



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>

Fra Frederiksborg Amt



Årbog 2003

Frederiksborg Amts Historiske Samfund 
SLÆGTSFORSKERNES BIBLIOTEK

Oversigt over årbøger udgivet af Frederiksborg Amts Historiske Samfund

- 1906 - 1914 Fra Frederiksborg Amt
1915 Den Nordsjællandske Landalmues Karakter, Skikke, Meninger og Sprog
1916 - 1917 Fra Frederiksborg Amt
1918 Nordsjællands Landsbyliv i ældre Tid
1919 - 1922 Fra Frederiksborg Amt
1923 Frederiksborg Slot
1924 Fra det gamle Helsingør
1925 Hillerød By
1926 Frederiksværk
1927 Fra Frederiksborg Amt
1928 Fredensborg Slot
1929 - 1930 Fra Frederiksborg Amt
1931 Frederikssund og Købstaden Slingerups Historie. Bind 1
1932 Fra Frederiksborg Amt
1933 Frederiksborg Statsskoles Historie
1934 - 1936 Fra Frederiksborg Amt
1937 Frederikssund og Købstaden Slingerups Historie. Bind 2
1938 Fra Stavnsbaand til vore Dage. Bind 1: Fra Landbrugets Verden
1939-I Fra Stavnsbaand til vore Dage. Bind 2: Handel, Haandværk, Fiskeri
1939-II Nordsjælland
1940 Fra Stavnsbaand til vore Dage. Bind 3: Fra Land og By
1941 Fra Frederiksborg Amt
1942-43 Hjemstavsbog for Frederiksborg Amt
1944 - 1949 Fra Frederiksborg Amt
1950 Christian IV's Frederiksborg
1951 - 1953 Fra Frederiksborg Amt
1954 Dagligt Liv paa en Nordsjællandsk Bondegaard
1955 - 1956 Fra Frederiksborg Amt
1957 Naturfredning i Frederiksborg Amt
1958 Fra Frederiksborg Amt
1959 Sct. Olai Kirke Helsingør
1960 Fra Frederiksborg Amt
1961 Mine Vandringer i Sjælland i Juni 1797
1962 Fra Frederiksborg Amt
1963 Omkring Frederiksborg Slots brand 17. december 1859
1964 - 1965 Fra Frederiksborg Amt
1966 Udskiftningen af krongodset i Nordsjælland
1967 Fra Frederiksborg Amt
1968-69 Skippere, klarere og toldere
1970 - 1986 Fra Frederiksborg Amt
1987 Fra Frederiksborg Amt / Kulsvierlandet
1988 Landboliv
1989 - 1995 Fra Frederiksborg Amt
1996-97 Bogen om Esrum Kloster
1998 - 2001 Fra Frederiksborg Amt
2002 En rød el-guitar med vibrator - Musik og ungdomskultur i Nordsjælland 1960 - 70

Salg af Samfundets årbøger

Samfundets årbøger sælges ved henvendelse til:
Helsingør Kommunes Museer
Hestemøllestræde 1
3000 Helsingør, tlf. 49 281800

Note:

Eks. 1906-1914 Fra Frederiksborg Amt betyder, at der i perioden er udkommet en bog årligt med titlen „Fra Frederiksborg Amt“.

Fra Frederiksborg Amt

Udgivet af Frederiksborg Amts Historiske Samfund april 2003

Redaktion: Henrik A. Bengtsen (red.), Flemming Beyer, Anders Alsløv, Erling Svane,
Stig Colbjørn Nielsen og Eva Stennicke

Grafisk tilrettelægning: Henrik A. Bengtsen

Sat med Baskerville og News Gothic
Trykt hos A-Print, 3060 Espergærde

Oplag: 500 eksemplarer
Løssalgspris: Kr. 150,-

ISBN 87-87415-43-7

Årbogen er udgivet med støtte fra Dansk Lokalhistorisk Forening.

Omslag:

De fines jagt i 1600-tallet.

Kobberstik af Th. Galle efter Mogens Espersen: Bomskud og pletskud. 1998.

Indhold

- 7 1600-tallets parforcejagtveje i Nordsjælland
Af Bjørn Weesterbeek Dahl
- 33 Andelseventyret Ryttergården i Farum
Fra kaos og krimi til pænt parcelhuskvarter -
En historie fra 1960'erne
Af Marianne Fogtmann
- 49 Kagekristen, Biffer og Lappedykkeren
Om øgenavne i 1900-tallets Hillerød Syd
Af Anders Bohn
- 59 Et Wienerbarn i Hillerød
Af Lisbet Schacht Hansen
- 71 En admiral tog toget til Slangerup
Kjøbenhavn-Slangerup Banen A/S før, nu og aldrig
Af Stig Colbjørn Nielsen
- 109 Frederiksborg Amts Historiske Samfund
Bestyrelsens beretning og bestyrelsen 2002

1600-tallets parforcejagtveje i Nordsjælland

af Bjørn Westerbeek Dahl

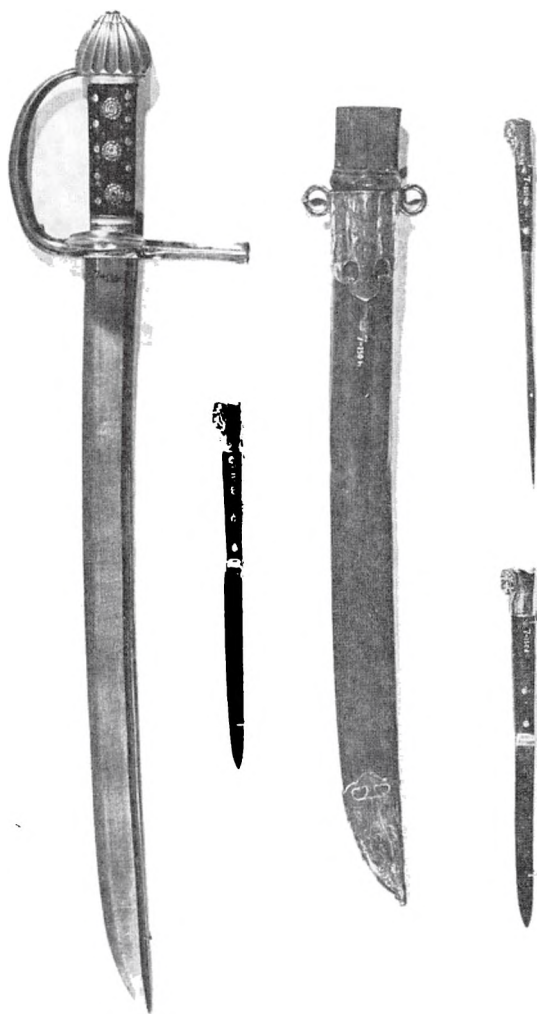
Et blik på et blot nogenlunde detaljeret topografisk kort over Nordsjælland vil tydeligt vise, at mange af skovene her har været brugt til 16- og 1700-tallets yndede parforcejagter.

Jagtformen bestod i, at jægeren til hest sammen med sine hunde jog et udvalgt dyr, oftest af hjortefamilien, gennem skoven til det segnede af udmattelse, hvorefter jægeren kunne give dyret nådesstødet med sin hirschfænger. Under en sådan form for jagt var det mest praktisk, om jægeren let kunne ride på kryds og tværs gennem skoven, og derfor anlagdes ofte lange, lige jagtveje i skove, hvor man i særlig grad ønskede at drive parforcejagt.

Parforcejagten stammer oprindeligt fra Frankrig, hvorfra den i løbet af 1600- og 1700-årene bredte sig til det meste af Vesteuropa. Parforcejagten blev en populær og yndet sport for adel og overklasse frem til sidste halvdel af 1700-tallet. Herefter ophørte den de fleste steder, fordi jagtformen efterhånden blev opfattet som dyrplageri. I England eksisterer endnu en rest af parforcejagten i form af de bekendte, og hyppigt omdiskuterede rævejagter. I Danmark kan Hubertusjagterne den første søndag i november måned siges at være en symbolsk henvisning til den gamle jagtform.

Bjørn Westerbeek Dahl, f. 1952 i Gronenkan, Holland. Exam. art. i historie fra Københavns Universitet 1974. Bibliotekar ved forskningsbibliotekerne 1978. Fra 1980-86 bibliotekar ved Den Kongelige Kobberstiksamlings Bibliotek, fra 1986 leder af Københavns Rådhusbibliotek.

Har publiceret talrige artikler og flere monografier om bl.a. Danmarks kortlægningshistorie, og udbygningen af de danske fæstninger i 1600- og 1700-tallet. Arbejder på en afhandling om Københavns militære og civile udbygning mellem 1606 og 1721.



Når hundene havde forfulgt en hjort til den segnede, gav jægeren den nådestødet med en hirschfænger. Denne hirschfænger har tilhørt Frederik II. De små knive sad i en lomme foran på skeden. (Efter Den danske Jagt i Fortid og Nutid. Red. af Henning Scheel, 1947)

Jagten blev dyrket særlig intenst af Christian den V, der ifølge sin hofdagbog ofte foranstaltede parforcejagter. De kunne strække sig over flere dage, som da kongen den 24. august 1698 opdagede en stor hjort, der først blev set ved Kongevejen i Store Dyrehave og siden blev jaget af kongen i 13 dage, inden den blev fældet i Grønholt Vang. Møder man i dag kun sjældent jagtselskaber i skovene, så skal man ikke færdes der længe, førend man kommer ind i det gamle jagtvejssystem, der

endnu danner grundstrukturen i bl.a. Store Dyrehave og Gribskov. Begge steder findes en typisk stjerne, der i Store Dyrehave oven i købet er særlig smukt markeret med en stor sten. I denne markeringssten er der indhugget en kompasrose, der stråler ud i alle verdenshjørner - ligesom selve jagtvejene.

I Danmark havde parforcejagten sin storhedstid under Christian den V og Frederik den IV, altså i perioden 1670-1730 - og det var da også under disse konger, at

der i Nordsjælland blev anlagt flere jagtvejssystemer. De kendteste blev udformet med et fælles centrum, en stjerne, hvorfra jagtvejene strålede ud til alle verdenshjørner. Mellem disse veje var der oftest forbindelses- og diagonalveje, der lettede jægerens vej til byttet. De veje, der udgik fra stjernens centrum, var navngivet med numre: Etvej, Tovej, Trevej o.s.v., og hvor en af stjernevejene krydsede en af tværvejene, opsattes et led, der efter vejen mod stjernen fik navne som Etled, Toled o.s.v. Jagtveje, der indgik i mere eller mindre komplicerede stjernesystemer, kendes fra Hareskovene, Store Dyrehave og fra Gribskov.

Systemer af en mere enkel karakter med lange, lige veje, anlagt vinkelret på hinanden, findes i Geelskov og i Jægersborg Dyrehave og Jægersborg Hegn. Derimod var der i Nyrup Hegn og muligvis også i Horserød og Teglstруп Hegn systemer af irregulære veje, så disse skove også kunne bruges til parforcejagt. Sandsynligvis var der her blot tale om reguleringer af ældre skovveje. Undertiden kan det være vanskeligt at afgøre, om et system af lige veje, der stråler ud fra en stjerne, har været brugt til parforcejagt: Således er et system af veje, der udgår fra Kongehøjen i Lystrup Skov nord for Slangerup næppe jagtveje; men snarere et system af sigtelinier anlagt af de svenske forbindelsesofficerer i 1659. Fra den 58 m høje bakke, kunne man tidligere overskue hele den vestlige del af Frederiksborg Amt .¹

Kildemateriale og datering

Også de store jagtvejsanlæg er noget gådefulde. På den ene side er de ganske tydelige kulturspor i landskabet; på den anden side er deres anlæggelse ikke belagt

med kilder af et omfang, der tillader en præcis datering eller nærmere bestemmelse. Det nærmeste man har været oplysninger om jagtvejsanlæggene, er spredte regnskabsposter i Christian den V's kammerregnskaber, der imidlertid er så intetsigende, at man ikke hidtil har kunnet sammenfatte oplysningerne til et hele.

Et par nye arkivfund kan imidlertid nu kaste lys over dele af de omfattende og kostbare anlægs mere praktiske sider - uden at det skal påstås, at den endelige og fuldstændige historie om jagtvejene endnu kan fortælles.

At jagtvejene stammer fra Christian den V's (1670-1699) og Frederik den IV's (1699-1730) regeringsår har altid været kendt. Den præcise datering har imidlertid manglet, ligesom de nærmere omstændigheder omkring de praktiske anlægsarbejder har været så godt som ukendte. Ved en systematisk gennemgang af en række militære regnskaber fra årtierne på begge sider af år 1700 - og i øvrigt foretaget i en hel anden anledning - er der dog nu dukket en række overraskende oplysninger frem fra arkiverne. Oplysningerne har ført til en nærmere undersøgelse og nærlæsning af bl.a. regnskaberne fra Frederiksborg Amt, der i forbløffende grad har vist sig informative om jagtvejene. Eksempelvis har den dygtige amtsforvalter, Christen Nielsen, i sine regnskaber fra 1680'erne efterladt sig en oversigt over arbejderne på jagtvejene suppleret med mængder af fylde regnskabsbilag, der dokumenterer de praktiske sider af anlægsarbejderne. Det er nu blevet muligt at følge de store anlægsarbejder om ikke dag for dag, så i hvert fald uge for uge. Med disse fine, nye kilder til rådighed, kan der langt om længe føjes et længe savnet kapitel til jagtvejenes tidligere så gådefulde historie.

De kongelige kammerregnskabers oplysninger om jagtvejsanlæggene daterer dem til perioden 1684-1699, altså til Christian den V's sene regeringsår. Det er på ingen måde nogen tilfældig anlæggelsesperiode. Kongen var stærkt jagtinteresseret, og i en dagbog over kongens private liv og levned ses han ofte deltage i jagter af den ene eller anden art indtil flere gange om ugen i disse år.²

Året 1687 kan have været året for kongens beslutning om anlæg af parforcejagtvejene. Den 14. september udstedte Danske Kancelli et forbud mod at „køre eller age på kongelig majestæts jagtveje“. Forbudet lyder i sin helhed:

*Vi Christian den V, af Guds nåde, konge til Danmark og Norge osv., gør alle vitterligt, at eftersom vi ugerne må fornemme, hvorledes de ny jagtveje, som Vi udi skovene i Københavns, Frederiksborg og Kronborg Amter, her i Vort land Sjælland, alene til vores egen tjeneste har ladet forfærdige, på adskillige steder bliver opkørt og fordærvet af bønder og andre, uden nogen undseelse, Os i vores jagt ikke til liden hinder og fortræd, da er Vi derover blevet forårsaget at forbyde, såsom vi og hermed strengeligen og alvorligen forbyder og befaler, at ingen, hvem det end være kan, må herefter køre eller age med nogen vogn på forskrevne Vores nye jagtveje: Betrædes nogen, 14 dage efter at dette vores forbud er blevet lovligt forkyndt på tinge, skal den samme uden al nåde derfor straffes med arbejde i jern på Bremerholm. Hvorefter alle og enhver sig allerunderdømmigt har sig at rette og for skade tage vare.*³

Forbuddet viser altså tydeligt, at der på dette tidspunkt allerede eksisterede jagtveje

i de tre amter. Det bekræfter dermed kammerregnskabets oplysninger om jagtvejsanlæg helt fra 1684. Til gengæld viser de nye kilder, at forbuddet ikke blev udstedt i forbindelse med færdiggørelsen af anlæggene; tværtimod kom anlægsarbejderne først for alvor i gang i de følgende år.

De nye kilder bekræfter kammerregnskabernes datering af jagtvejsanlæggene til årene 1684-1699, selvom man på intet tidspunkt får præcist at vide, hverken hvor vidtstrakte anlæggene var ved Christian den V's død i 1699 eller i hvilket omfang, der blev arbejdet videre med dem i Frederik den IV's tid 1699-1730. De hidtil kendte kilder er også ganske tavse om jagtvejenes planlægning og ophavsmand - eller ophavsmand. En sejlivet myte vil vide, at Christian den V's overjægermester, Vincent Joachim von Hahn, havde ansvaret for dem. Han fik skøde på gården Hjortespring syd for Hareskovene netop i forbindelse med jagtvejsanlæggene.⁴ Det strider imidlertid mod det faktum, at der intet kendes til jagtvejsanlæg før 1684. Da Hahn døde allerede i 1680, er det derfor svært at se, hvorfor hans private gård skulle have noget at gøre med anlæg af jagtveje til brug for kongen. Desuden lå Hjortespring ucentralt for de store anlægsarbejder i Store Dyrehave og Gribskov - for slet ikke at tale om skovene omkring Kronborg. Forslaget må således afvises som usandsynligt. Netop omkring det tidspunkt, hvor jagtvejene for første gang optræder i kilderne, omtales indkaldte engelske parforcejægere i Danmark.⁵ Om disse engelske jægere så har haft indflydelse på anlægget af jagtvejene er en anden sag, for på samme tid optræder også den tyske jæger, J. Tantzler, i København, hvor han i 1682-89 udgav en lærebog i jagt med omfattende afsnit om



Titelkobber til kgl. konfessionarius Hans Leths leprædiken over V. J. Hahn, 1683.

Christian V's overjægmester Vincent Joachim von Hahn fik skøde på gården Hjortespring syd for Hareskoven i forbindelse med jagtvejsanlæggene. Hahn døde i 1683, og dette titelkobber stammer fra ligprædiken over ham. (Dansk Jagt- og Skovbrugsmuseum.)

netop parforcejagt. J. Tantzner var officielt kongens ulvejæger i Jylland, men fungerede i et vist omfang som jægmester. Om hans funktioner også involverede projekter til parforcejagtveje i de kongelige skove, får imidlertid stå hen i det uvisse.

Den senere kongelige overjæger, Johan Berendt Claudi, var imidlertid i 1696 blandet ind i de praktiske forhold omkring jagtvejsanlæggene. Han har måske derfor også spillet en rolle tidligere. Endelig bør det nævnes, at den praktiske administration af de først kendte jagtvejsanlæg fra 1680'erne lå i hænderne på amtsforvalter Christen Nielsen i Frederiksborg Amt. Han havde

før sin udnævnelse til amtsforvalter i 1681 fungeret som overførster, og havde dermed et solidt kendskab til alle datidens kendte jagtformer.

J. Tantzner, Johan Berendt Claudi og Christen Nielsen var alle fagligt knyttet til den kongelige jagt- og skovadministration. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at også overkonduktør Christoph Hoffmann, der i 1687 nævnes som ansvarlig for jagtvejene i Hareskovene, eller for den sags skyld en anden officer i det nyoprettede fortifikationskorps, har arbejdet aktivt med i planlægningen af jagtvejsanlæggene i lighed med korpsets øvrige civile opgaver. Såle-

des nævnes det direkte ved oprettelsen af korpset i 1684, at det skulle anlægge veje. I 1685-86 var korpset involveret i et omfattende anlægsprojekt for en ny landevej fra København via Roskilde til Korsør, der skulle anlægges i et så ret forløb som muligt. Spørgsmålet om jagtvejenes projektering er således fortsat uafklaret.⁶

Militæretaten var under alle omstændigheder dybt involveret i jagtvejsanlæggene ved at stille soldater til rådighed for det praktiske arbejde. At man brugte soldater til civile anlægsarbejder og byggerier var ganske vanligt i samtiden. Soldaternes arbejdskraft blev udnyttet til alle tænkelige store og små opgaver: Det var således ganske sædvanligt at sende et mindre kontingent soldater - normalt 12 - fra Kronborg i Helsingør til havearbejde i Frederiksborg Slotshave. I større målestok var mange af samtidens slotsbyggerier også resultatet af tusinder af soldaters arbejde. Anlæggelsen af jagtvejene skete altså ikke ved hoverityngede bønder. Enevælden ønskede først og fremmest, at bønderne passede deres jorder og betalte deres skatter. Bønderne udførte nok hoveriarbejde i tilknytning til anlægget af jagtvejene, men det foregik næsten uden undtagelse kun i forbindelse med transporter af materialer og mandskab.

Det skal også bemærkes, at de soldater, der blev brugt til jagtvejene, var hvervede soldater. Der var således heller ikke tale om indirekte ydelser fra bondestanden - og soldaterne modtog endda en ekstrabetaling på 4 skilling dansk pr. dag oven i deres ordinære traktement. Det var den normale takst for „arbejdssoldater“. Anlæggene er således ikke på nogen måde udført ved tvangsarbejde, sådan som det undertiden er blevet hævdet. At soldater var aflønnede, gør det muligt at følge deres arbejde i de

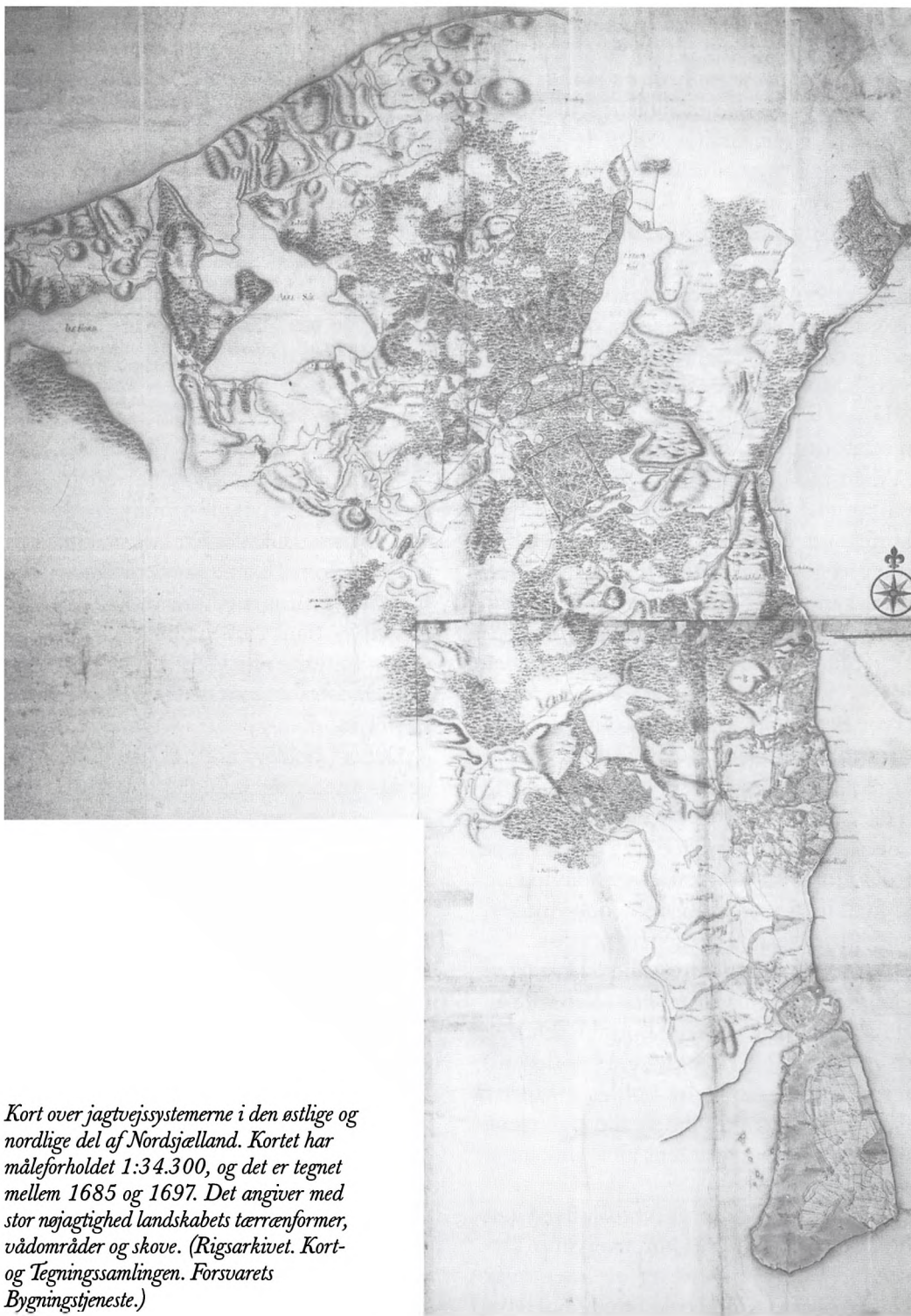
velbevarede militære regnskaber og korrespondancer. Det er da også i de ældre militære arkiver, at der er fundet nye oplysninger om jagtvejsanlæggene, ligesom den militære korrespondance og de militære regnskaber igen førte videre til regnskaberne for Frederiksborg Amt, hvor bilagsmaterialet har ført til en række væsentlige nye oplysninger om det praktiske arbejde med jagtvejsanlæggene.

De nyfundne aktstykker indeholder ingen oplysninger om, på hvis initiativ, eller hvornår, planerne for jagtvejsanlæggene tog form, eller hvornår Christian den V tog beslutningen om at anlægge disse veje. Det kan umiddelbart forekomme mærkeligt, men kildematerialet fra 1600-tallet er så fragmentarisk bevaret, at dette ikke bør være overraskende. I øvrigt behøver den kongelige ordre heller ikke at have været skriftlig. Kongen udstedte også mundtlige befalinger, således som det angiveligt skete ved arbejdet på jagtvejene i Gribskov i 1698. Om det også har været tilfældet tidligere kan man af naturlige grunde ikke vide, men usandsynligt er det langt fra.

Selvom jagtvejsanlæggene foregik over flere år og i skove, der lå spredt i forhold til hinanden, så var hele arbejdet tilsyneladende både nøje planlagt, velkoordineret og blev udført som en kontinuerlig proces. Afbrydelser ses alene i de år, hvor der ikke var tilstrækkeligt med penge eller arbejdskraft til rådighed.

Kortmaterialet

Formodningen om at jagtvejsanlæggene er udført efter en overordnet plan underbygges af bevarede kort fra tiden ca. 1680-1700. De kan ikke direkte henføres til vejarbejderne, men kortene indeholder så mange oplysninger om jagtvejene, at de på



Kort over jagtvejssystemerne i den østlige og nordlige del af Nordsjælland. Kortet har måleforholdet 1:34.300, og det er tegnet mellem 1685 og 1697. Det angiver med stor nøjagtighed landskabets terrænformer, vådområder og skove. (Rigsarkivet. Kort- og Tegningssamlingen. Forsvarets Bygningstjeneste.)

en eller anden måde må have tilknytning til enten planlægning eller udførelse. F.eks. indeholder et meget stort og smukt kort over de østlige og nordlige dele af Nordsjælland i Rigsarkivet alle de kendte parforcejagtveje i Nordsjælland, bortset fra vejene i Nyrup Hegn.⁷ Kortet er i det ene stående gode måleforhold af 1:34.300, og i korttegningen er der lagt stor vægt på landskabets terrænformer, vådområder og skove. Kortet er, som vanligt i tiden, såvel udateret som usigneret. Det kan dog ikke være ældre end august 1685, for på dette tidspunkt overtog Michael Vibe det nuværende Sorgenfri Slot og omdøbte det til „Vibenshus“, der optræder som stednavn på kortet.⁸ Det passer også fint med, at kortet viser en plan til en udvidelse af Christianshavn, som nævnes netop i 1685. Derimod kan kortet næppe være tegnet efter 1697, idet Frederiksberg Slot, der blev påbegyndt dette år, ikke er angivet. Heller ikke Nyholm mellem Flådens Leje og Nyværk er angivet, hvilket kunne flytte dateringen tilbage til før 1690. Det må konkluderes, at kortet er blevet til engang mellem 1685 og 1697 og mest sandsynligt i den tidlige del af perioden. Da man som forlæg for dette kort kan have benyttet sig af kort med visse forældede oplysninger, kan kortet ikke dateres mere præcist.

Kortet viser jagtvejssystemer i Hareskovene, Store Dyrehave, Stenholts Vang, Gribskov, Geelskov og Jægersborg Dyrehave i så godt som fuld udfoldelse. Hvis den anførte datering af kortet holder, er kortet tydeligvis blevet til, inden alle jagtvejene blev anlagt. Jagtvejene er altså indtegnet som projekt.

Til det store kort over Nordsjælland kan der desuden knyttes et kort over Store Dyrehave og Gribskov og et kort over Hareskovene. Kortet over Store Dyrehave

og Gribskov er tegnet med samme topografiske grundlag som det store Nordsjællandskort. Meget peger desuden i retning af, at det også er tegnet af samme hånd. Jagtvejssystemerne er så identiske som tænkes kan. Dog har det ene kort en række mindre jagtvejssystemer indtegnet nord for Nødebo mellem Nødebo-Esrumvejen og Esrum Sø. Korttegneren har således tegnet i hvert fald tre kort over området: De to detailkort og det store kort over Nordsjælland.⁹

Kortet over Hareskovene viser ganske vist jagtvejssystemer i den samme udfoldelse som det store Nordsjællandskort, men det kartografiske grundlag afviger noget. Det ses tydeligt på udformningen af Furesøen, hvis sydside her har fået sin korrekte, let buede form. Kortet koncentrerer sig om Hareskovene og medtager ikke de dele af jagtvejssystemet, der lå på den modsatte side af Furesøen fra Geelskov nord for Virum landsby, selvom dette område er med på kortet.

Det er uheldigt, at de eksisterende kort er anonyme og mangler datering. Det svækker dem naturligvis som kilder til jagtvejsanlæggene; men som nævnt synes alle kortene at være blevet til i en planlægningsfase. Samtlige jagtveje er vist i en fast, stram geometrisk form uden hensyntagen til stedlige topografiske forhold. Ved åer, småsøer og moser er der - med en enkelt undtagelse - ikke blot antydning af jordarbejder i form af dæmninger eller broer, som man kunne have forventet det, såfremt jordarbejdet var påbegyndt - eller gennemført. Selvom kortene ikke kan bruges til at datere eller bestemme, hvem der stod for jagtvejsanlæggene, så kan de i hvert fald bruges til at vise, hvorledes jagtvejene var planlagt - og i et vidt omfang faktisk også blev gennemført.

Arbejdet i Hareskovene

Selvom Hareskovene ligger i Københavns Amt, blev arbejdet med jagtvejene her administreret af amtsforvalter Christen Nielsen fra Frederiksborg Amt. Det ville der ikke have været nogen grund til, hvis ikke hovedparten af jagtvejene netop skulle ligge i hans område, og man derfor har ment, at det var mest praktisk at holde administrationen samlet. Derfor er regnskaberne fra Frederiksborg Amt da også hovedkilden til jagtvejsanlæggene i Hareskovene.¹⁰

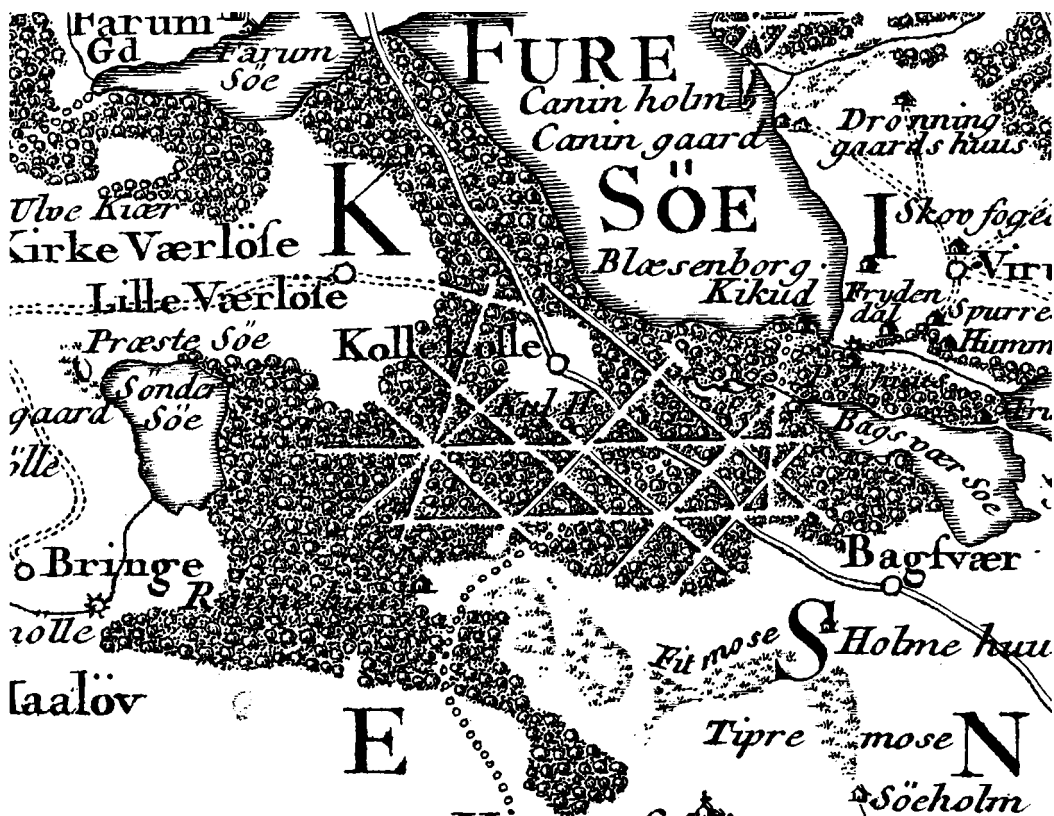
Allerede den 3. april 1687 indgik amtsforvalteren kontrakt med hjulmændene Christen Petersen og Hans Jensen i Hillerød om reparation af 181 „forslidte hjulbøre“, der skulle anvendes til „jagtvejene i Hareskoven“. De to håndværkere skulle desuden sætte nye skafter på 220 økser og spader. For arbejdet skulle de have 1 mk. dansk pr. hjulbør og 1½ sk. pr. skaft. Det var ren arbejds løn, for materialerne skulle leveres af amtsforvalteren. Det ses ikke, hvor det store antal „forslidte“ redskaber var blevet brugt tidligere. I amtsregnskaberne nævnes jævnligt arbejde med haveanlæggene i og omkring Frederiksborg Slot op gennem 1680'erne. Jagtvejsanlæg nævnes ikke før 1687. Det udelukker naturligvis ikke, at der tidligere har været foretaget jagtvejsanlæg, men de er i så fald blevet betalt af andre kasser, hvis regnskaber er gået tabt - som for eksempel bilagene til kammerregnskaberne. En tilfældig oplysning i regnskabet for Københavns Tøjhus viser således, at der blev arbejdet med jagtvejsanlæg i Lille Dyrehave og Stenholts Vang allerede omkring nytår 1685/86. Om de 181 „forslidte“ hjulbører fra 1687 har været benyttet her, ved Frederiksborg Slotshave eller et helt tredje sted vides ikke, men at Christen Nielsen valgte at få dem

repareret i Hillerød kunne dog tyde på, at de i hvert fald har været anvendt i nærheden.

Redskaberne må have været færdigrepareret senest den 21. maj 1687, hvor de to håndværkere udstedte en generalkvittering for modtagelse af deres honorar for udført arbejde. Da var der endnu nogle uger til at soldaterne skulle komme. Inden da nåede Christen Nielsen at købe 18 læs halm hos Peter Jensen i Værløse og hos Anders Nielsen og Niels Adamsen i Kollekolle. Halmen skulle bruges i soldaterhytterne til de 400 mand af Livgarden til Fods, der samme dag var kommet fra København til Hareskovene. „Hytter“ må være betegnelse for de telte, vi fra senere oplysninger ved, at soldaterne overnattede i under deres udstationeringer.

Amtskassen betalte også arbejdspenge til soldaterne. Af bilagene kan man se, at der var 384 mand i sving frem til den 6. august, eller i alt 56 arbejdsdage. Der anvendtes således i alt 21.504 mandedage til jagtvejsanlæggene i Hareskovene i 1687.

De hjulbøre og hakker m.v., som amtsforvalteren havde anskaffet sig i april samme år, blev derfor suppleret, da der fra materielgården i København udleveredes 82 skovle og hakker af jern til kaptajn Hoffmann til brug for „jagtvejene i Frederiksborg Amt“, som det hed.¹¹ Ifølge amtsregnskabet er der dog ingen tvivl om, at arbejdet på dette tidspunkt stadig foregik i Hareskovene. I juni 1687 kom der i to omgange yderligere leverancer af materialer: Den 6. juni 120 hjulbøre og 11. juni 100 nye spidse jernskovle, 150 brede hakker samt 20 tylter norske brædder. Det var et ganske anseligt redskabsforbrug, der oven i købet blev suppleret med løbende vedligeholdelse ved smeden Jacob Hei i Kollekolle. To hjulmænd Christoffer Han-



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1768 over jagtvejsystemet i Hareskovene.

sen og Jens Svendsen, måske også fra Kollekolle, forestod den løbende vedligeholdelse af hjulbøre, hakker, økser og skovleskafter. De fik hver 1 rdlr. pr. uge- og materialerne betalt.

Den 6. august var man færdig med jagtvejsanlægget i Hareskovene. Amtsforvalter Christen Nielsen fik nu ordre til at sørge for, at soldaterne, deres telte og redskaber blev flyttet til Kronborg Amt. Det lykkedes ham dog at få sin kollega i Københavns Amt Anders Nielsen, hvis opgaver man jo i et vist omfang kan sige, Christen Nielsen hidtil havde udført, til at overtage denne opgave.

Christen Nielsen var dog ingenlunde færdig med Hareskovene. Endnu forestod opførelsen af 5 broer „over moradserne for enderne af jagtvejene“. En vis „R.S.“ fra Kollekolle havde den 26. august givet et overslag over materialeforbruget til broerne, der ikke var helt ringe: 3 tylter gotlandsk tømmer på 20 alen og 300 stykker 5-tommers søm blev leveret direkte fra fæstningens materielgård i København. Derimod måtte man selv skaffe sig 3 tylter tømmer på 20 alens længde, og 5 tylter på 6 alens længde fra skoven. Tømmeret fra skoven blev skåret i passende stykker af Rasmus Petersen og Per Jensen, „savskæ-

rådet gennemskåret af en lavning, der strakte sig fra Sønder sø til Tibberup og Hjortespring. Bortset fra en „tangent“ mod sydvest holdt jagtvejssystemet sig i den nordøstlige del af skoven med en stjerne mellem Bagsværd Sø og Tibberup Mose. Fra stjernen udgik 6 jagtveje i alle retninger. Mod vest, nord og øst var de ved enderne indbyrdes forbundet med rette veje, så stjernen var indskrevet i et kvadrat. På grund af terrænforholdene var der ingen sydlig afgrænsning af stjernens kvadrat. Til gengæld fortsatte den nordlige forbindelsesvej et godt stykke uden for kvadratet og sigtede mod Bagsværd By. De nord-sydgående jagtveje var ført frem til Bagsværd Sø, og i det nordøstlige kvadratfelt var der anlagt en supplerende nord-sydgående jagtvej som supplement til stjernesystemet. Denne vej udgik fra midten af en af de diagonale stjerneveje.

