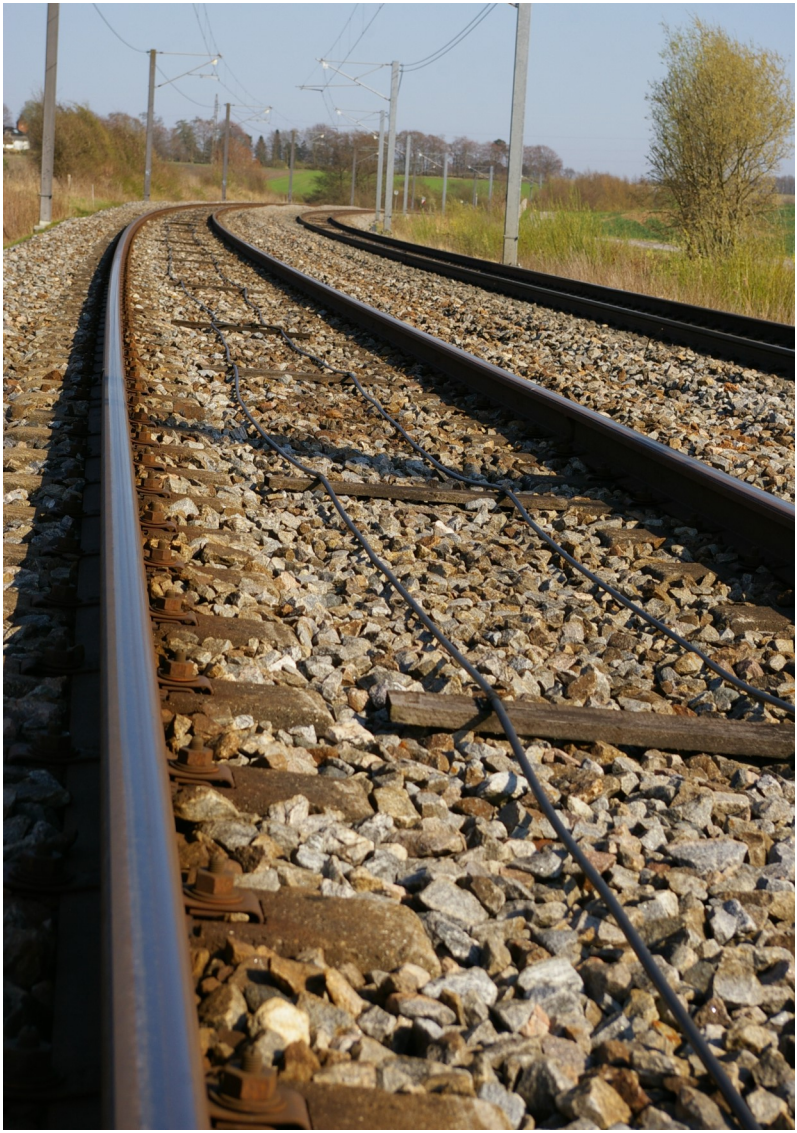
fahs

Medlemsblad for Frederiksborg Amts Historiske Samfund

NUMMER 2 Maj 2018 32. ÅRGANG



Nyt fra bestyrelsen

Kære medlemmer

Velkommen til foråret - omsider.
I skrivende stund er naturen eksploderet i blomster og grønt. Der er nu noget magisk ved de skiftende årstider.

De sidste kontingenter.
Langt de fleste har nu betalt kontingent, og vi håber, at de sidste også snart kommer i hus. Det sparer en del tid ikke at skulle ringe jer op, selv om det er hyggeligt at få en lille snak.

Gratis årbøger.
Det glæder os, at I tog godt imod vores tilbud om at få gamle årgange af FAHS' årbøger gratis Det ryddede 300 bøger ud af vores lager.

Ønske: Nye medlemmer til bestyrelsen. Det bliver nødvendigt, for at holde liv i den gamle forening. Hvem kan tænke sig at tage en tørn?

På bestyrelsens vegne
Niels Nielsen

Kontingent: 200 kr./år for husstand
250 kr. for institutioner m fl.
Betaling til Nordea,
Registreringsnummer: 2670
Kontonummer: 4374709599

Forsidebillede: Sporene ud til den vide verden bag banens bue.

FAHS
Medlemsblad for Frederiksborg Amts Historiske Samfund
Tryk: Nofoprint
Tilrettelæggelse og layout: Niels Nielsen (ansvh.) og Torben Bill-Jessen
FAHS udkommer 4 gange årligt, februar, maj, august, november.
Artikler sendes til redaktøren.

Bestyrelsen:
Niels Nielsen (formand & redaktør)
Margrethe Krogh Sørensen (næstfm.)
Henrik Bachmann (kasserer)
Verner Bylov Larsen (sekretær)
Eva Tønnesen
Lone Hvass

Kontakt til foreningen:
fahs.post@gmail.com
Niels Nielsen, tlf. 4752 8408
Vedr. medlemskab: Se hjemmesiden eller kontakt Henrik Bachmann
kasserer@fahs.dk

På **www.fahs.dk** finder man bl.a. opdaterede oplysninger om udflugter og foredrag.
Desuden register til årbøgerne 1906-2000 samt en oversigt over de ældre årbøger, som foreningen stadig har til salg ved henvendelse til Niels Nielsen.

