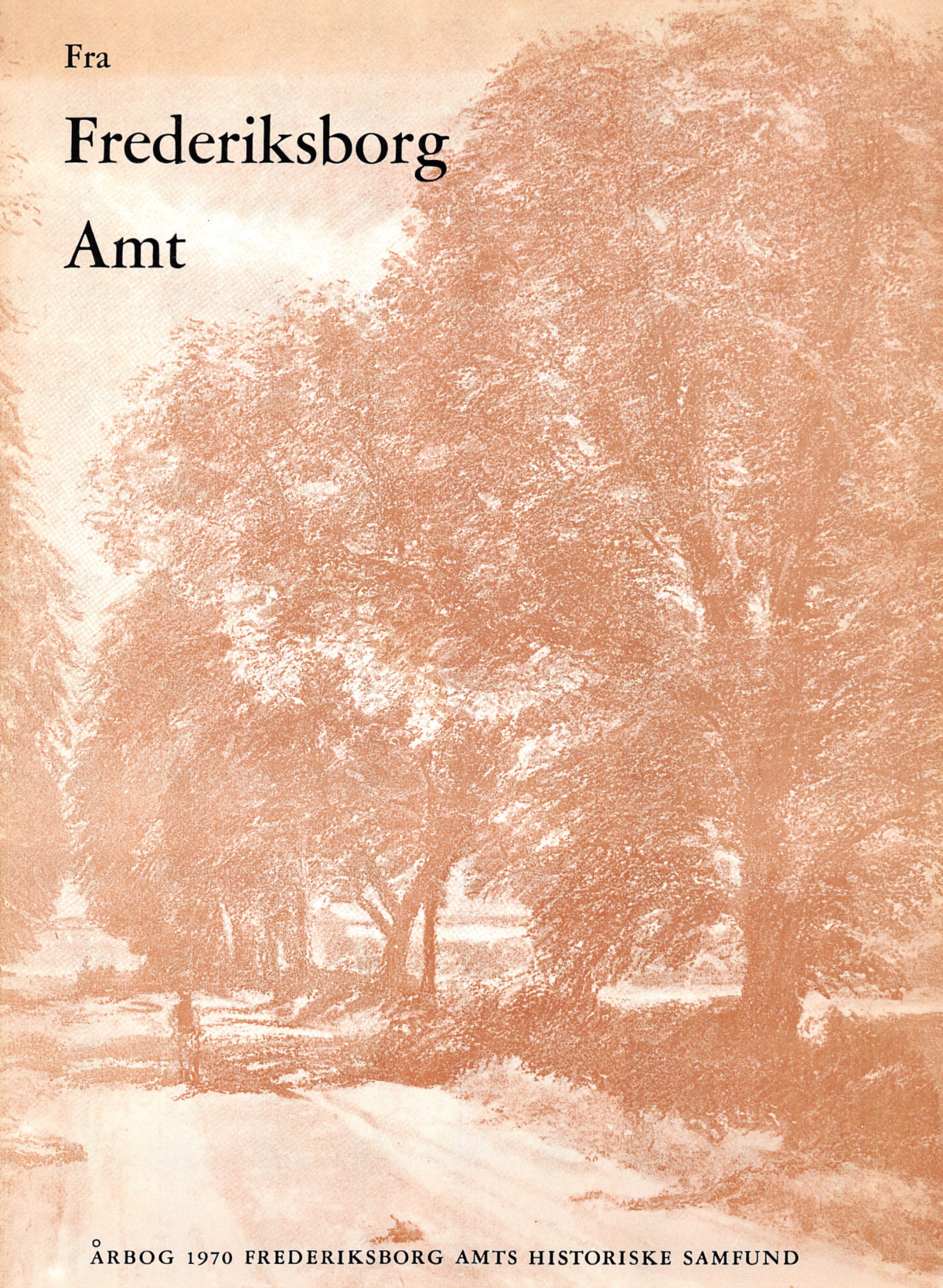
Fra

Frederiksborg Amt



ÅRBOG 1970 FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND

FRA

FREDERIKSBORG AMT

FRA

FREDERIKSBORG AMT

UDGIVET AF FREDERIKSBORG AMTS
HISTORISKE SAMFUND

ÅRBOG 1970

HILLERØD

C. NORDLUNDES BOGTRYKKERI
CLAUS BONDESEN
1971

VEJENES UDVIKLING I FREDERIKSBORG AMT

Torben Topsøe-Jensen

Efterforskningen af gamle færdselslinier må altid være af stor interesse for den, der søger at lære en egn og dens historie at kende. Vejen som begreb er ældgammel, – og den er og har altid været en nødvendig forudsætning for alle beboede områders trivsel og kulturelle udvikling. Vejene har været med til at præge de enkelte egne, og de har været rammen om vigtige dele af befolkningens daglige liv. Ganske vist er vejenes udvikling i Danmark ikke væsensforskellig fra egn til egn, men ligesom hver egn har sit eget præg, sin kulturelle udvikling, har også vejene i de enkelte sogne og herreder deres specielle historie og karakter, afhængig af de formål, der blev stillet til dem.

I det følgende skal der gives en redegørelse for vejenes udvikling i det område, der i dag udgør Frederiksborg amt. En forfatter, som i 1818 rejste gennem Nordsjælland, skrev, at »det er at beklage, at man aldeles ingen efterretninger har om de gamles almindelige landeveje her i landet; man ville, ved at kende disse, kunne gjøre sig et langt tydeligere begreb om mange nu ødelagte steders beliggenhed«.[1]) Det kan stadig beklages, at kendskabet til de gamle veje og deres linieføring er så begrænset, som det er, men det må dog fremhæves, at kendskabet til dem er steget betydeligt, siden de citerede ord blev skrevet, – og det gælder ikke mindst for Frederiksborg amt. Dette amt er i vejhistorisk henseende et overordentligt interessant område, idet det rummer vejhistoriske levn både fra oldtid og middelalder; det har rester af kongevejene og takket være en passende nærhed af København, har det på et tidligt tidspunkt fået del i de vejmæssige nydannelser, som i 1700-årenes sidste tredjedel udgik herfra, og som stadig præger væsentlige dele af amtets vejnet.

OLDTID

Naturligvis må kendskabet til de gamle veje og vejlinier blive mindre, jo længere man tidsmæssigt kommer på afstand af dem. Det er uhyre begrænset, hvad der vides om Danmarks veje i de forhistoriske tider. For perioder, der ligger forud for yngre stenalder, er der ikke nogen mening i at tale om veje, hvis man da ikke herved blot mener det samme som færdselsstier. Fra de senere forhistoriske perioders vedkommende, da landbrug havde afløst jagt og fiskeri, og bebyggelsen var blevet fastere, og da handelen så småt havde vundet indpas, må der i større eller mindre tidsrum have været visse mere konstante vejlinier. Mange steder har man i terrænet kunnet påvise gamle nedslidte vejspor, men som oftest har det ikke været muligt at tidsfæste dem.

Enkelte forskere har forsøgt blandt andet ved hjælp af gamle vejspor, bopladsers beliggenhed, gravpladser, – og da ganske særligt bronzealderens gravhøje – at tegne kort over formodede vejlinier i sten- og bronzealder. Således har f. eks. dr. phil. Vilh. la Cour i »Sjællands ældste Bygder«, 1927, angivet enkelte stykker af vejlinier fra disse perioder også for så vidt angår Frederiksborg amt.

Af og til er man imidlertid stødt på fund af egentlige veje, som det er lykkedes med sikkerhed at datere. Også Frederiksborg amt har et sådant vejfund – Ellemosevejen ved Tibirke. Denne vej, der blev fremdraget under tørvegravning i 1943 og undersøgt af museumsinspektør Georg Kunwald, viste sig at være en meget smukt bevaret oldtidsvej. Den førte over mosens smalleste sted mellem Horsebjerg og Tibirke bakker og var 150 m lang og 3 m bred. Vejbanen var i begge sider begrænset med store randsten og mindede i hele opbygningen meget om Borremosevejen i Himmerland og den i 1949 udgravede oldtidsvej ved Broskov nær Fakse. Der var dog det særlige ved Ellemosevejen, at man her havde gjort sig ganske særlig umage for at give vejbanen en god fundering. Ikke alene var der gravet ud i det dybere liggende skallag og fyldt op med grus og sand, men man havde yderligere underbygget vejens stenlag med et lag trærafter og sluttelig jævnet kørebanen ved påfyldning af grus. Endnu et mærkeligt fund blev gjort her: parallelt med vejen fandt man en række store sten, 70 i alt, som antages at have været en trædesti.