Vestligt i skoven var der lagt en anden stjerne med 8 jagtveje, hvoraf den ene, den øst-vestgående vej, fungerede som diagonalvej i det førstnævnte stjernesystem. En anden jagtvej løb mod sydvest over det lave sumpede område ud for Sønder sø og ind i den nuværende Jonstrup Vang. En tredje vej fortsatte nord på frem til skæringen med Frederiksborgvejen. Også denne anden stjerne var afgrænset af et kvadrat, selvom kun afgrænsningerne mod syd og nord ses aftegnet på kortene. De ligger heller ikke „korrekt“, men er placeret for langt inde mod stjernens midte i forhold til den geometriske orden. Det skyldes terrænforholdene mod syd, og i nord strakte skoven sig ganske enkelt her ikke længere ud. Den samlede vejlængde i Hareskovene var på ikke mindre end godt 31 km.

De eksisterende kort viser ikke, hvor de 5 broer blev lagt. Der er dog tre steder,

hvor jagtvejene skærer vådområder: Ved „tangenten“ mod Jonstrup Vang synes der at have været behov for en bro, hvor vejen skærer vandløbet ved den nuværende „Hanevadbro“. Netop her anes på kortene en mindre uregelmæssighed i jagtvejssystemet, der må skyldes en tilpasning til de faktiske topografiske forhold. Det er det eneste sted, hvor kortene afviger fra den ideelle geometriske orden. Ved enden af den nord-sydgående jagtvej i den første stjerne skæres den vestligste del af Bagsværd Sø på et sted, hvor søen indsnævredes ved vore dages Hulsø. Skulle man videre herfra mod Frederiksdal i nord synes en bro også påkrævet. Desuden kan der naturligvis i datiden have været andre mindre vandløb, der krævede „broforbindelse“.

Anlæggene i Kronborg Amt

Da arbejdet i Hareskovene var afsluttet i 1687, fortsatte soldaterne med jagtvejsanlæg i Kronborg Amts skove. Her opholdt de sig fra den 8. august frem til den 12. september, hvorefter de blev forflyttet til arbejde „ved Frederiksborg“.¹⁶

Oplysninger om jagtvejene i Kronborg Amt er meget få. Der kendes ikke egentlige jagtvejssystemer i amtet, om end der i Nyrup Hegn findes kimen til et jagtvejsanlæg af irregulær form. Det eneste holdpunkt i regnskabsmaterialet for 1687 er en regning fra smeden i Horserød, Bendt Gundersen, der havde foretaget den løbende vedligeholdelse af jernredskaberne for de 384 mand, der „arbejdede på jagtvejen i Kronborg Amt“ fra 12. august frem til 12. september - i alt 35 arbejdsdage.

Amtsregnskaberne oplysninger for 1687 kan overraskende nok suppleres af kongens i øvrigt ret intetsigende kammerregnskab. For den 31. august 1694 har det

en post til arbejdspenge for de 100 soldater, der arbejdede på jagtvejene ved „Kronborg, Nyrup og deromkring efter hoslagte ruller og kvittering 126 rdlr. 5 mk.“ Ruller og kvittering er som regnskabetts øvrige bilag for længst gået tabt, men pengeydelsen svarer til 3.044 arbejdsdage.¹⁷

Den 28. maj 1696 fik overjæger Johan Berendt Claudi 180 rdlr. til arbejdspenge til „soldaterne, der arbejder på jagtvejene ved Kronborg“, et beløb, der den 20. august suppleredes af yderligere 168 rdlr. 4 mk. 12 sk. Hvis disse beløb alene dækker over udgifter til arbejdsløn - som regnskabet jo angiver - svarer det til 8.371 arbejdsdage a 4 sk.¹⁸ Netop om arbejdet for 1696 findes et af de få breve om jagtvejsanlæggene. Det er skrevet af overjæger Johan Berendt Claudi, der den 30. maj henvendte sig til Krigskancelliet for at få 40 hjulbøre, 60 jernskovle og 30 jernhakker stillet til rådighed til „den nødvendige reparation af jagtvejene ved Kronborg“. Johan Claudis brev bevirkede, at Kronborgs kommandant, Hans Erasmus von der Pforten, fik ordre til at stille 80-100 mand til rådighed en 5-6 uger for at arbejde „ved jagtvejene deromkring“.¹⁹ Det bliver man ikke umiddelbart klogere af, hvis man ønsker at vide, hvor der præcist blev arbejdet. Umiddelbart kunne det være fristende at henføre disse arbejder til Gribskov, der for størstedelens vedkommende hørte til Kronborg Amt, men den hyppige brug af vendingerne „ved Kronborg“ og omtalen af Nyrup Hegn synes at modsige dette. Arbejderne har derfor rimeligvis ligget i netop skovene omkring Kronborg.

Som i Hareskovene var der også her brug for løbende vedligeholdelse af træredskaber og udgifter til materialer hertil. Regnskabsbilaget er dog ikke fyldigt nok

til at vise, hvor der blev arbejdet. Et forsigtigt gæt kunne være, at det har været nogle af de eksisterende veje i Horserød og Teglsttrup Hegn, der blev omlagt til at fungere som jagtveje. De falder som nævnt uden for gruppen af geometrisk anlagte jagtvejsystemer.

Arbejdet i Store Dyrehave

Som tidligere nævnt blev 384 mand i midten af september 1687 forflyttet til Frederiksborg Amt. Heller ikke her er oplysningerne så fyldige som det kunne ønskes.²⁰ Blot ved vi, at der fra den 25. september til den 2. oktober blev udleveret brød betalt af amtskassen for arbejde med „jagtvejene her i skoven“. Den korte tidsperiode har naturligvis sat sine grænser for, hvor meget man har nået. Måske har man forberedt det kommende års arbejde og brugt ugen til at afstikke jagtvejene i Store Dyrehave. Det var i hvert fald her, man genoptog arbejdet den 22. maj 1688. Nu blev der sat 289 mand fra kaptajn Örtzens Kompagni af Livregimentet ind på opgaven. De arbejdede frem til den 8. september under anvendelse af i alt 26.010 mandedage.

I midten af maj havde amtsforvalter Christen Nielsen henvendt sig til rentemester Brandt for at høre, hvor mange mænd der ville komme, og hvornår det ville ske. Brandt meldte tilbage, at styrken ville bestå af 300 mand, der ville afgå fra deres garnisonsbyer den følgende lørdag. Han bad derfor Christen Nielsen sørge for at have materialer parat og fremhævede især behovet for at kunne reparere de „brøstfældige redskaber“. Christen Nielsen skulle sende dem frem til arbejdsstedet på vogne. Desuden fik han - angiveligt som forrige år - ordre til, at hver mand skulle have 1½

skålpund brød pr. dag eller 750 g efter vore dages vægtsystem.

Som i 1687 kan arbejdet følges nøje i amtsregnskaberne: Amtsforvalter Christen Nielsen fik sat de to Hillerød-bagere, Morten Kaspersen og Kasper Dresler, til løbende at levere brød af korn fra amtets beholdninger til soldaterne i skoven. Det var anselige mængder: I alt 8290 portioner à 6 pund. Bagerne arbejdede ud fra en norm om at 1 tønne rug skulle strække til 224 brød, og det har sikkert været en stabil - og sikkert også givtig - forretning for de to bagere. Som smed fungerede David Bennicke i Hillerød, og 2 hjulmænd sammesteds, Christen Pedersen og Oluf Lauridsen, vedligeholdte løbende de skrøbelige redskaber.²¹

Det kunne gå hårdt til, og i slutningen af sit regnskab for 1688 noterede Christen Nielsen, hvad soldaterne havde slidt sønder under arbejdet. Det var ikke så lidt, og listen antyder arbejdets karakter: 100 favne 6 tommer tykt tov, 100 favne 4 tommer tykt tov, 200 favne 3 garnsliner, 3 styrtevogne, 4 stenvogne, 214 hjulbøre med hjulbørsbolte, 473 jernskovle, 94 spidshakker, 100 bredhakker, 129 økser, 6 tjørneknive, 3 tjørne-“ernde“, 1 ny hakke og 1 ny sav. Desuden leveredes 51 dobbelte favne brænde - sandsynligvis til opvarmning. Tovene er blevet brugt til at vælte træer og trække sten, mens stenvogne, hjulbøre m.v. angiver hvilke typer redskaber soldaterne anvendte til jordarbejdet. Enkelte af disse redskaber kan være blevet ødelagt under havearbejde i Frederiksborg Slotshave, men det hårdeste slid er utvivlsomt sket ved jagtvejsanlæggene. Den 8. september var arbejds sæsonen slut for 1688.

I modsætning til regnskabet for 1688 er regnskabet for 1689 forbløffende tomt for

oplysninger om jagtvejsanlæggene.²² Her ses blot en kort arbejdsperiode på 11 dage, hvor der mellem den 26. september og den 8. oktober arbejdedes på en jagtvej ved „Annisse Dam“, som i øvrigt ikke nærmere har kunnet identificeres. Til gengæld var der 226 mand på opgaven, svarende til 2.486 mandedage. På samme tid var 1.310 mand i gang med forskellige opdæmningsarbejder ved dammen. Det kan undre, at der ikke nævnes noget om jagtvejsanlæggene i løbet af sommeren, og man kunne umiddelbart tro, at der ikke blev arbejdet i Store Dyrehave i løbet af 1689. Men i slutningen af juli nævnes det, at Christen Nielsen havde skrevet til København for at meddele, at nogle redskaber var gået i stykker under „arbejdet med jagtvejene i Store Dyrehave“. Det drejede sig om 100 favne 6 tommer tov, 100 favne 4 tommer tov og 200 favne 3 garnsliner. Amtsforvalteren fik lov til at rekvirere det ønskede hos Bendix Laursen på Bremerholm, og det viser, at arbejdet i Store Dyrehave faktisk var i fuld gang. Hvem der betalte soldaterne for brød og arbejds penge, og hvorledes redskaberne blev repareret, vides ikke, men over amtskassen gik det i hvert fald ikke i det år.

Også i 1690 blev der arbejdet i Store Dyrehave. David Bennicke i Hillerød var stadig den smed, der sørgede for den løbende vedligeholdelse af redskaberne. Desuden leverede han 2 par dobbelte hængsler, 4 store kramper og blik søm til broen ved jagtvejen over „Annisse Dam“. En anden smed, Hans Tygesen, forbedrede 38 bredhakker og 130 spidshakker til brug for „de nye jagtveje i Store Dyrehave“. Hjulmanden Christen Petersen vedligeholdte træredskaber hele sommeren igennem, om end ikke i så stort omfang som i 1688. Det afspejler blot, at arbejds-

intensiteten var mindre. Arbejdet begyndte den 11. juni og strakte sig frem til den 30. august med kun 128 mand fra Livgarden til Fods. De 107 mand kom fra kaptajn Bonards Kompagni, der normalt var indkvarteret i Roskilde, Køge og Næstved. Desuden kom der 21 mand af kaptajn Viereggs Kompagni, der bekvemt nok lå i Hillerød. Den 30. juli blev 24 mand kommanderet til København, og styrken i Store Dyrehave blev reduceret tilsvarende. Til soldaternes behov købtes 11½ tylter hyttebrædder og 6 tylter stenslægt hos Bertel Madsen i Frederikssund. Soldaterne lå som hidtil i telte - velsagtens nær arbejdsstedet - og fik hver 6. uge fornyet deres halm. Den blev leveret af Peder Jensen i Langstrup, og af Niels Andersen, Niels Christensen og Jørgen Pedersen i Lønholt. Brødet, der dette år karakteriseredes som „velbagt, blødt brød“, leveredes som tidligere af Kasper Dresler i Hillerød.

1690 er det sidste år, hvor amtsregnskaberne omtaler arbejder i Store Dyrehave.

Systemerne i Store Dyrehave

Er stjernemønsteret kun udformet fragmentarisk i Hareskovene, så findes det til gengæld i fuld udfoldelse i Store Dyrehave, der har en stjerne og 8 veje. Hele stjerneområdet er indskrevet af 4 jagtveje, der som forbindelsesveje krydser de 8 stjerneveje. Desuden er der mellem forbindelsesvejene fire diagonalveje, der skærer stjernevejene i en vinkel på 90 grader.

Københavnsvvej - „Kongevejen“ - gennem Dyrehaven udgør den vestlige forbindelsesvej i det store kvadrat. Også Kongevejen skulle efter kortene at dømme oprindeligt have været reguleret, så også den kom til at løbe i en ret linie gennem

skoven. Det skete imidlertid ikke, og dens lidt bugtede forløb betød, at Trevej blev lagt en anelse skævt (ca. 5 grader) i forhold til de andre veje fra stjernen for at ramme skæringspunktet med Kongevejen og den sydøstlige forbindelsesvej. Skæringen ligger således ca. 125 m længere mod nordvest, end den ideelt skulle have været placeret.

På Kort- og Matrikelstyrelsens kort i 1:25.000 fra 1976 findes Trekorsset, Firkorsset o.s.v. op til Ottekorsset, men såvel Etkorsset, som To- og Trekorsene har givetvis også eksisteret som navne. Som en afsmitning af navnene findes et „Etlid“ og et „Treled“ og en „Tobakke“ og en „Trebakke“.

Flere af stjernevejene strækker sig ud over forbindelsesvejene. Det gælder så udpræget Trevej, der sammen med sin forlængelse i Syvvvej (nord for stjernen) strækker sig 6.875 m op til Gammel Grønholt Vang og videre op til Hillerød-Fredensborgvejen. Denne prægtige linie er efter godt 300 års forløb kun let sløret af jernbane- og vejanlæg. Senest har Isterødvejen dog blokeret vejen nærmest Store Dyrehave, men den kan følges i terrænet i næsten hele sit forløb. Med en vinkel på 46 grader skæres denne lange vej af tre veje, der løber nordpå, og som indgår i jagtvejssystemet i Gribskov.

Stjernen i Store Dyrehave er markeret på smukkeste vis med en større sten, der bærer Christian den V's navne-ciffer og en indhugget kompasrose, der markerer jagtvejssystemet. Det har ikke været muligt at finde omtaler i regnskaberne af opstillingen af denne sten, der må have været afslutningen på det store arbejde med jagtvejene her. Man kan gætte på, at den er kommet fra de store arbejder ved Kronborg, hvor Kronværket var ved at



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1768 over jagtvejssystemet i Store Dyrehave og Gribskov.

rejse sig netop i disse år.²³ Det er i øvrigt ikke helt sikkert, at den sten, der ses i vore dage, er den oprindelige. Hvornår den originale sten eventuelt er blevet fornyet, vides ikke.²⁴

Stenholt Vang og Gribskov

Jagtvejsanlæggene i Stenholt Vang omtales første gang så tidligt som den 30. december 1685, da der fra Københavns Tøjhus udleveredes 2 lispund, eller 16 kg, stangkrudt til at „sprænge og sønderslå knuber med, som ligger ved de nye jagtveje i Lille Dyrehave og Stenholt Vang“.²⁵ Oplysningen står ganske isoleret, og der er intet i amtsforvalter Christen Niølsens regnskaber for 1685 eller det følgende år, der direkte omtaler jagtvejsanlæggene hverken det ene eller det andet sted. Kilderne fortæller ellers, at anlægget af jagtveje i Stenholt Vang begyndte i 1691.²⁶ Regnskaberne er ikke alt for oplysende, men den 23. november 1691 udbetalte amtsforvalter Kay von Ahlefeldt, der i 1689 havde afløst den flittige Christen Nielsen, 284 rdlr. 1 mk 4 sk. til arbejdspenge, materialer og brødbagning for de 73 soldater, der havde arbejdet på de ny jagtveje fra den 14. maj frem til den 27. august. Den 14. maj 1691 var 12 soldater af kaptajn Holcks Kompagni begyndt at afstikke vejen. Først godt 3 uger senere, den 6. juni, ankom de resterende 61 mand, der begyndte arbejdet 2 dage senere.

Bilagene for udgifterne til smeden David Bennickes vedligeholdelse af jernredskaberne oplyser, at arbejdet foregik i Stenholt Vang. Det var også angiveligt hertil, at der i slutningen af maj indkøbtes en „gotlandsk slibesten“, tømmer til reparation af soldaternes telte og halm til soldaterne. Brødregnskaberne nævner, at der

arbejdedes i „Lille Dyrehave og Stenholt Vang“.

I de følgende år er amtsregnskaberne blottet for oplysninger om jagtveje. Man skal helt frem til 1698, før der igen nævnes noget om jagtvejsanlæg.²⁷

Af et unummereret bilag til amtsregnskaberne for dette år fremgår det, at kongen mundtligt havde befalet at sende 100 mand til Frederiksborg for at „forfærdige nye jagtveje her i skovene og reparere de gamle“, der åbenbart trængte til vedligeholdelse. Bemærkningen om den mundtlige ordre er interessant, og kan forklare, hvorfor der ikke er fundet ældre kongelige ordrer om jagtvejsanlæggene. Desuden blev det befalet, at en del materialer, der i 1697 var blevet brugt ved „Ladegården“ skulle repareres og suppleres med nye for at bruges ved jagtvejsanlæggene. Desuden bestemtes det, at soldaterne, som hidtil, skulle have 4 sk. pr. dag. Af bilaget for denne udgift ses det, at 84 af Livregimentets soldater arbejdede „på de nye jagtveje og reparation af de gamle i Stenholtvang og i Gribskov“, svarende til 72½ dag eller 6.090 mandedage. Arbejdsindsatsen er altså betydeligt mindre end indsatsen godt 10 år tidligere i Hareskovene og Store Dyrehave.

Udtrykket „nye jagtveje og reparation af de gamle“ forekommer ikke helt entydigt. Var det de gamle anlæg i Stenholt Vang fra 1691, der nu skulle repareres samtidig med, at der anlagdes nye jagtveje i Gribskov? Denne fortolkning er nok den mest sandsynlige, da vi jo ved, at der i 1691 blev anlagt jagtveje i Stenholt Vang. Derimod har vi ikke tidligere hørt om jagtvejsanlæg i Gribskov. Det kan, som omtalt, ikke udelukkes, at der kan have været ældre jagtvejsanlæg, vi ikke tidligere har hørt om i kendte kilder.

Som tidligere var soldaterne godt dækket op af lokale håndværkere, der sørgede for den løbende vedligeholdelse af materialer. Nu møder man nye navne. Mester-smed Jørgen Ollendorf sørgede for jernmaterialer, hjulmand Willum Jacobsen for hjulbøre, aksler og skafter til skovle og økser m.v. Begge håndværkere kvitterede deres regninger i Hillerød, så de var sandsynligvis også herfra.

En enkelt regning fra 1698 adskiller sig fra de øvrige. Anskaffelsen af 20 favne bastreb og 100 favne smalle hampereb for 3 rdlr. 27 sk., udleveret til konduktør Joachim Ernst Scheel. Han skulle angiveligt bruge bastrebene til rydning af træer og buske og hamperebene til afstikning af de nye veje. Det er første gang siden arbejdet begyndte under Christoph Hoffmanns ledelse i 1687, at der nævnes en person med ansvar for afstikning af jagtvejene i dette område.

Joachim Ernst Scheel var født i 1675 og blev i 1697 udnævnt til underkonduktør i den danske fortifikationsetat, hvorfra han dog allerede afgik i 1702. Han opholdt sig fra 1704 i udlandet og døde som sachsisk oberst i 1707. Han var en yngre broder til den bekendte fortifikationsofficer Hans Henrik Scheel, der i 1733-38 var chef for den danske (dvs. kongerigets) og holstenske (dvs. Hertugdømmernes) fortifikationsetat. Ved man således noget om Hans Henrik Scheel, vides så godt som intet om Joachim Ernst Scheel, hans evner og virksomhed. Det må anses for udelukket, at han som underkonduktør har beskæftiget sig med andet end udførelsen af andres planer.

Af de 84 soldater, der var i gang med jagtvejene i 1698, blev 32 allerede den 7. april af kongen befalet at rejse fra København til Esrum for at „forfærdige nogle jagt-

veje i Stutterivang og reparere nogle gamle veje“. De har vel som fortrop skullet afstikke vejene, sådan som det var sket i Store Dyrehave nogle få år før. Soldaterne arbejdede fra den 12. april frem til den 4. november. Proviand- og materialforvalter Jacob Arendsen på Kronborg fik ordre til at udlevere 20 hjulbøre, 20 spadenskafter og 20 hakker til folkene, der som vanligt blev understøttet af lokale håndværkere: Smeden Torbjørn Laursen i Esrum og hjulmanden „ILS“.

I slutningen af maj fik byfogeden i Hillerød ordre til at sørge for brød til soldaterne af rug fra Roskilde. Hvis han ikke kunne det, skulle Kay von Ahlefeldt få transporteret korn fra lagrene på Kronborg på rekvirerede bøndervogne fra amtet. Det lykkedes Ahlefeldt at få sluttet en kontrakt med en lokal bager. Til gengæld beklagede denne sig over at have langt til mølle, fordi vandet i Slotssøen var „udløbet“, og bad om at få stillet vogne til rådighed til transporten.²⁸

Stutterivang må have ligget i den nordlige del af Gribskov, hvilket antyder at Gribskov-vejene på dette tidspunkt må have været under anlæg, hvis ikke allerede anlagt. Det er påfaldende, at amtsregnskaberne ikke i større omfang indeholder regnskaber for anlæg af Gribskavs jagtveje, der udgør de største dele af det samlede net af jagtveje.

Det vil dog være i overensstemmelse med vanlig praksis at flytte udgiftsposterne til andre kasser, hvis de ikke har kunnet bestrides af den lokale kasse. En regnskabspost i Kongens Kammerregnskab for 1699 er i denne forbindelse interessant. Da betales ikke mindre end 1.150 rdlr. „til jagtvejene ved Frederiksborg og Jægersborg“. Hvor meget der er gået til Gribskov vides desværre ikke, ej heller i hvilket omfang

udgiften er fordelt på materialer og arbejds-soldater.²⁹

Jagtvejsystemet i Gribskov

I Gribskov er centrum også en stjerne, hvorfra vejene stråler ud med et system af nummererede veje. Desuden er der rester af de fire ydre forbindelsesveje, samt stjernevejenes fortsættelse hinsides disse. Gribskov er betydeligt større end Store Dyrehave. Jagtvejsystemet er derfor lagt efter den helt store målestok. Opfatter man stjernesystemet som fire kvadratiske jagtvejsystemer, kan man se, at hvert af kvadraterne her har været tænkt forsynet med to diagonalveje, der skærer hinanden i midten. De to nordligste kvadrater er 1.425 m på hvert led, de to sydlige 1.350 m med diagonalveje på en længde af henholdsvis 2.000 m og 1.950 m. De store mål betød imidlertid, at vejsystemet ikke blev ganske regelmæssigt. To af de ydre veje løb således imod et 68 m højt bakkedrag, der lå i det store kvadrats nordvestlige hjørne, og fik derfor en mindre bøjning ved den endelige placering. Typisk for gengivelserne på de bevarede kort tages der ikke hensyn hertil. Kortene viser en idealsituation for vejforløbet. Den ene af de to diagonalveje i den sydøstlige kvadrat findes endnu som skel og ikke som vej - og danner grænse mod landsbyen Nødebo. Det sydøstlige hjørne af dette kvadrat - og af hele Gribskovsystemet som sådant - ville have ligget i den sydlige del af Esrum Sø, hvis det var blevet fuldført. Det viser tydeligere end meget andet, at systemets oprindelse var et skrivebordsarbejde.

Som i Hareskovene og i Store Dyrehave var vejene nummererede. Tilsvarende gælder deres krydsning med de ydre vejforløb. Endnu kendes navnene Femvejskors og Ottevejshuset. Den fra Søren Kierkegaards

biografi så kendte Ottevejskrog angiver det centrale stjernesystems sydvesthjørne.

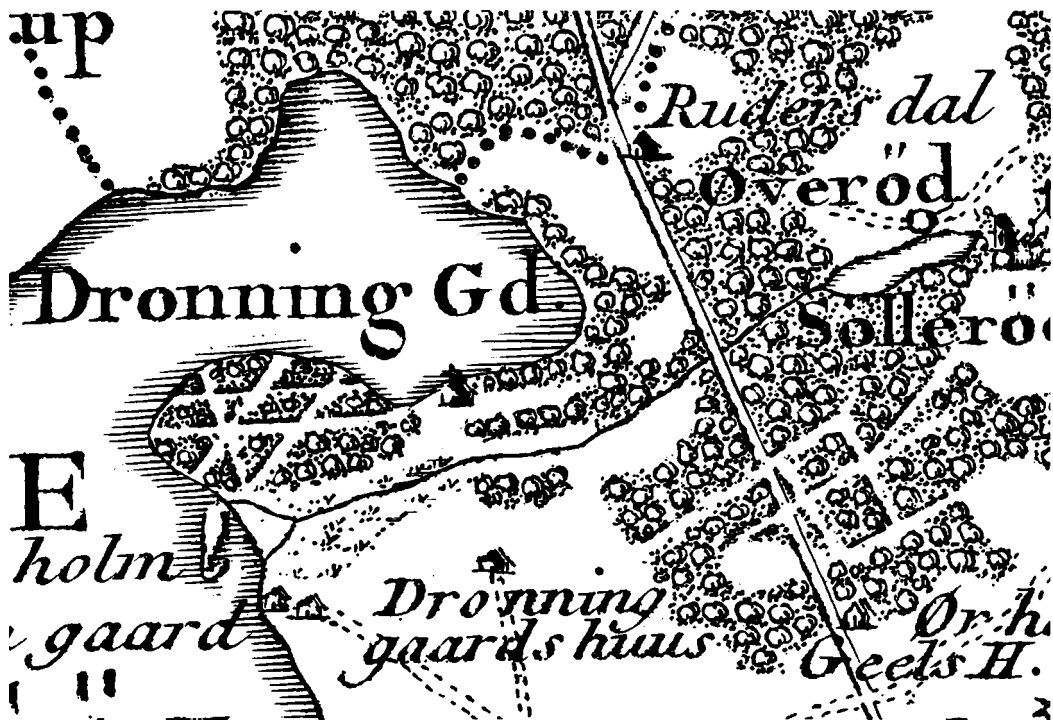
Man har suppleret det ufuldstændige stjernesystem med en „overtallig“ jagtvej, der ligger 550 m øst for den vestlige kvadratvej. Denne vej løber fra et punkt nord for vejen mellem Femkors og det nu ubetegnede „Seksvejskors“, hvor vejen støder på den 68 m høje bakke. Herfra kan vejen følges øst om Gribsø og frem til den forlængede Syvvej i Store Dyrehave. Med sine 7.325 m overgår denne vej Syvvej med ca. 500 m i længden. Endnu længere er dens sydlige parallelvej på 7.450 m. Dens nordlige parallel, hvoraf vejen mellem Nødebo og Fredensborg ved Stenholt Mølle udgør en del, er 7.000 m. Den eksisterer ikke mere på strækningen fra Fredensborgvejen til Syvvejens forlængelse. Måske har der aldrig været en rigtig vej på det sidste stykke, der heller ikke er vist på de bevarede kort.

Man anlagde også en „uægte“ stjerne, altså et punkt, der selv indgår i et andet stjernesystem, hvori det er navngivet. Det er Ottevejskrogen, der som omtalt er sydvesthjørnet af Gribskovstjernens system af veje. Ottevejskrogen har sit navn efter det vejnummer, der hører til den store stjerne, og ikke efter det (tilfældige) antal veje, der udgår fra punktet. At disse otte veje strækker de tre sig nordpå og indgår i Gribskovs vejsystem. De fortsætter sydpå hinsides Ottevejskrogen og er suppleret med yderligere to jagtveje, symmetrisk placeret i forhold til de øvrige veje. Den ene er meget kort, den anden er tilsyneladende ikke meget længere, men følger man et imaginært forløb videre, kommer man gennem engene syd for Esrum Sø og rammer præcist det nordligste punkt af forlængelsen af Syvvej i Store Dyrehave. Denne retning er ikke tilfældig og binder de to syste-

mer i Gribskov og Store Dyrehave endnu mere sammen end de tre veje, der længere sydpå forgrener sig fra Syvvvej i Store Dyrehave. To af de tre veje fra Gribskov, der fortsætter frem til forlængelsen af Syvvvej i Store Dyrehave, ligger ikke helt parallelt. Vejene nærmer sig hinanden fra den nordligste del af området til den sydligste del. Den manglende pasning ses ikke på de eksisterende kort, der forfægter en ideel parallelitet, og det må derfor skyldes en grundlæggende opmålingsfejl.

Også her stammer de bevarede kort fra projekteringsfasen, for vejene er skrupelløst ført over moser og søer uden antydning af dæmninger eller broer. Forholdene omkring bakkepartiet i det store kvadrats nordvestlige hjørne er allerede omtalt. Kortene viser også, hvor udstrakt hele skovområdet var her i 1600-tallets slutning med Grib-

skov, Stenholtts Vang, Gammel Grønholt Vang, Grønholt Hegn og Store Dyrehave som et næsten sammenhængende skovområde med spredte lysninger. De viser også nogle forbindelsesveje, der kun antydningvis findes i vore dage, f. eks. fra stjernen i Store Dyrehave frem til en vej i forlængelse af Ottevej nordpå til vejen Hillerød-Fredensborg, gennem vore dages tætbebyggede Hillerød-Øst. Også her ses en bemærkelsesværdig kombination af de to jagtvejssystemer. Præcist samme sted udmundede oprindeligt den gamle Ottevej fra Gribskova stjernen. Tilsammen danner disse to veje et samlet vejforløb på ikke mindre end 13 km. Lægger man længderne af de enkelte jagtveje i Store Dyrehave, Gribskov og Stenholtts Vang sammen, ses det, at jagtvejssystemets længde når op på imponerende 96½ km.



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1768 over jagtvejssystemet i Geelskov.



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1768 over jagtvejssystemet i Jægersborg Dyrehave og Skov.

Jagtvejene i Geelskov

Ifølge de samtidige jagtvejskort har der også været anlagt jagtveje i Geelskov. At det ikke blot er urealiserede projekter, bekræftes via andre kort, bl.a. Viden-

skabernes Selskabs kort fra 1760'erne, der er baseret på en selvstændig opmåling af terrænet. I kammerregnskaberne nævnes den 2. september 1695 udgifter til „soldaternes arbejdspenge ved alléerne og vejene

ved Jægersborg, i Gielte, Audøre og ved Østerport samt materialer efter hoslagte amtsforvalter Christopher Iversens og konduktør Scheels regninger og beviser til sammen 466 rdlr. 10 sk“. Betegnelsen „Gielte“ er formentlig Geelskov og „Audøre“ Øverød. Det er i så fald eneste gang, disse jagtveje nævnes.³⁰

Endnu engang nævnes en konduktør ved navn: Denne gang må det være Joachim Scheels storebror, Hans Henrik Scheel, der dog allerede i 1694 var blevet overkonduktør. Om hans arbejde med jagtvejanlæggene foreligger ligeså lidt som om broderens.

Jagtvejene ved Geelskov var anlagt som et regulært net i området mellem Søllerød by og Furesøen med to mindre nord-sydgående jagtveje (på begge sider af Kongevejen) og tre meget lange jagtveje fra skovens østlige grænse frem til Furesøen. Den samlede længde af vejsystemet her er ca. 12 km. Fragmenter af jagtvejsanlæggene i dette område synes endnu at eksistere i form af enkelte øst-vestgående vejforløb.

Jægersborg Dyrehave og -Hegn

Jægersborg Dyrehave blev indhegnet i 1670-71, hvor landsbyen Stokkerups jorder blev inddraget i Frederik den III.'s Dyrehave fra 1663. Men man skal frem til 1688, før der er tegn på anlæg af jagtveje i området. Da betalte amtsforvalter Christen Nielsen kaptajn Hondorff for 97 soldaters arbejdsydelse i perioden fra den 21. maj til den 1. september, i alt 96 dage.³¹ Da 12 af folkene blev udkommanderet til andre opgaver den 8. august, svarer det sammenlagt til 9.036 mandedage. Det fremgår ikke direkte, at soldaterne skulle anlægge jagtveje, men regnskabets oplysninger hænger sammen med en ordre til

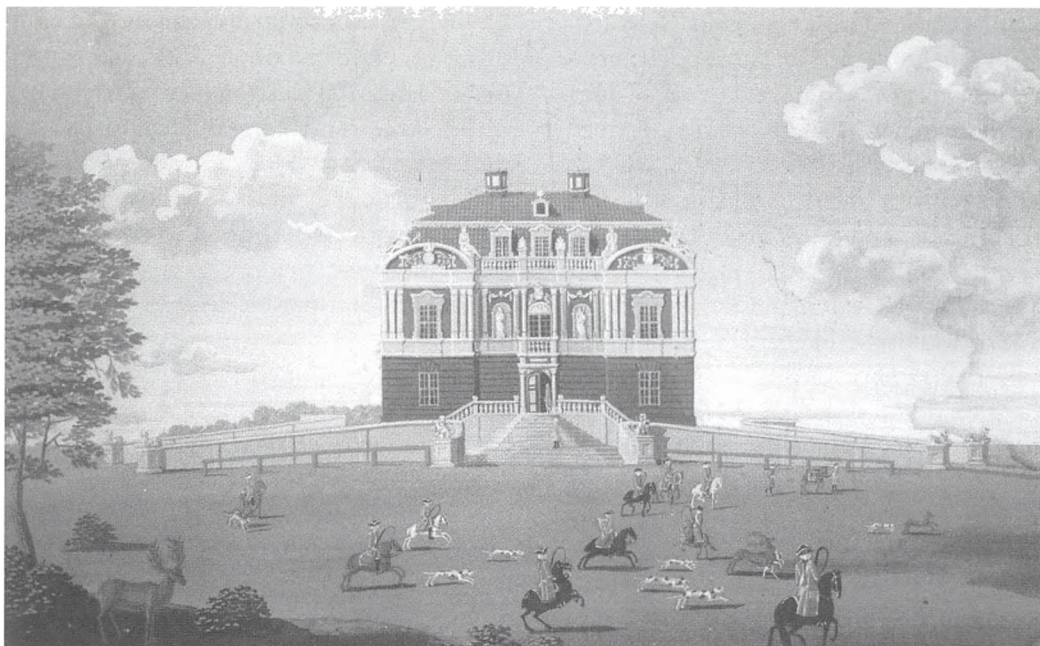
at anlægge jagtveje ved Frederiksborg. Derfor forekommer det sandsynligt. Hertil kommer, at soldaterne fik udleveret 50 jernskovle og 50 hakker af forvalter Christoffer Iversen, hvilket i sig selv antyder et større jordarbejde.

Oplysninger om jagtvejene i Jægersborg Dyrehave er sporadiske. I 1690 betalte kongen 243 rdlr. 4 mk. for to jagtbroer. Set i forhold til hvad prisen på tilsvarende broer i Hareskovene havde været tre år tidligere, må de to broer have været ganske betydelige. Måske har det været broer over den vandrige Mølleå?³²

Under et ophold på Jægersborg i 1694 red Christian den V sammen med Ole Rømer den 13. juni ud i „Dyrehaven og ellers, hvor de nye veje blev lavet for at se, hvorledes de blev anlagt“. Den 24. gentog kongen sin inspektion, og også da må der have været anlægsarbejder i gang. Tidspunktet hænger sammen med opførelsen af den første eremitage, som Ole Rømer i øvrigt også var blandet ind i.³³

Herefter skal man frem til 1699, før jagtveje i Dyrehaven nævnes igen: Det sker i den tidligere nævnte regning på 1.150 rdlr. for jagtveje ved Frederiksborg og Jægersborg, der uheldigvis ikke specificerer udgifterne nærmere.³⁴ Måske har der været tale om reparationsarbejder, som da 20 mand af Livgarden til Fods i 1705 blev beordret til Jægersborg Dyrehave for at reparere jagtveje.³⁵

Systemet i Jægersborg Dyrehave
Anlægget af jagtveje ved Jægersborg Dyrehave er de veje, vi ved mindst om. På det store kort over Nordsjælland ses et fintmasket net af jagtveje i Jægersborg Hegn nord for Mølleåen med 7 øst-vestgående veje, krydset af 4 nord-sydgående. Heraf stræk-



Prospekt af jagt på Eremitagen 1756. Dyrehaven, Klampenborg. Mål 17,2 x 24,5 cm. (Dansk Jagt- og Skovbrugsmuseum.)

ker de tre sig sydpå tværs over Mølleåen. I den vestligste af disse tre veje indgår dæmningen ved Rådvad, de to østligste veje passerer Mølleåen ved den nuværende Mathildebro og Røde Bro. Alle tre veje fortsætter tværs over Eremitagesletten frem til dens sydlige afgrænsning.

I Dyrehavens sydlige og skovrige del ses på kortet et utal af vejforløb, hvoraf enkelte kan opfattes som parforcejagtveje. Det gælder udpræget den øst-vestgående vej i skovens sydligste del, nuværende Fortunvej, og et par andre rette vejforløb, hvoraf vore dages Kirsebær Allé er den ene rest. Omvendt er det tydeligt, at skovens senere centrum ved Eremitagen ikke har fundet sin form endnu, da Kongevej herfra mod Fortunen og vejen til Hjortekær ikke er an-

givet på kortet. Eremitagen fungerede således ikke som stjernen i et parforcejagtvejssystem.

