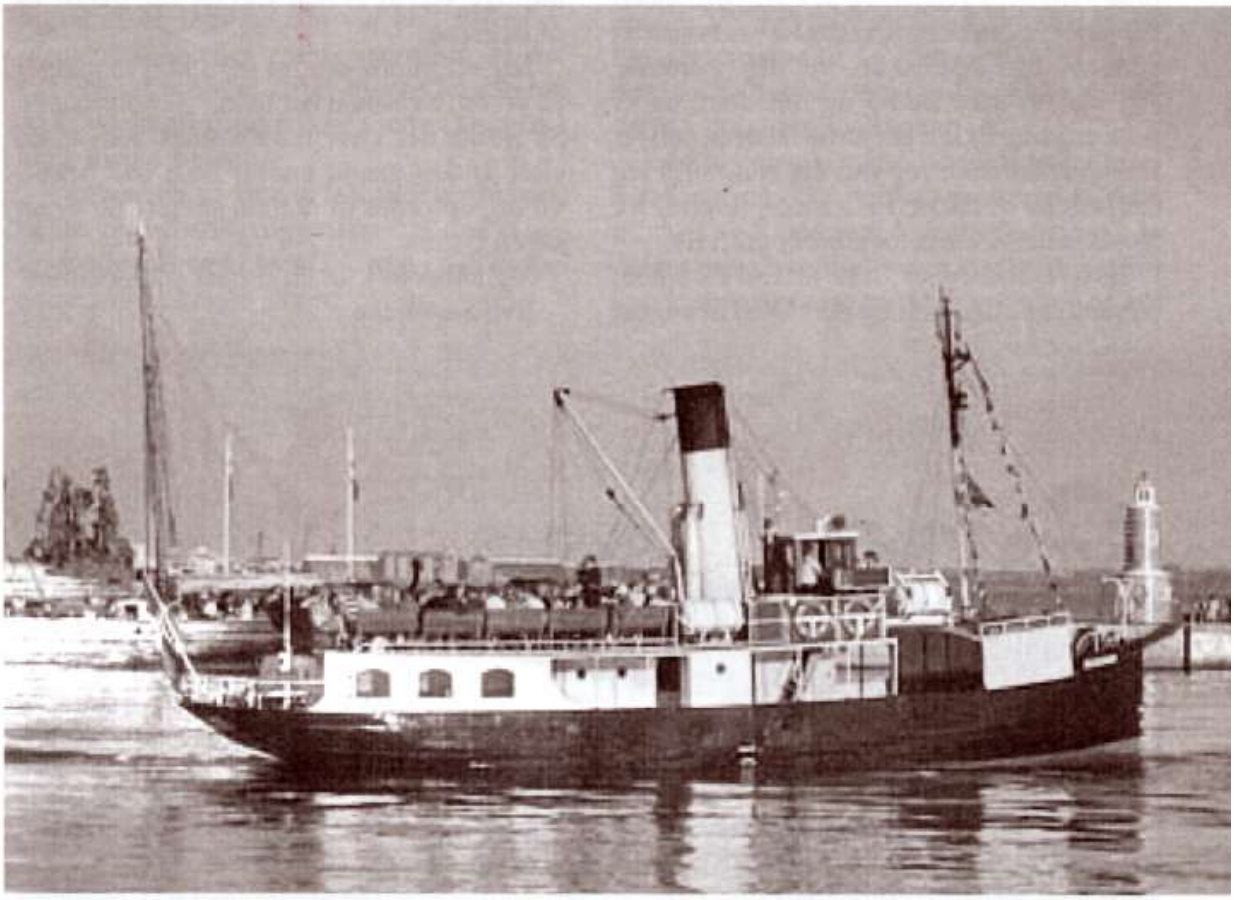
fahs

NUMMER 3 Juli 2008 22. ÅRGANG



Dampskibet Skjelskør
Foto: Ole Ryolf

et blad fra

Frederiksborg Amts Historiske Samfund

Kære medlemmer

Flere har overfor mig udtrykt sig rosende om Kresten Tommerups artikel om Østrup i forrige nummer af FAHS bladet. Det er dejligt som redaktør (og garanteret også som forfatter) at få positiv respons.

I dette nummer er Uffe Mühldorffs artikel om jernbanens vej til Frederikssund "planket" fra bladet "Frederikssund Historiske Forening" - med forfatterens tilladelse. Til orientering kan jeg fortælle at Frederikssund Historiske Forening udsender et medlemsblad i stil med FAHS, og at Uffe Mühldorff har skrevet omkring 75 artikler i tidsskriftet gennem de sidste 20 år - ret imponerende. Jeg har nu ikke siddet og talt dem, og er ikke engang sikker på, at forfatteren selv er klar over antallet. Jeg ved det kun, fordi jeg har søgt på Mühldorff i Lokalbibliografi for Nordsjælland www.lokalbibliografi.dk.

