



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>

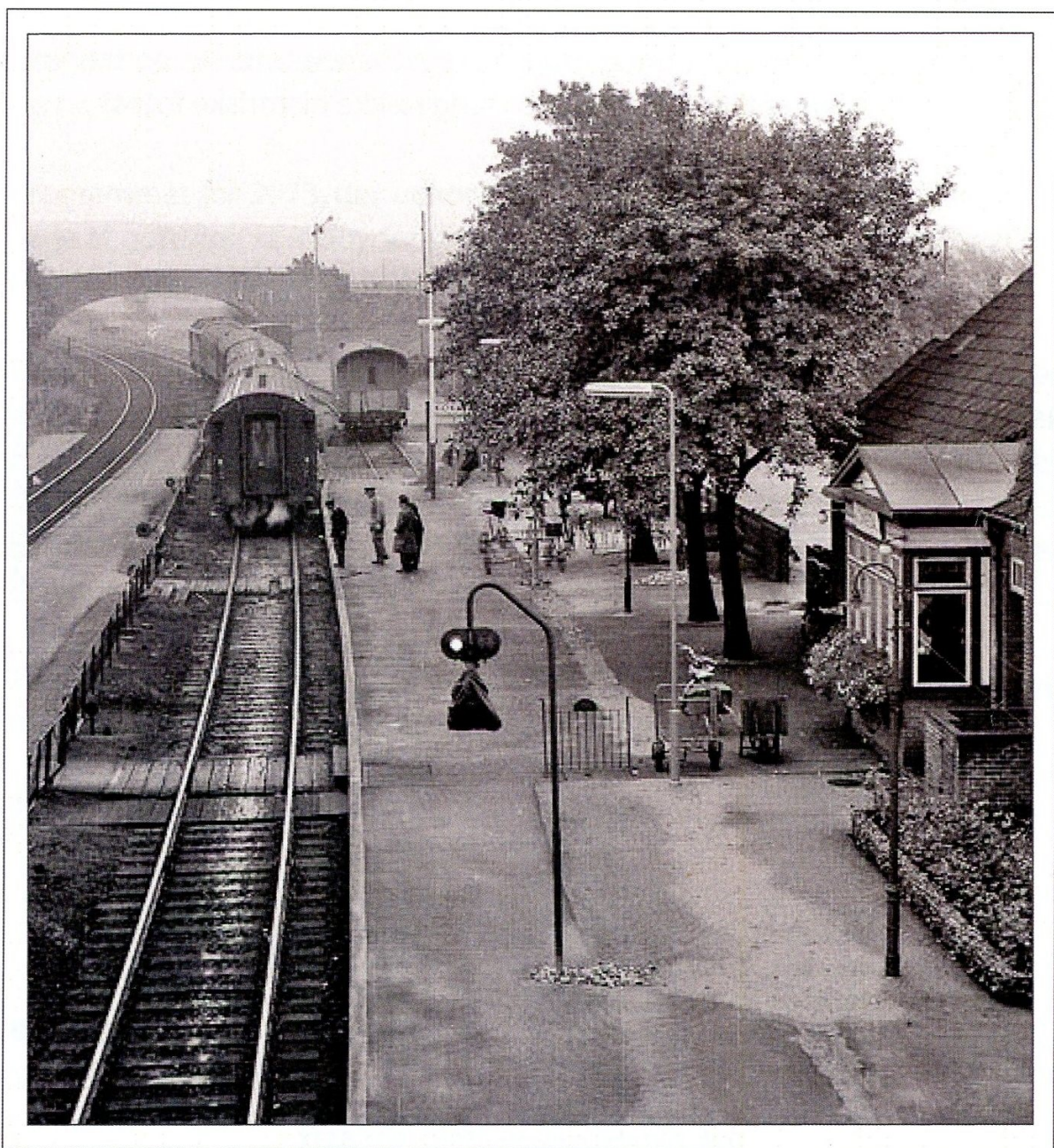


RYTTERSKOLEN

Medlemsblad for

KARLEBO LOKALHISTORISKE FORENING

www.lokalhistoriske-forening.dk
6. årgang nr. 3 - December 2012



Kokkedal Station 1965



Karlebo Lokalhistoriske Forening's medlemsblad Rytterskolen,
udkommer 4 gange årligt og udsendes bl.a. til foreningens medlemmer.
www.lokalhistoriske-forening.dk

FORSIDEBILLEDET

Billedet viser Kokkedal Station en dag i 1965. Dette nummer af Rytterskolen er især viet til en fortsættelse af Vibeke Fengers beretning om Kokkedal Stations historie. Første del blev bragt i sidste nummer af bladet. Det er en interessant beretning om en af Kystbanens største og travleste stationer. Artiklen er tillige ledsaget en lang række historiske fotos.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Formanden har ordet	side 3
Kokkedal Stations historie: 1941 - 2012	side 4
Ånden var vel redebøn - men kødet skrøbeligt	side 20
Rytterskolens historie	side 24

Redaktør

Niels Storgaard Simonsen
Fasanvænget 531 - 2980 Kokkedal
Tlf.: 4914 4163 eller 2341 54 40
karlebo.lokalhist.forening@email.dk

Grafik og illustration

Per Eckart Hansen
Mariehøj 453 - 2990 Nivå
Tlf.: 2947 5355
webmaster@lokalhistorisk-museum.dk

Tryk: 700 eksemplarer. ISSN: 1904-853X

Deadline for bidrag til næste udgave af medlemsbladet er 2. april 2012. Materiale til redaktøren modtages gerne elektronisk. Eftertryk er tilladt efter aftale med redaktøren.