Omkring Hillerød Station

Af Jeppe Tønsberg

Hillerød Station har siden omkring 1900 været det trafikale midtpunkt i Nordsjælland. Der er i dag togforbindelser navnlig til København og en række mellemstationer på S-togs linjen, men desuden til Fredensborg-Helsingør, Gilleleje, Helsinge-Tisvildeleje og Frederiksværk-Hundested. Der er busforbindelser til de samme byer samt Frederikssund-Skibby, Slangerup og Hørsholm. Fra disse byer breder busnettet sig videre ud i Nordsjælland.

Da Sjællandske Jernbaneselskab planlagde Nordbanen København-Helsingør i årene op til åbningen i 1864, var det imidlertid ikke sikkert, at banen ville blive ført over Hillerød. Der var to andre forslag, enten over Hørsholm eller over Grønholt-Fredensborg, i begge tilfælde dog med stikbaner til Hillerød.

Det viste sig imidlertid, at selv om linjen over Hillerød var den længste, var den med 7,4 millioner kr. samtidig den billigste, hvis man medregnede udgifterne til stikbaner ved de to andre linjeføringer.

Stationsbygningen

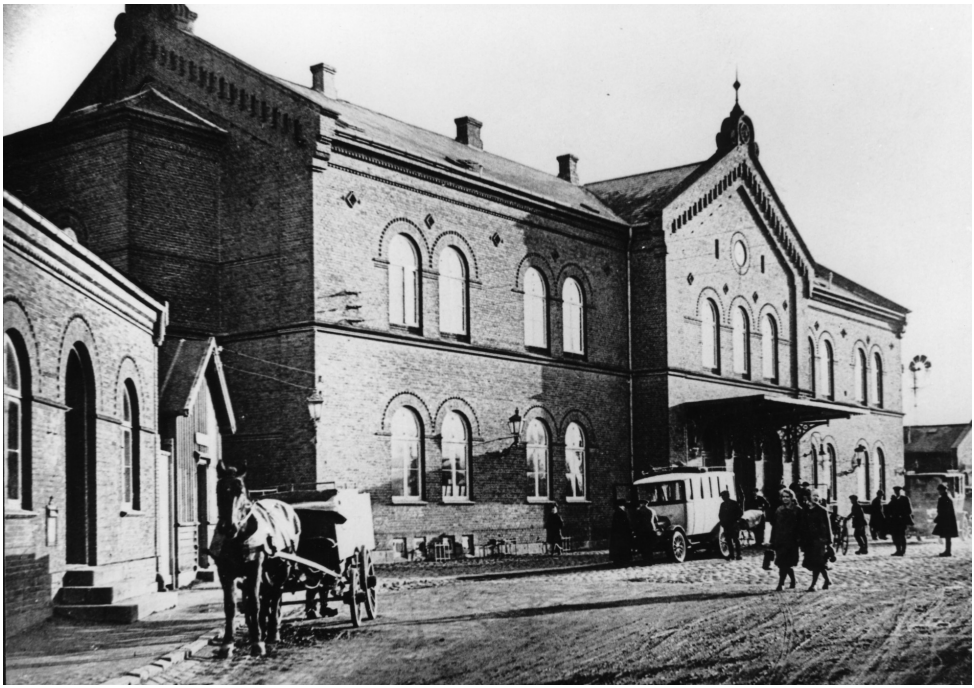
Hillerød fik den største og dyreste stationsbygning (160.000 kr.) på linjen bortset fra Helsingør, der var en smule dyrere (170.000 kr.), og så naturligvis den daværende hovedbanegård i København. Hillerød og de øvrige mellemstationer fik stationsbygninger tegnet af den i øvrigt ret ukendte arkitekt V.C.H. Wolff. Stationsbygningerne på Nordbanen var de eneste bygninger, Wolf nåede at tegne, før han blev udnævnt til kongelig bygningsinspektør og ikke længere beskæftigede sig med opførelse af nye bygninger.

Hillerøds stationsbygning er tegnet i den såkaldte neoromanske stil, der navnlig er karakteriseret ved rundbuede vinduer og døråbninger. Andre hyppige træk ved denne stilart er brugen af røde mursten og ornamenter i facadens murværk ved brug af såkaldte formsten.

Stationsbygningen blev omkring 1900 og i 1932 udvidet med tilbygninger, hvoraf de sidstnævnte blev fjernet ved genskabelsen af bygningens oprindelige udseende i foråret 2018. Ved denne lejlighed blev der indrettet stationslokaler og kiosk i stueetagen og udlejningslokaler på første sal og i tagetagen.