Hvis I undrer jer over at FAHS bladet udkommer midt i juli og ikke først til august som det plejer, så skyldes ændringen at foreningens sensommertur allerede er søndag den 10. august. Som det fremgår af bagsiden skal vi både ud at sejle på Roskilde Fjord og på byvandring i Frederikssund.

Årbogen for 2008/2009 - Flemming Runes to-bindsværk om Gribskov udkommer desværre ikke før engang til efteråret. De medlemmer, som har hørt Flemming Runes foredrag i vinter eller har været sammen med ham i Gribskov på FAHS's sidste udflugt, ved at vi helt sikkert kan glæde os til bøgerne.

Jeg vil minde om, at man kun modtager en årbog, hvis man har betalt sit kontingent. Så skulle der være medlemmer, som af en eller anden grund endnu ikke har betalt, vil jeg opfordre til at man snarest får bragt sagen i orden.

Jeg håber at I får en fortsat god sommer!
Eva Stennicke

fahs

FAHS er medlemsblad for Frederiksborg Amts Historiske Samfund og udkommer fire gange om året; i februar, april, august og november.
Artikler til bladet sendes til:
Frederiksborg Amts Historiske Samfund
v/ Eva Stennicke c/o Helsingør Kommunes Biblioteker,
Marienlyst Alle 4, 3000 Helsingør.
Telefon: 4928 3622, fax: 4928 3627
E-mail: eva.stennicke@mail.dk
Indmeldelse, spørgsmål omkring medlemskab og lign.:
Eva Stennicke - se e-mail, tlf. nr. og adresse ovenfor.
Hjemmeside og adgang til årbogsregister: www.fahs.dk

Redaktion
Bibliotekar
Eva Stennicke
(ansvarshavende red.)
Layout, sats og tilrettelæggelse:
Eva Stennicke