Formanden har ordet

Kære medlemmer!

I skrivende stund har vi næsten "brugt" året 2012. Og i et kort tilbageblik kan vi især glæde os over den massive medlemstilgang i årets løb. Lige nu har vi rundet de 660 medlemmer i Karlebo Lokalhistoriske Forening!



Jeg tror det i væsentlig grad skyldes vort righoldige og afvekslende program samt vore udgivelser af interessante og vedkommende bøger og hæfter.

Programmet for 2013, der udkommer i løbet af januar måned 2013, vil vi søge at gøre lige så indbydende og interessant som programmet for 2012. Ligesom der er flere udgivelser i vente.

Denne udgave af Rytterskolen bliver årets sidste, skønt den kun bærer nummeret 3. Årsagen er, at vi har besluttet at gøre nr. 4 til et særnummer, der alene omhandler det bekendte præstemord i Karlebo under svenskekrigene 1658-1660. Spændende læsning, der rokker en hel del ved overleveringerne om den angiveligt tapre præst, der skulle være blevet dræbt på sin prædikestol af de fæle svenske besættelsesstyrker.

Tilbage er kun at sige en stor tak for året der gik til alle vore mange medlemmer, sammen med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår.

På gensyn i 2013!

Med venlig lokalhistorisk hilsen
Niels Storgaard Simonsen
Formand

Kokkedal Stations historie: 1941-2012 (fortsat)

Af Vibeke Fenger

Som nævnt i sidste nummer af "Rytterskolen" gik stationsforstander Bodensted af i 1941 efter at have været leder af Kokkedal Station siden 1916. Han blev erstattet af R.R. Thurlow, der blev i embedet til 1947.

Efterhånden var stationens træbygning så medtaget af ælde, at den trods stor materialemangel under krigen måtte erstattes. I 1944 blev så den nuværende bygning indviet. Man havde simpelthen føjet en grundmuret rødstensbygning til den gamle stationsforstanderbolig, og på den måde blev Kokkedal en præsentabel station, og den blev mere og mere charmerende, efterhånden som træerne voksede, og de mange blomster blomstrede.

Kystbanen i krigsårene.

Kystbanen slap forholdsvis billigt gennem krigen. Der var kun én større jernbanesabotage på Kystbanen, men det var til gengæld den første i hele landet. Den fandt sted ved Espergærde den 6. november 1942. Derefter blev banestrækningen skarpt bevogtet af tyske soldater, fordi den var en særdeles vigtig transportforbindelse til det tyskbesatte Norge via Sverige.

Under krigen og i årene efter blev køreplanerne for gods-og persontrafik stærkt indskrænket, ja en overgang halveret, men i forhold til andre banestrækninger, hvor reduktionen kunne være helt op på 90%, slap Kystbanen nådigt igennem de svære år. Især i begyndelsen af krigen var der store problemer med brændselsforsyninger, men efterhånden kom der langsomt mere styr på det. Den indskrænkede toggang betød en overgang færre rejsende og mindre godsfragt, men da private biler blev opklodset, og det blev svært at skaffe benzin, olie og gummi til lastbilerne, steg gods- og passagertrafikken igen. Ja, passagertallet steg så meget, at de rejsende blev opfordret til at blive hjemme, med mindre det var vigtigt at komme til København.

Efter krigen

Det var en charmerende station, der lå i et smukt bakket område med gamle gårde og veldyrkede marker, enge og skov, og i selve Kokkedal var der kun få huse. Den egentlige bebyggelse kom først rigtig i gang efter



Kokkedal St. 1965,
fot. Per B. Pedersen

1950. Jellerødgaard og Omegns Grundejerforenings lille hæfte skriver om efterkrigstidens station: "Der var hyggeligt ved og på stationen. Sommerens blomsterflor i bede og særlig i bygningens blomsterkasser var berømt langt omkring. I julemåneden var ventesalen med den store kakkelovn julepyntet af næstkommanderende, som også holdt slikautomaten fyldt op.

Under bænke henstillede beboerne fra Jellerød-kvarteret deres gummistøvler eller træsko og ved hjemkomsten fra byarbejdet skiftede de atter fodtøj, hvorpå de med stadskoene under armen travede hjem gennem pytter og hjulspor ad Stationsvej til hjemmets arne".

Den gamle signalblok var fortsat i funktion og meldte afgang for togene med sit "ding-dong", og posthuset var stadigvæk på stationen.

