighed. En af de mange håndbøger fra den tid fortæller om denne kunst: "Ved Kjørsel ned af Skraaninger maa Rytteren ved at læne sig tilbage saa meget som muligt belaste Baghjulet. Der maa aldrig kjøres saa hurtigt, at Kommandoen over Maskinen tabes, det vil sige, Hurtigheden maa aldrig være større, end at der til enhver Tid kan springes af. Man maa vænne sig til ved Kjørsel nedad, i Særdeleshed paa daarlige Veie, at holde Pedalerne tilbage ved Hjælp af Fodens Tryk. Denne Øvelse er af største Vigtighed paa meget steile Veie eller naar Bremsen paa Grund af fugtigt Veirig eller af anden Aarsag ikke vil virke, i hvilket Tilfælde Tilbageholdelsen med Foden ofte er det eneste Hjælpemiddel. Er Skraaningen af en saadan Beskaffenhed, at Bremsen maa benyttes for at formindske Farten, da maa det erindres, at den maa benyttes meget varsomt; en pludselig stærk Benyttelse af Bremsen vil have til Følge, at Vedkommende øjeblikkelig styrter forover ned paa Hovedet"¹¹.

Det var naturligvis mændene, som var de dristige, men kvinderne fulgte snart efter, hvilket til at begynde med ikke blev anset for særlig pænt. At sidde deroppe på en sadel ligesom mandfolkene, det gjorde ingen pæn pige, og slet ikke i Esbønderup. En dag standsede to cyklister i den lille by for at slukke tørsten, og den ene, som var en kvinde havde meget vide skørtebukser på, hvilket vakte mere end almindelig opsigt. Det viste sig da også at være "disse tåbelige Københavnerne". I 1892 oplevede man den første kvindelige cyklist i Frederikssund. Det var sagfører A. C. Hansens kone, der kom kørende på en rigtig cykle med 2 ligestore hjul, antagelig med kædetræk¹². Sagføreren og hans kone var ivrige cyklister, hvilket særlig gav sig udtryk ved at de cyklede den lange tur fra Frederikssund til Rostock og på turen sendte rejsebreve hjem til redaktør Lindbo fra Isefjordsposten. Den første kvinde i Hillerød, som vovede sig op på en cykle, ja endda ejede en sådan, var modehandler fru Holm-



Helsingør Cycle Klub blev stiftet 1890, og nogle af medlemmerne holdt stædigt fast ved den gode gamle væltepeter. Her er 4 medlemmer fotograferet foran badstuehuset i Hillerød under en af de længere cykleture. (Helsingør Kommunes Museer).

Christensen. I 1896 blev hun efterfulgt af fru Anna Larsen, hvis mand, smeden H. F. Larsen, købte 2 cykler hos cykle- og herreekviperingshandler Peter Abrahamsen i Slotsgade 24, een til sig selv og een til hende til den nette sum af 235 kr. stykket¹³.

Væltepeteren fik sin afløser i Safety`en, den lave bicycle med 2 ligestore hjul og kædetræk, den første egentlige cykle, og først da får cyklen betydning som et nyttigt dagligt transportmiddel og ikke kun som et køretøj til fritiden. Cyklen var nu så populært et transportmiddel, at den fik sin plads i politivedtægterne. Aviserne havde allerede i flere år kunnet berette om mindre uheld med cykler, som i

juni 1891, hvor en cyklist på Sct. Annagade i Helsingør var så uheldig at støde sammen med en såkaldt helikonblæser fra det derværende regiment, hvorved cyklen beskadigedes. Om den uheldige cyklists tilstand forlyder intet¹⁴. I politivedtægten for Helsingør optræder cyklen første gang i 1884 i et tillæg til vedtægten af 1871: "Kjørsel med Velocipeder og lignende Befordringsmidler er ikke tilladt paa Fortov eller Gangsti." Man krævede tillige, at velocipederne ligesom andre lydløse befordringsmidler som kaner, slæder eller "Vogne hvis Hjulfælger ere belagte med et Stof, der dæmper Lyden" skulle være "forsynede med forsvarlige Bjæl-

der eller Klokker, så at man i tilbørlig Afstand kan høre deres Komme”¹⁵. I 1897 kom endnu et tillæg til politivedtægten af 1871, som indeholdt et helt sæt regler for kørsel med “Cykler og lignende Befordringsmidler”:

1 *Enhver Cykle skal være forsynet med Ringeapparat og efter Tasmørkets Frembrud med tændt Lygte.*

2 *Al Færdsel med Cykler -herunder Trækning med Cykler- paa Fortove og Gangstier forbydes. Ud og ind ad Porte i Byen maa ikke køres.*

3 *Al Kapkørsel og utilbørlig hurtig kørsel paa offentlige Gader og Veje forbydes. Om alle Hjørner paa Gader og Veje samt ned ad Bakker køres langsomt og forsigtigt.*

4 *Cyklisterne skulle staa af overalt, hvor dette paabødes ved en af Politiet opslaaet Plakat.*

5 *Cyklister, kørende, ridende og gaaende skulle vige tilbørlig til Side for hinanden efter de for Vejfarende hidtil gældende Regler, dog have de gaaende fortrinsvis Ret til Færdsel paa Vejrabatterne og de derpaa nedtraadte Stier, hvor Cyklisterne ubetinget skulle vige til Side for gaaende.*

Vil Cyklisten køre uden om kørende eller ridende, skal han i Tide benytte Ringeapparatet og holde forsvarelig til Side. Under selve Forbikørselen maa Ringeapparatet ikke benyttes. Møder Cyklisten kørende eller ridende, skal han strax standse, naar Kusken eller Rytteren gør Tegn til ham, eller han selv bliver opmærksom paa, at Hestene eller Hesten viser Tegn paa Ængstelse.

6 *Cyklisten skal under Kørselen stedse mindst have den ene Haand paa Styret, og Fødderne maa ikke tages fra Pedalerne.*

7 *I tilfælde af Paakørsel skal den cyklekørende standse og paa Forlangende opgive Navn, Stilling og Bopæl*¹⁶.

På det tidspunkt var frihjulet først lige kommet frem, hvorfor langt de fleste cykler endnu manglede denne for os så helt naturlige indretning. Kørsel ned ad bakke var således forbundet med en ikke ringe risiko, fordi pedalerne ikke kunne holdes stille under kørslen. Når loven tillige forbød cyklisten at tage fødderne fra pedalerne, blev nedkørslen yderligere vanskeliggjort, men til gengæld mindre farlig, da cyklens fart derved begrænsedes. Fod-

bremsen var heller ikke udbredt, da denne opfindelse fulgte med frihjulet. En primitiv håndbremse bestående af en stang med en klods for enden, som man trykkede ned i forhjulet var alt. Politivedtægten for det bakkerige københavnsområde forbød da også ligefrem nedkørsel af de værste bakker som Skodsborg-bakken, en af de stejleste, og Vedbæk-bakkerne på Strandvejen. Ligeledes var det forbudt at køre ned ad bakken ved Humlebæk Kirke. På det tidspunkt var vor tids så naturlige oppumpelige dæk, den “pneumatiske Ring”, som man kaldte det dengang, noget helt nyt og ikke almindeligt udbredt. Man kørte på massive ringe, hvilket selvsagt ikke var nogen fornøjelse på de mange brolagte gader og uasfalterede landeveje. Den pneumatiske ring var derfor en kærkommen opfindelse. “Pneumatic-Ringen er som Deres gamle Onkel; fra Naturens Side er den blød, men pumper man den, bliver den haard,” som den humoristiske cyklesmed Sylvester Hvid skriver i sin cyklehåndbog fra 1893. Luftringene kunne dengang som i dag punktere, men Sylvester Hvid gør dog opmærksom på, at der skal noget til: “Søm og Knappenaale kan ganske vist punktere Ringene, men da denne Slags Genstande jo ikke, siden Pneumatic-Ringe blev opfundne, har lagt sig den Vane til at stille sig paa Hovedet, og da de i liggende Stilling ingen Skade gør paa Ringen, saa vil selv den mindre dannede Læser kunne indse, at han ikke behøver af den Grund at gøre sig mange Bekymringer. Virkelig Risiko er der kun, hvis man overkører enkelte sjældent forekommende Genstande, som Cigarkasselaag og Hestsko med Søm i, Tjørnekviste, Pindsvin og deslige, og denne Risiko er, som Erfaringen viser, ganske overordentlig lille. Jeg udsætter en mindre Præmie for den Rytter, der møder hos mig med et overkørt Pindsvin.” Han har også et godt middel mod punkteringerne: “Et Middel til at undgaa Punktering af Søm eller Tjørnekviste bestaar i at binde en lille Snor, helst en Violinstreng, stramt mellem Skærmsriverne, saaledes at Hjulet under sin Omdrejning næsten rører Snoren. Et Søm gaar nemlig aldrig strax igennem Overdækket, men man har set, at det hæfter sig fast og da efterhaanden trykkes ind i Ringen. En saadan stram Snor vil imidlertid rive Sømmet bort under Hjulets første Omdrejning. Snoren



Det var safety-cyklerne, der blev taget i brug på Helsingør Cycle Klubs udflugt til Asminderød Kro den 16. juni 1891 i anledning af årsdagen for klubbens stiftelse. På billedet ses 22 damer og 25 herrer, men om de alle -også damerne i deres fine tøj- er cyklet til kroen, melder historien intet om. (Helsingør Kommunes Museer).

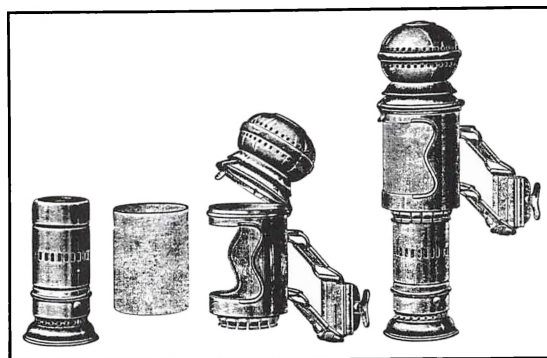
er ogsaa god til at forhindre, at der sætter sig altfor kolossale Snavs-Klumper paa Ringen." Sylvester Hvid har ogsaa et par gode råd til den cyklist, som vil have sin cykle repareret: "Vogt Dem for Smede, der ikke forstaar sig paa Cycler. Jeg saa en Gang en Maskine [cykle], der løb paa Hagl i Stedet for paa Kugler. [kuglelejernes kugler] Det skyldtes en Landsbysmeds Snarraadighed. De slipper bil-list fra Reparationen naar De selv har Forstand paa at skille den beskadigede Del fra, og nøjes med at levere Reparatøren denne. Ophold ikke Reparatøren med Snak. Hans Tid er hans Penge, og de mærkelige Omstændigheder, der foranledigede Deres Væl-

ten, interesserer ham næppe saa stærkt, som De tror"¹⁷.

Cyklen var efterhånden blevet hver mands eje, selv om den stadig var meget dyr at anskaffe. I 1892 kostede en god safety-cykle, som tidligere nævnt 325 kr. Prisen faldt ganske vist betydeligt de følgende årtier, således at man i 1917 kunne købe sig en god cykle til 100 kr, men månedslønnen var på dette kritiske tidspunkt til gengæld kun 157 kr. for en faglært arbejder i provinsen, så det krævede længere tids opsparing. I 1905 var antallet af cyklehandlere i de større provinsbyer ganske betydeligt. I Helsingør kunne man vælge mellem 9 cyklehand-

lere. Herefter fulgte Hillerød med 7, Frederiksværk og Hørsholm med hver 2 og endelig Frederikssund og Fredensborg med hver 1 cyklehandler. I landsognene var det derimod meget småt med den slags. Smeden C. E. Petersen var autoriseret cyklereparatør i Esrom, og i Veksø ved Stenløse havde man en cyklefabrikant A. I. Larsen; det var alt. Men så må man ikke glemme, at de mange landsbysmede klarede alle reparationer, også cykler.

Det voksende antal cyklister gjorde snart fordring på bedre forhold, og i 1905 stiftedes det stadig i bedste velgående eksisterende "Dansk Cyclist Forbund", som skulle varetage de cyklendes interesser, specielt med henblik på "flere og bedre Cyclistier". Foreningens virke koncentreredes fortrinsvis om København, men man nåede da også mod nord til Hørsholm, hvor mangt og meget kunne kritiseres: "Hørsholm er Sommeren igennem et søgt Maal for Cyclisternes Udflugter. Stedet ligger jo smukt, nærvæd baade Skov og Strand, og Omegnen er fuld af smukke Partier. Og Cyclisternes Invasion er ikke til Skade for Byen eller Sognet. Den hilses tværtimod med Glæde af mange Næringsdrivende. Men disse forskellige Forhold forpligter, og det synes Byens Raad ganske at overse. Vejforholdene baade i og omkring Byen er nemlig af en saadan Beskaffenhed, at det er yderst ubehageligt at færdes der. Kommer man f. Eks. ad Kongevejen sydfra, møder der en ved Indgangen til Byen næsten fjendtlige Forhold. Brolægningen er saa gammel og ujævn, at det er farligt at cycle over den. Og fra den mennesketomme Spadseresti ved Siden lyser en i Møde strenge Forbud mod baade at køre og trække Cyclen der. Og vil man efter et Ophold i Byen drage videre, enten til Rungsted eller igennem Folehave Skov, har man at passere Vej af sjælden slet Vedligeholdelse. En Smule Velvilje mod de Cyclende vilde her være paa rette Plads. Almindelig Velansættelse fordrer det ligefrem. Et par Cyclestriben ned over den gamle Brolægning paa Københavnsvejen og en Smule Cyclesti langs Dammen hen til Hotellet maa Byen vel kunne ofre paa sine talrige Sommergæster"¹⁸. Forbundet var allerede dengang meget kritisk og krævende, og man stod lige fra starten stejlt overfor det nye vidunder på de danske veje, nemlig automobilet: "I gamle Dage var det



Den gode ASP lyslygte ses her i hel (yderst til højre) og adskilt stand (de 3 første tegninger). Mange kender den vist, om ikke andet, så fra de gamle billedlotterier. Stearin- eller vokslyset sad i delen yderst til venstre på tegningen og blev holdt oppe mod kanten af en fjeder i bunden. Når lygten skulle tændes, blev denne del trukket ned, så toppen sad ud for glasset. Herefter lukkede man den øverste kuppelformede del op, som det ses på 3. illustration, og tændte lyset med en stormtændstik. Bemærk det fjedrende ophæng, som var standard på alle cykellygter. Det var en god ting på de dårlige veje, især dengang man havde massive dæk. En pudsigt ting, er at de første batterilygter af fabrikatet NEFA, som dukkede op i slutningen af 1920'erne, også havde denne fjederanordning. Måske en gammel vane? ASP lyslygten kostede 3 kr og 20 øre. Illustration i cyklekatalog fra 1917.