Tryk: FOA

Frederikssund på sporet

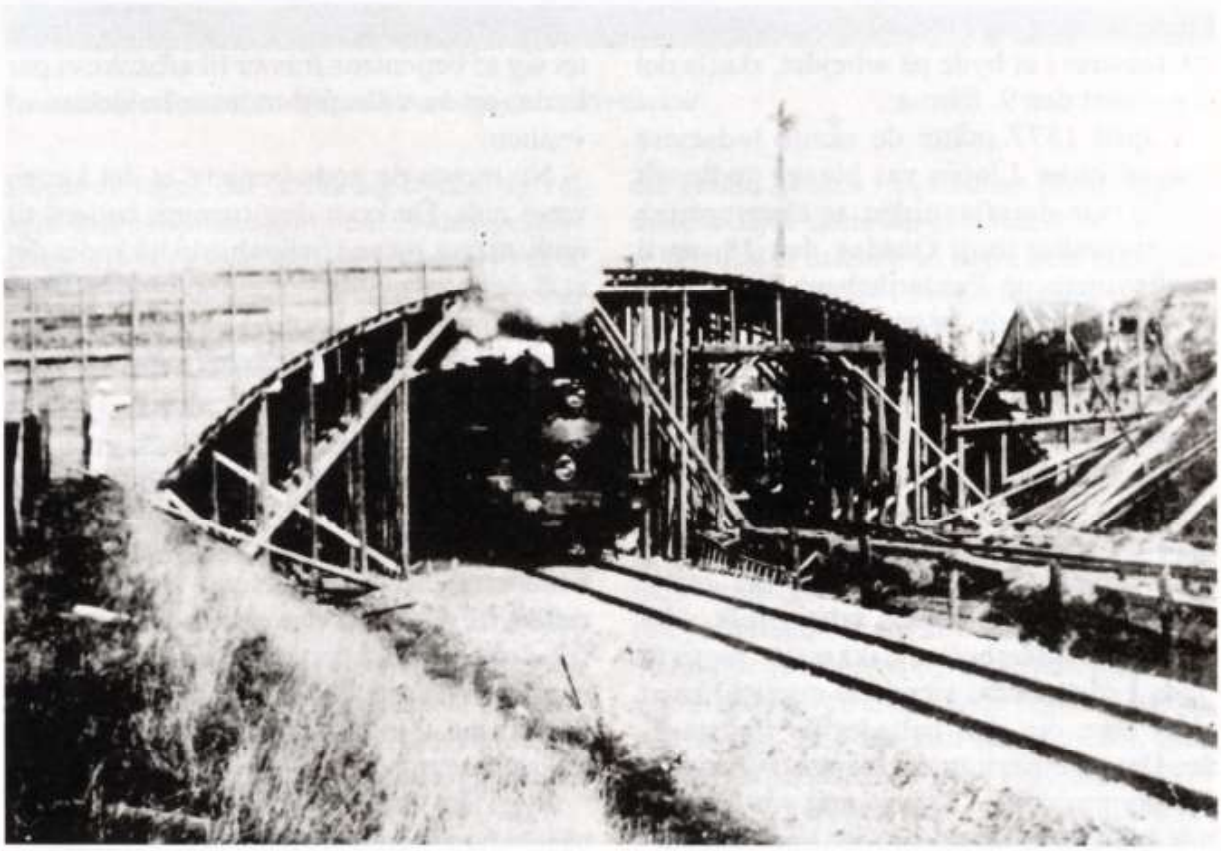
af Uffe Mühldorff

Den 23. maj 1873 blev det i Landstinget vedtaget, at Indenrigsministeren kunne give Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på at bygge en jernbane mellem København og Frederikssund. Dermed skulle man tro at arbejdet snart kunne begynde. Men nej. Ingen af de implicerede var helt tilfredse. Jernbaneselskabet mente nærmest, at det var blevet tvunget til at bygge jernbanen og havde derfor ingen hast med at komme i gang med arbejdet.

Parterne måtte igen til forhandlingsbordet, og der blev fremsat og vedtaget endnu et par lovforslag førend Lov af 24. maj 1875 kunne tilfredsstille begge parter.

Og alligevel. Jernbaneselskabets bestyrelse var stadig ikke begejstret. Den ville derfor lade en generalforsamling beslutte, om Selskabet skulle påtage sig arbejdet eller ej. Det gjorde generalforsamlingen, og endelig kunne Christian IX ved et statsrådsmøde den 18. maj 1876 underskrive den endelige koncession til Jernbaneselskabet. Efter den skulle banen være færdig så den kunne tages i brug den 1. oktober 1879.

Endnu engang måtte landmålerne i marken for at afstikke jernbanen i terrænet, men modsat ved tidligere lejligheder vidste de denne gang, hvordan banen skulle gå. Derfor kunne de berørte sogne i begyndelsen af juli



Viadukten ved Marbæk. Foto: Lokalhistorisk Arkiv Frederikssund

1876 se en bekendtgørelse i aviserne om, at landmålere, der mødte på Jernbaneselskabets vegne, ikke måtte generes.

Landmålerne afstak banen i løbet af sommeren og efteråret 1876. I begyndelsen af oktober var deres arbejde færdigt. Det var nu på tide at linjen skulle godkendes af de berørte lodsejere, og der blev derfor afholdt en række besigtigelsesforretninger i den sidste uge af oktober, startende ved Frederiksberg Station den 23. - og sluttende i Frederikssund den 31. oktober.

I Frederikssund fulgte man spændt arbejdet. Hvor ville stationen komme til at ligge i byen? Det fik man vished for ved det sidste af møderne. Her blev det meddelt, at den efter al sandsynlighed ville komme til at ligge i byens sydlige udkant, ved Ude Sundby Å.

Så gik arbejdet for alvor i gang. Straks efter årsskiftet 1876/77 blev arbejdet i forbindelse med anlæggelsen af banen udbudt i licitation. Der skulle laves dæmninger, graves grøfter, lægges rør og bygges stenkister og broer, alt sammen for at kunne lægge skinner mellem Frederikssund og Frederiksberg. Var nogen interesseret i at byde på arbejdet, skulle det ske senest den 9. februar.

I april 1877 måtte de ramte lodsejere igen af huse. Linjen var blevet godkendt og det var derefter tiden at ekspropriere den fornødne jord. Onsdag den 18. april mødtes man på Frederiksberg Station og bevægede sig i de følgende dage langs linjen, indtil man torsdag den 26. april nåede frem til skellet mellem Oppe Sundby og Frederikssund. Nu var jorden sikret og selve anlægsarbejdet kunne tage sin begyndelse.

Jernbanebørster

Til de meget omfattende arbejder måtte der nødvendigvis hentes arbejdsfolk udefra, og da disse bestemt ikke alle hørte til Guds bedste børn, vænnede man sig snart til at høre om den ballade, de forårsagede. Det var særligt de mange svenskere, der gav problemer. Den 6. maj var der ballade blandt de arbejdere, der var beskæftiget i Ballerup. Her havde en tilstedeværende, betjent søgt at skille nogle slagsbrødre. Det var lykkedes, men først efter at han selv havde fået nogle slemme knubs.