Postekspeditionen på Kokkedal Station

Jens Erik Christiansen, som leverer mange bidrag til "Rytterskolen", var i sin studietid i slutningen af 50erne ekstrapostbud om sommeren i Kokkedal. Han kan fortælle, at han efter diktat nedskrev de betingelser og ansvar, han påtog sig og derpå skrev under. Så modtog han det armbind, der viste, at han ekstrapostbud og tjenestemand. Han havde igennem tiden forskellige postruter, den længste var til Hesselrød og Karlebo inklusive Overdrevet, en rute på ca. 35 - 40 km, som blev gjort på cykel.

Inden den store rundtur skulle posten sorteres, og det var ikke altid lige nemt. Ikke alle adresser var entydige. Der kunne godt på et brev stå "Gårdejer Andersen, Karlebo", og dem var der tre af. Så måtte han spørge, om vedkommende kendte afsenderen.

At være landpostbud var et betroet job med mange opgaver. Foruden at fordele post og aviser, kom han også med folkepensionen i kontanter til de ældre, og mange af pensionisterne belønnede postbuddet med drikkepenge. Tilsammen kunne det blive et godt ekstra tillæg. Han tog også imod giroindbetalinger, som blev afleveret til Fru Madsen, der i de år passede postekspeditionen på Kokkedal Station. Det kunne også hænde, at kommunen bad postbuddet om at holde øje med ældre, der boede alene og afsides. Først i 1974 blev posthuset flyttet til Holmegårdscentret, og - ja, i dag er det nedlagt

Moderniseringer

1965 kom gangbroen over sporene, og det var naturligvis meget populært.



Regional tog fremført af MY-lokomotiv, holder på Kokkedal St., aug 1976,
 fot. Helge Pedersen, Hørsholm Lokalhistoriske Arkiv

Indtil da havde beboerne i Jellerød Have måtte tage den store omvej på mere end en halv km over vejbroen til Lågegyden.

Perronen mellem sporene blev fjernet og sporene flyttet så der kunne blive plads til den nuværende perron langs Lågegyden. Samtidig blev skinnekurven ved Kokkedal rettet mere ud, så togene kunne køre helt op til 120km i timen. (se billedet fra 1965). Den vinduesrige karnap på

stationsbygningen var signalhuset, som rummede en stor buk med mange svære håndtag, hvorfra signaler og sporskifter styredes. Herfra gik der så et trådtræk, der i en "tunnel" blev ført under skinnerne til signaler og sporskifter og var elektrisk koblet til den efterfølgende station.

Læssesporet, der førte op til varehuset, blev nedlagt i 1966, og dermed var det slut med godsekspeditionen på Kokkedal. Det medførte afgjort en forringelse af DSBs service, at ekspeditionen af rejsegods, stykgods og vognladningsgods blev en særdeles indviklet affære.

Årsagen var i følge DSB, at trafikken var blevet motoriseret, og DSB selv brugte lastbiler til godsfragt mellem Kystbanens stationer.

Kokkedal Station var ved at blive moderne.

Det samme gjaldt togdriften.

Togene på Kystbanen.

De store S-damplokomotiver, der havde kørt på linjen siden 1928, blev endelig lagt i mølposen i 1965. Godstogene blev i samme periode som oftest fremført af litra D-damplokomotiver.

Motorlokomotiverne litra MO havde indtil da fortrinsvis kun kørt til Rungsted, men herefter blev de også benyttet på resten af banen. De første diesellokomotiver litra MX var kommet i brug på Kystbanen i 1960/61, og herefter fulgte det andet store og brølende lokomotiv litra MY efter, og i begyndelsen af 70erne kom så det sidste nye, litra MZ. Bortset fra støjen var det en klar forbedring. Efter krigen var personvognene de såkaldte CL-vogne, der i lidt forskellige udgaver kørte på Kystbanen helt frem til slutningen af 70erne. De var indrettet med to store kupéer og indgang i hver ende.

Passagertogdriften blev hyppigere og hyppigere. Grunden var, at Kokkedal i løbet af ganske få år fra 1971-1978 havde udviklet sig fra en lille by, der lå inden for Usserød Å på vestsiden af banen foruden Jellerød Have og lidt småbebyggelse på østsiden, til at omfatte hele det nuværende Kokkedal. En tilsvarende udvikling skete i Hørsholm, bl.a. blev det stærkt skæmmende højhusbyggeri Ådalsparken bygget klos op ad kommunegrænsen.

Med befolkningsforøgelsen kom der i slutningen af 70erne fast halvtimes drift på stationen, og det var dejligt, men skulle kokkedalerne til Helsingør, måtte de fortsat skifte i Nivå.