Materiellet og toggangen

Sjællandske Jernbaneselskab anskaffede nye lokomotiver ved anlæggelsen af Nordbanen; men de blev anvendt på den langt mere trafikerede Korsørbane. Nordbanen fik i stedet nogle af selskabets ældre lokomotiver. Derimod indsattes nybyggede vogne af en lettere type end de hidtidige, fordi de egnede sig bedre til Nordbanens kraftige stigninger. Et tog på Nordbanen i



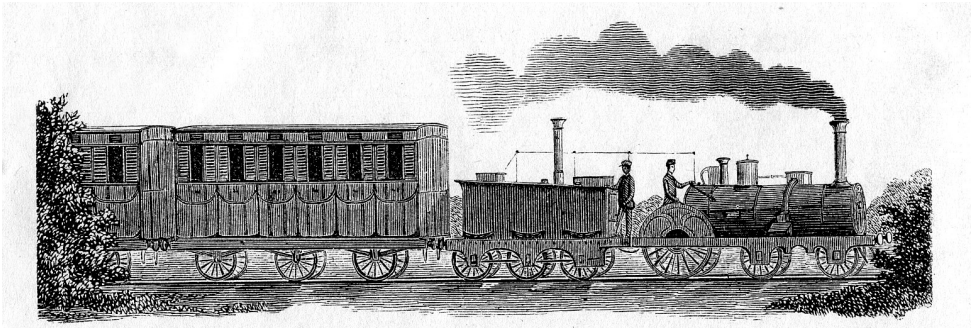
Stationspladsen i Hillerød set nordfra. Bygningen, der ligger skråt i forhold til stationsbygningen, ses til venstre. Gavlen af den lille tværbygning med toiletterne ses til højre for hovedbygningen. (Foto: Hillerød Lokalhistoriske Arkiv).

1864 kunne se ud omtrent som på tegningen. Det viste lokomotiv var bygget i England i 1854 (måske allerede i 1849), og Sjællandske Jernbaneselskab havde fire maskiner af typen. De var anskaffet til Korsørbanen og havde navnene Roeskilde, Ringsted, Sorø og Slagelse. Derefter gik man over til at give lokomotiverne mytologiske navne.

Efter den første køreplan i 1864 afgik der tog fra Hillerød klokken 7.40, 16.35 og 20.40. Togene udgik fra Helsingør, og køretiden fra Hillerød til København var en time og 20 minutter. Eftermiddagstoget brugte dog næsten to timer, fordi det skulle til- eller frakoble godsvogne på mellemstationerne. Køretiden fra Helsingør til Hillerød var 40 minutter, for eftermiddagstoget en time og 5 minutter.

Typiske varer fra egnen mellem Hillerød og København var mælk til hovedstadens tusinder af husstande og mursten fra teglværkerne til de store københavnske byggepladser.

Fra København afgik togene, så de ankom til Hillerød klokken 9.20, 13.10 og 20.50. Herfra fortsatte de til Helsingør, hvor de ankom 40 minutter senere, eftermiddagstoget dog fra 40



Tegning af tog på Nordbanen i 1864 (trykt i samtidig rejsefører).

minutter til en time og 20 minutter senere.

Stationens øvrige bygninger
Samtidig med hovedbygningen opførtes også den lille tværstillede bygning ved sydgavlen, hvor der nu er grillbar. Oprindelig indeholdt den lille bygning stationens toiletter.
Ved stationens anlægning blev der opført flere bygninger, som siden er forsvundet. Nord for hovedbygningen lå stationens varehus (pakhus), og på den anden side af sporene lå en lokomotivremise og en vognremise.

Den lille bygning, der ligger skråt i forhold i hovedbygningen ved dennes nordgavl, er opført i 1897 som pakhus for postvæsenet, som havde måttet fraflytte sine lokaler i selve stationsbygningen. Den skrå beliggenhed var afpasset efter Gribskovbanens daværende spor, der gik i en bue bag om DSBs pakhus helt frem til hovedbygningens gavl.

Gribskovbanen – dampvogne og grydespor
Hillerød Station har forandret sig mange gange siden åbningen i 1864, og stationens udseende i dag er præget af de mange omlægninger af sporene efterhånden, som nye baners kom til.
I 1880 åbnede Gribskovbanen fra Hillerød til Græsted. Banen blev i 1896 forlænget til Gilleleje. I 1897 åbnedes en sidelinje fra Kagerup til Helsinge. I 1924 blev denne bane forlænget fra Helsinge til Tisvildeleje. Banerne samledes senere i A/S Gribskovbanen, der brugte forkortelsen GDS (Gribskovbanens Drifts-Selskab).

Gribskovbanen var meget anderledes end andre jernbaner. I stedet for lokomotiver brugte man nogle lange personvogne med en lille dampmaskine i den ene ende. Vognene havde en langbænk på taget, hvor der om sommeren kunne sidde flere passagerer, når der var trængsel i toget. På grund af deres længde kunne dampvognene ikke vendes på en almindelig drejeskive. Man brugte i stedet en trekant af spor, der fyldte en del af den nuværende busholdeplads.

