



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>



NR 64
JUNI
2018

EGEBÆKKEN

MEDLEMSBLAD FOR HISTORISK FORENING FOR ESPERGÆRDE OG OMEGN

Per Arnoldi - og hans tid på Godthaabsvej samt Eriksholm og Borupgaard



Dette beskedne sommerhus på Godthaabsvej dannede rammen om den unge Per Arnoldis sommerferier. Senere blev han tilknyttet Gunnar Bratvolds Mobilia-tidsskrift på Eriksholm. Læs hans erindringer på hhv. side 3 og side 13.

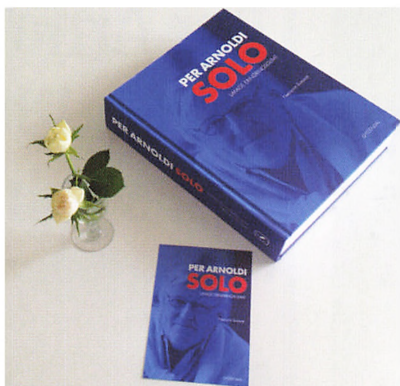
Læs også i dette nummer:

Om de første rutebiler i Danmark og om August Andersens rutebilkørsel i Tikøb i særdeleshed - side 40

Lystgårde i Helsingørs omegn - side 55

Med speciel tilladelse for Egebækken

Kunstneren og designeren Per Arnoldi færdedes i sin barn- og ungdom meget i Mørdrup, Espergærde og Tiberup-området. Per Arnoldis familie havde været fabriksejere i København og var ret velhavende. Men tiderne skiftede og Pers forældre måtte tage til takke med en helårsbolig på Østerbro og et - i begyndelsen - meget ydmygt sommerhus på Godthaabsvej ved Espergærde.



Her tilbragte Per Arnoldi sine barn- og ungdoms- og ungdomssomme - lige indtil 'katastrofen' skete. I den første fortælling beretter Per Arnoldi således om sine oplevelser på og ved Godthaabsvej. I 1964 blev Per Arnoldi ved et tilfælde inviteret til at komme til Eriksholm ved Rørtang, der dengang blev ejet af den legendariske excentriker Gunnar Bratvold, der bl.a. udgav tidsskriftet *Mobilia*. Per Arnoldi faldt til og blev der i 10 år, bl.a. med bopæl hos familien Hasselbalch på Borupgaard. I den anden artikel i dette blad, beretter Arnoldi om de vilde og sjove år på Eriksholm og Borupgaard.

Beretningerne er - på Gyldendals Forlag - i sep. 2017 udgivet i en erindringsbog "Solo", der med sine 400 sider rummer mange andre meget interessante erindringsglimt. Bogen kan anbefales og kan erhverves gennem boghandlerne. Men Egebækken har fået tilladelse til at gengive de to afsnit - da de giver et meget flot indtryk af tiden i 50'erne og i 60'erne, skrevet i et typisk "Arnoldi-sprog".

Bogen er "nænsomt illustreret", som Arnoldi udtrykker det. Men i de to artikler i dette nummer af Egebækken er der suppleret med privatfotos og med fotos fra Kjeld Damgaards arkiv. Desuden med screenshots fra den film, der omtales i teksten - og som Arnoldi nu har genset. /KD

Per Arnoldis barn- dom og ungdom på Godthaabsvej

af Per Arnoldi

Da jeg var fire år, røg det store, smukke, hvide bindingsværkssommerhus på skrænten mod Øresund i Skodsborg ud af familiens hænder. Min morfars gæld ryddede godt op efter ham. Den store villa i Hellerup, ejendommene på Sortedamsdosseringen og fabrikken på Vodroffsvej var allerede røget, så den var det sidste, der var at sælge.

Sommervillaen med plænen ned mod vandet og den private strandgrund, kun adskilt af en sparsomt befærdet Strandvej, blev et minde i fotoalbummets første sider i mine forældres egen fortælling på egne meget unge ben godt på vej et helt andet sted hen.

Nu købte de for 6.000 kr. en vildtvoksende grund mellem Mørdrup og Espergærde, den sidste ledige i en gammel udstykning, som derfor var

blevet brugt som losseplads for de resterende ca. 100 grunde.

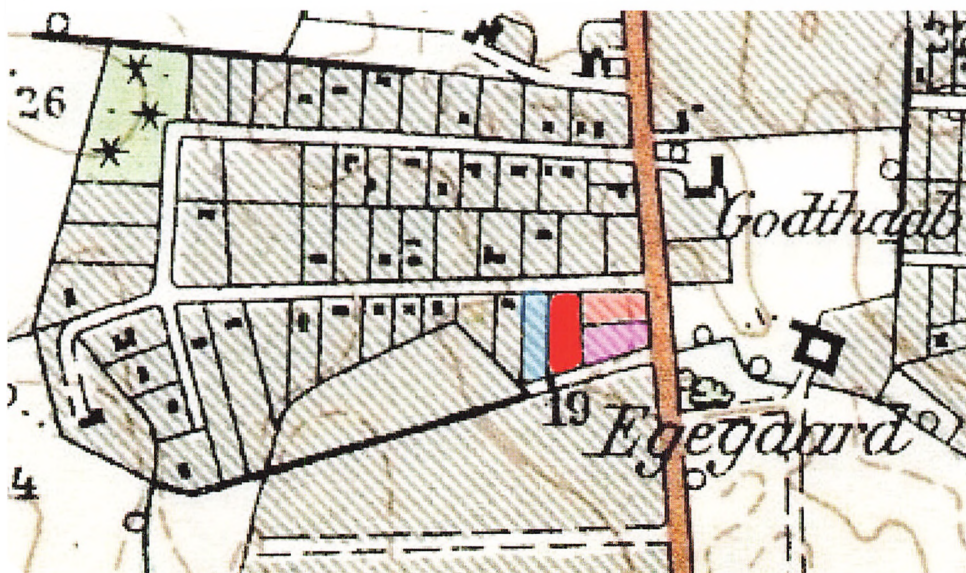
Gradvist gravede vi os frem gennem vildnis og tilgroede skraldedynger, og både en have, en plæne og uendelige dynger af herligt skraldelegetøj blev kultiveret.

Picasso, Robert Jacobsen og Heerup ville have misundet mig skraldet.

Udstykningsprojektet var interessant nok. To veje, Godthaabs- og Granvej, udstykket tyve år tidligere med hveranden grund til sommerhu-



John og Ellen Arnoldi - Per Arnoldis forældre, fot. 1940.



Kort over området omkring Godthaabsvej i 1948. Med rød farve er angivet den grund Per Arnoldis forældre havde. Med lyslilla farve vises kunstmaler Olsens grund, med orange oberstinde Rørbys grund og med lysblå maler Nielsens ejendom. De røde, orange og lyslilla grunde er i dag benzintank under navnet Circle K.

se og hveranden til helårsbeboelse, primært for familier hvor mændene i generationer arbejdede på Helsingør Skibsværft.

Der cyklede de alle op, vinter og sommer gennem den tidlige morgen og det meget sjællandske landskab, til de kom tilbage om aftenen. Nogle på cykel og nogle på knallert, nogle lidt sent og nogle lidt slingrende.

Haverne, ikke mindst vores skraldegrund efter mine forældres 10 års slid, var vidt forskellige.

Sommergæsterne plantede roser, et kirsebærtræ og lidt jordbær rundt om



Det var disse stynede popler langs Hovvej, der gav den unge Arnoldi associationer til kunstmalerne Giersing og Syberg. Foto ca 1950.



Billedet er fra 1948 og viser det meget beskedne træhus, som var blevet fragtet til grunden på Godthaabsvej i hel tilstand. Huset var fabrikeret af tømmermester Harald Tjellesen. Bag huset ses lokummet, der senere blev flyttet længere væk. Selve huset blev i de følgende år udvidet flere gange.

de sortbejdsede nybyggerhytter. Helårsboerne, som ofte boede flere generationer under samme tag i de små murstenshuse på høj sokkel, anlagde store, grundige nyttehaver, som de hjemmegående pensionerede sviger/bedsteforældre passede og plejede.

De tre kilometers aften-istur en gang imellem til fods langs de stynede popler mod Mørdrup Mejeri var næsten Giersing. Eller måske snarere hans svigerfader Syberg, kan jeg se nu.

En række hule, stynede popler og marker i brede muldfyldte strøg.

Vi flyttede en knaldhytte hen på grunden, og min far hamrede og bankede og flikkede gennem årene lidt udbygninger på et lille Tjellesen-bjælkehus, og vi cyklede de 36 kilometer derop med min mormor hver weekend og i de lange somre.

Med lokum, petroleumslampe og primus, koldt vand, klappe-ned-køjesenge og klamme dyner og landbrug om ørerne på os. Alt var godt.

For der lå en gård, Egegaard, som blev en god nøgle til alle de gårde og grise, stalde og køer i det danske malleri, jeg senere cyklede så beslutsomt

rundt efter og ind i.

Børnene fra de to veje, både sommerbørn og værftsbissernes, var velkomne på gården, bare man hjalp med det, man blev sat til.

En rigtig gård i barndommens land, to timers bakket cykeltur fra Østerbro, fra før vi fik bil.

Strandvejsvillaernes store grunde havde endnu ikke solgt kotelletterne fra og lå i utilnærmelig afstand for enden af grusknasende opkørsler, bag de store hække og svungne låger. Nogle klassekammeraters bedsteforældre havde sommerhuse langs kysten i den stil og størrelsesorden. Det havde vi jo også selv haft, men tabt, og de store, sommerlyse bygninger var nu eksotiske at besøge, men en anden verden. Jeg havde ingen erindring om min egen families deltagelse i det ubekymrede, forkælede liv langs vandet og trådte tappert i pedalerne i naturlig solidaritet med mine forældres projekt, op ad bakke.

Vores lille skur lå langt væk ude på landet. En ukendt, anderledes kultur, men det vidste vi ikke.

Verden var bare blevet større.

De fastboende børn i de to korte vejes minisamfund fik en anden behandling, hvis, eller rettere, når de kom for sent ind om aftenen.

Vi fik te, når vi kom ind, men de fik tæsk og hvinede og skreg som smågrise under livremmen i den stille

sommernat, til de blev smidt snøften-de i seng og kravlede ud ad vinduet til os andre, så vi kunne fortsætte tussmørkets glidende overgange fra leg til sommerkæresteriernes mysterier.

Det var både korn- og kønsmodningens varme tid.

Drengene fra værftet gik lidt mere direkte til landliggerens piger og med held. Krydsede kyssegrænsen uden så megen snak og rev sommerkjolen af dem.

Den pæne aftente hjemme i de meget kunstfærdige gule Kähler-kopper gav os ikke det samme robuste afsæt. Slåskampene om pigerne kunne man heller ikke vinde, for det havde de drenge også lært hjemmefra. De slog hårdt og først og gik lige til avlen. Vi andre måtte nøjes med at være forel-skede.

Nede på gården på den anden side af Hovvej (bare navnet lyder tungt) sled et par mennesker sig op. Ejeren Andrea og fodermesteren Alfred. Nogle få grise, 10-12 køer, tre heste, tyve tønder land med korn og hø og høns. Hun var fjerde generation på gården og interiøret derefter.

Gad vidst, hvad de levede af ?

Jeg forsøgte i meget tidlige tegninger at lokke både geometri og dunkle hemmeligheder ud af vognportens sorte firkant og et par kosilhouetter ud af staldens lune mørke.

Høst, kort sagt, for nu at tale i land-



Egegaarden fotograferet omkring 1958. Gården havde indtil da været ejet af Andrea Olsen, hvis forfædre i flere generationer havde drevet gården. Andrea var ugift og havde derfor en ansat medhjælp, Alfred Hansen, der bl.a. fungerede som fodermester. Efter at Tikøb Kommune havde købt gården i 1958 fik Andrea lov at blive boende, men driften ophørte da jorderne efterhånden blev udstykket. Det var porten bag hesten, som den unge Arnoldi forsøgte at tegne, under inspiration af Oluf Høsts utallige malerier fra Bounemark ved Gudhjem.

brugets terminologi.

På gården var både fødsel og død, den resolute drukning af for mange kattekillinger, høtyvsspindningen af en redeful rotteunger under et dæksel, den sjældne svineslagtning fra portens kødkrog, både blodig og tilpas eksotisk langt væk, så tæt på.

Den ublu gummihandskede inseminering af køerne i den mørke stald var ikke romantisk, og brølene, når

kalvene var blevet kastet på marken, og et hovedtøj forhindrede den nedpløkkede ko i at slikke den nyfødte klump, heller ikke.

"Hiv den ud, for helvede!" råbte Alfred, medens han svuppeløb i sine gummistøvler ned over marken, hvor jeg havde opdaget koen med kalven hængende halvt ude af en eller anden åbning.

Hive den ud? Mig, en lille privat-

skolet bogduks fra byen? Men så nåede han forpustet ned og deltog i den overvældende øvelse. Han hev i kalven, og jeg løste tøjret oppe i den sikre ende. Nok er der køer på Købkes billede fra min skolevej på Østerbrogade en sommermorgen, men de kaster ikke sådan om sig med kalve.

Og så gik jeg i drengeskole, hvad vidste vi om køer og fødsler?

Der blev famlet på pigerne i høloftets stikkende mørke og spist alt for mange store, alt for umodne æbler fra Poulsens bugnende planteskole, som stødte op til vores baghave, uden at det forjættende syndefald dog nærmede sig synderligt.

Isoleret mellem marker og planter levede de to vejes beboere livet derude på landet.

En blanding af værftsarbejdernes faglige jargon, bøndernes, mælkeemandens, købmandens og ægge- og fiskemandens mistroiske sjællandske dræven og landliggerens beskedne feriedrømme holdt fortællingen i live og krydret.

Det var ikke Hornbæk, det her, det var mere kartoffelrækkernes blanding af by og land.

Småfolk, som vi var flest. Mest by og på landet.



Gårdejer Andrea Olsen (f. 1899) fotografet foran Egegaarden i slutningen af 1950'erne.



I et lille sommerhusagtigt hus på Hovvej 26 (nuv. nr. 54) boede kunstmaleren Hjalmer Olsen. Hans værker var mest lyngklædte bakker - i stil med dette fra hans hånd. (Privateje).