Hestene for mødende Køretøjer og undertiden cyklefjendske Kuske med eller uden Pisk man havde at give Agt paa. Signalet: en Pisk i en højt oprakt Haand, var et yndet og billigt købt Drillemiddel i Hænderne paa Cyclernes den Gang talrige Fjender, især naar man kom nogle Mil ud fra Byerne. Det var jo en Tilfredsstillelse af Rang at kunne -med formel Ret- tvinge Cyclisten til at staa af. Nu, da Cyclisten er en Fremtoning, som Hesten kender fra sin tidligste Ungdom, er dette antagelig helt overstaet. Nu er det Automobileerne, man maa vare sig for, og de kan for saa vidt være farlige nok, foruden at de ved Støv og Stank kan slaa fæle Skaar i Glæden ved en ellers vellykket Udflugt. Det burde i alt Fald ikke være tilladt Automobileer at færdes i lange Rækker

med meget korte Mellemlum. Vejene støver -i tørt Sommervej- paa det frygteligste, naar de tunge Karossers brede Gummihjul ruller over dem med mange Miles Fart, og Cyclisten, der passerer forbi, kan til Tider være bogstavelig blindet af Støvet, som i Tilgift, forenet med Stanken og Benzin-Osen fra en slet holdt Maskine, kan gøre ham det saare vanskeligt at trække Vejret, naar Vognrækken er lang. Navnlig Vanskeligheden ved at se for sig gennem Støv og Os er en Fare. Det gælder da nu mere end nogensinde for Cyclisten at køre korrekt, holde sig paa den rigtige Side af Vejen og ikke blive nervøs, naar Automobilhornet lyder bagfra, men holde sin Kurs langs den højre Vejkant i Forvisning om, at Interessen i at undgaa Kalamiteter er fælles. Og saa kan man jo glæde sig ved, at der er mange af de smukkeste Veje, hvor Automobileer ikke kommer - endnu¹⁹.

Trods disse negative holdninger hos de "organiserede cyklister", var cyklismen dog almindeligvis forbundet med stor glæde. Ganske vist holdt mange stædigt fast ved "Apostelens Heste", således den vandreglade forfatter Henrik Pontoppidan, som jævnlige i 1880'erne gik fra sin bolig i Havreholm til Helsingør for at besøge sin gode ven, magister Galschiøt. Han følte glæde ved at vandre ud ad landevejen og nu og da tage et lille hvil i en grøftkant, hvorfra han med ringeagt kunne betragte cyklisterne, "disse hjulryttere, der sad rundryggede og traadte i Pedalerne som gamle Koner ved deres Spinderok"²⁰. Disse stædige var dog i fåtal. Allerede i sommeren 1890, nærmere betegnet den 16. juni, havde man i Helsingør stiftet "Helsingør Cycle Klub", som ikke var en decideret sportsklub, men snarere det vi i dag ville kalde en selskabs- og motionsklub. Den havde samme sommer arrangeret talrige "Klubture til Omegnens skønneste Punkter, og mangt et Minde om en behagelig og vel anvendt Søndag Formiddag knytter sig hertil"²¹. Klubben gjorde meget for at dygtiggøre medlemmerne i cyklingskunst. Man må jo huske på, at cyklingen omkring århundredeskiftet endnu var et så nyt fænomen, at selv voksne først måtte lære kunsten at holde balancen på to hjul, da de jo i sagens natur ikke havde lært denne i barndommen. Klubben anskaffede derfor nogle "Øvelsesmaskiner for derved

at lette Adgangen til Sporten". Året efter, på årsdagen for klubbens stiftelse, drog medlemmerne på cykle til Asminderød Kro, hvor man fejrede begivenheden med mad og drikke og efterfølgende "Bal i Haven" med teater, kraftprøver og andet sjov. Enkelte medlemmer cyklede hjem igen, medens andre blev for at få sig en lille svingom. Klubben havde straks taget Holger Drachmanns "Cycle-Sang" fra 1890 til sig som et fornøjeligt udtryk for cyklismens mange glæder:

*Frem paa det rullende Hjul,
højt over Støvet og stik gennem Regnen og Blæsten:
haardeligt spæge sit Sul,
aldrig for Byger i Skjul,
ride for Æren og kappes om Prisen med »Hesten«!
Hesten er staalsat og Rytteren med.
Plads for Cyclisten! Han ruller afsted.*

*Ser I den farende Svend!
komme han gør for i Nuet igen at forsvinde,
Knæleddet krummes i Spænd,
fast er hans Blik og hans Lænd,
Plads for hans Ganger og Plads for hans Ledsagerinde
to-hjul og tre-hjul og Holdt ved en Kro,
Verden har neppe Rum for de To.*

*Ud i den vigende Dag,
Fart henad Veje og Løb langs de flygtende Lunde,
Vale til Vrøvlet der bag,
Frihed selvfølgelig Sag!
Styret i Haanden og Smil til de bjæffende Hunde!
Forlæns og fremad saa meget man vil,
baglæns -det kender Cyclisten ej til.*

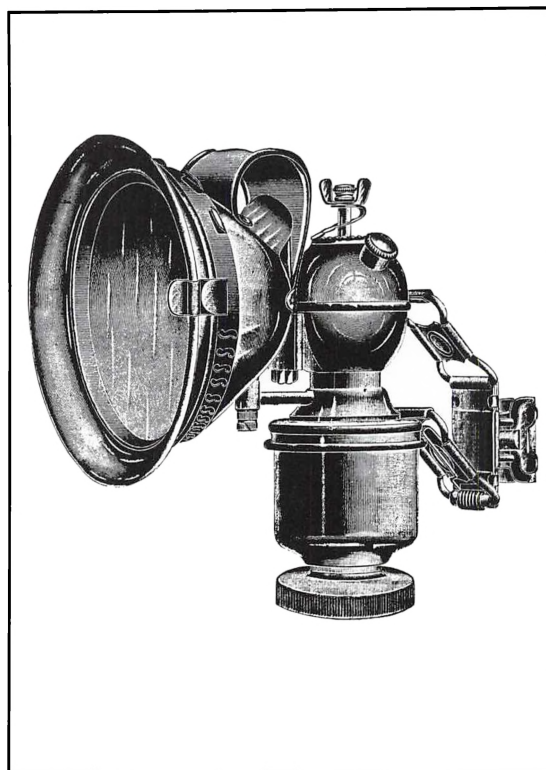
*Leve den rullende Lyst,
Halvmilepæle bli'r snart til Stakitværkets Spidser.
O, hvilken Luft i mit Bryst,
hør hvilken Klang i min Røst,
naar jeg med Klokkeren slaar Klemt ad en Kvie, som "bisser"!
Bøller kan true med Stok og med Sten,
væk er Cyclisten -i Kraft af sine Ben.*

*Snever er snart denne Jord,
flyve gør Tiden og Dampen har laant den sin Vinge.
Iltogets Fart er vel stor,
men det maa følge sit Spor,
Cyclens Behersker ej laér sig af Jærnvejen sig tvinge.
Hesten er staalsat og Rytteren med.
Plads for Cyclisten! Han ruller afsted.*

Også i andre klubber nød man cyklismens glæder. En avisartikel fortæller om “Klubben Cyclisten”s store cyklefest den 2. august 1891. Deltagerne mødtes på Nørrefælled ved Trianglen i København, hvorfra man kørte ad den dengang fredelige Lyngbyvej til Holte Kro, hvor man tog sig en pause. Herefter kørte deltagerne videre til Slotsavillonen i Hillerød, hvor man spiste i samlet flok. Om eftermiddagen cyklede man hjemad igen og gjorde holdt i Lyngby, hvor der var aftensmad på “Hotel Rustenborg” i den store sal. Et efterfølgende bal i salen sluttede festen på behørig vis. Der skal ikke herske tvivl om, at der var stil over datidens arrangementer. Klubben havde således sit eget cyklende orkester, som musicerede under hele turen til glæde for de øvrige deltagere. På hjemturen, hvor mørket var faldet på, cyklede man i “illumineret Tog” til Trianglen, hvorfra man tog afsked med hinanden efter et særdeles festligt arrangement.

Som dagligt transportmiddel vandt cyklen også hurtigt udbredelse. Den travle husmoder kunne spænde en kurv på styret eller tage den særlige “cykle-randsel” på ryggen. Bagagebæreren over baghjulet blev nemlig først almindelig i 1920’erne. Lappegrej og værktøj var til gengæld som standardudstyr anbragt i en lille trekantet lædertaske, som monteredes på stellet under sadlen. Den krævende cyklist, som ville have mere end dette, kunne allerede omkring århundredeskiftet købe en mangfoldighed af udstyr til cyklen og cykleturen, ligeså forniklede cykleklemmer og patenterede kæderensere til regnslag af gummi.

At være cyklist omkring århundredeskiftet var i det hele taget ikke meget forskelligt fra nu, hvis vi ser bort fra biltrafikken. Cyklen var jo med safety’ens fremkomst så godt som færdigudviklet. Kun har man i dag med anvendelse af aluminium og mere spinkle stålkonstruktioner kunnet gøre



Carbidlygte af forniklet messing. En brugsanvisning fulgte med: “Ved Afskruning af Bundskruen, tager man Carbidbeholderen af og fylder den højst 3/4 fuld med Carbid, hvorefter den igen sættes paa Plads og Bundskruen skrues godt lufttæt til. Vandbeholderen fyldes derefter med Vand, ved at afskrue den lille Skrue ved Ventilstiften. Nu er Lygten klar til Brug. Vil man saa have den tændt, drejer man blot Ventilskruen en halv Omgang til venstre, hvorved der aabnes for Vandet, som løber ned i Carbiden. I Løbet af et Øjeblik vil den Gas som derved udvikles, strømme ud gennem Brænderen, og man maa da straks være parat med en Tændstik. Blussets Størrelse kan man selv regulere ved at dreje Ventilstiften frem eller tilbage.” Ventilstiften var nemlig en nåleventil, som regulerede mængden af vand. Når man regulerede på ventilen, varede det et strykke tid inden lyset/flammene ændrede sig. Illustration i cyklekatalog fra 1917.

cyklen lettere, ligesom mange af cyklens dele er af teknisk bedre kvalitet. Vore dages cykler er derfor mere behagelige at køre på end datidens. Hvad der har gjort den store forskel, har været anvendelsen af cyklen som dagligdagens transportmiddel. Det var jo cyklen, og endnu ikke bilen man benyttede til de daglige ærinder, uanset om turen var lang eller kort, og det var selvsagt ikke altid lige nemt. Vejene var af dårlig kvalitet, og de var ikke oplyst. Ved kørsel efter mørkets frembrud, var man således ganske afhængig af en god cyklelygte, og det er netop denne, som vækker de mange minder om gamle dage. Hvis man i dag cykler rundt på en ældre cykle, eksempelvis model 1892, som denne artikels forfatter ved flere lejligheder har prøvet, så vækker den mærkeligt nok ingen synderlig opsigt. Hvis man derimod udstyrer sin egen moderne cykle med en af de gamle lygter, så er der næsten ingen grænser for opmærksomheden. Hvor det i dag frem for alt gælder om at blive set af de andre trafikanter, drejede det sig dengang primært om at kunne se, hvor man kørte. Den røde baglygte var derfor endnu et ukendt begreb; den blev først påbudt engang i 1960'erne, medens forlygten, der blev lovpligtig i 1890'erne, allerede ved cyklens fremkomst kunne købes i mange forskellige udgaver, ja man kunne vælge mellem mere end 300 lygter. Olielygten var den første, der kom på markedet, men den lyste dårligt. Kørte man i byområder, kunne man med fordel købe en stearinlyslygte, som bl.a. det danske firma ASP fremstillede. Den lyste ganske vist heller ikke for godt, men den var i modsætning til olielygten renlig og havde tillige den fordel, at man til længere ture kunne medbringe et ekstra lys. Mange husker sikkert endnu denne gode lygte, som benyttedes helt op til 2. Verdenskrig. I en artikel fra 1912 findes en beskrivelse af lygten, som fortæller alt om det besvær cyklisten må have haft, inden den elektriske cyklelygte blev almindeligt udbredt i 1930'erne: "Kører man med en Asp-lygte paa en Cyclesti eller anden jævn Vej og saa pludselig kommer ud paa Stenbro, slukkes den hyppig. Under den rolige Kørsel paa Cyclestien danner der sig nemlig et Lag flydende Talg omkring Vægen. Kommer man saa til ujævn Grund, sprøjter den flydende Talg op og kvæler Flammen samt bøjer Vægen nedad. Er



Cyklen var næsten et mere kært eje end vore dages bil. Den kostede omtrent en månedsløn og blev flittigt passet og plejet. Her viser en stolt herre sin cykle frem i gården til Sct. Olai Gade 17 i Helsingør. Læg mærke til den uundværlige trekantede værktøjstaske under sadlen. Cyklen er vel købt omkring 1910 og adskiller sig ikke væsentligt fra vore dages cykler. Fotografi fra 1912. (Helsingør Kommunes Museer).

det saa en smule Blæst, er det vanskelig at faa tændt Lygten igen, medmindre man benytter Stormtændstikker, som derfor næsten er et uundværligt Tilbehør til Asp-Lysene. Et andet Slags Lys, Holmblads, er noget mindre tilbøjelige til Slukning, fordi Vægen indeholder en Fiber, der holder den opret. Om begge Arter af Lys gælder det, at Tilbøjeligheden til Slukning voxer, efterhaanden som Lyset forbruges, fordi den Fjeder, der skyder Lyset op, samtidig slappes og tilsidst ikke formaar at trykke Lyset tilstrækkeligt højt op, saa Smeltningen foregaar for hurtig. For ikke at faa for mange Kvaler, burde man

derfor helst bortkaste den sidste Stump Lys”²². Ville man virkelig have et godt lys at køre ved, kunne man købe sig en acetylen-gaslygte, bedre kendt som carbidlygten. En sådan lygte var et gasværk i miniformat og gav et skarpt kraftigt lys, som gjorde den velegnet til sikker kørsel gennem en skov i det dybeste mørke, “idet man bestandig har for sig et dagbelyst stykke Vej af 20-50 fods Længde. Paa Landevejen ser man let Stenbunkerne, ja de enkelte løse Sten, som man let undgaar”²³. Carbidlygten havde et ry for at være særdeles eksplosionsfarlig, hvilket dog var vildt overdrevet. At den ikke udsendte den allermest behagelige lugt, når man cyklede i Guds fri natur, er nærmere sandheden. Det, at cyklisten, når han skulle cykle afsted om aftenen, skulle tænde sin lygte med tændstikker, uanset om der var tale om en stearinlys-, olie- eller carbidlygte, er nok den detaille, der i dag ligger os fjernest. Ellers må man sige, at journalisten E. Aabyes forord i sin lærebog for vordende cyklister fra omkring 1895 stadig kunne være aktuelt: “Lykkelige Nutids Ungdom! -Med Ungdommens sædvanlige Ube-kymrethed overfor Spørgsmaalene: Hvorfra? og hvorhen? tager du alt, hvad der tilbydes dig, som Selvfølgeligheder! Uden at tænke over, at du hører til Lykkens Udkaarne, springer du hver Morgen op paa din cycle for at begive dig til Dagens Gerning, og alle Sommerens Feriedage flyver du ud paa de lette Hjul og farter med ringe Anstrengelse fra By til By, fri som en Fugl, der ved sin Vingens Kraft er Herre over Tid og Afstande”²⁴. Aabye kendte naturligvis ikke automobilets fristelser.