Heller ikke, Frederikssund gik fri i den anledning. Her var et par jernbanearbejdere kommet i håndgemæng i porten til et af byens gæstgiverier. Det havde trukket folk til - også en betjent. Han fik skilt de stridende parter uden de store problemer. Men kort efter var den gal igen. En svensk jernbanearbejder var blevet slået ned i Strandgade (nu Jernbanegade). Igen fik betjenten beroliget gemytterne, men kun for en kort stund. Snart kom der meddelelse om, at en gruppe jernbanearbejdere var begyndt at råbe efter byens sagesløse borgere, og en slagterlærling var oven i købet blevet slået i ansigtet. Denne gang valgte betjenten at foretage arrestation. Den mest, urolige af elementerne skulle med på stationen. Men han fik hjælp af sine kammerater og slap væk.

Ti minutter senere fandt betjenten ham. Men han kastede sig ned på jorden og klamrede sig til betjentens ben. Igen fik han hjælp af sine kammerater, som havde benyttet sig af betjentens fravær til afbanke et par karle, og nu ville forhindre anholdelsen af vennen.

Nu mente de gode borgere at det kunne være nok. De kom den trængte betjent til undsætning, og ved fælles hjælp lykkedes det at få de noget uvillige arbejdere ind i arresten på rådhuset. Det kom til at koste hver af jernbanearbejderne 4 dage på vand og brød.

Arbejdet fortsætter

På trods af disse uroligheder gik arbejdet stødt fremad. Allerede fra de første dage var der kommet skibe lastet med jernbanemateriel til Frederikssund Havn. Materiellet til det spor, der skulle lægges inde fra København, kunne sendes med jernbanen, men den mulighed var der ikke i Frederikssund. Hertil måtte materiellet komme søværts.

Byen blev derfor vant til den store aktivitet på havnen i anledning af sporarbejderne. Men fredag den 7. september 1877 skete der



Frederikssund Station. Foto: Lokalhistorisk Arkiv Frederikssund

alligevel noget, der tiltrak sig byens, og vel også andres opmærksomhed: Et kæmpestort dampskib kom sejlende ned gennem fjorden. Det største der nogensinde var set på fjorden, mente mange. Det var engelsk og på vej til Frederikssund lastet med skinner ¬ 3700 stk. Det stak så dybt, at det måtte blive liggende ude på fjorden, mens lasten blev bragt j land. Først da 2/3 af skinnerne var kommet i land, kunne skibet selv sejle til kaj og fyldte da hele den ene side af havnen.

Uheld

Desværre kom arbejdet ikke til at gå uden uheld. Der var sørget for sygekasse til jernbanearbejderne, og man var klar til hurtigt at bringe folk til de nærliggende sygehuse, hvis der skete uheld.

Arbejdsmand Jens Larsen var i slutningen af juli 1877 beskæftiget med at skovle fyld, der skulle hældes i Skenkelsø Mose. Under dette arbejde skete der et skred, hvor han var så uheldig at brække sit højre ben. Han blev bragt til sygehuset i Frederikssund og kom sig over sin skade.

Så heldig var en anden jernbanearbejder - Lars Nielsen ¬ ikke, da han i september måned samme år var beskæftiget med lignende arbejde på Stenløse Mark. Igen skete der et jordskred. Lars Nielsen blev fuldstændig begravet af den nedfaldende jordmasse. Han blev straks gravet fri, men for sent, han var død, efterladende sig kone og 5 børn.

Troede jordejerne op til jernbanen, at alt var overstået ved eksproprieringen til banen, tog de fejl. Det var kun selve sporet, man havde sørget for jord til. I september 1877 kunne der i aviserne læses, at der skulle foretages nye ekspropriationer. Fra den 25. til den 28. september ville der igen være et selskab,



Frederikssund Station 1913. Foto: Lokalhistorisk Arkiv Frederikssund

der bevægede sig langs med sporene. Denne gang for at finde jord til ledvogterhuse og lignende.

Det var ikke kun de mennesker, der arbejdede ved banen, der kunne være udsat for uheld. Det var heller ikke altid, at arbejdsresultaterne blev helt som ønsket.

Den bro, der var lavet over vandløbet ved Skenkelsø, havde slået en stor revne og et større reparationsarbejde var påkrævet. Det samme skete ved Snydebro. Begge steder var det en følge af, at jorden ikke havde været ordentlig fast.