Oldtidsvejen i Ellemosen ved Tibirke fotograferet i 1944, året efter at udgravningen var afsluttet. Nu er vejen næsten skjult af mosens vegetation. – Forf. foto.

Ellemosevejen blev, takket være fundet af to bronzefibulæ mellem vejens sten, dateret til keltisk jernalder, den del af jernalderen, der optager de sidste 400 år før vor tid, til hvilken periode de to foran nævnte veje også henføres.[2])

Vejens tolkning har givet anledning til en del tvivl. En nærliggende forklaring på dens anlæg hen over mosen ville være, at man har villet spare en betydelig omvej, men efter denne forklaring giver trædestien ingen mening. Ejnar Dyggve har fremsat en ganske anden forklaring, hvorefter hele anlægget skulle ses i kultisk sammenhæng og have forbindelse med en ældgammel hellig kilde, der har ligget omtrent, hvor Tibirke kirke ligger.[3]) Denne teori har dog ikke vundet større tilslutning.

I dag er der ikke meget at se af oldtidsvejen. En vejviser på vejen neden for bakkerne viser ud til den, og følger man vejviseren, når man efter 10 minutters gang til stedet. Mosen er atter ved at lukke sig over den gamle vej, som kun skimtes mellem tagrørene. Men turen lønner sig alligevel, for den smalle sti gennem rørskov og enge med et væld af vilde blomster fører ud til et fuldstændigt uberørt moseområde.

MIDDELALDER

Det er også ret beskedent, hvad der vides om de nordsjællandske veje i middelalderen, og det gælder både om vejenes udseende, deres placering og om de forandringer i vejnettet, der givetvis må have fundet sted gennem middelalderens henved 600 år lange periode. Enkelte hovedfærdselslinier skimtes dog, fastholdt af nogle fikspunkter og vejknudepunkter, og et par vejfund og nogle skriftlige overleveringer viser i alt fald noget om, hvordan vejene har set ud.

Lige fra den tidlige middelalder var Roskilde Sjællands vigtigste vejknudepunkt. Allerede i det 10. århundrede var der havneplads helt inde i bunden af fjorden, og her opførte Harald Blåtand en kongsgård og en kirke, landets første, der var viet Den hellige Trefoldighed. Et halv hundrede år senere omtalte den lærde Adam af Bremen byen som »Sjællands hovedby og Danernes kongesæde«. Og fra Roskilde strålede vejene ud over Sjælland. En af dem gik mod øst til Havn, det lille opblomstrende fiskerleje ved Øresund, som Absalon i 1160'erne fik overdraget af Kong Valdemar og lod befæste med volde og pæleværk. Alt som tiden gik, voksede denne vej i betydning. Fra Havn kom der vigtige overfarter til Skåne med vejforbindelser til Lund, der allerede omkring år 1020 havde fået købstadsprivilegium, og som i 1104 blev sæde for Romerkirkens nordiske kirkeprovins. Ærkebispesædet var Nordens ældste og omfattede 8 bispedømmer.

En anden af vejene fra Roskilde, og måske den vigtigste, i alt fald i den ældre middelalder, gik langs østsiden af Roskilde Fjord gennem forholdsvis tæt bebyggede egne over Kirkerup og Gundsømagle til overfartsstedet Værebro, hvorfra den forgrenede sig ud over Nordsjælland.[4]) En af forgreningerne gik over Jørlunde til Slangerup, der i middelalderen var en vigtig by, med en kongsgård, hvor Erik Ejegod efter traditionen skal være født. Engang i begyndelsen af 1200–årene fik Slangerup købstadsprivilegier, men byen tabte senere sin betydning som handelsby. En anden forgrening af fjordvejen gik til Søborg, den stærke borg, der var bygget af ærkebiskop Eskild, men som snart blev kongelig borg, bekendt som fangested gennem 14 år for kongeætlingen biskop Valdemar af Slesvig og for Jens Grand. Endnu en forgrening

gik til Øre eller Ørekrog, hvor senere Helsingør voksede op i ly af Flynderborg, og hvorfra der var den korteste overfart til de danske landsdele hinsides Sundet. Fra kysten kunne man, som Adam af Bremen skrev, »endog se over til Helsingborg«.

På Valdemar Atterdags tid må også en vej have ført til Gurre, og man har endog ment at kunne spore dele af hans vej hertil helt fra Vordingborg, »Valdemarsvejen« er den blevet kaldt, et navn, som den dog har måttet dele med flere andre vigtigere vejlinier.[5]) I Gurre havde Valdemar Atterdag møde med hanseatiske udsendinge, og det var her, han døde i oktober 1375. Også under de senere konger var Gurre et betydningsfuldt sted, hvor adskillige vigtige møder blev afholdt.

Endnu en betydelig vejlinie skimtes i det middelalderlige vejnet – kystvejen mellem Havn og Ørekrog, den vej, som langt senere, omkring år 1800, fik navnet Strandvejen. Den havde, vel allerede fordi den var kystvej, en vis militær betydning. Større rolle som egentlig færdselsåre har den næppe spillet, før København engang i 1400-årene blev kongernes faste opholdssted, men på Christian II's tid, i middelalderens sidste årtier, blev den i hvert fald betragtet som en af Nordsjællands vigtigste alfare veje. Få år før kongen blev fordrevet, havde han givet et par love, som, hvis de var blevet ført ud i livet, ville have ændret mangt og meget. Den ene af dem indeholdt blandt andet en række bestemmelser om anlæg og vedligeholdelse af veje og bygning af kroer langs de vigtigste veje. Netop fra denne tid er bevaret en liste over 27 steder, hvor kroer nu skulle anlægges, og blandt disse er nævnt Rungsted, stedet, der lå midtvejs mellem København og Helsingør.[6]) Hele Christian II's lovgivning blev imidlertid efter hans afsættelse i 1523 erklæret for død og magtesløs, og for at lovene ikke herefter skulle »komme nogen mand til skade«, blev de alle brændt på Viborg landsting.

De omtalte hovedfærdselsveje lå som en stor trekant hen over hele Nordøstsjælland, men uden for hovedvejene gik et utal af mindre landeveje – til landsbyer, til tingsteder, til kirker – af de middelalderlige kirkebygninger i Frederiksborg amts område eksisterer endnu henved 60 – og til klostrene. Ved Esrum lå det store cistercienserkloster og syd for Arresø augustinerklosteret Æbelholt, der havde hospital og blev besøgt af mange, også fra fjerntliggende steder. Og der var vejene til de mange kildesteder, hvor syge ventede at finde helbredelse for svære og langvarige lidelser. Henved en snes hellige kilder kendes fra Frederiksborg amt. Særlig kendt var Sct. Olavs Kilde ved Skuldelev Å og Helene Kilde ved Tibirke. Denne kilde er ganske vist mest kendt fra tiden efter reformationen, da man uanset voldsomme protester fra kirkens side fortsatte den »papistiske« skik med at rejse til kilden. Christian IV var også interesseret i kilden, og på hans tid blev vejen hertil fra Frederiksborg sat i stand. Endnu i forrige århundrede spillede kilderejserne en vis rolle, og på malerier af Jørgen Sonne og Achen kan vi se sceneriet ved kilden, når

den blev besøgt Sct. Hans Aften. Kildetroen havde et godt tag i almuen. Da J. Th. Lundbye Sct. Hans Dag 1842 var i nærheden af Frederikssund, mødte han nogle bønder, der skulle hjem til Odsherred efter besøg ved kilden, og han spurgte en af dem, »en stakkels mand, som kun med møje kunne gå på krykker«, om han havde haft nogen gavn af rejsen. Manden svarede, at »troen på kilden havde han«, og hans to ledsagersker føjede til, at det allerede var lidt bedre.[7])

Alle de små veje er forlængst forsvundet, hvilket ikke kan undre, da de middelalderlige småveje næppe var andet end nedslidte hjulspor. Blev de for opkørte, så hjulene sank for dybt i klæget, lagde man blot et nyt spor ved siden, hvor græsdækket var fast og bunden hård, – men vejene voksede i bredden på den måde. Endnu i begyndelsen af forrige århundrede oplevede en rejsende, hvorledes den jyske Hærvej på den måde udvidede sig »uden mål og grænse«. Alle vejspor af den art er forlængst blevet vendt af ploven og udslettet, men nu og da dukker der veje frem af jordens skjul, der viser, at Nordsjælland i middelalderen dog også havde egentlige anlagte veje.