Noter og kildehenvisninger:

- ¹ Dansk Cyclist Forbunds Aarsberetning 1910-11, s. 42 ff.
- ² Else Margrete Kjerrumgaard-Jørgensen: Københavnske cyklisme i det 19. Aarhundredes Slutning. Historiske Meddelelser om København, 4 Rk. 1. Bd. s. 64.
- ³ Tidsskriftet Nordstjernen 6. 10. 1895,
- ⁴ A. Lobedanz: Cyclen og dens Anvendelse i Hæren. Kjøbenhavn 1889.
- ⁵ Kultur og Folkeminder VII 1955.
- ⁶ Finn Wodschow: Frem paa det rullende Hjul. Nationalmuseet 1983.
- ⁷ Annonce i Helsingør Avis 4. februar 1869.
- ⁸ Se note 6.
- ⁹ Kultur og folkeminder s. 108.
- ¹⁰ Kultur og folkeminder s. 111-112.
- ¹¹ Haandbog i Bicycle Sport, Kjøbenhavn 1885.
- ¹² Kultur og folkeminder s. 112.
- ¹³ Kultur og folkeminder s. 113.
- ¹⁴ Helsingør Avis 15. juni 1891.
- ¹⁵ Helsingør Kommunes Museer: Tillæg til Politivedtægt for Kjøbstaden Helsingør. 1884.
- ¹⁶ Tillæg til Politivedtægt for Købstaden Helsingør af 21de December 1871. Frederiksborg Amt, 6te Maj 1897.
- ¹⁷ Sylvester Hvid: Cycle-Haandbog. 1893. Genoptryk 1973.
- ¹⁸ Dansk Cyclist Forbunds Aarsberetning 1908-1909 s. 31.
- ¹⁹ Dansk Cyclist Forbunds Aarsberetning for 1912, s. 13f.
- ²⁰ Axel Kjerulff: Det gamle Apotek i Helsingør.
- ²¹ Helsingør Avis 31. oktober 1890.
- ²² Dansk Cyclist Forbunds Aarsberetning 1911-12, s. 18ff.
- ²³ Se note 22.
- ²⁴ Cand., journalist E. Aabye: Cycling. Særtryk af artikel fra o. 1895 uden nærmere proveniens udgivet i faksimile o. 1975.

Hundestedbanen

af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke

Indledning

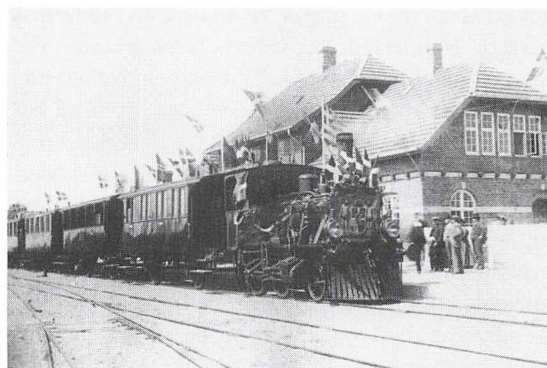
Den første danske jernbanestrækning åbnedes mellem København og Roskilde i 1847. Den blev anlagt af et privat selskab, og dens længde var ca. 30 km. Derefter fulgte anlæg af hovedlinier, der forbandt landets største byer, og omkring 1880 blev disse jernbanestrækninger overtaget af staten, og fra 1885 etableredes Danske Statsbaner.

Efterhånden opstod der også ønsker om anlæg af jernbaner fra de større byer til mindre købstæder, og fra 1880'erne og frem til omkring 1930 anlagdes et stort antal sidebaner som DSB-strækninger eller privatbaner. I 1929 havde det danske jernbanenet en samlet længde af ca. 5320 km., og omtrent halvdelen af jernbanerne blev drevet af ikke mindre end 62 private selskaber.

Jernbanenet i Danmark omfatter i dag kun ca. 2475 km., hvoraf lidt mere end 490 km. drives af 13 private jernbaneselskaber, mens resten drives af DSB.

Privatbanerne er organiserede som aktieselskaber, hvor de væsentligste aktionærer er staten, amterne og kommunerne. I bestyrelserne er medlemmerne valgt af de lokale aktionærer, amterne og kommunerne, og på den måde er beslutningstagerne folk, der – med rødder i lokalområderne – kender de lokale behov for den kollektive trafik i de områder af landet, hvor privatbaner fortsat eksisterer.

De danske privatbaner er anlagt fra 1879 til 1927, og alle disse baners anlæg er finansieret af private initiativtagere, lokale amter og kommuner samt



Indvielsestoget med damplokomotivet HFJ nr. 1 på Hillerød lokalstation, 30. maj 1897. (DJK).

staten. Lovgrundlaget for de fleste privatbaneanlæg findes i tre store "jernbanelove" fra henholdsvis 1894, 1908 og 1918.

Hillerød–Frederiksværk Jernbane

Byen Frederiksværk var i midten af forrige århundrede i hovedsagen henvist til transporter af søvejen, oprindeligt med sejlskibe og senere med kystdampere på Roskilde Fjord og Isefjorden. Efter anlægget af Nordbanen til Hillerød i 1864 og banen til Frederikssund i 1879, kom der dog hurtigt planer frem om at forbinde byen med jernbanenet. I forbindelse hermed nævntes også ønsket om en bane videre til Hundested og herfra forbindelse med dampskib til Grenå.

Gyldig fra 31. Maj 1897.

Frederiksværk-Hillerød.				Hillerød-Frederiksværk.							
Afstand fra Frederiksværk		Top 1	Top 2	Top 3	Afstand fra Hillerød		Top 1	Top 2	Top 3		
Km	M				Km	M					
—	—	Frederiksværk	664	190	512	—	—	Hillerød	500	100	1022
4.30	0.57	Køge	664	190	512	1.31	0.18	Lokalstation	500	100	1022
6.84	0.58	Øbøl	796	190	592	1.51	0.40	Frederiksværk	500	100	1022
9.08	1.20	Grimstrup	710	114	522	4.41	0.50	Halsnæs	500	100	1022
11.60	1.54	Sæviøge	710	114	522	11.79	1.51	Sæviøge	500	100	1022
16.50	2.00	Halsnæs	710	200	510	12.96	1.83	Grimstrup	1000	100	1022
18.85	2.15	Frederiksværk	710	200	510	16.83	2.12	Øbøl	1000	100	1022
21.60	2.00	Hillerød	710	410	512	18.63	2.18	Køge	1010	100	1022
23.00	2.05	Statshavnstation	710	400	512	23.00	2.05	Frederiksværk	1010	500	1022
		1 København									
		2 Hillerød									

Den første køreplan for Hillerød-Frederiksværk Jernbane, 1897.

Sidst i 1870'erne nedsattes et udvalg af lokale folk til at udarbejde planer for en bane til Frederiksværk og Hundested. I udvalgets forslag lagdes der vægt på såvel Frederiksværks ønske om forbedrede forbindelser med det øvrige Sjælland, som på betydningen af en bane for fiskeriet fra Halsnæs. I første omgang blev planerne ikke til noget, men omkring 1880 nedsattes et nyt udvalg med den mere begrænsede opgave at gennemføre anlægget af en jernbane, der kunne forbinde Frederiksværk med det sjællandske jernbanelnet enten via Hillerød eller Frederikssund. Byen havde på en række punkter mere interesse i en jernbane til Hillerød end til Frederikssund, selv om en bane til denne by ville gøre forbindelsen til København nogle kilometer kortere end over Hillerød. At man valgte Hillerød havde imidlertid en anden årsag: Toggangen på Frederikssundbanen var mindre hyppig end på Nordbanen og man havde på den sidste tilmeld gennemgående hurtigtog til Helsingør.

Selvom udvalget udviste stor flid i arbejdet for at gennemføre jernbaneanlægget, var der imidlertid ikke meget at gøre i 1880'erne, hvor folketingets venstreflertal stoppede de fleste forslag regeringen fremsatte og heller ikke selv var interesserede i at gennemføre nyanlæg. Fra mange egne af landet fremsattes ønsker om baneanlæg, og det medførte et stærkt ønske om en samlet lovgivning for fremtidige baneanlæg. Kun enkelte steder i Jylland, hvor det drejede sig om jernbaneanlæg i rene venstreegne, lykkedes det at komme igennem med nogle lokalbaneanlæg.

Først da det store forlig mellem Højre og Venstre gennemførtes i 1894, kom der gang i sagerne, idet vedtagelsen af jernbaneloven af 8. maj 1894, der hjemlede anlæg af en lang række privatjernbaner med statsstøtte, netop var et af de punkter, man kunne enes om. Statsstøtten ville fremover normalt udgøre 50% af anlægskapitalen indbefattet ekspropriationsudgifter og driftsmateriel. Blandt de baner, der optoges i loven var jernbanen fra Hillerød til Frederiksværk, til hvilken der meddeltes koncession den 3. december 1894.

Den nye bane blev indviet den 30. maj 1897 med store festligheder, hvori deltog indenrigsministeren, stiftamtmand Vilhelm Bardenfleth og formændene for begge rigsdagens ting, venstremanden Sofus Høgsbro fra folketinget og højremanden professor Henning Matzen fra landstinget. Trods de politiske divergenser var der fuld enighed om, at Frederiksværkbanen med rette var blevet en af de første åbnede baner efter den ny lov. Mærkeligt var det derimod, at der ikke syntes at være nogen af de mange talere ved festmiddagen, der kom ind på, at banen burde have været ført videre til Halsnæs.

Baneplanerne Frederiksværk-Hundested

Befolkningen i Hundested og omegn og særligt den utrættelige førstelærer Rudolf Jensen var dog ikke længe om at komme igang med arbejdet for forlængelsen af Frederiksværkbanen. Efter at planerne

Anlæg af strækningen ned mod Hundested, 1916. (DJK).



havde været drøftet på en række møder, rejste Rudolf Jensen spørgsmålet om baneanlægget på generalforsamlingen i Hundested havn i 1904 og pointerede i sin beretning, hvor afgørende et baneanlæg ville være både for havnen og for byens befolkning som helhed. Efter at der havde vist sig stærk stemning for at støtte formandens forslag, nedsattes der et udvalg til fremme af planerne.

Repræsentantskabet for det nedsatte udvalg med kaptajn Carl Trolle fra Rørvig som oprindelig formand og overlærer Rudolf Jensen blandt medlemmerne, indsendte i august 1904 et andragende til ministeriet for offentlige arbejder om at overveje anlæg af en privat jernbane fra Frederiksværk over Torup og Lynæs til Hundested som en forlængelse af den eksisterende jernbane mellem Hillerød og Frederiksværk. Statskassen skulle yde et tilskud svarende til halvdelen af anlægsudgifterne. Som begrundelse anførte repræsentantskabet, at en sådan jernbane ville hjælpe et stort og længe følt savn for beboerne på Halmæs og særlig for de to fiskerlejer Lynæs og Hundested, hvor fiskerne ved gode havne var i stand til at drive fiskeriet rationelt. Fiskerne savnede derimod tilstrækkelig hurtig forbindelse med markedet for at kunne udnytte den gode fangst med samme fordel som fiskerne andetsteds. Man sammenlignede med Skagen, hvor fiskeriet var steget med 1/3 efter anlægget af Skagenbanen i 1890. Trods at man ikke nu kunne afsætte sine sild til markedet i København, men måtte afsætte dem i Frederiksborg amt, var størstedelen af indtægterne næsten de samme som i Skagen. Endvidere ville der med den påtænkte motorfærgeforbindelse fra Rørvig kunne afsættes fisk i det nordlige Odsherred. Endelig kunne man som senere anført i en skrivelse fra kaptajn Trolle – forestille sig en forbindelse mellem Hundested og den nyanlagte fiskerihavn på Anholt.

Uenighed om linieføringen

Til at udarbejde et overslag over udgifterne ved det påtænkte baneanlæg antog udvalget ingeniør H.P. Mortensen, der i sin beskrivelse af baneanlægget oplyste, at banen tænkte anlagt i stil med den eksisterende bane. Fra Frederiksværk station skulle den føres i en kurve med 250 meters radius på en dæm-

ning over det inderste af fjorden, hvorved man imødekømt krudtværkets begæring om, at banen førtes i så lang en afstand fra dette som muligt. Åen havde på dette tidspunkt endnu to udløb, men man kunne nu regulere disse, således at de samledes til et udløb, og man ville bygge en jernbanebro over dette på den side af dæmningen over fjorden, der lå nærmest Frederiksværk. Videre hedder det:

“Efter at have passeret Fjorden føres Jernbanen i retning af Evetofte og syd for denne By, og derfra mod Torup, ligeledes syd for Byen og videre mellem Tømmerup og Torpmagle forbi Amager Huse- ne til St. Karlsminde, hvor den føres gennem Bak- kedraget og ned til Fjorden som den paa et mindre Stykke følger til Lynæs, derfra gaar den omtrent i ret linie paa den flade Kyststrækning nedenfor Bak- kedraget til Hundested, der er Jernbanens Ende- punkt”.

Mindre mellemstationer eller større holdepladser tænkte anlagt ved Torup og Lynæs og mindre holdepladser ved vejskæringen syd for Eventofte og ved Amagerhusene. Mindste kurveradius ansattes til 350 m og største stigning til 1:100. Planumsbredden var 4 m og skinnevægten 22,5 kg/m. Længden af banen var 2,03 mil eller ca. 15 km.

Ekspropriationsudgifterne ansloges til 78.780 kr. Udgifterne ved underbygningen til 107.620 kr. og ved overbygningen til 162.000 kr., medens stationsanlæggene ansloges til 54.000 kr., 18.000 kr. for

Melby station, 1916. (FrH).



hver af de større holdepladser og 5.000 for hver af de mindre. De samlede udgifter androg 518.000 kr.

Som man ser, var det en ganske anden linieføring end den, vi kender idag, idet man havde valgt en midtvejsløsning mellem en sydlig og en nordlig linie, hvorved man hverken fik fordelene ved den sydlige kortere linie eller ved den nordlige linieføring, hvor man kom tættere til bebyggelserne på næsset. Den påtænkte holdeplads ved Evetofte lå 1,5 km fra centret i den største landsby Melby og også ved Torup kom man over en halv kilometer fra landsbyen, medens udflugten ned til fjorden vest for Lynæs betød en forlængelse på over to kilometer i forhold til en lige linie fra Torup til Hundested.

Det foreslåede jernbaneanlæg mellem Frederiksværk og Hundested mødte megen forståelse i rigsdagen og hørte ikke til de forslag, der voldte megen debat, hvorimod det viste sig, at den foreslåede linieføring skulle føre til en årelang voldsom debat mellem beboerne på næsset.

Efter den energi, der var udvist ved gennemførelsen af forarbejderne til lovforslaget om banen til Hundested, havde man ventet, at anlægget ville blive et af de første, der blev sat i gang efter vedtagelsen af jernbaneloven af 27. maj 1908, hvori baneanlægget var medtaget, men sådan skulle det ikke gå. Udvalget havde i sit forslag til jernbanekommissionen foreslået en sydlig linieføring over Halsnæs, der gav meget dårlige forbindelser for beboerne i Torup og især Melby, og det var mærkeligt nok også denne linieføring, udvalgets flertal gik ind for i begyndelsen, men så gik det op for repræsentanterne fra Melby og Torup, at valget af den sydlige linieføring var en dårlig ide for de to byer.

Det betød nye diskussioner, og striden mellem tilhængerne af den sydlige og nordlige linie strakte sig frem til kommunevalget i 1912, hvor et af hovedstridspunkterne mellem parterne i kommunevalget i Torup kommune netop var den påtænkte banes linieføring. Valget viste stærk tilslutning til den nordlige linie, og da de øvrige kommuner, der i hovedsagen havde holdt sig uden for striden, heller ikke ville protestere mod denne, blev valget af den nordlige linieføring det endelige resultat. Den svarede i hovedsagen til den linie, vi kender i dag, fra Frederiksværk i nordnordvestlig retning nord om

Evetofte, syd om Melby med station 400 m. syd for kirken og herefter i ret linie seks kilometer vestsydvest, nord om Torup by med station et par hundrede meter nord om kirken, nord om Tømmerup og Ullerup og herefter i en skarp kurve mod vest og nord til Hundested station. Lynæs blev snydt for en direkte bane, men der var trods alt kun knap en kilometer fra centrum af byen til den nærmeste holdeplads. Der kom herefter fart i forberedelserne herefter eneretsbevilling udstedtes den 10. juni 1914.