Heller ikke dæmningsarbejdet over Hellede Mose mellem Ølstykke og Veksø kom til at gå som planlagt. Her var der et stort stykke, der skulle fyldes op for at jernbanen kunne føres igennem. Der blev arbejdet hårdt for at få arbejdet færdigt, og endelig, i august 1878 havde jernbanedæmningen fået den entrerede højde. Det havde taget 1 1/4 år og der var gået megen jord til dæmningen. Bare ikke nok...

Sunket i mosen

Da arbejdet skulle besigtiges, manglede der 50 meter af dæmningen. Stykket var simpelthen sunket i mosen og med sig havde det taget sporene og de tipvogne, der stod på dem.

Arbejdet gik trods de nævnte og andre uheld sin gang. Sporene skød frem i terrænet. Men der var også andet, som vidnede om, at der snart kom tog mellem Frederikssund og København: Der blev bygget stationsbygninger.

I Frederikssund kom den største af dem til at ligge. Her rejstes en 2-etages bygning

med to tilhørende sidehuse, et stort varehus, lokomotivremiser, cisternehus og en smedie. Herlev, Måløv og Veksø fik mindre stationer, kun en etage og med et enkelt udhus.

I Ølstykke kom en lidt større bygning, der også blev udstyret med et lille varehus. Endelig blev også stationen i Ballerup bygget i 2 etager med udhus, varehus og cisterne. I Frederikssund fik stationen skifertag, mens de andre måtte nøjes med svenske fyrrespån.

Den 1. oktober 1878 blev der meldt næsten klar. Skinnerne var lagte, og stationsbygningerne var rejste. Det sjællandske Jernbaneselskab var også begyndt at ansætte det personale, der skulle arbejde ved banen.

Selve det kørende togmateriel var blevet bestilt hos Selskabets sædvanlige leverandør i den tyske by Esslingen. Herfra ventede Selskabet nu på ankomsten af 5 lokomotiver, 2 personvogne, 3 post- og bagagevogne og 40 forskellige godsvogne. Jo, nu var jernbanen for alvor på vej til Frederikssund.

I Frederikssund fulgte man arbejdet med begejstring. Havde byen været lunken på ideen, da planerne kom frem 10 år tidligere, så var stemningen nu vendt. I Januar 1879 var også alle ledvogterhuse (21 i tallet) klar til at blive taget i brug, signalerne sat op, telegrafledningen trukket og skinnerne færdiglagte. Kun ved Hellede Mose drillede naturen endnu, men ved tålmodighed skulle det nok lykkes.

Også Frederikssund byråd lod sig rive med af begejstringen. Her besluttedes det på et byrådsmøde at bevilge 500 kr. til at festligholde indvielsen af banen. Ved samme lejlighed blev der også nedsat et udvalg, som skulle tage sig af festlighederne. Udvalget rettede henvendelse til Jernbaneselskabet for at høre, hvad det ville foretage sig, når banen skulle indvies. Svaret var temmelig nedslående: Ingenting!

Jernbaneselskabet kunne ikke se, der var noget at fejre. Det svar bragtes tilbage til byrådet, der derefter straks besluttede, at de bevilgede 500 kr. kunne bruges på noget andet end jernbanefestligheder! Når Selskabet ikke ville yde noget, ville kommunen heller ikke.

23. maj 1879 kom endnu et bevis på, at jernbanen var på vej. De 5 bestilte lokomotiver ankom til banegården i København, og i den efterfølgende tid ligeledes de øvrige vogne, der skulle bruges på banen - dog ikke som oprindeligt planlagt fra Tyskland, men i stedet fra Malmø, hvor den svenske fabrik Bockums, havde lavet dem.

Og så kunne der endelig sættes dato på, hvornår banen skulle indvies.

Personalet på banen tiltrådte deres stillinger den 9. juni 1879, men allerede den 6. juni ville et prøvetog blive sendt ad strækningen fra København. Den 15. juni skulle indvielsen finde sted, mens den egentlige drift ville starte den 17. juni.

Ville byen og Jernbaneselskabet ikke gøre noget for at festligholde den 15. juni, så var

Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Frederikssund.

Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Frederikssund aabnes for Driften Tirsdagen den 17de d. M.

De ordinaire Tog ville afgaae saaledes:

Fra Kjøbenhavn til Frederikssund Kl. 9½ Form., Kl. 3 og Kl. 8½ Eftrm.

Fra Frederikssund til Kjøbenhavn Kl. 6½ og 11½ Form. samt Kl. 5 Eftrm.

De specielle Kjøreplaner ere opslaaede paa Stationerne, hvor alle andre Oplysninger, vedkommende Banens Drift, ville kunne erholdes.