Dampvognene var lette, og skinnerne kunne derfor være spinkle. Svellerne



Gribskovbanens vognhal med en af dampvognene ved stationspladsen i Hillerød ca. 1880 med stationen i baggrunden. (Foto: Hillerød Lokalhistoriske Arkiv).

var ikke almindelige træsveller, men bestod af to "gryder" med bunden i vejret, forbundet med en jernstang i sporets bredde. Under gryderne lå der små jordbunker. Sådanne "grydespor" kendtes fra engelske kolonier, hvor der på grund af termitter ikke kunne anvendes træsveller, og de havde desuden den fordel, at de ikke kunne rådne. Til gengæld krævede de konstant vedligeholdelse af de små grusbunker under gryderne.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HFHJ)

I 1897 åbnede Hillerød-Frederiksværk Banen, som i 1916 blev forlænget til Hundested. Frederiksværkbanen havde sin egen station syd for Hillerøds daværende centrum, men togene blev gennem en skarp kurve ført helt ind til Hillerød Station. Adgangsvejen til lokalstationen er bevaret som Peder Nilen Gade, og efter de nutidige forhold ville stationen i dag ligge inde i Slotsarkadernes parkeringshus med indkørsel ved biblioteket og udkørsel ved Føtex. Herfra førte banen på en dæmning gennem Bøllemosen og lige syd om Tirsdagsskoven mod vest til Harløse og Skævinge. Lokalstationen havde samme udseende som banens station i Frederiksværk.

På Hillerød Station fik Frederiksværkbanen holdeplads syd for stationsbyg-

ningen langs vestsiden af hovedperronen, hvor Nordbanens tog holdt på østsiden. Da senere Midtbanen skulle optages på Hillerød Station, overtog den nye bane sporet ved hovedperronen, og der anlagdes et nyt spor til Frederiksværk-Hundested banen længere mod vest langs stationspladsen.

Midtbanen og omlægningen af HFHJ

I 1910 påbegyndte man anlæggelsen af den Sjællandske Midtbane fra Næstved over Ringsted-Hvalsø-Frederikssund til Hillerød. Det sidste stykke af banen fra Frederikssund til Hillerød blev aldrig færdigbygget, men skulle være ført ind til Hillerød sydfra på den dæmning, hvor nu Frederiksværk-Hundested Banen kører.

Hillerød Station nåede at blive ombygget til endestation for den nye bane; men Midtbanen blev opgivet og nedlagt i 1936 bortset fra strækningen Næstved-Ringsted.

På grund af Hillerøds byvækst valgte man i 1950 at nedlægge Frederiksværkbanens oprindelige linjeføring, der i mellemtiden var kommet til at gå igennem et tætbebygget område. I stedet førte man banen på den nu overflødige Midtbanedæmning mod sydvest til Nørre-Herlev og videre over Gørløse til Skævinge på den oprindelige linje, så Gørløse oplevede at blive stationsby.

"Lille Nord" fra 1933



Frederiksværkbanens lokalstation i Hillerød.
(Postkort i Hillerød Lokalhistoriske Arkiv).

Da Kystbanen med den direkte forbindelse langs Øresund mellem København og Helsingør åbnede i 1895, tabte forbindelsen ad Nordbanen over Hillerød meget af trafikken på delstrækningen Hillerød-Helsingør. Nordbanens tog var stadig gennemkørende, men fik nu færre vogne i togene nord for Hillerød, hvor der blev megen rangering med vogne, der skulle af- og tilkobles.

I 1933 valgte DSB at opdele Nordbanen i to selvstændige strækninger med skift i Hillerød. Herved opstod begrebet "Lille Nord" om Nordbanens strækning mellem Hillerød og Helsingør. På "Lille Nord" kørtes togene nu som motortog, hvorimod togene mellem København og Hillerød stadig var damptog.

Gennemgående vogne til privatbanerne

Til gengæld var siden 1924 en anden og vigtigere gennemkørselstrafik vokset frem, nemlig gennemgående vogne og senere også gennemgående tog fra København til Gribskovbanen og Hundestedbanen. De gennemgående vogne kørte i skolesommerferien, og passagererne var ferierejsende til og fra de populære steder på Nordkysten. Fastboende sommergæster med arbejde i København nød også godt af de gennemgående vogne på hverdage. Frem til 1962 kunne man om morgenen sætte sig i en gennemgående vogn f.eks. på Gilleleje Station og folde avisen ud, og efter en times magelig togrejse med lidt rangering i Hillerød kunne man stige ud på Østerport, Nørreport eller Hovedbanegården og begive sig til sit kontor.

Billedet på næste side viser et karakteristisk damptog på Nordbanen i 1961, fotograferet ud for Blovstrød Teglværk på vej nordpå med gennemgående vogne til Hundested. De tre bageste vogne er Hundestedbanens egne, og to af dem har banens særlige bemaling: rød for neden og gul for oven med en smal blå stribe imellem.