Bevillingshaverne anmodede umiddelbart herefter ingeniør Søren Winkel og sammen med civilingeniør C.J. R. Kuhlman at udarbejde detailprojekt for den nordlige linie. Kuhlman blev i 1915 driftbestyrer for Frederiksværkbanen efter oberstløjtnant Fr. Rasmussen, der gik af på grund af sygdom.

Ekspropriationskommissionen på arbejde

Udstikning af banelinien fandt sted i august 1914 og besigtigelsen den 7. og 8. januar 1915 under et forrygende snevejr. Formanden for ekspropriationskommissionen var den kommitterede for privatbaneanlæggene, kammerherre C. Lerche, der var kendt for at være en temmelig bøs herre, hvorfor man var noget nervøs for, hvordan det hele skulle spænde af. Kuhlman har i sit jubilæumsskrift for banen fra 1941 givet en levende skildring af forløbet, som det ville være synd ikke at gentage:

“Man var temmelig angstelig for, at Kommissionen skulde give op, saa Anlægget forsinkedes, men Ingeniørerne forsikrede, at det nok skulde gaa, naar hele Arrangementet klappede – og det lykkedes ved at have tilstrækkeligt med Reservebiler og andre køretøjer til Hjælp for fastkørte Biler, og ved rettidige Optøninger af forfrosne Deltagere. Ingeniør Winkel sørgede saaledes for Varmedunke i Sengene på Hotel “Frederiksværk”, og for at formilde kommissionens strenge Herrer blev et Eksemplar af hver enkeltets særlige Morgenavis leveret kl. 8.00 – alligevel var der Strabadser nok, saaledes forsvandt Direktør Helweg, Tilsynet, sammen med Ingeniør Kuhlman i en snedækket dyb Grøft med Papirer og Planer, og det var et haardt Job i Snestorm at staa paa aaben Mark og høre foredrag om, at Banen skulle ende i Lynæs eller i alt fald mellem Lynæs og Hundested. Sidstnævnte Ide skar Kommis-

sarius udmærket igennem ved at erklære, at Loven anførte en bane til Hundested, og derfor maatte Banen ende der”.

Anlæg af banen fra Frederiksværk til Hundested

Jordarbejdet og anbringelsen af overbygningen blev udbudt i licitation i juni 1915. Lavestbydende blev det nystiftede ingeniørfirma Reimann og Engquist, der herefter antoges til arbejdet. Ekspropriationen fandt sted i dagene 15.-17. juli 1915 med deltagelse af bl.a. kammerherre Lerche samt de af ministeriet udpegede medlemmer af kommissionen, de af jernbaneinteresserede gammelkendte eksperter, etatsråd J. Hammerich, Vordingborg og godsforvalter S. Berthelsen, Høng.

Som arkitekt for stationsbygningerne antoges den senere formand for arkitektforeningen, arkitekt Preisler, og generaldirektør Ambts søn. Deres bygninger, både ved stationerne og holdepladserne var smukke og praktiske og viste sig billige i vedligeholdelse, men noget skulle man jo gøre vrøvl over, og der var da også nogle, der gjorde gældende, at arkitekterne som model for de to stationsbygninger havde anvendt den gamle accisebod ved Torvegade. “Hvad skal den herude paa Halsnæs for”. Imidlertid viste det sig, at både stationsbygningerne og holdepladsbygningerne ved Østerbjerg og Vibehus passede udmærket til landskabet, og de har da også gjort god fyldest gennem alle årene.

I begyndelsen gik jernbanebyggeriet stille og roligt uden større problemer, men i 1916 gik det galt, idet den indkøbte grusgrav mellem Melby og Frederiksværk viste sig at være uanvendelig. Reimann og Engquist kunne herefter ikke gennemføre arbejdet, og man måtte se sig om efter en anden entreprenør. Efter mange forhandlinger, hvor både ministeriet og formanden for entreprenørforeningen var indblandet, overtog ingeniør Einar Jørgensen arbejdet med færdiggørelsen af linien, til hvilket man nu anvendte grus fra en grav i nærheden af Hundested. Den oprindeligt påtænkte åbning af banen i sommeren 1916 kunne ikke gennemføres, og man måtte afslutte anlægsarbejderne under vanskelige vilkår i det fugtige efterårsklima. Først i december var man så langt, at man kunne fastsætte åbningen af banen til den 21. december, tre dage før jul.



Indvielsestoget på Melby station, 21. december 1916. I midten af billedet ses borgmester O. Neumann, Hillerød. (FrH).

Åbningen af Hundestedbanen

Åbningen skulle naturligvis ske med manér og mange blev inviteret til festlighederne. Frederiksværkbanen havde købt et nyt trekoblet lokomotiv og to personvogne, men alligevel måtte man låne vogne hos Gribskovbanen for at få tilstrækkeligt med materiel til de mange, der skulle deltage i festlighederne.

Festtoget blev modtaget med jubel på alle stationerne. I Hundested holdt kammerherre Lerche tale og erklærede banen for skikket til offentlig trafik, og den ordinære drift begyndte den følgende dag.

I festmiddagen på Hundested kro hos værtsholderne Hans og Caroline Mathiesen deltog 123 gæster, heriblandt også amtmanden i Frederiksborg amt, kammerherre greve Vilhelm Peter Schulin, der gjorde sig uheldigt bemærket ved i sin tale dels at fortælle de tilstedeværende gæster, at middagen var for flot, dels at egnen efter hans opfattelse godt kunne have klaret sig nogle år endnu med den hidtidige postdiligence. Naturligt nok fremkaldte det vrede protestråb fra deltagerne. Helt uret havde greven måske nok på det sidste punkt, hvorimod man på det første punkt nok tildels kunne give ham ret, når man så menuen, der bestod af legeret suppe med sherry og madeira, fiskefilet normand med hochheimer, bayonneskinke med rød bordeauxvin, andesteg med tør cliquot, nougatis med yderligere sherry samt kaffe, cognac og likør.

At det blev en lang middag kan forstås, da der oven i købet var over en snes festtaler, hvoraf ikke alle prisværdigt korte. Alle hyldede som sædvanligt hinanden, men der var dog en mand, som alle var enige om først og fremmest at give æren for, at det hele var gået i orden, nemlig førstelærer Rudolf Jensen, der lige fra starten havde været den bærende kraft i anlægget, ligesom han havde været det gennem den sidste menneskealder i næsten alt det, der var skabt i Hundested og omegn.

Samdrift med Frederiksværkbanen

Fra åbningsdagen trådte den nye banebestyrelse i virksomhed. Den bestod af fem medlemmer, der alle valgtes blandt banens bevillingshavere. Valgt af staten blev førstelærer Rudolf Jensen og gårdejer Carl Jørgensen, Tollerup, af amtet gårdejer R.J. Olsen, Evetofte, af Frederiksværkbanen og de private aktionærer birkedommer E.B. Larsen, Frederiksværk og af Melby og Torup kommuner samt Hundested havn fisker Chr. Pedersen, Hundested.

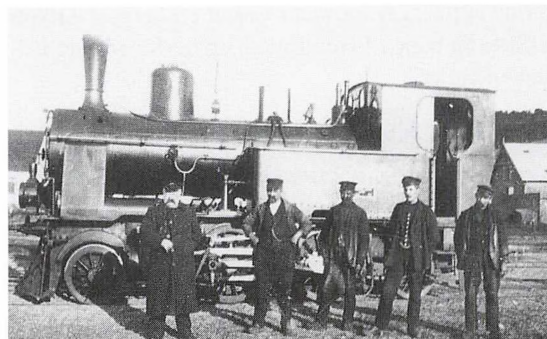
Det havde hele tiden været klart, at det ville være mere end upraktisk at drive den nye strækning som en selvstændig jernbane, og det lykkedes da også uden større problemer at indgå overenskomst med Frederiksværkbanen om overtagelsen af driften, og vedligeholdelsen af banen.

To af Hundestedbanens bestyrelsesmedlemmer kunne i henhold til forpagtningskontrakten tiltræde Frederiksværkbanens bestyrelse i emner, der havde fælles interesse. De pågældende var i første omgang Rudolf Jensen og gårdejer R.J. Olsen.

Selvom samarbejdet mellem de to baners bestyrelser gik utrolig fint, fandt man efter mere end 30 år frem til at slå de to selskaber sammen til et jernbaneselskab. Aftalen kom endelig i stand pr. 1. januar 1943; fra hvilken dato begge baner overtoges af Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbaneselskab.

Hundestedbanens første år

Det var ikke de heldigste auspicer, den nye bane startede under. Straks efter banens åbning begyndte en streng og vedvarende vinter, så det nyjusterede spor næsten blev forfærdeligt at køre på og hertil kom i februar den udvidede tyske undervandsbåds-



Det i 1910 anskaffede 1B1-koblede tenderlokomotiv HFJ nr. 5 fotograferet sammen med lokomotiv- og togpersonale i Frederiksværk, 1915. (DJK).

blokade, der bragte vanskeligheder med kulforsyningen og stærkt stigende priser på alle fornødenheder. Hundestedbanens første halvår var en tid, som man tænkte tilbage på med en vis gysen. Krigen satte dybe spor i banens drift både i krigsårene, men også i adskillige år efter.

Toggangen på Frederiksværkbanen var allerede inden 1916 på grund af krigsforholdene indskrænket til fire tog i hver retning, medens køreplanen på strækningen Frederiksværk-Hundested fra åbningen i 1916 kun bestod af tre tog i hver retning. Fra 1918 gik der kun tre tog over hele strækningen, idet der dog om onsdagen gik yderligere et aftentog mellem Hillerød og Frederiksværk. Senere blev det helt normalt, at alle tog fremførtes til og fra Hundested.

Tog fra Frederiksværk under indkørsel på Melby station, 1917.



KØREPLAN

for Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane.

Gyldig fra 1. Oktober 1916.

Hundested—Frederiksværk—Hillerød										Hillerød—Frederiksværk—Hundested										
Afstand fra Hundested km		Tog Nr.								Afstand fra Hillerød km		Tog Nr.								
		Hverdage				Søn- og Helligdage						Hverdage				Søn- og Helligdage				
		1	3	7	11	1	3	7	11			2	4	10	12	2	4	8	12	
0	Hundested Afg.	636	1126	400	850	650	1126	400	950	0	Hillerød Statsbanest. Afg.	936	916	700	1026	936	135	235	1026	1126
1,9	Vibehus	S	S	S	S	S	S	S	S	1,3	— Lokalsation	940	926	705	1030	940	130	230	1030	1130
5,1	Østerbjerg	S	S	S	S	S	S	S	S	4,5	Frerslev	S	S	S	S	S	S	S	S	S
7,1	Dyssekilde	666	1128	413	1023	704	1138	413	903	5,1	Harløse	951	934	716	1041	951	141	241	1041	1141
9,0	Melby	705	1143	417	1068	700	1143	418	925	9,1	Borup	S	S	S	S	S	S	S	S	S
13,3	Frederiksværk	730	1161	428	1010	720	1161	428	918	11,4	Skøvinge	1001	984	727	1052	1001	162	262	1052	1152
17,6	Kregome	750	1209	438	950	730	1209	438	928	14,0	Grimstrup	S	S	S	S	S	S	S	S	S
19,8	Ølsted	758	1207	443	953	738	1207	443	933	16,5	Ølsted	1010	993	738	1103	1010	203	303	1103	1203
22,3	Grimstrup	S	S	S	S	S	S	S	S	18,7	Kregome	1017	990	745	1110	1017	210	310	1110	1210
24,9	Skøvinge	748	1217	453	943	748	1217	453	943	23,0	Frederiksværk	1028	997	753	1120	1028	230	330	1120	1220
27,2	Borup	S	S	S	S	S	S	S	S	27,3	Melby	1036	996	761	1128	1036	236	336	1128	1228
29,9	Harløse	800	1247	503	983	800	1247	503	953	29,2	Dyssekilde	1041	991	807	1131	1041	246	346	1131	1231
31,8	Frerslev	S	S	S	S	S	S	S	S	31,2	Østerbjerg	S	S	S	S	S	S	S	S	S
35,0	Hillerød Lokalsation	813	1283	513	1023	813	1283	513	1023	34,4	Vibehus	S	S	S	S	S	S	S	S	S
36,3	— Statsbanest. Ank.	830	1246	530	1010	830	1246	530	1010	36,3	Hundested Ank.	1055	936	830	1131	1055	250	350	1131	1231
	Fra Hillerød	830	1244	524	1017	830	1244	524	1020											
	I København	919	144	623	1131	919	144	623	1027											
	Fra Hillerød	930	118	537	1027	930	118	537	1027											
	I Helsingør	1009	155	611	1022	1009	155	611	1027											

Køreplan fra oktober 1916, der først kom til at træde i kraft den 23. december 1916.

Godstrafikken var i øvrigt ikke alt for stor i de første år, idet havneforholdene i Hundested ikke var sådan at større skibsladninger kunne overføres til banen ad denne vej. Det blev der imidlertid rådet bod på, da der i 1923 blev skaffet penge til anlæg af en bro og en havnebane ud til øhavnen, hvorefter der i stort omfang udlastedes kul i Hundested for videre transport med banen.

Persontrafikken var lige fra begyndelsen god og steg jævnt gennem årene i takt med den meget store udbygning af sommerhusområderne omkring Lynæs, Hundested og Kikhavn, der for længst er vokset sammen til en stor by.

Det første motortog

Trafikafstandene i Hundestedbanens opland er forholdsvis korte og trafikken meget spredt over de forskellige årstider. Det blev derfor tidligt klart for

Kuhlman og bestyrelsen, at det var nødvendigt at supplere dampdriften med andre driftsformer.

I 1922 deltog Kuhlman i forarbejdet med bygning af en benzinmotorvogn på De Forenede Automobilfabrikker i Odense, hvor man havde ombygget en almindelig to år gammel landevejsbus til jernbanebus, idet den forsynedes med jernbanehjul. Den foretog en række vellykkede prøvekørsler på danske privatbaner, og den kom således bl.a. et smut til Hundestedbanen. Vognen havde imidlertid kun 17 pladser, hvorfor den skønnedes for lille til de fleste privatbaners brug.

Ved HFHJ ventede man med at anskaffe en motorvogn, til fabrikken havde optaget en serieproduktion af en noget større vogn, hvor bl.a. driftsbestyrer Kuhlman også deltog i udarbejdelsen af tegningerne, og i 1924 fik banen leveret motorvogn HFJ M 1.

Glæden blev imidlertid kort, idet der den 20. juni 1926 skete et togsammenstød på Borup trinbræt, hvorved både den nye motorvogn og en ny bivogn blev totalt ødelagt. Den pågældende dag, der var en søndag, var motortoget, bestående af motorvognen og to bivogne, på vej fra Frederiksværk til Hillerød og skulle efter planen krydse et damptog fra Hillerød på Skævinge station. Motorvognen ankom rettidigt, medens damptoget var noget forsinket. Da stationen ville rangere motortoget ind på sidesporet, misforstod motorføreren denne anvisning og kørte i stedet afsted mod Hillerød, idet togene på hverdage krydsede på Harløse station, medens krydsningen på søndage var forlagt til Skævinge, hvilket han syntes at have glemt. Stationen forsøgte at afværge ulykken ved at sende en portør afsted mod Borup i lastbil, men kunne ikke indhente toget og opnåede kun fra en bakketop at se sammenstødet, hvor motorvognen og den ene bivogn knustes totalt mellem damplokomotivet og en ældre personvogn, der var af betydeligt sværere og bedre materiale end det nye materiel. Både denne og lokomotivet blev istandsat, hvorimod det nye motormateriel måtte udrangeres.