Et smukt eksempel herpå er middelaldervejen ved Helsinge, måske den smukkeste af samtlige gamle veje, som er fremdraget af den danske jord. Vejen blev fundet i 1947 to km øst for Helsinge under et vejarbejde på amtsvejen fra Esrum til Helsinge. Den viste sig at bestå af en 4 m bred vejbane, der i begge sider er begrænset af store sten, og vejens midtlinie er tydeligt markeret af en række større sten. Et skilt tæt ved amtsvejen fortæller, at det man her ser, er en århundred gammel brolægning fra en gammel alfar vej, der fordum blev kaldt Holbo Herreds vej, og som fra Halsnæs over Ramløse, Helsinge, Mårum og Esrum førte til Helsingør.

Skiltet siger forsigtigt »århundred gammel vej«. Helt nøjagtigt lykkedes det ikke at datere vejen, bl. a. fordi der ikke blev fundet genstande, der kunne bidrage hertil, men dr. phil. Jan Steenberg, der undersøgte vejen, mener, at den stammer fra middelalderen og måske er blevet anlagt til brug for Esrum kloster. Flere steder i nærheden af klosteret og langs med amtsvejen var der tidligere fundet vejstykker af samme art, og i Esrum klosters brevbøger klages der på et vist tidspunkt over stærk vogntummel både dag og nat. Klagerne var så alvorlige, at Christian I befalede, at den vej, der var lagt igennem klostergården, skulle føres tilbage dér, hvor den gamle vej havde gået. Jan Steenberg nævner som en anden mulighed, at vejen kan have været gammel forbindelsesvej fra Helsingør til Lynæs, overfartsstedet til Odsherred.[8])

Et andet meget interessant fund blev gjort ved Værebro på den foran omtalte hovedfærdselslinie fra Roskilde. Vandstanden i Værebroådalen skulle sænkes, men forinden blev der – i årene før 1950 – foretaget en undersøgelse af vejdæmningen, der førte ud til broen. Undersøgelsen blev ledet af museumsinspektør ved Nationalmuseet Hans Stiesdal, der har redegjort for under-



Den såkaldte Holbo Herreds vej beliggende ca. 2 km øst for Helsinge og umiddelbart nord for vejen til Esrum. Den meget velbevarede vej er antagelig anlagt i middelalderen. Forf. foto.

søgelsen og dens resultater her i årbogen for 1952. Ca. 100 m syd for broen gravede man dæmningen igennem i et snit på 1/2 m's bredde. Man fik derved et tydeligt indtryk af dæmningens opbygning og så, at den bestod af flere vejbaner lagt oven på hinanden, efterhånden som dæmningen gennem tiderne var blevet gjort højere. Den underste af vejbanerne bestod af store kampesten lagt direkte på tørvelaget og ikke, som det kendes fra andre gamle vejfund, på et lag »fasciner« eller risknipper. Den var på midten delt af en række højere sten og i siderne begrænset med sværere randsten og har været bred nok til, at to af de smalle middelalderlige vogne kunne passere hinanden.

Udgravningen viste også, at vejen var en meget benyttet vej. Ikke mindre end 25 større eller mindre dele af hestesko blev fundet på den ældste vejbane, skønt det udgravede område kun var 2–3 kvadratmeter stort. Hesteskoene var af en type, der placerer vejen til omkring år 1300.[9])

De middelalderlige love, der gjaldt for det sjællandske retsområde, er meget fåmælte, når det drejer sig om veje, og siger egentlig ikke stort mere, end at man ikke må spærre hovedvejen med grøft, pløjning eller med gærde. Om vejbredden siges der således intet, hvorimod Jyske Lov siger, at hovedvejen skal være 14 alen bred. Begge de omtalte middelalderlige veje var ca. 6 alen brede, og denne bredde havde også en vej nær Esrum, som er omtalt i et mage-

skifte, der fandt sted i 1271 mellem kong Erik Klipping og Esrum kloster. Kongen overlod klosteret den mølle, der lå op til klosteret »og som hedder Sote«. Med møllen fulgte dens tofter, mølledam, dæmning, alle veje, der fra gammel tid førte til møllen, »og desforuden har vi fundet for godt at overlade dem til fri brug for stedse en særlig vej på 6 alens bredde, der fører fra deres kloster over vor jord til den almindelige landevej ved foden af den bakke, der hedder Sotebjerg«.[10]) Her er det altså en sidevej, der er 6 alen bred. Oplysning om bredden af »den almindelige landevej« er ikke givet.

Uanset hvad bredde vejene havde, og hvad enten vejene var hjulspor i jordsmonnet eller havde dække af kampesten, har de været meget ubekvemme at køre på. Rejser blev da i almindelighed også foretaget på hesteryg, og vovede man sig ud til vogns, var man sikker på at blive skumplet og rystet og måtte være glad til, hvis man slap med det. Om et tragisk uheld har vi en beretning, som skriver sig fra vejen til Abrahamstrup, den gamle kongeborg, der senere blev til Jægerspris Slot. Erik Menveds svenskfødte dronning Ingeborg kørte omkring 1318 fra slottet og havde sin søn med sig, der kun var et par måneder gammel. Vognen væltede, og så uheldigt gik det, at sønnen mistede livet ved faldet. Sønnen var den eneste levende af kongeparrets 8 eller 9 børn, og, siger Arild Hvidtfeldt, »for sådan uagtsomhed og varløshed blev kong Erik meget fortørnet. Dronningen satte sig selv en pønitens derfor og gik udi Klare Kloster og agtede der at blive. Det siges, at biskop Oluf med mange ord havde trøstet hende, at hun igen skulle give sig til verden, men hun svarede nej«.[11])

DE ALFARE VEJE

Ligesom andre steder i landet henlå vejene i amtets område i lange tider, som man havde overtaget dem ved middelalderens slutning. Christian II's foran omtalte forsøg på at få dem forbedret blev brat afsluttet ved hans fald, men det varede dog ikke så længe, før vejene igen blev gjort til genstand for behandling i lovgivningen. Christian III gav i 1547 en reces, der også ydede vejene, hvad der tilkom dem. Bestemmelser om veje og broer blev gentaget i hans store reces af 1558 og forblev på dette område retningsgivende i lange tider. Recessen fastslog det middelalderlige princip, at det var bønderne, der havde pligten til at udføre arbejdet ved veje og broer, og den gav bestemmelser om, at kongens fogder skulle sørge for, at reglerne blev nøje overholdt.

Recessens bestemmelser og de dertil knyttede straffenormer var imidlertid ikke tilstrækkelige til at få vejene sat i ordentlig stand, og dette sidste har nok været medvirkende til, at Frederik II begyndte at anlægge de særlige kongeveje (som er nærmere omtalt i det følgende afsnit). Navnlig i Frederiksborg amt så man disse veje dukke op, og her oplevede man således i over 200 år at have to sæt veje: de alfare veje og kongens egne veje.