Netop over Dyrehaveområdet findes yderligere to kort med indtegnede vejforløb. De synes at være tegnet i tilknytning til det tidligere nævnte store kort over Nordsjælland.³⁶ De to detailkort viser, i modsætning til det store kort, Christian den V's Eremitage fra 1694 med en senere indtegnede vej herfra mod Fortunen - Kongevejen. Af kortenes øvrige oplysninger synes det at fremgå, at de er blevet til i forbindelse med anlægget af Jægersborg Allé i netop 1694. Kortene er særdeles værdifulde til belysning af de topografiske forhold omkring Dyrehaven, men de bidrager ikke med yderligere oplysninger om

jagtvejsanlæggene som sådan. Til gengæld indeholder det ene kort nogle interessante vejforløb, der knytter sig til den nuværende Christiansholmsvej. Denne vej synes at være det realiserede stykke af en planlagt hele 10 km lang, lige vejforbindelse mellem Frydenlund og Gyldenlund. Mod syd ville denne vej være stødt på Gyldenlund Skov, nutidens Charlottenlund Skov, ved Grøndalshuset, altså hvor Ordrup Jagtvej i vore dage støder til skoven. Det vil det imidlertid føre for vidt at komme nærmere ind på her, da vejen i øvrigt ikke synes at indgå i hverken noget overordnet eller systematisk net af jagtveje i Dyrehaven.

Opsummering

Christian den V's nordsjællandske jagtveje blev anlagt i en kort, koncentreret periode under anvendelse af tusindvis af arbejdsdage, og kronen leverede selv arbejdskraft i form af soldater fra de nærliggende byers garnisoner. Arbejdet omformede de fleste af kronens skove så markant, at skovene stadigvæk bære dybe præg deraf. Selvom de kongelige parforcejagter blev indstillet i midten af 1700-tallet, så ligger skovenes lange, lige veje i vidt omfang ganske intakte som markante kulturspor, der fortæller om den eksklusive parforcejagt, som kongernes foretrukne jagtform gennem næsten et århundrede.

Hvor vejene af den ene eller anden grund er forsvundet, kan man alligevel her og der finde rester af de store jordarbejder i form af dæmninger over mosestrækninger eller hulveje på toppen af bakkedrag. Tilsammen er Christian den V's jagtveje et monument over barokkens forsøg på at forme naturen ef-

ter menneskenes behov og interesser. Samtidig vidner vejene om et af de mange kulturhistoriske lag, der kan aflæses i det nordsjællandske landskab, hvis man har øje derfor.³⁷

Jagtvejene er et ganske enestående stykke kulturhistorie. De vidner om et storslået og solidt ingeniørarbejde, som stadig kan imponere her 300 år efter deres tilblivelse.

Noter og kildehenvisninger

- 1 Stig Colbjørn Nielsen, Slangerup, takkes for henvisningen til denne spændende lokalitet, hvis forhold dog bør undersøges nærmere, før det med sikkerhed kan afgøres, om der også er spor af jagtveje i området.
- 2 Det Kongelige Bibliotek. Håndskriftafdelingen. Rostgaard-62-fol., jf. Bjørn Westerbeek Dahl: Christian den 5.s sidste lykkelige sommer. I FAHS Bladet 2002. Årg. 16, nr. 1, s. 3-7.
- 3 Gengivet efter, men tillempet moderne retskrivning og sprogbrug. Der findes ingen koncepter eller indlæg til sagen i Danske Kancellis arkiv.
- 4 P. Chr. Nielsen: Den Nordsjællandske vildtbane. 1964, s. 9, 11 og 14. - E. Laumann Jørgensen har i Årsskrift udgivet af Historisk Forening for Værlose Kommune 1970, s. 34 ligefrem omtalt jagtvejene i Hareskoven som „Hahns jagtveje“.
- 5 C. Weismann: Vildtets og Jagtens Historie i Danmark. 1931, s. 445.
- 6 Bjørn Westerbeek Dahl: Militæringeniøren Gottfried Hoffmanns projekt til København-Kørsør landevej i 1685, i: Dansk vejtidsskrift 1991. Årg. 68, nr. 12, s. 29-32, og samme: Alfarvej. I Skalk 1993, nr. 3, s. 25-29.
- 7 Rigsarkivet. Kort- og Tegningssamlingen. Forsvarets Bygningstjeneste. Kortets sydlige halvdel: I-1-11a, den nordlige halvdel: XIV-1-6.
- 8 J. P. Trap: Danmark. 5. udgave. Redigeret af Niels Nielsen m.fl. Storkøbenhavn III. Bind II, 2. 1960, s. 709.
- 9 Rigsarkivet. Forsvarets Arkiver. Kort- og Tegninger. Geografiske kort G-II-57.

- 10 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1687 (mormonfilm 19.645): Indtægter s. 1-2. Udgifter, bilag 51-52, 56-63, 66-68. - Amtsregnskaberne for Københavns Amt indeholder - i det omfang de i det hele taget er bevaret - intet om jagtvejsanlæg. - De originale amtsregnskaber ligger i Rigsarkivet, men kan kun bruges som mikrofilm. Da bilagene ikke har ligget i nummerfølge ved filmningen er brugen af dem meget vanskelig, ligesom talrige nummererede såvel som unummerede underbilag slører rækkefølgen.
- 11 Reviderede regnskaber. Militære regnskaber. Københavns fæstningsregnskab. 1687. Materialeudgift 11.6.1687
- 12 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 370.
- 13 Rigsarkivet. Krigskancelliet. Refererede sager 1705, 18.5., nr. 5 og 18.7., nr. 2.
- 14 Rigsarkivet. Kommissariatet. Generalkommissariatet. Danske Kontor. Kopibog 1705, nr. 487 og 494.
- 15 Rigsarkivet. Krigskancelliet. Refererede sager 1706, 23.3., nr. 13.
- 16 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1687 (mormonfilm 19.645). Udgifter, bilag 64, 69-71.
- 17 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 450.
- 18 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 477.
- 19 Rigsarkivet. Krigskancelliet. Indkomne breve 1696, nr. 214. For henvisning til dette brev takkes Bo Fritzboøger.
- 20 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1687 (mormonfilm 19.645). Udgifter, bilag 65, 96.
- 21 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1688 (mormonfilm 19.646). Udgifter, bilag 48-49, 51-53, 61-63, samt s. 128.
- 22 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1689 (mormonfilm 19.646). Udgifter, bilag 23-27, 62 og 85.
- 23 På grund af ompakning af Rigsarkivets ældre regnskabsmateriale, har det ikke været muligt at gennemse Kronborgs fæstningsregnskaber med henblik på at få bekræftet antagelsen.
- 24 Venligst oplyst af Jan Buchter, Farum.
- 25 Rigsarkivet. Militære regnskaber. Fæstningsregnskaber. Københavns Tøjhus. Pakke 12, 1686 [!], fol. 185.
- 26 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1691 (mormonfilm 19.648). Udgifter, bilag 25 (med 9 underbilag), samt fol. 57.
- 27 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1698 (mormonfilm 19.651). Udgifter, bilag 34-35 med underbilag.
- 28 Rigsarkivet. Kommissariatet. Generalkommissariatet. Danske Kontor. Kopibog 1698, nr. 1123 og 1150.
- 29 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 518.
- 30 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 464.
- 31 Rigsarkivet. Frederiksborg Amts Kontributionsregnskab 1688 (mormonfilm 19.646). Udgifter, bilag 50, 105-106.
- 32 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 381.
- 33 Det Kongelige Bibliotek. Håndskriftafdelingen. Rostgaard 62-2.
- 34 Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.'s og Christian V's Tid. Ved E. Marquard. 1918, s. 518.
- 35 Rigsarkivet. Kommissariatet. Generalkommissariatet. Danske Kontor. Kopibog 1705, nr. 487.
- 36 Rigsarkivet. Kort- og Tegningssamlingen. Forsvarets Bygningstjeneste. I-4-30a-b.
- 37 Bo Fritzboøger, Tølløse, takkes for tilskyndelsen til at skrive nærværende artikel, samt Ida Dybdal og Jan Buchter for kritisk gennemlæsning.

Kilder

Det Kongelige Bibliotek
Håndskriftafdelingen. Rostgaard-62-fol.

Rigsarkivet
Reviderede regnskaber 1660-1848
Amtsregnskaber
Frederiksborg Amts kontributionsregnskab 1687-1698 (mormonfilm 19.645-51)

Militære regnskaber

- XI: Fæstningsregnskaber IV A Københavns fæstningsregnskab Pakke 12
- IV C: Københavns Tøjhusregnskab. Pakke 12

Landetaten. Krigskancelliet

- A03: Indkomne breve 1696
- A03b 1: Refererede sager 1705 og 1706

Landetaten. Kommissariater m.v.

- A05b 1: Generalkommissariatet. Danske Kontor. Kopibog 1698 og 1705

Kort- og Tegningssamlingen

- Forsvarets Bygningstjenestes kortaflevering I-4
- 30a-b, I-11a og XIV-1-6.

Forsvarets Arkiver

- Kort- og Tegninger. Geografiske kort G-II-57.

Litteratur

- Dahl, Bjørn Westerbeek: Christian den 5.s sidste lykkelige sommer. FAHS Bladet 2002. Årg. 16, nr. 1, s. 3-7.
- Dahl, Bjørn Westerbeek: Militæringeniøren Gottfried Hoffmanns projekt til København-Korsør landevej i 1685. I Dansk vejtidsskrift 1991. Årg. 68, nr. 12, s. 29-32
- Dahl, Bjørn Westerbeek: Alfarvej. I Skalk 1993, nr. 3, s. 25-29.
- Kongelige Kammerregnskaber fra Frederik III.s og Christian Vs Tid. Ved E. Marquard. 1918
- Laumann Jørgensen, E.: Syvstjernen. I Årsskrift udgivet af Historisk Forening for Værløse Kommune 1970.
- Nielsen, P. Chr.: Den Nordsjællandske vildtbane. Historisk-Topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, 1975.
- Weismann, C.: Vildtets og Jagtens Historie i Danmark. 1931

Andelseventyret Ryttergården i Farum

Fra kaos og krimi til pænt parcelhuskvarter - En historie fra 1960'erne

Af Marianne Fogtmann

Boligbyggeriet i Nordsjælland gik stærkt i 1960'erne, hvor små landsbyer som Ølstykke, Allerød, Lillerød og Farum sprængte alle rammer og blev til sovebyer, mens kommunernes byplanlægning haltedede bagefter, og den overordnede koordination dårligt var på plads.

Overalt i amtet blev der i 1964 og 1965 under pres godkendt byplaner med plads til udvidelse af boligområder og etablering af nye industriområder.

Først i 1967 blev der dannet et egnsplanråd, som skulle tage sig af den overordnede udvikling med veje og andre fælles faciliteter. Allerede i januar 1964 havde Dansk Byplanslaboratorium ellers gjort kommunerne i Nordsjælland opmærksom på faren ved at lade egnsplanlægningen hvile, og havde foreslået dannelsen af et regionalt planlægningsråd for kommunerne i Frederiksborg og Roskilde amter.

Udviklingen kom som et pres fra en voksende befolkning med berettigede boligdrømme.

I 1960 boede kun 30 procent af landets funktionærer, tjenestemænd og arbejdere i egen bolig, skønt en undersøgelse fra det år viste, at 69 procent af alle danske familier ønskede at bo i parcelhus.

Ti år senere var det lykkedes for 50 pro-

Marianne Fogtmann, journalist, født 1948. Medlem af bestyrelsen for Farum Lokalhistoriske Arkiv- og Museumsforening, FLAM. Journalistelev på Frederiksborg amts Avis, hvor hun var ansat fra 1978 til 1988. Har siden arbejdet på Landsbladet, De danske landboforeningers ugeavis. Har bidraget til bogen *Evadøtre*, udgivet af Farums Arkiver og Museer, og har siden 1988 skrevet en lang række artikler til FLAM's medlemsblad „Majtræet“.

SKAL DE BYGGE SELV?

Ja, det skal De vel, for det er den eneste mulige løsning på DERES BOLIGPROBLEM, og så kan De faktisk ikke gøre noget bedre end at ringe til os eller aflægge os et besøg, så De kan få oplysning om, hvordan De bærer Dem ad med at få eget hus med kun nogle få tusinde kroner i egenkapital og samtidig tjene 30.000 SKATTEFRIE KRONER.

SELVBYGGER-SAMMENSLUTNINGEN

Nørrevoldgade 46, K.
MINERVA 98 03

Selvbygger-Sammenslutningen satte annoncer i de landsdækkende dagblade. Denne er fra Land og Folk den 18. april 1964.

cent at få foden under eget bord. Rentefradragsregler på 75 procent og stigende inflation gjorde det muligt. Samtidig var der sket et gennembrud for præfabrikerede typehuse, og regeringen var ved at afvikle den byggeregulering, som satte loft over, hvor mange parcelhuse, der måtte bygges i hovedstadsområdet, og herunder i Frederiksborg Amt.

Byggereguleringen satte også grænser for, hvor store parcelhusene måtte være. I 1964 var højst 110 kvadratmeter boligareal tilladt, dog med dispensationsmuligheder, hvis man havde børn.

Også håndværkerudgifterne var der sat loft over. Derfor var det en fordel at være selvbygger eller medbygger og anvende materialer som gasbeton, som var nemt at gå til og ikke krævede mureruddannelse. Det er baggrunden for historien om et byggeri i Farum, som trak mange avisoverskrifter i 1960'erne.

Selvbyggere på andele

I slutningen af 1963 og begyndelsen af 1964 investerede over 100 familier hver mellem 5.000 og 10.000 kr. i andelsbeviser på byggegrunde under Andelsforeningen Ryttergården i Farum. De var blevet fristet af annoncer fra Selvbygger-Sammenslutningen, som havde kontor på Nørrevoldgade 46 i København.

Adskillige unge veluddannede mennesker, der boede under trange boligforhold med små børn, var under en spadseretur stoppet op ved vinduesudstillingen med tegninger af huse, hvor de selv kunne være medbyggere, og på den måde realisere deres ønske om eget hus. Men i foråret 1964 viste det sig, at der var rod i regnskaberne hos Sammenslutningen, hvis største projekt var Andelsforeningen Ryttergården i Farum. Der var også andre mindre selvbyggerprojekter rundt om i Københavns omegn, og flere forskellige i Farum.

Den 26. maj 1964 blev tre af Selvbygger-Sammenslutningens ledere, Jørn Seldal samt brødrene Rüdiger og Lothar von Münchow, fængslet og sigtet for underslæb. Flere hundrede selvbyggerne frygtede, at de skulle miste både deres sparepenge, deres byggegrunde og deres drøm om eget hus. Men i juni 1964 kom der en løsning for Farum-selvbyggerne, da Sparekassen Bikuben overtog Ryttergården.

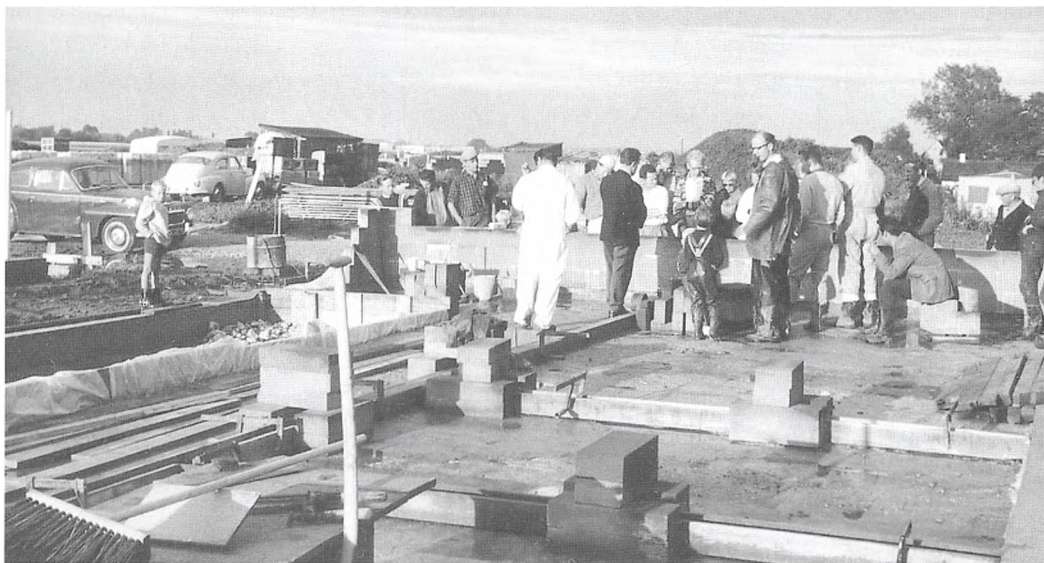
De tre ledere fra Selvbygger-Sammenslutningen fik i 1965 fængselsdomme for underslæb på tilsammen næsten seks år. I 1965-66 kunne selvbyggerne omsider gå i gang med at bygge deres huse.

Det slid, de lagde i det er en historie for sig selv. Den overordnede konklusion er, at det der begyndte som kaos og krimi endte godt for selvbyggerne i Farum.

Her følger en nærmere beskrivelse af, hvad der skete dengang i 1960'erne, da Farum udviklede sig fra en landsby til en parcelhusby. Beretningen bygger især på de flere hundrede avisudklip fra lokale og landsdækkende aviser, som Farum Kommune samlede om sig selv i de år, og som i dag befinder sig på Farums Arkiver og Museer. Den baserer sig også på samtaler med nogle af dem, der dengang selv var en del af historien.

Luftfoto af Ryttergården omkring 1969. Den gamle Ryttergård ligger øverst til venstre. I baggrunden Bikubens bebyggelse Gartnervænget, der ligger lige nord for Ryttergårdsvej, som er anlagt, hvor den nedlagte Slangerpbane lå. (Farums Arkiver og Museer)





Et par professionelle murer instruerer i foråret 1966 selvbyggerne i at mure. (Flemming Kruse)

Ballade om et arbejdsskur

En forårsdag i marts 1964 tog Kate Nielsen og hendes mand Peter til Farum for at sætte et arbejdsskur op på den grund, de havde købt andelsbevis på. De regnede med i løbet af sommeren at skulle bygge sig et hus som selvbyggere. De var begge i begyndelsen af 20'erne, nyuddannede akademiingeniører og ivrige efter få eget tag over hovedet.

Der var dengang byggestop og mange restriktioner på byggeriet, blandt andet fordi der manglede håndværkere. Derfor kunne man nemmere komme til at bygge, hvis man erklærede, at man ville udføre en stor del af arbejdet selv. Grunden havde Kate og Peter Nielsen fundet via en avisannonce, indrykket af Selvbygger-Sammenslutningen.

På et udstykningskort havde det unge par valgt grund på et område ved hjørnet af Gammelgårdsvej og Ryttergårdsvej på det, der siden blev omtalt som Gartnerjorden. I dag hedder det Rytterkrogen. De havde indbetalt 5.000 kr. ”Det svarede til to måneders løn for en nyuddannet ingeniør, og vi havde lånt pengene”, mindes Kate Nielsen, der senere flyttede til bofællesskabet Stavnsbåndet i Farum. „Da vi begyndte at læsse skuret af, kom en mand og spurgte, hvad vi var i gang med. Vi skal bygge hus her”, forklarede vi. „Grunden er altså ikke solgt endnu, og jeg bestemmer selv, hvem der skal bygge”, sagde manden, der viste sig at være ejeren gartner J. Sinius-Clausen.

Selvbyggernes første møde med Gartnerjordens ejer blev beskrevet i dag-

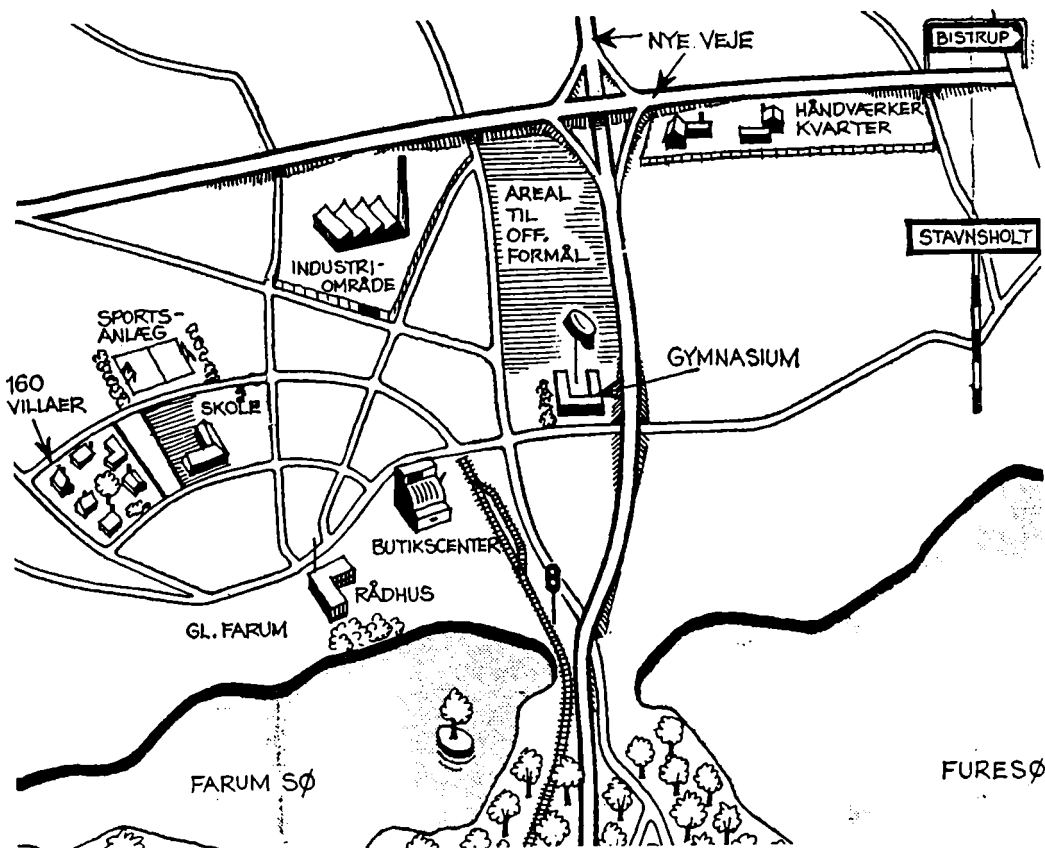
bladet Aktuelt den 24. marts 1964, og den satte gang i bedrageriafsløringen, der endte med, at de tre fra Selvbygger-Sammenslutningens ledelse i 1965 fik fængselsdomme for underslæb mod ca. 500 selvbyggere, hvis penge var blevet brugt til meget andet end at købe grunde.

Andelsforeningen Ryttergården i Farum, var Selvbygger-Sammenslutningens største projekt, og der blev skrevet meget om det i aviserne.

Slægtsgård på nye hænder

Den 19. maj 1964 kunne man i Ekstra-bladet læse, at 117 selvbyggere på Ryttergårdens jord i Farum stod i fare for at miste deres byggegrunde. Selvbygger-Sammenslutningen havde nemlig ikke været i stand til at betale afdrag på de pantebreve, der var i Ryttergården. Selvbygger-Sammenslutningen havde købt Ryttergården af tømrermester og entreprenør F. Danne-mand Petersen og entreprenør Søren Lar-

Farum kommunes dispositionsplan 1962. Ryttergårdsudstykningsen ligger lige syd for industriområdet.



sen for ca. 4,8 mio.kr. Året før, i 1963, var den gamle slægtsgård blevet solgt til Danemand Petersen af ejerne, fire ugifte søskende: Edle, Valdemar, Johannes og Ejnar Mortensen. De havde fået ret til at blive boende i stuehuset og benytte de øvrige bygninger, så længe de ville. Herfra kunne de følge med i, hvad der skete på deres tidligere jord.

Her i maj 1964 var situationen den, at hvis ikke Selvbygger-Sammenslutningen betalte på pantebrevene til entreprenørerne, var der risiko for, at handelen måtte gå tilbage. Ryttergårdens jord kunne

blive solgt til anden side, hen over hovederne på selvbyggerne, der havde betalt andelsindskud.

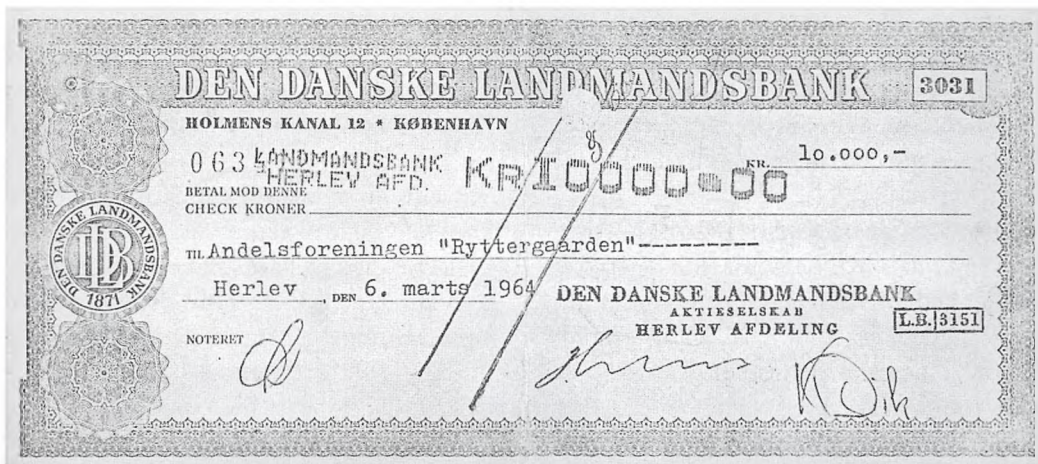
Ingen vej og kloark

Hvor kaotisk det skulle blive, vidste selvbyggerne ikke i marts 1964. Farum Kommune havde på sit møde den 19. marts 1964 godkendt en udstykningsplan for både Ryttergårdens sydlige del og for Gartnerjorden.

Projektet på Ryttergårdens sydlige del omfattede 60 parcelhuse på 800 kvadrat-

Byggeområdet var en herlig legeplads for selvbyggernes børn. Her leger Jens og Annette på familien Kruses grund, Rytterhaven 46. (Flemming Kruse)





Flemming Kruse, der blev Andelsforeningen Ryttergårdens første formand efter Selvbygger-Sammenslutningens sammenbrud, har gemt en kopi af den check på 10.000 kr., han i 1964 indbetalte for at få en grund i Farum. Bag på checken har Selvbygger-Sammenslutningens leder, Jørgen Seldal, underskrevet den to gange. Checken blev brugt som bevismateriale i bedragerisagen. (Flemming Kruse)

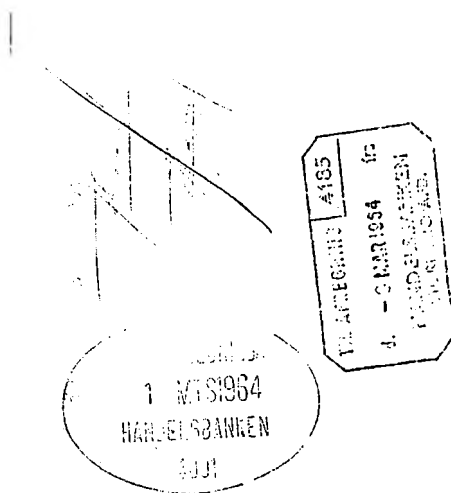
meter grunde og 56 kædehuse på 430 kvadratmeter. Den nordlige del var et industriområde, som Farum kommune ikke havde planer om at lade udstykke lige med det første. Det lå i landzone.

I selvbyggernes andelsbeviser indgik det forventede hurtige salg af industrigrundene på en måde, der betød en kraftig nedsættelse af boliggrundenes pris. Et forhold, der var med til at friste selvbyggere til at købe andele.

Solgt på forkøbsret

Handelsgartner J. Sinius-Clausen fik også godkendt en udstykningsplan for sit areal. Her kunne der opføres ca. 25 parcelhuse, men begge steder skulle der dog først udarbejdes vej- og kloakprojekter. Så man skulle ikke regne med, at byggeriet kunne komme i gang før foråret 1965. Men det vidste selvbyggerne ikke, da de investerede i deres grunde.

Selvbyggerne på Gartnerjorden var af



Selvbygger-Sammenslutningen mundtligt blevet lovet, at de kunne komme i gang med byggeriet i løbet af sommeren 1964. Nogle af dem satsede på at bo i skure eller campingvogne med deres familie på grunden, indtil huset stod færdigt.

Da det kom frem i dagbladet Aktuelt den 24. marts 1964, at Selvbygger-Sammen-

slutningen ikke ejede Gartnerjorden, forklarede sammenslutningens næstformand Rüdiger von Münchow, at Selvbygger-Sammenslutningen havde fået forkøbsret til Gartnerjorden, og at man handlede ud fra det grundlag.

„Det var dog ikke meningen, at selvbyggerne skulle være begyndt, før de havde fået besked fra Selvbygger-Sammenslutningen,” sagde Rüdiger von Münchow og tilføjede: „Jeg er af den opfattelse, at vi er gået retmæssigt frem”. Det var der dog delte meninger om. Farum kommune med borgmester, tømmerhandler Mogens Bechgaard i spidsen var meget skeptisk over for Selvbygger-Sammenslutningen og dens metoder.

I det konkrete tilfælde med Gartnerjorden havde kommunen modtaget en henvendelse fra Boligministeriet, som havde fået en ansøgning fra Selvbygger-Sammenslutningen om dispensation fra byggesloppet for 14 selvbyggere. Kommunen havde returneret skrivelsen til ministeriet uden egentligt svar, men med oplysning om, at arealet fortsat var ejet af Sinius-Clausen og ikke af Selvbygger-Sammenslutningen. Derfor kunne Selvbygger-Sammenslutningen heller ikke søge om dispensation.

Selvbygger-ideen

Selvbygger-Sammenslutningen blev stiftet den 5. maj 1963 i tilknytning til firmaet Selvbyg I/S, som blandt andre Jørn Seldal og brødrene Münchow var indehavere af.

Ideen bag Selvbygger-Sammenslutningen var, at medlemmerne selv skulle bygge deres huse efter tegninger og med materialer, som de i følge en kontrakt var forpligtet til at købe gennem Selvbyg I/S, der også stod for erhvervelsen af grunde.

Medlemmerne skulle gensidigt støtte hinanden. Som selvbyggere faldt man som tidligere nævnt ikke ind under regeringens restriktioner vedrørende opførelse af boliger.

Gennem annoncer om store projekter kom Selvbygger-Sammenslutningen i forbindelse med en stor kreds af mennesker, som ønskede deres eget hus. Mange meldte sig ind i foreningen og betalte mellem 5.000 kr. og 10.000 kr. på andelsbeviser, som senere skulle erstattes med skøder.

Man anslog i Berlingske Tidende 26. maj 1964, at de ca. 500 medlemmer havde indbetalt mellem to og tre mio. kr. Kun få havde kunnet gå i gang med at bygge.

Lavinen ruller

Selvbygger-Sammenslutningens første store projekt var Ryttergården i Farum, som også blev begyndelsen til enden for dette lidt tvivlsomme erhvervseventyr.

Lavinen begyndte at rulle i april 1964, da Sammenslutningens juridiske rådgiver advokat Chr. Barnekow blev indkaldt til møde for Advokatrådet for at redegøre for sin klientkonto.

En af selvbyggerne på Ryttergården i Farum, kontorassistent Torben Stæhr Larsen, havde bedt om at få de 10.000 kr., han havde indbetalt til advokat Barnekow tilbage, fordi han ikke mente, der var sikkerhed for grunden, han havde købt. Da pengene ikke blev tilbagebetalt, indgav selvbyggerens advokat politianmeldelse

Modstående side: Skandalen fik megen avisomtale, og Søndags Politiken 3. juli 1966 var også på pletten, da selvbyggerne endelig gik i gang med at bygge.

mod Barnekow og indklagede ham tillige for Advokatrådet, som indledte en disciplinærsag mod ham.

Barnekow var formand for Andelsforeningen Ryttergården, som jo var et selskab under Selvbygger-Sammenslutningen. I bestyrelsen sad også brødrene Rüdiger og Lothar von Münchow og deres mor Louise Dauner. Andelshaverne havde ikke haft lejlighed til selv at vælge bestyrelse.

I slutningen af april afbrød Selvbygger-Sammenslutningen samarbejdet med advokat Barnekow. De tre andre bestyrelsesmedlemmer, brødrene von Münchow og deres mor trak sig fra Andelsforeningen Ryttergården, for at dæmpe uroen omkring Selvbygger-Sammenslutningen. Der blev skrevet meget kritisk om dens forhold, blandt andet i avisen Land og Folk.

Andelshavere i bestyrelsen

Mange selvbyggere var urolige, stillede spørgsmål og krævede orientering.

Land og Folk oplyser i en artikel den 24. april, at Selvbygger-Sammenslutningens leder Jørn Seldal og reklamechefen, direktør Povl Møller Taasinge, hvis navn senere er forbundet med rejsekongen Simon Spies, forsøgte at berolige de opskræmte andelshavere i Ryttergården.

De lovede at indkalde til ordinær generalforsamling i andelsforeningen, hvor der blandt andet skulle vælges en ny bestyrelse. I stedet blev der holdt et ekstraordinært bestyrelsesmøde i Selvbygger-Sammenslutningen, hvor bestyrelsen konstituerede sig med syv nye medlemmer, der ikke alle ønskede deres navne frem i første omgang.

Ritzaus Bureau oplyste den 25. april, at bestyrelsen havde konstitueret sig med G. Høpner Petersen, Ryttergården, som for-

mand og Bent Madsen, Greve Kildebrønde, som næstformand, og at der snart ville blive indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. Men den blev forsinket af andre begivenheder, som tog fart, efter at der var kommet andelshavere i ledelsen af Sammenslutningen.

Formand i varm stol

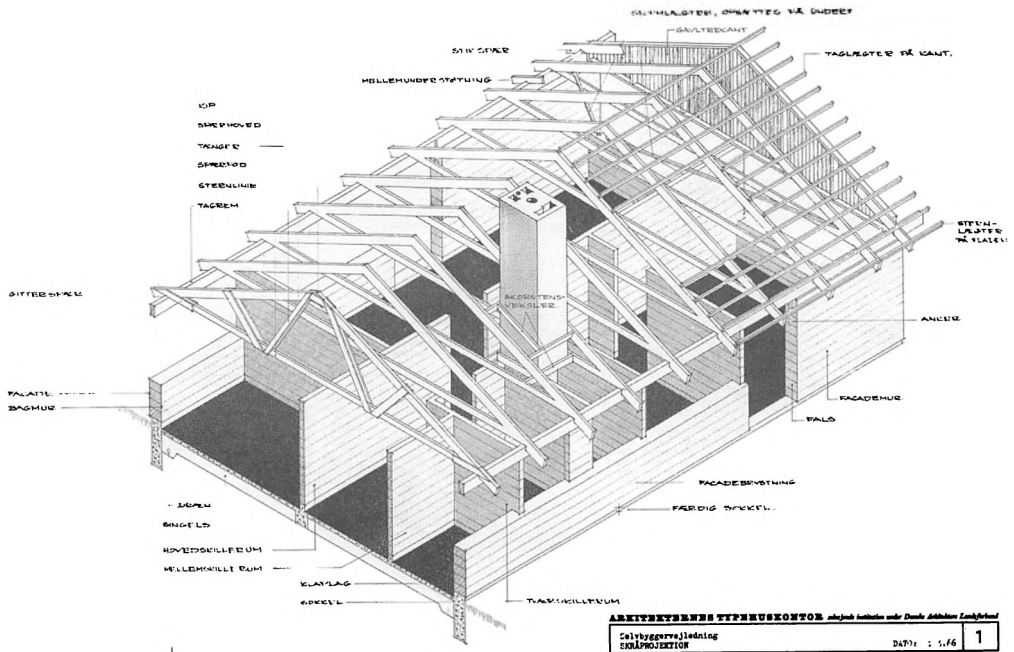
Magister Godtfred Høpner Petersen var havbiolog, gift og far til to. Ligesom Kate og Peter Nielsen havde han valgt grund på Gartnerjorden.

„Vi kom hjem i 1960 efter to års ophold i Grønland og søgte med lys og lygte efter muligheder for at bygge. Vi ønskede mere plads om vore to børn end en lejlighed kunne give“, fortæller Høpner Petersen, der i dag bor i lejlighed i Bagsværd. Hans søn har nu overtaget huset i Farum.

„Selvbyg var meget almindeligt, og adskillige firmaer annoncerede med tilbud på grunde og huse. En dag kom jeg forbi Selvbygger-Sammenslutningen på Nørrevold og fandt deres tilbud interessant. Det så alt sammen fornuftigt ud dengang i efteråret 1963, da vi valgte grund. Sammenslutningen havde udstykningskort, advokat og arkitekt. Vi kunne tage til Lyngby og se, hvordan man der opførte selvbyggerhuse efter de arkitekttegninger, vores hus også byggede på. Vi indbetalte 10.000 kr. inden 1. januar 1964, fordi det gav en skattefordel, og fik et andelsbevis på grunden i Farum.“

Godtfred Høpner Petersen sagde ja til at indtræde i Selvbygger-Sammenslutningens bestyrelse, fordi han regnede med at kunne være med til at udrede trådene og hjælpe sig selv og andre, da der viste sig at være problemer.

Høpner Petersen og de andre andelshavere i den nye bestyrelse, blandt dem me-



Arkitekernes Typehuskontor udarbejdede særdeles grundige vejledningsmaterialer og byggetegninger til selvbyggerne. (Flemming Kruse)

kaniker Egon Hermann, som dengang repræsenterede et selvbyggerprojekt i Herlev, var med til at få advokat Jørgen von Benzons til at se nærmere på Selvbygger-Sammenslutningens forhold.

Københavns Opdagelsespoliti blev sat på sagen i slutningen af april, for ret hurtigt blev det klart, at tingene ikke var i orden, og at medlemmernes penge sandsynligvis var brugt til andre formål end det tilsigtede.

Tre ledere anholdt

Om aftenen den 25. maj 1964 anholdt Københavns Opdagelsespoliti tre af lederne af Selvbygger-Sammenslutningen: formanden speditør Jørn Seldal, næstformanden fotograf Rüdiger von Münchow og hans ældre bror maskinmester Lothar von Münchow. De var alle med i flere sel-

skaber under Sammenslutningen. De tre blev sigtet for bedrageri og underslæb på flere hundrede tusinde kroner over for forningens ca. 500 medlemmer.

Det var ikke alene i Farum, Selvbygger-Sammenslutningen havde afdelinger. De var også involveret i grundkøb i Hjortespring, Ledøje-Smørum, Slagslunde-Ganløse og Greve-Kildebrønde.