Motoriseringen fortsætter

Til erstatning for den ødelagte vogn anskaffede man en dieselelektrisk motorvogn. HFJ M 2, fra Dieselelektriska Vagnaktiebolaget, DEVA i Västerås i Sverige, hvor man allerede i 1912 havde fremstillet de første to af denne type motorvogne. HFJ M 2, der med sine kun 90 HK var særdeles billig i drift, kørte over 1.000.000 km på HFHJ i årene op til 1958, hvor den degraderedes til rangertraktor på Frederiksværk station for først at blive endeligt udrangeret og ophugget i 1972.

Motoriseringen fortsatte i 1927 med en anden stor motorvogn, M 5, en dieselmekanisk vogn fra E.V.A. Maybach med en motor på 150 HK. Dette var en særdeles præsentabel vogn med mange gode egenskaber. Vognen, der kørte over 1/2 million togkilometer i de første otte år, var motormæssigt totalt udslidt efter krigen, hvor man købte en tilsvarende brugt vogn fra Mariager-Faarup-Viborg banen. Ud af disse to vogne fik man en ny motorvogn, M 7, hvortil man anvendte Mariagerbanens vognkasse



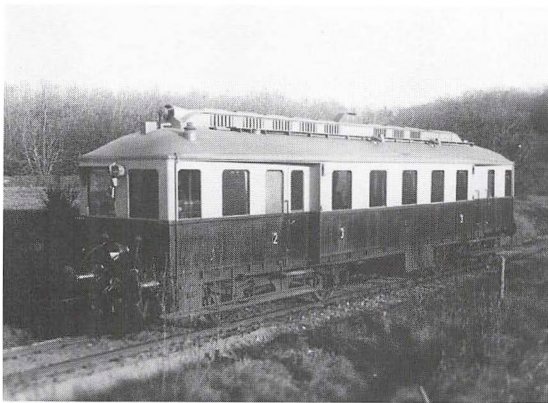
Dieselelektrisk motorvogn HFJ M2 med personvognen B5 i Kregme, 1927. Bemærk, at M2 har fået monteret bogier. (DJK).

og motoren fra M 5. Af motorbogien fra M 7 byggede HFHJ selv i 1956 en rangertraktor T 3. Efter at have været hensat i en årrække kom denne rangertraktor i 1989 til Dansk Jernbane-Klubs museumsbane mellem Maribo og Bandholm på Lolland, hvor den i 1991 efter restaurering atter er sat i drift med en ny motor.

Motoriseringen inden krigen afsluttedes i 1932 med køb af et dieselelektrisk lokomotiv, HFJ M 3, fra Scandia i Randers forsynet med en Frichsmotor på 375 hk.

Konkurrencen med bilruterne

Trods den modernisering af persontransporten, der skete gennem anskaffelsen af motorvogne, og den dermed følgende udvidelse af toggangen, havde banen i tyverne store vanskeligheder med at klare sig i konkurrencen med rutebilerne om persontransporterne på egnen. Allerede i 1921 var der oprettet en rute mellem Frederikssund og Frederiksværk, der imidlertid ikke påførte banen større konkurrence. Værre var det, at der i 1922 var oprettet en rute mellem Frederiksværk og Hundested, der var en direkte konkurrent til banen, ligesom en anden rute, der åbnedes det følgende år mellem Frederiksværk og Hillerød. De første vogne havde imidlertid kun få pladser, men i de følgende år kom der flere nye ruter til og større busser, ligesom taksterne, der oprindeligt havde ligget på op mod det dobbelte af banens, hurtigt blev nedsat. Kuhlman var klar over, at



Motorvognen HFJ M5 på prøvetur - kort efter leveringen i 1927. (DJK).

den eneste måde at redde banen på, var selv at overtage ruterne i oplandet, et synspunkt, der mødte megen forståelse hos bestyrelsen for de to jernbaneselskaber. Ved dygtige forhandlinger lykkedes det herefter at overtage de ruter, man var interesseret i, hvorefter banen udvidede kørslen på flere af ruterne, således at man inden anden verdenskrig kom op på at transportere mere end 200.000 rejsende årligt med banens busser.

Krigsårene 1940–45

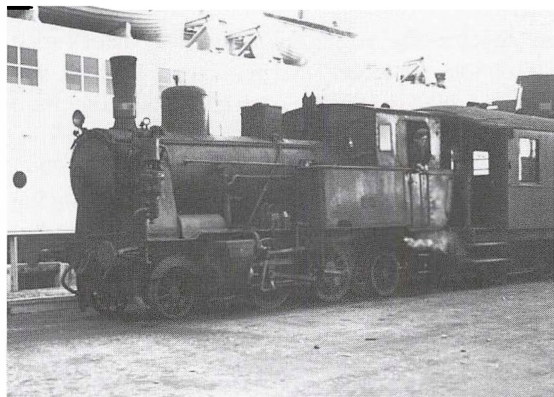
Krigen medførte i begyndelsen ikke større forøgelser af transporterne, men efterhånden som landevejstrafikken faldt bort som følge af mangel på såvel brændstof som gummi, steg kravene til banen meget stærkt. Man havde tre kraftige tenderlokomotiver, HFJ nr. 6 og 8 samt det store firekoblede lokomotiv, HFJ nr. 9, man havde købt fra de sydfynske jernbaner i 1932, som kunne klare selv de største godstog. Banens to øvrige lokomotiver, nr. 4 og 5, var kun tokoblede med begrænset trækraft, men efter at være sat i stand, var de dog i stand til at klare de almindelige persontog på hverdage og afløse motorvognene, når det kneb med olie.

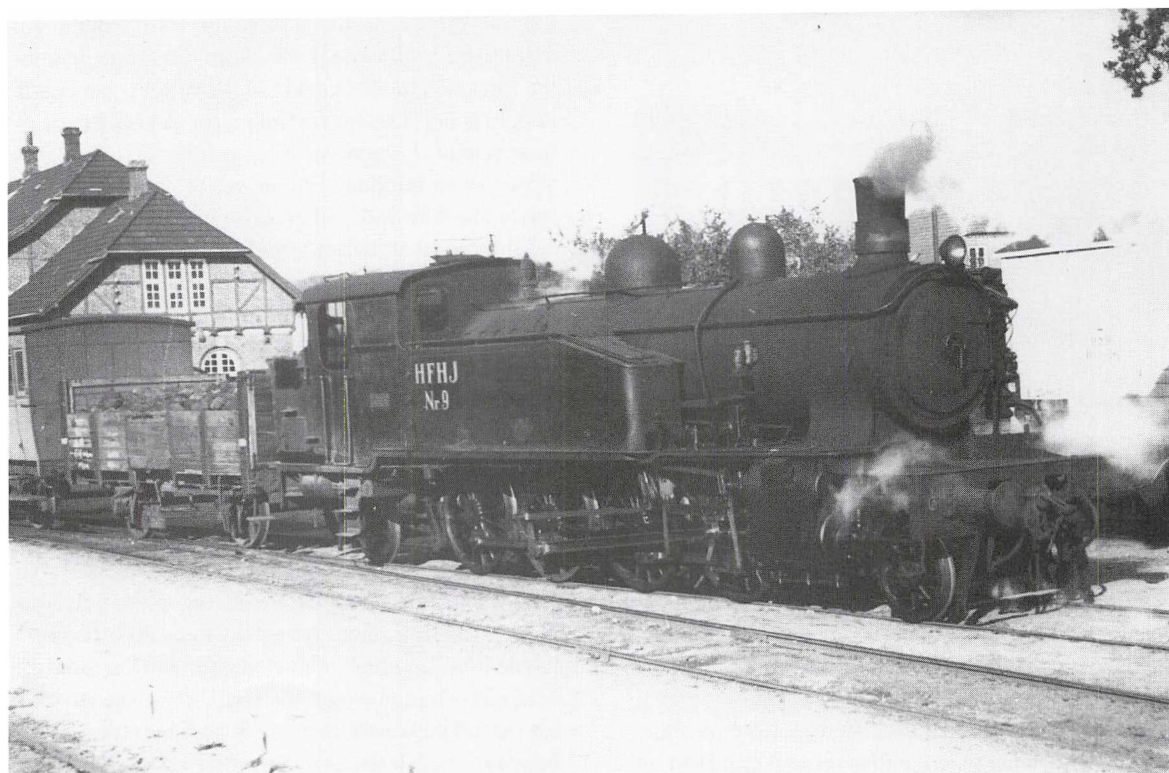
I 1940-42 kneb det meget stærkt med olie og motorvognenes andel af trafikken faldt derfor fra 81% af toggangen helt ned til 24%. Den heraf følgende indskrænkning af toggangen og omdannelsen af en række tog til blandettog med to timers

køretid gjorde derfor i perioder trafiksituationen helt utilfredsstillende. F.eks. kom det første persontog først til Hundested kl. 11.18 og det var endda kun, hvis det ikke var forsinket, for så kom det tit en time senere. Følgen var bl.a. at folk først fik deres aviser over middag. Endnu værre var det, at det første tog ikke var i Hillerød før efter kl. 8, hvorved arbejderne til støberiet kom for sent til arbejde, og der kunne ikke opnås forbindelse med morgeneksprestoget til Jylland, der efterhånden var det eneste gennemgående tog mellem landsdelene.

Kuhlman havde altid vist megen fantasi ved anskaffelse af materiel, såvel motorvogne som persontog, og heller ikke nu svigtede denne egenskab ham. De forenede Automobilfabrikker havde i 1940 bygget nogle skinnedbusser til Ålborg Privatbaner. De var indrettet således, at de, når de blev overflødige på banerne, kunne omdannes til landevejstrafik. Kuhlman mente nu, at det omvendte også måtte kunne gøres, da man ikke længere havde brug for alle landevejsbusserne. Han fandt en Triangel-Mignon vogn fra 1929, og chassiet blev sat i stand på banen, medens Scandia leverede jernbanehjul, rullelejer, aksler m.v. HFJ M 4 indsattes i driften 1942 og kørte som tidligt morgentog fra Hundested med arbejdere til Hillerød og som posttog tilbage til Hundested.

HFHJ nr. 4 holder ved Grenå-færgen på havnen i Hundested, 30. september 1948. (JS).





HFHJ nr. 9 med blandet tog under indkørsel til Melby, 1941. (BW).

Alle var glade for den nye vogn, men desværre viste det sig, at glæden var så stor, at togene hver dag var overfyldte, idet vognen kun havde 17 siddepladser, hvorfor man i 1943 besluttede sig til yderligere at ombygge en landevejsbil, denne gang en noget større vogn, der tillige forsynedes med dieselmotor og senere med generator, HFJ M 6. Ved hjælp af disse to skinnebusser kunne man lige frem til marts 1945 opretholde en drift med seks personførende tog i hver retning. Forbuddet i foråret 1945 om ikke at køre udover tirsdag, torsdag og lørdag kom ikke til at gælde de nordsjællandske statsbaner, hvorefter også HFHJ fik dispensation fra forbuddet.

Ved krigens afslutning var banen nedslidt, ligesom de fleste andre danske privatbaner, og det var afgørende for HFHJ's fortsatte eksistens med en

fornyelse af såvel banens faste anlæg som dens materiel.

Efterkrigsår med nyt materiel og ny køreplan

Den både velfunderede og stærkt trafikerede bane trængte selvfølgelig til modernisering ligesom andre privatbaner.

Kuhlman gjorde sig ihærdige anstrengelser for at skaffe sin bane de første danskbyggede skinnebusser, og det første togsæt blev leveret til Frederiksværkbanen den 24. april 1947 fra Scandia A/S i Randers. Man købte de nye tog for midler opsamlet ved henlæggelse af en del af driftsoverskuddet. Anskaffelsen af disse små tog kom til at betyde billigere og mere rationel afvikling af en stor del af persontogene på banen. For passagererne betød de nye tog en væsentlig forbedring af komforten, og ikke

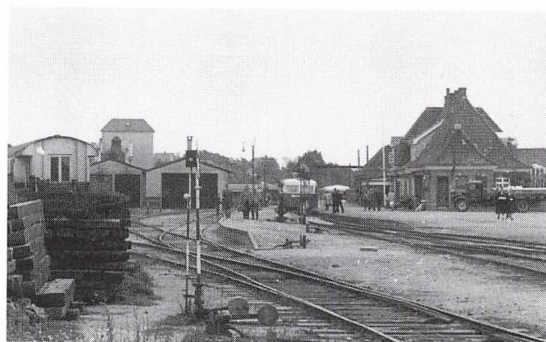
mindst de lette indstigningsforhold gjorde skinnebusserne populære hos banens kunder. Frederiksværkbanens oprindelige linieføring ved Hillerød – ikke mindst mellem Hillerød og Hillerød lokalstation – viste sig at være yderst uheldig for både banen og byen, og kort før krigen opstod tanken om at forlægge banen mellem Hillerød og Skævinge syd om Hillerød til Nørre Herlev og derfra videre mod vest til Gørløse og Skævinge. Projektet blev vedtaget i 1942, men på grund af krigen og mangel på materialer blev arbejdet med den nye banestrækning først færdig til ibrugtagning i maj 1950.

I sommerkøreplanen 1950, da baneforlægningen mellem Skævinge og Hillerød var taget i brug, kørte stadig 11 togpar på hverdage samt yderligere tre på lørdage, hvoraf det ene medførte gennemgående vogne fra København. På mandage og lørdage kørtes et "hurtigtog" Hundested–Hillerød, der kun skulle standse i Frederiksværk og Skævinge, hvis der var rejsende fra Grenå med gennemgående billet til disse to byer, og det var der faktisk altid! Desuden kørtes på hverdage et fast godstogspar. På søn- og helligdage kørtes 12 togpar, heraf et med gennemgående vogne til og fra København.

Fælles ledelse for GDS og HFHJ

Svigtende helbred tvang i 1958 direktør Kuhlman til at forlade posten som driftsbestyrer, som han havde beklædt siden 1915, og han døde i slutningen af året. Dermed mistede danske privatbaner en af sine mest markante skikkelser.

Daværende kontorchef, M. Mikkelsen, blev konstitueret som direktør, indtil civilingeniør H. Krusenstjerna-Hafstrøm tiltrådte som direktør for HFHJ den 1. juni 1959. Den nye direktør, der oprindeligt kom fra baneafdelingen i DSB's 2. distrikt i Århus, var godt kendt med privatbanedrift efter at have været direktør for Mariager-Fårup-Viborg og Skive-Vestsalling Jernbaner fra 1948. Fra den 1. april 1961 blev H. Krusenstjerna-Hafstrøm udnævnt til direktør for både Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, idet trafikministeriet derved fulgte Privatbanekommissionens betænkning fra 1956, hvori man havde påpeget, at de nordsjællandske privatbaner ved vacancer i direktørstillingerne burde have fælles ledelse.