Bedre end med vejene gik det ikke med broerne. Mange steder fandtes der overhovedet ikke broer, og hvor de fandtes, var de ofte skrøbelige og slet vedligeholdt. Men Christian III's reces bestemte, at der overalt, hvor de alfare veje mødte åløb, skulle bygges broer af svære bulfjæle, dvs. egebjælker, og broerne skulle forsynes med gode rækværk. De rejsende måtte betale en vis afgift, det såkaldte »brokorn«, til den, der havde retten og pligten til at holde broen vedlige. Efterhånden skulle træbroerne erstattes af stenbroer, som vi kan se det af et brev fra Christian IV, hvori han pålagde lensmanden på Kronborg at lade alle de små broer, som findes i hans len, mure, og lade Nivå bro mure, således som han tidligere havde fået ordre til. De kampesten, der behøvedes, skulle han om vinteren lade henføre til stederne, og den nødvendige kalk skulle skaffes fra København.[12])

En ejendommelig og smukt bevaret stenbro, der antages at stamme fra Christian IV's tid, blev for få år siden »opdaget« i Grønholt sogn. Det er den såkaldte Gamle Skæremølle Bro. Den havde, indtil man opdagede den, ført en beskeden tilværelse som overgang over Langstrup å for en privat markvej,

men må før i tiden have været led i en nok så vigtig vejlinie. Den er opført af kampesten og består af en tøndehvælving, hvorover vejbanen af kampesten er lagt. At en bro var opført af sten, er dog ikke ensbetydende med, at den altid ville være i god stand, og at broen ved Skæremøllen da også med tiden forfaldt, viser et brev fra 1804 til »Politivennen«, hvori det blandt andet siges, at broen nu er så forfalden, at »man neppe ved højlys dag, endsige i natligt mørke, kan passere samme uden livsfare for mennesker og dyr«.[13])

Mange af træbroerne fik lov at bestå i mange år, og der blev stadig bygget nye. En latinsk indskrift fra 1735 på en stentavle, der oprindelig stod nær Humlebækkens udløb i Sundet, men nu findes uden for indkørslen til Louisiana fortæller, at Frederik Rostgaard og hans hustru har ladet bygge »den nærliggende træbro« – ikke af pligt, men af eget ønske for den offentlige bekvemmeligheds skyld.

Vanskelighederne med at påvise vejene i terrænet ophører ikke, fordi vi kommer op i 1500-årene. Kortene er endnu i lang tid ganske utilstrækkelige og viser så at sige intet om veje. Men vejknudepunkterne kendes som f. eks. købstæder og de større byer og vigtige færgesteder som Sundby, det ældgamle overfartssted til Horns herred.[14])

Hillerød havde fra gammel tid tre vejforbindelser, en til Slangerup, der gik over Ølskøb, hvor nu Nyhuse ligger, en anden mod København over Nørre Herlev og den tredie til Helsingør over Skansebakken og Grønholt.[15]) Om vejene til Helsingør blev der i 1618 afsagt en kendelse af 12 dertil valgte mænd. Kendelsen fastslog, at der var fire »adelveje« til byen. Den første



Skæremølle-bro ved Langstrup å på vejen mellem Langstrup og Lønholt er en af landets ældste broer. Den er antagelig bygget i tiden omkring år 1600. Forf. foto.



Den ældste milepæl i Frederiksborg amt står på Strandvejen ud for Sletten kro. Den stammer sandsynligvis fra Christian V's tid.
Hørsholm Egns Museum.

adelvej »er ved Svinglen«, den anden mellem »Bent Forbus og Ane Jacob Langs haver«, den tredje over Reberbanen og den fjerde »ud mod Røde Port«. Helsingørs historiker, Laurits Pedersen, oplyser, at disse navne dækker over Strandvejen, Gammel Gurrevej, Esrumvejen og Gammel Hellebækvej. Adelvejene skulle inden for byens område være hegnede og forsynede med led, hvor markveje og mølleveje stødte til, så kreaturer fra vangene ikke kunne løbe ud på vejene.[16])

Af disse veje var den første, den senere Strandvej, langt den vigtigste, og dens betydning var stadig voksende. Den forbandt Helsingør, som på Christian IV's tid var landets næststørste by, med hovedstaden, og da postvæsenet blev oprettet i 1624, var denne vej blandt de veje, der fik postrute. Det var til at begynde med gående bude, der betjente ruten, men snart fulgte ageposten efter, og i 1709 kom en foreløbig personbefordring. Der skulle til dette formål holdes 24 heste til rådighed, hvoraf 8 skulle være opstaldede i København, 8 i Rungsted og 8 i Helsingør. Lejlighedsvis havde også det svenske postvæsen tilladelse til at føre posten igennem ad denne vej. Et andet eksempel på vejens betydning er, at den var med i den opmåling af alle Danmarks store landeveje, som Ole Rømer forestod i 1690'erne. I forbindelse med opmålingen blev der opstillet milepæle både for hele, halve og kvarte mil. Enkelte af milepælene fra den tid står endnu på vejen. En står ved Sletten kro, en anden nogle hundrede m syd for Tipperup mølle og en tredje nord for Nivå omtrent ud for vejen, der går af mod vest til Nivå kirke.

Trods vejens betydning var dens tilstand forbløffende ringe, hvad en sag,



Strandvejen, den gamle alfare vej til Helsingør«, var mange steder meget vanskelig at passere. Et af de værste var området nord for Humlebæk fiskerleje. Det er vist her på en tegning af Fabritius de Tengnagel fra omkring 1840. Som anført på tegningen bestod vejbanen endnu på det tidspunkt af »sand og magert græs«.

der så sent som 1764 forhandledes på rådhuset i Helsingør, giver et indtryk af. Vognmandslavet måtte forklare, hvorfor lavsmedlemmernes antal stadig var aftagende, og befordringsmidlerne fortsat var i forfald. Antallet af medlemmer var i de sidste to år aftaget fra 8 til 5 og antallet af heste fra 12 til 5 par. Hovedårsagen var, sagde lavet, sletheden af vejen fra Helsingør til København. Befordring af rejsende og gods herimellem havde hidtil været vognmændenes vigtigste indtægtskilde, da der næsten aldrig var ture til andre steder, men, sagde man videre, »sanden ved Lokkerup« og Vedbæk og især den opkørte stenbro gennem Humlebæk skov, kan ikke andet end ødelægge både heste og vogne, og sjældent gik der noget år forbi, uden at de på »denne turs lange og besværlige distance« tilsatte begge dele. Forgæves havde de søgt om tilladelse til at køre gennem Egebæksvang for at undgå det sandede stykke ved Lokkerup, og de håbede, at der blev taget alvorligt hensyn til deres forestilling om, at vejen måtte blive forbedret.[17])

Mange udenlandske rejsende kom ad vejen langs Øresundskysten, og flere af dem har givet udtryk for deres glæde ved den. En englænder skrev i 1672,

at denne vej langs kysten forekom ham at være den behageligste vej på 5 mil, han nogetsteds havde redet.[18]) En beskrivelse af vejen fra midten af 1700-årene viser os, dels at samtiden forstod at vurdere vejens skønhed og charme, dels at den blev anset for at være en meget betydningsfuld færdselslinie. Vejen er, siger forfatteren, »efter alles tilståelse den behageligste strandbred, som kan findes; thi natur og kunst have forenet deres kræfter til at gøre noget smukt hele vejen igennem.« Og han belyser dette ved at sige: »De, som rejse udenlands, tale meget om de rare alleer på landevejene af frugttræer, som valnøddetræer, citron- og andre skønne træer, hvor igennem vejene falde, som fra Edensborg i Skotland til London, adskillige veje i Holland, ved Rhinstrømmen etc. Blandt disse bør Helsingørvejen til København have sted, der i stedet for en stedsevarende alle har en fri prospekt på den ene side over Sundet til Skåne, etc. på den anden side til skovene og de der imellem liggende små pladser«.

Han gennemgår derefter vejen mil for mil og siger om strækningen gennem Frederiksborg amt: »Den tredje eller mellemste mils vej imellem Kronborg og København har endnu Dyrehaven. Sophienborg Slot ligger her tæt ved vejen imellem Sundet og skoven. Dette slot er anlagt af Dronning Sophia Magdalene for prospektens skyld, og ligger på halvvejen imellem København og Helsingør. Bag det ind i skoven og iblandt ulignelige smukke egne ligger det prægtige slot Hirschholm med en nye lille købstad af højbemeldte dronning anlagt. Her kan man se Helsingør.