En af sigtelserne mod de tre anholdte drejede sig om transaktioner i forbindelse med køb af 14 grunde på Gartnerjorden i Farum. De 140.000 kr. medlemmerne havde indbetalt til køb af grunden var blevet brugt til et andet projekt. Det viste sig også, at lederne havde overført store beløb til sig selv for at dække gæld og købe nye biler. Godtfred Høpner Petersen, der var blevet hentet ind som formand i april, stod den 26. maj på en messe i Fredericia og hjalp sin far med at sælge møbler.

Det har ikke været morsomt at sidde i den nye bestyrelse og få realiteterne smækket på bordet. Alle selvbyggerne i bestyrelsen regnede på det tidspunkt selv med at lide tab.

Den 28. maj holdt de det ellers lukkede kontor på Nørrevold i København åbent. Kontoret blev bestormet af vrede og bekymrede andelshavere, som kun vidste, hvad de havde læst i aviserne, og det var foruroligende. De kunne intet konkret få at vide, og nogle af dem skældte ud på den fungerende ledelse, som forsvarede sig med, at de kun havde påtaget sig opgaven, fordi de selv var i samme situation som de mange andre medlemmer.

Andelshavere til krisemøde

Borgmester Mogens Bechgaard i Farum havde undervejs forsøgt at få et møde i stand med selvbyggerne, fordi han ville i direkte kontakt med de mennesker, der havde investeret i byggegrunde i Farum. Men det havde ikke været muligt via Sammenslutningen at få en liste over, hvem de var.

Efter fængslingen af Selvbygger-Sammenslutningens ledere kunne Mogens Bechgaard ikke love hjælp til selvbyggerne, men han sagde, at han havde medlidenhed med dem. De fik stillet Paltholm skolens aula til rådighed til et møde den 4. juni 1964.

Der blev stuvende fuldt i skolens aula. 400 mennesker var mødt op, deriblandt mange advokater og folk fra kommunen, samt naturligvis journalister. Blandt mødedeltagerne var 121 fortvivlede andelshavere.

Advokat Jørgen von Bzenon, som sammen med advokat Claus Arup arbejdede for at redde situationen for Ryttergårdens

og Gartnerjordens selvbyggere, opfordrede alle andelshavere til at melde sig hos ham. Det viste sig, at der ikke eksisterede en fuldstændig fortegnelse over andelshavere i Selvbygger-Sammenslutningen.

Redningsmænd og gribbe

I dagene forud for mødet den 4. juni kunne aviserne berette om tilbud fra flere forskellige redningsmænd.

Et af tilbudene kom fra ejendomsmægler N.S. Høm, der ved forhandlinger med Ryttergårdens pantebrevsejere, som truede med tvangsauktion, havde fået skåret 1,3 mio. kr. af grundens pris. I korte træk gik tilbudet ud på, at Finansbankens formand Alex Brask Thomsens finansieringsselskab Ultim, som havde pantebreve i Ryttergården, skulle købe gården på en tvangsauktion og overdrage den til selvbyggerne med Høm som garant.

Et andet tilbud kom via landsretssagfører Henrik Hoffmeyer på Sparekassen Bikubens vegne. Bikuben tilbød at købe pantebreve til nedsat pris fra de tidligere ejere, som var parate til at sige farvel til 750.000 kr. Pantebrevene tilhørte tømrermester Dannemand Petersen og entreprenør Søren Larsen, som året før havde købt Ryttergården for penge, lånt i Finansbanken. De havde givet godt 3 mio. kr. for gården og solgt den videre til Selvbygger-Sammenslutningen for 4,8 mio. kr. få måneder senere.

Farums borgmester Mogens Bechgaard udtrykte på mødet endnu engang sin sympati med selvbyggerne, men lovede ellers ikke noget. „Vi vil hverken på den ene eller den anden måde yde støtte til de gribbe, der nu flokkes om Farum Ryttergaard“, sagde Mogens Bechgaard i følge Politiken den 5. juni 1964.



Familien Kruse sætter de sidste gasbetonsten på plads. (Flemming Kruse)

Bikuben træder til

Den redningsmand, der blev valgt, var Bikuben, som opkøbte pantebrevene og fik sikret Ryttergården for selvbyggerne. Pantebreve for 1.350.000 kr. blev købt for 567.000 kr. Prisen for Ryttergården blev dermed reduceret til 4,1 mio. kr. Også 12 grunde på Gartnerjorden blev købt.

På et medlemsmøde i Andelsforeningen Ryttergården i Farum den 21. juni 1964 blev Bikubens redningsaktion bekræftet.

Andelsforeningen fik ved den lejlighed også en lovformeligt valgt bestyrelse, som kom til at bestå af cand. mag. G. Høpner Petersen, bankfuldmægtig Ove Jürs, ingeniør Flemming Kruse, ingeniør Th. Krüger og klejnsmed Ostenfelt Petersen. Advokaterne Claus Arup og Jørgen von Benzou blev supplanter.

Senere begyndte for Andelsforeningen Ryttergården en kamp med Farum Kommune om den endelige udstykningsplan. En historie, som ikke skal beskrives her.

Fængselsdom i 1965

Den 8. marts 1965 blev tre af lederne i Selvbygger-Sammenslutningen idømt fængselsstraffe. Den 35-årige speditør Jørn Seldal, der blev anset for hovedmanden bag bedragerierne, fik to et halvt års fængsel for underslæb. Den 36-årige fotograf Rüdiger von Münchow fik et år og ni måneders fængsel, mens hans bror den 39-årige Lothar blev idømt otte måneders fængsel. Tilsammen blev de dømt for underslæb for ca. 500.000 kr. over for Selvbygger-Sammenslutningens medlemmer.

Brødrene Münchows mor, Louise Dauner og advokat Chr. Barnekow, som også havde været sigtet i sagen, slap for tale.

Men besvigelserne omkring Ryttergården havde kun kunnet gennemføres, fordi advokat Barnekow havde lagt navn og titel til og derved givet selvbyggerne en falsk sikkerhedsfølelse, hed det i dommens præmisser.

Rejsegilde på gasbetonhuse

I 1965 kunne selvbyggerne i Farum omsider komme i gang med nye samarbejdspartnere, nemlig Kooperativ Byggeindustri A/S og Arkitekternes Typehuskontor.

Byggeriet begyndte på Gartnerjorden. På Ryttergården startede selvbyggerne først i 1966.

Den 17. oktober 1965 blev der holdt rejsegilde på det første af de 12 huse på Gartnerjorden, der i dag hedder Rytterkrogen. Det var Kate og Peter Niensens. Som det eneste par uden børn, var de nået længst.

„Vores hus blev brugt som demonstrationsbyggeri”, forklarer Kate Nielsen. Her viste arkitekt og håndværkersjak trin for trin, hvordan selvbyggerne skulle gribe opgaverne an. Husene blev opført af gasbeton, og selvbyggerne skulle udføre alt det arbejde, de måtte.

På dagen for rejsegildet var alt lutter smil. Borgmester Mogens Bechgaard, hvis tømmerhandel leverede tømmeret til selvbyggernes huse, var til stede og sagde ifølge Berlingske Tidende: „Engang gjorde den opfattelse sig gældende, at vi her i Farum ikke var glade for selvbyggerne. Intet er mere forkert. Ja, det er en stor misforståelse. Vi har altid været glade for at få selvbyggere, men der var jo visse proble-

mer, som skulle og måtte løses. De er løst. Heldigvis. I dag, hvor vi kan se de første resultater, kan jeg føje til: Vi er stolte over vore selvbyggere.“

Høpner Petersen fik også bygget sit hus på Gartnerjorden med hele familiens hjælp og i vinterens kulde. Lis Ramsing Petersen mindes, hvordan hun skyllede isen af fliserne til badeværelserne, inden de kunne sættes op. Parret havde huset på Ryttervænget 15 til 1998, hvor det blev solgt til deres søn, som bor der i dag med sin familie. Også Kate og Peter Nielsen boede i mange år i deres selvbyggerhus.

I 1969, da alle huse var færdige, blev Grundejerforeningen Ryttergården dannet. Den gamle Ryttergård blev revet ned og solgt som fire grunde. Industrigrunden var også blevet solgt fra. Andelsforeningen Ryttergården opløste sig selv i 1974, da byggeregnskabet var endeligt gjort op.

Fjendtlige opkøb

Når Farums borgmester Mogens Bechgaard så med nærmest fjendtlige øjne på Selvbygge-Sammenslutningen i foråret 1964, var det fordi den opererede flere steder i Farum og forsøgte at tvinge kommunen til at byudvikle andre steder og i et andet tempo, end borgmesteren og hans meningsfæller ønskede. Bechgaard, der var blevet valgt på Borgerlisten i 1962, blev borgmester i efteråret 1963, da den daværende konservative borgmester Tage Møller blev stadsingeniør i Gladsaxe.

Bechgaard ønskede en udbygning mod øst, hvor kommunen i de to foregående år havde købt gårdene Paltholm og Bybæk, og hvor en ny motorvej til Hillerød var under planlægning.

Gårdejer Einar Frandsen, viceborgmester og Venstres eneste repræsentant i kom-

municipalbestyrelsen, havde andre planer, skønt han sammen med socialdemokraterne havde været med til at støtte Mogens Bechgaard som borgmester.

Einar Frandsen ejede Lillevangsgården nord for Ryttergården. Den ville han gerne sælge inden 1. januar 1965, hvor kapitalvindingsskatten ville blive tungere. Einar Frandsen var gået i samarbejde med Selvbygger-Sammenslutningen, som i april 1964 begyndte at annoncere efter interesserede andelshavere til grunde på Lillevangsgårdens jord. En ny andelsforening var oprettet under Selvbygger-Sammenslutningen til formålet.

Borgmester Mogens Bechgaard fik forhindret andelssalget af Lillevangsgården ved at gå til pressen og forklare interesserede købere, at grundene ikke ville kunne bebygges før om 5-10 år. De lå i yderzone, og kommunen havde ikke planer om at ændre den status i de næste mange år.

Mogens Bechgaard var rystet over Selvbygger-Sammenslutningens annoncer. „Lillevangsgårdens bebyggelse ligger så langt fra Farum Kommunalbestyrelses flertals tanker om, i hvilken retning Farum skal gå, at jeg indtrængende må advare folk mod at investere penge i andelsbeviser, såfremt man påregner at kunne gå i gang med byggeri inden for et år. Jeg håber også at viceborgmester E. Frandsen, Lillevangsgården, har gjort Selvbygger-Sammenslutningen klart, hvad flertallet i Farum vil”, udtalte borgmesteren til *Aktuelt* den 10. april 1964.

Allerede i løbet af april samme år opgav Selvbygger-Sammenslutningen projektet med at sælge Lillevangsgården i andele. Gården blev først solgt efter Einar Frandsens død i 1972. Hans enke fik på det tidspunkt 10 mio. kr. for den.

I foråret 1964 havde Selvbygger-Sam-

menslutningen i øvrigt også købt Ny Farumgaard's 25 tønder land for 2,5 mio. kr. Sælgerne var entreprenør Søren Larsen og tømrermester F. Dannemand Petersen. De samme, der havde opkøbt Ryttergården i 1963.

Også Akaciegårdens jord, der lå i yderzone, blev i de år solgt af ejendomsmægler Goldin på anparter til folk, der troede, at de hurtigt kunne få lov at bygge huse på grundene. Området, der ligger vest for Lillevangsvej er fortsat ubebygget, og der er rejst en fredningssag, som ikke er afsluttet.

Kilder

Avisudklippssamling, Farums Arkiver og Museer.

Samtaler med G. Høpner Petersen, Kate Nielsen og Flemming Kruse.

Kagekirsten, Biffer og Lappedykkeren

Om øgenavne i 1900-tallets Hillerød Syd

Af Anders Bohn

I foråret 2001 rejste jeg i en lille lokalhistorisk arbejdsgruppe¹ i det sydlige Hillerød spørgsmålet, om det kunne lade sig gøre at samle et betragteligt antal øgenavne fra sidste århundrede fra vort lille og ret tyndt befolkede område. Det kunne det, og jeg har nu samlet ca. 130 øgenavne registreret med det rigtige navn, adresse, tid og forklaring. Der er ligeså mange fra 1900-tallets første halvdel som fra den anden halvdel, og kun i ganske få tilfælde har jeg måttet nøjes med ukomplet registrering.

Det blev forsøgt at få kontakt med en stor, bred skare af meddelere gennem et par lokale blade. Det lykkedes ikke helt, og mine blot 12-14 kilder er også blevet kontaktet ved personlig henvendelse. Kilderne er fortrinsvis ældre herboende med god hukommelse og sans for dette emne. En enkelt person gav en tredjedel af resultaterne, og nogle få blandt meddelejerne oplyste om forholdsvis mange øgenavne. Så en sådan undersøgelse afhænger altså af evne og held til at få de rigtige kontakter og at få dem i tide, medens de endnu lever.

Arbejdet blev kombineret med en mere generel indsamling af lokalt kulturhistorisk stof. Dels som tilføjelse til interviews af ældre med båndoptager. Og dels derved at

Anders Bohn, født 1931 på Bornholm, har siden 1950 arbejdet med import og salg af råvarer til industrien. Siden 1968 bosat i Nørre Herlev, Hillerød Syd, hvor han er aktiv i det lokale foreningsliv. Anders Bohn er nu pensionist og historiestuderende på Københavns Universitet, hvor han skriver speciale.

den forklaring, de forskellige meddelere gav på øgenavnets opståen og datering, jo udgør et bidrag til kulturhistorien.

Med udtrykket, Hillerød Syd, mener jeg det gamle Nr. Herlev sogn samt Faurholm og området syd for Overdrevsvejen. Her var i 1900 tre byer, Nr. Herlev, Freerslev og Hammersholt med et netop opført teglværk. Snart byggede en del teglværksarbejdere på billige tørvelodder, det blev til Lille Sverige. Nord herfor opstod meget senere Ny Hammersholt, der nu er langt den største by. Hillerød Syd er stadig et landbrugsområde med flere skove og moser. Befolkningens antal og sammensætning er dog ændret siden 1960'erne. Antallet, der var ca. 1000, er mere end fordoblet, og her bor nu langt overvejende mennesker med arbejde i de omliggende byer og i København.

Formålet med undersøgelsen var - og er, idet arbejdet fortsætter - at prøve at finde et mønster i øgenavnenes opståen. Er der f. eks. flest øgenavne i et større industriforetagende, hvor de ansatte arbejder tæt sammen og måske også bor tæt sammen i kvarterer eller landsbyer nær virksomheden? Eller er der flere på skoler? Eller måske snarere blandt de mere spredt arbejdende som bønder og håndværkere? Jeg ville også gerne vide, om der er bestemte typer af øgenavne, som den ene gruppe bruger frem for en anden gruppe? Er brugen af øgenavne ændret i tid gennem 1900-tallet?

Tidligere danske undersøgelser viser, at øgenavne er forekommet til alle tider og hos alle folk (fra eskimoer til moderne vestlige samfund), i alle samfundslag - fra konger og præsidenter, over adel til middelalderens bønder og nutidens jævne folk - og med et formål, der ser ud til at være alment, nemlig at dække et socialt behov.

Som eksempler på øgenavnenes spredning kan nævnes vore konger, *Gorm den Gamle* og *Svend Tveskæg*, eller nutidige præsidenter som George W. Bush, der kaldes *Tumbler*, ølkruset, en hentydning til hans ungdoms alkoholperiode. Og J. F. Kennedy, *Lanseneren*, på grund af hans kvindegode udfoldelser. Det vides, at fæstebønder i det 14. århundrede kunne have tilnavne som *Brasen*, *Havre*, *Scamme* (den korte) og *Næse*.

Med de følgende syv grupperinger har jeg prøvet at illustrere min formodning om forhold, der kan inspirere til skabelse af øgenavne. Da der faktisk i Hillerød Syd har kunnet findes mange eksempler i alle disse grupper med forklaring på navnets opståen, ser jeg grupperingen som hensigtsmæssig. Men for at få en nærmere besvarelse af de spørgsmål, som blev stillet ovenfor, må man se på de enkelte navne.

Af hensyn til de nulevende personer har jeg anonymiseret flere af øgenavnene med et NN før eller efter øgenavnet. Alle disse navne er mig bekendt.

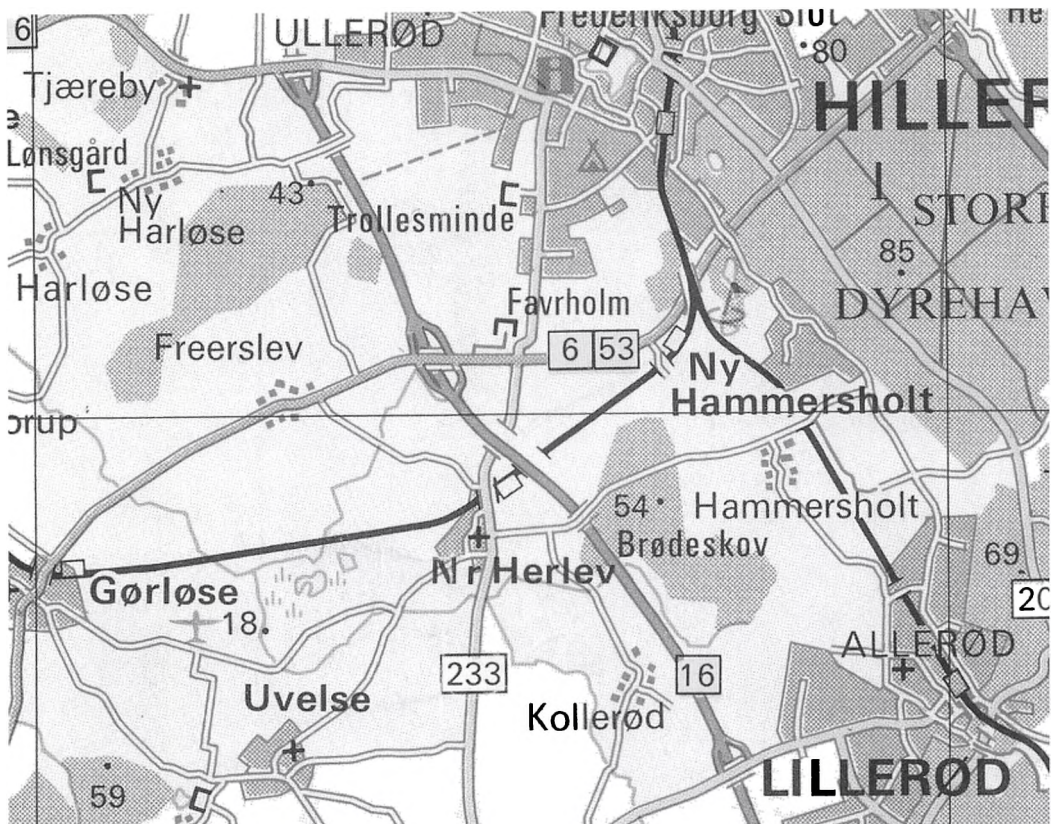
Øgenavne fra erhverv

De fleste øgenavne i denne gruppe er ganske selvfølgelige. At vognmænd kunne blive kaldt *Vognmanden* eller *Laurids Vognmand*, og at Søren blev kaldt *Søren Bane-mand*, da han arbejdede for DSB, er ikke så mærkeligt. Lidt sjovere er navne som *Kagekirsten* eller *Kirsten Kagekone* og *Putkræmmeren*. Den første solgte kager til skolebørn, selvom der af købmænd i området i 1900-tallets begyndelse, men biindtægter var væsentlige for mange beboere. Også den sidstnævnte tjente ekstra penge, da han købte æg hos bønderne og solgte dem på torvet i Hillerød.

Kransehans var bonde, men han lavede



Arbejdere på Hammersholt teglværk ca. 1920. „Fire helvede Josef“ ses som nr. 3 fra venstre i forreste række. Teglværket, der blev bygget kort før 1900, var ved siden af landbruget gennem trekvart århundrede et dominerende arbejdssted i Hillerød Syd. De fleste medarbejdere bosatte sig i Lille Sverrig, Hammersholt og Nr. Herlev. En stor del af arbejdsstyrken var indvandrere fra Sverige og Polen. (Foto udlånt af Aksel Nielsen, Ll. Sverrig.)



Artiklen behandler øgenavne i et begrænset område syd for Hillerød - Freerslev, Nr. Herlev og Hammersholt. Området var domineret af landbrug og teglværksdrift. (Hillerød Lokalhistoriske Arkiv)

og solgte også krans. Der var mange krebs i moserne omkring Lille Sverrig, og her „krebsede“ *Krebsetyven*, han fangede krebs. I Freerslev boede et par landmænd, der begge hed Anders. Den ene havde ret leret jord og blev kaldt *An's på leret*. Den anden boede på Sandåsen og blev så kaldt *An's på sandet*.

Går vi frem til århundredets midte, finder vi f. eks. en teglværksarbejder, som blev kaldt *Lappedykkeren*. Han kørte rundt og opsamlede de „lappebrædder“, som tegl-

stenene skulle stå på. *Måneskinstørreren* udførte ikke „sort“ arbejde, men arbejdede bare meget om natten på sit eget hus, da han om dagen måtte tjene til livets oprettholdelse.

Den skæve murer var et par gange kommet til at mure skævt, og blev skånselsløst navngivet derefter. *Betonbonden* drev det landbrug, han havde arvet efter sin far, *Snaddemarius*. Sønnen udvidede aktiviteten ved at støbe fliser og ved at grave ud for folk med „gummiged“.

Karakter, moral og lignende

Julius, en svensk teglværksarbejder i tidsrummet fra 1930'erne til engang i 1950'erne, blev kaldt 67. Han passede øludsalget på teglværket, og da han var en ærlig mand, afregnede han en dag for 67 øl, som han selv havde drukket. Vel blev der drukket megen øl på arbejdspladser, men tallet slog dog kammeraterne med forbavselse. Han boede på kasernen ved teglværket, hvor en del ugifte indvandrere boede. Da han skulle på alderdomshjem i Nr. Herlev, blev han først sendt til badeanstalten. På hjemmet sagde bestyreren næste morgen: „Godmorgen Julius, er du blevet vasket?“ Han svarede: „Nej, vasket. Jeg blev jo vasket i går“. I 1980'erne blev en anden mand kaldt 69. Han hersede lidt med de unge i Nr. Herlev og boede i øvrigt i nr. 69. Det var nu mest tallets association til det militære, som var årsag.

Godsejeren var teglværksarbejder. Han købte tidligt i 1900-tallet sin ejendom på bare 3 td. land ved Gl. Frederiksborgvej af *Putkræmmeren*. Navnet illustrerer nok både hans glæde over dette køb og kammeraternes misundelse. Hans søn kom til at hedde *Godsejerens Bendt* og det bakkede stykke af vejen *Godsejebakken*.

Der er flere eksempler på, at folk der godt kunne lide at styre, blev kaldt *Kong NN*. Men fine titler kan også have en helt anden baggrund. *Baronen* var en ensom mand, der holdt sig meget for sig selv. Man anså ham for »fornem«.

Peter Kotelet boede i Blovstrød ca. 1930-60. På teglværket pralede han ofte med, at han til aften skulle have kotelet, medens kammeraterne måtte nævne mere ydmyge retter. Navnet holdt sig, og da fisken havkat blev omdøbt til koteletfisk, blev Peter kaldt *Peter Havkat*.

Efter 2. Verdenskrig boede *NN Mangle-*

penge eller *NN Manglepenge* på en gård. Man mente, at han havde mange penge, og var påholdende. *Guldsmeden* var en almindelig smed, som blev anset for at være dyr.

Udseende, skavanker og tøj

Hal Signe boede i Præstehuset ved Nr. Herlev kirke ca. 1910-20. Kirken var da anneks, så præsten kom kørende i hestevogn og klædte om hos Signe om søndagen. Hun var halt, og det var dengang et velegnet kendetegn til at karakterisere folk. Hentydning til skavanker forekommer også senere, om end de bliver sjældnere i mit materiale. *Den halte skrædder* hed sådan i 1950'erne. I 1930'erne og 40'erne træffer vi *Poul Kommodeben*, der satte benene lidt ud til siden, når han gik. *Tumlingen* havde en særpræget gangart, og *Jumbo* en slæbende, elefantagtig gang.

Farver og andre særheder på hud og hår kan jo også bruges til øgenavne. *Den røde* var simpelt hen en rødhåret gårdejer. I begyndelsen af 1900-tallet var *Knystecarl*, *Røde Carl* eller *Røgen* en rødhåret teglværksarbejder med store knyster på armene. Senere fandtes lidt pænere navne som *Hr. måne*, *Den rette mand*, *Krølle*, *Skøn Anna*, som faktisk var køn, og *Skøn Kirsten*, som ikke var det. Man kunne nu også være streng i århundredets anden del. Den sidstnævnte blev også kaldt *Den evigt frugtsommelige*. Ikke fordi hun fik mange børn, men navnet hentydede derimod til et mere permanent livsmål. *Døve Laurids* hørte dårligt. Der var andre Laurids'er i Nr. Herlev i 1950'erne, så man måtte gøre det helt klart, hvem man talte om.

Der forekom mange sammensætninger med stor og lille, hvor det har været vigtigt at få nærmere viden om personen eller si-

tuationen for at forstå navnet. Det kunne være ironisk men også ligefrem ment. Formålet kunne være et ønske om at „reducere“ den overordnede. Teglværkets ingeniør, Poulsen, blev ikke bare kaldt *Pollemænd* men også *Den lille*, selv om han var ret normal af bygning. *Storbonden* eller *Store Hans* er stadig den største gård-ejer i Hammersholt.

Tre generationer af en tømrerslægt i Nr. Herlev hed alle Hans. For at kunne sondre mellem dem, blev de kaldt *Store Hans*, *Mellem Hans* og *Unge Hans*. Andre sagde *Gamle Hans*, *Unge Hans* og *Lille Hans*. Bendt i Gl. Hammersholt »slubrede« i sine støvler som barn, og kan stadig kaldes *Store støvler*.

Ordspil og navneforvanskninger

I skole- og børnehavemiljøet er der ofte fundet rim og leg med ord uden at den derved antydede egenskab er rigtig. *NN Gris* hedder noget, der rimer på gris. *Ejle* er fremkommet ved forkortelse af et efternavn. *NN Kylling* er ikke nogen „kylling“, men det rimer på efternavnet, og *Hissi-Lissi* hedder Lissie, men hun er normalt slet ikke hidsig.

Vi forlader skoleverdenen, men bliver ved unges betegnelser for voksne. *Racer-Kurt* hedder slet ikke Kurt. Han havde i 1980'erne og 90'erne en sportsvogn, som han kørte pænt i. Drengene, som gav ham navnet, var nok lidt misundelige og syntes, at „Kurt“ passede bedre og var mere „kækt“.

To teglværksarbejdere arbejdede sammen i sidste fjerdedel af århundredet. Den ene hed Frede, og den anden var kendt for at bruge store gloser. I Gl. Hammersholt kaldte man dem *Fred Flintstone* og *NN Småsten*.

Geografisk prægede navne

Ikke mange navne kan henføres til denne gruppe. Til gengæld er øgenavnene lette at forstå. Navne der forklarer, hvor „offeret“ kommer fra, hentyder oftest også til personens accent: *Ernst Svensker*, *Bornholmeren* og *Fynbo-Hansen* er eksempler på det. Andre øgenavne fortæller, hvor personen bor: Anna og Ernst *Slettebjerg* havde et rigtigt efternavn, men boede på Slettebjerg. *Mosecarl* boede ved Børstingerød mose. Disse navne er alle fra århundredets midte.

Mundheld, eder og talefejl

Måden at tale på hos den, der fik navnet, får her sit eget afsnit – til forskel fra forvanskningerne oven for, som skyldes dem, der opfandt navnet. Indvandrere taler ofte gebrokkent. Det gjorde de også i 1900-tallets første del. En polak på teglværket blev kaldt *Fire helvede Josef*, for sådan sagde Josef, når han bandede. En andens børn kom til at hedde *Den Simon*, *Den Rosa* og *Den Martha*, fordi det kaldte faderen dem. Men en tredje blev nu meget dygtig til at „snakke“, og hun blev kaldt *Hammersholt avis*. Hun arbejdede både på teglværket og som malkepige, og hun vidste god besked!

En meget snakkende dansker blev kaldt *Øregejl* i 1950'erne og 60'erne. En gård-ejer kom til at hedde *Dav dav*, for sådan indledte han ofte en samtale. Et lignende øgenavn fik en teglværksarbejder, men det havde en helt anden forklaring. *Goddav og farvel* blev beskyldt for at fedte sig ind hos forvalteren, som forsvarede sig med, at „jeg siger kun goddav og farvel til ham“. Forvalteren selv kom senere til at sige om ham, at han var „tro som guld“. Så fik den stakels arbejder endnu et navn, *Tro som guld*.



Børn til fastelavn i Nr. Herlev, fotograferet foran huset, Strædet 4. Vi ser „Villy Hankat“ til venstre. (Foto udlånt af Orla Larsen, Hillerød.)

Et ægtepar blev kaldt *Lille far* og *lille mor*, for sådan tiltalte de hinanden. Det var for sødt, syntes kammeraterne, som med øgenavnet vrængede af dem. En gårdejer – stadig i århundredets midte – sagde altid om sin søn: „Min søn, Marius“. Nogle fandt udtrykket komisk og kaldte sønnen *Drengen*, hvilket han blev kaldt hele livet. En anden gårdejer kom til at hedde *Fa'en hitt'me*, da han ofte sagde sådan.

Et morsomt øgenavn er *Kykliky*. En dame i Nr. Herlev kom i 1930'erne hjem fra andespil i Gl. Hammersholt uden sin nøgle. Manden sov, og for at vække ham på en sjov måde stillede hun sig op ved hans vindue og råbte „Kykliky“ mange

gange. Naboerne hørte det og gav hende øgenavnet. I Strædet i Nr. Herlev boede *Mutter Je*, der altid sagde je i stedet for jeg. Hendes søn blev kaldt *Villy Hankat*. Han kunne efterligne en hankats mjaven. Medvirkende til øgenavnet var nok også, at han blev anset for at være noget af en pigejæger. Nu fra det nogenlunde søde til det barskere. En udviklingshæmmet – som vi siger i dag – i Gl. Hammersholt kunne ikke udtale sit eget navn rigtigt. Man kaldte ham så *Hans Tessan*. Han kaldte sin velbegavede søster, Christine, for *Tedin*. Folk brugte så dette øgenavn om hende.

Fra Gl. Frederiksborgvej i 1900-tallets midte er der flere eksempler på meget talende mænd. Nogle mente endda, at de

kunne være lidt store i slavet og gav dem øgenavne derefter. *Løvetæmmeren* havde et par udstoppede hunde hængende på væggen. Det er jo også lettere at skyde et par hunde end en løve.

En snedker blev kaldt *Den lille Otto*. Man ironiserede over hans store talegaver. En anden håndværker, *Forsørgeren*, kom en dag hjem i taxa, da han havde drukket for meget til selv at køre bil. Da han stod ud, fortalte han chaufføren om alt det, han havde gjort; bygget hus, sat mange børn i verden osv. Ja, han kunne sgu forsørge hele Lille Sverrig. Men naboerne hørte det!

Diverse

Huse, gader og pladser kan også have øgenavne. Som nævnt ovenfor var der i århundredets første halvdel mange små købmandsbutikker i områdets 3 – senere 4-5 – landsbyer eller småbyer. I Nr. Herlev fandtes *Mandeforretningen* og *Dameforretningen*.

Den førstnævnte lå i gavlen på den gamle rytterskole, hvor en del mænd ofte stod og drak øl. Den anden, blot lidt længere nede ad Bygaden, blev så kaldt *Dameforretningen*. Da den første lukkede, blev der nu også drukket øl her.

En gårdvej i Nr. Herlev hed *Krogen*, indtil udstykninger ca. 1970 medførte et „rigtigt“ gadenavn. En stensætning ved Gl. Frederiksborgvej, der er meget høj, kom i 70'erne til at hedde *Grædemuren*. I nærheden ligger et mindre, „nuttet“ stråtekt hus, som er blevet kaldt *Pandekagehuset*, *Chokoladehuset* og *Københavnarhuset*. Forsamlingshuset i Gl. Hammersholt blev ca. 1940-70 kaldt *Hotel Maren*, fordi Maren gjorde rent der. Det hed også *Villa Maren i Wolverhampton* af uklare grunde. Måske glade, yngre folk, som dyrkede fod-

bold og kendte den engelske klub, var på vej til bal og i munterhed bare opfandt navnet.

Nogle få andre personer har jeg ligeledes rubrikeret under „diverse“. *F.eks. Biffer*, der var vild med fodbold i den lokale klub, BIF. *Atlanta* var et andet medlem af BIF fra 1970-80'erne, som fik navn efter den udenlandske klub. *Busser* var holdleder, men grunden til navnet kendes ikke. Et andet navn, *Slakanten*, der ikke kan forklares, fik en noget tidligere landmand. Sådant forholdet det sig også med *Mads*, som hed noget helt andet. En forklaring kan være, at han engang have tilbudt folk at kalde sig *Mads*, hvis han ikke havde ret i en påstand.

Afslutning

I dette uddrag af fundne øgenavne har jeg stort set undladt at gå ind på historier om ulovligheder og slibligheder, som enten knytter sig til et øgenavn, eller er blevet fortalt i sammenhængen: Krybskytteri, brandstiftelse, seksuelt misbrug m.m. Disse ganske få tidlige tilfælde er ikke typisk for materialet om øgenavne. Opdelingen i de valgte syv grupper har jeg fundet ganske god til at forklare årsagerne til øgenavnens opståen og brug, da der var flere eksempler i hver gruppering, og da de ret let har kunnet indplaceres.

Min beskedne mængde af øgenavne sætter naturligvis en grænse for, hvad der kan sluttes ud fra materialet. Men på den anden side kan man også hævde, at der er fundet overraskende mange navne fra dette lille område gennem 1900-tallet. Meddelelserne er ældre folk, som i højeste grad er „i live“ og friske. Af de personer, der bærer og bar de registrerede øgenavne, er nok over halvdelen døde nu.

Tilbøjeligheden til at bruge øgenavne finder jeg uændret gennem de 100 år, jeg har set på. Spørgsmålet om visse grupper i særlig grad valgte bestemte typer af øgenavne, har jeg ikke fundet noget klart svar på, bortset fra det forhold, at børn og unge „leger“ mere med sproget, rimer, finder pjankede udtryk og ordspil. Der er fundet forholdsvis flere øgenavne for folk med tilknytning til teglværket og med bolig nær hverandre, især i Lille Sverrig, Teglværkshusene, Gl. Hammersholt og Nr. Herlev. Men de findes overalt, også i Ny Hammersholt, Freerslev og i landområderne. De findes blandt såvel bønder som byfolk og på skoler. Og blandt såvel bygnings- som industrihåndværkere.

Der er mange eksempler på et behov for på en enkel måde at rubricere mennesker i deres omgivelser.

Litteratur og kilder

- Blandt de mindre eller mere lokale arbejder skal nævnes:
- Helge Visby Sørensen: Englen fra Sindal basker Jakob i æ kælder. Aalborg 1980.
- Kenno Pedersen: Løse på munden. I Folk og minder fra Nordsjælland, 48.årg., 1993.
- Otto Jacobsen: Øgenavne blandt havnevæsenets folk. I Københavns Havneblad, 1982, nr. 3, s. 64-65.
- Egon Mårup: Øgenavne, Holstebro 1982. I Den fynske Gabestok, 1930, s. 31 og 32.
- Helge Refsum: Økenavn og tilnavn på forbryttere. I Maal og Minne, 1931.
- Brøchner-Mortensen: Øgenavne i forbydervedenen. I Danske Studier, 1915, s.65-70.
- Kenno Pedersen og Bent Jørgensen: Uglen, Champagnegaloppen og Den skødesløse. Helsingør Museumsforening 2002.
- Om ældre øgenavne se:
- H. F. Feilberg: Navneskik. I Dania, 1895-96, s.289-330.
- Gunnar Knudsen: Gamle Haandværkernavne. I Fortid og Nutid, 1945-46, s.130-43.
- P. Petersen: Lolland-Falsters Navnebog, København 1902, s. IVf.
- Thelma Jexlev: Sjællandske bønders navne i det 16. århundrede. I Festskrift til Kristian Hald, København 1974.

Note

- 1) Denne artikel bringes udbygger med flere lokale detaljer i medlemsbladet for Lokalhistorisk Forening i Hillerød Kommune i løbet af 2003.

Anders Bohn fortæller, at de er seks personer, der arbejder individuelt med lokalhistoriske emner i Lokalhistorisk Forening og Lokalhistorisk Arkiv i Hillerød kommune. Gruppen mødes 3-4 gange om året for at udveksle ideer og for at støtte hinanden.

Et Wienerbarn i Hillerød.

Af Lisbet Schacht Hansen

I en tid hvor verden er præget af terrorisme, trusler og ufred efter begivenhederne i New York den 11. september 2001 og hvor miljøkatastrofer jævnligt dukker op som en del af den daglige TV-avis, kan det ikke undgås, at følelserne vækkes for ofrene til disse voldsomme hændelser. Især billederne af børn, der lider under grusomhederne, rammer hårdt – nogle føler en afmagt, mens andre håndgribeligt vælger at gøre en indsats, og på den måde være med til at gøre en forskel.

I dag diskuteres det, hvor mange „fremmede” et land som Danmark har mulighed for at modtage. Ved tidligere lejligheder har befolkningen været mere åbne overfor at hjælpe folk i nød, det endda på tidspunkter hvor der har været mindre at dele ud af. I forbindelse med 2. verdenskrig, hvor landet var besat, havde man alligevel overskud til at modtage næsten 4.000 finske børn. Børn hvis dagligdag var præget af Finlands krig mod Sovjetunionen. Det var Finlandshjælpen der stod bag organiseringen af børnenes ophold. Den første transport til Danmark afgik fra Helsingfors i februar 1940 og de første finske børn stod i Danmark den 5. marts. I 1944 gik Finland ind i krigen mod Tyskland hvilket yderligere gjorde det vanskeligt for bør-

Lisbet Schacht Hansen er født, opvokset og bor stadig i Hillerød. Hun er uddannet bibliotekar med lokalhistorie som hovedfag. Lisbet er leder af Lokalhistorisk Arkiv for Hillerød Kommune på Hillerød Bibliotek.