Directionen for de sjællandske Jernbaner, den 10de Juni 1879.

der private kræfter, der ville. Den lokale våbenbrødreforening besluttede at lægge sin årlige sommerfest på dagen. Alle var velkomne, og når toget var rullet af sted mod København igen, ville der være festmåltid, bal og god musik på hotel Isefjord.

Endelig oprandt dagen. Klokken 10 kørte et tog fra København lastet med Jernbaneselskabets bestyrelse, indenrigsministeren, kultusministeren, højere jernbanefunktionærer og selvfølgelig pressen. Undervejs gjordes der holdt ved stationerne, som blev taget i øjesyn, dog uden nogen form for festlighed. Toget ankom til Frederikssund klokken 12. Her var der arrangeret en frokost i stationsbygningens ventesal, hvor der blev holdt en række taler.

Klokken 15.45 begav selskabet sig igen til København, hvorefter der var festlig sammenkomst på Hotel Isefjord. Over hele byen havde der i dagens anledning været flaget.

To dage senere, den 17. juni afgik det første ordinære tog fra Frederikssund til København. Det skete klokken 6.30 om morgenen og igen senere på dagen - klokken 11.30 og 17.00 - afgik der tog. Tre afgange om dagen var, hvad Frederikssund måtte klare sig med i starten. Senere kom der dog endnu flere forbindelser dagligt. Men det var ikke det frederikssunderne gjorde sig tanker om hin 17. juni.

Det var, at nu var jernbanen endelig kommet til byen, og hvad kunne det ikke komme til at betyde for byens fremtid?

Artiklen er med forfatterens tilladelse optrykt efter Frederikssund Historiske Forening, 2002, nr. 1.

Sensommertur til Frederikssund

af Torben Bill-Jessen

Den 10. august afholder vi vores traditionelle efterårstur. Efter sidste års interessante besøg i Frederiksværk går turen denne gang til nabobyen Frederikssund. Foreningen har charteret veterandampskibet s/s Skjelskør. Kl. 12.00 lægges fra kaj og den næste times tid sejler vi på den skønne Roskilde Fjord. Der bliver rig lejlighed til at bese skibets mange funktioner og skulle man have lyst til at hjælpe besætningen med at skovle kul ind i kedlen, kan det antagelig også lade sig gøre - kulforbruget ligger på 75 kg i timen.

Ombord skal vi spise en lettere frokost (høflig selvbetjening), alt imens vi nyder fjordlandskabet og det forhåbentlig gode vejr fra soldækket eller skibets saloner. Overalt kan skib, styrehus og maskinhus beses og besætningen svarer gerne på spørgsmål.

Dampskibet s/s "Skjelskør" blev bygget på Ring Andersens Stålskibsværft i Svendborg i 1915, og havde indtil 1962 et slidsomt virke med at besejle Skælskør, Agersø og Omø, en tur der tog ca. 2 timer. Det blev til ca. 15.000 ture i 47 år. For øboerne var skibet livlinien til omverdenen, og var øboernes mulighed for at komme til Skælskør for at handle. Lasten var lige fra den daglige post til en olm tyr, biler, et tærskeværk på dækket over salonen og en flyvemaskine, der var faldet ned på Omø. Skibets første skipper fortæller, at de ofte var ude i så hårdt vejr, at "hun" vippede så søvandet gik ind gennem skorstenen - men om også det er rigtigt, at de nogle gange måtte bære røgen ud i spande, får stå hen.

s/s "Skjelskør" har det nu til dags mere roligt på Roskilde Fjord, hvor "hun" sejler som et levende minde om dampskibenes glorværdige maritime epoke i Danmark. Skibet er nemlig et rigtigt dampskib, det vil sige kulfyret og med stempelmaskine, i modsætning til f.eks. oliefyrede turbineskibe.

Skibets mål er: Længde: 20,57 m. - Bredde: 4,86 m. - Dybgang: 2,00 m. Maskinen mønstrer 75 seje og næsten lydløse hestekræfter, som giver skibet en fart op til 7 knob (cirka 14 km/t). Hovedmaskinen er en 2-cylindret compound damp maskine bygget i Hamburg i 1914 af Steen & Kaufmann i Elmshorn. Maskinen arbejder under et kedeltryk på 10 atmosfære.

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub erhvervede s/s "Skjelskør" for 13.500 kroner i 1963, akkurat før skærebrændere skulle forvandle skibet til skrot. Foreningens medlemmer har siden brugt talløse arbejdstimer og energi på et stort restaurerings– og vedligeholdelses arbejde. Alle foreningens medlemmer arbejder gratis, således at alle indtægter ubeskåret anvendes til skibets drift og vedligeholdelse.