Kvartalsdranker hed en alkoholiker dengang med en mild eufemisme, og vores nabo, maler Nielsen fra værfet, forsvandt i perioder, blev helt væk en lille uges tid, sneg sig hjem og hængte sig til sidst i hønsehuset, formentlig i et smertefuldt anfald af voldsom bondeanger.

Vores anden nabo til øst, Hjalmer Olsen, var også en slags kunstner og malede flittigt og pænt lyngbakker til maleriforretningerne. Vel ikke den store kunst, men en rimelig og redeligt professionel udgave af Dankvart Dreyer-traditionen. En gang hver andet år drog han om sensommeren en kort tur til Jylland for at friske sit blomstrende lyngsyn op i nogle små

skitser, der, som skitser er flest, var meget friskere end de større lærreder, vinterens flid frembragte, og som forsørgede familien.

Duften af terpentiner og linolie drev ud af helårsnabosommerhusets åbne vinduer og blandede sig med både lugten fra vores lokum, æbleblomsternes lange rækker på planteskolen og det øvrige Nordsjælland.

Omkring Tibberup Mølle nede ved Strandvejen duftede der ligesådan.

Jeg må have fået fært af det og smag for det og sprang af cyklen for at besøge den meget romantiske bolig og atelieret, som den ungarske kunstner Karl Szabad med sin malerkone Grethe havde indrettet i hele



Et af de malerier, som Karl Szabad - inspireret af van Gogh - og som Per Arnoldi så på staffeliet i Tibberup Mølle i 1960'erne.

den nedlagte mølle. Jeg var fortryllet. Af duften, af al den farve, han dannede så tykt på lærrederne, af alle de hvide lærreder, der ventede på en kærlig behandling, men mest af

kunstnerlivet, kulissen, indretningen, den vel iscenesatte sorgløshed. Og iscenesat var det, for Szabad var skuespiller. Født i Transsylvanien, uddannet på teatrene i Wien og nu altså møllekunstner i stor stil i Tibberup.

Langt hår og fløjlsjakke, islandsk sweater året rundt og med rigtig kunstneraccent!

Sådan så det ud dengang.

Overspillet, alt for meget af alting, men jeg kunne ikke få nok.

Solsikker, solsikker og flere solsikker overalt på lærreder i alle størrelser, men de maler jo næsten også sig selv.

Billederne tåler måske ikke et nærmere gensyn.

Van Gogh, som det vel skulle ligne, havde levet forgæves. De var ikke Gogh nok!

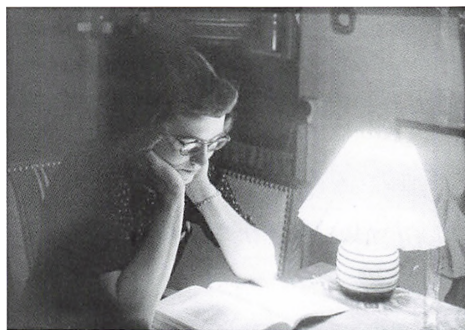
Der var gået provinsoperette i det eksistentielle drama. Men det duftede himmelsk.

Og så gik paradiset i opløsning.

Velfærden og lønningerne steg, så



*Kunstmaler Karl Szabad (1906-70)
fotograferet i 1950'erne.
(Foto venligst udlånt af Carl Szabad)*



*Kunstmaler, væverske m.v., Grethe
Szabad (1913-1998) var uddannet fra
Kunstakademiet.
(Foto venligst udlånt af Carl Szabad)*

værftet lukkede, kvinderne drog på arbejde, og parcelhuspesten og bilernes pendlende elendighed fik bugt med den slidsomt kultiverede arbejderidyl derude på landet.

Supermarkedets frysedisk kvalte både hønsehold og køkkenhaver. Kannerne blev kun kæledyr.

Egegaarden blev et koløst kulturcenter.

Selvom naboerne svor at stå sammen og last og brast mod den Esso-tank, der ville købe de tre yderste grunde mod den asfalterede Hovvej, blev vores tredje nabo, Oberstinden, svag i koderne og solgte som den første. Obersten var vist ikke set siden træfningen ved Sankelmark, og hun kunne ikke ene kvinde yde effektiv modstand mod mammon.

Lyngbakkemaleren Hjalmar Olsen, som året rundt holdt til og ud med en flok børnebørn, kunne heller ikke holde stand, og mine forældres nu totalt manicurerede rosenhave og selvbyggede knopskudte, tjæreduftende københavneridyl røg til spotpris med i forfaldet.

Identitet blev afløst af forstadsanonymitet og ligner alt det andet.

Det er, eller rettere var, formentlig både slagfærdigt og morsomt, da Lundstrøm på spørgsmålet om, hvordan hans lille have omkring det Poul Henningsen-tegnede atelierhus på Solvænget i København skulle se ud,

vrissede: asfalt!

Men heroppe i Gurrelands drømmende marklandskaber var det voldsomt og hverken morsomt, kulturradikalt underholdende eller storbyjargoncharmerende, da asfalten blev lagt ud, og haverne prisgivet parkeringen.

Det var gravlæggelse. Massegrav ovenikøbet.

For det var både bondekultur, arbejderkultur, landsbykultur og sommerlandskultur, der sammen fik nakkeskuddet.

Og en vigtig brik i min barndom.



Sådan endte de tre sommerhusgrunde: En tankstation, som fra begyndelsen hed Esso, senere Statoil - og nu Circle K.

Så vildt og vidtfavnende

Plakatkunstneren, kunstmaler, grafiker og meget mere, Per Arnoldi opholdt sig i sin ungdom på Eriksholm og Borupgaard. Det var i tiden hvor Gunnar Bratvold udgav det internationalt berømte tidsskrift Mobilia - og i en tid hvor der skulle eksperimenteres og prøves nyt hele tiden. Her fortæller han selv om "Mobilia-livet", og hvilke erfaringer det gav.

af Per Arnoldi

Ude på Godthåbsvej på Frederiksberg ligger landejendommen Store Godthåb stadig, som Albert Gottschalck 18 år gammel så mesterligt malede den i 1884. Nabogården Stormly havde også overlevet til midt i 1970'erne.

I 1963 havde maleren Poul Agger overtaget lejemålet med sine kone Bodil efter hendes forældre. Gården var stærkt forfalden og glemt og gemt i en tidslomme bag den store gårdsplads. Jeg tror, kommunen gemte sin beslutning bag det gamle trick med at lade et sted forfalde til det punkt, hvor nedrivning ligner en fornuftig løsning. Men ellers havde vi vel heller ikke kunnet disponere over så mange anløbne herligheder.

Her var stalde og vognporte og det



Artiklens forfatter, kunstneren Per Arnoldi har skrevet sin erindringer bl.a. om den turbulente tid på Eriksholm og Borupgaard. Per Arnoldi er her gengivet fra et screenshot fra en film optaget i 1964 på Borupgaard.

gamle bibliotek på første sal og malede dørstykker, forhal med mosaikgulv, loftsdekorationer og bindingsværkslænger, og vi flyttede allesammen derud. Kæmpestore træer, kæmpe have op til Frederiksberg Hospital. En utrolig landlig idyl, som kun Frederiksberg kan opvise den, godt gemt bag facaderne. Møllmanns Landsted bag Allegade 6, Bakkehuset, Ludvigsminde eller baghuset Vodroffsvej nr. 9, hvor jeg som 14-årig tegnede croquis hos Harald Isenstein. Listen er stadig lang.

Bodil Aggers søster Lisbeth blev gift med Harry Wendt, Porter Harry, som forlod hende gennem Cafe Stormly på hjørnet af Godthåbsvej og Ndr. Fasanvej, der havde to udgange, så hun kunne blive gift med min ven Peter Hiort. Harry flyttede til Eriksholm i Snekkersten, hvor han som svigersøn skulle drive væggene som galleri, indtil han blev skilt fra Nina Bratvold og kunne flytte tilbage til byen, hvor han først boede sammen med Christiane, som jeg så heldigvis blev gift med. Nina blev gift med fotografen Ebbe Wraae fra Land og Folk, som var kommunist og ikke helt faldt til på Eriksholm, så vi holdt ud og sammen på Skotterup Kro, da jeg var flyttet op på Borupgaard og Mobilia. Forfatteren Georg Gjedde, som også fiskede det barokke originalmateriale til Jørgen Rygs monologer ved stam-



Gunnar Bratvold foran Eriksholm iført sin karakteristiske røde fez og sin lille bolerojakke - jo, man lagde mærke til Bratvold, hvor han end færdedes...

bordet i Drop Inn, blev gift med Gunnar Bratvolds unge enke Ingelise på Mobilia, og sådan hænger det hele netop sammen, hvis man var heldig og kunne sin Drop Inn dengang.

Det gør ikke noget, at man løber i cirkler, bare det er de bedste.

Harry inviterede i april 1964 tre unge



Ejendommen Eriksholm er opført som lystejeendom for den helsingoranske købmandsfamilie Holm. Den var ejet af Gunnar Bratvold i perioden 1946 til 1964. Siden 1976 har høreapparatfirmaet Oticon ejet ejendommen.

kunstnere, Tonning Rasmussen, Steffen Jørgensen og Poul Agger, til en tre måneders ansættelse med løn i galleriet deroppe på landstedet Eriksholm ved Kongevejen i Snekkersten.

En meget generøs invitation, standsmæssigt husly på den nærlig-

gende Borupgaard, materialer betalt, forplejning: Lidt mad i Ole Reimanns restaurant i sidebygningen og meget whisky hos udgiveren Gunnar Bratvold, og billederne tilhørte kunstnerne, indtil de blev solgt.

Ole Reimann var fra det restaura-



*Gunnar
Aagaard
Andersen
i sit atelier
i Munke-
ruphus.*

*(foto fra
www.
munkerup-
hus.dk)*

tionsdynasti, der både havde grundlagt Galathea Kroen i Rådhusstræde, og som drev Gilleleje på Nyhavns pæne side, så trådene til den indre by, vi de tre måneder så eksotisk skulle forlade, var stærke.

Men Poul Agger havde fået små børn og kunne ikke rejse så langt og længe væk og boede jo næsten allerede på landet midt i byen og pegede i stedet på ham ovenpå, som ingen rigtig havde hørt om, og det var mig, og således stod Steffen og jeg der, den 1. april 1964, ansat, pensel i hånd, klar til et nyt liv: Mobilia-livet!

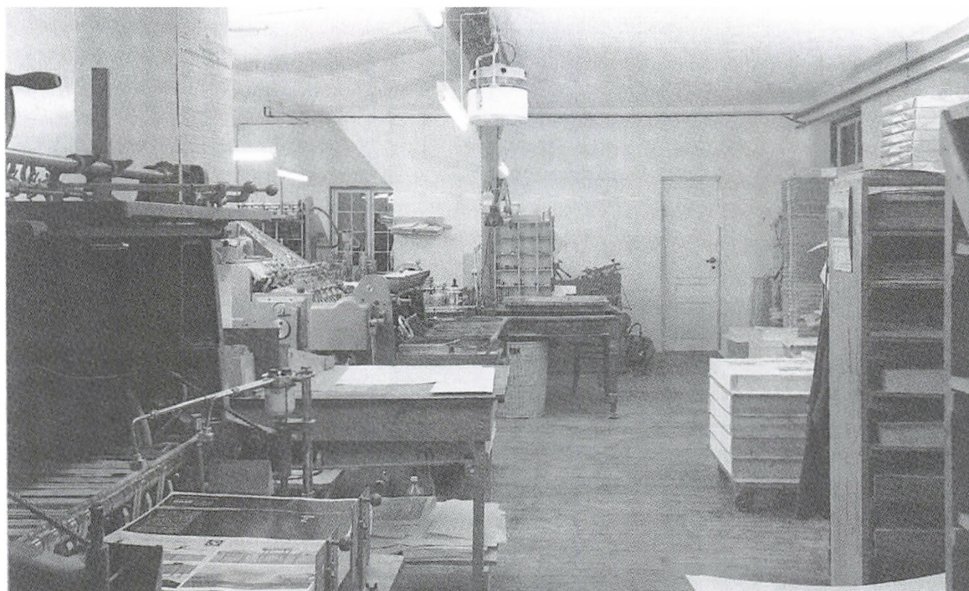
Mobilia var et internationalt tidskrift, og Mobilia Club var en klub på Eriksholm.

Tidskriftet var kvadratisk og kom hver måned på fire sprog i 52 lande

og var et møbeltidsskrift i den store danske designtid.

Og et kunsttidsskrift. Og et kampskrift og et raffineret anarkistisk æstetisk manifest udgivet fra 1955 af den stærkt excentriske Gunnar Bratvold, med tryk på eget trykkeri og redigeret under stor og festlig ståhej af ham selv, Poul Henningsen, Svend Erik Møller og Gunnar Aagaard Andersen. Uden om redaktionen rumsterede tekstilbaronen Percy von Halling-Koch og Verner Pantan, Nanna Ditzel og Rolf Middelboe, Hans Bendix, Jens Kaastrup-Olsen og Thomas Winding. Plus alle de gode fotografer med Jesper Høm i spidsen. Alle folk med stor tørst og smag og appetit på livet i alle dets formgivne former.

Der har aldrig været et blad som



På Eriksholm var der et komplet bogtrykkeri, hvor Mobilia blev trykt. Siderne blev trykt fire og fire ad gangen, men altid uden paginering. Så kunne man sætte bladet sammen som man ville lige indtil sidste øjeblik.

(Foto: Louis Schnackenburg, 1963 i Lars Bjørn Madsen: "Landstedet Eriksholm")

dette. Der har sjældent været et sted som dette.

Aagaard havde lagt den grundsten, at vi skulle ignorere hierarkierne og slippe kategorierne løs i frugtbar og uhøjtidelig forening og forvirring. Intet var helligt, undtagen lige kvaliteten og den kunstneriske oplevelse og udfoldelse.

Det var også krævende nok og hans eget arbejdsgrundlag for et af de mest fantasifulde og urolige gesamtværker, dansk kunst har oplevet siden Willumsen. Eller var han designer?

Hvem bryder sig om det ... bogholdere?