Moderniseringen af stationsbygningen

I 1982 besluttede DSB, at stationsbygningen skulle moderniseres. Den var blevet noget slidt, men den var også meget hyggelig. Den opvarmede ventesal, der også var åben om aftenen og havde behagelige sæder, blev erstattet af en mere moderne, men også koldere ventesal. Den gamle dør ud til perronen blev bevaret, men der kom yderligere en dør ud til busholdepladsen, og det gav og giver træk. Kiosken kom indenfor, men det betød, at hele stationsbygningen blev låst efter kl. 20, når kiosken lukkede. Først da Seven-Eleven for få år siden overtog stationskiosken, blev ventesalen åben hele døgnet, sådan som den også er i dag. Dermed får passagerne på stationssiden mulighed for altid at kunne stå inden døre. Anderledes for passagerer der skal mod Nivå. De får kun tilbudt et læskur. På alle Kystbanens andre stationer er der lukkede venterum på begge perroner.

Elektrificeringen af Kystbanen.

1979 vedtog Folketinget "lov om elektrificeringen af jernbaner", den hidtil største investering inden for jernbanedriften. Alene på Kystbanen, der var første etape, ville det koste 400 mill. Arbejdet blev sat i værk i 1982, kun et år forsinket. På Kokkedal Station skulle gangbroen forhøjes, og

EA-lokomotiv på Kokkedal St. 1988,
fot. Johannes Fenger





Ballastrensemaskinen, juli 1907.

Fot. Mogens Fenger

banestrækningen under kørebroen sænkes, for at der kunne blive plads til ledningsophænget.

1986 blev elektrificeringen af Kystbanen indviet. Den 19. marts skrev Frederiksborg Amtsavis, at "Det sker, når trafikminister Arne Melchior i en radiosamtale med transformerstationen i Kokkedal giver besked om, at strømmen kan sluttes. Når dette højtidelige øjeblik indtræffer, vil det kunne høres som en syngende lyd i højtalere via radioforbindelsen". Hele strækningen bliver nu strømforsynet fra en enkelt fordelingsstation, der ligger i nærheden af Kokkedal.

Det blev en stor gevinst for stationen, kystbanens brugere og ikke mindst beboerne op til jernbanen.

De elektriske tog var langt mere støjsvage. De første elektriske lokomotiver var litra EA, mens selve persontogene var de gamle røde tog med brunligt indtræk, de såkaldte litra Bn, der var opdelt i fire kupéer, én i hver ende og to kupéer i midten. De kørte endnu i 1997, men er ellers blevet afløst af litra ER, de meget behagelige regionaltog bygget af togfabrikken i Randers. I dag kører de fortrinsvis fra Nivå. Fra Helsingør bruges mest de svenske Øresundståg, der er lidt mindre og også lidt mindre bekvemme og mere spartanske.

Busterminalen

Togdriften blev udvidet, og den forbedrede togbetjening især i myldretiden medførte øget behov for flere parkeringspladser, busafgange og taxaholdepladser, og til det var forholdene foran stationen slet ikke tilstrækkelige. Så stationens varehus blev revet ned. Skovkanten vest for stationen var blevet bebygget i 1987, så udvidelsesmulighederne var begrænsede. Der blev skabt nogle midlertidige forbedringer i 1989-90, afstribning på pladsen foran stationen, tre parkeringspladser og lidt bedre lysforhold, og det var hensigten, at der skulle indrettes parkering på den høje grund, hvor der tidligere havde ligget et banehus ejet af DSB. Men det var først i 1998, at stationsområdet blev moderniseret og stærkt forandret. På selve stationen kom der langt om længe elevatorer til den eksisterende gangbro over sporene. Den sydlige gangbro blev ved samme lejlighed opført.

Stationsbygningen blev åbnet op ud mod Stationsvej, hvor der kom syv buslinjer – tre lokale og 4 regionale, samt mulighed for langtidsparkering for privatbiler. Men der var stadig ikke nok parkeringspladser, så i 2000 blev der etableret 81 nye pladser ved siden af Skovkanten.

Hændelser på Kokkedal station.

På en så stor station som Kokkedal kan det vel ikke undgås, at der sker alvorlige ubehageligheder.

Ugebladet skriver den 8. maj 1996 angående et overfald på en 24 årig togfører følgende: "Først blev han holdt op i toget over en længere strækning efter diskussion med de fem unge udlændinge om deres billetter. Her spyttede de blandt andet på ham. Da toget, der havde kørt nonstop fra Østerport til Kokkedal, nåede Kokkedal Station, blev togføreren sparket ud af toget, hvorefter han på perronen fik tildelt knytnæveslag i ansigt og et spark i ryggen. Og inden de 5 udenlandske drenge forlod stedet, truede de ligeledes togføreren" (lokomotivføreren?).

Det var en alvorlig sag, men formuleringen ville nok have været anderledes i dag. 1996 var i det hele taget året, da Kokkedal Station fik sit dårlige ry i følge lokalpressen. Hver uge nævntes nye episoder, og gamle tages op, og der spares ikke på ordene. "Frygtens togstrækning" var overskriften i Ugebladet den 29. maj 1996 med et billede af Kokkedal Station.

Tyveri forekom også. Et af de mere spektakulære fandt sted i 1990, hvor en tyv stjal 25 klippekort og indholdet af en kuffert, som stationen opbevarede for en passager.