Den 13 årige Richard med Gunnar og Julie Petersen i 1919. (Alle fotos i artiklen tilhører forfatteren.)

nene at vende hjem. Efter Danmarks befrielse i 1945 begyndte hjemtransporterne af børn til Finland og 1. maj 1946 afgik den sidste officielle transport til Finland. Efterfølgende har der været en meget tæt forbindelse mellem mange af finnebørnene og deres danske plejefamilier.

Fra tiden omkring 1. verdenskrig, hvor den danske hverdag ikke var påvirket på

samme måde som det var tilfældet under 2. verdenskrig, havde man allerede haft erfaringer med at hjælpe og modtage udenlandske børn, nemlig de såkaldte Wienerbørn. Mange danske familier valgte at åbne deres hjem for et eller flere børn fra Østrig. Det efterfølgende handler om et af disse børn der kom til Danmark og blev plejebarn hos mine bedsteforældre.



Richards familie i Hillerød. Bagerste række: Helga Hansen (niece til Ingeborg), Anna Petersen, Hans Larsen, Ingeborg, Frederik og Richard. Forreste række: Gunnar, Elkærline Larsen, Ida Kusch, Julie, Julie (mor til Frederik) og Ivan.

Baggrunden

Situationen i Østrig efter 1. Verdenskrig var præget af stor nød og elendighed. Befolkningen havde på trods af krigens ophør svært ved at opretholde eksistensen og andre lande måtte træde hjælpende til. En måde at hjælpe på, var at tilbyde børn fra Wien ophold i udlandet, for at give dem mulighed for at komme til kræfter. Flere lande tilbød Wienerbørnene ophold og i september 1919 kom de første børn til Danmark.

Efterfølgende blev en komité for „Wienerbørns ophold i Danmark” opret-

tet. Den nedsatte et forretningsudvalg, der tog sig af det daglige arbejde i København. Via dagspressen søgte man enten økonomiske bidrag til at dække børnenes rejseomkostninger eller familier der ville tilbyde et barn ophold i hjemmet i tre måneder. Den 4. november 1919 kørte et særtog med 416 børn fra Wien til Danmark. Omtalen omkring den første modtagelse fik mange til at tilbyde sig som plejefamilie og gjorde det muligt at invitere yderligere 579 børn, som ankom i december. I januar kom der yderligere tre transporter med 500 til 600 børn. På et tidspunkt, var det til debat om

besøgene ville blive indstillet, på grund af udbrud af den spanske syge, men transporterne forsatte. Efteråret 1920 havde komiteen arrangeret at over 10.000 Wienerbørn havde været eller var i Danmark. I komiteen besluttede man sig for at give flere af børnene mulighed for at komme på genbesøg hos deres plejefamilier, men også forsat skaffe flere børn til Danmark.

I september 1922 besluttede komiteen at nedlægge sig selv. På det tidspunkt havde man formidlet omkring 25.000 besøg i Danmark for ca. 14.000 børn. I alt 287 børn endte med at få opholdstilladelse til at blive i landet (mest forældreløse børn). Wienerbørnene forsatte dog med at komme. Nøden og arbejdsløsheden i Østrig var stor, så også i 1930'erne kom adskillige børn på ophold i landet mod nord. Disse rejser blev arrangeret af andre organisationer.

Familien i Hillerød

Af de familier der åbnede deres hjem for børnene – i alt 11.432 – var de to største grupper landmænd (2704) og håndværkere (1693). Til den sidste gruppe hørte min bedstefar, tømrer Frederik Petersen (1885-1971). Han var ansat som banehåndværker og boede med sin familie i Helsingørsgade 33. Familien bestod desuden af hans kone Ingeborg (1888 - 1972), sønnen Gunnar (1914 - 1972), senere eget arkitektfirma i Hillerød og datteren Julie (1918 - 1999), senere ansat i socialforvaltningen i Hillerød i 48 år.

I ejendommen boede også Frederik Petersens mor og søster; Julie og Anna Petersen. De to damer kendt som Farmor og Faster passede i fællesskab ejendommens købmandsbutik. Økonomisk hørte familien

ikke til dem med det store overskud og det har sikkert ikke været på tale at tilbyde sig som plejefamilie for et Wienerbarn. Men så blev min bedstefar kontaktet af guldsmed Kern-Hansen, han var på det tidspunkt ugift og kunne derfor ikke selv modtage et barn, men han ville alligevel gerne hjælpe. Derfor foreslog han, at mine bedsteforældre skulle modtage et plejebarn, så ville han yde et økonomisk tilskud, hjælpe med tøj og hvad der ellers var af udgifter. Kern-Hansen havde været i kontakt med doktor Harboe i Møllestræde, der ville træde til hvis der var helbredsmæssige problemer. Det skulle det senere vise sig at blive god brug for. Det fik mine bedsteforældre til at tilbyde sig som plejeforældre.

Richard Mühlbacher

I slutningen af 1919 kom den 13-årige Richard Mühlbacher til Danmark. Hjemme i Wien havde han efterladt sine forældre, mens hans to søskende Frantz og Frida også havde forladt hjemmet, for at rejse til plejefamilier. Frantz i Schweiz, mens det er uvist hvor Frida opholdt sig. Tilsyneladende faldt han hurtigt til hos sin nye familie, befandt sig godt med Gunnar og Julie og nød især at blive forkælet hos Farmor og Faster.

Som alle andre Wienerbørn, var det meningen at Richards ophold kun skulle var i 3 måneder, af ukendte årsager blev det forlænget og da han ved et uheld fik en stoppenål i øjet, så måtte der en yderligere forlængelse til. Han kom på sygehuset, fulgt af en længerevarende rekreation, hvor efterbehandling var nødvendig. Det medførte også en del ekstraudgifter for familien Petersen og sikkert også guldsmed Kern-Hanssen.

I efterladte breve og papirer kan man

Hillerød den 11. Januar 1921

Til Centralkomiteen for Wienerbørns Ophold i Danmark.

Da Wienerbarnet Richard Mühlbacher nr. 2700 som opholder sig hos mig undertegnede og for hvem jeg har uhold Pas er kommet alvorligt til Skade med sit ene Øje i September Maaned hvilket jeg har indsendt Attest for og til stadighed bliver behandlet af Doktor Harboe Hillerød og Doktor Lundsgaard København. Da dette samt rejserne jo er forbundet med ikke saa lidt Udgifter og muligvis senere en Operation skal foretages. Som følge heraf ser jeg mig ikke i Stand til foreløbig at indsende Rejsepenge. Og jeg tillader mig høfligst at forespørge den ærede komite om jeg ikke grundet ovenstående kan blive fritaget for Rejseudgifterne.

Ærbødigst

Frederik Petersen. Tømrersvend

Undertegnede attestere herved at Ovenstaaende Skildring af Richard Mühlbachers Øjnlæsion og dermed fortsatte Lægebehandling er i fuld Overensstemmelse med Sandheden. Ved et stik med en naal paadrog han sig et saar i Hornhinden og tillige med Stær på Højre Øje. Fortsat Observation af Richards Tilstand har været absolut nødvendig. Hos Øjnlæge Lundgaard har han været til Konsultation hver 14.de dag og hos mig Undertegnede 1 á 2 g. ugentlig. At en saadan Fremgangsmaade har været nødvendig fremgaar af, at hans Tilstand forværredes på grund af Optrækkende (medicinsk betegnelse). Tilfælde maatte

Han underkastes Operation den 12. ds.

Forsat Observation baade af det angrebne og det sunde Øje er fremdeles nødvendig.

P. Harboe. Læge

Hillerød 15/1 1921

Centralkomiteen for Wienerbørns Ophold i Danmark

Da Wienerbarnet Richard Mühlbacher nu er bleven underkastet Operation hos Dr. Lundsgaard hvad der fremgaar af Lægeattesten fra Dr. Harboe og vedblivende er under Behandling ansøger Undertegnede den ærede Komite om at faa ham med en senere Transport hjem. Og som tidligere anført anmoder jeg den Ærede Komite om mulig fritagelse for Rejseudgifterne.

Ærbødigst

Frederik Petersen

Tømrersvend

Hillerød

Den 26. april 1921 svarer

Centralkontoret for

WIENERBØRNS OPHOLD I DANMARK

10-12 Fm. Og 1-3 Eftm. Tél. Byen 6548

Nikolaj Kirkebygning

København K

Telegr.-Adr.: Wienerbarn

Hr. Tømrersvend Fr. Petersen, Hillerød kommune

Det meddeles herved, at Justitsministeriet har meddelt Samtykke til, at den hos Dem anbragte Wienerbarn:

Nr. 2700 Mühlbacher

Foreløbig erholder forlænget Opholdstilladelse her i Landet indtil 1. juli d.A

P.C.V.

Ærbødigst

Sigurd Jacobsen

finde kladder til nogle breve sendt til Centralkomiteen om Richard og hans forlængede ophold. Det vides ikke om min bedstefar slap for at betale rejseudgifterne, men Richards ophold kom altså til at vare i 1½ år. Da han var kommet nogenlunde til kræfter, blev han meldt ind som elev på

Hillerød Kommuneskole, hvor han klarede sig flot. Inden det første år var han en af de dygtigste i klassen, meget hurtigt lærte han både at tale og skrive dansk. Ud over familien fik Richard adskillige gode venner i Hillerød, både voksne og børn, venner som han aldrig glemte.

Tilbage til Wien.

Omkring juli 1921 kom hjemrejsedatoen. Den har sikkert været tårevædet, og Richard blev sendt af sted belæst med pakker fyldt med proviant til den lange hjemrejse og gaver til familien hjemme i Wien.

I august modtog familien i Helsingørgade det første af mange breve fra Richard - alle skrevet på dansk.

Wien 23/8 morgen

Kære alle!

*Naa saa kom jeg jo godt hjem. Men jeg havde ikke meget hjælp, jeg maatte alle mine Pakker selv bære, men det gik dog alligevel. Jeg saa ikke noget til Onkel Hans (Hans Larsen bosat i Jylland og gift med Elkerline søster til Farmor Julie Petersen). Saa kørte vi fra Fredericia til Vamdrups hvortil vi kom Klokken 8. Saa maatte vi 1 Time på vores Wienervojn vente. Og først Klokken 11 kørte vi fra Vamdrups Station. Derfra gik turen over Hamburg, Hannover, Magdeburg til Leipzig hvor vi ud på Perronen gik. Turen gik saa videre til Nürnberg, Regensburg, Passau som er Grænse for Bajern og Over Østrig. Saa gik det til Wels, Linz og Wien. Det var Klokken 3 om Eftermiddag. Paa Banegaarden ventede allerede Moder og Frantz. Min søster er lidt paa Landet. Min Fader er hjemme og var glad da jeg kom. Jeg skal ogsaa hilse fra ham og Frantz. Moder skriver nok selv. Nu mange venlige Hilsener og mange Tak for alt godt fra jeres taknemmelige
Richard.*

I samme brev skriver Richards mor bl.a.: „Mit barn er lykkeligt og sundt kommet hjem – jeg kan ikke find ord til at takke Jer alle hjertelig for den kærlighed I har vist mit barn”. Moderen takker ogsaa for alle de gode gaver og udtrykker håbet om engang at kunne modtage familien Petersen i Wien.

Forbindelsen mellem Wien og Hillerød var stærk. Richard skrev ofte og altid med den samme slutning på brevene ”Jeres tak-

nemmelige Richard”. Ofte kan man læse at Richard har modtaget gaver og ind imellem små pengebeløb, både fra familien i Helsingørgade, men ogsaa fra andre af hans gode venner i Hillerød. Disse beløb har der været god brug for og 10 danske kroner er blevet vekslet til svimlende summer i Østrigske penge og brugt yderst fornuftigt af Richard og hans familie. Richard beskriver i sine breve hverdagen i Wien som stadigvæk meget besværlig. Han går



Afgang fra Wien efter besøg fra Danmark i 1927.

i skole og klarer sig godt. I fritiden er han bl.a. medlem af „Den danske klub for Wienerbørn i Wien”.

Børnene havde efter hjemkomsten et behov for at samles omkring den fælles tilknytning til Danmark. Den østrigske regering stillede et stort hus „Josefsstöckel” (opkaldt efter Kejser Josef d. II.) til rådighed og klubben åbnede den 30. december 1921 med en stor fest på Rådhuset. 4000 tidligere Wienerbørn var inviteret til at møde op med en af deres forældre. I huset var der bl.a. biblioteket med dansk litteratur og blade, det gav børnene en chance for at bevare det danske sprog. Der var mulighed for at modtage undervisning i og på dansk. Der var indtegnet 6000 medlem-

mer, børnene betalte intet for deres medlemskab - det var plejeforældrene i Danmark der havde tegnet sig som „passive” medlemmer. Efterhånden som Wienerbørnene blev ældre og forholdene i Østrig ændrede sig kunne klubben ikke eksistere som den oprindeligt var tænkt og den blev nedlagt i december 1928. Klubben havde i sin levetid været åben 1462 dage og man havde registreret 286.968 børnebesøg.

Besøg fra Danmark

I 1927 blev der organiseret den første fællestur til Wien for plejeforældre. 450 drog af sted mod Wien den 19. maj og blandt dem min bedstefar Frederik Petersen. Som

ansat ved Statsbanerne var hans udgifter til rejsen ikke store og han kunne bo hos Richard og hans familie. Ingen tvivl om at alle havde set frem til besøget. Richard efterlyste ofte i sine breve besøg fra Danmark. Familien hjemme i Hillerød ville sikkert alle gerne have været med på turen, men det var der ikke råd til, så de måtte nøjes med at skrive til deres mand/ægte mand/søn/bror og alle udtrykker hvor gerne de ville have været med. På turen var der arrangeret flere fælles begivenheder bl.a. ved „Josefsstöckel”, hvor den danske klub stadigvæk var på dette tidspunkt. Richard fik en handelsuddannelse og havde på grund af arbejdsløsheden i begyndelsen svært ved at få et arbejde, men i 1926 kunne han med stor glæde meddele, at han havde

fået arbejde med salgsarbejde på en lampefabrik.

Forbindelsen til Hillerød.

I 1937 vendte Richard for første gang tilbage til Hillerød, Indtil da havde han flere gange modtaget besøg fra Danmark. På et tidspunkt var Frederik af sted med sønnen Gunnar, denne var alene af sted i 1930 og en anden gang var Frederik, Ingeborg og Faster Anna af sted sammen. Der findes både billeder og breve fra disse besøg der tyder på den varme forbindelse mellem Richard og hans plejefamilie. Richard kom til Danmark med broderen Franz og en god ven Karl Unger.

Den danske Klub havde egen fane. Her markeres plejeforældrenes ankomst til Augarten i 1927.



I forbindelse med besættelsen af Danmark fik forholdet dog et knæk. Min mor har fortalt, at kort tid efter tyskerne var kommet til Danmark, modtog familien et nu forsvundet brev fra Richard. Han skrev hvor godt det var, at de to lande nu var en del af samme fællesskab. Det kunne familien i Hillerød ikke rigtig lide og der var faktisk ingen kommunikation under besættelsen fra dansk side. Fra Richard kom der mindst et brev som stadig findes. (Se side 43.)

Efter Befrielsen modtog familien et brev fra Richard, der desværre heller ikke eksisterer, hvor han skrev, at man endelig måtte glemme alt hvad han havde skrevet om tyskerne. Han havde bare villet sikre sig, at brevene kom igennem til Danmark så man vidste, at han stadigvæk var i live. Derefter blev den gode forbindelse genoptaget.

Richard blev i øvrigt gift med den omtalte Ria i brevet fra 1943 og sammen fik de sønnen Wolfgang. I 1955 kom de på besøg i Danmark og i den forbindelse blev Richard interviewet af Frederiksborg Amtstidende. På det tidspunkt mindedes han stadigvæk opholdet i Danmark som den bedste tid i hans barndom. På et spørgsmål fra journalisten til Richard om han kunne spore forandringer i Hillerød, svarede han: „Så utroligt. Da jeg var her i 1937, var det kun en lille provinsby. Der var f.eks. toppede brosten i Helsingørsgade. Det er – for mig i hvert fald – en umådelig udvikling, Hillerød har undergået”.

Richard talte et meget „syngende” dansk og han var en meget „lun” fyr. En historie der ofte blev fortalt om ham i familien, var en gang, da han var på besøg fra Wien, og skulle købe øl hos købmanden i Helsingørsgade 33. Carl Sørensen havde overtaget købmandsforretningen efter Farmor og

Faster, men butikken havde endnu ikke fået moderne bekvemmeligheder som et køleskab. En varm sommerdag kom Richard ind i butikken for at købe nogle øl. Da handlen var overstået sagde Richard: ”Carl, du har de bedste øl i byen”. Hertil svarede købmanden beskedent, at det vidste han nu ikke rigtigt. „Jamen, så har du i hvert fald de varmeste”, sagde Richard hurtigt.

40 års jubilæum.

På trods af, at det ikke ligefrem var rigdom der prægede wienernes hverdag, så ønskede man i 1959 alligevel at markere 40 års jubilæet for de første Wienerbørn i Danmark. Wienerbørnene stablede et flot og uforglemmeligt arrangement på benene, der vidnede om stor taknemlighed og trofasthed over for deres danske plejefamilier. Mottoet for besøget var „Vi glemmer intet”.

Den 13. september rejste 1600 danske plejeforældre og plejesøskende med særtog fra Danmark. Blandt dem var mine bedsteforældre Frederik og Ingeborg Petersen og mine forældre Julie og Frode Schacht Hansen. Den 14. blev alle modtaget på „Wien Westbahnhof” af „Wienerbørnene”.

Fællesarrangementerne bestod af en stor modtagelse på Wiens Rådhus den 15. september. Dagen efter samledes de danske gæster med deres værtsfolk ca. 4-5000 mennesker i alt til den egentlige jubilæumsfest i Stadthalle. Denne dag 40 år tidligere rullede det første tog med Wienerbørn over grænsen til Danmark. Der var denne aften underholdning af de bedste kunstnere fra både Østrig og Danmark. Den 17. havde arrangørerne lejet Statsoperaen og „Tryllefløjten” blev opført for de danske

13. december 1943

Kære alle!

Det er rigtignok længe siden I har hørt noget af mig. Nu da vi snart har Jul igen vil jeg prøve om jeg endnu kan skrive lidt Dansk. Jeg ser at det gaar meget daarlig, men haaber at I alligevel kan forstaa mig. En gang imellem har jeg Lejlighed at snakke lidt dansk – der har været hos os Haandværksfører fra Sverige og Norge i den sidste Maaned – og da de kan meget godt forstaa mig men med at skrive gaar det slet ikke godt.

Jeg har meget at betille – men der er selvfølgelig og jeg er glad derfor. Alle andre er Soldat siden længe Tid. Jeg var det omkring 2 aar. Frantz er det allerede i 4½ aar. Det er meget. Gud ske Lov er min Bror rask og har det godt. Ellers har vi det alle sammen godt, det er ikke saadanne som den i den sidste Krig 1914-1918. Her er nok til at spise, vi har mærker, men vi faar alt hvad vi behøver. Slut med krigen og da vi alle holder trofast til Adolf Hitler kan Slutten kun være godt for Tyskland.

Hvordanne har I det alle. Hvad laver Gunnar og Julie. Jeg vilde glæde mig meget naar jeg snart hører lidt fra jer. Er Plejefar, Plejemor og Faster rask?

Min Søster Frida er bleven gift og boer i en ny Lejlighed, Selvfølgelig har hun endnu hendes Skræderi. Manden er ogsaa Soldat. Jeg vil hellere ikke blive en gammel Pebersvend og derfor skal jeg maaske giftes i Maj Maaned 1944. Nu er jeg allerede 37 aar saa er det nu højt Tid til at begynde med at være Ægtemand. Det er en lille sød Pige (Ria), 25 aar gammel og jeg kan meget godt lide hende.

Hvad laver Doktoren og Kern-Hansen? Naar I ser Dem mange venlige Hilsner fra mig.

Jeg fortæller altid om Danmark og har ikke glemt den pæne Tid. Naar det kan være en Gang igen, saa kommer jeg paa Besøg med min Hustru, naar I da vil ha mig endnu.

Nu mange kærlige Hilsner, en velsignet Julefest og godt Nyttår.

Mange hilsner fra min Mor.

Jeres altid Taknemmelige

Richard

gæster. På grund af pladsmangel var der kun ståpladser til få af Wienerne ved denne begivenhed. Den sidste dag blev der afsluttet med festmiddage forskellige steder i Wien og den efterfølgende dag var der afrejse. En stor oplevelse for både gæster og værter. Mange fik endnu engang understreget det meget specielle forhold der var mellem plejefamilierne og deres børn.

Afslutning.

Det blev så vidt vides sidste gang at Richard og hans danske plejefamilie mødte hinanden, for allerede året efter i 1960 døde Richard kun 58 år gammel. Det var en stor sorg for familien Petersen, at deres plejesøn døde i en så relativ ung alder.

Forbindelsen til Wien blev dog bevaret. Richards gode ven Karl Unger fortsatte det tætte venskab især med Gunnar Petersen. De er begge døde, men Karls datter Sussi og Gunnars datter Anne holder stadigvæk kontakten, så forbindelsen til Wien lever stadigvæk mere end 80 år efter, at Richard Mühlbacher som Wienerbarn kom til Danmark.

Kilder:

- Marianne Clément Larsen og Jesper Boysen:
Finnebørn – et stykke Danmarkshistorie. 999.
- Sigurd Jacobsen: Wienerbørn i landflygtighed. En historisk oversigt. 1943
- Wienerdreng på 50 besøger sine Plejeforældre i Hillerød. Avisartikel i Frederiksborg Amtstidende 1955.
- 1600 danskere til takkefest i Wien. Avisartikel fra 1959 i forbindelse med 40 års jubilæet for de første Wienerbørn i Danmark.
- Wien indbyder danske plejeforældre, plejesøskende og venner! 40 års jubilæumsfest fejres fra 13.-20. september 1959! Vi glemmer intet. Program for festlighederne i 1959.
- Private breve og fotografier.
- Nedskrevne og fortalte erindringer fra Julie Schacht Hansen.
- Telefonkontakt med Wien.
- Gunnar Petersens datter Anne Stoustrup har stadigvæk forbindelse med Karl Ungers datter Sussi. Her igennem oplysninger omkring Richard Mühlbachers død.

En admiral tog toget til Slangerup

Kjøbenhavn-Slangerup Banen A/S før, nu og aldrig

Af Stig Colbjørn Nielsen

Blandt de danske jernbaner, der har været skrevet, talt, grinet og grædt mest om og over, indtager Kjøbenhavn-Slangerup Banen A/S (KSB) en suveræn førsteplads.

Faglitteraturen er omfattende, der findes filmoptagelser fra banen, der er optaget spillefilm med banen i fokus, avisomtalerne er nærmest uendelige, arkiverne bugner med skrivelser, betænkninger, protokoller, referater, instruktioner, regnskaber, billeder, brochurer, billetter, breve, tegninger, planer, projekter etc. og hvert eneste år holdes i stribevis af foredrag og lysbilledfremvisninger med udgangspunkt i KSB og den spændende personkreds, der gennem tiderne har haft tilknytning til disse sølle 34 km skinnevej mellem hovedstaden og Nordsjælland.

Hvorfor i alverden så præsentere endnu et bidrag til belysning af KSB's historie? Netop de mange kilder og litteraturen har gennem tiden både sløret KSB's rolle i udviklingen af Hovedstadsområdets infrastruktur, som vi kender den i dag, og fjernet fokus fra den nordsjællandske personprofil, der om nogen, er nøglen til at forstå de storslåede visioner, der lå bag KSB: Admiral Andreas du Plessis de Richelieu på Kokkedal Slot.

For admiral Richelieu var KSB tænkt

Stig Colbjørn Nielsen, f. 1950. Hovedfag i historie fra Aarhus Universitet. I dag lokomotivfører ved DSB S-tog A/S og honorær turistchef for Slangerup-Ølstykke-Stenløse. Aktiv lokalhistoriker, foredragsholder med emner indenfor dansk og skånsk kultur og historie, turguide i Danmark og Skåne. Har publiceret en række mindre artikler i dagblade og tidsskrifter.



Styrevognstoget fra Slangerup på vej til perron i Farum en martsdag i 1954. KSB var først med udviklingen af styrevognsdrift i Danmark. Styrevognsdriften blev planlagt på admiral Richelieus foranledning i 1928/29 og påbegyndt 1930 ved levering af de første dieselelektriske lokomotiver fra B&W Skibsværft. Oprindeligt havde det været tanken, at lokomotivføreren skulle fremføre toget fra maskinens hævede førerrum. Det kunne ministeriet imidlertid ikke godkende, man krævede en „udkig“ forrest i toget. KSB løste problemet ved at „opfinde“ styrevognstoget, hvor lokomotivføreren så kunne fremføre toget fra forreste vogn i stedet for fra maskinen. Publikum anså gennem årtier KSB's opsigtsvækkende, men praktiske tog for at være ualmindeligt grimme. (FMJK arkivfoto.)

som den murbrækker, der skulle bryde statens monopol på den overordnede infrastruktur i Danmark, og for admiral Richelieus modstandere på „de bonede gulve“, var KSB derfor en latent trussel, der så vidt muligt skulle elimineres.

Tanken med dette bidrag er ikke at give endnu en version af KSB's jernbanehistorie eller at fremdrage flere lokale anekdoter. Tanken er der i mod at sammenstille væ-

sentlige dele af den eksisterende litteratur, kendte og nye kilder og i en populær og journalistisk form sætte det ind i et udviklingsperspektiv m.h.p. at få placeret KSB på rette plads i Danmarkshistorien som det stort tænkte projekt, det i virkeligheden var: Nemlig admiral Andreas du Plessis de Richelieus personlige alternativ til den ny statshavn og statsby på den jyske vestkyst i Esbjerg.

Jernbanekaos 1864-1903

Knappt var Nordbanen fra København via Lyngby og Hillerød til Helsingør blevet indviet i sin fulde længde i 1864, før diskussionerne om nye jernbaner til og i Nordsjælland blussede op. Der fulgte en sand syndflod af idéer og forslag. Kun et fåtal af projekterne blev ført ud i livet. Især kneb det gevaldigt med at få realiseret projekter, der berørte Nordsjællands vestlige og centrale egne.

For at forstå, hvorfor admiral Richelieu så i 1903 pludselig kunne fremkomme med et stort og spektakulært projekt, er det nødvendigt at kaste et blik på hele denne jernbanediskussion og nogle af de fremsatte projekter.

På baggrund af Den Kongelige Jernbanekommisions betænkning om „Mulighederne for finansiering og anlæg af Jernbaner i Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne” af 10. december 1835 kunne den første jernbane anlægges i 1844. Strækningen gik fra Kiel til Hamburg-Altona. 1847 fulgte København-Roskilde. Herefter begyndte jernbanenettet at vokse med nærmest eksplosiv hast ud over det ganske land.

Nordsjælland kom for alvor med på jernbanekortet den 9. juni 1864, hvor sidste del af Nordbanen fra København via Lyngby og Hillerød til Helsingør blev åbnet for trafik. Allerede 1866 blev der fremsat planer for en Nordvestbane fra København via Slangerup, Frederikssund og Holbæk til Kalundborg. Banen skulle udgå fra et punkt på Nordbanen „ikke sydligere end Lyngby” og „ikke nordligere end Frederiksborg (Hillerød)”. Imidlertid kunne Det Sjællandske Jernbaneselskab godtgøre, at linjeføringen ville blive „helt umulig” og alt for lang. Selskabet pegede derfor på Roskilde, som et driftsmæssigt mere hen-

sigtsmæssigt udgangspunkt for Nordvestbanen, og sådan blev det da også.

Militær-strategiske overvejelser

Konseilspræsident Ludvig Holstein-Holsteinborg fastholdt imidlertid i 1874 Det Sjællandske Jernbaneselskab på forpligtelsen til at anlægge og drive en jernbane fra København via Slangerup til Frederikssund Havn. Kravet var bl.a. begrundet i militær-strategiske overvejelser omkring Københavns ydre forsvar. Udgangspunktet skulle fortsat være Nordbanen.

Det gik dog ganske anderledes. Konseilspræsident J.B.S. Estrup gennemtrumfede et kompromis i 1877, der betød, at jernbanen til Frederikssund kom til at gå fra Frederiksberg og gennem de dengang næsten folketomme landbrugsområder Herlev, Ballerup, Måløv, Veksø og Ølstykke. Jernbaneselskabet havde lige til det sidste forsøgt at få en linjeføring via Slangerup i stedet for, da en sådan ville være både væsentlig kortere og gå igennem områder med langt større befolkning og tillige gennem områder rige på både kalk- og grusforekomster. Med andre ord, et område med perspektivrige udviklingsmuligheder.

Der viste sig imidlertid hverken interesse lokalt i Farum- og Slangerupområdet eller på Rigsdagen for en sådan jernbane. Ikke en gang et forslag om et sidespor fra Frederikssund til Slangerup, var der opbakning til. Konseilspræsident J.B.S. Estrup fastholdt forsvarssynspunktet, at banen til Frederikssund skulle „dække” de indre områder ved at forløbe gennem „de ydre” områder. Derfor måtte Det Sjællandske Jernbaneselskab den 15. juni 1879 indvie en Frederikssundbane uden forbindelse til det mere givtige centrale Nordsjælland.

Sognerådet i Slangerup havde, som nævnt, heller ikke vist sig interesseret overhovedet. Skulle man have jernbane til byen, så kunne der kun være tale om egen jernbane direkte til Roskilde, Hillerød eller eventuelt til København.

Med københavnerens latrin

I 1894 fremsattes på ny en jernbaneplan, der ville berøre Slangerup og dermed det centrale Nordsjælland. Det var den driftige og kendte tømrerhandler, entreprenør og konsul Johannes Steenberg, som så en idé i at udnyttet den vældige vækst, der var i København.

Johannes Steenberg blev født 1832 i Århus. Han kom som ung i tømmerslæde og arbejdede sig efterhånden op til at blive en af branchens dominerende figurer. Gennem mange år drev Johannes Steenberg den største tømrerforretning i Randers. Som leverandør til bl.a. det engelske jernbaneselskab, der havde monopol på jernbanedriften i Jylland, fik han efterhånden en ganske solid indsigt i jernbanedrift – og ikke mindst dens indtjeningsmuligheder.

Det blev også Johannes Steenberg, der som den første brød det engelske jernbanemonopol i Jylland. Han bød på licitationen ved anlæg af Vendsysselbanen i 1868, vandt licitationen og forestod anlægget af jernbanen fra Nørre Sundby via Hjørring til Frederikshavn. Den dag i dag udgør netop denne strækning en del af det jyske stambanenet!

Johannes Steenberg så mulighederne i området omkring København, og etablerede derfor et lokalt københavnsk bane-selskab. Hans idé var at anlægge og drive tre jernbaner ved København: Vesterbro-Vallensbæk, Nørrebro-Værløse og Ama-

gerbro-Drageør. Altså jernbaner, der kunne sikre de nye tætbefolkede arbejderbydele dels at komme af med affald, såsom latrin ved at sælge det til omegnens landmænd, og dels bringe landmændenes produkter friske ind til de nye bydele.

Politisk var Johannes Steenberg Højremænd. Derfor gik han direkte til grev F.C.R. Scheel og oberst J.G.F. Colding i Rigsdagen. Begge de herrer var højremænd og valgt i kredse, der ville få gavn af de tre nye jernbaner. Han havde derfor let ved at overbevise de to Rigsdagsmænd om, at et lovforslag skulle fremsættes. Det lykkedes også, men først i tredje forsøg den 31. marts 1894, og først med den „lille jernbanelov“, der udelukkede enhver form for statsstøtte til projekterne. Johannes Steenberg skulle derfor selv ud på det finansielle marked for at finde investorer, og på det område led han sit afgørende nederlag. Det blev således ikke Johannes Steenberg, der kom til at anlægge jernbanerne.

I koncessionsbevillingen til jernbanen fra Nørrebro til Værløse var der ikke indsat begrænsning i form af et fastlagt slutpunkt! Noget sådant var aldrig tidligere set, og det gjorde koncessionen særdeles attraktiv på trods af, at der var tale om en smalsporret, privatfinansieret jernbane. Hvorvidt denne meget væsentlige detalje skyldtes Johannes Steenbergs gode forhandlings-evner eller måske blot et tilfælde, kan desværre ikke afgøres i dag.

I 1896 begyndte man at „røre på sig“ i egnene nord for det løst skitserede endepunkt for jernbanen til Værløse. Et andragende om, at jernbanen skulle gå til Slangerup, blev fremsendt af 242 beboere i Slangerup og omegn. Andragendet blev støttet af sognerådet i Slangerup.

Umiddelbart inden koncessionernes

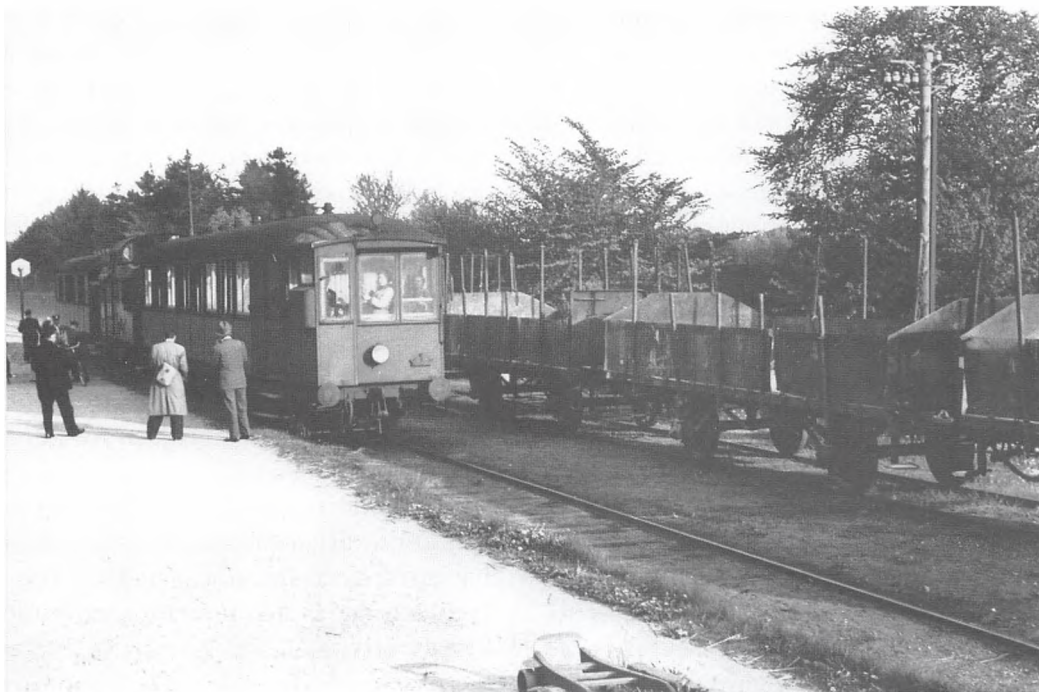
udløb, forsøgte Johannes Steenberg også med udenlandsk låntagning, hvilket dengang var et ganske usædvanligt skridt at tage. Desværre lykkedes det heller ikke at finde investorer i udlandet inden koncessionens udløb, hvorfor Johannes Steenberg måtte afgive den.

Nørrebro - Slangerup

Et nyt konsortium overtog i 1898 koncessionen efter Johannes Steenberg. Ingen tvivlede længere på, at der nu ville blive anlagt en jernbane fra København via Værløse og Farum til Slangerup og videre ud mod et punkt ved Roskilde Fjord. Der var også fastlagt et nyt udgangspunkt i

København - Assistents Kirkegård ved Jagtvejen på Nørrebro. Jernbanens linjeføring skulle herfra være via Frederikssundsvej, Søborg Kro, Buddinge, Kirke Værløse, Farum og Lyngbe til Slangerup med senere forlængelse ud til Roskilde Fjord, enten Frederikssund eller Frederiksværk. Det ny konsortium ønskede en normalsporet jernbane, dvs. med 1.435 mm sporvidde. Initiativtager til det ny konsortium var vognfabrikant Niels Larsen, Frederiksberg. Hans personlige interesse var bl.a. at kunne producere vognene til den ny jernbane. Det lykkedes uden større problemer at fremskaffe den fornødne anlægskapital på 2 millioner kroner - en dengang formidabel sum, der vakte berettiget opsigt. Til illustra-

Der blev med tiden udvundet enorme mængder grus fra Langebjerg nord for Lindholm. Gruset førtes med tipvognstog til Lindholm, hvor det blev omladet til KSB og kørt til København. På billedet ses den sidste togkrydsning 22. maj 1954 i Lindholm. (FMJK originalfoto.)



tion kan det nævnes, at en almindelig arbejder familie i gode år på dette tidspunkt kunne opnå en samlet årsindkomst på ca. 1.000 kr. Også det af ministeriet krævede depositum på 15.000 kr. blev indbetalt. Sognerådene i Slangerup, Lyng-Uggeløse og Farum tegnede sig i januar 1899 for garantier på ikke mindre end 100.000 kr. i konsortiet.

Der var planlagt projektstart foråret 1900, og konsortiet begyndte at sammensætte en driftsledelse, der kunne forestå både jernbanebyggeriet og driften det første år.

Rungsted - Slangerup - Roskilde

Den 2. august 1897 var Kystbanen fra Østerbro til Helsingør taget i brug. Det satte for alvor gang i nye jernbaner og også for det centrale Nordsjælland. Fælles for disse planer var dels, at de skulle finansieres, dels at udgangspunktet nu skulle være Rungsted Kyst på Kystbanen, og flere af planerne blev i øvrigt forsøgt kombineret. Især var to af projekterne i 1899 meget tæt på en virkeliggørelse.

Det ene kombinationsforslag gik ud på en jernbane fra Roskilde via Jyllinge, Slangerup og Hillerød til Rungsted Kyst. Det andet kombinationsforslag var en jernbane fra Rungsted Kyst via Hørsholm, Birkerød, Stavnsholt, krydsning med den planlagte Slangerupbane ved den nuværende Farum Kaserne, og videre via Ganløse og Veksø til Roskilde. Hillerød by og Frederiksborg Amtsråd viste stor interesse for jernbanen Roskilde-Slangerup-Hillerød-Rungsted.