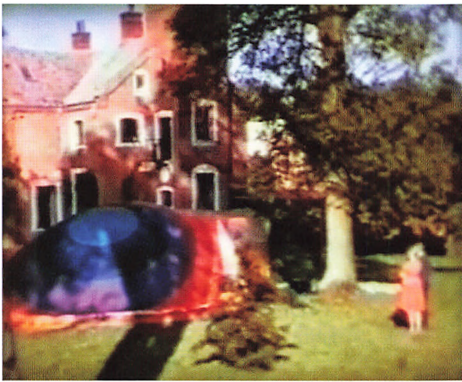
Og bogholdere havde ingen stor stjerne i det tabernakel, Bratvold havde etableret og trivedes i som en fisk i vandet. Eller rettere i whiskyen. Ballantines. Bratvolds store og farverige menage var økonomisk døds-kørsel i verdensklasse. En drøm i en bundløs dram.

Kun han kunne holde den fart i projekterne, der forhindrede hele konstruktionen i at styrte.

Det viste sig desværre alt for klart,



I virkeligheden var tidsskriftet "Mobilia" en fortsættelse af "Møbelfabrikanten" - et organ for de danske møbelfabrikanter. Men det var Gunnar Bratvold, der som initiativtager og udgiver fra 1955 fik gjort bladet berømt på den internationale scene, bl.a. ved at knytte en lang række af både etablerede og talentfulde danske designere, arkitekter, kunstnere og fotografer til bladet. Af disse kan nævnes maler og formgiver Gunnar Aagaard Andersen, arkitekterne Jacob Blegvad, Poul Henningsen, Svend Erik Møller, Tove og Edvard Kindt-Larsen samt Verner Panton, fotografen Jesper Høm, designeren Nanna Ditzel, tegnerne Thomas Winding og Hans Bendix samt fabrikanten og spasmageren Percy von Halling-Koch. Samt ikke mindst kunstnerne Robert Jacobsen, Ole Schwalbe, Steffen Jørgensen og Per Arnoldi.



To screenshots fra de glade Eriksholmdage, hvor der bl.a. afholdtes en stor international møbelmesse. Disse telte plus et langt større var opstillet i haven.

da han i 1966 døde, og vi kæmpede for at føre Mobilia videre.

I hans latter og foragt for kreditorernes månedlige klagesang, som han for øvrigt overdøvede med lige dele Wagner og whisky, lå en stejl og uforfærdet individualisme, som hverken kunne gradbøjes eller knækkes.

Han var ikke nem at danse med, lunefuld, krævende og despotisk.

Meget stille om morgenen, når han med sin store juice-æg-milkshake let rystende overskuede den nye truende dag fra sin terrasse. Meget voldsom om aftenen, når ilden buldrede i de 10 pejse, 600 stearinlys var blevet tændt, klubbens gæster strømmede ind, og valkyrierne hærgede på musikanlægget. Mange røg af i svinget. Men stod man distancen, ryddede han vejen og banen for ideerne og blandede sig så ikke meget mere.

Men det skulle være nyt!

Ellers mistede han hurtigt interessen og forsvandt i Eriksholms gipsgrottede labyrinter iklædt knaldrød fez og lilla bolerojakke og en meget lang, tynd sjus.

Uden for Eriksholm havde Verner Panton rejst et kæmpe plastiktelt, Fremtidens Bolig, som blev vores atelier. Tønning Rasmussen kørte imidlertid hjem ved fyraften og faldt ikke rigtig til i det voldsomme miljø, men Steffen Jørgensen og jeg blev hængende, og det var bonussen. Robert Jacobsen, Jean Tinguely, Ole Schwalbe, Dieter Roth, alle kunstnere med glubende appetit på livet og en bred orientering, tumlede gennem Bratvolds store internationale cirkus og slot og telt. Og der er jo det sjove ved det hele, som jeg dengang som begynder oplevede det, at jo friere

rammerne er, jo mere forpligter de medvirkende hinanden og sig selv til at lave noget ordentligt. Hvis de ellers har noget på programmet.

At Bratvold så havde tre dejlige døtre og giftede sig med en skolekammerat til en af dem, trak gennemsnitsalderen ned og slog en god tone an for hver dags fest. Hvordan der nogensinde kom et blad ud, på fire sprog, for øvrigt 10-12 gange om året, nogenlunde til tiden, endsiges blev malet et billede, får stå hen i det uvisse.

Jeg havde stadig tryksværtens forførende duft i næsen fra Politiken og vejrede hurtigt, at der foregik noget andet og mere spændende, end hvad vi selv kunne finde på i atelieret. En dag spurgte Aagaard, om jeg til næste nummer ville lave layout på en artikel om et eller andet møbelfirma.

Meget gerne, svarede jeg, men hvad er layout? Jeg kendte ikke ordet.

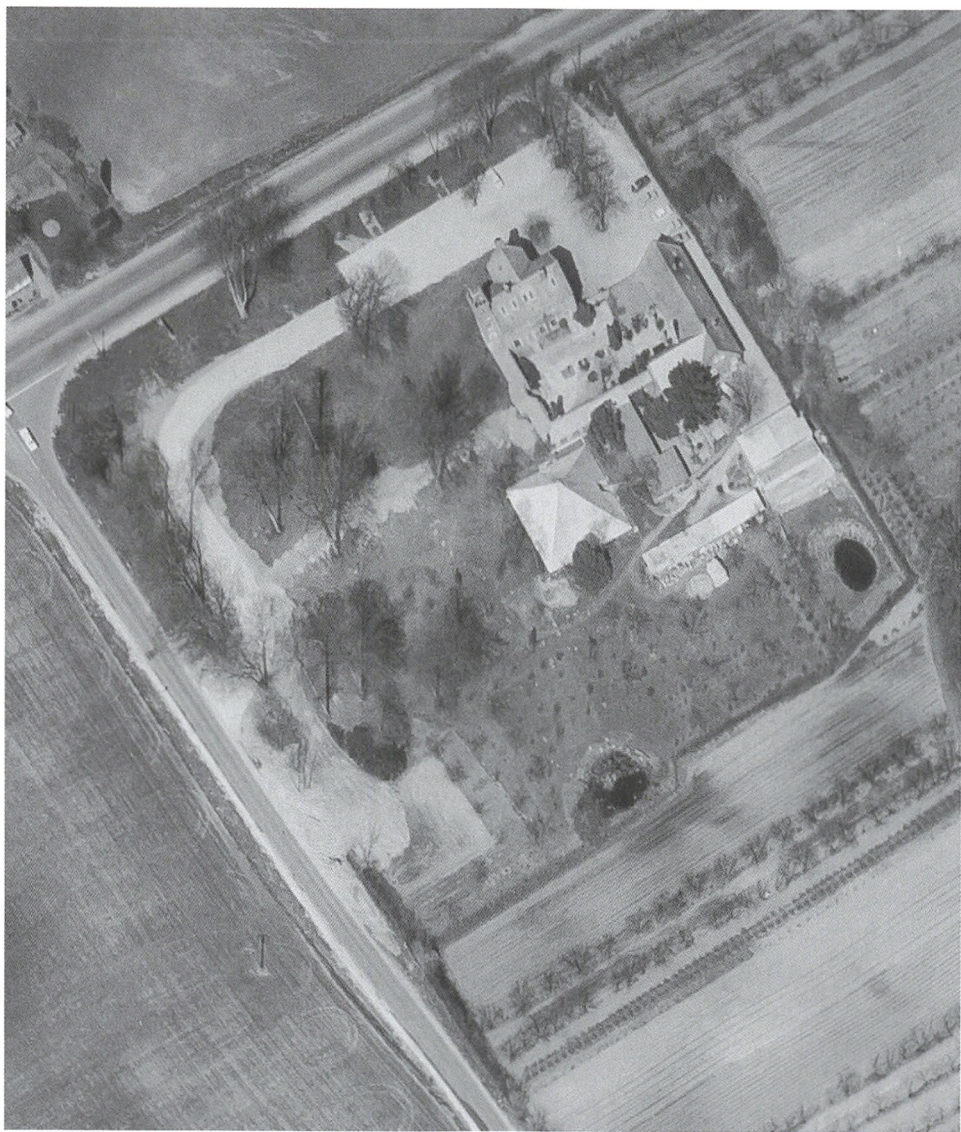
Ethvert nummer af Mobilia bestod af en række artikler, sådan 16-24 sider hver, som regel om et bestemt design. Om producenten, om designeren, om produktet, om historien. Disse sider kunne, hvis vi var heldige, samtidig udkomme som særtryk og sælges i et forhåbentlig stort oplag til den omhandlede producent som PR-materiale. Det var derfor vigtigt, at artiklerne hver især havde en stærk



Steffen Jørgensen (1940-2015), kunstmaler, uddannet på Kunstakademiet og cand.scient i matematik fra Københavns Universitet. Her filmet i haven på Borupgaard i 1964.

individuel grafisk karakter og et personligt udtryk.

Det gav selvfølgelig den samlede månedlige udgave et hoppende og dansende, veloplagt varieret og til tider kaotisk udseende. Tilstræbt, men samtidig naturligt indbygget i forudsætningernes rummelighed, som Aagaard havde defineret dem. Han spurgte om ethvert materiale eller enhver proces, han mødte og skulle/



Eriksholm fotograferet fra luften - et såkaldt lodfoto - i 1965. Billedet viser den store ejendom med Kongevejen øverst og Rørtangvej til venstre. På dette tidspunkt ses bl.a. det store pyramideformede telt, som var Verner Pantons bud på "fremtidens bolig".

kunne betjene sig af: Hvad kan det? Og hvad kan det ikke? Og konkludere som regel: Lad os gøre det, det ikke kan!

Om maskinerne sagde han, at deres fejl var, at de gentog sig selv.

En herlig replik i et trykkeri, der kæmpede, måned efter måned, for at perfektionere et oplag.

Et ens oplag, som oplag jo er flest.

Så hvordan kunne vi indføre en variation?

Nu var det her jo med bly-sats og arktryk og længe før nogen computer, så det var ikke noget med at trykke på random. Og selv random har et forudsigeligt program, hvis monoton Aagaard instinktivt ville have saboteret.

Du har fuldstændig frie hænder, lød hans invitation til mig. Så og så mange sider, og her er teksten og illustrationerne.

Med hensyn til sats kan du vælge, hvad du vil. Vi har en skrifttype, og sættekasserne står derhenne.

Med hensyn til papir vælger du frit. Vi bruger to slags, den dyre glittede og den, dengang, billigere grå kardustype ... så vi kan bedst lide kardus.

Men du har stadig frie hænder.

For med hensyn til farve, og det er jo lige dig, kan du rigtig slå dig løs. Vi kører i sort plus en staffagefarve, som i dette nummer er rød.

Frie hænder!

For mig lød det som en uløselig Houdini-situation.

Jeg kunne åbenbart ikke bestemme noget som helst trods de påståede "frie hænder".

Og så kom den guddommelige replik, som har farvet, styret, beriget og defineret resten af mit professionelle liv:

"Og hvis du ikke kan lave noget, ingen har set før, skyldes det kun en ting: Mangel på fantasi!"

Utroligt.

Og genialt!

Aagaard fjernede i det snuptag alle muligheder for undskyldninger, dårlige som gode: "De havde ikke den sats, jeg ville have brugt, de havde ikke det rigtige papir, de ville ikke ofre en ekstra farve osv. osv."

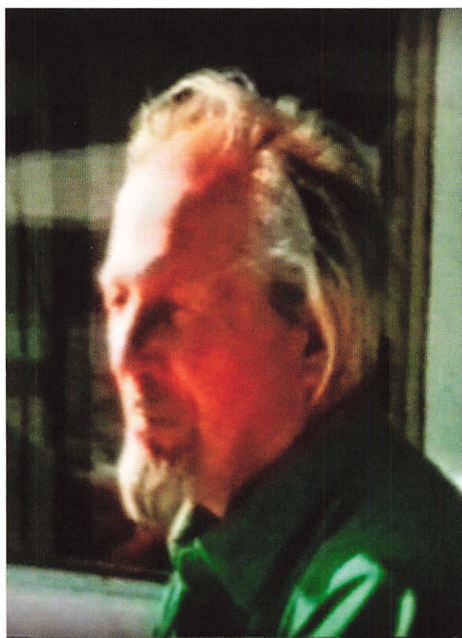
I stedet lagde han begrænsningerne frem og præsenterede dem som muligheder. Alle (begrænsede) muligheds endeløse og vidunderlige land!

"Elsk omstændighederne" var hans arbejdsgrundlag gennem de 10 år, jeg blev hængende på bladet, og mit fra da af.

"The enemy of art is the absence of limitations". Orson Welles.

I atelieret på Eriksholm var der forvirring.

Midt i vores arbejdsperiode åbnede Louisiana den første store udstilling



Gunnar Bratvold (1909-66) var ved sin død siden 1963 gift med Ingelise Bach. (Filmglimt fra 1964).

med amerikansk popkunst.

Steffen og jeg cyklede derved og blev hurtigt færdig med den øvelse. Vi syntes, at det lille spring fra den ydre verden til kunstrummets indre reservat var dialektisk primitivt og i forhold til Duchamps øvelser med readymades allerede i 1917 ganske enfoldigt.

For øvrigt var vi jo på Mobilia fuldt beskæftiget med den absolut øverste ende af produktudviklingens æstetik og Kjærholm og Mies og Eames og

Rietveld og sådan nogle og meget afvisende over for de amerikanske kunstneres skamløse samliv med en mere vulgær masseforbrugerisme, som vi endnu ikke havde begreb om.

Den amerikanisering, vi havde oplevet starten på, hang stadig sammen med krigens afslutning og de allieredes sejr.

Det var heltenes stil.

De amerikanske kunstneres nye materiale fra supernationens bugnende og standardiserede hylders sortiment var mindre heltedigt.

Mente vi.

Vi var elitære, som det hedder, ungdommeligt skråsikre, snobbete kort sagt. Så vi cyklede med vores europæiske spidsintellektuelle feinschmeckernæser i sky hjem for at male videre, som vi plejede.

Og kunne ikke!

Lynet var slået ned, verden var ikke mere den samme. Penslen ville ikke makke ret, hånden kunne ikke.

Kaos - eller befrielse?

Vi knoklede for at få en udstilling på benene, nu med meget nyerhvervet bagage.

Så blev det heller ikke bedre - så var det heller ikke værre.

Aagaard iagttog os smilende på afstand, og Ole Schwalbe skrev en nænsom introduktion til udstillingens katalog, der samtidig, på fire sprog, var en artikel i Mobilia.

Vi var for grønne, og Bratvolds glubende appetit på det nye, også gerne det skandaløse og chokerende, honorerede andre og mere erfarne kunstnere langt bedre.

Ungdommen var heller ikke dengang nødvendigvis en garanti for noget som helst.