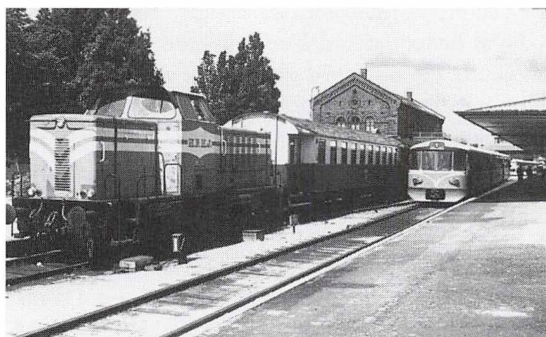
Hundested station med det gamle værksteds- og remise-kompleks, april 1960. (PT).

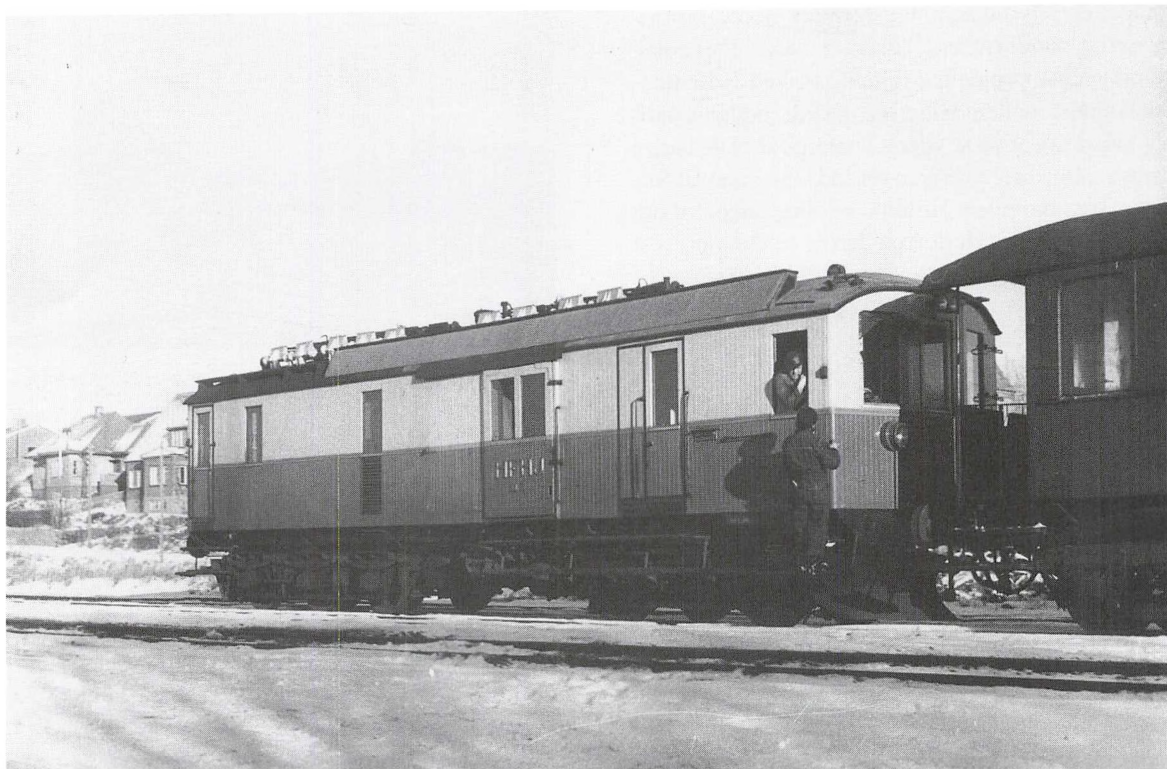
Planer for flytning af Hundested station

Etableringen af en motortrafikvej mellem Frederiksværk og Hundested kom på tale i midten af 1960'erne i forbindelse med anlæg af en ny færgehavn i Hundested. Allerede i 1964 godkendte ministeren for offentlige arbejder, Kai Lindberg, planerne om at bygge nye færgelejer til Grenå–Hundested færgerne et stykke syd for den eksisterende havn i Hundested uden at sikre sig, at de nødvendige trafikårer blev knyttet til projektet, herunder en eventuel flytning af Hundested station ned til det nye havneområde.

Der var udarbejdet projekter til de nye færgelejers placering, flytning af Hundested station, forlægning af banen og diverse vejanlæg, som ialt vil-

Hillerød station med dieseltrukket tog fremført af HFHJ M11 og med bl.a. personvognen HFHJ C60 samt et Y-tog, 23. juni 1981. (PT).





Motorlokomotivet HFHJ M3 rangerer i Hundested, december 1961. (PT).

le koste omkring 25 mio. kr. Efter møder med vejdirektoratet og trafikministeriet så det imidlertid ud til, at der måske kun kunne skaffes penge til viadukt og vejarbejder, hvorimod det ikke så særligt lyst ud med hensyn til at skaffe de nødvendige beløb til flytning af stationen. Selve havnebyggeriet skulle ske ved privat finansiering.

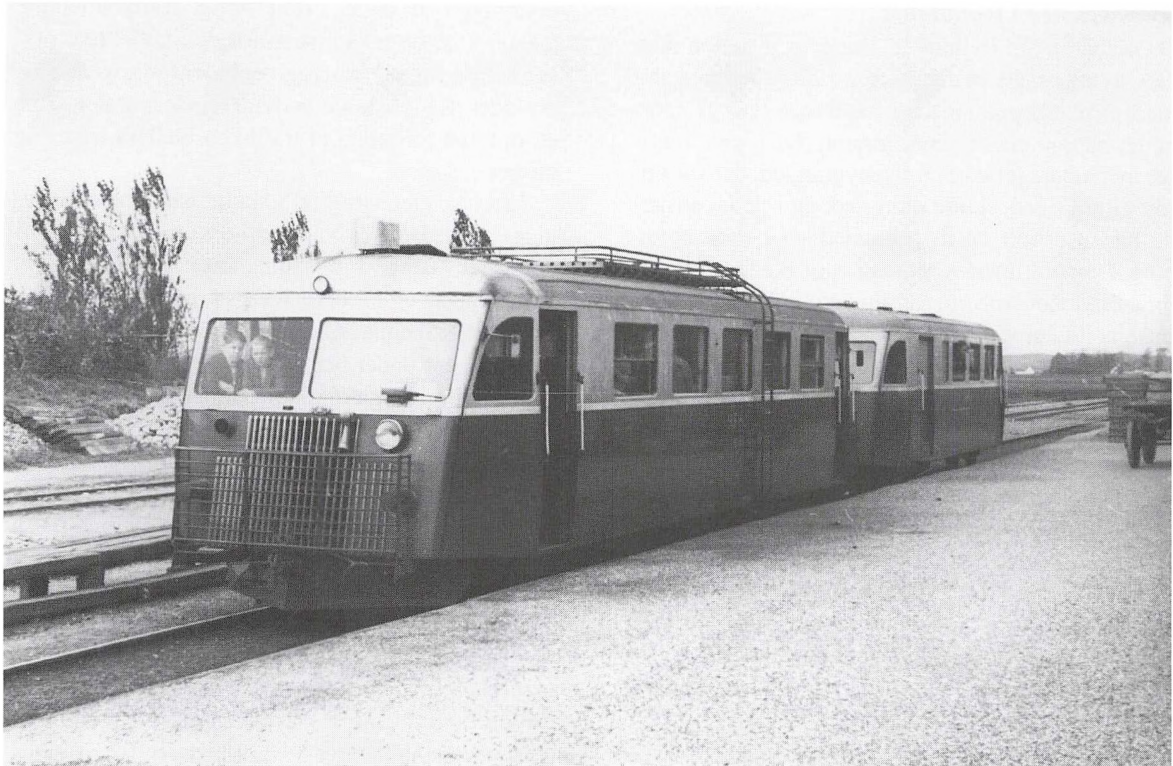
Hvor banen i dag drejer mod nord i lyngbakkerne, skulle det nye spor gå lige ud, og en motorvej følge banen parallelt på en bro over Nørregade og så dreje mod nord til et opfyldt areal i fjorden. Her skulle anlægges nye færgelejer, station og indrettes parkeringspladser.

Fra trafikministeriet fik banen besked om, at der kun kunne skaffes offentlige midler til et sådant projekt ved et moderniseringslån til banen. Da udgiften til stationsflytningen var kalkuleret til ca. 5,5

mill. kr. betød det, at der fra amt og kommuner skulle skaffes ca. 1,4 mill. kr., og det ville sikkert volde visse vanskeligheder.

På den anden side lå det klart, at såfremt stationen ikke blev flyttet, ville banen miste de ca. 60.000 rejsende, som benyttede banen til og fra Grenåfærgen.

Efter syv års planlægning, rådslagning og reelt arbejde trak det efterhånden sammen til en trafikøkonomisk planlægningsskandale i Hundested. Hele tre trafikministre, Kai Lindberg, Svend Horn og Ove Guldberg, havde sagt god for de skitserede løsninger af trafikforholdene ved Hundested, men uden at noget som helst var sket. Sagen var ret kompliceret, men i store træk gik den ud på, at det offentlige var kommet bagefter de private investeringer i den ny havn på ca. 12 mio. kr.



HFHJ's første skinnebustog, Sm 1 og Sp 1, i Melby, september 1948. (JS).

Til en eventuel flytning af stationen, der i 1969 var beregnet til at koste 5,2 mio. kr., kunne trafikminister Ove Guldberg ikke love penge fra staten, men hvis man på lokalt plan fandt frem til et økonomisk grundlag for stationsflytningen, måtte sagen tages op igen. Man havde altså, som sognerådsformand Hans Nielsen, Hundested, tidligere havde udtalt det, fremdeles statens sympati, men ikke noget at have den i ...!

Der kom heller ikke penge til de nye vejanlæg mellem Frederiksværk og Hundested, så de blev ikke færdige samtidig med havnen, der officielt blev taget i brug af Hundested-Grenå færgefart den 19. juni 1969. Hundested station ligger fortsat, hvor den altid har ligget, så de rejsende må derfor gå eller køres i busser til og fra færgerne. Den nye færgevej findes kun på diverse udgaver af offentlige kort over Halsnæs.

Driften 1968–74

Til erstatning for de danske skinnebusser anskaffede Frederiksværkbanen i 1965 nyt persontogsmateriel samtidig med Gribskovbanen og Lollandsbanen. De populære tyskbyggede Y-tog klarer i 1992 fortsat størstedelen af persontrafikken på de danske privatbaner, idet der siden er bygget flere serier af togene. Frederiksværkbanen har således fået leveret flere Y-tog i 1970, 1973 og 1983-84.

Indsættelsen af de nye tog fra 1965, udvidelsen af køreplanen fra 1968, hvor S-togene begyndte at køre til og fra Hillerød, samt den stadige udflytning til Frederiksværkbanens opland betød i slutningen af 1960'erne en stadig stigning i rejsetallene for både banens tog og busser. Denne stigning fortsatte ind i 1970'erne, og i 1971 blev således befordret mere end en million rejsende med banens tog, mens der samme år rejste ca. 494.000 med banens busser.

Nyt værksted i Hundested

Da planerne om flytning af Hundested station ikke blev til noget, gik man omkring 1970 i stedet i gang med at planlægge en total modernisering af sporet på den eksisterende station. De gamle remiser med undtagelse af remisebygningen, der var opført efter krigen, skulle rives ned, og i stedet ønskede banen opført en ny værksteds- og remisebygning. Dermed imødekom man et ønske fra Tilsynet med Privatbanerne om samling af værksteds- og remisefaciliteterne ved HFHJ af hensyn til rationalisering af arbejdet, og det gamle værksted i Frederiksværk ville blive nedlagt. Hele projektet blev budgetteret til ca. 4,3 mio. kr., som man i 1970 søgte bevilget som moderniseringslån af staten, amtet og kommunerne.

Bevillingen blev først givet i regnskabsårene 1974-75, og den gamle remise i Hundested blev nedrevet i efteråret 1974 for at give plads til opførelsen af den ny værkstedsbygning, der opførtes af betonelementer i foråret og sommeren 1975.

Den 4. oktober 1975 kunne man indvie det nye værksted. Dermed begyndte en ny epoke for vedligeholdelsen af det rullende materiel ved både Frederiksværkbanen og Gribskovbanen, og siden den 1. november samme år har man på værkstedet foretaget et stort antal gennemgribende hovedreparationer af de to baners Y-tog samt diesellokomotiver. Siden 1984 har man også vedligeholdt DSB's Y-tog, der benyttes mellem Hillerød og Helsingør.

Efter færdiggørelsen af værkstedet gik man i efteråret 1975 og foråret 1976 i gang med en omlægning og udskiftning af sporene på Hundested station. Dette arbejde var efterhånden yderst påkrævet, idet man på grund af planerne om at flytte stationen hele tiden havde udskudt denne renovering af sporområdet. Med beslutningen om at bygge det nye værksted ved den gamle station i Hundested, var planerne om en flytning af stationen skrinlagt.

Hovedstadsområdets Trafikselskab

Ved lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring nedsattes et trafikråd for hovedstadsområdet, hvorunder Frederiksværkbanens opland hørte. Dette råd fik gennem lovens paragraf 3, stk. 1, til opgave at fremme koor-

dineringen af anlæg, linieføring, trafikbetjening, takstsystem og takstniveau for den kollektive personbefordring ad bane og vej indenfor hovedstadsområdet. Rådet skulle endvidere påse, at der skete en optimal fordeling af trafikken mellem baner og busser.

Efter lovens paragraf 5 skulle banedriften varetages af DSB og privatbanerne i området, medens der efter paragraf 6 skulle stiftes et selskab af Københavns og Frederiksbergs kommunalbestyrelser samt Københavns, Frederiksbergs og Roskilde amtsråd, der under hensyn til lovens bestemmelser skulle udføre regelmæssig omnibuskørsel mellem steder inden for hovedstadsområdet.

Selskabet, der kom til at hedde Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), begyndte driften den 1. oktober 1974, mens et nyt takstsystem baseret på en zoneinddeling af hele hovedstadsområdet først trådte i kraft den 20. april 1975.

Ved lov nr. 20 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring ophævedes loven fra 1973, og der fastsættes nye regler for banedriften i området. For privatbanernes vedkommende fastsattes i paragraf 8, at ministeren for offentlige arbejder bemyndigedes til at godkende overenskomster mellem disse og Hovedstadsrådet om en ordning for den lokale trafik ad privatbanestrækningerne. Frederiksværkbanen havde imidlertid allerede indgået aftale med Hovedstadsrådet fra den 20. april 1975 i lighed med de øvrige privatbaner i området, hvorefter HT's taktssystem blev indført på banerne fra samme dato. Det betød i mange tilfælde væsentlige nedsættelser. HT skulle have indtægterne af personbefordringen mod til gengæld at yde banen kompensation for den indtægt, man havde af persontrafikken inden aftalens indgåelse samt 9 øre pr.-personkm. for mertransport efter indførelsen af HT's takstsystem. Det hele skulle naturligvis reguleres i forhold til takstforhøjelser, der senere er sket. HFHJ havde fortsat selv indtægterne af godsbefordringen, ligesom banens underskud fortsat skulle dækkes efter de hidtidige gældende regler herfor af stat og kommuner.

Passagertallet stiger

Straks efter indgåelsen af aftalen med HT skete der

en kraftig stigning i antallet af rejsende med banens tog. Fra 1974 til 1975 udgjorde stigningen således 130.200 til 1.059.690 rejsende. Den befordrede godsmængde var i 1975 på 203.020 t., og de største transportarter var jern, stål, støbegods og skrotjern til og fra stålvalseværket i Frederiksværk.

Det var pludselig blevet populært og billigt at rejse med de kollektive trafikmidler, og Frederiksværkbanen fik i de følgende år mange nye passagerer. I 1977 befordredes 1.325.346 rejsende eller 7,7 pct. flere end i 1976, og i 1980 var rejsetallet 1.850.520.