Dobbeltspor og S-tog til Holte

I 1936 åbnede S-toglinjen København-Holte, men damptogene fra Hillerød fortsatte med at køre helt ind til København. De kørte på S-togets spor mellem København og Holte, og på grund af deres langsommere acceleration kørte de fra København lige efter et S-tog, men nåede først Holte kort før det næste S-tog ankom.

Som en forudsætning for S-togs trafikken med dens faste minuttal var der i begyndelsen af 1930'erne anlagt dobbeltspor mellem Holte og Hillerød. Dobbeltsporet skulle sikre, at damptogene kunne holde køreplanen og passe med S-togene i Holte. Hvis damptogene nord for Holte havde enkeltspor og måtte vente på at krydse hinanden på stationerne, kunne de nemt blive forsinket og dermed også forsinke S-togene.

Dobbeltsporet mellem Allerød og Hillerød kom i 1932, mellem Holte og Birkerød i 1934 og mellem Birkerød og Allerød i 1935.

S-tog til Hillerød

Trængslen på S-banenettet gjorde det omkring 1960 nødvendigt at anlægge



Nordbanetog med gennemgående vogne til Hundested i 1961.
(Foto: Hans Gerner Christiansen).

et 3.-4. spor fra Hellerup til Holte, fordi der tidsmæssigt ikke længere var plads til de langsomme damptog på S-togs sporene. Arbejdet blev påbegyndt, men man fandt snart ud af, at det ville være langt billigere at erstatte damptogene med elektriske tog, der kunne holde trit med S-togene. De elektriske tog til Hillerød begyndte at køre i 1968, og de adskilte sig kun fra de øvrige S-tog ved at have en vogn med 1. klasse i togene.

Dermed ophørte samtidig muligheden for at køre med gennemgående vogne fra privatbanerne til København. Herefter var der i den daglige trafik ikke brug for gennemkørsel i Hillerød, og i 1986 nedlagde man to af de tre gennemgående spor til stor glæde for de rejsende, der nu slap for at bruge perrontunnellen.

Nu holder S-togene ud for stationsbygningen og Hundested-banen ved dens sydgavl. Deres spor forlader stationen i sydgående retning. Ved stationsbygningen nordgavl holder Lille Nords og Gribskovbanens tog. Deres spor forlader stationen i nordgående retning. Længst væk fra Stationsbygningen findes det gennemgående spor.

Den geniale skiftestation

Med nedlæggelsen af de gennemgående spor i 1986 opnåede man, at alle togskift og skift mellem busser og tog på Hillerød Station kunne ske i niveau og uden trapper. Ikke mindst for dårligt gående og handicappede, men også for rejsende med cykler og barnevogne, er den nemme skiftemulighed uden trapper en fremragende løsning.

For nogle år siden planlagde man

imidlertid, at nogle af Lokalbanens tog fra strækningerne nord for Hillerød skulle kunne køre igennem stationen og fortsætte ad Hundested-strækningen til den kommende S-togs station i Favrholm. Den vigtigste hensigt med planerne var at gøre det nemmere for togrejsende fra Gribskovbanen og Lille Nord at komme til det nye sygehus, der skulle opføres syd for Hillerød. Dengang regnede man med, at sygehuset skulle ligge lige ved Favrholm Station, men på grund af dårlige bundforhold bliver det nu opført en halv kilometer vest for stationen.

Det betyder, at rejsende til hospitalet, der kommer med toget til Favrholm uden at skifte på Hillerød Station, i stedet må skifte i Favrholm for at køre det sidste stykke med bus. Og Favrholm bliver en station med trapper, fordi sporene ligger på en høj dæmning gennem Salpetermosen.

Dårligere vilkår for de fleste rejsende

Forslaget om at lade Lokalbanen køre igennem Hillerød Station går ud på, at man vil forbinde de nordgående og de sydgående spor, så togene kan passere forbi stationsbygningen. Men dermed skærer man samtidig stationen over i to dele, så S-togs sporene bliver isoleret fra resten af stationen. Alle rejsende til og fra S-togene vil være nødt til benytte trapper for at komme hen over Lokalbanens spor. Langt størstedelen af de gennemgående passagerer på Hillerød Station er netop S-togs rejsende fra store dele af Nordsjælland, og ombygningen vil derfor genere mange flere rejsende, end den vil gavne.

En alternativ løsning

Ved omlægningen i 1986 bevarede man sporet langs ydersiden af fællesperronen som gennemgående. Det benyttes bl.a. af Lokalbanens tog fra Hundested, når de skal på privatbanernes værksted, der ligger nord for stationen og busholdepladserne. Det kræver, at togene skal krydse de stærkt trafikerede S-togs spor i niveau, og derfor kan denne løsning ikke bruges i den daglige trafik. Men hvis Lokalbanens behov for gennemkørende trafik i Hillerød vokser, kunne man overveje at føre sporet fra Hundested gennem en viadukt under S-togs sporene syd for Hillerød Station over til det eksisterende gennemgående spor på østsiden. På tilsvarende måde har man ladet Lille Syd (Roskilde-Næstved- linjen) krydse S-togs sporene nord for Køge Station. Andre eksempler kan ses ved Hellerup og Svanemøllen S-togs stationer.