Begge jernbaner blev kraftigt støttet af det nye Slangerupbanekonsortium, der med vognfabrikant Niels Larsen i spidsen især fremhævede de gode indtjeningsmuligheder, som Slangerupbanen ville

kunne opnå ved at give en sådan ydre ringbane omladningsmuligheder, hvor de to jernbaner krydsedes. Heller ikke tanker om at byde på en fælles driftsoverenskomst mellem den kommende Slangerupbane og den planlagte ydre ringbane lå konsortiet fjernet. Slangerupbanekonsortiet havde blik for perspektiverne i denne ydre ringbane.

Slangerupbanekonsortiet foretrak forbindelsen fra Rungsted Kyst via Slangerup til Roskilde, idet man vurderede, at netop en sådan jernbane ikke på nogen måde ville blive en konkurrent, men tværtimod kunne blive en glimrende partner og indtægtskilde for den kommende jernbane fra København via Slangerup til Frederikssund. Ved at lade jernbanerne krydse hinanden i Slangerup, var man på fornuftig og fjern afstand af de statslige jernbaner.

Nu dukkede imidlertid tanker op i krigsministeriet om en midtsjællandsk jernbane, der skulle forbinde Helsingør, Fredensborg, Hillerød, Slangerup og Frederikssund med Ringsted, Næstved og Karrebæksmindede henholdsvis Gedser. Eftersom det ville blive et statsbaneprojekt, og derfor ganske gratis for Hillerød, så valgte man i Hillerød - og i Frederiksborg Amtsråd - helt at droppe den hidtidige kraftige støtte til planerne om en jernbane fra Rungsted Kyst via Slangerup til Roskilde. Dermed faldt det økonomiske grundlag for dette projekt bort. Slangerupbanekonsortiet stod herefter alene med sit eget projekt for en jernbaneforbindelse til det centrale Nordsjælland, og nu uden realistisk mulighed for at nå helt til Roskilde Fjord.

Med midtbaneprojektet løb Slangerupbanekonsortiet med vognfabrikant Niels Larsen i spidsen ind i store vanskeligheder. Usikkerheden gik på, om Statsbanerne ville komme først til Slangerup, og dermed var der rejst alvorlig tvivl om, hvorvidt

Slangerupbanekonsortiet overhovedet ville være i stand til at føre deres jernbane frem til Slangerup indenfor realistiske økonomiske rammer. Med Frederikssund som slutpunkt var det i hvert fald udelukket. Der var en reel risiko for, at man nu kun kunne anlægge en jernbane frem til Farum og altså ikke helt op i det centrale Nordsjælland. Dermed forsvandt selve idégrundlaget for Slangerupbanekonsortiet, og investorerne begyndte så småt at trække sig ud.

Tømmer, kalk og grus

Et nyt konsortium blev dannet i 1902. Denne gang på initiativ af etatsråd og bankdirektør Axel Heide.

Axel Heide var født i 1861 i Haderslev og blev juridisk kandidat ved Københavns Universitet i 1885. Allerede i 1895, ved stiftelsen af Københavns Diskonto- og Laanbank, blev Axel Heide udnævnt til direktør for banken, og året efter blev han tillige direktør for Privatbanken, hvorigennem han kom i kontakt med ØK's direktør, H.N. Andersen, og dermed i direkte forbindelse med de ledende finansskredse i København.

Axels Heides interesser var vidtspredte. Således var han blandt medstifterne af Frederiksberg Sporveis- og Elektricitets Aktieselskab og også medstifter af De Kjøbenhavnske Sporveje. Axel Heide indtrådte i bestyrelserne for Gyldendalske Boghandel og Nordisk Forlag. Men også inden for helt andre områder gjorde han sin indflydelse gældende som bestyrelsesmedlem, f.eks. i De Forenede Tændstik Fabrikker, Frederiksberg Fødehjem, Københavns Telefon Aktieselskab og Bing & Grøndahl.

Netop Axel Heides interesser i sporvejs-

selskaberne var den egentlige baggrund for hans forsøg på via et bankkonsortium at erhverve Johannes Steenbergs jernbanekoncessioner, og herunder muligheden for en jernbane til Værløse og videre via Farum og Slangerup til „et punkt ved Roskilde Fjord”.

Den vigtigste bestyrelsespost var dog den i ØK, hvor Axel Heide var udpeget personligt af H. N. Andersen efter admiral Richelieus råd. 1908 indtrådte Axel Heide i Privatbankens bankkomité på admiral Richelieus anbefaling. Ved denne udnævnelse opnåede Axel Heide titlen konferensråd. Reelt set blev Axel Heide via bankkomitéen nøglepersonen, der bandt de to forskellige finansskredse omkring henholdsvis admiral Richelieu og direktør H. N. Andersen sammen.

Mindre kendt er det måske, at det også var Axel Heide, der bekostede både Absalonstatuen på Højbro Plads i København og mindestatuen „Modersmålet” i Skibelunde Krat ved Askov Højskole i Jylland.

Axel Heides konsortium fra 1902 var et bankkonsortium. Med andre ord, så var interessen for et jernbaneanlæg fra København via Farum til Slangerup, og gerne videre til et punkt ved Roskilde Fjord, et investeringsobjekt. Axel Heide ønskede dannet et særskilt aktieselskab uafhængigt af bankkonsortiet til at forestå jernbaneprojektet og den eventuelle drift af jernbanen.

Bankkonsortiet skulle klare finansieringen og det efterfølgende salg af aktier i jernbaneselskabet. I tegningsmaterialerne gik man tilbage til grundtankerne i Johannes Steenbergs oprindelige jernbaneplaner. Midtbaneprojektet var samtidig blevet en politisk kastebold, så under alle omstændighe-

der så dette statslige projekt ud til enten at blive udskudt eller muligvis endda helt skrinlagt.

Prisen på jernbanekoncessionen var nu steget til ikke mindre end 2.4 millioner kroner, men eftersom der i det tidligere konsortium allerede var tegnet for de 2 millioner kroner, mente etatsråd Heide ikke, at der kunne være problemer med at fremskaffe den resterende risikovillige kapital. Private småinvestorer fra lokalområderne så man ganske bort fra, da man vurderede, at de lokale lodsejere og små sogneråd efterhånden var blevet godt og grundigt desillusionerede over de utallige jernbaneprojekter, der alle hidtil havde vist sig at forblive på „de høje herrers skriveborde”, som det blev udtrykt på et tidspunkt.

Her havde det ny konsortium imidlertid forregnet sig. Flere af de investorer, der havde trukket sig fra vognfabrikant Niels Larsens Slangerupbanekonsortium, ønskede ikke at indgå i etatsråd Axel Heides ny bankkonsortium. Investorerne henviste til, at krigsministeriets og Statsbanernes meget konkrete planer om en midt-sjællandsk jernbane via Slangerup nok var havnet midt i en politisk strid, men de var overbevist om, at projektet ville blive tvunget igennem alligevel. Sognerådene i Lyng-Uggeløse og Farum tog forbehold. Sognerådet i Slangerup trak sit tilsagn tilbage, idet man her valgte at gøre som Hillerød og Frederiksborg Amtsråd havde gjort, nemlig at afvente den ”gratis” statsbane, som ville forbinde Slangerup med både Hillerød og Frederikssund. I Nordsjælland var man helt overbevist om, at den Midtsjællandske Jernbane ville blive gennemført, selvom intet konkret var besluttet i Rigsdagen. Hertil kom en almindelig uvilje mod og mistro til et fjernt og speku-

lativt bankkonsortium. Der var langt fra de nordsjællandske proprietærgårde og til „de bonede gulve” inde i hovedstaden.

Det lykkedes således heller ikke for Axel Heide og hans bankkonsortium at tiltrække tilstrækkeligt med investorer til at gennemføre projektet.

Fra jernbane til rutebil

Der var andre, der mente, de kunne rejse tilstrækkelig med risikovillig kapital: Proprietær & landvæsenskommissær A.C. Andersen-Vadgaard og overretssagfører V. Amdrup begyndte i 1901-02 at undersøge mulighederne for et jernbaneanlæg fra København via Farum med de mange, gode kalkgrave og Vassingerød til Lindholm ved Slangerup, hvor der var vældige grusforekomster. Det stigende behov for byggematerialer i København skulle nemlig være det økonomiske driftsgrundlag, og de herrer var overbeviste om, at man kunne få nogle af de større ingeniørselskaber i København til at indgå i kredsen af investorer.

Statsbanerne havde i mellemtiden overtaget bl.a. Det Sjællandske Jærnbane selskab, og var stærkt imod planer om yderligere jernbaner mellem København og Nordsjælland. Man frygtede, og sikkert med rette, at en ny jernbane ville udkonkurrere den svage og underskudsgivende Frederikssundsbane, som Det Sjællandske Jærnbaneselskab i sin tid var blevet tvunget til at anlægge og drive. Statsbanerne kunne af politiske årsager ikke få lov at nedlægge strækningen, skønt de givetvis gerne havde villet det.

Mens alle således gik i „tænkeboks”, så tog overretssagfører V. Amdrup initiativ til at etablere Danmarks første rutebilrute i



Admiral Andreas du Plessis de Richelieu i paradeuniform. (Efter Tage Kaarsted, „Admiralen“.)

potentielle investorer for mulighederne i et jernbane- eller sporvejsanlæg mellem København og det centrale Nordsjælland.

En admiral gik i land

Efterhånden var der så megen blæst omkring jernbaneplaner til det centrale Nordsjælland, at det begyndte at sætte tanker i gang hos de betydende finans kredse i København. Mange sonderinger fandt sted - også mange for „lukkede døre“, men ingen ville tage initiativet. Sporene skræmte trods alt, når man så tilbage på den næsten uendelige række af planer og projekter, der alle på den ene eller den anden måde var faldet til jorden i sidste øjeblik.

Dansk erhvervsliv havde det rigtig godt omkring århundredskiftet, og der var også kapitalrigelighed tilstede. Samarbejder mellem de ledende i landets finans kredse var dog fortsat noget ganske ukendt. Selvom man omgikkes hinanden politisk og socialt i finans kredsene, så konkurrerede man så at sige individuelt.

En række danskere havde i 1800-tallets sidste fjerdedel tjent sig op med store formuer ude i Østen. En del af dem vendte netop omkring århundredskiftet hjem til Danmark. De havde alle erfaret, at også konkurrenter måtte samarbejde, når man enten stod overfor en konkurrent, der var større end en selv, eller man havde brug for at mindske en risiko ved en investering. Det var nye tanker i København, men der blev lyttet.

Blandt de fremmeste af dem, der vendte hjem i disse år kan nævnes skibsreder og

1904: København-Slangerup. Der blev indkøbt nye, store franske biler til ruten. De skulle to gange dagligt køre fra København via Farum med stop ved Farum Hotel, og til Slangerup med stop ved Slangerup Gjæstgivergaard. Udgangspunktet i København var sporvognsknudepunktet på Bispebjerg.

Trods skyhøje billetpriser, blev ruten en succes. V. Amdrups idégrundlag med rutebileruten var dobbelt: Selvfølgelig skulle ruten give en god indtjening i sig selv, men den skulle sandelig også åbne øjnene hos

direktør H.N. Andersen, ØK og admiral Andreas du Plessis de Richelieu.

Admiral Richelieu havde skabt sig et stort og kraftfuldt netværk ude i Østen, et netværk, der gennem år havde haft væsentlige tråde til København og i hvilket admiral Richelieu forblev omdrejningspunktet, og hvor personerne i vid udstrækning kom til at præge både den økonomiske og den politiske udvikling i Danmark i et par årtier. Nogle gik endog så vidt, at de hævdede, at Danmark reelt blev regeret fra det nordsjællandske Kokkedal Slot, hvor admiral Richelieu residerede fra 1903 og frem til sin død i 1932.

Personkredsen i netværket talte kendte profiler som den tidligere omtalte etatsråd og bankdirektør Axel Heide fra Privatbanken, der i øvrigt havde efterfulgt bankens grundlægger, C.F. Tietgen, i direktørstolen, direktør i Landmandsbanken, geheimeetatsråd Isac Glückstadt, og fra 1910 sønnen Emil Glückstadt, direktør i DFDS, Jacob Brandt, lægen Sophus Deuntzer og hans bror, politiker og konsilspræsident Johan Henrik Deuntzer, grosserer P.M. Daell - grundlæggeren af Daells Varehus, Electricitets- og Sporvejsdirektør Aage Westenholz og officeren Michael Rovsing og sønnen direktør Christian Rovsing, ØK's grundlægger H.N. Andersen, kong Christian IX og senere kong Frederik VIII og kronprins Christian, den senere kong Christian X. Mange flere erhvervsledere var en del af dette uformelle, men stærke netværk, og alle tilhørte de inderkredsen omkring både kongehuset og admiral Richelieu.

Andreas du Plessis de Richelieu

Trods sit franske navn, var Andreas du Plessis de Richelieu pæredansk. Dog er

der, langt ude, sandsynligvis tale om en gren fra samme slægt, som den berømte franske kardinal, Armand Jean du Plessis de Richelieu, der døde i 1642. Sikkert er det imidlertid, at Andreas du Plessis de Richelieus forfædre kom til Norge i 1670 og siden forgrenede familien sig også til den danske del af dobbeltmonarkiet Danmark-Norge. Der var tale om en række højtstående embedsmænd i kronens tjeneste. Andreas du Plessis de Richelieus far var sognepræst i Løjt Kirkeby i Sønderjylland og bar navnet Louis Armand Immanuelle Septimaine du Plessis de Richelieu. Faderen døde af tuberkulose som 38-årig i 1859. Andreas du Plessis de Richelieus mor var Frederikke Karen Elisabeth Christiane Ulstrup, og hun døde først i 1910 som 81-årig.

Andreas du Plessis de Richelieu blev født den 24. februar 1852 i Løjt Kirkeby. Efter faderens død flyttede mor og søn til København. Efter børneskolen kom Andreas du Plessis de Richelieu i pleje hos lægen Peter Hegelund Dorph i Roskilde. Desværre gik det lille Andreas rigtig dårligt på Roskilde Katedralskole. 1865 blev Peter Dorph udnævnt til stads- og sygehuslæge i Århus, hvorefter familien flyttede til Århus. Heller ikke på Aarhus Katedralskole gik det den unge Andreas særlig godt på det boglige område. I maj 1867 blev det åbenbart for meget, for han stak simpelthen af fra skolen, og stod til søs.

Det var da også under Andreas du Plessis de Richelieus matrostid ombord på skonnerten Odense, at han første gang oplevede Østen i almindelighed og Siam (Thailand) i særdeleshed. Straks han havde opnået den tilstrækkelige sejltid gik Andreas du Plessis de Richelieu i gang med en navigationsuddannelse i København.

Han bestod med højeste karakter som styrmand i 1871. Som 20-årig, i marts 1872, blev han af marineminister Wolfgang Haffner udnævnt til reserve-søløjtnant af 1. grad, og allerede året efter havde Andres du Plessis de Richelieu bestået søartilleriuddannelsen med bedste karakter.

Den unge mand var særdeles ambitiøs. Det lykkedes Andreas du Plessis de Richelieu på rekordtid at samle sig en lang række skriftlige anbefalinger fra søofficerer og ministre. Dertil opnåede han under en mandagsaudiens hos kong Christian IX den 21. januar 1875 dels at vinde kongens fortrolighed, dels at få en særlig betroet opgave med at overbringe et privat brev fra kong Christian IX til kong Chulalongkorn af Siam. En kometagtig og fuldstændig eventyrlig karriere var påbegyndt.

Andreas du Plessis de Richelieu trådte straks fra ankomsten til Bangkok i kong Chulalongkorns tjeneste. Han avancerede fra kaptajnløjtnant i flåden til admiral, i hvilken egenskab han iøvrigt i 1898 ledede den siamesiske flåde under et omfattende søslag mod den franske højsøflåde. Den siamesiske flåde gik sejrrigt ud af dette søslag. Året efter blev Andres du Plessis de Richelieu udnævnt til den fornemme post som marineminister i Siam.

Ved siden af tjenesten for kong Chulalongkorn indførte han sporvogne, elværker, anlagde jernbaner og rådgav europæere, der kom til Siam. Admiral Richelieu var også den betroede mellemmand, der plejede de personlige bånd mellem kong Christian IX og kong Chulalongkorn. Vennen, H. N. Andersen, introducerede han til de toneangivende personer i Østen og etablerede forskellige virksomheder sammen med ham. Fodarbejdet med at opbygge handels-

kontorerne i Siam, der senere udgjorde fundamentet i ØK, påtog han sig ligeledes.

Trods sine mange gøremål fik Andreas du Plessis de Richelieu også tid til både at forelske sig i og blive gift med den 19 år yngre og billedskønne Dagmar Therese Louise Lerche. Brylluppet stod den 19. januar 1892 i Garnisons Kirke i København. Ægteskabet blev særdeles lykkeligt.

På et tidspunkt blev Dagmar ramt af både en ukendt tropesygdom og malaria, og hun måtte tage permanent ophold i Danmark. Andreas helbred kunne efterhånden heller ikke længere klare det hårde liv i troperne, og ganske åbenlyst savnede han sin hustru og sin familie.

I 1902 flyttede familien derfor sammen påny, og fra 1903 på Kokkedal Slot. Slottet var opført i 1746 efter tegninger af arkitekten Gottfried Rosenberg, men kraftigt ombygget af Christian V. Nielsen i 1865. Slottet havde engang tilhørt Andreas du Plessis de Richelieus tipoldefar, og det kom nu tilbage til familien.

Virketrangen var dog fortsat stor, familieformuen enorm - Andreas du Plessis de Richelieu var i mange år landets suverænt største skatteyder. Netværket med personer fra såvel finansverdenen som fra det politiske liv blev plejet og udbygget, ligesom de personlige venskaber og forbindelser til kong Christian IX, og senere også til kong Frederik VIII og kong Christian X, ganske naturligt blev opretholdt. Blandt de virksomheder, som Andreas du Plessis de Richelieu i særlig grad opnåede indflydelse på kan især fremhæves rederierne ØK og DFDS, B&W Skibsværft, Landmandsbanken, Privatbanken og Den Kongelige Porcelains Fabrik.

I småtingsafdelingen, men med

udviklingspotentiale, fandt man på at etablere Kjøben-havn-Slangerup Banen A/S sammen med en lang række andre virksomheder.

Politisk var Andreas du Plessis de Richelieu højremand, altså konservativ, og han opnåede valg til Landstinget 1919. Sin politiske debut fik han dog allerede i maj 1909, hvor regeringsforhandlingerne efter Rigsdagsvalget gik fuldstændigt i hårknude. Kong Frederik VIII og H.N. Andersen havde længe ønske Andreas du Plessis de Richelieu som finansminister, men nu pegede de på ham som konseilspræsident for et nyt erhvervsorienteret ministerium. Andreas du Plessis de Richelieu indvilgede med det samme, han mente ganske enkelt, at det var hans pligt at takke ja til opgaven, når kongen ønskede det. Udsigten til at få Andreas du Plessis de Richelieu som konseilspræsident skabte vild panik i Venstres tre fraktioner.

Alligevel blev det Andreas du Plessis de Richelieu, der kom til at lede regeringsforhandlingerne på kongens vegne helt frem til den endelige kompromisløsning den 12. august 1909. Den dag så grev Holstein-Ledreborg sig nødsaget til at danne regering. Andreas du Plessis de Richelieu forblev i kulissen som kongens nærmeste fortrolige rådgiver og vagthund overfor det ny ministerium.

Andreas du Plessis de Richelieu følte sig stærkt knyttet til Nordsjælland, hvilket kom til udtryk på to vidt forskellige måder, dels med udgangspunkt i Slangerup dels i Kokkedal Slot.

Jernbanen til Slangerup var „hans” jernbane. Den skulle være porten til verden, når den nåede Hundested, men også provinsbyen Slangerup havde han tanker for, dels ved hyppige besøg, dels gen-

nem sin protegé, sognerådsformand N.P.E. Blangsteds beslutninger og handlinger.

I 1929 skænkede han 6 tønder land jord fra Kokkedal Slot og 10.000 kr., da dele af Birkerød, Bløvsstrød og Karlebo sogne blev slået sammen til det ny Usserød Sogn. Donationen skulle bruges til en ny kirke, der skulle tegnes af arkitekt Carl Brummer - bl.a. kendt fra Gurre kirke, som Andreas du Plessis de Richelieu fandt smuk. Planen blev dog aldrig ført ud i livet, og i 1938 blev Usserød sogn lagt sammen med Hørsholm.

Andreas du Plessis de Richelieu havde, lige siden H.N. Andersen blev Ridder af Elefanten, ønsket at opnå den samme æresbevisning. Helt sådan gik det ikke. På sin 80-årsdag i 1932 kom der ganske vist en orden fra kongen, men det var „kun” Dannebrogordenens Storkors med diamanter. Skuffelsen var stor, og den 25. marts samme år døde admiral Andreas du Plessis de Richelieu efter længere tids blære- og nyresygdom. Begravelsen i Holmens Kirke i København blev, efter kongens personlige ønske, en statsmandsbegravelse af den stovte nordsjællænder.

Storkapitalen træder i karakter

Ved en selskabelig sammenkomst 1903 hjemme hos admiral Andreas du Plessis de Richelieu på Kokkedal Slot deltog også proprietær A.C. Andersen-Vadgaard. Efter middagen samledes damerne til bridge og sherry i salonen, mens herrerne med cigarer, cognac og et slag mausel i herreværelset „ordnede” verdenssituationen i almindelighed og de økonomiske udviklingsmuligheder i særdeleshed. På et tidspunkt nævnte proprietær A. C. Andersen-Vadgaard sine jernbaneplaner for

admiral Richelieu, som med det samme tog projektet til sig som sit eget og begyndte at videreudvikle det i dagene derefter.

Jernbanen skulle forlænges til et punkt ved Roskilde Fjord eller ved Isefjorden. Frederikssund var i forslag, men Statsbanerne standsede øjeblikkeligt projektet, da man ikke under nogen omstændigheder ønskede en konkurrent på Frederikssund. Dette på trods af, at admiral Richelieu udtrykkeligt havde gjort departementet opmærksom på, at Frederikssund i sig selv var fuldkommen uden interesse for ham og hans projekt.

Det var industribyen Frederiksværk og havnebyen Hundested, det i virkeligheden drejede sig om. Admiral Richelieu pegede alternativt på muligheden af at lade jernbanen gå fra Slangerup til Skævinge og der flette med Hillerød-Frederiksværk Jernbane.

Det faldt heller ikke i god jord hos Statsbanerne. I øvrigt tilbød admiral Richelieu efter sigende at købe Frederikssundsbanen med henblik på nedlægning, og samtidig at garantere forbindelse til Frederikssund fra København via Slangerup. Men da Frederikssundsbanen fra havde militær betydning, blev det ikke taget seriøst.

I 1897 var der blevet anlagt en delvis privat jernbane fra Frederiksværk til Hillerød. Det lokale erhvervsliv nordvest for Hillerød havde dog oprindeligt haft tanker om en jernbane fra Frederiksværk med direkte forbindelse til København via Frederikssund eller Slangerup. Hillerød by og Frederiksborg Amtsråd, som var domineret af politikere fra Hillerød, fik dog trumfet igennem, at det alene skulle være en lokal oplandsbane til Hillerød.

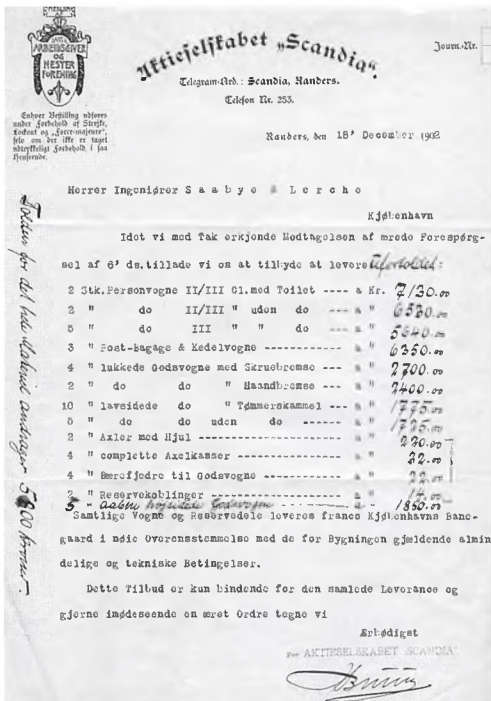
Årsagen til Hillerød kommunalbestyrelse og Frederiksborg Amtsråds meget

firkantede holdning skyldtes bl.a. de tidligere omtalte forskellige planer om en jernbane fra Rungsted via Slangerup til Roskilde, som cirkulerede fra 1892 og i årene derefter. Man ønskede ikke, at udviklingen i Nordsjælland blev trukket væk fra Hillerød og til Slangerup-området, ja, måske helt ned til Roskilde. En Frederiksværkbane, der gik til Slangerup, kunne jo risikere at trække grundlaget for banen fra Rungsted via Hillerød til Roskilde bort til fordel for alternativforslaget om en bane fra Rungsted via Hørsholm, Birkerød og Jyllinge til Roskilde.

Alligevel dukkede der ustandseligt tanker op i erhvervskredse om at etablere en jernbaneforbindelse fra Hundested via Frederiksværk til København, og her stod stadig flere muligheder åbne: Det kunne være via Hillerød, via Frederikssund men helst via Slangerup, da dette ville betyde den korteste og billigste forbindelse til København.

Med tanke på admiral Richelieus dybe engagementer i rederierne ØK og DFDS står det helt klart, at det var Hundested, der var det interessante sigtepunkt for jernbanen fra København til Slangerup. Admiral Richelieu havde også hæftet sig ved, at jernbanekoncessionen ikke indeholdt en begrænsning i form af et på forhånd fastlagt slutpunkt. Det gjorde proprietær A.C. Andersen-Vadgaard projekt særdeles attraktivt.

Admiral Richelieu var en handlingens mand, så et halvt jernbaneprojekt var bedre end intet – i det mindste til en start. Der skulle nok vise sig en senere mulighed for at „bygge videre” på jernbanen fra Slangerup til Hundested. Og stod det til admiral Richelieu, skulle banen i hvert fald ikke have permanent endestation i Slangerup.



Vognfabrikken „Scania“ originale slutttilbud fra 1902 på vognlevering til KSB. Bemærk de mange håndskrevne rettelser og tilføjelser. Tilbuddet blev accepteret og godkendt af admiral Richelieu personlig. (FMJK arkiv.)

Den daglige ledelse af aktieselskabet skulle varetages af en ganske lille bestyrelse på kun 3 personer: Admialen som formand, proprietær A.C. Andersen-Vadgaard som repræsentant for jernbanekomitéerne og cand. jur. J. Munthe Bruun som repræsentant for de to store banker.

J. Munthe Bruun var håndplukket af admiral Richelieu i kraft af hans medejerskab af, og placering i bestyrelserne for henholdsvis Privatbanken og Landmandsbanken. Men aktiekapitalen, hvor kom den fra? I det ny selskab indgik ingen af de tidligere projekters investorer.

Investorerne tog det uhørte skridt at spekulere i forventninger til den stigning i ejendomsværdierne, som de vidste, ville blive en følge af jernbaneanlægget! Den kreative idé til den særlige „jernbanegrundskyld“ var proprietær A.C. Andersen-Vadgaard alene, men admiral Richelieu tog tanken til sig som sin egen. Det kan dog ikke ud fra hverken protokollerne eller fra admiral Richelieus personlige korrespondance afgøres med sikkerhed hvem af de to herrer, der fandt nøglen til at omsætte idéen til virkelighed og kontant investeringskapital. Måske blev det hele diskuteret i herreværelset på Kokkedal Slot efter en store middag?

Proprietær A.C. Andersen-Vadgaard kunne i hvert fald dokumentere over for

Hillerød kunne heller ikke være et endepunkt, eftersom Statsbanerne allerede havde lagt deres „klamme hånd“ på dette sted – og nok havde Hillerød Slotssøen, men havneby var den ikke. Admiral Richelieu havde en vision, som han indtil videre holdt helt for sig selv.

„Varm luft“, penge og jernbane

I 1903 etablerede Richelieu sammen med proprietær A.C. Andersen-Vadgaard og overretssagfører V. Amdrup Kjøbenhavn-Slangerup Banen A/S - i daglig tale benævnt KSB. Bestyrelsesformand blev naturligtvis admiralen selv - en post han beholdt helt frem til 1929, hvor kommunerne langs banen overtog selskabet.

lodsejerne langs den kommende jernbane, at overalt i landet, hvor der hidtil var blevet anlagt jernbaner, der var også ejendomsværdierne steget voldsomt. Admiral Richelieu fik proprietær A. C. Vadgaard-Andersen til at genoptage sine forsøg på at etablere en række lokale jernbanekomiteer langs strækningen. Det lykkedes over al forventning, og der blev så indgået individuelle aftaler med hver enkelt berørt lodsejer.

Princippet i aftalerne var, at 30% af den forventede værdistigning på en ejendom skulle tilfalde jernbaneselskabet som en indefrosset omvendt prioritet i ejendommen, når jernbanen en gang påbegyndte driften. Prioriteten kunne kun realiseres til jernbaneselskabet, såfremt lodsejeren på et tidspunkt måtte ønske at sælge sin ejendom.

Tidsgrænsen var 30 år, hvorefter prioriteten skulle indfries af jernbaneselskabet med betaling til lodsejerne. Lodsejerne havde således en risikofri mulighed for at redde sig op til 70% af en - måske - kommende værdistigning på deres ejendom, og jernbaneselskabet kunne bogføre nogle papirværdier, der kunne belånes i indtil 30 år.

For KSB kom dette til at betyde en del småændringer i strækningsforløbet. For eksempel lykkedes det ikke at få lodsejerne i Søborg med på idéen, så derfor kom jernbanen til at slå et sving omkring Vangede, der lå helt ude på kommunegrænsen.

Den succesfulde frivillige ordning for jernbanegrundskylden ved KSB inspirerede rigsdagspolitikkerne til at indføre en lov om jernbaneskyld gældende for hele landet. Fremover skulle alle lodsejere langs nye jernbaner betale et løbende provenu på 1,25% til stat, kommune eller private investorer, som måtte have bekostet et nyt

jernbaneanlæg. Da de fleste nye jernbaneanlæg, ligesom KSB, overvejsende kom til at forløbe gennem områder, hvor jord- og ejendomspriserne var meget lave, fik den ny jernbaneskyld aldrig nogen større økonomisk betydning for andre end KSB.

Med alle lodsejernes tilsagn i hus kunne investorerne herefter låne de fornødne anlægsmidler i de store banker. Det var naturligvis de banker, som admiral Richelieu selv ejede eller kontrollerede, der skulle yde lån mod at overtage aktieposter i jernbaneselskabet.

Aktieselskabets kapital blev herefter officielt sammensat med et 1. prioritetslån på 700.000 kr. uden kautioner, men med sikkerhed i jernbanegrundskylden. Privatbanken, hvor admiral Richelieus ven og samarbejdspartner fra tiden ude i Østen, Axel Heide, var direktør, tegnede sig for 900.000 kr. i aktier også mod sikkerhed i jernbanegrundskylden. Selvfølgelig spillede det også en rolle, at H.N. Andersen via banken, på denne måde kunne række hånden ud til den mand, der havde opbygget ØK ude i Østen. Tankevækkende måske at Landmandsbanken med Richelieus ven og bestyrelseskollega, justitsminister P. A. Alberti i spidsen indgik som næststørste aktionær med aktier for 600.000 kr. ligeledes mod sikkerhed i jernbanegrundskylden. Frederiksborg Amtsråd gav tilsagn om 80.000 kr. i støtte, men tilsagnet ville først komme til eventuel udbetaling efter færdiggørelse af jernbaneanlægget. Sognerådene i Farum, Lyng-Uggeløse og Slangerup udstedte på admiral Richelieus foranledning obligationer for tilsammen 30.000 kr. Herudover formåede admiral Richelieu sammen med proprietær A.C. Andersen-Vadgaard

at få en række private småinvestorer til at tegne aktier for kr. 100.000 ligeledes mod sikkerhed i jernbanegrundskylden. Hertil kom så yderligere de direkte indtægter fra selve jernbanegrundskylden.

KSB blev på denne måde Danmarks til dato eneste jernbane, der var 100% privatfinansieret og privatejet. I dag ville vi vel nærmest karakterisere hele projektets økonomiske del som „en gang varm luft”, eftersom sikkerhedsstillelsen var en jernbanegrundskyld, som ingen kendte værdien på. Hertil kom, at admiral Richelieu via bankerne selv kontrollerede mindst 63% af aktierne. Admiralen havde således ikke lagt egne private penge „på bordet”, men var i kraft af sine selskabskonstruktioner den faktiske ejer med den dominerende indflydelse. Risikoen derimod, den var delt ud på de forskellige selskaber domineret af admiral Richelieu og en række mindre private investorer. Det skal lige siges, at denne finansielle konstruktion var fuldt ud lovlig efter datidens selskabs- og banklovgivning.

Det var derfor ikke ganske uden grund, at man i samtiden beskrev KSB som „Admiralens Jernbane”. I øvrigt var den eneste årsag til, at KSB skulle føre alle tre vognklasser - 1., 2. & 3. klasse - at admiral Richelieu kun ville befordres på 1. vognklasse. Det var han vant til fra sin tid ude i Østen. Der var, bogstaveligt talt, heller ikke andre passagerer ved KSB, der følte trang til at løse billet til denne temmelig kostbare fornøjelse. I øvrigt lå taksterne ved KSB helt frem til den kommunale overtagelse i 1929 som de højeste per kilometer i Danmark.

Tredive år senere forfaldt jernbanegrundskylden til betaling, men i 1930 tog den socialdemokratisk-radikale regering

med Thorvald Stauning i spidsen initiativ til at forbyde enhver form for jernbanegrundskyld i Danmark. Da var KSB også kort forinden blevet en kommunalt ejet jernbane. Politikere fra oppositionen mumlede lidt i det skjulte om et sælsomt sammentræf.

Jernbanen blev anlagt og åbnet for trafik i 1906. Entreprenør for anlægget var ingeniørfirmaet Winkel, Werner & Madsen. Det var ingeniør A.C. Werner, der personligt forestod projektledelsen. Værd at vide i den sammenhæng er, at ingeniør A.C. Werner hørte til inderkredsen omkring admiral Richelieu. Med andre ord, intet blev overladt til tilfældighederne, når admiral Richelieu trådte i karakter som igangsætter. Mønstret var her nøjagtigt det samme, som da han arbejdede sig op ude i Østen – sans for detaljerne og tanker på fremtidige muligheder.

Selve anlægget blev udført så minimalistisk som muligt, da det lige fra starten var tanken, at jernbanen senere skulle udbygges til andet og meget mere end blot en skinnevej mellem hovedstaden og en lille, lidt søvning provinsby midt i Nordsjælland.

Jernbanens bygninger blev tegnet af arkitekt og ingeniør Thruue fra ingeniørfirmaet. Admiral Richelieu var imidlertid ikke helt tilfreds. Bygningerne var rent ud sagt ikke imponerende nok. Han lod derfor den kendte jernbanearkitekt Heinrich Wenck „tilrette” bygningerne, så de fik, hvad admiral Richelieu kaldte „en smule stil”. KSB's to endestationer, Slangereup Station og København Lygten, regnes i dag for at være blandt de fineste repræsentanter for Heinrich Wencks arkitektur – og de blev de sidste bygninger ved jernbanerne i Danmark præget af nationalromantikken.

Set med samtidens øjne var der tale om

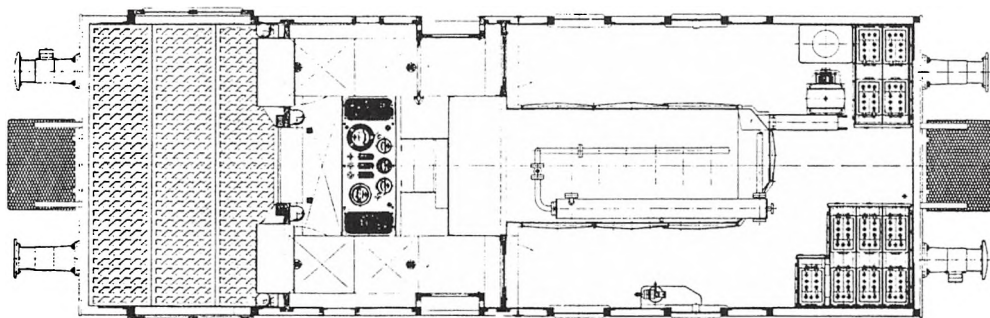
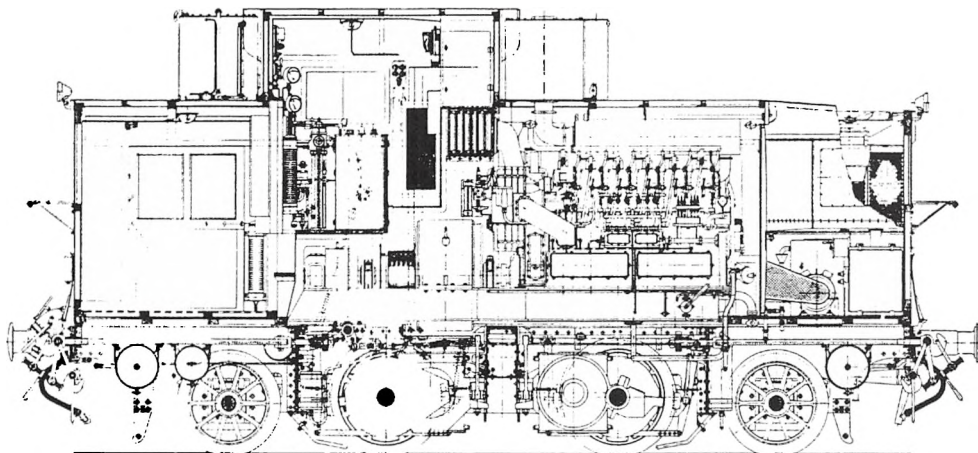
flotte og gedigne bygninger, men samtidig var de også gammeldags i deres formsprog. De talte præcis det magtens sprog, som admiral Richelieu ønskede at fremhæve, og som samtidig var en torn i øjet på Statsbanerne. For samtiden var det også noget af en provokation, at admiral Richelieu valgte at benytte netop arkitekt Heinrich Wenck, der var DSB's egen overarkitekt i perioden fra 1894 til 1921.