Spormodernisering af Frederiksværkbanens strækningsspor, 1977-84

I begyndelsen af 1970'erne bestod Frederiksværkbanens strækningsspor hovedsagelig af 32 kg skinner og 33,4 kg skinner, der var lagt ved en sporudskiftning i midten af 1930'erne. En undtagelse var ca. 10 km spor mellem Skævinge og Brødeskov, der i 1959 var udskiftet med 37 kg skinner. Alt i alt var det tiltrængt at søge moderniseringslån til udskiftning af strækningssporet. På grundlag af de øgede transporter til og fra Det danske Stålvalseværk, fandt bestyrelsen det rigtigst at udføre et nyt spor over strækningen Hillerød-Frederiksværk som 45 km spor.

Bestyrelsen indsendte sit andragende om moderniseringsstøtte til fornyelse af Frederiksværkbanens spor over et åremål i begyndelsen af 1975. Samtidig bad man om bevilling af midler til 1. etape, der skulle være udskiftning af 4 km. spor fra Frederiksværk til Kregme med nyt 45 kg langskinnespor lagt på betonsveller i skærveballast, hvilket dengang var beregnet til en udgift på ca. 815.000 kr. pr. km.

Spormoderniseringen blev bevilget, og i 1976-77 blev de 4 km spor fornyet. Dernæst fulgte i 1978 strækningen fra Kregme til Skævinge, ialt ca. 8 km. I 1979-80 flyttedes spormoderniseringen til mellem Melby og Hundested, hvor der blev udskiftet ialt 8,0 km. spor. Egentlig var spormoderniseringen i 1979-80 planlagt til at finde sted mellem Hillerød og Gørlose, men på grund af sporets tilstand mellem Melby og Hundested valgte man at fremskynde sporfornyelsen på denne strækning. I første om-



Gørlose station, juli 1991. (OCMP).

gang undlod man at udskifte sporet omkring Vibehus, idet man først ønskede at lægge de ny skinner på dette stykke, indtil den planlagte forlægning af banen i forbindelse med etableringen af den nye færgevej var besluttet. Færgevejen skulle ved Vibehus ligge, hvor Hundestedbanen ligger, indtil vejen skulle svinge ned gennem Vinbergs bakker. Forlægningen af jernbanen mod nord ville betyde flytning af ret store jordmængder, fordi banen skulle graves ind i Storebjerg. Dette jordarbejde skulle betales af statens bevilling til færgevejen.

Imidlertid måtte man til sidst vælge at forny sporene på det gamle banelegeme, idet bevillingen til anlægget af den nye færgevej udeblev i 1980. Beslutningen om ikke længere at afvente anlægget af

Tre-vogns Y-tog ved Hanehoved trinbræt, marts 1991. (OCMP).





Hundested station med tog 42 bestående af Ym 8-Yp, 23-Ys 50 i spor 1 og tog fra havnen med Ym 12-Yp 51 i spor 2, 26. marts 1991. (OCMP).

den ny færgesvej var klog, især når vejen i 1991 fortsat kun er en "realitet" på Geodædisk Instituts kort og ikke i virkeligheden!

Spormoderniseringen af de ca. 6,5 km. mellem Hillerød og Gørløse blev påbegyndt i 1981, og året efter blev det afsluttet samtidig med, at banen fik lagt ca. 5,3 km nyt spor fra Frederiksværk til ca. 1 km. vest for Melby. Den totale udskiftning af strækningssporet blev afsluttet i 1983-84, hvor 7,5 km spor mellem Gørløse og Skævinge blev udskiftet.

Selve sporfornyelsen blev udført af en af DSB's sporlægningskolonner, mens forberedelsen til udskiftningen af strækningssporet samt oprydningssarbejdet blev overldt til HFHJ's egen baneafdeling. Frederiksværkbanen lejede til transport af ballast et antal selvtømmende ballastvogne af DSB, og banen fremførte selv de mange ballasttog med banens diesellokomotiver.

Ny lov om privatbanerne fra 1984

En ny "Lov om Privatbaner" blev vedtaget i folketinget den 6. juni 1984 til afløsning af otte ældre love. Den nye lov simplificerede det lovmæssige grundlag for offentlig betaling til dækning af driftsunderskud og modernisering ved privatbanerne. Herefter blev det fastsat, at staten på de årlige finanslove yder privatbanerne 70% i tilskud til dækning af et egentlig negativt driftsresultat i henhold til godkendte budgetter samt 85% i tilskud til dækning af pensionsudgifter. De resterende 30% til

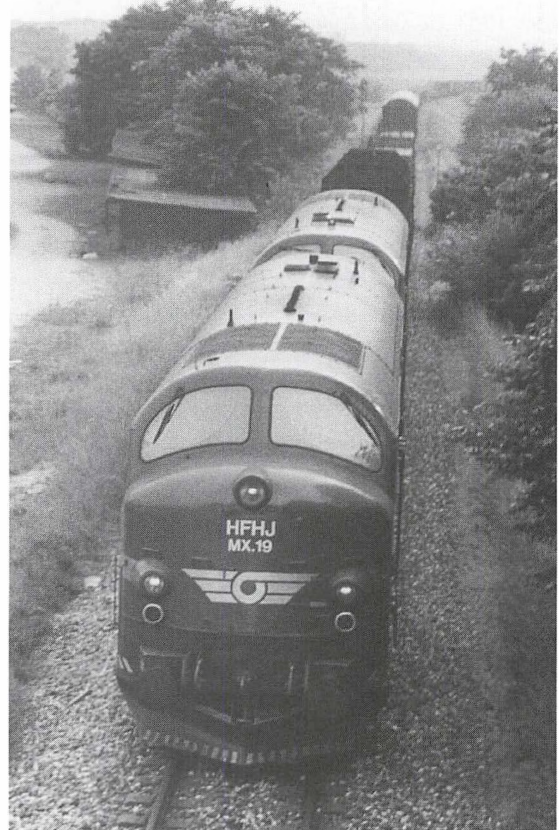
dækning af et negativt driftsresultat betales af amtskommunerne og primærkommunerne, hvorfra de sidste 15% til pensionsforpligtelserne også kommer.

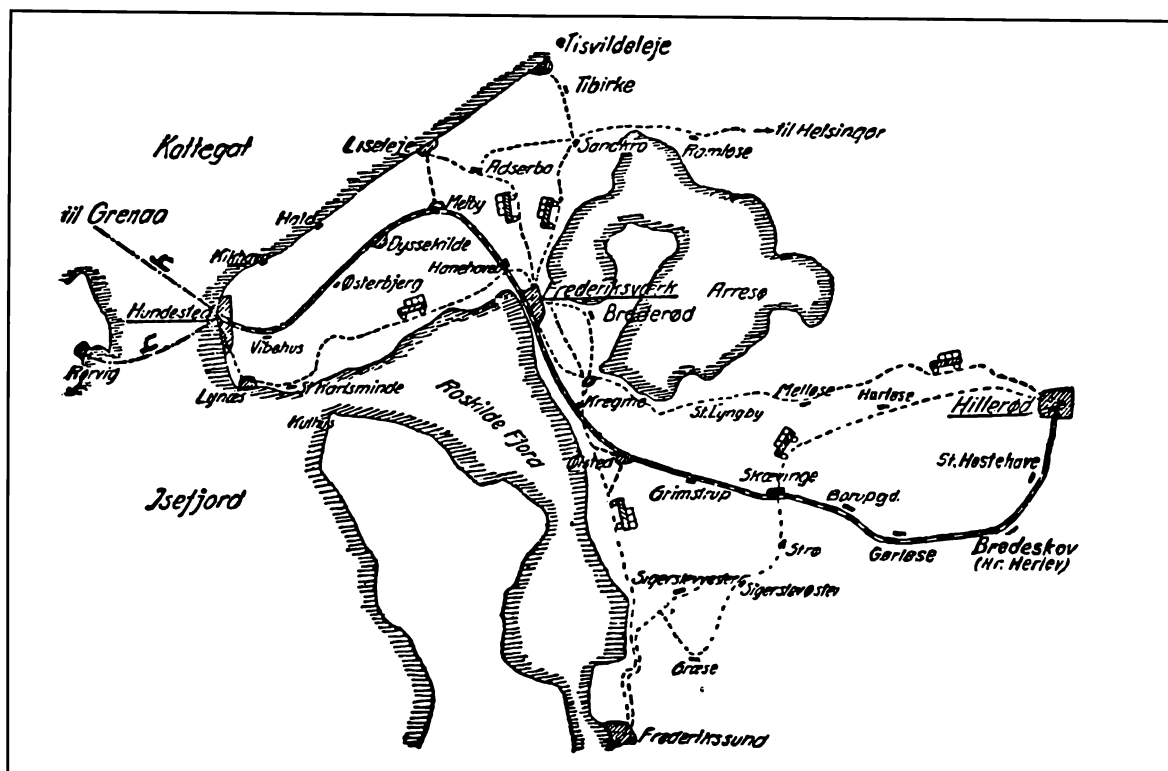
Samtidig blev der fastsat nye regler for, hvorledes der af staten og kommunerne kan ydes afdragsfrie investerstilskud til privatbanernes jernbanemateriel og -anlæg.

Nyt fjernstyrings- og sikringsanlæg på HFHJ, 1986-88

I begyndelsen af 1980'erne viste banens fjernstyrings- og sikringsanlæg fra 1963, baseret på tonefrekvens og radiomeldinger, tegn på at være ud-

I dag fremføres de direkte godstog Frederiksværk-Hillerød-Københavns Godsbanegård med Frederiksværksbanens egne Mx-lokomotiver. Her ses HFHJ Mx 19 og 17 med et godstog på vej mod København ved Brødskov, juli 1991. (OCMP).





Kort over Frederiksværkbanen med tilhørende bilruter fra banens første køreplan efter baneforlægningen, maj 1950.

slidt, og afviklingen af den frem gennem 1970'erne udbyggede køreplan var betinget af et velfungerende fjernstyrings- og sikringsanlæg. Banens bestyrelse besluttede derfor i 1983 at søge om moderniseringslån hos stat, amtskommune samt primærkommunerne til anskaffelse af et nyt fjernstyrings- og sikringsanlæg, der var anslået til at koste ca. 6,1 mio. kr.

Moderniseringsandragendet omfattede en ny fjernstyringscentral med betjeningsudstyr i Frederiksværk samt anlæg til ialt ni understationer: Brødskov, Gørløse, Skævinge, Ølsted, Kregme, Melby, Østerbjerg samt stationerne i Frederiksværk og Hundested.

Fra Dansk Signal Industri fik man tilbud på et fjernstyringsanlæg, DSI J-Z AD 790, baseret på en mikrodatamat og med betjening via en farvebilledskærm og et tastatur. Dansk Signal Industri skulle også levere det nye sikringsanlæg, og her pegede

des på DSI E 80, et nyudviklet moderne fremtidsanlæg, som har indbygget alle de faciliteter, der i dag findes på større stationer.

Investeringstilskuddet til det nye fjernstyrings- og sikringsanlæg blev først medtaget i finanslovsforslaget for 1986, og som følge heraf kom man først i gang med etableringen i 1986. I august 1986 var strækningen fra Hillerød til Frederiksværk ombygget, og de nye ind- og udkørselssignaler var allerede sat op på den tilbageværende strækning frem til Hundested. Samtidig med moderniseringen af sikrings- og fjernstyringsanlæggene blev samtlige overkørselsanlæg lagt ind på dataskærmen på fjernstyringscentralen i Frederiksværk.

I 1987 blev etableringen af det nye anlæg fortsat, stationerne i Frederiksværk og Hundested blev også tilsluttet. Først i oktober 1988 blev systemblokanlægget mellem Hillerød og Brødskov taget i brug, og Frederiksværkbanens toggang afvikles

herefter udelukkende på systemblokanlæg imellem banens stationer, hvorved togene selv spærrer ud-kørselssignalerne i stopstilling, indtil det pågældende banestykke atter er frit. Det nye sikrings- og fjernstyringsanlæg kostede ialt 7,83 mio. kr.

Frederiksværkbanen 1988–1991

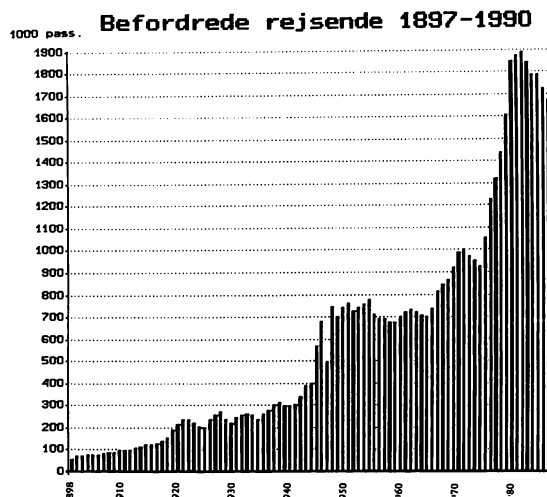
Den 1. august 1988 gik Gribskovbanens og Frederiksværkbanens direktør H. Krusenstjerna-Hafstrøm på pension, og til ny direktør ansattes civilingeniør Niels Møller, der kom fra DSB.

Banens tre diesellokomotiver fra henholdsvis 1952, 1958 og 1961 viste efterhånden tegn på at være udtjente. Samtidig med, at HFHJ stod for at skulle skaffe nye trækraftenheder til erstatning for de nedslidte lokomotiver, udbød DSB nogle tiloversblevne brugte dieselelektriske MX-lokomotiver til salg, og banen erhvervede i efteråret 1988 tre af disse.

Den 28. maj 1989 iværksattes en ny køreplan med fast timedrift, udvidet med halvtimedrift i morgen- og eftermiddagsmyldretiden mandag-fredag. Samtidig begyndte Frederiksværkbanen at køre direkte godstog med de nyerhvervede MX-lokomotiver Frederiksværk-Hillerød-Københavns Godsbanegård og omvendt. Mellem Hillerød og København erstatter disse tog DSB's egne godstog, og HFHJ får af DSB betaling for godstogskørsel på DSB's strækning. I retning mod København standser togene på Lersøen rangerbanegård, og her afkobles de mange godsvogne fra Frederiksværk til det nordlige eller sydlige udland, og opnår dermed en hurtigere videreførelse med de særlige Dan-Link godstog.

1990 viste efter en pause på syv år atter en stigning i passagerantallet. Stigningen koncentreredes især omkring byerne Hundested, Frederiksværk og Hillerød. Den nye køreplan, der iværksattes i 1989 bl.a. med det formål at forbedre forbindelserne til og fra disse byområder, har altså opfyldt dette mål, og ikke mindst er de nye gode omstigningsmuligheder mellem tog og bus i Frederiksværk nok årsag til den fornyede stigning i passagerantallet.

Banen beskæftigede 128 personer ved driftsårets udgang, og hører altså beskæftigelsesmæssigt til en af de større virksomheder i området.