De tre måneder kom til en ende og jeg blev der i 10 år.

Det måtte kunne gøres meget bedre, og jeg oplevede meget stærkt, at her var stedet, hvor jeg kunne lære det. Vi publicerede jo frygtløst vores fejl verden over måned efter måned, og så var det bare om at få dem rettet og - som Aagaard ville sige - aldrig gentage sig selv. Igen og igen!

Vi begyndte som sagt vores tre måneders engagement deroppe første april, og allerede i maj blev det møbelmesse. MØBELMESSE!

Det var ikke et ord eller begreb eller en begivenhed, der før havde været et omdrejningspunkt i årets gang og mit liv, men det blev det fra nu af. Bratvold så sit snit og satte al sin snilde ind på at etablere en alternativ møbelmesse for de særligt udvalgte producenter på Eriksholm med medfølgende (forpligtende) publicering i Mobilia og voldsomme fester i Mobilia Club, alt betalt - af udstillerne altså!

Der manglede plads, og alle mand, både faglærte trykkere og de meget

ufaglærte havearbejdsmænd, blev hevet til Eriksholm for at bygge til og om.

I betragtning af at Mobilia Clubs medlemmer talte nogle af landets bedste arkitekter, var det en oplevelse for os på sidelinjen i Pantons telt at se, hvordan spontant byggeri på et meget højt og utroligt primitivt, eller rettere direkte niveau, gik for sig.

Først ridsede Bratvold med sin sølvknappede stok et omrids i græsset, så hakkede gartneren det efter med sin spade, og så byggede mændene med gasbeton lige oven på græsset. De lagde simpelthen nederste række gasbetonblokke langs stregen i græsset.

Fugen fulgte derfor terrænet og blev, da man var nået op til en passende loftshøjde, aftrappet i de øverste sten, så det flade tagpaptag kunne ligge nogenlunde lige. Jeg tror, tilbygningen tog en uges tid, og det var vist også, hvad der var til rådighed.

Min fars sammenflikkede hyttebyggeri i Espergærde 6-7 kilometer sydpå, som jeg havde været så flov over, var en højglanspoleret Mies van der Rohe-pavillon af perfektion i sammenligning med det her klamphuggeri, som samtidig skulle danne en kræsen international ramme om det fineste, fine danske design. Derefter kunne et hold gå i gang indendørs

med gulv, vinduer og døre, medens det udendørs hold gravede sig forsigtigt lidt, men skråt ind under den nederste sten, støbte et nødtørfigt fundament og dækkede det hurtigt til igen, vandede græstørvene, og det lignede næsten en Louisiana-fløj!

Endnu en formentlig bærende mur blev brudt ned, og de nye arealer indlemmet i Eriksholms labyrintiske forløb.

Vi skålede for resultatet.

Da var det allerede lejet ud.

Parketgulv lagt (Junckers, altså mod betaling) og møbler (ligeledes for egen regning) stillet ind og ud i den meget nye, drivende mørtelvåde fløj. Parketgulvet reagerede hurtigt på den manglende underliggende isolering og sokkel, og den fine, hvide vægmaling, sponsoreret og betalt af Sadolin, skallede hurtigt af, men da var MØBELMESSEN overstået, og vi satsede på, at de mange pejse fremover ville drive fugten på flugt. Ellers kunne de nu løstliggende parketstave komme i pejsen, kunne de! Hele Eriksholm, som var opført i engelsk stil af mursten fra et nedrevet toldkontor i Helsingør, knagede fælt i fugerne, hver gang Bratvold improviserede en ny om- eller tilbygning. Pallerne med papiret fra Dalum Papirfabrik leverede både brændsel og det meste byggemateriale, og hønset og håndglattet gips fuldendte



En af Aagaard Andersens stole udført i polyurethan.

(foto: www.moma.org)

projektet.

Bratvolds manglende respekt for noget så prosaisk som bærende vægge var udtalt.

Vi skævede nervøst til loftet, til det endnu engang havde sat sig, og gik så i gang med at udsmykke arrene, nu og her og helst provokerende originalt.

Bratvold morede sig herligt!

Harry Wendt, Porter Harry fra Drop Inn, der jo her fungerede både som kunstnerisk bestyrer og besætter af de mange skæve vægge og svigersøn, brækkede benet, da han på anden sal gik ud af en dør uden at vide eller tænke over, at en netop overstået ombygning havde fjernet trappen.

Han faldt ned, men aldrig rigtig til

deroppe, og blev med benet i gips leveret lidt brugt tilbage til den indre by.

For enden af den nye fløj, eller rettere finger, blev Steffen og jeg i al hast sat til, på opsat eternit, der dækkede et brændeskur, at male et ca. 15 meter langt kollektivt maleri.

Det var et uheldigt tidspunkt, for vi var midt i en smertefuld kunstnerisk metamorfose og tiltrængt modning, men det kunne den gavmilde og utålmodige Bratvold jo hverken gøre for eller vente på.

Vi var ikke nået frem til den samme præcision som i de abstrakte malerier, der havde ført os derop, men kunne kun klø på. Vi havde malet sammen siden 1957 i skolen, så det med samarbejdet var ikke noget problem. Det kneb måske lidt mere med at honorere det krav om NOGET NYT, der hvilede som en skræmmende sky af inspirationsmulighed over stedet. Vores antenner var ikke vokset helt ud, men der blev hevet godt i dem de måneder.

Cirkuskunst på teltudstilling

»Mobilia« i Snekkersten viser dansk popkunst, inspireret af skuffelse over den amerikanske



Udklip fra "Berlingske Aften" fra 1964, der viser Per Arnoldi og Steffen Jørgensen foran deres lange kunstværk på Eriksholm.

Vi gjorde vores bedste.

Som om det var meningen, var der, så vidt vi ved, ikke bevaret fotos af dette alt for tidlige kollektive danske forsøg i popkunsten. Jeg ved, at Iver Hasselbalch filmede forløbet, men er aldrig stødt på resultatet. Måske godt det samme, indtil et udklip fra Berlingske Aften i 2016 dukkede op.

Det blev det ikke bedre af.

ALBANS AUTO stod der hen over



Screenshot fra en film optaget af Iver Hasselbalch i 1964 på Borupgaard. Per Arnoldi morer sig under en samtale med Gunnar Bratvold.

billedet. ALBAN var Alban Berg, hvis trompetkoncert vi var meget optaget af på den tid, og AUTO en famlende indrømmelse til den amerikanske indflydelse, som jo skulle blive stærkere og stærkere, ikke bare på vores fremtidige eternitplader, men også på hele vores samfund.

Aagaard var smilende tilsku-

er. Aagaards mesterstykke var polyurethanchesterfield-klonen, hvor han hældte det voksende tokomponente skum ud i fede flødeskumscirkler oven på hinanden på et fabriksgulv og, så godt det lod sig gøre, dirigerede hævnningen og hærdningen i retning af en stor lænestol eller sofa.



Iver Hasselbalch blev med sin hustru Bente og deres tre børn hurtigt gode venner med de to kunstnere Per Arnoldi og Steffen Jørgensen. De boede i den nordlige fløj til Borupgaard, medens Gunnar Bratvold lejede sig ind i den oprindelige hovedbygning mod syd. Her ses Iver Hasselbalch i 1965, umiddelbart efter at gårdens jorder var blevet solgt til Tikøb Kommune.

ORD skrev han også med det skummende stof, som en et par meter lang vægskulptur.

Lort kunne der næsten have stået, for det lignede det mest af alt. Her var al smagsdommeri overflødiggjort og sat endelig ud af spillet.

Det gør sådan, fordi det gør sådan, og så ser det sådan ud, og så kan man ikke komme sandheden nærmere.

Man kunne for øvrigt også sidde rimeligt komfortabelt i de voldsomme

møbler, og så vidt jeg husker, opløser de sig selv med tiden og forsvinder igen i det møbelløse rum.

Det skulle mange stole lægge sig efter.

Og billeder og bøger og hvad vi ellers, som Fellini sagde i 8½, efterlader os som "en krøblings fodspor."

Da Mobilia i 1970 fik 100.000 kr. fra Nationalbankens Jubilæumsfond til gennemførelsen af et særnummer om kunst og industri, var en af

Aagaards spilleregler for tryknin- gen, at han endelig ville tvinge de monotone maskiner til ikke at gen- tage sig selv. Et herligt øjebliksbillede dukker op, hvor han med fare for liv og lem er klatret op på trykmaskinen over de hidsigt roterende valser for at dryppe farve ned i værket i rytmiske, men uregelmæssige klatter. Så kunne de have det så godt og komme ud i et uendeligt varieret Jackson Pollock- mønster på siderne.

En øvelse blandt de tusinde andre, han rastløs fandt på.

Til dette tykke særnummer opsøg- te journalist Torben Schmidt og jeg blandt andre ingeniør Peter Bang fra Bang & Olufsen og min senere sviger- fader, departementschef i Ministeriet for Kulturelle Anliggender, Henning Rohde med vores lidt enkle spørgs- mål om sammenhæng mellem kun- stens skabende energi og industriens eventuelle heraf. Emnet er stort og løst, og jeg tror, vi alle, i stedet for brugsanvisninger, mest gav udtryk for vores ideelle forestillinger.

Georg Metz skrev i 2007 i sin klumme i Information om Mobilia: *"Får man ved et lykketræf et num- mer i hånden, er det den dag i dag en avanceret publikation. Gunnar Bratvold havde sit hovedkvarter på Eriksholm ved Snekkersten. Derfra udgav han, kom sne og storm og kre- ditorer, sit internationalt anerkendte*

tidsskrift ... PH leverede til tider stof. I den forstand var kulturkampen den- gang sjovere og ikke mindst mere ta- lentfuld. Et direkte modspil til Mobilia var der sådan set ikke!"

Det er der vel stadig ikke?

Her var det om at holde sig til!

Jeg kan huske en sort dag i Aa- gaards øjne, da han for første gang så Cesars pressede bilskulpturer, altså blokkene, friske fra skrotpladsen og læsset af og op på soklerne og ind i kunstlivet. En serie readymades af den Duchamp'ske skole, besnærende dramatiske og forskellige.

Godt fundet, godt set og godt gjort.

"Det har jeg tit tænkt på. . .," suk- kede Aagaard. Underforstået "... men jeg gjorde det ikke."

Og det gjorde jo ligesom den afgø- rende forskel.

Derfor, en smertelig forsinkelse ri- gere, gjaldt det om at gøre det her og nu.

Og Mobilia gjorde mange ting mu- lige.

Jean Tinguely havde som tak for min artikel og et særtryk lavet en motoriseret skrammelskulpturophob- ning, der foroven havde en meget enerverende mælkeklokke. Den var stillet lige inden for hoveddøren på Eriksholm og forbundet til kontakten ved siden af karmen og den rigtige lyskontakt.

Ramte man i mørket forkert, gik

klokken i gang med en vildt irriterende og insisterende klang, og hele skulpturen rystede og dansede som en vanvittig, til man bandende i mørket fandt den anden kontakt, tændte for lyset og slukkede for kunsten.

At det som regel var om aftenen og måske lidt sent, at man kom usikkert, men hel og helt hjem, gjorde ikke kontaktfumleriet mere støjsikkert.

Bratvolds latter lød inde i de pejsebuldrende rums labyrintisk lune mørke. Jeg tror, han mente kontakten til Tinguely var den rigtige. Det var det optimistiske anarkis store, befriende latter.

Erik Steffensen udpeger i sin bog om Poul Henningsen tre arvtagere til PH's "program": Panton, Aagaard og mig selv.

Det kan man så vælge at bryste sig af, brække eller brokke sig over.

En smagssag i et miljø, der netop satte mange gode kræfter ind på at bekæmpe smagen. Den gode smag, den pæne smag, den forudsigelige smag, den dannede smag, den rigtige smag.

Det tilfælde, der via et afbud hvirvlede mig ind i netop denne kreds, smagte af mere.

Selvom PH netop var holdt op som redaktør i 1963, året før vi begyndte på Mobilia, var det åbenbart lykkedes ham, på Bratvolds åbne og generøse invitation, at skabe de rammer

og den stedets ånd, der fortsat gjorde det muligt at folde sig ud så frit. Så vildt og vidtfavnende, som vi fik lejlighed til de næste ti år.

Der var til sidst en veritabel indtogsmarch af kreditorer, anført af Dalum Papirfabrik. Jeg tror ikk., de gennem de mange år havde fået en krone for de to slags papirer, det grå og det glittede, de måned efter måned tappert og taktfast havde leveret. Jeg tror ovenikøbet, de - som alle andre udstillere på Eriksholm - var blevet afkrævet et månedligt beløb for at "udstille" deres papir i bladet . . . altså det papir, det var trykt på. Det var kernen i Bratvolds setup. Alle medvirkende, alle lamper, møbler. stearinlys, tæpper, bestik, glas, tallerkener og så videre og så videre, den hvide maling på gipsvæggene, alt formentlig med undtagelserne af vores malerier, var på udstilling, selvom det ikke fremgik af små skilte eller leverandørlogoer nogen steder., og det kostede både kontingent til Mobilia Club og månedlig 'standleje' på denne udstilling, hvis man ville være med blandt det vildeste og det bedste, dansk møbelkunst, kunst og design kunne præstere de år.

Når Bratvold et par sjusser op ad dagen havde afvist endnu en kreditor med et voldsomt virtuost og ufor-skammet møgfald i telefonen, spandt han som en kat, skænkede og skru-



Et kig ind i Club Mobilias lokaler fra "Kassematten". Bemærk pejseene. Fot. 1963.



Steffen Jørgensen er i færd med at male det lange popart-maleri, som han udførte på get af Iver Hasselbalch)

ede op for Wagner og vandrede rundt i sit lille kongerige. Det var endnu engang lykkedes ham at hive vindebroen op for næsen af noget så kedeligt som et økonomisk krav.

Så døde Gunnar Bratvold, og så døde stedet, og så døde bladet langsomt trods enkens og døtrenes og vo-

res fælles ihærdige kamp for at holde både ånd og produkt i live.

Bratvolds egentlige mesterstykke, ud over de frie hænder, havde været hans økonomiske balancekunst, på slap line mellem kaotisk fallit og meget store armbevægelser. Den var hans personlige hemmelighed, som



Eriksholm sammen med Per Arnoldi i 1964. (Billedet er et screenshot fra en film opta-

hverken kunne imiteres eller læres.