Der var også alvorlige ulykker. Således blev 1998 en gammel dame dræbt, da hun blev ramt af toget og faldt ned på skinnerne. Og i 2001 faldt en ældre dame ned mellem perron og tog. Problemet var, at dørtrinnene på de smallere svenske øresundstog ikke nåede helt ind til perronen. Borgmester Olav Aaen blev vred og krævede handling. Kokkedal station havde for nylig været igennem en større ombygning, og dette problem burde have været løst, lød det.

Forsinkelser.

I første halvdel af nullerne var der ustandselig klager over de mange

forsinkelser og aflyste tog på kystbanen. Politikerne med Karlebos borgmester Olav Aaen i spidsen angreb DSB og krævede tog til tiden. Han foreslog endog, at der skulle føres S-tog op til Nivå. Der blev også nedsat et udvalg af embedsmænd og politikere fra kommunerne langs kystbanen, der skulle komme med forslag til afhjælpning af problemerne, men klagerne fortsatte, selvom der blev arbejdet på sagen.

I juli 2007 fornyede BaneDanmark sporene ved Kokkedal Station. En stor ballastrensemaskine fjernede de gamle skinner, og eksisterende skærver og jord blev gravet ud og erstattet med nyt sand og skærver, hvorefter nye spor blev reetableret. Det hele skete i én arbejdsproces ved hjælp af denne kæmpemaskine.

11. Jan. 2009 overtog det dansk-skotske DSBFirst driften på Kystbanen, efter at DSB havde kørt på strækningen siden 1897.

Men det blev blot til endnu flere forsinkelser og aflysninger på Kystbanen, og i de første måneder var der nærmest kaos, men efterhånden blev det bedre med afgang og ankomst til tiden. Det hjalp også på statistikken, der blev på 97 % rettidighed i maj 2009, at alle signal- og sporproblemer ikke talte med. De hørte nemlig under BaneDanmark og ikke DSB.

Tilfredsheden varede dog ikke længe. Allerede to måneder efter kom der igen en bølge af klager over forsinkelserne. Denne gang skyldtes det forberedelsen af city-tunnelen i Malmø. Bedre blev det ikke af, at DSBFirst samtidig havde lejet kystbanetog ud til andre strækninger. Det tjente selskabet 8,4 mill. kr. på i 2009. Til gengæld vankede der en bod på 20 mill.kr. for aflyste og forsinkede tog. DSBFirst blev hurtigt af folkeviddet døbt DSBLast.

2010 blev det for meget for pendlerne, der oprettede en pendlerforening, som snart fik over 1000 medlemmer. 2011 kom DSBFirst i store økonomiske vanskeligheder, så i dag er det igen DSB, der kører strækningen, indtil den atter skal i udbud i 2014.

Kokkedal Station i dag.

Stationen har slet ikke den charme, den havde engang. Den er blevet

strømlinet med to perroner af en længde, der kan rumme de lange tolvogns tog. Den har mistet blomsterne, som ejerne ikke har midler til at holde, den har mistet træerne, som måtte vige for køreledningerne, og først og fremmest har den på stationssiden mistet sin lukkede og hyggelige karakter. Til gengæld kører der siden 1994 seks tog i timen hver vej, og lige uden for stationen er der en stor, moderne og velfungerende busterminal med forbindelser til Lyngby, Nørreport, Birkerød, Ballerup og Ørestaden og nordpå til Fredensborg og Helsingør.

Kokkedal er i dag en meget stor station, en af de største på Kystbanen.



I skrivende stund er den gamle ensporede vejbro fra 1918 med sideophæng til cykel-og gangsti over banen blevet revet ned, og en ny tosporet bro er under opførelse og forventes færdig den 15. nov. 2012. Endnu er skrænten på stationens østside bevokset af en flot, helt tæt lund med store træer, som stadigvæk giver indtryk af natur. Men det er måske snart slut. I følge Hørsholms lokalplan for området er det meningen, at skoven skal væk og erstattes af fem nye kontorbygninger på tre etager, der skal stå vinkelret på banen helt ud til perronen. Måtte den lokalplan have lange udsigter.

PS.: Forfatteren hører meget gerne og med stor interesse fra læsere, der husker yderligere detaljer om Kokkedal Station og kystbanedriften.



Nedrivning af Lågegydebroen , marts 2012,
fot. Morten Timm, Ugebladet Hørsholm

Litteraturliste:

Kurt Bagger: Jellerød & Omegns Grundejerforening 1949-1979, 1979 (Findes på Fredensborgarkiverne)

Niels Jensen: Nordsjællandske Jernbaner, 1975 (findes på Fredensborgarkiverne)

P. Thomassen: Kystbanen 1897- 1972, 1972 (findes på Fredensborgarkiverne)

Kjeld Damgaard og Carl Chr. Nielsen: Kystbanen og dens omgivelser, 1997 (findes på Fredensborgarkiverne)