To mil fra Helsingør er Nivå, en å, som udløber i en bugt, Nivå-bugt kaldet, hvor nyligen er anlagt en havn for en kongelig flotille. Siden kommer man igennem det lille fiskerleje Humlebæk, hvorved inde i skoven ligger en herregård Krogerup kaldet, bekendt i Frederici 3. historie. En tre fjerdingvej fra byen begynde fiskerlejer og landsbyer Lokkerup og Snekker-Stenen, hvilke strække sig næsten en halv mil langs Sundet. Når de er forbi, kommer man forbi 3 teglbrænderier, som til dels kan tillige anses for lystgårde, og derpå er man nær byen«.

Han slutter med at sige, at der på denne vej alene er 24 priviligerede værtshuse, blandt hvilke Hvidøre, Tårbæk, Humlebæk, Rungsted, Nivå og Snekkersten er de fornemmeste, og at der på denne vej er en stærk passage, »såsom her er en hovedlandevej ind og ud af riget til Sverig«.[19]) At en vej, der var så vigtig, var i så ringe stand, som sagen med vognmandslavet i 1764 giver udtryk for, siger ikke så lidt om vejtilstanden i amtet i almindelighed.

KONGENS EGNE VEJE

I 1560 foretog Frederik II og Herluf Trolle det berømte mageskifte, hvorved kongen erhvervede Hillerødsholm mod at afgive Skovkloster ved Næstved. Mageskiftet blev af overordentlig stor betydning for hele udviklingen i Frederiksborg amt. Kongen havde ønsker om at erhverve sig sammenhængende jagtområder i Nordsjælland og fik efterhånden mere og mere jord lagt under Hillerødsholm, som blev ombygget og fik navnet Frederiksborg.

Frederiksborg blev et af de steder, hvor Frederik II ofte og med glæde opholdt sig, men med vejen derud fra København var han ikke tilfreds, og han besluttede at anlægge en helt ny vej mellem hovedstaden og slottet. I et brev fra 1585 hører vi om denne nye vej. Kongen skrev, at »eftersom Vor vej og rejse ofte falder imellem Vort slot Frederiksborg og København, har Vi ladet Os gøre og berede Os en vej derimellem». Det fremgår af brevet, at vejen har været dyr, og hvis den nu almindeligen skal »bruges og overfares«, vil den snart blive ødelagt og blive værre end ret alfar vej, og han forbyder alle, særlig kronens bønder i København og Frederiksborgs len, vognmænd og andre, at køre på vejen, og hvis nogen alligevel gør det, skal de have forbrudt hest og vogn og det gods, der måtte være i vognen samt deres halve boslod.[20])

Den vej, der her er tale om, er den første af de veje, der kaldes »kongeveje«. Man skal dog være lidt forsigtig med ordet kongevej, da det omkring år 1800 også anvendtes om nogle helt andre veje, nemlig de store nye chausseer, som i sidste tredjedel af 1700-årene blev anlagt i Nordsjælland.

Hvor Frederik II's kongevej egentlig gik, er ikke ganske sikkert. Man er i almindelighed gået ud fra, at vejen var identisk med den store vej, der gik over Blovstrød og Birkerød, altså øst om Furesøen, men museumsinspektør, dr. phil. Jan Steenberg, der har beskæftiget sig med spørgsmålet, er mere tilbøjelig til at mene, at Frederik II's kongevej er gået over Hammersholt og videre vest om Furesøen, mens vejen øst om Furesøen er yngre og anlagt af Christian IV i 1620'rne.[21])

Også Christian IV var interesseret i kongeveje og anlagde forskellige steder i landet nye kongevejsstrækninger. Navnlig gjaldt det Nordsjælland, hvor der efterhånden kom et helt net af dem: en gik fra Frederiksborg over Østrup (hvor Fredensborg senere blev bygget) og Nyrup til Kronborg, en anden fra

Frederiksborg til Roskilde og en tredje fra København til Kronborg, hvortil kom forskellige mindre strækninger som f. eks. vejen fra Frederiksborg til Helene Kilde. Hvor aktiv Christian IV selv var under bygningen af kongevejen til Kronborg, kan vi se af et par af hans breve, hvori han fortæller, at han en dag i 1638 red fra Kronborg til Niverød for at se på, hvor en ny kongevej, der fra Blovstrød skulle føre over Karlebo til Kronborg, kunne anlægges. Kongen mente, at man ved anlæg af vejen ville kunne bringe rejsetiden mellem København og Kronborg ned på mindre end fire timer.[22])

Kongevejene var efter datidens målestok imponerende anlæg. Mange steder var de brolagte, ofte med ret svære sten, og skulle vejen føres over lave og sumpede områder, byggede man dæmninger. Hvor kongevejene skar de almindelige landeveje, var der opstillet rødmalede porte og svære bomme, for det var jo hensigten at forhindre alle uvedkommende i at benytte dem.

På Frederik II's kongeveje blev der opstillet »stolper og tavler« med angivelse af hver hele og halve mil. Det var de første danske milepæle. De blev snart slået i stykker, men nye blev sat op på Christian IV's tid. Alle milepæle fra den tid er naturligvis forlængst forsvundet, – men ét spor har de dog efterladt sig: milemærkerne ved vejene er lige siden stadig blevet kaldt

Brolægning på Frederik II's kongevej i Nyrup hegn. – Forf. foto.



mile-»pæle«, skønt det materiale, de senere er blevet fremstillet af, ikke var træ, men sten.

Nogle af de udlændinge, der på Christian IV's tid kom på besøg i Danmark, har haft lejlighed til at se og køre på kongevejene, og de betragtede dem som seværdigheder, der nok var en omtale værd i rejseberetningen. En tysk rejsende som i 1589 kom igennem Nordsjælland, skriver således, at han havde kørt på en vej, der var 12 skridt bred og brolagt med store sten, det var en »via regia«, som kun måtte benyttes af kongen. En fransk gesandt, der skulle mægle mellem Danmark og Sverige i årene 1644–45, skrev om Christian IV, at han nu, skønt sine 65 år, stadig er en stærk og kraftig mand, som ikke holder af at ligge stille: bestandig er han på farten ad sine egne private veje, der er indgrøftede og til dels beplantede, men lukkede for andre og tillige afspærrede, hvor de skærer landevejene.[23])

Det var i øvrigt også ad kongevejen, at Christian IV kom til at foretage sin sidste rejse. Han havde tilbragt julen 1647 på Frederiksborg Slot, blev syg her og besluttede, at han ville flyttes ind til Rosenborg. Den 21. februar 1648 – en dag med let frost og lidt sne – fandt rejsen sted. Man satte hans seng på en slæde, spændte 8 heste for, og i største hast gik det nu mod København, – så forceret var turen, at en af hestene styrtede om, da man nåede Rosenborg.

Endnu kan man enkelte steder i Nordsjælland møde rester af de gamle kongeveje. I Rudeskov findes et par brolagte stykker af kongevejen fra København til Hørsholm, og en del af kongevejen herfra over Nyrup til Helsingør eksisterer endnu som beskeden skovvej i Munkegaards Hegn nær Nyrup. Den nordligste del af vejen inde i hegnet er nedlagt nu, men den kan stadig spores i terrænet: den noget hvælvede, 6–8 alen brede vejbane, der i begge sider følges af forsænkninger, de gamle grøfter. Gennem Nyrup gik også Frederik II's kongevej mellem Frederiksborg og Kronborg, og i Nyrup Hegn findes endnu nogle meget velbevarede rester af vejen, fire vejstykker, 50–100 m lange, der er brolagt med ret svære sten, så de minder om gårdspladsen i en gammel bondegård. Vejsiderne er nogle steder tydeligt markeret med en række større sten, og enkelte steder er også vejmidten markeret på denne måde. Anlægget af kongeveje var ikke slut med Christian IV's død. Endnu nogle vejstrækninger blev indrettet som kongeveje, f. eks. vejen fra Usserød til Fredensborg. I henhold til resolution af 24. august 1735 blev en bom for denne vej opstillet ved Usserød.