Fremtiden for Hillerød Station kan også blive påvirket af andre faktorer. De varslede indskrænkninger i både busforbindelser og parkeringsmuligheder kan forrykke trafikmønsteret, men opførelsen af Favrholm bydel vil givetvis betyde en kraftig forøgelse af bustrafikken på stationen.

På næste side foroven ses elever på vej fra S-toget til Frederiksborg Gymnasium på Carlsbergvej. Sådanne besværlige trapper kan blive dagligdag for alle rejsende til og fra S-toget. (Jeppe Tønsberg foto).





Inspiration: **Et sted værd at besøge**

Bastruptårnet, også kaldet Bastrup Stenhus eller Bastrup Ruin er en middelalderruin beliggende ca. 50 meter nord for Bastrup Sø ved Lynge lidt vest for Farum. Da kildematerialet om tårnet er meget sparsomt, vides der ikke meget om bygherren, men det menes, at tårnet blev bygget i første halvdel af 1100-tallet af Ebbe Skjalmsen, også kaldet Ebbe de Bastetorp, en farbror til biskop Absalon. Med sine 6 meter tykke mure, bygget af frådsten, og udvendige diameter på 21 meter har anlægget været blandt Nordeuropas største på den tid.

Æbelholt Klosters Brevbog
en nøgle til Nordsjællands historie

Af Chr. Gorm Tortzen

Abbed Vilhelm og klostrets grundlæggelse

Engang omkring 1460 besluttede nogen på Æbelholt Kloster – formentlig abbeden – at lade klosterets vigtige juridiske dokumenter afskrive i en kopibog. Klosteret var på det tidspunkt 300 år gammelt, grundlagt i 1171, da selveste biskop Absalon i Roskilde gav klostrets leder Vilhelm ret og velsignelse til at grundlægge augustinerklostret i Æbelholt. Vilhelm, som var franskmand, havde fået til opgave at flytte klostret fra Eskildsø ude i Roskilde Fjord, hvor det havde ligget i ca. 40 år, og hvor klostertugten ikke havde været helt fin i kanten. Han valgte Æbelholt, hvis officielle navn var Skt. Thomas af Paraclitus (Helligånden), fordi området havde gode dyrkningsmuligheder, Æbelholt Å som kunne bruges til vandkraft og Arresø med gode fiskemuligheder.

Det hele begyndte i det små, og kirken, hvori Vilhelm blev begravet, var af træ. Men snart efter begyndte der at ske mirakler ved graven, og en tand, som Vilhelm havde skænket en af klosterbrødrene, viste sig af have helbredende virkning, når den blev dyppet i vand. Folk i omegnen strømmede til, og klostrets rigdom voksede. Samtidig udvidedes byg-

ningerne til også at omfatte et egentligt hospital. Den spændende historie kan man læse i den middelalderlige *Abbed Vilhelms Levned*, oprindelig skrevet på latin, men oversat til dansk af Hans Olrik i *Danske Helgeners Levned*, København 1893-1894. Området blev, som mange ved, udgravet af Hillerødlægen Vilhelm Møller-Christensen, og nu ligger der et lille museum ved klosterruinerne. Det meste af bygningskomplekset blev revet ned og genbrugt ved opførelsen af Frederiksborg Slot.

Brevbogen

Med brevbogen, blandt fagfolk kaldet **ÆKB**, er det helt anderledes. I den finder man ingen mirakler, men udelukkende juridiske dokumenter, der beviser, at klostret på retmæssig vis ejer meget store dele af Nordsjælland, særligt i den vestlige del, mens den nordøstlige del tilhørte Esrum Kloster. Det meste af godset kom til klostret som gaver i form af gårde med tilhørende jord. Giverens motiv var ganske enkelt, at han eller hun ville sikre sig et kortere ophold i skærsilden for sig selv, sine børn og familie og sommetider også for allerede afdøde forfædre. Munkene kunne med sjælemesser en gang om året, en gang om måneden eller hver uge, gå i forbøn, og giveren kunne derved dø med en forvisning



Der er under breve fra 1400– og 1500-tallet bevaret tre forskellige seglaftryk fra Æbelholt Kloster. I konventseglet til venstre har man nok anvendt Vilhelms eget stempel, og det er givetvis også ham, St. Vilhelm, som ses på de to øvrige, hvilket understøttes af, at han på dem alle fremstilles med de samme attributter, abbedstaven og biblen. Desværre er det ikke særlig karakteristiske kendetegn, så om Æbelholt Kloster havde et særligt pilgrimsmærke vides ikke (efter Henry Petersen (1886) nr. 480-482. Kopieret fra brevbogen.