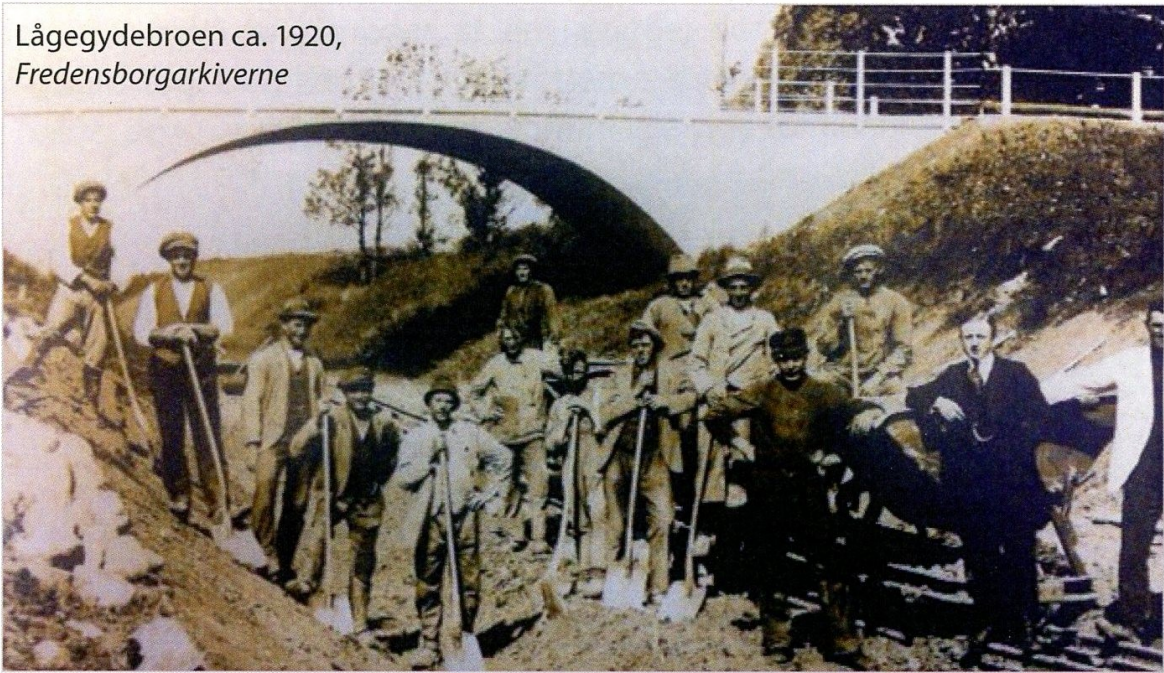
Frederiksborg Amtsavis: Forskellige årgange (udklippede artikler, findes på Hørsholm Lokalhistoriske Arkiv)

Ugebladet: Forskellige årgange, (udklippede artikler, findes på Fredensborgarkiverne)

Helge Petersen: Tekster knyttet til hans fotografier (Hørsholm Lokalhistoriske Arkiv)

HP.Fot. 1982: Tekster knyttet til hans fotografier (Hørsholm Lokalhistoriske Arkiv)

Lågegydebroen ca. 1920,
Fredensborgarkiverne



Indkørslen til stationspladsen og
Stationsvej, marts 1982,
HP foto, Hørsholm Lokalhistoriske Arkiv



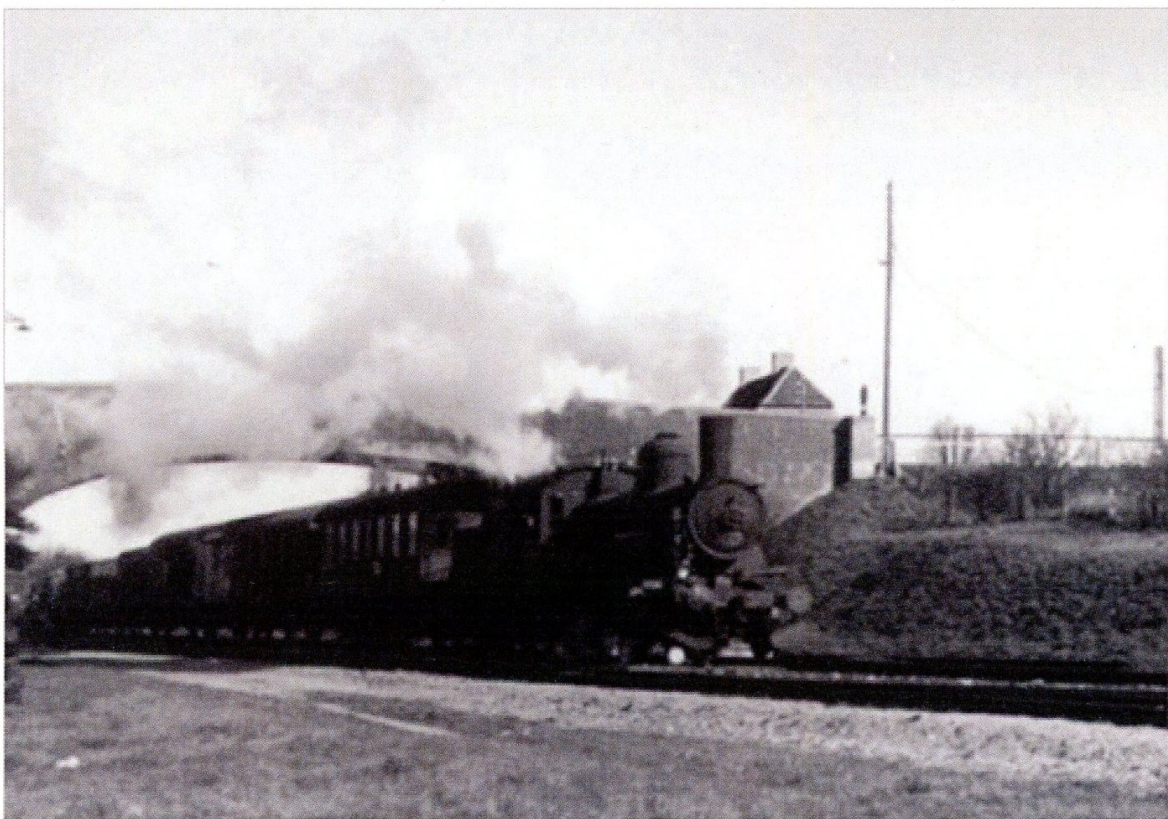
Stationsvej. I baggrunden stationen,
ca. 1960,
Fredensborgarkiverne