Det mest ejendommelige ved kongevejene var færdselsforbudet, som blev opretholdt, så længe kongevejene eksisterede, men med stadigt stigende besvær. Efter enevældens indførelse blev kongeveje og færdselsforbudet behandlet i forordninger. I den første af disse, Frederik III's forordning af 1664, siges det, at kongen har erfaret, at kongevejene nu overalt i riget »ganske forkøres«, ligesom låsene sønderslås og »bomme og porte ilde medfares og ruineres«, og

for at sådanne skader i tide »desto bedre kunne remideres og forkommes, ville Vi hermed ... alvorligen og strengeligen have forbuden, at ingen herefter være sig hvo de være kan undtagen Vores høje ministre, skal understå sig på kongevejene at age eller ride«.

Der blev dog gjort én undtagelse: om vinteren, når det var frost, og ved sommerens begyndelse, når vejene var helt tørre, skulle portene stå åbne, så alle og enhver kunne køre på vejene. Tilladelsen blev dog ikke givet for at vise de vejfarende en imødekommenhed, men kun fordi vejene på disse årstider »behøver at blive banet og jevnet.« Denne tilladelse går igen i alle senere forordninger om kongevejene, og det gjorde det naturligvis ikke lettere at få det almindelige færdselsforbud overholdt. I en senere forordning siges det da også, at mange har misbrugt tilladelsen og nu er blevet så vant til at køre på kongevejene, at de også benytter dem på andre årstider, når de almindelige veje var opblødt af regn, og den konstaterer, at mange, når de finder porte og bomme lukkede, »dennem da med gevalt åbner, og lukkelserne sønderbryder (foruden at mange skal have nøgle, uvidende hvor de til dennem er komne), så bemeldte lukkelser altid igen med stor bekostning må repareres«.

Det var ikke nemt at komme den ulovlige færdsel til livs, og den ene forordning fulgte efter den anden, men lige meget hjalp det – kørslen på kongeveje fortsatte uanset truslen om straffe. Men blev man grebet på kongevejene gik det galt. En bonde i Blovstrød havde i 1718 i den travle sommertid ladet sin tiårige søn køre til Dompedals Mølle med to tønder korn ad kongevejen, så han kunne undgå en lang og ufremkommelig vej gennem mose og morads. Drengen blev pågrebet og ført til Hirschholm, hvor man beholdt både hest og vogn og de to tønder korn. Bonden bad allerydmygst om nåde og henviste til, at det var hans sidste korn, og at han og hans kone og seks børn ikke havde andet at leve af. Hest og vogn kunne han ikke undvære i pløjetiden, og penge til bøde havde han heller ikke. Han fik allernådigst hesten og vognen tilbage, men kornet måtte han af med som straf.[24])

Christian VI udstedte i 1734 en ny og omfattende forordning om kongevejene og kørslen på dem – den sidste om dette emne. I præmisserne siges det, at kongen med største mishag har erfaret, at kongevejene fremdeles benyttes både af hyrekuske, vognmænd, bønder og mange andre rejsende, som ved deres umådelige kørsel opkører og fordærver vejene. Porte og bomme, hedder det, oplukkes ulovligt og »voldeligen angribes« af onde og formastelige mennesker, som afhugger pælene, nedbryder bommene og bortstjæler låse og hængsler. Disse forhold vil kongen »ingenlunde tillade«, og det forbydes enhver, høj eller lav, civil, gejstlig eller militær, som ikke er forundt en nøgle til kongevejene, under noget som helst påskud at køre på kongevejene, og det gælder, hvad enten der køres med karrosser, chaiser, cabrioler eller med almindelige borger- eller bøndervogne. I tilfælde af overtrædelser af forbudet skal en bonde betale 4 mark, og alle andre 5 rigsdaler, i bøde, og de skyldige

skal med deres hest og vogn uden ringeste modstand følge med opbringeren til den af ham forlangte gård, hvor de skal forblive i arrest, indtil bøden er betalt eller kaution stillet.

Forordningen tegner et helt situationsbillede i et af afsnittene, hvor det siges, at det ofte er hændt, at bønderne har samlet sig i flokke og med magt tvunget dem, som bor ved bommene, til at lukke op eller til at lade dem passere igennem deres gårde. Hvis noget sådant skulle ske, må de, som har indseende med kongevejene, lade bønderne komme igennem, når de bliver tvunget til det, men de skal straks efter forfølge bønderne til næste by, hvor sognefogden og beboerne skal hjælpe til med at få alle vognene anholdt, indtil enhver af de opsætsige bønder har betalt to slettedaler i straf. De indkomne beløb skal deles, således at bymændene skal have 3/4, men 1/4 skal gives til »eftersætteren«. Hvis nogen af bønderne skulle gøre modstand, skal de straks pågribes og bringes til amts- eller regimentsbetjentene, som skal lade dem indlevere på Bremerholm, hvor der venter hver af de pågældende 4 måneders arbejde i jern.

Det var et stort problem, hvorledes man skulle komme de falske nøgler til livs, og forordningen fastsatte strenge straffe for dem, der understod sig i at eftergøre nøglerne, og de, der havde fået udleveret nøgler, måtte ikke misbruge dem. Fremlån af dem var således forbudt og medførte, at tiltale blev rejst, foruden at det kunne ventes, at nøglerne blev inddraget. Enhver, der lod portene stå åbne efter sig, skulle bøde 6 rigsdaler. Bøderne skulle straks inddrives, »men i fald personerne ere af den stand, at betjentene ej understår sig, bøderne af dennem at fordre«, skulle amtmændene inddrive bøderne.

Ganske naturligt var der særlige regler at iagttage, når udlevering af nøgler til de begunstigede skulle ske. Udleveringen blev foretaget af generalbygmesteren, men han måtte ikke lade nogen ny nøgle stemple eller udlevere uden kongens specielle befaling. Nye nøgler skulle forsynes med kongeligt stempel, brugerens navn, nummer og årstal for udleveringen, og alt dette skulle skrives ned »på det og altid kan vides, hvor mange nøgler, der er udgivne og til hvem«.

Det blev pålagt amts- og jagtbetjentene »med mere flid og nidkærhed herefter, end hidtil sket er« at inquirere, hvad på vejene passerer. Til de betlere, som opholdt sig ved husene langs kongevejene, og som »overløber Os, Vores kongelige familie eller betjente«, havde forordningen et godt øje. Den bestemte, at de straks skulle pågribes, og kvinderne indleveres til spindehuset og mændene til Bremerholm til arbejde i 6 måneder, »da dog anstalt nu over alt er føjet til de rette fattiges underholdning«.

Amtmændene, amtsforvalterne og regimentsskriverne skulle hver i sit distrikt flittigt sørge for, at kongeveje og alle indretningerne på dem – bomme, porte, milemærker osv. – var i god stand, og de skulle mindst 2 gange om året, før sommeren og før vinteren, sikre sig, at vejene blev repareret,

grøfterne renset og fylden gravet op. Vejene skulle »lignes og inddeles« mellem bønderne, og de vejstykker, de enkelte bønder skulle holde vedlige, skulle afmærkes, så det altid kunne ses, hvem der var efterladende og skulle straffes.

For at ingen skulle kunne undskylde sig med at være uvidende om forordningens bestemmelser, skulle den blandt andet læses ved alle retter 2 tingdage efter hinanden og igen første tingdag efter påske og mikkelsdag, og for virkelig at sikre, at færdselsforbudet blev overholdt, etablerede man – i henhold til et »patent« af 23. september 1735 – særlige patruljer på »Hans Majestæts egne particulære kongeveje på Københavns og Hirschholms amter«. Patruljen, der fungerede som en slags færdselspoliti, skulle medføre et skilt, hvorpå var stukket en kongevejsport med overskriften: »Kongevejspatrulje«. Både om dagen og om natten skulle den afpatruljere kongevejene og opbringe alle, der uberettiget færdedes her. Den skulle på bedste og høfligste måde tiltale alle, den mødte, og de, der ikke havde noget at gøre på vejen, skulle uden modstand følge med patruljen, men hvis nogen »imod forhåbning« skulle gøre modstand, skulle de tiltales af generalfiskalen til »hård strafs undgældelse«. Hvis patruljen under sit hverv kom til at tilføje nogen en skade, måtte de pågældende »tilregne sig det selv, og tage skade for hjemgæld«.