om, at han eller hun havde gjort, hvad der var muligt for at slippe videre fra skærsilden ind i himmerig så smertefrit som muligt. Gaven bestod som sagt af en gård med tilliggende. Giveren boede ikke selv på gården, men lejede den ud til en fæstebonde, der årligt skulle betale en fæsteafgift, som blev aftalt ved indgåelsen af kontakten. Der var mest tale om naturalier, fx 5 pund korn af en gård i Hald og af en i Mønge (brev 61 og 71), men afgiften kunne også være i lam og høns. Disse årlige afgifter tilfaldt nu klostret og blev betalt til en opkræver, og det er Finn Kramers fortjeneste at have opdaget, at ÆKB delvis er indrettet efter den rute, som opkrævningen fandt sted efter.

Bogen blev som nævnt påbegyndt omkring 1460 og indeholdt alle vigtige dokumenter ordnet efter afsenderen: de første kommer fra paven og danske biskopper og konger og er bekræftelser på, at Kirkens folk og Kongen anerkender klostrets ejendomsret og særlige privilegier, heriblandt skattefrihed. Langt den største del af bogen omhandler gavebreve, og det er måske her, bogen er særligt interessant for lokalhistorisk interesserede læsere. Det myldrer nemlig med person- og stednavne fra det middelalderlige Nordsjælland. Mange af navnene på landsbyerne optræder første gang her, men også bønder og deres koner og børn dukker pludselig op af historiens mørke og befolker gårde og landsbyer, fx Svend Gødesen, der med sin søns og arvingers billigelse skænker klostret jordegods i Trustrup som sjælegave i et brev dateret Helsinge den 24. juni 1248 – eller Ludger Hågensen, der skænker en ejendom i Nellerød året efter (brev 65 og 66). Man kan som læser ikke lade være med at tæn-

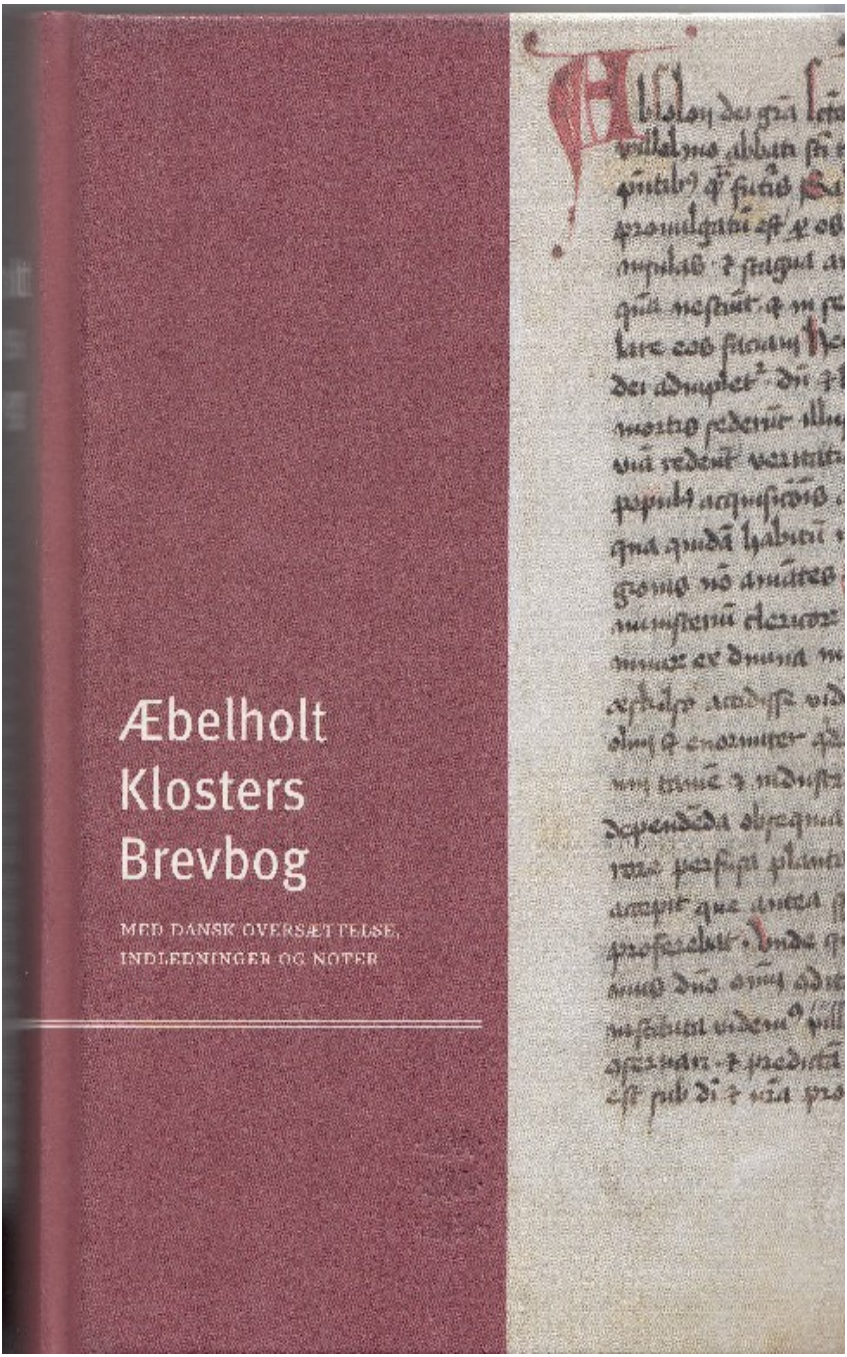
ke på disse givere – og på de bondefamilier, hvis eksistensgrundlag over drages til klostret – og på, at det nok er det samme Nordsjælland, som vi bor i, men at livsbetingelserne og opfattelsen af omverdenen er så fundamentalt forskellig. Der er lang vej fra vores supersygehus til hospitalet i Æbelholt og fra vores diskussioner om liv og velfærd og til en dæmoniseret verden, hvor hekse og troldmænd gør skade på folk og fæ i så fredelige steder som Freerslev og Tjæreby. Brevbogen viser både det store, internationale perspektiv, når paven skriver og sanktioner et ejendomsforhold, og når Agate Nielsdatter i Sigerslevøster skænker sin ejendom til klostret den 27. april 1255. - Afgiften er i øvrigt 1 mark korn, anfører indskriveren.