Kokkedal Station marts 1982, bemærk varehuset og kiosken.
HP Fot. Hørsholm Lokalhistorisk



S-lokomotiv. Det kunne trække fra begge ender,
fot. Helge Pedersen Hørsholm Egnsmuseum



Godstog forspændt med D-lokomotiv på vej ind til stationen, bagved ligger
Ådalsparken idag, aug. 1963 Foto Helge Pedersen, Hørsholm Lokalthistoriske Arkiv



Busterminalen ved Kokkedal St., 2012,
fot. Mogens Fenger



Øresundståg og den stadig eksisterende lund, nov. 2012,
fot. Mogens Fenger





Frederik d. 2.
Konge 1559 – 1588.

“Ånden var vel redebon - men kødet skrøbeligt”.

Af Jens Erik Christiansen.

En præstesag fra 1570.

Den 25. maj 1570 udgik der fra kong Frederik d. 2., som opholdt sig på Frederiksborg Slot, en befaling til 'superintendent Povel Matzen' (Poul Madsen) i Sjællands Stift. Superintendent havde ved reformationen 34 år tidligere erstattet betegnelsen biskop, som man fandt var blevet for belastet i den katolske tid. Senere blev titlen som bekendt genindført.

Befalingen fra kongen lød (her gengivet forkortet og i mere nutidig sprogdragt): "Da Præsten i Karlebo skal føre et ukristeligt Levned og ligge i aabenbar Hor med en Ægtemands Kvinde, skal han (dvs. Povel Matzen. jec) straks fratage ham hans Sogn og indsætte en anden duelig Præst; derefter skal han kalde den afsatte Præst for Retten, tage Dom over ham og sørge for, at saadanne Forseelser bliver straffede, thi man kan billigvis ikke tillade dem, der skulde være andre et godt eksempel, at give en saadan Forargelse."

Sagen blev behandlet på stiftets landemode samme år. Landemode er et møde i et stift under forsæde af superintendenten/biskoppen og lensmanden/stiftamtmanden og med stiftets provster som deltagere. Landemodets dom lød: "Hr. Niels, Præst i Karlebo, som var overbevist om at have bedrevet Hor med en gift Kone i Sognet, blev berøvet sit Embede, dog med den Formildelse af Retten, at han paa et andet Sted kan stedes til gejstligt Embede paa Grund af hans tidligere ustraffelige Liv, der er blevet Landemodet vitterligt, og hvorom Vidnesbyrd var fremlagt."

Ud fra præstetavlen i Karlebo Kirkes våbenhus må der være tale om Niels Pedersen Ribe, der blev indsat i embedet i 1565. Men nu bliver sagen mystisk, for efter samme præstetavle var han præst ved kirken indtil 1584, hvor han blev erstattet af en navnebror, Niels Pedersen. Enten er tavlens oplysninger mangelfulde, eller også har det taget 14 år at finde et andet sted, hvor han kunne få et gejstligt embede, hvis han da ikke afgik ved døden dette år, og i den periode har han så fået lov til at fortsætte som hyrde for menigheden i Karlebo Sogn, muligvis 'kun' som vikar i sin egen stilling.

Under forudsætning af at hr. Niels vitterlig blev siddende i embedet frem

til 1584, og der ikke er huller i vor viden om, hvem der har været præst ved kirken i perioden 1570-1584, skal jeg forsøge med en forklaring:

Kirkeordinansen af 1537/1539.

Reformationen 1536 betød store omvæltninger i samfundet ikke mindst inden for kirken. Her skulle blandt meget andet det kirkelige liv have helt nye former, nye biskopper eller superintendenter udnævnes, og sognepræsterne omskoles til den nye tro.