Man kan ikke simulere en saltomortale.

Per Mollerup købte det skrantende bo, men fik vist ikke så meget andet end navnet med sig. Det holdt et par år og blev tyndere og tyndere og mere og mere strømlinet. Men var der

noget, Mobilia aldrig var, så var det strømlinet.

Det var excentrisk i sin egen stil, sin egen verden og sin egen tid. Det skabte sin egen tid og døde med den.

Nu var Bratvold der ikke mere til at skræmme dem væk og fra vid og sans, og Dalum havde varslet det af-

gørende møde, som kunne lukke bladet.

Pejsene på Borupgaard var tændt op, musikken dæmpet, mere Fats Waller end Wagner denne gang, stearinlysene tændt, vinen åbnet og bøf-ferne røde. Ingelise og Mette Bratvold havde stadset sig op, majet sig ud og ringet sig ned og så dejlige ud, og Aagaard og jeg skulle tale gælden ud af denne verden. Ikke be-tale....tale!

Alt gik godt, og vi tryllede skiftevis med vores fortællinger om den store verden, og om hvor mange steder netop de rigtige folk i det rigtige miljø så det helt rigtige papir fra den helt rigtige leverandør Dalum i den helt rigtige sammenhæng: Mobilia kræsne og elegant anderledes magasin. Kaffen blev serveret foran pejsen, og nogle alvorlige glas cognac og en mild stemning, langt fra gæld og krav, inkasso og konkurs, bredte sig i rummet.

Vores konstruktive forslag til Dalum-folkene havde været, at vi med deres hjælp sammen satte alle kræfter ind på et særnummer af Mobilia: OM PAPIR....PÅ PAPIR....om dem på dem.

Hvert stykke papir, som vores blomstrende artikler og spillevende illustrationer og visualiseringer ville optræde på, ville være forskelligt. Bladet ville således, på fire sprog, verden over fremstå som en PRØVE-

BOG for deres produkter og uforlignelige samlede kunnen og ekspertise.

En variation af Bratvolds model, en udstilling af et produkt i vores magasinformat, i vores regi.

Vi bestemte alt, de betalte alt.

Det sagde sig selv, at den omfattende og komplicerede logistiske produktion samt det rige udvalg af forskelligt papir skulle håndteres og leveres af dem.

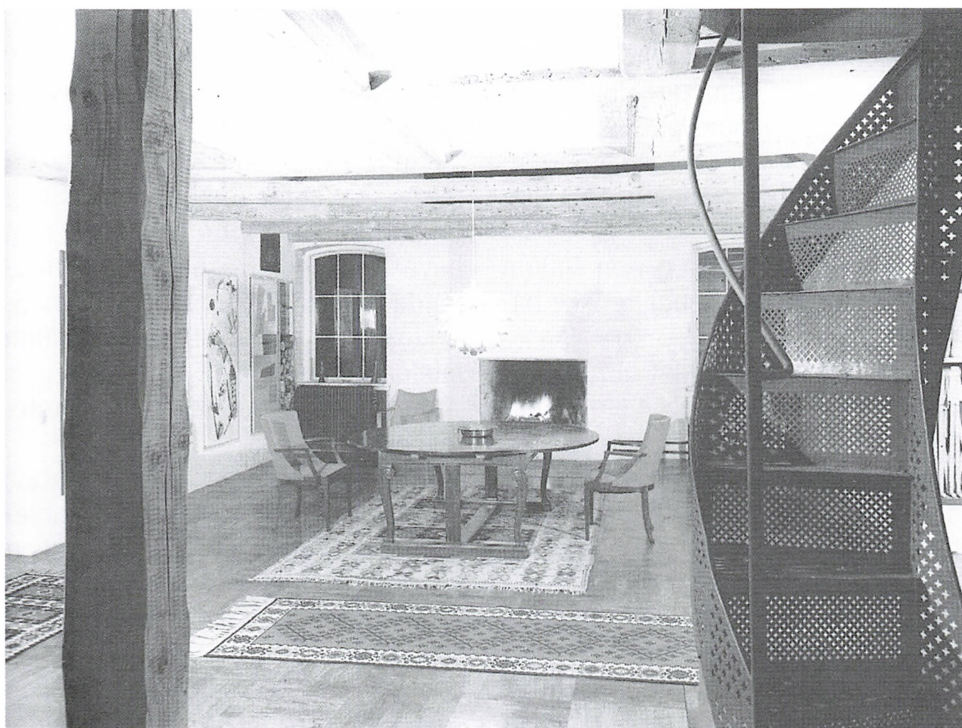
Til gengæld ville vi, som betaling for vores redaktionelle indsats, være indstillet på at slå en streg over vores mellemværende op til nu.

Det vil sige, vi ville rive deres regning i stykker og være store nok til at se bort fra deres økonomiske krav.

Aagaard og jeg var i overbevisende topform, og jeg troede, den var hjemme. Der var for øvrigt ikke så mange alternativer, for vi kunne ikke betale hverken den gamle regning for de mange års papirleverancer endsige nogen ny for de fremtidige. Snakken gik dæmpet, og alle begyndte at glæde sig til det eventyr af et internationalt særnummer, vi så levende havde udmalet for gæsterne.

Men så blev Aagaard lidt stille, og jeg kunne se, at han var ved at få en ide.

Han så meget skruk ud. Åh-åh... Jeg var ikke helt sikker på, at det var lige nu, vi trængte til sådan en rigtig cognac-vædet sen-aften-Aagaard-ide.



Den omtalte trappe, der stammede fra sporvognslinje 3 i København, ses til højre. Længst til venstre i rummet ses to kunstværker af Aagaard Andersen. Også dette indgik som et af Club Mobilias lokaler. (Foto: Louis Schnackenburg, 1963).

Han gled velbehageligt længere ned i den bløde stol, hvirvlede sin cognac rundt i det store glas og sagde, henført, medens han kikkede koncentreret ind i ildstedet:

"Det har altid fascineret mig, at man, selv når papiret er brændt, stadig kan læse, hvad der er trykt på det!"

Og han pegede med foden på nog-

le stumper forkullet avis-papir, som fra optændingen lå tilbage langs pejsens forkant. Og det er rigtigt, at tryksværten stadig tegnede de små forkrøblede bogstaver på den matsorte, forkullede baggrund, læseligt og skrøbeligt.

"Det fortæller noget om papirets egenart," fortsatte Aagaard, "og jeg har derfor tænkt, at vi, når papirum-

meret er færdigtrykt og bundet, lige brænder kanten, før vi sender det ud, så man stadig kan læse, hvad der står, og samtidig opleve askens skønhed!"

Askens skønhed ... den var for meget.

Det var lige den, vi og især Dalum Papirs udsendte forhandlere ikke behøvede.

Gæsterne sagde meget hurtigt farvel, og der var ingen tvivl om karakteren af denne afsked.

"Jeg tror ikke, de kunne lide ideen," drævede Aagaard uanfægtet videre foran pejsen. "Eller også forstod de den ikke!"

Det var en vidunderlig aften. Suicidal idyl!

Det var så forkert, som det kunne være, men det var det, vi havde øvet os i.

Det store italienske designtidsskrift Domus havde et par måneder tidligere haft et omslag, som bestod af to lag kantsvejset plastik med to flydende farver i et eller andet olie/vandagtigt fluidum imellem. Når man tog det op, blurpede farverne rundt mellem hinanden i et rigtig tresser-lysshows flydende mønster. Det var Aagaard aldrig rigtig kommet sig over, og nu skulle vi trumfe Domus med askens skønhed!

Det blev ikke til noget. Ingen Fønix af den aske.

Eriksholms kaotiske og excentriske ophobning af kunst og design blev langsomt spredt for kreditorernes onde vinde.

Min ven fotografen Klaus Lindewald rejste, som kurer, med en trækasse til Galerie Rudolf Zwirner i Zürich, som have købt den skramlende, irriterende Tinguely-skulptur med mælkeklokken - ubeset, baseret på min telefonopringning.

Men Mobilia var jo en pæn reference.

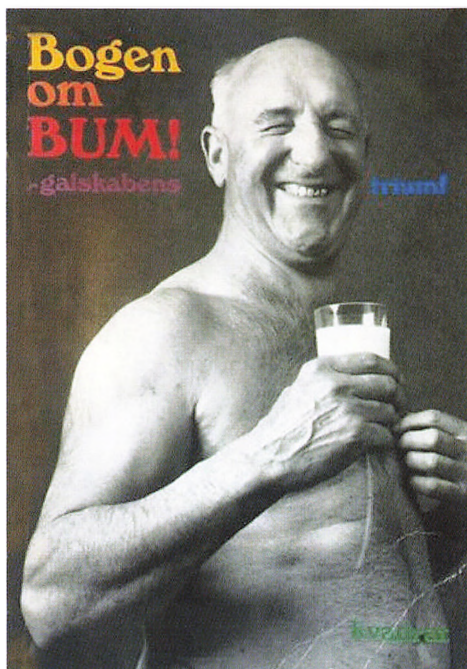
Passagen gennem den skrappe schweiziske told voldte ingen problemer. Han lindede blot lidt på låget og viste dem den skramlende ophobning af skrot. Galleriet åbnede kassen lige så sporadisk.

Vi kunne have solgt dem hvilket som helst gammelt, sammenfoldet cykel-vrag med eller uden mælkeklokke, men gjorde det jo ikke.

Den egentlige nervøse dramatik var resten af den lange dag, hvor stakkels Klaus drev rundt i Zürich, til aftenflyveren gik hjem igen, med så mange rede penge i inderlommen og hele tiden syntes at ende i et meget gæstfrit kvarter med meget smilende kvinder.

TÆPPE

Enhver udmelding med bare en snært af nyhed vakte i den store tid voldsom begejstring på Eriksholm. Det er PRAAAAGTFULDT! råbte Percy von



Percy von Halling Koch (1914-92) stiftede firmaet Unika-Væv og gik i samarbejde med Nanna Ditzel, Aagaard Andersen og Verner Panton. Billedet på bogen er en reklame for Samarin, men det siger jo også meget om manden, at undertitlen er "galskabens triumf".

Halling Koch, den voldsomme baron kaldet Bum, og gentog det i det uendelige på sine små, krumme ben.

NOLLEFAR VÆLTER HELE VERDEN! for han meget højroset fort. Nollefar var i hans kyniske, helt personlige og overnuttede sprog mig. Lilleverner var Verner Panton.

Nanana var Nanna Ditzel.

Og Gunnar . . . kunne han sige med et særlig intimt, lidt bekymret tonefald. Og Gunnar!

Det var Aagaard.

Alle omkring Bum lød sådan.

Sådan var det både i lyden og luften, men hvis vi skulle være det legende menneske, skulle det i hans øjne helst lyde sådan og HØJT og hele tiden!

Bum var, efter en voldsom økonomisk kolbøtte med Unika Væv, Aagaard Andersens fine farver og meget kreative logik, med stort held landet i en omkringfarende rolle som international designimpresario og matchmaker.

Jeg var blevet bedt om at tegne en serie ryaer til en seriøs og traditionel forsigtig svensk fabrikant, Svängsta Tæpper, og Bum var som sædvanlig ude på at provokere den pæne ejer og direktør.

"ADRIK SET FØR!" råbte Bum med alle sine voldsomme sælgermanerismer i fuldt flor.

"VI TÆPPEBOMBER DEM!"

Jeg havde i et anfald af Fluxus forestået, at vi vævede alle landes flag som langhårede tæpper og ganske overset den lille detalje, at man netop ikke træder på et flag.

Så det gjorde vi.

For at opnå den størst mulige gennemslagskraft blev jeg derudover



Allerede et par år før Bratvolds død flyttede både redaktion og trykkeri af Mobilia til Borupgaard. Her lejede Bratvold sig ind i gårdens oprindelige hovedbygning. Ejendommens kælder var redaktionslokaler, stueetagen trykkeri og 1. og 2. etage bolig for familien Bratvold.

Billedet er fra 1968 og viser Bratvolds to døtre Mette og Nina og længst til højre enken, Ingelise. De tre drev Mobilia videre i en periode efter Gunnar Bratvolds død.

bedt om at designe den stand i den enorme tæppehal på møbelmessen i Frankfurt, hvor vi skulle vælte verden, samt den trykte invitation, som skulle sikre, at verden nu også kom hen til os.

Og blev væltet.

Men alt gik galt.

Tryksagen, på meget, meget fint chrome-coated papir med et meget dyrt Steen Rønne-foto af den meget hjemmevævede svenske flag-rya på forsiden og partiel lakering, var talt helt ned til næsten ingenting.

Med én fatal stavfejl.

"Svängsta erwartet Sie" var indbydelsens eneste, lidt overlegne, meget æstetisk ordknappe ordlyd på de seks sider.

I forfinet Helvetica light!

Uheldigvis stod der erwartet i stedet, med enkelt v, og på tysk og især tysk/ engelsk med en meget uheldig association.

Selve standen var meget hvid og moderne med store, lysende akrylpo-

dier, som ikke alene hev de fleste hår af vore egne tæpper, men som samtidig sugede det meste af støvet fra samtlige andre standes tæpper til sig.

Hvis man forsøgte at tørre dem af, øgedes både den gnistrende statiske elektricitet og den voldsomme sugelyne.

Og derfor var alle vores tæpper altså uanvendelige og derfor usælgelige, i hvert tilfælde til gulvbrug.

Og det var jo nok der, vi havde planlagt at vælte verden.

Det sidste jeg så, før jeg flygtede og kørte et vildt stræk fra Frankfurt direkte hjem til Drop Inn, var den svenske direktør, som helt alene i sin store, gnistrende lodne stand stod bøjet over sine tusinde tryksager og med en grim, blå kuglepen møjsommeligt og desperat rettede det enkelte v til et dobbelt.

Rya-flag, ALDRIG SET FØR!!!! som Bum råbte, og af gode grunde heller aldrig siden.

Kilder til denne artikels illustrationer:

Privatfilm optaget af Iver Hasselbalch, 1964

"Billed-Bladet", 19. januar 1968

Lars Bjørn Madsen: "Eriksholm", 1996

Kjeld Damgaard: "Mennesker og Huse på Borupgaard", 2013

Per Arnoldi: "Solo", 2017

Samtale med Per Arnoldi, maj 2018

Rutebiler - i Danmark og i Tikøb

En fornøjelig beskrivelse af den første rutebil i Danmark danner i denne artikel baggrund for udviklingen af rutebilvæsenet i det øvrige Danmark i almindelighed og i Tikøb Kommune i særdeleshed. Denne artikel fortæller i specielt om rutebilvognmand August Andersen i Tikøb.