Milehøj fra Ole Rømers tid ved kongevejen i Nyrup hegn. – Forf. foto.



Patruljen har uden tvivl virket efter sin hensigt. Det tyder i alt fald et andragende fra kromanden i Nobis Mølle på, hvori han søgte om at få nedsættelse af sine afgifter med den motivering, at han havde mistet al sin kronæring, da ingen mere benyttede kongevejen. Andragendet blev ikke imødekommet – hvad naturligvis heller ikke kunne ventes.[25])

Ønsket hos befolkningen om at få kongevejene åbnet var stærkt, og i 1743 lempede man omsider færdselsforbudet. Det blev nu tilladt alle og enhver, som om sommeren ville divertere sig i Lundehuset at køre på kongevejen fra Vibenshus til Lundehuset. Man foreslog i 1756 kongen at tillade almindelig kørsel på kongevejen mod betaling af en afgift, men kongen afslog det. Nogen formel ophævelse af færdselsforbudet kom iøvrigt ikke, – men det var heller ikke nødvendigt, da de nye chausseer, som stort set fulgte de gamle kongeveje, blev åbnet for almindelig færdsel, efterhånden som de enkelte strækninger blev færdige.

Hist og her i Nordsjælland møder man begrebet jagtveje. Jagtvejene var oprindelig ikke veje i egentlig forstand, men blot ridebaner. Deres eksistens hænger sammen med parforcejagten, en jagtform, der er karakteriseret ved, at vildtet ikke blev skudt, hvor jægerne mødte det, men blev jaget til udmattelse af dertil dresserede jagthunde for sluttelig at være et let bytte for jægerne, som til hest fulgte efter hundekoblet.

Parforcejagten har en lang tradition bag sig i Europa. Til Danmark kom den under Christian V, som havde lært den at kende ved et besøg hos Ludvig XIV, og så begejstret blev han for den, at han ønskede at drive denne form for jagt på det hjemlige jagtterræn. Parforcejagten forudsatte imidlertid, at der blev indrettet særlige jagtveje, opbygget i et sindrigt geometrisk system af parallelle, tværgående og diagonaltliggende rideveje, der skulle skære hinanden i visse, helst højtliggende »stjerner«, hvorfra jægerne kunne have overblik over de herfra udgående veje og følge hundenes løb efter vildtet.

I en skildring fra 1757 af vejen fra Helsingør til Frederiksborg siges det, at vejen går gennem lutter tykke skove, »der er igennemskårne med jagtveje«. Det var da også et meget betydeligt antal jagtveje, der efterhånden blev indrettet. På Frederiksborg og Kronborg amters »store og almindelige overdrev« var der i midten af 1700-årene omkring 50 og på det store overdrev i Tikøb sogn nåede antallet op på 200. De var anlagt med stor bekostning, og der blev stadig ofret på dem. Kort efter Frederik V's tronbestigelse blev det bestemt, at der på konge- og jagtvejene i Frederiksborg og Kronborg amter – ligesom på disse amters landeveje – skulle bygges stenkister til vandets afledning i stedet for de hidtil anvendte fjælebroer og trærender.[26])

Jagtvejene virkede meget generende på den opsætning af hegn, man i sidste

halvdel af 1700-årene tænkte på at gå i gang med. Jagtvejene kunne ikke flyttes, da de var anlagt med store bekostninger, og hvis en indhegning skulle foretages, måtte den suppleres med opsætning af en sådan mængde porte og led, at det hele ville blive økonomisk uigennemførligt. Men hertil kom, at »parforcejagten vil lide altfor stort ophold ved så mange jagtportes og ledes oplukkelse.«

Endnu eksisterer adskillige af de nordsjællandske jagtveje. Både i Gribskov og i Store Dyrehave ligger mange af dem som skovveje; vejsystemets geometriske karakter ses tydeligt på kort over de nævnte skovområder. Også nogle af »stjernerne« eksisterer, f. eks. Stjernen i Gribskov, hvorfra 8 veje udgår, og Syvstjernen i Hareskoven. Femvejen ved Jægersborg Allé var oprindelig en sådan stjerne. Enkelte strækninger af gamle jagtveje indgår i dag som dele af offentlige veje som f. eks. vejen, der over Grønholt og Sørup overdrev passerer vest om Nødebo og flugter med en skovvej, der styrer lige mod Stjernen.[27])

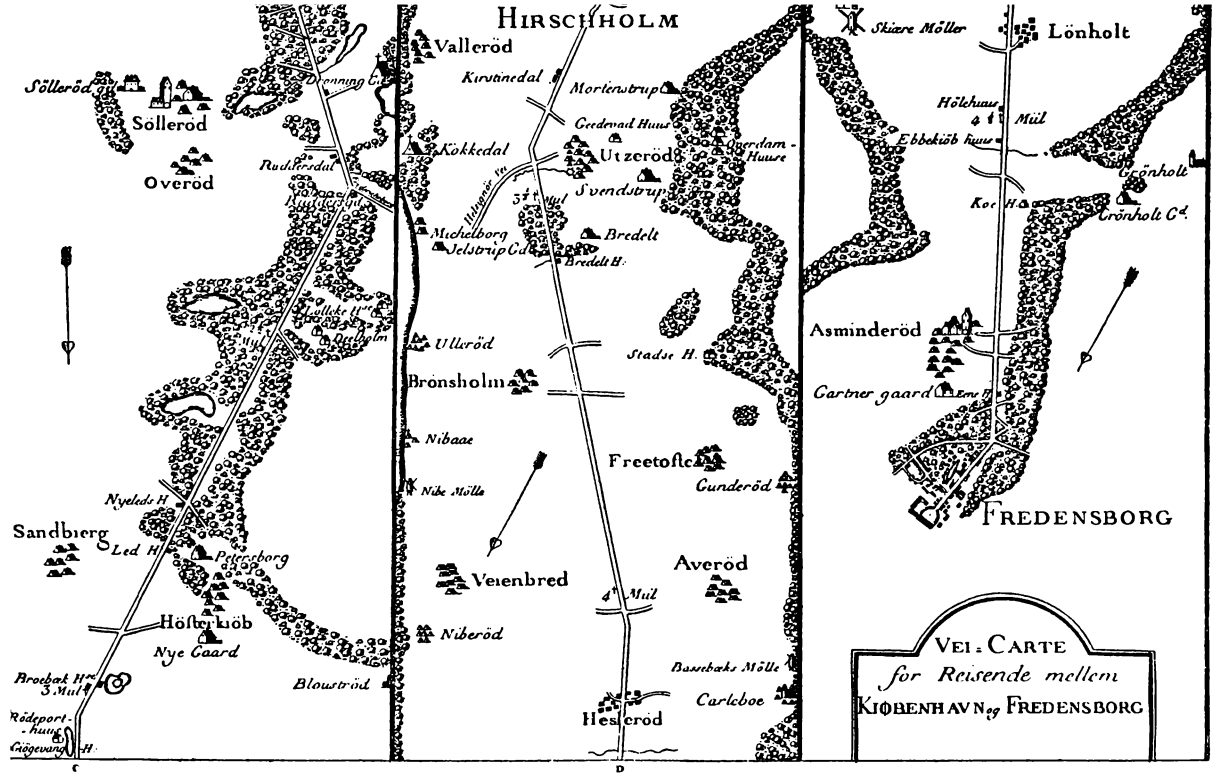
I
VEJREFORMERNES TID

På Frederik V's tid tog man omsider for alvor fat på at gøre noget effektivt for at få vejene sat i stand og naturligt nok begyndte man med de vigtigste af vejene fra København – vejene til Roskilde og til Fredensborg.