Efter således at være fyldt med oplevelser går vi i land, hvor forhenværende borgmester i Frederikssund Knud Christoffersen vil gå foran os rundt i byen og øse af sin store viden. Byvandringen vil i roligt tempo tage ca. 1 - 1½ time. Dagen afsluttes som så ofte før med kaffe og kage på en cafe.



Foto: Bendt Højengaard

Lidt historie om Frederikssund

Der har boet mennesker ved Frederikssund langt tilbage i tiden. Der er gjort talrige fund i området, som viser, at her har boet mennesker helt tilbage til jægerstenalderen. Siden middelalderen har der formentlig været et mindre færgested, der hvor Frederikssund by nu ligger. Men området var kun et ubeboet overdrev, og færgen ikke andet end en pram, der blev trukket over RoskildeFjord med et tov.

Da Frederik II i 1560'erne satte byggeriet af Frederiksborg Slot i Hillerød i værk, fik færgestedet dog nogen betydning ved transporten af kongens byggematerialer. Der opstod dengang en handelsplads, som fik toldstedsret i 1573, og i 1578 fik Slangerups borgere lov til at bruge stedet som lodse- og ladeplads og til at bygge pakhuse.

I 1587 blev der anlagt en simpel skibsbro af træ, som 35 år senere blev udskiftet med en af sten.

I 1652 blev Frederikssund opkaldt efter den siddende konge, Frederik III, men hørte fortsat under Slangerup Købstad.

Frederikssund blev til et egentligt bysamfund i løbet af 1700-tallet, hvor mange handlende bosatte sig i den spirende by. Samtidig gik det så skidt for Slangerup, at byen i 1809 blev frataget sin status som købstad. Købstadsstatussen overgik i stedet til Frederikssund, som dermed blev en af Danmarks yngste købstæder.

Byen lå gunstigt for handel med skibsfart, og havnen blev moderniseret fra midten af

1800-tallet. På det tidspunkt kom de første industrivirksomheder også til byen, som var i hastig vækst, og snart indlemmede man landsbyen Ude Sundby i købstaden. I 1867 blev færgeforbindelsen afløst af en pontonbro, Kronprins Frederiks Bro, som gjorde gavn, indtil den faste bro af samme navn kom i 1936. I 1879 åbnede jernbaneforbindelsen til København. Ud over at klare en del af godstransporten sørgede jernbanen også for at turismen kom til Frederikssund. De gode trafikforbindelser gjorde i 1900-tallet Frederikssund og Fjordlandet til et yndet mål for københavnernes søndagsture og længere ferier.

I 1740 var der 300 indbyggere i Frederikssund. I 1930 var der 3.200, og indbyggertallet fortsatte med at stige gennem hele 1900-tallet, ikke mindst i takt med at byen blev udbygget, og mange tilflyttere kom til. Lige inden kommunesammenlægningen 1. januar 2007 var der næsten 20.000 indbyggere i Frederikssund Kommune. I storkommunen, som består af de tidligere kommuner Slangerup, Skibby, Jægerspris og Frederikssund, er der i 2008 tæt på 45.000 indbyggere. Det gør Frederikssund til Nordsjællands tredje største kommune.

Lidt for slægtsforskere

ved Eva Stennicke

Jeg gætter på at nogle af FAHS' s medlemmer slægtsforsker, så her er et par tips til sider på nettet, som man måske ikke lige finder.

Når vi nu er ved Frederikssund, så ligger der på Frederikssund Bibliotekernes hjemmeside et navneregister i Excel til kirkebøgerne fra den gamle Frederikssund Kommune.Adressen er:
www.bibliotekerne.frederikssund.dk - klik på Lokalhistoriske arkiver og derefter på Frederikssunds website

På Birkerød Lokalhistoriske Arkiv har man alle eksisterende folketællingslister for det gamle Birkerød Sogn fra den første tælling 1787 og til 1911 transskriberet, renskrevet og forsynet med navneindeks.

Hornbækegnen - Historisk Forening og Arkiv har på deres hjemmeside http://www.lokalhistorie-hornbaek.dk/Folketaellinger.htm de renskrevne folketællinger fra 1787, 1801, 1834, 1845 og 1890 som pdf-filer.

Stenløse Lokalarkiv har på deres hjemmeside http://home20.inet.tele.dk/stenlose en database indeholdende personnavne med tilknytning til området. Oplysningerne kommer fra slægtsbøger og -tavler på arkivet. Basen udvides løbende bl.a. i forbindelse med forespørgsler. Rent praktiskt skal man inde på hjemmesiden klikke på Slægtsforskning og derefter på Persondatabase.