Af Kjeld Damgaard

Det var ikke i København eller i en af Danmarks større købstæder at det første ruteautomobil kørte. Det var derimod på en rute mellem Nykøbing Falster og Nysted på Lolland. Ruten blev oprettet den 15. september 1903 af C. H. Fuglsang under navnet Nykøbing-Nysted Automobilfart. Ruten blev betjent af et halvåbent automobil med plads til 5 passagerer foruden føreren.

Fra tanke til handling

Fuglsang fortæller selv: *"Den Gang var selvfølgelig alle kloge Mennesker enige om, at Rutekørsel med Automobiler var en Døgnflue med slet ingen Fremtidsmuligheder, og da mine Automobiler forskrækkede Hestene, blev der – naturligvis – sat en Adresse i Gang for helt at faa Kørslen forbudt. Adressen skulde indsendes*

til Regering og Rigsdag, men om den kom saa langt, ved jeg ikke."

Om hvorledes Fuglsang fik tanken har han følgende forklaring på: *"Den virkelige Aarsag var vist nok, at jeg engang i Sommeren 1903 paa en Cykletur i Jylland blev indhentet af et Automobil, der flot overhalede mig, medens jeg i mit Ansigts Sved stampede op ad en væmmelig lang Bakke. Dette Automobil vakte min Begejstring, og da jeg altid har haft stor Interesse for Trafikforhold, fik jeg den Tanke, at saadanne Køretøjer maatte være vel egnede som et Supplement for Jernbaner, og da navnlig i jernbanefattige Egne.*

Mit Kendskab til Automobiler var lig Nul; jeg havde ikke engang kørt Automobil; men Vognen, der overhalede mig paa Bakken i Jylland, styrkede kun min Beslutning om Oprettelse af en Automobil-Rute.

Da jeg paa Danmarkskortet saa,



Kaptajn C. H. Fuglsang oprettede Danmarks første rutebil i 1903 på Lolland.

at der ikke fandtes Jernbane mellem Nykøbing F og Nysted, og Vejforholdene efter en Undersøgelse var gode, besluttede jeg at gøre Forsøget her."

En katastrofe

Den første rutebil var i imidlertid en katastrofe – rent teknisk: "Først skulle jeg naturligvis have et Automobil, og raadførte mig i denne Anledning med en Smed, som ingenlunde udgav sig for at være Fagmand for dette Omraade, men dog kunde give mig den Oplysning, at der hos Fabri-

kant Frederiksen, Roskildevej i København, var en Vogn, som sikkert vilde egne sig for mit Brug.

Ved Henvendelse til Frederiksen fik jeg Vognen at se, og samtidig blev alle dens gode Egenskaber fremhævede, bl.a. husker jeg, at Frederiksen som en særlig stor Fordel pointerede, at vognen ikke havde "Gearkasse"! Hvad var det for noget, jeg kendte det ikke! – Senere lærte jeg grundigt, hvad det vilde sige, at der ingen Gearkasse fandtes paa Frederiksens Vogn. Min Pengepung lærte det ogsaa.

Vognen var bygget paa aaben Charabanc med Plads til 12 Personer og med et Sejldugstag med tilhørende Gardiner, der kunde sammenrulles efter Behag. Motoren havde en Cylinder med en Dimension af 100/120 mm, hvilket svarer til 3,6 HK. Tændingen var Magnet med Afrivning, Palsystem, hvilket kostede mig mange Penge, fordi Palerne paa Grund af Motorens Overophedning bogstaveligt talt brændte op efter 2-3 Timers Kørsel, hvorfor det blev nødvendigt for mig at holde en fast Mekaniker, der udelukkende blev beskæftiget med at fremstille Paler. Carburatoren var, som alle Caburatorer dengang, ikke automatisk. Chaufføren maatte selv sørge for en passende Blanding under Kørslen.

Naar hertil føjes, at Rattet sad i



"Nürnbergeren" - en ombygget tysk "Maurer Union" - var den første danske rutebil - ejet af kaptajn Fuglsang, der havde mange problemer med denne vogn.

venstre Side og var lodretstaaende, og Hjulene forsynet med faste Gummiringe, maa denne Beskrivelse af Landets første Rutebil være tilstrækkelig.

Vognen var udgaaet fra Fabrikken "Maurer Union" i Nürnberg, hvorfor den i daglig Tale gik under Benævnelsen "Nürnbergvognen". Den kostede 4.500 Kr og ved Indregistreringen fik den Nummer "L 400".

En svær begyndelse

Kaptajn Fuglsang beretter tillige om de utallige fortrædeligheder

han havde allerede fra den første tur med vognen. Da vognen endelig var klar til afhentning – flere dage senere end lovet – så tog en tur til Roskilde 8 timer, da vognen gik i stå utallige gange og var meget svær at få i gang igen. Fuglsang ville derfor have handlen til at gå tilbage, men det nægtede Frederiksen – selvom han blev tilbudt en passende godtgørelse.

Men Fuglsang hang på bilen, som han derfor satsede på kunne komme til at køre mere stabilt i fremtiden. Vognen blev sendt til Nykøbing F og

annoncer indrykket om at nu startede der en rute til Nysted fra og med den 15. september 1903.

De første dage gik kørslen nogenlunde, men snart strejkede vognen totalt og Fuglsang måtte derfor leje hestevogne til den videre transport af passagererne. Det var ikke let, fordi de omkringboende bønder hadede vognen, som skræmte deres heste – ikke mindst p.g.a. den infernalske støj som motoren udsendte.

Den eneste, der blev glad ved denne bil var mekanikeren, der ifølge Fuglsang blev en holden mand på grund af de utallige reparationer.

Fuglsang måtte imidlertid snart se sig om efter en ny vogn, for at ruten kunne opretholdes. Den købte han hos "Dansk Automobilfabrik" i St. Kongensgade i København, som lod den bygge til formålet. Denne vogn havde 8 HK, plads til 10 passagerer og kunne køre 15 km/t. Den havde imidlertid også et problem: den havde to liggende cylindre. Det var ikke nogen god løsning, men ikke desto mindre bestilte Fuglsang endnu en sådan motortype i sin næste bil i foråret 1904.

"Dansk Automobilselskab"

Denne svære begyndelse havde dog tilsyneladende givet genklang andre steder i Danmark. Kaptajn Fuglsang blev nemlig indbudt til at deltage i et

møde i København. Formålet var at få dannet et større dansk automobilselskab. Og det lykkedes i sommeren 1904. Dansk Automobilselskab blev dannet med forfatteren Peter Nansen, ritmester Fr. Ibsen og etatsråd Rudolf Schou som koncessionshaver på samtlige Danmarks post-dagvognsruter. Som prøverute blev udpeget Bispebjerg-Farum-Slangerup – og den blev betjent af en "Eugen Brillie" omnibus helt uden uheld, men ganske vist også med en fuldt professionel fransk chauffør/mekaniker ved rattet.

Fuglsang blev driftsdirektør i det nye selskab og de to nyeste af Fuglsangs biler blev indlemmet i selskabet, der yderligere ved biludstillingen i Paris samme år bestilte i alt 8 omnibusser af mærkerne Eugen Brillie, Delahaye og Berliet.

Nye ruter blev etableret: Stubbekøbing – Nr. Alslev, København – Dragør, Assens – Aarup og Rudkøbing – Spodsbjerg. Men man havde overset at der ikke var lige stor interesse fra alle sider til dette nymodens tøjeri! Amtsrådene ville ikke give tilladelse til kørslerne og slet ikke til natkørsler, hvorfor aftalen om postruterne ikke kunne opretholdes. Dermed forsvandt grundlaget for flere af ruterne. I 1907 måtte Dansk Automobilselskab således dreje nøglen rundt.

Flere nye ruter rundt i Danmark

Men andre havde set mulighederne. En ny rute opstod allerede i 1904 på strækningen København-Drøgør og Nyborg-Kerteminde. Allerede i 1905 begyndte cand.pharm. Sivertsen i Hasle en rute på Bornholm, og i 1907 kom der også ruter i Jylland. Den første der var startet af postentreprenør Laurits Nielsen, der begyndte at køre en rute fra sin hjemby, Lemvig til Humlum. I 1913 begyndte møller Strandgaard i Aaby en rute fra Aabyhøj til Aarhus – og så begyndte det at gå stærkt. Ofte var bilerne en ombygget Ford-lastvogn – overbygget med et karosseri, undertiden kun med sækkelærred som afdækning. Omkring 1920 eksisterede således omkring 1.000 ruter i Danmark.

Ruterne blev for det meste oprettet uden videre omtanke og helt kritikløst. Sommetider kørte flere ruter ad samme strækning – nærmest lige efter hinanden. Og der var da heller ikke nogen form for kontrol fra myndighedernes side. Koncessioner fandtes ikke, og folk kunne oprette ruter som det passede dem. Der var heller ikke altid faste køreplaner.

Amtsrådene gør modstand

Amtsrådene var dog ikke begejstrede. Den øgede kørsel sled på vejene – og gav dermed vejvæsenet væsentlige merudgifter. Samtidig var

den almindelige mening, at fremtidens transport bedst kunne løses ved anlæg og drift af jernbaner.

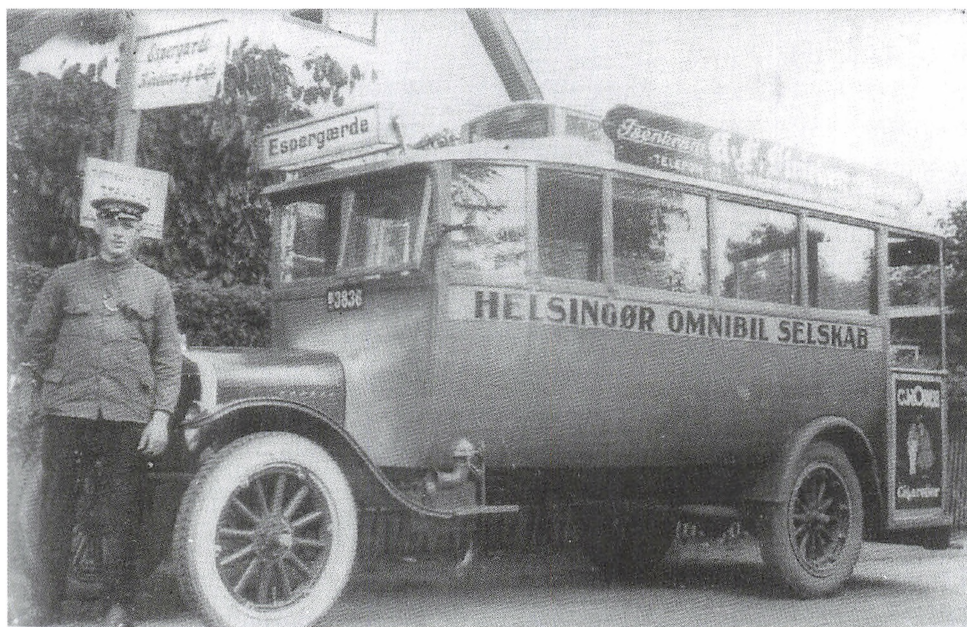
Løsningen var derfor, at rutebil drift blev stærkt beskattet, men stadig steg antallet af ruter. En medvirkende årsag var naturligvis rutebilernes store mobilitet. De kunne stoppe lige præcis, hvor passageren skulle af eller på. Chaufføren kunne agere postmester og postbud eller bare bud til byen – f.eks. hente apotekervarer til fru Jensen, der ikke kunne forlade sit syge barn. Chaufføren kendte ofte sine passagerer – kunne give kredit – give ekstra service o.s.v.

En ny færdselslov så dagens lys i 1923 – 20 år efter at den første var blevet vedtaget. I den fastlagdes også betingelserne for rutebilkørsel. Det betød, at amtsrådene for fremtiden skulle give tilladelse til rutekørsel – efter forhandling med byråd og sogneråd og evt. med et naboamtsråd. Kunne man ikke blive enige om en rute skulle etableres eller om dens nærmere vilkår, så var justitsministeren den, der skulle afgøre tvisten. Samtidig kunne amtsrådet pålægge ruten en afgift afhængig af rutens længde og passagerantal. Endvidere bestemtes det, at en fører af en rutebil skulle være fyldt 22 år og skulle have været fører af et automobil i mindst et år.

Amtsrådene kunne herefter begyn-



*De første rigtige
automobilruter i
Tikøb Kommune
startede den 1.
april 1923, bl.a.
denne rute mellem
Helsingør og Horn-
bæk. Ruten fik i
første omgang dog
kun en kort levetid
- godt et års tid.
(Foto fra A. Greger-
sen: "Hornbækba-
nen 1906-1966")*



*Foto af den anden rutebil, der begyndte kørslen den 1. april 1923: Strandvejs-
bussen fotograferet ud for Lunds Konditori i Espergærde.
(Foto i De Hvide Bussers arkiv).*

de at regulere ruternes antal og strækninger. Koncession kunne ikke opnås, hvis der allerede var et andet ruteautomobil på strækningen – og heller ikke hvis det skønnedes, at der ikke var kundegrundlag.

Samarbejde med jernbanerne

Det var i samme periode begyndt at gå op for politikerne, at det ikke nødvendigvis var en god forretning at anlægge jernbaner til alle hjørner og kanter af landet. I stedet overvejede man at indlede et samarbejde mellem rutebilerne og jernbanerne. Til at se nærmere på dette nedsattes en kommission i 1925. I dennes betænkning fra 1927 fastsloges det bl.a., at hvis en rute oprettedes indenfor en kommunes grænser, så kunne by- eller sognerådet give bevillingen, ellers fortsat af amtsrådet.