Med det formål at fremme og styre denne proces blev der nedsat en kommission med bl.a. Hans Tausen som medlem. Den fremkom i 1537 med en ordinans (forordning, lov), først på latin, men to år senere også på dansk. Kirkeordinansen af 1537/39 er blevet betegnet som kirkens grundlov.

Den tager skarp afstand fra helgendyrkelse, sjælemesse, fastedage, cølibat og meget andet, der havde været praksis i den katolske kirke. Til gengæld forklarer den grundigt, hvordan forholdene skulle være fremover, bl.a. med nøje retningslinjer for udvælgelse og indsættelse af en sognepræst, samt hvem der havde ret til at udnævne ham.

Men hvad angår afskedigelse af en præst er ordinansen langt mere kortfattet. Kun to steder i den har jeg fundet noget, der har kunnet finde anvendelse i sagen mod hr. Niels i Karlebo: Om sognepræster anføres, at de alle enten skal være kyske eller gifte sig.

Hvis de ikke efterlever dette, skal de formanest to gange ('een og anden sinde', som der står), og hjælper det ikke skal de afsættes fra embedet og en anden indsættes.

I afsnittet om superintendenterne står at sognepræsterne og deres husstand skal føre et høvisk liv. Og de, der ikke efterlever dette og tager vare på deres embede, skal formanest og advares og straffes, så de enten forbedrer sig eller også skal lensmanden, provsten og nogle præster tilkaldes for at sætte den pågældende fra embedet.

Magtkamp mellem kirken og kongen?

Kongens ordre må siges at være klar og tydelig: Ud med Niels Pedersen Ribe og det øjeblikkelig!

Derefter skal han straffes ved en dom. Men kongen tilsidesætter herved den ordinans hans far, Christian d. 3., havde udstedt. Af den fremgår det jo, at man først skulle formane og advare en 'syndig og vildfaren' præst, og hjalp det ikke, måtte man skride til afskedigelse.

Min tolkning er, at landemodet ikke har vovet direkte at sidde kongens ordre overhørig, men det har ikke uden videre ville danse efter kongens pibe, men sat hælene i og i høj grad formildnet dommen ved at stille hr. Niels i udsigt at han kunne få et andet gejstligt embede. Muligvis har man spekuleret i, at det sandsynligvis ville blive meget svært at finde noget andet til ham.

Det var jo en saftig historie, og sladderer er vel løbet fra sogn til sogn, og hvem ville dog ansætte en sådan 'horkarl'?

Hr. Niels har derfor kunnet blive siddende i Karlebo de næste 14 år. Men mon ikke han er blevet kraftigt irtettesat og formanet af provst eller biskop, og mon ikke han har indset nødvendigheden af at 'spæge sit kød' og holde sig på 'dydens smalle sti'?

*Den første del
af præstetavlen i
Karlebo Kirke.*

(Kilder:

Kongens ordre og landemodets dom findes som afskrifter i Hørsholm Egns Museums arkiv. Kirkeordinansen af 1539 kan ses på Internettet.)

Fortegnelse over SOGNEPRÆSTERNE ved KARLEBO KIRKE siden REFORMATIONEN	
15..	Peder Nielsen provst
1565	Niels Pedersen Ribe
1584	Niels Pedersen
1598	Søren Balthasar Thuisnæs
1602	Povel Olsen Rhod
1621	Morten Marcussen Hjørring magister
1635	Jacob Sommer
1642	Niels Pedersen
1653	Christen Jensen Bircherod
1660	Peder Nielsen Hobroe
1677	Jens Jensen Portuan
1686	Peder Villumsen Lange magister
1696	Peder Pedersen Top provst
1741	Peder Christian Pedersen Top
1781	Johannes Jensen provst
1791	Frederik Asmussen
1794	Ole Jacobsen Huulegaard
1808	Christian Wæwer konsistorialraad
1854	Peter Elias Hall provst



RYTTERSKOLEN

Medlemsblad for

KARLEBO LOKALHISTORISKE FORENING

www.lokalhistoriske-forening.dk

Rytterskolens historie

Bladets navn, Rytterskolen, stammer fra den bygning, hvor Fredensborg Lokalhistoriske Museum i Avderød holder til.

Bygningen har siden 1976 desuden været hjemsted for Karlebo Lokalhistoriske Forening.

Bygningen blev opført 1723 som en af 241 skoler, der alle byggedes helt ens i landets 12 såkaldte rytterdistrikter, hvor der skulle oprettes et antal ryttereskadroner.

Derfor kaldes de "rytterskoler", men af datiden blev de formelt kaldt "de kongelige skoler i rytterdistrikterne", fordi kongen, d.v.s. staten, byggede skolerne.

Bygningen har således rummet den tidligere Karlebo Kommunes ældste skole og fungerede som skole i 200 år indtil 1923, hvor den overgik til boligformål.

Her holdt også det første demokratiske valgte folkestyre i Karlebos historie, sogneforstanderskabet, sit konstituerende møde, 11. januar 1842.