Lygten Station på Nørrebro blev anlagt som en traditionel sækbanegård - altså med hovedbygningen på tværs for

enden af sporene. Richelieu havde i tankerne, at togene fra KSB på et tidspunkt skulle føres videre til Københavns kommende nye, store hovedbanegård. Når togene ankom til Lygten Station, skulle de til den tid vende og fortsatte via Svanemøllen til Østerport. I øvrigt tog Statsbanerne senere meget konkret disse tanker op i forbindelse med DSB's planer for S-tog til Farum og Frederikssund i 1961. Stationen i Slangerup blev ikke anlagt som slutstation, men som krydsnings- og omladningsstation. Stationens indkørselssignal var et dobbelt indkørsels-

Vassingerød Station 1954. Bemærk de „omvendte” vinduer, hvortil arkitekt Wenck havde hentet inspiration fra vennen og kollegaen Martin Nyrops tegninger til Københavns Rådhus , i øvrigt til stor irritation for admiral Richelieu. På bl.a. stationsbygningerne i Slangerup og København Lygten forlangte admiral Richelieu vinduerne „sat korrekt i huset”, hvilket herefter skete. (FMJK originalfoto.)





ELEVATION AND PLAN OF A 200 HP. DIESEL-ELECTRIC LOCOMOTIVE IN SERVICE BETWEEN COPENHAGEN AND FARUM

Teknisk snittegning af dieselelektrisk lokomotiv fra B&W Skibsværfts internationale salgssprospekt for lokomotiver fra 1930. Lokomotivkonstruktionen var både teknisk avanceret og overordentlig driftsøkonomisk. Lokomotiverne M1 og M2 blev bestilt af admiral Richelieu i 1928 og leveret til KSB i 1930. I 1929 blev der bestilt to betydeligt større og meget kraftige maskiner, M3 og M4, som kom i drift i 1932. De to store maskiner var tænkt til brug for dels store ud-flugstog, dels internationale tog ad KSB's spor. (FMJK arkiv.)

signal, der kunne vise indkørsel for tog såvel fra København som fra Hundested – for selvfølgelig skulle jernbanen fortsætte til Frederikssund, Frederiksværk og Hundested. Det havde, som tidligere nævnt, aldrig været admiral Richelieus mening, at Slangerup skulle være endestation. Signalet stod der i øvrigt helt frem til 1955, hvor de 14 km spor mellem Farum og Slangerup blev taget op.

Strøm på togene

Indtjeningen ved banen fulgte konjunkturerne, men over tid blev jernbanen en ganske indbringende forretning. På et tidspunkt i 1912 ønskede nogle af selskabets bestyrelsesmedlemmer dog, at man lukkede strækningen imellem Farum og Slangerup, da man anså den for urentabel og en belastning for selskabets indtjening. Admiral Richelieu skar imid-

Fælles for de mange planer om at sætte strøm på togene til Slangerup var dog, at jernbanens egen ledelse aldrig udtrykte noget som helst officielt ønske om elektrisk drift. Ikke engang „Udvalget af 1923”, som Rigsdagen og Københavns Borgerrepræsentation havde fået nedsat med henblik på bl.a. elektrificering af KSB, ønskede admiral Richelieu at være repræsenteret i. Hans holdning var krystalklar: Ønskede andre at ændre på hans jernbane, så var de da velkomne til det – blot de selv betalte. Da Statsbanerne samtidig ønskede netop KSB hen „hvor peberet gror”, blev selskabet da heller aldrig reelt inddraget i de mange planer og projekter for udvikling af den københavnske infrastruktur før efter 2. verdenskrigs afslutning. Men man skal ikke tage fejl – admiral Richelieu arbejdede selv med tanker om elektrisk drift, men det ønskede han ikke at inddrage hverken offentligheden eller Statsbanerne i.

Allerede i begyndelsen af 1920'erne havde admiral Richelieu påbegyndt forskellige sonderinger i udlandet med henblik på mulig elektrisk drift. Tanken var selvfølgelig at optimere økonomien, men også at undersøge mulighederne for trækraftenheder til store tog på spinkle spor. Eftersom KSB kun gik til Slangerup, valgte admiral Richelieu at afvente dels Statsbanernes første erfaringer, dels forhandlingerne med Hillerød-Frederiksværk Jernbane om et samarbejde med - eller eventuel overtagelse af - denne jernbane. Hertil kom yderligere en planlagt sammenfletning i Slangerup mellem KSB og statsbanen den Midtsjællandske Jernbane og en række uafklarede forhold i forbindelse med en mulig indførelse af KSB via Svane-møllen til Københavns nye hovedbanegård - herunder betalingssspørgsmålet.

På samme tid eksperimenterede admiral Richelieu B&W Skibsværft også med diesel-elektriske lokomotiver, og det lykkedes også at få sat en konkurrencedygtig produktion af avancerede lokomotiver i gang.

En admiral som bykonge

Hvor folkeviddet i hovedstaden hævdede, at riget blev regeret fra Kokkedal Slot af admiral Richelieu i kraft af hans økonomiske og politiske indflydelse, så kunne man med mindst samme ret hævde, at admiral Richelieu i hvert fald styrede enhver udvikling i Slangerup. Intet forbigik admiralens opmærksomhed, og alt i den lille provinsby havde han afgørende indflydelse på. På mange måder står det moderne Slangerup derfor i gæld til admiral Richelieu for den stationsbyudvikling, han formåede at sætte i gang. Admiral Richelieu var dog en diskretionens og diplomatiets mester, og han optrådte aldrig som dominerende personlighed i Slangerup. Alt foregik på nydeligste vis gennem hans protegé, stationsforstander N.P.E. Blangsted, der samtidig var sognerådsformand i byen. Admiral Richelieu havde personligt „hentet” N. P. E. Blangsted fra Frederiksværkbanen, da man jo forventede, at KSB skulle overtage denne bane. Man kan derfor beskrive admiral Richelieu som Slangerups diskrete bykonge.

Den gode stationsforstander N.P.E. Blangsted opnåede i øvrigt den særprægede ære mange år senere at blive karikeret i Saga Studios folkekomedie „Fra den gamle Købmandsgaard” fra 1951. Efter sigende blev instruktøren, Svend Methling, inspireret til at tegne denne filmkarikatur af N.P.E. Blangsted af det lokale folkevid i



Stationsforstander H.V.R. Andersen, Slangerup, 1954. Slangerup har kun haft to stationsforstandere. Den legendariske N.P.E. Blangsted, som admiral Richelieu hentede fra Hillerød-Frederiksværk Jernbane i 1906, og fra 1947 H.V.R. Andersen. (FMJK originalfoto.)

Slangerup, sådan som Svend Methling oplevede det i „Slyngelstuen” på Slangerup Gjæstgivergaard.

Med sporvogn til Slangerup

Netop „sporvognssagen” viser måske bedre end andet, hvilken kolossal indflydelse admiral Richelieu fik på Slangerups udvikling. I årene omkring århundredskiftet begyndte det at blive almindeligt med elektricitet rundt omkring i det ganske land.

De moderne tider nåede også Slangerup, hvor sognerådene i Slangerup By og Slangerup Land i 1904 drøftede mulighederne for at få elektricitet til området - et københavnsk firma havde tilbudt de to små sognekommuner at udnytte vandkraften i Græse Å ved Hauge Mølle. Desværre lykkedes det ikke at finde tilstrækkeligt med investorer til projektet, så borgerne i Slangerup og omegn fortsatte dagliglivet i petroleumslampernes skær i endnu et tiår.

Via stationsforstander og sognerådsformand N. P. E. Blangsted tog admiral Richelieu i 1914 initiativ til at finansiere et elektricitetsværk i byen. Her var admiralen på kendt grund, idet en af hans største succeser ude i Østen netop havde været oprettelsen af elektricitetsværker. Modellen for oprettelsen af værket var også den samme som i Bangkok, hvor det i Bangkok var gennem ingeniør Aage Westenholz, at admiral Richelieu kom til at sælge strøm til byen, så blev det i Slangerup gennem N.P.E. Blangsted, at han kom til at sælge strøm til. Værket i Slangerup begyndte at levere jævnstrøm i løbet af august måned 1914.

De fleste andre steder i Nordsjælland gik man omkring 1920 over til den mere økonomiske vekselstrøm, blot ikke i Slangerup, for her var det admiral Richelieu, der stillede betingelserne.

NESA, Nordsjællands Elektricitets- og Sporveis Aktieselskab, havde adskillige gange forsøgt at komme ind på markedet i Slangerup og omegn, men uden resultat. Admiral Richelieu havde intet imod vekselstrøm, tværtimod. Men admiralen ønskede selvfølgelig ikke NESA som leverandør. NESA var jo samtidig en konkurrent med omfattende elektrisk sporvejsdrift i Københavnsområdet. Ydermere havde NESA



Indkørsel til Hareskov Station og Savværk fra nord sommeren 1960. Bortset fra perronbelysningen er sceneriet uændret fra privatbanetiden. (FMJK originalfoto.)

tilbudt Slangerup en elektrisk hurtigsporvej direkte til Jarmers Plads i København. Først i 1932 - fire år efter den kommunale overtagelse af jernbanen 1929 - nåede man frem til et forlig med NESAs, der bl.a. indebar en erklæring om, at der aldrig måtte indføres elektrisk sporvognsdrift til Slangerup.

Alligevel dukkede der konkrete planer op om en hurtigsporvej ad KSB's spor både i forbindelse med lukningen af delstrækningen fra Farum til Slangerup i 1954 og påny i 1958, hvor Gladsaxes daværende borgmester, Erhard Jacobsen, ønskede sporvogne ad KSB's spor først til Gladsaxe, derfra videre til Værløse og til slut

- som eventuel tredje etape - helt til Slangerup og Frederikssund.

Sidste gang, det rumlede med forslag om sporvogne til Slangerup, var i 1965 umiddelbart efter, at foreningen bag det nuværende „Sporvejsmuseet på Skjoldenæsholm” var blevet stiftet. Foreningen søgte efter steder, hvor man kunne køre med historisk sporvejsmateriel, og helst i eller nær København. Et af de første forslag gik på at anlægge et spor ad den nedlagte KSB's tracé fra Slangerup og i retning af Farum - alternativt ad den aldrig færdigbyggede Midtsjællandske Jernbanes tracé fra Slangerup til Frederikssund. Foreningens aktivister mødte

ikke lokal opbakning, tværtimod, hvor-
efter man hurtigt vendte sig mod andre
muligheder.

Planer om S-tog

Vedligeholdelse af spor og materiel på
KSB blev der aldrig gjort noget særligt ud
af. Det var selvfølgelig under henvisning
til de uendeligt mange planer og projek-
ter, der altid blev arbejdet på omkring ba-
nen. Admiral Richelieu's holdning var, at
„man ikke skulle kaste gode penge efter
dårlige”, hvilket måske tydeligst kom til ud-
tryk allerede i årene 1906-11, hvor de kø-
benhavnske banegårdsforhold skulle ænd-
res. Selvfølgelig ønskede admiral
Richelieu, at KSB skulle føres helt ind til
Københavns ny hovedbanegård, men så-
fremt privatbanen for egen regning
skulle bekoste denne indføring, så havde
han ingen garantier for, at Statsbanerne
ikke ville ekspropriere strækningen, for
selv at benytte den og herefter at op-
kræve betaling fra KSB for brugen af
netop det spor, han selv havde bekostet.

Admiral Richelieu foretrak at „se ti-
den an” og lade Statsbanerne selv frem-
komme med et tilbud til KSB om benyt-
telse af Statsbanernes spor i stedet for.
Den konkrete linjeføring interesserede
ikke admiralen - kun prisen for at be-
nytte et sådant spor. Han havde med
andre ord præcis samme holdning som
i forbindelse med de mange udefra kom-
mende planer om elektrisk drift på KSB.

I 1930'erne, hvor DSB tog de første S-
togsstrækninger i brug, blusser diskussio-
nerne op på ny omkring KSB og elektrisk
drift til Farum og eventuelt helt til Frederiks-
sund, men der blev ikke taget konkret poli-
tisk stilling til idéerne og forslagene hverken
på Rigsdagen eller lokalt langs banen.

Besættelsesårenes hårde slid 1940-45
tog reel liv af privatbanen, og spor og
materiel var udslidt. Statsbanerne over-
tog KSB i 1948 med henblik på i etaper
at ombygge den til elektrisk S-togstrafik.
Banen viste en pæn udvikling som
pendlerjernbane, så der var på ingen
måde tale om en permanent lukning af
delstrækningen. Driften mellem Slan-
gerup og Farum blev dog indstillet den
22. maj 1954. Det var ikke længere for-
svarligt at fremføres personførende tog
over strækningen.

Også de særprægede og nu godt brugte
diesellokomotiver bygget på admiral
Richelieu's B&W skibsværft i København,
var blevet vanskelige og kostbare at holde
i driftsklar stand efter mange millioner ki-
lometers kørsel. Statsbanerne havde ikke
længere noget erstatningsmateriel, der
kunne køre i det nedslidte spor. En mid-
lertidig lukning var derfor uundgåelig -
også selvom bl.a. banens godskunder og
Lyng-Uggeløse sogneråd protesterede
kraftigt.

Delstrækningen Farum-Slangerup
skulle i 1954, som nævnt, ikke nedlæg-
ges permanent. Arealerne skulle ryddes
og klargøres for at henligge „reserveret”
til senere S-togsdrift. Planen var, at S-
toget i 1961 skulle nå fra Københavns
Hovedbanegård som tunnelbane under
bl.a. søerne og Nørre-brogade til Nør-
rebro Station og derfra til Farum, i 1964
fra Farum til Slangerup og endelig i 1971
fra Slangerup til Frederikssund. Det
kom imidlertid til at gå ganske anderle-
des. Lovgivningen ændrede på udbyg-
ningstakten i hovedstadsområdet infra-
struktur, og såvel Hovedstadsrådet som
det senere Hovedstadens Udviklingsråd
greb begge tilbage til den såkaldte
„Fingerplan” fra 1948.



Rangering i Farum 1950 med G-632, bygget på Breda-værkerne i Italien i 1900. Et af sommerens store udflugtstog til Hareskov gøres klar til at returnere mod København. (FMJK originalfoto.)

Grundtanken bag fingerbyplanen var, at der alene må ske en by- og erhvervs-mæssig udvikling i selve København og ud langs de fem „byfingre” i retning af henholdsvis Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør; ingen udvikling imellem eller på tværs af „fingerene”. Dermed bortfaldt endnu en gang også mulighederne for skinnebåren trafik imellem og på tværs af de såkaldte byfingre.

I øvrigt foreslog fingerbyplanens vise fædre i 1948 „en hånd med seks fingre”. Den sjette „finger” skulle dække området fra København over Værløse, Slangerup, Frederiksværk til Hundested. Denne

„finger” faldt dog ud af det endelige infra-strukturforslag med henvisning til, at Frederikssundfingeren ellers ikke „havde en chance”. Hertil kom, at også en række lokalpolitikere i Hillerød afviste den sjette finger. De så, og sikkert med rette, admiral Richelieus vision om en jernbane København-Farum-Slangerup-Frederiksværk-Hundested få ny aktualitet ved en sådan sjette „finger”, hvorved Hillerøds udviklingsmuligheder på sigt kunne blive truet.

Langt om længe kom S-toget så til Farum fra København via Svanemøllen i 1977 og i 1989 fik Frederikssund sit S-toget, men ad den gamle Frederikssund-

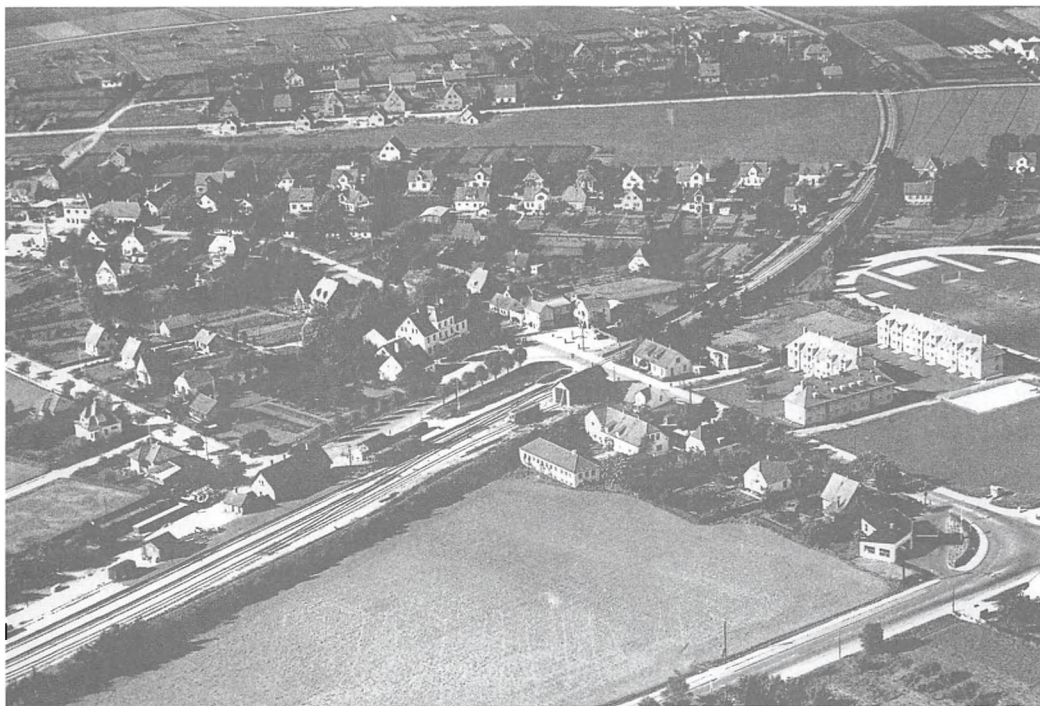
bane, og altså ikke via Slangerup, der nok lå som et tusindårigt vejkryds i Nordsjællands geografiske midtpunkt, men tilfældigvis også imellem to politiske byfingre.

I Farum „glemte” man alt om at lade jernbanearalerne nord for stationen forblive urørte efter lukningen i 1954 af delstrækningen fra Farum til Slangerup. Tværtimod var man i Farum særdeles hurtige til at bygge boligblokke henover tracéet, hvilket man gjorde uden at gøre Statsbanerne opmærksom på, at man havde „solgt” nogle DSB-arealer. Fra interne og centralt placerede kilder i DSB, bl.a. sekretariatschef Kaj Aamot Han-

sen, er det siden kommet frem, at man bittert fortrød sin „uopmærksomhed”. Da planerne om S-togsdrift til Frederiksund via Farum og Slangerup skulle ud af mølposen i 1961, kunne man blot konstatere, at det ikke længere var muligt at reetablere den oprindelige strækning fra Farum til Slangerup.

En anden linjeføring fandt alle parter på daværende tidspunkt for kostbar. Eneste alternative linjeføring havde været nord om Farum og gennem Farum Kaserne, men det ønskede Forsvarsministeriet ikke, da man dengang havde planer om at udvide de militære aktiviteter i dette område.

Da Farum blev by. Luftfoto fra 1952 med stationen og jernbanen som det dominerende centrum. (FMJK arkivfoto.)



Admiral Richelieus vision

Året 1908 udviklede sig til at blive et rent anno horribilis for admiral Richelieu. Det var året, hvor venen og forretningspartneren, justitsminister P. A. Alberti blev afsløret i at have spekuleret med bl.a. offentlige midler i et omfang, som siden hen skulle vise sig at blive Danmarkshistoriens største svindelsag. Det ramte admiral Richelieu personligt, da admiralen altid havde anset P. A. Alberti for at være en glimrende økonom og ofte havde diskuteret økonomiske transaktioner med ham. Admiral Richelieu følte tydeligvis, at både hans autoritet i finanskræse og hans almindelige omdømme havde lidt et alvorligt knæk. Der skulle skabes en ny succes, og det kunne ikke gå hurtigt nok.

På baggrund af jernbaneloven af 27. maj 1908 kunne der nu bevilges eneret til - og bygning af - en jernbane mellem Frederiksværk og Hundested. Admiral Richelieu havde, med sine store og afgørende vigtige interesser i både rederiet DFDS og B&W Skibsværft, brug for havneadgang udenom staten. Heri blev han støttet af en samlet københavnsk finansverden, og han tog derfor sit projekt fra 1903 om en jernbaneforbindelse fra København via Farum og Slangerup til Hundested op fra skrivebordsskuffen.

Admiral Richelieu forhandlede med interessenterne bag jernbaneplanerne om at opnå en anlægs- og driftsoverenskomst for KSB til strækningen Slangerup-Frederiksværk-Hundested. En naturlig linjeføring ville være via Frederikssund, men af politisk-taktiske årsager mente admiral Richelieu ikke, at det skulle frem for tidligt. Det kunne få Statsbanerne til at interessere sig for sagen, hvilket ikke måtte ske. Den alternative linjeføring udenom

Frederikssund via Slangerup og Skævinge til Frederiksværk var en smule kortere, men ville samtidig „frede” statsbanen København-Frederikssund. Risikoen var, at staten derved kunne blive en ubehagelig konkurrent, såfremt staten valgte en „Esbjerg-løsning” i Frederikssund havn, altså at staten, som i Esbjerg i 1868, gik ind og for skattekroner anlagde en stor statshavn med tilsluttende statslig finansieret infrastruktur. Det var bestemt ikke i hverken admiral Richelieus eller de ledende finanskræses interesse. Tværtimod mente admiral Richelieu fortsat, at enten skulle KSB overtage statsbanen til Frederikssund og nedlægge den, eller også skulle der skabes lige vilkår for konkurrence med statens jernbaner og anden infrastruktur.

Admiral Richelieu anså det for at være både en god investering og et princip, at det private erhvervsliv skulle kunne opbygge en infrastruktur med jernbaner, havne og skibsruter som alternativ til den statslige infrastruktur. Murbrækkeren til dette skulle være KSB, der med sit udgangspunkt i landets hovedstad og et kommende slutpunkt ved fjorden eller havet, kunne skabe den fysiske sammenkædning mellem nogle af de virksomheder, som admiral Richelieu selv dominerede - i første række B&W Skibsværft og rederiet DFDS alt selvfølgelig finansieret via admiral Richelieus bank, Landmandsbanken. Grundholdningen var, at „den som har evnen, han har også pligten” - i dette tilfælde til at bryde statsmonopolet på infrastruktur og udenrigshandel.

Sagen trak imidlertid ud, og det lykkedes endnu en gang for Hillerød by og Frederiksborg Amt at majorisere en be-

slutning igennem, der forhindrede en ekspansion for KSB. Hillerød-Frederiksværk Jernbane fik anlægs- og drifts-overenskomsten for jernbanen mellem Frederiksværk og Hundested.

Hillerød-Frederiksværk Jernbane var blevet anlagt i 1897 som en, stort set, privat jernbane. Det oprindelige ønske fra Frederiksværkområdet havde været en jernbane fra Hundested via Frederiksværk og Slangerup til København, men Hillerød Byråd og Frederiksborg Amtsråd underkendte det lokale erhvervslivs ønsker, og fik trumfet igennem, at jernbanen skulle gå til Hillerød som en lokal oplandsbane.

Ved at tildele Hillerød-Frederiksværk Jernbane driftsoverenskomsten var man sikker på, at „intet ville gå fra Hillerød”, og at den magtfulde admiral Richelieu og alt hans „københavneri” blev holdt udenfor enhver indflydelse. Hundested-Frederiksværk Jernbane forblev således en lokal oplandsbanen for Hillerød på trods af det lokale erhvervslivs fornyede protester. Strækningen mellem Frederiksværk og Hundested blev indviet i 1916.

Den dybereliggende årsag til, at man opfattede selskabet KSB som en reel trussel var, at man så dette jernbaneaktieselskab som et skalkeskjul for Danmarks største private erhvervsvirksomheder, eksempelvis Landmandsbanken, Privatbanken, rederierne ØK og DFDS og B&W Skibsværft. Der var også et påfaldende sammenfald i bestyrelsesposter – især gik navnet admiral Andreas du Plessis de Richelieu igen på nøgleposterne. Mistanken var næppe heller ubegrundet, for en række ledende finansmænd udtalte sig ofte til pressen om det forkastelige i, at den danske stat i 1868 havde valgt at bygge en hel ny „statsby” og „statshavn” i Esbjerg. Man

anså i de kredse det statslige Esbjerg for et forsøg på at holde det private erhvervsliv borte fra landets infrastruktur og fra de givtige eksportmarkeder. Det „monopol” lagde admiral Richelieu, som nævnt, aldrig skjul på, at han for næsten enhver pris ønskede brudt hurtigst muligt både af principielle politiske grunde og af private erhvervs-økonomiske årsager.

Nattog til Stockholm

I de første år efter 1. verdenskrig 1914-18 var væksten i København efterhånden blevet så voldsom, at byen nu var en alvorlig trafikalt flaskehals. DSB begyndte derfor at realisere et projekt, hvor transittrafikken skulle ledes udenom København, hvilket ville øge den samlede trafikkapacitet og give yderligere udviklingsmuligheder i Københavnsområdet. Statsbanernes anlæg af den Midtsjællandske Jernbane blev påbegyndt i 1922. Strækningen skulle gå fra færgerne i Helsingør via Hillerød, Slangerup, Frederikssund, Ringsted, Næstved og herfra dels til udskibningshavnen i Karrebæksminde, dels ad eksisterende forbindelse til Gedser og Berlin.

Målet var direkte tog mellem Stockholm og Berlin via bl.a. Slangerup. Jordarbejderne ved Skjoldnæsholm på Midtsjælland blev de største jordarbejder i Danmarkshistorien siden anlægget af Dannevirke. Kun Storebæltsbroen og Øresundsbroen har siden overgået midtbaneanlægget. I det hele taget var midtbaneprojektet både stort tænkt og stort anlagt. Ingen niveaukrydsninger men viadukter og dæmninger bygget efter militære forskrifter og med færrest mulige kurver i så stor kurveradius som muligt. Hertil kom selve perspektiverne for trafikken: En efter den tids må-

lestok højklasset international trafik-korridor af europæisk betydning!

1928 blev strækningen fra Næstved til Frederikssund taget i brug og byggeriet af den resterende strækning påbegyndt. Alle de store og meget omfattende jordarbejder, hele tracéet og alle viadukter blev fuldført, og sporlægningen fra Frederikssund i retning af Slangerup påbegyndt. I Slangerup bekostede sognerådet, at man tog vingerne af møllen, så de ikke ved togenes rystelser kunne risikere at falde ned på sporene. Ingen nævnedes noget om, at vingerne alligevel var rådne og under alle omstændigheder skulle tages ned.

Imidlertid lykkedes det ikke DSB og admiral Richelieu at komme overens om en betalingsmodel for de nødvendige sporforlægninger, forbindelsesspor og store ekstra rangerarealer i Slangerup. Først efter den kommunale overtagelse af KSB i 1929 kom der for alvor gang i forhandlingerne og en skrabet „minimumsløsning” løsning blev fundet. Arbejderne blev udført, og også Hillerød station blev væsentligt ombygget, og sporarealerne stærkt udvidet. Man stilede efter en international indvielse ved overgang til sommerkøreplanen i maj 1937, hvor strækningen skulle overgå fra sjællandsk regionalbane til højklasset international jernbane. Men det skulle gå ganske anderledes.

Eksprestog til Trondheim

I løbet af 1920'erne begyndte trafiktallene at falde betænkeligt på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HFHJ). Med den dynamiske og karismatiske driftsbestyrer C. Johannes Kuhlman i spidsen, begyndte man at overveje stadig mere og mere utraditionelle løsninger. Admiral Richelieu og C. Johannes Kuhlman var i øvrigt personligt bekendte og mødtes jævn-

ligt fra 1914 - i herreværelset på Kokkedal Slot - og frem til admiral Richelieus død i 1932.

HFHJ's delstrækning fra Skævinge via Harløse til Hillerød gik gennem et meget tyndt befolket landbrugsområde. Hertil kom, at den samlede rejsetid mellem Frederiksværk og København var håbløst lang. HFHJ's bestyrelse fulgte gennem årene vågent med i de mange planer og idéer omkring KSB. Hvad var vel mere nærliggende end at søge samarbejde mellem disse to private jernbaneselskaber?

C. Johannes Kuhlman's tanke var at nedlægge strækningen mellem Skævinge og Hillerød og i stedet føre HFHJ det kortere stykke fra Skævinge til det kommende jernbaneknudepunkt i Slangerup. Derved kunne man forenkle basisdriften på Frederiksværkbanen, og man ville opnå en tidsbesparelse på 30% i rejsetiden til København.

En driftsoverenskomst med KSB lå derfor lige for ud fra rationelle driftsøkonomiske overvejelser. Men nok så interessant, man ville opnå forbindelse til det internationale jernbanenet nu, hvor sidste del af DSB's Midtsjællandske Jernbane var under bygning. Både admiral Richelieu og C. Johannes Kuhlman ønskede, at man investerede i en jernbanefærges på den ny Hundested-Grenå linje. Admiral Richelieu havde for år tilbage haft planer om på sit B&W Skibsværft at bygge en sådan færges, som så skulle sejle under admiral Richelieus DFDS-flag til et punkt i Jylland - helst Grenå. Så ville man kunne køre internationale tog København - Farum - Slangerup - Frederiksværk - Hundested - Grenå - Ålborg - Frederikshavn - Oslo - Trondheim og herfra foretage udskibning til Færøerne, Island, Grønland og U.S.A. Den monopoliggende statslige handel på Nordatlanten

ville endelig kunne brydes. Et i samtiden både overvældende og visionært perspektiv sammenholdt med det stort tænkte midtbaneprojekts internationale tog Stockholm-Berlin.

De visionære planer var langt fra grebet ud af den blå luft. Admiral Richelieu var helt på „hjemmebane”. Han byggede skibe på B&W og lod dem sejle under DFDS-flag, jernbanemateriellet skulle selv sagt også bygges på B&W Skibsværft, hvor admiral Richelieu for længst havde fået skabt en produktionsafdeling for lokomotiver, med særdeles konkurrencedygtige og teknisk set meget avancerede diesel-elektriske lokomotiver. Alt blev finansieret via admiral Richelieus bank, Landmandsbanken.

Selvfølgelig kunne man genaktualisere en jernbanefærge Hundested-Grenå, og hvad var vel mere nærliggende end, at admiral Richelieu kunne lade rederiet ØK, hvori admiral Richelieu via H. N. Andersen og Privatbanken også havde interesser, sejle fra Trondheim til Færøerne, Island, Grønland - og U.S.A. for den sags skyld.

Omladningspunktet skulle placeres i Slangerup, for dels ville jernbanerne krydse hinanden her, dels lå Slangerup i Nordsjællands geografiske midtpunkt og ikke mindst var alting - og især jord - billigt i denne lille provinsby.

Driftsbestyrer med indflydelse

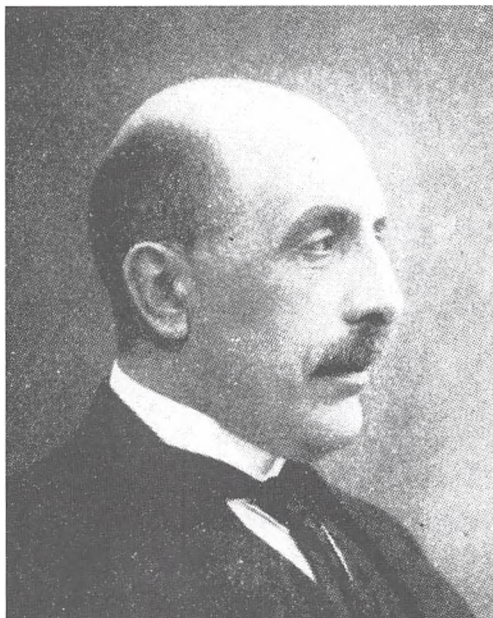
C. Johannes Kuhlman kom til Hillerød-Frederiksværk Jernbane (HFJ) den 1. januar 1915 fra en stilling som ingeniør ved Statens tekniske Tilsyn med Privatbaner. Han var på daværende tidspunkt udlånt fra Statens tekniske Tilsyn med Privatbaner som ledende ingeniør ved anlægget af jernbanen mellem Hundested og Frede-

riksværk. C. Johannes Kuhlman havde fulgt levende med i admiral Richelieus intense bestræbelser på, at hans selskab, KSB, skulle opnå driftsoverenskomsten for strækningen til Hundested og efterfølgende tillige for HFJ. Tilsyneladende blev C. Johannes Kuhlman allerede på dette tidlige tidspunkt både fascineret af admiral Richelieus person og af hans visionære projekter.

Forgængerens i stillingen som driftsbestyrer for HFJ havde været oberstløjtnant Frederik Rasmussen, der havde ledet jernbanen, som var det hans personlige, militære kompagni. Kodeordene havde været disciplin, orden og forsigtighed, vidsyn og nytænkning var ukendte begreber.

Med C. Johannes Kuhlman fik HFJ en langt mere dynamisk og udadvendt leder end oberstløjtnant Frederik Rasmussen nogensinde havde været. Det blev C. Johannes Kuhlman, der ved idérigdom og vedholdenhed ikke fik vendt udviklingen for HFJ. Det var også ham, der gennemførte nogle af de største fornyelser ved privatbanerne i Danmark. C. Johannes Kuhlman blev en foregangsmand indenfor så forskellige felter som motormateriel, køreplantilrettelæggelse, logistik og jernbanedriftsøkonomi. Hertil kom hans sikre blik for sideaktiviteterne som f.eks. jernbanefragt viderebefordret på banens egne lastbiler, en omfattende rutebildrift som supplement til jernbanedriften o.m.a.

En enkelt sag lykkedes dog ikke for C. Johannes Kuhlman. Det var samarbejdet med admiral Richelieus KSB med direkte jernbanespor via Slangerup til København. På dette område måtte de begge til sidst melde pas overfor et stejlt Frederiksborg Amtsråd og bystyret i Hillerød. C. Johannes Kuhlman måtte nøjes med direkte tog fra København via



Driftsbestyrer ved Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HFHJ) Cand. Polyt C. Johannes Kuhlman. (Efter Danmarks Jernbaner, Historisk og Biografisk Haandbog, 1933.)

Hillerød til Frederiksværk og Hundested.

Alligevel forsøgte C. Johannes Kuhlman sig dog to gange med konkrete forslag til jernbanedrift med Slangerup i fokus.

Første gang var i forbindelse med de officielle drøftelser om den Midtsjællandske Jernbanes fremtid i 1933-34, hvor man overvejede at udskyde færdiggørelsen af den sidste delstrækning, nemlig strækningen fra Frederikssund til Hillerød, henholdsvis overvejede en midlertidig lukning af hele den Midtsjællandske Jernbane. Da fremsatte C. Johannes Kuhlman forslag om, at Frederiksværkbanen overtog hele driften af den Midtsjællandske Jernbane. Forudsætningen var dog, at staten færdiggjorde strækningen Frederikssund-Hillerød, men eventuelt med en lettere og billigere sportype end den oprindeligt planlagte. Fagbevægelsen med Arbejdsmands-forbundet i spidsen og de socialde-

mokratiske politikere på Rigsdagen kunne imidlertid af principielle årsager ikke acceptere, at en privatbane skulle overtage en statsbanestrækning. Det blev således ved forslaget.

På ny i 1938 i forbindelse med planlægningen af en forlægning af Hillerød-Frederikssund-Hundested Jernbanes (HFHJ) strækning mellem Skævinge og Hillerød fremsatte C. Johannes Kuhlman tanker om jernbanefællesskab med KSB. Ved et møde med en af de større lodsejere langs strækningen, Borup Andelsmejeri, nævnte C. Johannes Kuhlman muligheden for, at HFHJ kunne overtage den nu kommunalt ejede KSB og enten skabte en sporforbindelse Skævinge-Borup-Gørlose-Slangerup eller i to tempi sporlægge tracéet til den nu nedlagte Midtsjællandske Jernbane med et lidt billigere spor, end det Statsbanerne havde planlagt. Første strækning skulle være fra HFHJ's kommende nye spor i Brødeskov (Nørre Herlev) til Slangerup. Næste strækning skulle være fra Slangerup til Frederikssund. Heller ikke disse tanker vandt opbakning i København, eller for den sags skyld i Hillerød eller Frederiksborg Amtsråd, tværtimod.

C. Johannes Kuhlman trådte først tilbage fra driftsbestyrerposten efter 43 års dynamisk tjeneste i 1958. Grunden var et svigtende helbred, men for de danske privatbaner står han som en af pionererne, når det drejer sig om nytænkning m.h.t.

materiel, sideaktiviteter og driftsøkonomi.

Admiralen reber sejl

Nok havde året 1908 med finansskandalen omkring justitsminister P. A. Alberti været et anno horribilis for admiral Richelieu, men det var tillige året, hvor admiral Richelieu blev bestyrelsesformand i Landmandsbanken - en bank på vej frem i dansk erhvervsliv.

Desværre for admiral Richelieu viste det sig også at være en bank, der ekspanderede alt for hurtigt og på et for usikkert grundlag. Banken krakkede i 1922 og rev mange af erhvervslivets „store” med sig i faldet. Herunder mange, som havde stølet på admiral Richelieus rådgivning.

Admiral Richelieu red stormen af, men en stor del af den private formue var tabt. Værre var imidlertid, at hans prestige og troværdighed havde lidt et alvorligt knæk. Admiral Richelieu tog dette meget personligt og trak sig efterfølgende fra en række af sine engagementer. Hertil kom desuden, at alderen nu så småt begyndte at indhente ham. Kræfterne var ikke længere helt, hvad de engang havde været. De mange år i tropene havde sat deres spor.

I løbet af 1928 begyndte der at vise sig alvorlige tegn på en international konjunkturkrise. I Danmark var konjunkturudsigterne, som de internationalt orienterede finansfolk, heriblandt admiral Richelieu, begyndte nu at rebe sejlene for alvor. Hertil kom yderligere den kedelige kendsgerning, at der tilsyneladende ikke var realistisk udsigt til ekspansion for KSB.

Derfor valgte admiral Richelieu at forhandle med kommunerne langs banen om

en overdragelse af hele selskabet til dem. Det skal så tilføjes, at der i nogle af kommunerne - først og fremmest Gladsaxe Kommune - gennem nogle år havde været voldsom utilfredshed med banens drift. Man mente ganske enkelt ikke, at der blev taget tilstrækkelige hensyn til borgernes ønsker og krav.