Men rutebilernes succes gav også kritik – for måske var de grunden



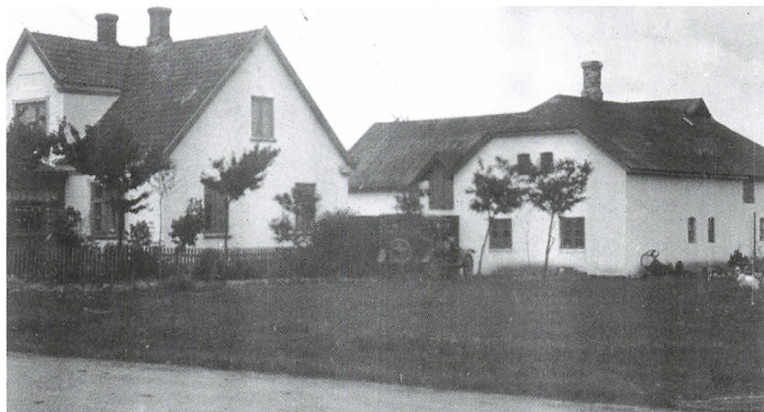
Dette maleri af den unge August Andersen er malt af en russisk krigsfange fra Horserød-lejren. Han malede portrætter af alle familiens medlemmer i 1918. Dette befinder sig i privateje, medens de øvrige er afleveret til Horserødlejrens museum.

til, at jernbanerne havde underskud. Der var derfor i de følgende mange år stadig en mindre "krig" mellem de to transportformer.



Den unge August Andersen i en lillebil ved Frederiksborg Slot i 1920'erne.

Birkehøj var et parcelliststed udstykket fra Ørsholt i 1916. Ejendommen, her på et foto fra midten af 1920'erne var således nyopført, da August Andersens forældre overtog den. Bemærk et automobil i midten af billedet - måske et af dem, som sønnerne anvendte til lillebiler.





Her ses familien Andersen fra "Birkehøj" omkring 1922.

August Andersen som ung på forældrenes ejendom "Birkehøj" - medens heste endnu var en stor del af driften.





Christian Andersen står her til højre med sin lillebil, fotograferet på Helsingør Torv i slutningen af 1920'erne. Bilen til venstre er en Chevrolet fra omkring 1925 - og muligvis er det August Andersen, der står ved siden af den.



August Andersen i chaufføruniform med rutebil - fotograferet på Akseltorv i Helsingør sammen med en ukendt herre. Rutebilen er af mærket Chevrolet og karosseriet antagelig bygget på Sorø Karosserifabrik.



Denne rutebil er en Opel fra 1930'erne. Stedet er endestationen i Tikøb.



Torvet i Helsingør i slutningen af 1930'erne - med August Andersens Opel Blitz rutebil til højre.

Postruten Helsingør-Esrum

I egnen omkring Helsingør kom den første rutebil først i 1920. Baggrunden var naturligvis, at der her var etableret ikke færre end tre jernbaner med Helsingør som centrum: Nordbanen i 1864, Kystbanen i 1897 og Hornbækbanen i 1906. Det fratog nok lysten til at forsøge sig med en konkurrerende automobilrute. Men omvendt var de stærkt forbedrede biler, man nu kunne erhverve med til at give incitament til nogle initiativrige personer.

Den oprindelige postrute, der skulle forsynet postkontoret med post udgik fra 1860 fra Helsingør og foretoges naturligvis med hestetrukne vogne. Man kunne komme med som passager i disse postkøretøjer, men naturligvis kun i begrænset omfang. Ruten til Esrum udgik senere fra Fredensborg – i en kort periode fra Kvistgaard – men kom i 1918 tilbage og udgik fra Helsingør. Ruten gik over Horserød og Tikøb til Esrum. Og det var denne rute, der som den første blev motoriseret. Det skete den 1. juni 1920 – og på ruten kørte en 10 personers Fiat omnibus. Imidlertid var passagerantallet begrænset, da ruten jo primært kørte for at betjene postkørsel og derfor ikke kørte på de tidspunkter, hvor beboerne havde brug for transport.

De næste automobilruter var derfor

rigtige rutebiler, der primært var oprettet til at køre med passagerer og derfor kørte ad ruter, der havde interesse for beboerne og tilmed på tidspunkter, som der var brug for. Den ene af denne art var startet af Holger Salomon, der den 1. april 1923 indviede en rute fra Marienlyst i Helsingør, via Akseltorv, Snekkersten og Espergærde til Humlebæk Hotel, der lå ved Humlebæk Kirke. Samme dag lancerede vognmændene Viggo Hansen og Niels Sørensen en rute fra Akseltorv ad Nordre Strandvej til Hornbæk. De to omnibusser, der betjente de to ruter, var begge bygget i Helsingør på Kronborg Karosserifabrik og kunne hver have 20 passagerer. Ruten til Hornbæk havde fem daglige afgang i hver retning, medens ruten til Humlebæk kørte ikke færre end 11 dobbeltture.

Ruten mellem Helsingør og Hornbæk var naturligvis en alvorlig konkurrent til Hornbækbanen og Helsingør Byråd og Tikøb Sogneråd enedes derfor hurtigt om at overtage ruten og lægge driften ind under Hornbækbanen – eller nedlægge den. Det skete allerede den 25. april, og dermed var ruten den første automobilrute et dansk jernbaneselskab ejede og drev.

Allerede den 5. juni samme år dukkede den næste rutebilrute op. Den var startet af helsingoraneren Alfred



Der blev også kørt turistikørsel - firmaet blev endda kaldt "Tikøb Turistfart". Stedet på billedet er ukendt, men bemærk at kundernes kufferterne blev transporteret på taget af bussen.

Elmby, der kørte fem dobbeltture mellem Helsingør og Tikøb – og også to dobbeltture til Esrum. På søndage udvidedes kørslen imidlertid også til timedrift mellem Helsingør og Marianelund Kro, der blev brugt som udflugtssted i stor stil i de år.

Med den nye færdselslov, der trådte i kraft den 1. oktober 1923, blev der opkrævet en særskat på omnibuskørsel. Det betød, at Elmby udvidede sin rute for at skabe et bedre grundlag. Ruten blev udvidet til at køre til Helsingør. Hornbækbanen drog den modsatte slutning og indskrænkede

driften, og allerede i januar 1924 blev ruten indstillet.

Og nu kom der flere ruter, bl.a. Den Røde Omnibus i Helsingør. Også Holger Salomon havde succes – og i 1924 erhvervede han tre nye busser. Desuden forpagtede han den nedlagte rute ad Nordre Strandvej. Også Elmby udvidede – denne gang forlængede han ruten helt til Frederiksværk.

Ruten mellem Helsingør og Tikøb fik derimod i første omgang en kort levetid. Ruten til Frederiksværk gik nemlig over Horserød og kom ikke til



Under besættelsen i 1940-45 blev benzin en alvorlig mangelvare. Nogle løste det ved at installere gasgenerator på bilerne. Andre, bl.a. August Andersen, løste det ved at afmontere motoren og ombygge køretøjet til en hestetrukket rutebil. Stedet er Sorø Karosserifabrik, hvor August Andersen fik bygget flere af sine rutebiler.

Tikøb. Og den gamle postrute mellem Helsingør over Tikøb til Esrum blev nedlagt i 1927. Dermed var Tikøb uden rutebilbetjening.

Den unge August Andersen så imidlertid en mulighed her. August Andersen var født i Gurre i 1899 som søn af landmand Elof Andersson, der var indvandret fra Lund i Skaane. Han var født i 1866 og indvandret til Danmark i 1887 – dengang med

profession som husmand – og boede i begyndelsen på "Karslhus" i Øerne. Han blev gift med Elna Petersen og i 1920 overtog de ejendommen "Birkehøj" ved den daværende Hellebækvej (nu Ørsholtvej) lige nord for Gurre. De havde allerede på dette tidspunkt tre børn: Ingeborg (f. 1895), August (f. 1899) og Christian (f. 1904).

"Birkehøj" var en mindre landbrugsejendom, der var blevet udstyk-

ket fra Ørsholt i 1916, da gårdens jorder for en dels vedkommende blev udparcelleret til husmandsbrug og parcellistssteder. Gården havde omtrent 30 tdr. land.

Det er parrets søn, August, der er interessant i denne sammenhæng. Han kom som ung i gartnerlære og arbejdede dels som dette, dels som landbruger hos faderen i en årrække. Men sammen med lillebroren, Christian fik han stor interesse for automobiler og vognmandskørsel. Christian havde således påbegyndt lillebilskørsel i Gurre og Helsingør, og August havde også fået smag for dette fag.

Det var på den tid hvert sogneråd eller byråd, der skulle bestemme antallet af hyrevogne i kommunen. For at køre sådanne skulle man have bevilling og opfylde en række krav. Men det var muligt for enhver at starte egen lillebilsvirksomhed. Som lillebilvognmand måtte man dog ikke tage kunder fra hyrevognens holdepladser og efter hver tur skulle lillebilvognmanden køre hjem til sin hjembase for der at afvente, at næste tur blev indtelefoneret. Desuden kørte han turistikørsel med mindre busser.

Og den 27. juli 1930 genoptog August Andersen den gamle rute mellem Helsingør til Tikøb. Ruten gik fra Akseltorv via Montebello, Gurre og Marianelund og derfra til Tikøb. Ruten betjentes med rutebiler af

mærket Opel og Chevrolet. Fra 1942 udvidedes ruten til at begynde ved Helsingør Station og i 1951 fik ruten rutenummeret 331.

I 1936 købte August Andersen, der var blevet gift med Vera Marie Sørensen (f. 1914) villaen "Rosenlund" på daværende Borsholmvej (nu Præstegaardsvej) i Tikøb. Her boede familien og der var garage for rutebilerne. I denne periode reklamerede August Andersen også med turistikørsel – og kaldte da også virksomheden for "Tikøb Turisttrafik". Telefonnummeret var Tikøb nr. 12.

I 1948 købte August Andersen en Bedfordbus med benzinmotor – den indregistreredes med nummeret BA 7001. Men kort efter blev August Andersen ramt af sygdom, og i de følgende fem år måtte kørslen foretages af en chauffør, især kørte Laurits Jensen i flere år. Og i 1954 solgtes virksomheden til en anden Tikøb-vognmand, Carlo Slot Jørgensen. I omtrent 1½ år frem til maj 1961 blev ruten efterfølgende drevet af vognmand Carl Erik Just Nielsen – også fra Tikøb.

Men i maj 1961 blev ruten overtaget af HHGB (Hornbækbanen), der nu havde en betydelig del af sin drift som bustrafik. Året efter blev ruten forlænget til Esbønderup (Sygehus) – idet ruten førtes over Harreshøj og Esrum. Fra 1974 hørte ruten under HT – det nye fælles driftsselskab for alle busruter i Hovedstadsområdet.



Vera og August Andersen (med rigtig chaufføruniform) med børnene Kirsten og Lillian fotograferet på "Rosenlund".



Villa Rosenlund på nuværende Præstegaardsvej i Tikøb havde tidligere tilhørt købmand Næhr, der havde forretning i Tikøb Kro. I 1936 overtog Vera og August Andersen villaen, der indtil da var ejet af kroejner Niels Granberg og muremester Gunnar Jensen. I forgrunden ligger nu indkørslen til Tikøb Brandstation.

Kilder til denne artikel:

*Interview med Kirsten Nielsen (f. Andersen) og Lillian Mathiesen (f. Andersen)
 Nic. Hurup: "Dansk Person- og Rutebiltrafik", (1936)
 A. Gregersen: "Hornbækbanen, 1906-1916-1966", (1966)
 Michael Sinding: "De Hvide Busser" (1997)
 Jens Birch og Michael Sinding: "Bustrafik i Helsingør - dengang", (2003)
 Materiale i Kjeld Damgaards arkiv*

Helsingøregnens lystgårde

af Kjeld Damgaard

Med indvielsen af Nationalparken "Kongernes Nordsjælland" er der god grund til at se lidt nærmere på, hvad der specielt kendetegner vores del af parken. Det er naturligvis især skovene og de mange søer, der falder i øjnene. Betydning har dog også mindre iøjnefaldende ting, som f.eks. oldtidshøje, stengærder, hegn, vejforløb – og så områdets mange gårde, der har været anvendt som lystgårde.

Kongerne og Nordsjælland

Nordsjællands nære beliggenhed ved residensstaden har naturligvis været afgørende, når kongernes interesse for Nordsjælland skal vurderes. Men de landskabelige værdier har trods alt heller ikke været uden betydning. En faktor var dog meget betydelig, når vi kigger på specielt det gamle Tikøb sogns område. Her var det især skovene og deres muligheder for jagt, der havde kongens interesse. Det var således ingen tilfældighed, at der var en række kgl. jagtgårde og jagthuse på strækningen mellem Frederiksborg og Kronborg. Den ene af disse jagtgårde lå i landsbyen Nyrup, som jo lå godt omgivet af kongens skove. I 1722 stod Fredensborg Slot imidlertid færdigt, og interessen for at bevare jagthusene og gårdene kølnedes no-

get - nu havde man udgangspunkt i Fredensborg - og det var centralt nok.

Helsingørs købmænd og klarerere

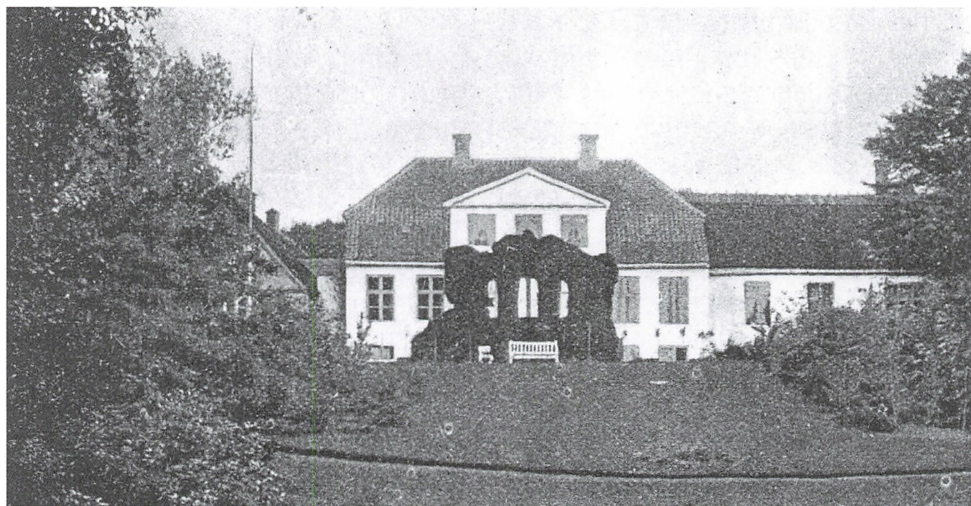
Den florissante tid kaldes perioden i slutningen af 1700-tallet, hvor Danmark levede højt på sin neutralitet, og hvor handlen med en omfattende handelsflåde gav store og meget betydende indtægter til Danmark. I Helsingør havde man imidlertid til lige sin egen helt specielle handel som følge af Øresundstolden. De såkaldte klarerere sørgede for, at alle forbigående skibe fik erlagt den fastlagte told - og nu man alligevel havde smidt anker, kunne man jo lige så godt proviantere, sende penge og hvad der nu ellers hørte til det at drive handel. Denne store trafik nød en hel del handelshuse, købmænd, kla-

rerere godt af. Det smittede også af på det øvrige handelsliv i Helsingør. Ligesom det betød, at et stort antal udlændinge slog sig ned i Helsingør, både som købmænd og handelsfolk, men også som repræsentanter for deres hjemlande.