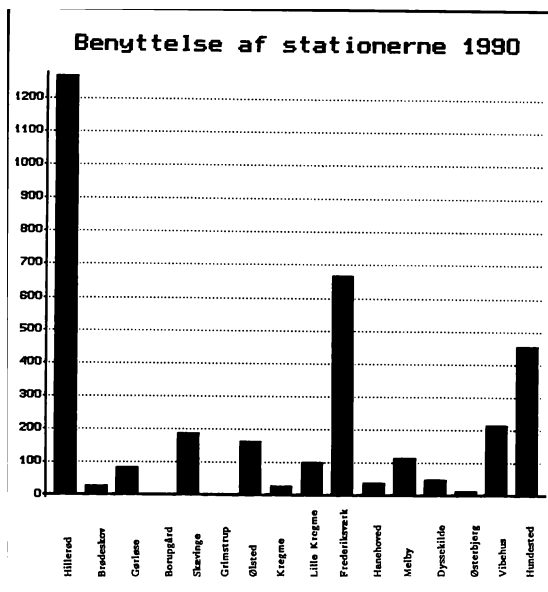
Antallet af befordrede rejsende med Frederiksværkbanen i årene 1897-1990.

Trafikplan 1990–1994

I begyndelsen af juli 1989 blev indholdet af finansministeriets Würtzenrapport fra maj 1989 almindelig kendt. I "Rapport om trafikøkonomi", som var rapportens egentlige navn, fremkom man med forslag til en ændret subsidiering af privatbanernes driftsunderskud, idet der bl.a. stod "Privatbanerne skiller sig klart ud med de relativt mest subsidierede transportområder. Det foreslås, at statens tilskud til privatbanerne nedtrappes væsentligt eller eventuelt bringes til ophør". Det blev starten til den debat om privatbanernes fremtid, der endnu ikke er afsluttet.

I maj 1990 fremlagde privatbanerne i hovedstadsområdet, Gribskovbanen, Frederiksværkbanen, Hornbækbanen, Nærumbanen og Østbanen, en fælles trafikplan for årene 1990-94, idet man tog udgangspunkt i den af Hovedstadsrådet udarbejdede "Kollektiv Trafikplan 1989".

Om Frederiksværkbanen nævnes banens betydning som led i boligarbejdsstedstrafikken for banens opland til København og nærmeste omegn og omvendt samt for den lokale trafik. Derudover nævnes også banens betydning for en stor lokal- og regionaltrafik af passagerer til og fra de rekreative



Sådan blev de enkelte stationer benyttet af banens passagerer i 1990. Da hver passager har "berøring" med to stationer, er antallet af passagerbenyttelser det dobbelt af antallet af rejser ialt, der i 1990 var 1.725.372.

områder. Endelig nævnes banens betydning i forbindelse med Grenå-Hundested færger samt færger mellem Hundested og Rørvig.

For fortsat at være et attraktivt kollektivt transportmiddel ønskes banens spor anlæg udbygget inden for en kortere årrække, så man får mulighed for at øge strækningshastigheden fra 75 km/timen til 100 km/timen.

På grund af tættere toggang, og ønsket om præcision af samme, har man ved banen planer om yderligere én til to krydsningsstationer i årene fremover, og af hensyn til godstogene planlægges en forlængelse af krydsningssporet i Skævinge i 1992. Godstransporterne til og fra Frederiksværk har allerede betydet en omfattende ombygning af stationen i Frederiksværk i 1991.

Efter aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen blev der i efteråret 1990 nedsat en arbejdsgruppe under trafikministeriet, der skulle undersøge muligheden for en eventuel overførsel af privatbanerne til de kollektive trafikselskaber og/eller

amtskommunerne. Denne arbejdsgruppe fremlagde sin rapport i maj 1991, og her opstilles to overførselsmodeller for privatbanerne, nemlig enten til amtskommunerne eller trafikselskaberne, og der er her redegjort for konsekvenserne ud fra trafikpolitiske hensyn, herunder hensyn vedrørende gods-transport og miljø.

I efteråret 1991 har trafikminister Kaj Ikast - som følge af den megen debat om privatbanernes økonomi - valgt at nedsætte et udvalg, der skal kulegrave privatbanernes forhold. Udvalget skal afslutte sit arbejde senest den 1. februar 1992. Man må så håbe, at politikerne finder frem til en løsning for privatbanernes fremtid, så de i en årrække kan få ro til at beskæftige sig med det, de egentlig er anlagt til, nemlig udførelse af kollektive trafikopgaver.

Med de mange moderniseringsprogrammer, der gennem de seneste ti år er gennemført og med de, der enten er i gang i 1991 eller ønskes igangsat i de kommende år, vil banen fra Hillerød til Hundested fortsat være en privatbane med et godt tilbud om kollektiv transport til beboerne i den egn, som banen betjener.

Efterskrift

Foranstående artikel om Hundestedbanen er et uddrag af Dansk Jernbane-Klubs bog: "Med tog til Hundested gennem 75 år", skrevet af Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke i 1991.

Nedenstående personer/institutioner har bidraget med billederne:

DKJ: Dansk Jernbane-Klub's arkiv.
FrH: Frede Hansen.
OCMP: Ole-Chr. M. Plum.
JS: James Steffensen.
PT.: Peer Thomassen.
BW: Birger Wilcke.

Litteraturliste:

Baneforlægningen Hillerød-Skævinge i Aarene 1942-50 af C.J. Kuhlman.
Betænkning afgivet af Kommissionen angaaende Anlæg af nye Jærnbanner, København 1906.

Betænkning afgivet af Trafikkommissionen af 1936, København 1939.

Betænkning afgivet af Privatbanekommissionen af 1954, København 1939.

Danmarks damplokomotiver af William Bay, København 1977.

Danmarks Jernbaner, Historisk og biografisk Haandbog, redigeret af Martin Buch og C.I. Gomard, København 1933ff.

Danske jernbaners motormateriel af E.B. Jonsen, P. Thomassen og B. Wilcke, Dansk Jernbane-Klub, København 1968.

Frederiksborg Amtsavis, forskellige årgange.

Frederiksværk-Hundested Jernbane 1916-1941 af C.J. Kuhlman.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 1897-1922 af C.J. Kuhlman.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 1897-1947 af C.J. Kuhlman.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947 af Birger Wilcke, Dansk Jernbane-Klub, København 1972.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972 af P. Thomassen, Dansk Jernbane-Klub, København 1972.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972, 3. del og Det danske Staalvalseværk A/S af P. Thomassen, Dansk Jernbane-Klub, København 1973.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, driftsberetninger 1897, 1991.

Hundested Havn, 1962.

Jernbane-Bladet.

Jernbanen, Dansk Jernbane-Klub's tidsskrift.

Motormateriel 1, Jernbanemotormateriellet fra De forenede automobilfabrikker af John Poulsen m.fl., Dansk Jernbane-Klub, 1976.

Motormateriel 2, Motormateriellet fra udenlandske fabrikker før 1945 af John Poulsen m.fl., banebøger 1984.

Motormateriel 3, Skinnebusser af John Poulsen, banebøger 1989.

Privatbanerne i Hovedstadsområdet, Trafikplan 1990-94. Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende en eventuel overførsel af privatbanerne til de kollektive trafiksselskaber eller amtskommunerne, Trafikministeriet 1991.

Rigsdagstidende.

Udover de nævnte kilder er der anvendt materialer fra Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbanes arkiver samt arkivmateriale fra Tilsynet med Privatbanerne, Dansk Jernbane-Klub m.fl.

Formandsberetning 1991/92

Oprindelig skulle nedenstående formandsberetning først have været trykt i årbogen 1993, idet nærværende årbog 1992 skulle have været udsendt allerede i foråret, altså adskillige måneder før den ordinære generalforsamling. Når årbogen skulle udkomme så tidligt på året skyldtes det årbogens tema, som relaterede sig til det store udstillingsprojekt, som Danmark tekniske Museum og egnsmuseerne i Frederiksborg Amt afviklede under fællestitlen "På Vej".

Intentionen kom imidlertid ikke til at stå mål med virkeligheden. Museernes udstillinger er taget ned og erstattet af andre. Så årbogens gode artikler kan med andre ord ikke længere inspirere og befordre en oplevelse på de relaterede museumsudstillinger. Men årbogens artikler kan selvfølgelig glimrende læses uafhængig heraf. Deres blivende værdi er uomtvistelig, ligesom oplevelsen de kan bibringe.

Økonomien i Historisk Samfund er anderledes mistrøstelig, og må ansues med behørig betænkelighed. Regnskabets underskud tager dets tydelige sprog. Fortsættes udviklingen ad det hidtidige spor, så kan Historisk Samfunds endeligt meget hurtigt årstalsættes. Kassereren vil redegøre nærmere for regnskabet. Her skal det blot bemærkes, at enten må udgifterne bringes i positiv overensstemmelse med indtægterne eller også må udgifterne nedbringes mærkbart. Da det bliver stadig vanskeligere at skaffe økonomiske midler fra fonde og institutioner samtidig med, at Historisk Samfunds økonomiske grundlag, nemlig medlemsbidraget i form af kontingentet fortsat er vigende, er det næppe realistisk at basere den økonomiske fremtid alene på øgede indtægter. Eneste realistiske vej ud af de økonomiske vanskeligheder er en reduktion af udgifterne.

Dette kan ske enten ved at opgive medlemsbladet eller billiggøre årbogen. Sidstnævnte kan ske ved en reduktion af sidetallet, billiggørelse af trykkostningerne og/eller gennem et samarbejde andre foreninger og institutioner om udgivelsen af årbogen. Bestyrelsen vil forhåbentlig på den forestående generalforsamling kunne løfte lidt af sløret for hvilken strategi, som vil blive lagt til grund for de kommende års økonomiske sanering. Men alfa og omega for Historisk Samfunds fremtid er ubetinget medlemskredsen og en forøgelse heraf.

Bestyrelsen har i øvrigt kun været samlet til ét møde i det forløbne beretningsår. Når der kun har været afholdt et enkelt bestyrelsesmøde skyldtes det ene og alene en gemen forglemmelse fra formandens side, som til undskyldning kun kan anføre, at udvalgene - skiftudvalget og turudvalget - har arbejdet godt og selvstændigt, og at der derfor ikke umiddelbart har været behov for bestyrelsesmøder udover en behørig konstituering, som har fundet sted for nylig.

Resultatet af skiftudvalgets arbejde ses bedst ved årbogen. Museumsinspektør Flemming Beyer har alene forestået redaktionen af 1992-årbogen. Redaktionen bag FAHS-bladet har tilsvarende anskueliggjort resultatet af deres arbejde, som har fået solid og vindende respekt hos læserkredsen. Måske knapt så synligt er det store arbejde som turudvalget har lagt i at få arrangeret lødige og spændende ture til historiske steder og institutioner. Deltager-tallet vidner utvetydigt om, hvor populære disse ture er blandt medlemmerne, som i det forløbne år har omfattet en tur til Hornsherred i foråret og Farum i september. Turene er et virkeligt gedigent aktiv for Historisk Samfund og dets virke for udbredelsen og styrkelsen af den historiske forståelse på grundlag

af de lokalhistoriske forudsætninger. En stor og dybtfølt tak til udvalgsmedlemmerne.

Sluttelig vil jeg rette en varm tak til vore mange trofaste støtter blandt medlemmerne, som desværre nu kun tæller henved 600, men navnlig Frederiksborg Amtsråds kulturudvalg, som har ydet et ekstraordinært tilskud. Også en stor tak til Kulturmi-

nisteriet og de få kommuner med Helsingør i spidsen, som har valgt fortsat at støtte Historisk Samfunds tværgående virke. Endelig vil jeg sædvanen tro sige mine kollegaer i bestyrelsen hjertelig tak for altid godt og berigende samarbejde.

Kenno Pedersen
16.09.1992

Regnskab 1/4 1991 til 31/3 1992

Indtægter:	1992	(1991)
Medlemskontingent	53.865,00	54.680,00
Tilskud:		
Tipsmidler	5.150,00	5.700
Kommuner	2.468,00	3.415,00
Frederiksborg Amt	8.000,00	25.000,00
Private	1.000,00	6.000,00
Carl Jul. Petersens		
Hjælpefond	0,00	5.000,00
Salg af årbøger	17.243,08	23.359,04
Renter	7.885,97	7.948,75
Indtægter i alt	<u>95.612,05</u>	<u>131.102,79</u>

Udgifter

Trykning	60.200,00	69.800,00
Moms-med-		
lemmer m.v.	9.598,00	11.959,00
Forsendelse		
incl. porto	<u>9.143,07</u>	<u>12.182,92</u>
Udsendelse af		
årbog i alt	78.941,07	93.941,92
Møder og foredrag	3.895,10	4.199,69
EDB (Opkrævning af		
kontingenter)	4.006,76	4.174,56
Kontorartikler, porto,		
kørsel m.v.	9.648,37	13.009,88
Kontingent Lokalhist.		
Fællesfore. m.v.	1.877,20	2.394,40
Løn	5.062,50	7.025,00
Medlemsblad	8.865,74	10.958,04
Udgifter i alt	<u>112.296,74</u>	<u>135.703,49</u>
Årets overskud/ underskud	<u>-16.684,69</u>	<u>-4.600,70</u>

Status pr. 31/3 1992

Aktiver	1992	(1991)
Bankbeholdning	102.455,75	110.045,93
Girobeholdning	426,08	6.318,17
	<u>102.881,83</u>	<u>116.364,10</u>
<i>Passiver</i>		
Skyldig moms	299,92	0,00
Tilbageholdt A-skat	2.632,00	0,00
Skyldige feriepenge	270,50	0,00
Egenkapital pr.		
1/4 1991	116.364,10	
- årets		
underskud	<u>-16.684,69</u>	<u>99.679,41</u>
	<u>102.881,83</u>	<u>116.364,10</u>

Foranstående driftsregnskab og status har vi gennemgået og fundet i overensstemmelse med foreningens bogføring. Beholdningernes tilstedeværelse har vi konstateret.

Helsingør, den 26. august 1992

Åse Gedde

S. Riis-Vestergaard

Bestyrelsen

Formand: Museumschef Kenno Pedersen,
Helsingør Kommunes Museer,
Hestemøllestræde 1, 3000 Helsingør,
tlf. 49 21 00 98 eller privat 49 21 12 15.

Kasserer: Bankdirektør Bent Laurents,
Unibank,
Prøvestenen 4, 3000 Helsingør,
tlf. 42 22 44 66.

Cand.mag. Henrik A. Bengtsen,
Kofod Anchersvej 46, 3060 Espergærde,
tlf. 42 23 43 31.

Museumsinspektør Flemming Beyer,
Nordsjællandsk Folkemuseum,
Helsingørsgade 65, 3400 Hillerød,
tlf. 42 26 43 79.

Bibliotekar Eva Deichmann,
Snerlevej 2, 2., 3000 Helsingør,
tlf. 42 10 21 15.

Arkivar Anna Esbech,
Ølstykke Bibliotek, 3650 Ølstykke,
tlf. 42 17 86 00 eller privat 31 86 56 02.

Studievejleder Søren Jessen,
Bjergstien 20, 3390 Hundested,
tlf. 42 33 74 61.

Museumsformidler Poul Korse,
Helsingør Kommunes Museer,
Hestemøllestræde 1, 3000 Helsingør,
tlf. 49 21 00 98 eller privat 42 22 03 18.

Stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard,
Kongevejen 54, 3000 Helsingør,
tlf. 49 21 46 04.

Cand.pharm. Aase Zinck,
Platanvej 36, 3600 Frederikssund,
tlf. 42 31 13 85.

Alle henvendelser vedr. medlemskab bedes telefo-
nisk eller skriftligt rettet til:

Tenna Bülow,
Stjernegade 6, 3000 Helsingør,
tlf. 49 20 08 43.

SEKRETARIAT SALG AF SAMFUNDETS BØGER

Tenna Bülow, Stjernegade 6, 3000 Helsingør
tlf. 49 20 08 43

også salg af ældre årgange