Der findes uden tvivl mange flere genveje/transskriberede registre rundt om på de lokalhistoriske arkiver. De nævnte er mest tænkt som eksempler. Man kan jo sagtens være medlem af FAHS og stamme fra Fyn eller Jylland, og så er det måske værd at undersøge, hvad de lokalhistoriske arkiver og biblioteker i det pågældende område kan byde på.

Anekdoter fortalt af Ernst Tursø

Skat - et sprængfarligt emne

Kildeskatten blev indført den 1. januar 1970. Men det er vist de færreste, der er klar over, at kildeskatten blev "født" på hotel "Store Kro" i Fredensborg.

Det var Per Hækkerup, der samlede skattereformudvalget til et yderst hemmeligt møde i weekenden den 3.-5. marts 1967 på "Store Kro". Eneste sag på dagsordenen var indførelse af kildeskat i Danmark. Blandt deltagerne var politikerne Hilmar Baunsgard, Poul Møller, Poul Sørensen, Poul Hartling, Hilmar Baunsgaard og Aksel Larsen.



Per Hækkerup
Foto: http://da.wikipedia.org

Direktør Ronald Larsen fortæller en lille episode fra disse dage i hans bog "Den gamle gæstgiver fortæller" (1995):

En dag under mødet kom en telefonsamtale fra Københavns Politigård, at de havde fået en anonym opringning om, at der var anbragt en bombe på Store Kro, som om kort tid ville eksplodere. De bad mig straks meddele det til mødets leder, Per Hækkerup. Jeg skrev hurtigt en seddel og listede ind i mødelokalet, hvor folketingsmand Aksel Larsen netop holdt tale. Per Hækkerup afbrød mødet og sagde: "Politiet har lige oplyst, at der er anbragt en bombe i hotellet. Er vi enige om, at vi først tager den til kaffen?" Latter over det hele, og så fortsatte mødet.

....Mon vores politikere i dag ville tage det lige så roligt????

Valganekdote fra Asminderød Kro

Hans Timmermann (SF), Fredensborg, har fortalt om et byrådsvalg i 1970'erne, hvor han som tilforordnet sad sammen med den konservative Bent Løber på Asminderød Kro. De var i gang med at folde stemmesedler ud og sortere dem, da Hans Timmermann støder på en ret usædvanlig stemmeseddel. En vælger, der åbenbart ikke var tilfreds med de anførte kandidater, havde klistret et billede af en ung, meget yppig og meget afklædt skønhed på stemmesedlen.

Hans Timmermann og Bent Løber morede sig lidt over den udfordrende stemmeseddel, og de blev enige om at tilkalde valgbestyreren, som var viceborgmester Jørgen Linde. Han kom straks hen til dem og stod lige bag ved dem, mens han hurtigt kastede et blik på sedlen, hvorpå han sagde: "Hende der – hun er ikke her fra byen!"..... og så blev den stemmeseddel erklæret for ugyldig!

Turen til Frederikssund
Søndag den 10. august 2008 kl. 12.00

(omtalt andetsteds i bladet)

Kl. 12.00 Afgang med dampskibet "Skjelskør".
en let frokost indtages mens vi nyder sejlturen på Roskilde Fjord.
Kl. 13.00 Fhv. borgmester i Frederikssund Knud Christoffersen viser os byen.
Kl. 14.30 Eftermiddagskaffen venter på restaurant Regnbuen, Ny Østergade 5.

Mødestedet er dampskibet "Skjelskør" Nordkajen for enden af Bruhnsvej i Frederikssunds havn. Der er nogle P pladser ved Nordkajen, og flere for enden af huset med turistbureauet. Søndag er timeparkeringen i byen ophævet. Men vi gør opmærksom på, at de private P pladser ikke kan benyttes.
Kort over Frederikssund med "Skjelskørs" kajplads ses her:
http://www.dampskib.dk/index.php?id=53

Prisen er 150 kr. inklusiv 3 stk. smørebrød og 1 øl eller vand efter behag, sejltur, rundvisning og senere kaffe og æblekage. Dette arrangement er måske en god anledning til at tage børn eller børnebørn med, så de kan se en dampmaskine i funktion.
Af praktiske årsager vil der være en begrænsning på 30 deltagere.

Tilmelding senest 1. august 2008 som sædvanlig til
Torben Bill-Jessen email tb-j@stofanet.dk eller telefon 49 21 86 89