Den engelske indflydelse

Især den engelske koloni voksede sig stor i Helsingør, og netop englænderne blev blandt de første, der udnyttede omegnens mange muligheder for at bo på landet. Helsingørs bygrænse gik dengang endnu ved Svingelport, så man var på landet blot man befandt sig få hundrede meter ude af

Kongevejen eller Strandvejen. Derfor var ejendomme som Bergmandsdal, Meulenberg og Kronborg Teglgård da også blandt de første, der blev taget i brug som landsteder. Men senere rykkede de første helt ud af Helsingør og ind i Tikøb og Asminderød sogne. Den engelsk-fødte købmand i Helsingør, Arthur Howden, købte således i 1795 Rishøjgaarden, nu bedre kendt under navnet Nybogaard. Men han boede der kun i sommermånederne. Om vinteren havde han handelshuset i Strandgade. I 1802 købte John Daniel Belfour gården Qvistgaard. Også han var købmand i Helsingør og benyttede kun ejendommen som



Rishøjgaarden kendes i dag som Nybogaard - eller måske mere under navnet "Simons Golf". Proprietærgården ligger ved Kongevejen syd for Kvistgaard. Gården var i perioder lystgård for rigmænd fra Helsingør og andre steder. Foto fra ca 1905.



Gurrehus var oprindelig en landbrugsejendom- og ejendommen ses her på en tegning fra omkring 1800 - som den tog sig ud, da de engelske familier ejede stedet.

landsted. Landbruget blev drevet af en gårdbestyrer eller forpagter. På samme måde blev Gurrehus i 1796 købt af guvernør David Brown, der også var britisk af fødsel. I 1804 overtog en anden englænder, John Good, ejendommen, og fælles for disse var, at de beboede ejendommen stort set hele året. Den engelsk-fødte John Daniel Belfours hustru Marianne købte i 1795 Munkelund ved Gurre, byggede den om til sommerbolig - og kaldte den så Marianelund. Om vinteren boede der kun et par tjenestefolk, men i sommertiden residerede familien her. Som et yderligere eksempel på den

engelske indflydelse kan nævnes den engelske generalkonsul Charles Fenwick i Helsingør. Han byggede således de to meget engelsk-inspirerede ejendomme Claythorpe og Fairyhill i Nyrup. Disse ejendomme adskiller sig fra gårdene i området ved at være bygget som landsteder - og i øvrigt bygget med lerstampede vægge - en byggestil, som netop kan have været engelsk inspireret, og som er temmeligt udbredt i det gamle Lyng-Kronborg Herred. Også andre nationaliteter boede på landet om sommeren. Ved Gurre blev således den gamle ejendom Ørsholt (som ikke er identisk

med del nuværende Ørsholt) i 1795 overtaget af den svenske generalkonsul i Helsingør, Isac Glörfeldt, der anvendte gården som lystgård.

Også danskerne flyttede på landet

Selvom det således var englænderne, der førte an på området, var de danske købmænd også interesseret i at komme væk fra Helsingør i sommertiden. Jean Jacob Claessen er et eksempel herpå. I hans storhedsperiode som købmand omkring 1790 købte Claessen således flere ejendomme i omegnen, bl.a. gården Sølyst, som han senere lagde sammen med nabogården, hvorved den

senere Nyrupgaard opstod. Claessen ville ikke stå tilbage for sine københavnske kollegaer og handelsforbindelser, f.eks. storkøbmanden de Coninck, der havde Dronninggaard. Senere anskaffede familien Claessen også Qvistgaard ved Nyrup, Rolighed ved Mørdrup og Strikkergaard ved Toelt.

Så selvom det havde været kendt fra gammel tid "at ligge på landet", så blev der nu næsten kamp om at eje det fineste landsted - og samtidig var det jo en måde at anbringe sit overskud på. Nogle satte pengene i sølvtoj eller andre værdigenstande, men flere og flere købte jord og huse.



Krogenberggaard, der stammer fra 1770'erne er her fotograferet i 1950 og fotoet viser ejendommen, som dengang stort set ikke havde ændret sig siden 1700-tallet. Siden er stuebygningen brændt og genopført i moderne stil.

Udlejning til sommergæster

Og snart opdagede ejendomsbesidderne, at der var gode penge i at udleje til sommergæster. I Helsingør Avis fra 1820'erne er der således adskillige eksempler på annoncer, hvor der udbydes sommerlejligheder i Helsingørs omegn. Den 21. april 1827 annonceres:

"Paa Borsholmgaard, hvis behagelige Beliggenhed er bekjendt, er Hovedbygningen tilligemed Haven at erholde til Leje fra 1ste Maj d.A. enten for forestaaende Sommer eller for længere Tid. Lysthavende ville behage at henvende dem til Forpagter Kellermann paa Stedet".

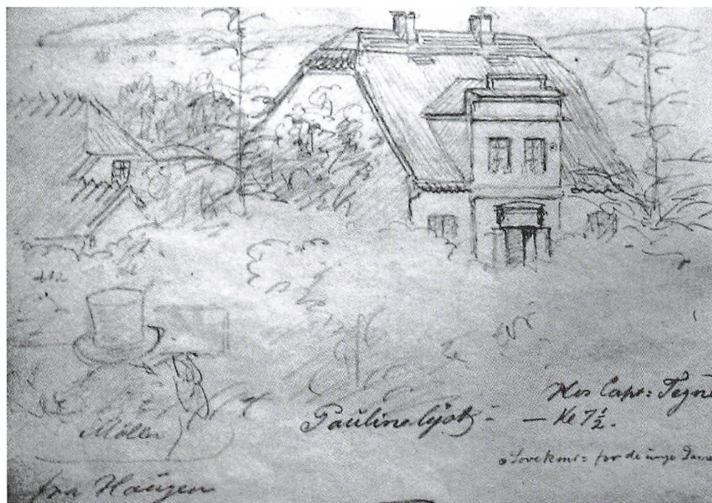
Eller det mere beskedne fra den 9. maj 1826:

"Et smukt Sommerværelse med eler uden Meubler, 1 Miil fra Byen, er at faae tilleje strax. Trykkeriet anvil-

ser".

På Helsingørs Overdrevs jord, på jorderne ved Snekkersten og langs kysten mod Hellebæk indrettedes i 1800-tallets første halvdel adskillige mindre landsteder, som f.eks. købmand Erik Holms "Eriksholm" ved Rørtang, skibsklarer A. C. Møllers "Nøjsomhed", preussisk konsul C. Prytz, "Prøvesten" og sundklarere J. P. Lundwalls "Belvedere" i Helsingørs udkant samt Tegners "Paulinelyst" i Snekkersten.

Karakteristisk for denne periodes landliggerer er imidlertid, at de ikke generelt søgte ud til strandene, men i højere grad ønskede at bo nær skov og sø. Dette skulle imidlertid blive radikalt anderledes, efter at kunstnerne i slutningen af 1800-tallet åbnede københavnernes øjne for, hvad der var smukt!



Paulinelyst lå på hjørnet af Stationsvejen og Strandvejen i Snekkersten og var en gammel lystejeendom helt tilbage i begyndelsen af 1800-tallet. Tegningen er udført af maleren Anton Melbye i 1842 - bemærk maleren selv nederst til venstre.

Møder og arrangementer

Søndag den 19. august 2018:

Byvandring i fiskerlejet Espergærde

Det er nu 7 år siden, vi sidst var en tur rundt i det egentlige Espergærde, nemlig det forholdsvis lille område omkring Espergærde havn. Men nu kommer muligheden for at stifte bekendtskab med områdets historie - eller få den genopfrisket. Turen, der varer ca 2 timer, begynder og ender på Espergærde Havn og er naturligvis gratis for medlemmer, medens andre er velkomne, men må erlægge 20 kr pro persona. **Kjeld Damgaard** er turguide.

Tid og sted: Søndag den 19. august 2018, kl 14.00 på Espergærde Havn.

Tirsdag den 18. september 2018:

Spies, rejs og vær glad!

Denne aften kommer foredragsholder **Lis Frederiksen** og fortæller om vort bysbarn Simon Spies. Utraditionel, intelligent og stenrig var charterkongen, der lærte danskerne at tage sydpå til varmen. Hans liv er en bio-



grafisk guldgrube. Kom og forundres, le og bliv fascineret.

Tid og sted: tirsdag den 18. september 2018, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

Tirsdag den 23. oktober 2018:

Poulsens Planteskole og Kellerisområdet

Så er der lokalhistorie på plakaten! **Kjeld Damgaard** kommer og fortæller historien om Poulsens Planteskole, der blev berømt for sin rosenforædling. Desuden fortælles om Kellerisområdet, hvor flere ejendomme også har en spændende historie.

Tid og sted: tirsdag den 23. oktober

2018, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

Tirsdag den 20. november 2018:

Syklubben

Cand.mag. og medforfatter til bogen "Syklubben - Helsingør-modstandsgruppen, der snørede tyskerne", **Karina Søby Madsen** fortæller denne aften den dramatiske historie om Syklubben, der i perioden 1943-44 stod bag en stor og velorganiseret flugtrute over Øresund. Hun beretter, hvordan den blev til, gruppens organisering og arbejde, samt om den høje pris, som flere af gruppens medlemmer måtte betale for deres indsats.

Tid og sted: tirsdag den 20. november 2018, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

Tirsdag den 11. december 2018:

Juleafslutning

Også i år vil vi – traditionen tro – afvikle julehyggemøde med æbleskiver og solbærrøm samt portvin på foreningens regning. Aftenens program vil omfatte julesalmer og -sange, og lidt kulturelt. Det kulturelle indslag i år bliver om "Solfesten", fejring af

vintersolhverv hos inkaerne. Det bliver fortalt af seniorforsker dr. phil. **Inge Schjellerup**.

Aftenen afsluttes som sædvanligt med den populære historiske quiz under ledelse af **Kjeld Damgaard**.

Tid og sted: tirsdag den 11. december 2018, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

Tirsdag den 22. januar 2019:

Christian II - hans tid og tiden op til reformationen

Sæson 2019 starter med et foredrag af cand.mag. **Tommy P. Christensen** om Christian II og tiden op til reformationen. Det var kongen, der forsøgte at stække kirkens og adelens magt til fordel for kongemagten og de lavere stænder, hvilket bragte ham i modstrid med de ledende i landet. Han gennemførte "Det Stockholmske blodbad", på den svenske adel og præsteskabet, hvilket medførte tabet af Sverige. Han er en spændende person i et omskifteligt afsnit af Danmarkshistorien.

Tid og sted: tirsdag den 22. januar 2019, kl. 19.15 på Espergærde Bibliotek.

Ví har modtaget:

Jeg skriver for at bede jer rette/dementere i det førstkommande nummer af jeres blad artiklen 'Portør Christensens nebengeschæft' som er bragt på bagsiden af decemhernummeret.

Der var ikke tale om nogen 'Nebengeschæft', men om 'frivilligt arbejde' som det hedder i vore dage.

Grundejerforeningen bad Laurits Christensen om lov til at sætte en lukket opslagstavle op ved siden af en bænk, som han selv tidligere havde sat op til trætte rejsende ud for portørboligen. Bag glasset i opslagsskabet kunne man annoncere boliger og værelser til leje. Grundejerforeningen bad også om de måtte henvise til portør Christensen i annoncer vedr. udlejning.

Der var ingen aftalt aflønning. Det var en tid, hvor nogle mennesker knoklede for andre uden aflønning - sikkert fordi de var stolte over at kunne gøre en forskel. Grundejerforeningen har muligvis afkrævet et gebyr for opslag i skabet.

Nebengeschæft antyder en noget lyssky affære. Det er et kedeligt ord at bruge specielt ifbm en tjenestemand ved staten. Det vil jeg og min familie bede jer dementere.

Med venlig hilsen
Birgit Gents, Blålersvej 21, 2990 Nivå

**Historisk Forening for
Espergærde og Omegn**
Årligt kontingent:
kr 150,- pr. medlem
kr 250,- for ægtepar/samboende
som indbetales på konto.nr.
1551-0006043151, Danske Bank

Bestyrelse:
Formand: Preben Poulsen,
Dyremosevej 6, Tibberup, 3060
Espergærde, tlf. 49132354,
prebenpoulsen@mail.dk

Næst.fmd.: Jan Kruse, Strand-
bakken 16, Mørdrup, 3060
Espergærde, tlf. 30952296
s.j.kruse@stofanet.dk

Kasserer: Lars Vange, Søn-
dermarken 3, Mørdrup, 3060
Espergærde, tlf 49131740,
larsvange42@gmail.com

Sekretær: Mads P. Vej-Hansen,
Fredensvej 71, Mørdrup, 3060
Espergærde, Tlf. 49132467,
mads@vej-hansen.dk

Best.medl.: Ruth Sølvhøj, Mør-
drupvej 77 A, Mørdrup, 3060
Espergærde, Tlf. 49132115,
r.solvhoj@stofanet.dk

Suppl.: Kirsten Aagaard,
Vildrosevej 5, Mørdrup, 3060
Espergærde, tlf. 49131241,
paag@post.tele.dk

Suppl.: Lone Sallerup
Kløvermarken 13, 2., Mørdrup,
3060 Espergærde, tlf. 29722918
losa0801@gmail.com

EGEBÆKKEN
Udgives to gange årligt
som medlemsblad for
Historisk Forening.

Redaktion:
Ansvarsh.: Kjeld Damgaard,
Helgavej 8, Mørdrup, 3060
Espergærde, tlf 49135297,
damgaard@tikobkommune.dk

Preben Poulsen,
prebenpoulsen@mail.dk
www.egbaekken.dk

Web-red.: Mads P. Vej-Hansen,
mads@vej-hansen.dk