Udgivelsen af ÆKB

De ældste breve er skrevet på latin, fra midten af 1400-tallet i stigende grad på middelalderdansk. Omkring 1520 (altså kort før reformationen) blev der føjet en del nye breve til i pergamentsbogen, og ved et stort held overlevede den kongens overtagelse af alt klostergods i Nordsjælland som følge af reformationen i 1536. Nu ejede Kronen jorden, men bønderne skulle naturligvis stadig betale afgifter, og derfor blev bogen gemt i den første generation. Senere i 1500-tallet reddede historikeren Arild Huitfeldt den (og den tilsvarende Esrumbog), og begge ligger nu på Det Kongelige Bibliotek i København. ÆKB blev udgivet for første gang i sin helhed i 2013 med indledninger, tekst og oversættelse, registre, illustrationer og alt, hvad der hører til en moderne kildeudgave. Initiativet kom fra Finn Kramer, og samarbejdet stod på i en årrække og omfattede specialister inden for mange fagområder: historie, arkæologi, middelalderlatin og -dansk, navneforskning osv.

Brevbogen var blandt de bøger, som medlemmerne blev tilbudt gratis frem til foreningens generalforsamling den 25. marts 2018.
Herefter kan den af medlemmer erhverves til en pris af 60 kr. ved henvendelse til formanden på fahs.post@gmail.com eller tlf. 4752 8408.

Æbelholt Klosters Brevbog. Med dansk oversættelse, indledninger og noter. Udgivet af Finn Erik Kramer, Ivan Boserup, Bent Christensen, Bent Jørgensen, Chr. Gorm Tortzen, Susanne Vogt.
Det Danske Sprog- og Litteraturselskab, København 2013.


Ælbelholt
Klosters
Brevbog
MED DANSK OVERSÆTTELSE,
INDLEDNINGER OG NOTER

Afsender: *Frederiksborg Amts Historiske Samfund ved: Margrethe Krogh, Kildedalen 3, 3400 Hillerød*

Guidet byvandring i Gilleleje by og besøg på museet Lørdag d. 26. maj 2018 kl. 14.00

Mødested: På hjørnet af Havnevej og Nordre Havnevej (ved ankeret)

Vi skal gå i hælene på lokalhistoriker Lars Thomsen, som fortæller om det gamle fiskerleje og de hyggelige gader med de gamle huse, som nærmer sig det autentiske, gamle miljø. Det er ren nostalgi.

Men han kan også berette om det hårde liv, som fiskerbefolkningen levede. Kom familiefædrene nu hjem fra deres fisketure med god fangst, eller kom de overhovedet hjem, når de måtte på havet uden anden vejrudsigt, end hvad de kunne se sig til på skyerne, og hvad deres erfaring sagde dem.

Efter byvandringen skal vi besøge museet og nyde kaffen i museumshaven.

Pris for tur med guidning, entré og kaffe/te/kage er 80 kr.

Tilmelding senest lørdag d. 19. maj på fahs.post@gmail.com eller tlf. 4752 8408

I dag er Gilleleje et af de meste eftertragtede feriesteder på nordkysten af Sjælland. I vinterhalvåret rummer byen knap 7.000 indbyggere, men i ferietiden mange gange flere.



Billedet viser en af de både, som fortidens fiskere måtte trodse vejrliget i. I dag står den i byens museum.