Årsagen til konflikten var simpel. KSB skulle som privat virksomhed forrente investeringskapitalen optimalt, hvilket betød, at der kun kørte tog hvor og hvornår, det kunne betale sig. KSB's synspunkt var, at ønskede kommunerne - eller andre for den sags skyld - øget service, så kunne de bare „betale ved kasse 1”, så ville de kunne få ligeså mange tog, de ville.

Forhandlingerne lykkedes og overdragelsen fandt sted i 1929. Det skal bemærkes, at Slangerup ikke var synderligt interesseret i jernbanen til København. Man indgik med beskedne 3%, hvor eksempelvis Gladsaxe indgik i selskabet med 60%. Slangerup var, som tilbage i 1877, i virkeligheden langt mere interesseret i den Midtsjællandske Jernbane, der var en statsbane og derfor fuldstændig risikofri.

I forbindelse med den kommunale overtagelse af KSB, forsøgte Frederiksværkbanens driftsbestyrer, C. Johannes Kuhlman, at drage HFHJ ind i det politiske spil ved at foreslå kommunerne, at HFHJ skulle have driftsoverenskomsten for KSB, så de to jernbaner kunne opnå en rationel, og dermed billig, fælles drift til fordel for skatteyderne. C. Johannes Kuhlman pegede jo også på muligheden for, at man forbandt de to jernbaner med et spor fra Skævinge via Borup og Gørløse til Slangerup. Forslaget blev imidlertid afvist som urealistisk af kommunernes repræsentanter. I virkeligheden var det C. Jo-



Godstog klar til afgang fra Slangerup i efteråret 1953. Toget er forspændt et dieselelektrisk lokomotiv af typen M1 eller M2 fra 1930. (FMJK originalfoto.)

hannes Kuhlman's eget politiske bagland, amtsrådspolitikerne og lokalpolitikerne i Hillerød, der reagerede på muligheden for en sporforbindelse imellem Skævinge og Slangerup. Det ville nemlig give HFHJ direkte adgang til København udenom Hillerød. Lige præcis det anså Hillerødpolitikerne i både amtsråd og byråd, nu som tidligere, for en alvorlig trussel mod Hillerød by og byens erhvervsliv. C. Johannes Kuhlman „blev kaldt til orden” og derefter holdt „i kort snor”. Alt sammen udenfor de officielle referater og mødeprotokoller, men drøftet og endevendt igen og igen under lokale sammenkomster på egnen med middage, cigarer og mausel.

Med admiral Richelieu, DFDS, ØK og de store banker ude af billedet, og et negativt indstillet politisk bagland, stod C. Johannes Kuhlman isoleret med sit kreative forslag. KSB blev kommunal og HFHJ forblev en lokal oplandsbane for Hillerød.

Politiske lobbyister på banen

I 1927 og 1928 havde admiral Richelieu og DSB forhandlet om vilkårene for sammenfletningen af DSB's Midtsjællandske Jernbane og KSB i Slangerup. Forhandlingerne var både hårde og langvarige, måske for langvarige og for åbenmundede?

De socialdemokratiske politikere i Københavns Borgerrepræsentation og på Rigsdagen begyndte at få øjnene op for, hvad der var undervejs udenfor hovedstaden. I fagforeningskredse, med udgangspunkt i det store socialdemokratiske ledede Arbejdsmandsforbund, var man ikke i tvivl om, at den storkapital, der indirekte stod bag KSB, kunne - og ville - trække alt for mange arbejdspladser bort fra København og ud til bl.a. Slangerup, Hundested og måske så langt bort som til Grenå. Anlægget af statshavnen i Esbjerg skræmte stadig de københavnske arbejderpolitikere.

Så begyndte det største lobbyarbejde i dansk trafikpolitisk historie i et kapløb med tiden.

Lobbyarbejdet blev i de følgende år ført ad to hovedlinjer: Udvalgte politikere i Københavns Borgerrepræsentation blev bibragt det indtryk, at Statsbanerne ville udsulte København, så var man temmelig sikker på, at disse politikere ville stille krav om, at udviklingen selvfølgelig skulle ske i landets hovedstad. Mere eller mindre under dække af denne „politiske støj“, blev udvalgte socialdemokratiske rigsdagsmænd efterhånden gjort interesseret i Statsbanernes forvaltning af skattemidlerne. Til sidst „lækkede“ man simpelthen nogle interne DSB-regnskaber og delbudgetter til egne partimedlemmer på Rigsdagen. På Rigsdagen pegede de socialdemokratiske politikere herefter primært på en række misforhold imellem de usædvanligt kapitalkrævende anlægsarbejder på DSB's Midtsjællandske Jernbane og den manglende indtjening fra strækningen. „Glemte“ var naturligvis, at den Midtsjællandske Jernbane slet ikke var færdiganlagt endnu og indtægterne fra

den kommende transittrafik derfor manglede.

At der var tale om et internt opgør imellem Socialdemokratiet og fagbevægelsen på den ene side og Det Radikale Venstre og den borgerlige opposition på den anden side, og helt uden sammenhæng med trafikpolitikken i øvrigt, understregedes bl.a. af, at der ikke blev løbet politisk storm mod den nye socialdemokratiske trafikminister, førstelærer Niels Fisker, der netop efter valget i 1935 havde afløst J. Friis-Skotte. Skønt socialdemokrat, havde J. Friis-Skottes trafikpolitik altid ligget nærmere Det Radikale Venstres partiprogram end det socialdemokratiske i den socialdemokratiske-radikale regering. Derimod gik de socialdemokratiske rigsdagspolitikere og borgerrepræsentanter overordentlig hårdt til DSB's generaldirektør, Peter Knutzen, som i sin tid var blevet hentet til stillingen fra postvæsenet af J. Friis-Skotte. Generaldirektør Peter Knutzen var grumme upopulær i fagbevægelsen, først og fremmest i Dansk Jernbaneforbund, men også i det magtfulde Arbejdsmandsforbundet.

Som noget meget væsentligt kom her til også, at admiral Richelieu i 1929 havde givet op. Helbredet svigtede, konjunkturerne var ikke de bedste, og som det politiske landskab tegnede sig, var der tilsyneladende ingen muligheder for at bygge videre på KSB. Selskabet måtte afhændes, og helst uden tab. Det lykkedes også. Den kommunale overtagelse kom i stand på rimelige vilkår. Admiral Richelieu tabte ikke ansigt og kommunerne hang fremover på driftsforpligtelserne og skulle nu selv forsøge at skaffe midler til en drift, der kunne tilfredsstillende borgerne langs banen.

Med KSB som en fælleskommunal virksomhed uden stærke bærende kræf-

ter til at give forhandlingerne fortsat vægt, var det derfor nærmest en form-sag at lukke den Midtsjællandske Jernbane i 1936 – kun et halvt år inden den sidste delstrækning skulle have været indviet med pomp og pragt og nordiske og tyske ministre tilstede. Der var for længst udgået invitationer til norske, svenske og tyske ministre, bl.a. Herman Göring. Festen blev aflyst i stilhed.

Staten havde tabt enorme summer ved at opgive den Midtsjællandske Jernbane. Admiral Richelieu havde reddet æren ved at afhænde KSB i tide. De københavnske fagforeninger havde sejret sig til, at al trafik i en uoverskuelig fremtid kom til at gå til, fra eller via København; ganske som de borgerlige politikere ved at stække HFHJ's C. Johannes Kuhlman havde sikret sig, at al trafik i Nordsjællands midte i en uoverskuelig fremtid kom til at gå til, fra eller via Hillerød.

En uantastet provinsidyl

Alting var som før. Tog man toget fra København, måtte man fortsat stå af i Slangerup. Skønt det dobbelte indkørselssignal havde stået på "kør" for tog fra vest siden 1906, så kørte toget ikke videre. Her i den stille provinsby endte verden for københavnernes, skønt det var her, det hele jernbaneeventyr begyndte.

Hvad med Slangerup? Sognerådsprotokollerne afspejler ikke de storslåede planer og visioner, tanker og projekter eller verbale og økonomiske slagsmål om at gøre byen til et internationale trafikknudepunkt. I Slangerup fortsatte livet ganske uanfægtet af den megen tumult om byen. Det var vel heller ikke Slangerup, man ude omkring fandt så forfærdelig betydnings-

fuld - snarere var det byens centrale beliggenhed som „Nordsjællands gadekryds”, der endnu en gang havde manifesteret sig i byens tusindårige historie; og så, måske tillige placeringen „for enden” af ”Københavns grønne lunger”, som statsminister Thorvald Stauning og forfatteren og nobelprismodtageren Johannes V. Jensen udtalte, da de to i 1930'erne skabte grundlaget for Danmarks ældste og til dato største naturpark, Naturparken mellem Farum og Slangerup. For de to var et København uden KSB, som livlinen for byens arbejderfamilier ud til den friske luft og alt det grønne i Nordsjælland, fuldstændig utænkelig.

En lille by med store minder

KSB tog i tidens løb mange forskellige og ofte nyskabende initiativer for at tiltrække trafik. Som det første trafikselskab i Danmark tog man eksempelvis turistpolitiske initiativer, herunder til etablering af en turistforening for Slangerup og omegn. Her kneb det nu lidt for de gode borgere i Slangerup at følge admiral Richelieus storslåede visioner, for i turistforeningen valgte man som slogan: „En lille by med store minder!” I banens ledelse havde man givetvis drømt om noget mere moderne og udadvendt, men man accepterede naturligvis den lokale turistforenings slogan for at få samarbejdet i gang.

Næppe nogen i Slangerup havde fantasi til at forestille sig, at toneangivende kredse i København havde set det, der blev tænkt og planlagt for Slangerup, som en trussel mod selveste landets hovedstad, København, og mod den samlede arbejderbevægelse? Og i virkelighedens verden blev det hele såmænd ved så beskedne



Sidste driftsdag den 22. maj 1954 i Slangerup. Det stolte personale foran deres maskine M1. Maskinen var af DSB blevet ommalet fra KSB's to grønne farver til brun og lakeret DSB M1. De to styrevogne forblev grønne. For mange står KSB's materiel i erindringen som gråbrunt, hvilket sikkert skyldes, at materiellet kun yderst sjældent blev rengjort udvendigt! (FMJK originalfoto.)

tiltag som fællesbilletter til udflugts-
 hungrende københavnere med KSB,
 bådfarten på Farum og Lyngby Sø,
 Lyngby-Nærum-Tårnbæk Jernbane og den
 statslige Kystbane. Hareskoven forblev
 største aktiv.

I årene frem til den midlertidige lukning
 af delstrækningen fra Farum til Slangerup
 i maj 1954 kunne man på et stort, flot -
 men måske lidt støvet kort i Slangerup Sta-
 tions ventesal se de planlagte nye
 jernbanelinjer, der skulle tegne den væl-
 dige fremtid. Tilsyneladende læste
 Slangerupbor- gerne aldrig på dette kort.

De nøjedes som altid med at brokke sig
 over togenes langsommelighed, de
 hårde træsæder og de høje billetpriser,
 og så købte flere og flere efterhånden
 bil og kørte hvornår og hvorhen i ver-
 den, de selv ville. Toget til Slangerup
 var blevet umoderne.

En underlig eftertid

Helt nemt at lukke delstrækningen mel-
 lem Farum og Slangerup var det tilsy-
 neladende ikke. I tiden fra den officielle
 lukning i maj 1954 og frem til spor-



Slangstrup sommeren 1952. Sådan husker mange stadig Slangstrupbanen fra „tiden før alting blev anderledes”. (FMJK originalfoto.)

optagningen et års tid senere, steg trafikken konstant på den nu officielt „afdøde” jernbanestrækning med både godskørsler, særtog og filmoptagelser. Faktisk var trafikallene i året efter lukningen af delstrækningen større end det sidste år med normal drift.

I det følgende lille halve århundrede efter den „midlertidige” lukning af jernbanedriften til og fra Slangstrup, og indtil en brand den 24. maj 2000, lå admiral Richelieus imponerende stationsbygning fortsat midt i byen, som om der det næste øjeblik kom tog til perron. Rangerterrænet lå lidt for stort og lidt for øde,

men dog i daglig brug af knapt 300 HT-busser. I 2003 genopføres stationsbygningen i en næsten tro kopi af admiral Richelieus bygning. Men kommer der igen tog til perron?

Frem til HT - Hovedstadens Trafiksel-skab - fra 1978 overtog samordningen af al offentlig trafik i Hovedstads-regionen, kunne man fra en hvilken som helst jernbanestation i Danmark eller udlandet købe en jernbanebillet til og fra Slangstrup, der selvfølgelig var gyldig til „gummitoget” - altså rutebilen mellem Farum og Slangstrup. Rutebilen kører fortsat, men nu ikke længere som

„gummitog”, eller „erstatningsbil for tog”, som det tidligere blev udtrykt i DSB's store køreplan. Nu er det det private busselskab Fjordbus A/S i Slangerup, der som entreprenør for HT kører linjerne 308 og 309E ad den strækning fra Farum via Lyng og Slangerup til Frederikssund, som S-toget var tænkt at skulle trafikere fra 1971.

På ny i 2001 i forbindelse med regionplandebatten igangsat af Hovedstadens Udviklings Råd dukkede der tanker op om at forlænge S-toget fra Farum by til først Farum Kaserne – fremsat af bl.a. daværende borgmester i Farum, Peter Brixtofte. På Farum Kaserne blev der netop da planlagt ny bebyggelse med plads til 5.000 nye borgere. Derfra skulle S-toget fortsætte nord om Lyng og via udkanten af Slangerup til Store Rørbæk og Frederikssund. Farum er altså fortsat „midlertidig” endestation på KSB i manges øjne.

KSB kan stadig opleves. Der kører faktisk temmelig mange tog hver eneste dag på hovedstrækningen København-Farum - som S-tog. Er man til det lidt mere nostalgiske, kan en tur med Nordsjællands Veterantog i Helsingør være en oplevelsesmulighed. Denne museumsjernbane har nænsomt restaureret et større antal person og godsvogne fra KSB, og mange af vognene er i drift i Nordsjælland hver sommer - også den eneste vogn, der fører 1. kl., og som admiral Richelieu selv benyttede. På Danmarks Jernbanemuseum i Odense er et af damplokomotiverne udstillet. Nu ganske vist i DSB-bemaling.

Farum Model Jernbane Klub samles om at opbygge Danmarks eneste modelbaneanlæg med KSB som tema. Her kan man opleve eksperimenter med køreplanstudier, køretider, ranger-

metoder, logistik og se togene køre som i 1930'erne, blot i skala 1:87. Hertil kommer, at klubben har et omfangsrigt arkiv under opbygning med en ganske rigt holdig samling arkivalier fra KSB i privatbanetiden.

De romantiske kan på video stadig genopleve KSB i folkekomedien ”Fra den gamle Købmandsgaard”, hvor der forekommer adskillige flotte scener fra jernbanen, og som nævnt en spændende karikatur af stationsforstander og sognerådsformand N.P.E. Blangsted, selveste admiral Richelieus lokale protegé.

I Slangerup husker mange fortsat tiden, hvor stationen fungerede som postkontor - duften af jernbanens linoleumsgulve kunne man nyde i mange, mange år på postkontoret. Senere blev stationen udlejet til private gøremål og skønt bygningen langsomt, men sikkert forfaldt mere og mere, levede den videre i sin tidligere stråleglans i hjerterne på byens borgere, og efter den kommende genopbygning i løbet af 2003 vil den, uanset nye anvendelser og formål, fortsat være et markant symbol på nogle af de mest fantasifulde og storslåede jernbaneplaner, der har set dagens lys i Danmark.

Turister og andre besøgende i dagens Slangerup undrer sig måske; men en ægte „slangerup'er” venter altså fortsat på tog til tiden til København, Frederikssund, Uvelse, Hillerød, Stockholm, Berlin og Trondheim som det mest selvfølgelige her i verden - et oplagt emne for etnologer og folkemindesamlere.

Verdensmanden på Kokkedal Slot, admiral Andreas du Plessis de Richelieus jernbane, KSB, blev i sandhed „jernbanen, der nægtede at dø”. Et værdigt minde for denne store nordsjællandske profil.

Kilder og litteratur

Arkiv- & museumsstudier, interviews og foto-dokumentation

Til grund for nærværende fremstilling ligger primært eksisterende litteratur indenfor emnet – en særdeles righoldig litteratur. Der er dog også inddraget enkelte nye og hidtil upåagtede kilder:

Farum Model Jernbane Klub af 1976: Arkivalier og samlinger fra KSB i privatbanetiden - herunder en omfattende fotodokumentation, fabriktegninger, ordrelister, togjournaler, breve, kort, billetter, køreplaner, referater, avisudklip, foredragsmanuskripter etc.

Interview med sekretariatschef Kaj Aamot Hansen 1967.

Interviews med mejeribestyrerne på Borup Mejeri, „bedstefar” Bøjgaard og Robert Bøjgaard.

Samtaler med personer tilknyttet dels Nordsjællands Veterantog i Helsingør, dels Dansk Jernbane Klub i København.

En kilde, som det desværre endnu ikke er lykkedes at opnå adgang til, og som derfor ikke indgår i nærværende fremstilling, er de uordnede arkivkasser fra KSB, som DSB har overdraget Danmarks Jernbane Museum i Odense til opbevaring. Museet har dog stillet i udsigt, der muligvis vil kunne gives arkivadgang til KSB-kasserne fra en gang i 2003 eller 2004, såfremt formålet relaterer til Kjøbenhavn-Slangerup Banens 100-årsjubileum i 2006.

Trykte kilder

H. N. Andersen: Tilbageblik, 1914

Baneplanudvalgets Betænkning Bilag A og B, 1967

The Burmeister & Wain Ltd.: Diesel-Electric Locomotive, December 1930

Egil Christensen m.fl.: Vestegnen og jernbanen gennem 150 år, 1997

Hans Gerner Christiansen: Danske Privatbaner, 1987

Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk Haandbog v. Martin Buch & C. I. Gomard. Bd. 2, 1933

Dansk Biografisk Leksikon, 3. udg., 1979 ff.

Dansk Søfarts Historie: Sejl og damp, bd. 5, 1870-1920 1998

Danske Statsbaner, Togjournal 687-København L, 1967 (håndskrevet)

Niels Jensen: Danske Jernbaner 1847-1972, 1972 Jernbane-Tidende 1. Februar og 15. Marts 1930

Hans Chr. Johansen: Jernbanen i bilismens skygge i På sporet 1847-1997, Jernbanen, DSB og samfundet, bd. 3, 1997

Torben Krogh: Viggo Hørup, 1984

KSB Model Tidende. Klubblad for FmJk af 1976 årg. 1 til 26, 1976-2002

C. Johannes Kuhlman: Hillerød-Frederiksværk Jernbane gennem femogtyve Aar, 1922

C. Johannes Kuhlman: Frederiksværk-Hundested Jernbane 1916-1941. Jubilæumsskrift, 1941

C. Johannes Kuhlman: Hillerød-Frederiksværk Jernbane 1897-1947. Jubilæumsskrift 1947

Tage Kaarsted: Påskekrisen 1920, 1968

Tage Kaarsted: Frederik VIII og dannelsen af ministeriet Holstein-Ledreborg i 1909. Historie, ny rk. VIII, 1970

Tage Kaarsted: Admiralen – Andreas de Richelieu. Forretningsmand og politiker i Siam og Danmark. 2. udg., 1991

Johannes Lehmann: A. de Richelieu og regeringsdannelse i 1909. Historie, ny rk. IX, 1971

Steen Ousager: Krige og fornyelse i På sporet 1847-1997, Jernbanen, DSB og samfundet, bd. 2, 1997

Claus Hagen Petersen: København-Slangerupbanen. Specialeopgave ved Københavns Universitet, Institut for økonomisk historie, 1974

Ole-Chr. M. Plum & Birger Wilcke: Hundestedbanen. Fra Frederiksborg Amt. Frederiksborg Amts Historiske Samfund's årbog 1992

John Poulsen: Byens Baner. Jernbanen i København 150 år, 1997

John Poulsen (red.): Privatbanerne gennem 150 år, 1997

Privatbane-Tidende 1936

Kann Rasmussen: Danske i Siam 1858-1942, 1986

Poul Thestrup: Dampen binder Danmark sammen i På sporet 1847-1997, Jernbanen, DSB og samfundet, bd. 1, 1997

P. Thomassen: Midtbanen (1977)

P. Thomassen: KSB – København-Slangerup Banen, 1980

P. Thomassen: KSB-DSB Slangerupbanen-Hareskovbanen, 1981

Bestyrelsens beretning 2002

I slutningen af 2002 modtog bestyrelsen meddelelse om, at vores aktive bestyrelsesmedlem Gudrun Lund Meyer var død. Gudrun var virksom i mange lokalhistoriske sammenhænge i Frederiksborg Amt, og var blandt initiativtagerne til de lokalhistoriske aktiviteter, Farum i dag er så rig på.

I Frederiksborg Amts Historiske Samfund fungerede Gudrun som næstformand, og hun var desuden særdeles aktiv i vores turudvalg, hvor medlemmerne nød glæde af hendes store viden, og vi i bestyrelsen af hendes organisationstalenter og idérigdom.

Tak til Gudrun for hendes meget store arbejde i vores forening og for hendes engagement for lokalhistorien i vores amt.

Ære være Gudruns minde.

Tag på tur med FAHS

Vores udflugter og de aktiviteter, der er forbundet med disse, er højt skattet af medlemmerne. Og de er også velbesøgte. Vi ser ofte, at medlemmerne tager gode venner eller familie med på udflugterne, og på den måde spredes vores aktiviteter også til folk uden for medlemskredsen.

I 2002 var frivillige medarbejdere fra Farum Lokalhistoriske Arkiv- og Museumsforening os behjælpelige med afviklingen af det praktiske i forbindelse med generalforsamlingen, og museets nye chef, Cathrine Kyø Hermansen, fortalte levende om sit job, museerne og arkivet. Vi blev vist rundt på Farumvejgaard og Ellegården, og i museumsbutikken Cornelen, hvor mange medlemmer købte gammel-

dags stanglakrids og påklædningsdukker. Det var en rigtig hyggelig dag.

I juni gik turen til museumslandsbyen Pederstrup ved Ballerup. Ganske vist uden for vores amt, men det afholdt ikke medlemmerne fra at deltage. Det er for omfattende at komme ind på, hvad vi så og ikke mindst hørte om fra vores guider. Men fyrstinde Olga var helt klart en af de mest omtalte personer den dag.

Metalskolen i Jørlunde danner rammen om Dansk Metals uddannelse af tillidsrepræsentanter, og de slog dørene op for vores medlemmer i slutningen af september. Skolen er fyldt med moderne kunst, og i kælderen er der indrettet et lille museum der omhandler fortidens faglige kamp. Efter besøget på Metalskolen kørte vi til Stenløse Rådhus, hvor den nyvalgte borgmester Willy Eliassen fortalte om kommunen og planerne for fremtiden.

Der skal lyde en tak til dem, der har hjulpet os med vores ture, og med at få dem gjort så indholdsrige som muligt.

Register og årbog

I januar fik vi sat strøm til computerne, og fik lagt vores register ud på internettet. Det lyder ret nemt, når man siger, at man lægger noget ud på nettet. Det kan godt være, at det er det for nogen, men det har det ikke været for os.

Arbejdet med registeret er blevet til en hel føljeton på generalforsamlingerne de sidste år, og ved udgangen af 2002 var det stadig ikke udkommet på tryk. Men som antydnet har det nu været tilgængeligt på nettet i et år.

Vi er meget stolte af vores elektroniske register, der ligger på Helsingør Kommunes Bibliotekers hjemmeside ved siden af den lokalhistoriske bibliografi. Det elektroniske register dækker lige nu årbøgerne 1906 til og med 2000. Det er et fantastisk værktøj for lokalhistorisk interesserede og for slægtsforskere. Kig selv og bliv imponeret.

Det elektroniske register blev indviet ved et reception i januar på Hovedbiblioteket i Helsingør, og det er blevet pænt omtalt i pressen. Det trykte register er godt på vej, og snart kan denne store arbejdsbyrde sættes op på hylden, om man så kan sige.

Det var også på Hovedbiblioteket i Helsingør, at vi i midten af maj holdt reception i anledning af udgivelsen af vores årbog 2002 om musik og ungdomskultur i Nordsjælland i 1960'erne. Det var en særdeles velbesøgt reception, og også denne blev pænt omtalt i aviser og i ugeaviser.

Årbogen har fået mange rosende ord med på vejen, og numre fra bogens cd er blevet spillet i Danmarks Radio og i flere af amtets lokalradioer. Bogen vækker minderne frem om de omskiftelige 60'ere, men trods de flotte omtaler har det været vanskeligere end vi havde regnet med, at få solgt de ekstra bøger, der blev trykt til salg uden for foreningens midte. Det er utroligt svært for et lille „forlag” som vores at vække boghandlernes interesse. Fremover vil vi være meget påpasselige med at satse på salg uden for egne rækker uden en mere end solid økonomisk forhåndsdækning. For på trods af meget rundhændede tilskud til den dyre bog, så mangler vi på nuværende tidspunkt at få solgt omkring 150 bøger for at regnskabet går helt op.

Bestyrelsens skriftudvalg har siden sommer arbejdet med årbogen 2003, der med 5 meget forskellige artikler nok skal vække

interesse. Det er betryggende at kunne konstatere, at dygtige historikere gerne vil have deres materiale trykt i vores årbog.

Teglværker og en kanal

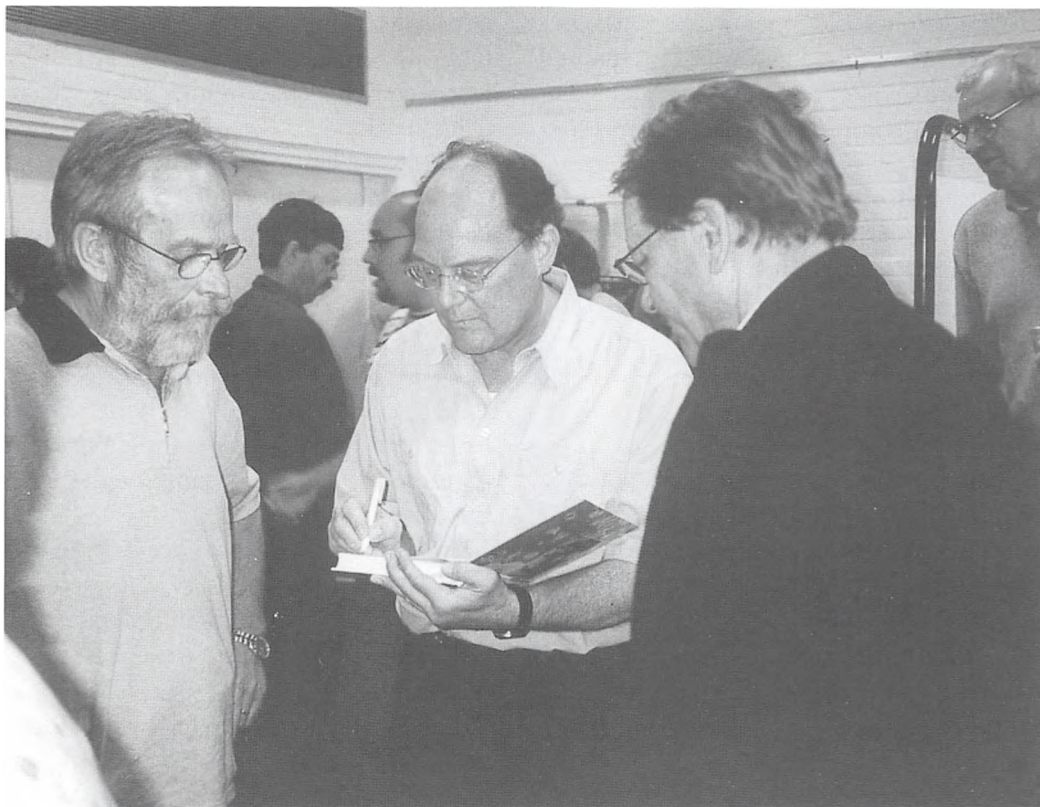
Vores arbejde med at få indsamlet materiale til en bog om teglværker, teglværksliv m.v., er også blevet en føljeton her på generalforsamlingerne. Vi har med beklagelse vurderet, at den lokale opbakning omkring projektet er fyldt med så store masker, at vi må se i øjnene, at denne rigtig gode idé må lægges i mølposen. Det er en skam, men vi kan simpelthen ikke løfte opgaven alene.

Men så kom der en fugl flyvende med en ny idé og et, mener vi, holdbart projekt, hvor vi allerede nu har interesserede samarbejdspartnere. Vi arbejder på at få udgivet en flot bog om Esrum Kanal i 2005. Det er et spændende projekt, og kanalens historie er aldrig beskrevet i et samlet værk.

Samarbejde på tværs

Der har i efteråret været afholdt et møde mellem de lokalhistoriske foreninger i amtet. Det er det tredje møde af sin art, og foreningerne bruger møderne til at inspirere hinanden, og til at orientere om de mange forskellige aktiviteter, der foregår rundt om i amtet. Og det er ganske overvældende, hvad der er gang i.

Vi har foreslået, at de lokalhistoriske foreninger i fællesskab fik etableret en amts-historisk hjemmeside, hvorfra der er indgang til omtale af de enkelte foreninger og deres aktiviteter. Vi syntes, at det kunne være et godt samarbejdsprojekt, for i flok trækker vi bedre og har lang flere ressourcer til det store arbejde, det er at lave



Omkring 150 tidligere „pigtrådsmusikere“ var mødt op til receptionen i anledning af udgivelsen af årbogen 2002 om musik og ungdomskultur i Nordsjælland i 1960'erne, og mange fik forfatterens autograf i deres bog.

hjemmesider. Nu får vi se, om det bliver til noget. Under alle omstændigheder er synlighed gennem internettet en af de veje, vi bør og skal gå, i vores forening.

Ud over det omtalte amtsmøde har vi i årets løb som vanligt samarbejdet med de lokalhistoriske foreninger, i hvis område vi har lagt vores aktiviteter. De skal alle have tak for samarbejdet.

Et blad fra FAHS

I FAHS blad no. 2 fra april kiggede digteren Robert Corydon ud i den store verden

gennem et lille vindue i en dør. Vores FAHS blad er vores vindue til medlemmerne og til dem, der generelt er interesserede i vores forening. Bladet bliver trykt i nogle ekstra eksemplarer, som bl.a sendes rundt til bibliotekern i amtet. FAHS Bladet er 4 gange årligt et synligt eksempel på en levende forening, og bladets artikler, omtaler af nye bøger m.v. bliver flittigt læst.

Selv om FAHS bladets redaktør næsten altid får blussende kinder og røde ører af mangel på stof op mod deadline, så er det hidtil lykkedes at sende et flot blad på gaden.

Men kære medlemmer. Vores redaktør vil være ovenud lykkelig, hvis hun kunne have bare et lille lager artikler liggende. Så hermed en opfordring til at fatte penen. Vi ved, at mange skriver lidt erindringer eller historier om spændende hændelser eller steder i amtet. Send dem ind til bladet med et par fotos. Vi lover, at du modtager ekstra eksemplarer af bladet til uddeling blandt venner og familie.

For få bliver medlemmer

Vi har gennem de sidste år i både bestyrelsen og på generalforsamlingerne brugt en del tid på at drøfte medlemsudviklingen i foreningen. Vi havde forventet, at årbogen 2002 kunne have bidraget til at vende den negative medlemsudvikling. Men de der har købt bogen, har valgt at betale 220 kr. for den frem for at melde sig ind i foreningen, og få den for 175.

I bestyrelsen har vi indgående drøftet vores fremtidige profil, og om vi kan og skal overleve som en selvstændig forening med egen profil, eller indgå i tættere samarbejde med andre foreninger, der også har det historiske og kulturhistoriske som formål. Det er en vanskelig diskussion, som naturligvis også er følelsesladet. Vores forening er snart 100 år, og vi, der arbejder for den, og er aktive i den synes, at Frederiksborg Amts Historiske Samfund både har et godt formål og en levedygtig idé med at dække amtets historie så bredt som muligt.

Men vores medlemstal gik tilbage fra 409 til 392 i 2002. Denne tilbagegang dækker over en afgang på 29 og 12 nye medlemmer.

Bestyrelsen ser udviklingen som bekymrende. Skal vi overleve økonomisk med de aktiviteter, vi har i Historisk Samfund, må

og skal vi ind i et tæt samarbejde specielt omkring vores årbogsudgivelse med andre foreninger eller institutioner. Som tidligere nævnt er det også det, vi arbejder på med projektet om Esrum kanal. Bestyrelsen har hertil opstillet et idékatalog med projekter og samarbejdspartnere, som vi arbejder hen mod at realisere i de kommende år.

Tak for samarbejdet

På en generalforsamling er der tradition for, at bestyrelsen takker vores samarbejdspartnere og andre for samarbejdet i det forløbne år.

Først og fremmest skal der lyde en megen stor tak til vores bestyrelsesmedlemmer Bent Laurents og Erling Svane, der har besluttet at trække sig ud af bestyrelsen. Det bliver et stort savn.

Erling har hovedsagelig været aktiv i vores skriftudvalg. Erling Svane udgav i november endnu en bog om våbenskjolde, og der er så megen bud efter Erling i den forbindelse, at han ikke kan overkomme også at passe bestyrelsesarbejdet i FAHS med den grundighed og indsigt, som Erling er kendt for. En stor tak til Erling Svane for arbejdet for vores forening.

Bent Laurents har gennem mange år været foreningens kasserer. Det arbejde har Bent forestået på den måde, man - ja - forventer af en kasserer. Hvad forventer man så af en kasserer, kunne man spørge? Vi i bestyrelsen og foreningen som helhed har fået alle vores forventninger opfyldt. Bent har formået at gøre budgetter og regnskaber til vigtige værktøjer i bestyrelsens arbejde, og Bent har haft den løbende kontakt med personalet på Helsingør Teaterkontor omkring medlemsregister, regninger, postvæsen og meget meget andet. Det har været utroligt betryggende, at

netop den post i bestyrelsen har været under så kyndig en hånd, som den har været. Bent Laurent skal have tusinde tak for det store arbejde, han har ydet Historisk Samfund.

Vi har modtaget nogle meget flotte tilskud til foreningens arbejde med specielt årbogen i 2002. Det er dejligt at kunne konstatere, at en god projektidé også belønnes. Uden disse tilskud havde det været helt umuligt at drive vores forening med de aktiviteter, vi har.

Der skal lyde en megen stor tak til Frederiksborg Amts Museumsråd, Frederiksborg Amts Udvalg for Almen Kultur, til Unidanmark-fonden og Dansk Lokalhistorisk Forening for deres særdeles rundhåndede tilskud til udgivelsen af årbogen. Og tak til Skævinge Kommune, Hørsholm Kommune, Frederikssund Kommune, Birkerød Kommune, Fredensborg-Humblebæk Kommune, Jægerspris Kommune, Græsted-Gilleleje Kommune, Helsingør Kommune og Hundested Kommune, der også har støttet årbogen med pæne tilskud.

Der skal også lyde en tak til personalet på Helsingør Teater og til kontorets leder, Bent Jeppesen, for samarbejdet omkring vores medlemservice og salg af årbogen. Og ligeledes tak til Helsingør Bymuseum, der står for salg af ældre årgange af vores årbøger.

Tak til vores revisorer for arbejdet med at revidere vores regnskab. Begge vores mangeårige revisorer, Aase Gjedde og Søren Riis Westergaard, har besluttet sig for ikke at genopstille. Aase Gjedde var fra 1968 medlem af vores bestyrelse, og fortsatte i midten af 1980'erne som revisor. Riis Westergård var i en del år foreningens kasserer, hvorefter han så blev revisor. Tak til dem begge for arbejdet i vores forening.

Der skal lyde en helt speciel tak til Yngve

Stegfeldt, der har ydet et kæmpe arbejde med layout af årbogen 2002, og nu i en del år har arbejdet med både den elektroniske og trykte udgave af vores register. Yngve har brugt ufattelig mange timer for vores forening bag sin PC hjemme i Hålsingborg. Den meget høje grafiske standard vore udgivelser, FAHS-Bladet og årbøgerne, har haft gennem de seneste år, er Yngves fortjeneste. Det skal han have en meget stor tak for.

Og endelig en tak til alle de medlemmer, som bakker op om Frederiksborg Amts Historiske Samfund. Vi håber, at I alle vil bruge lidt kræfter på at fortælle venner, bekendte og familie, at det er en forening, det er værd at være medlem af.

P.b.v.
Henrik A. Bengtsen
Formand
Marts 2003

Frederiksborg Amts Historiske Samfunds regnskab for 2002 er trykt i FAHS Bladet 2003/2

Bestyrelsen 2002

FORMAND

Sektionsleder Henrik A. Bengtsen
Kofod Anchersvej 46
3060 Espergårde, 4913 4331
Henrik_A._Bengtsen@net.dialog.dk

Næstformand

Overlærer Gudrun Lund Meyer
Vejgårdspark 11
3520 Farum, 4795 3205

Kasserer

Fhv. bankdirektør Bent Laurents
Gl. Hellebækvej 61 B, 7
3000 Helsingør, 4921 7745

Arkitekt MAA Anders Alslev
Øvej 26 A
3550 Slangerup, 4733 3056

Museumsinspektør Flemming Beyer
Frederiksværksgade 65
3400 Hillerød, 4826 7714
Flemming.Beyer@mobilixnet.dk

Museumschef Kenno Pedersen
Lindestien 20
3000 Helsingør, 4921 1215

Dorrit af Rosenborg
Kirketorvet 6
3550 Slangerup, 4733 5358
Gelu@slangerupkomm.dk

Bibliotekar Eva Stennicke
Styrbjörn Starkes gata 14
S-253 62 Helsingborg, Sverige
0046 4229 8111
Eva.Stennicke@telia.com

Fhv. vicedinspektør Erling Svane
Hovgårdsvej 3A
3060 Espergårde, 4913 1761

Turistchef Stig Colbjørn Nielsen
Jordhøjvej 20
3550 Slangerup, 47381380
Colbjoern@nielsen.tele.dk

Sekretariat

Alle henvendelser vedr. medlemsskab
bedes rettet til:
Helsingør Teater
Havnepladsen 1
3000 Helsingør, 4920 0811

Salg af Samfundets årbøger
Samfundets årbøger sælges ved henvendelse til:
Helsingør Kommunes Museer
Hestemøllestræde 1
3000 Helsingør, 4928 1800