Da man ikke her i landet havde folk med fornødne tekniske kundskaber og erfaringer til så store og betydningsfulde arbejder, besluttede man fra Frankrig, som var førende på vejbygningens område, at indkalde nogle eksperter. Valget faldt på den schweizisk fødte Jean Marmillod, som i en årrække havde været beskæftiget ved de franske vejbygningsarbejder. Sammen med to andre franske ingeniører kom han i april 1764 til Danmark og blev udnævnt til »Ober-Wey-Inspecteur«.

Planerne til den første af de nye veje, vejen fra København til Fredensborg, var da så langt fremme, at de kunne forelægges kongen, som den 24. maj 1764 godkendte vejens linieføring. Vejen skulle gå fra København over Vibenshus og Rudersdal til Hirschholm og derfra over Usserød til Fredensborg. Arbejdet påbegyndtes samme år, men kom til at vare længe. I 1766 færdiggjorde man i Frederiksborg amt strækningerne fra Rudersdal til Petersborg (se kortet overfor) og fra Hesselrød til Lønholt. Året efter blev man færdig med strækningen fra Petersborg til Hirschholm by, mens man i 1768 kun fik afsluttet en mindre strækning i selve Hirschholm (på 35 favne). I 1774 afsluttede man arbejdet på vejen mellem Hirschholm og Hesselrød, og endelig i 1775 blev man færdig med den nordligste del af vejen, Lønholt – Fredensborg – og dermed havde Frederiksborg amt fået sin første chaussé.[28])

Det var et imponerende vejanlæg, der nu lå åbent op igennem Nordsjælland. Vejen var 28 alen bred, regnet fra de udvendige grøftekanter. På midten af vejarealet var der lagt en 9 alen bred kørebane, brolagt med svære kampesten i en dybde af 1 fod. Uden for den brolagte kørebane var der i begge sider 6½ alen brede jordveje, og hele vejarealet var i siderne indesluttet af dybe, 3 alen brede grøfter. Det havde været tanken, skriver Jan Steenberg i sit store værk om Fredensborg, at give det storslåede vejanlæg en pompøs og fornem indføring i Fredensborg, således at slottet tonede frem allerede længe, inden man kom det nær. Da chausseen og Slotsgaden ikke flugtede, havde man

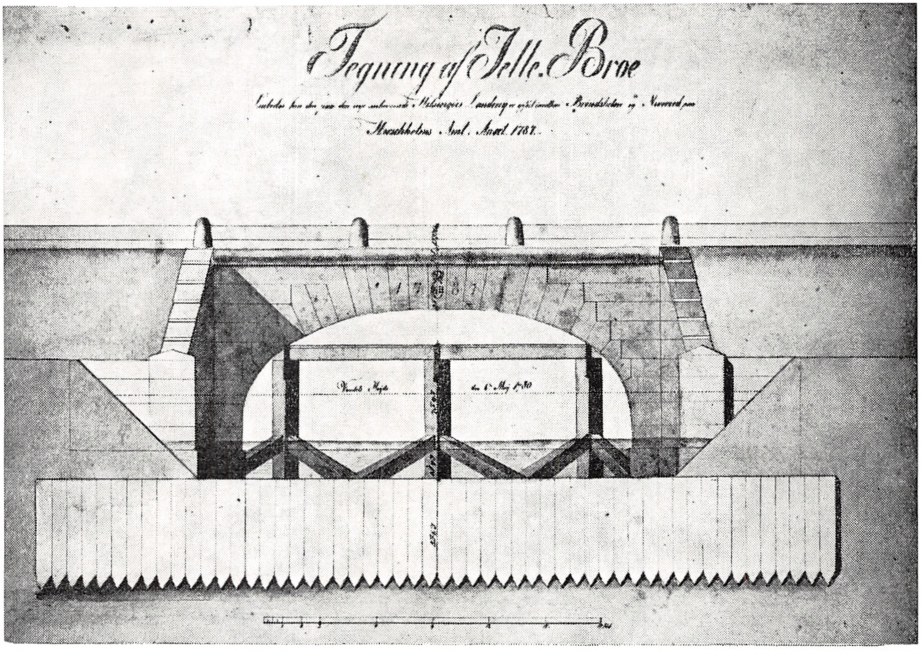


Udsnit af et kort fra omkring 1770 af Fredensborgvejen, som var den første af de nye store chausseer. Udsnittet viser den del af vejen, der ligger i Frederiksborg amt. Kortet er orienteret med nord nedad. – Hørsholm Egns Museum.

påtænkt at anlægge en særlig indkørselsvej til slottet i forlængelse af Slotsgade, en plan, der dog ikke blev bragt til udførelse. I stedet anlagde og beplantede man en runddel, hvor chausseen og Slotsgade mødtes med vejen fra Frederiksborg til Kronborg.[29])

Allerede inden Fredensborgvejen blev færdig, forlod Marmillod i maj 1775 Danmark. På grund af forskellige uoverensstemmelser kunne samarbejdet med ham ikke fortsætte, og han søgte derfor sin afsked, som blev ham bevilget i nåde og med pension. Man har senere hædret hans minde ved på Kongevejen nord for vejgaflen ved Rudersdal at rejse en mindesten, hvorpå læses:

FR V INDKALDTE 1764 FRA FRANKRIG
OBERST MARMILLOD
SOM FORESTOD ANLÆGGET
AF DENNE DANMARKS ÆLDSTE CHAUSSEE



Tegning fra 1787 af Jellebro »saaledes som den paa den nye anlæggende Helsingøer Landevey er opført imellem Brøndsholm og Niverøed på Hirschholm Amt«. – Hørsholm Egns Museum.

Mens Struensee var ved magten, planlagde man et stort program for de fremtidige vejanlæg, og det blev i 1771 blandt andet bestemt, at den næste af de nordsjællandske chausseer skulle være vejen fra Hirschholm til Helsingør. Efter Struensees fald blev planerne imidlertid stillet i bero, men taget op igen nogle år senere.[30])

I 1778 lod man terrænet imellem Hirschholm og Helsingør undersøge for at finde frem til en hensigtsmæssig linieføring for en ny vej til Helsingør »i continuation af den fra København til Hirschholm anlagte vej«. Det havde været tanken at lade den nye vej til Helsingør følge den gamle alfare vej langs Øresundskysten, men da denne »besværlige vej ej vil kunne sættes i god og vedvarende stand«, måtte man se sig om efter en anden mulighed. Man fandt frem til en østligere placering og lod den nye vej dreje af fra Fredensborgvejen et stykke nord for Usserød, hvorfra den i lige linie skulle løbe op til Nyrup og herfra til Helsingør. Den foreslåede linieføring blev approberet af Christian VII den 22. februar 1779. Af det kort, der blev tegnet over vejen, fremgår det, at den nye vejlinie stort set fulgte den gamle Kongevejs tracé.[31])



Jellebro som den ser ud i dag. Billedet viser broens østside. Inskriptionen fra 1787 ses stadig. På broens vestside er indhugget: Iellebroe. – Forf. foto.

Den nye vej skulle indrettes på samme måde som Fredensborgvejen med stenbro, jordveje osv., men den skulle være noget smallere, kun 20 alen bred. Så snart det kunne lade sig gøre, gik man i foråret 1779 i gang med arbejdet. Man begyndte samtidig nord for Usserød og syd for Helsingør. Det første, man foretog sig, var at indgrøfte vejene i den fastsatte bredde af 20 alen, planere den og give den fornødent fald »såvel til bekvemmelighed i kørslen som til vandets afløb«.

Arbejdet med den nye vej blev meget besværligt og byrdefuldt for bønderne. For bønderne på Hirschholm gods kom det ganske overraskende, at de, der i 1761 som de første i landet var blevet fritaget for hoveri, nu alligevel blev sat til at udføre tvangsarbejde på den nye vej. De mente ikke, at dette arbejde kunne falde ind under det reparationsarbejde, som de ifølge deres arvefæsteskøde stadig var pligtige at udføre. Allerede de vidtløftige undersøgelser i terrænet, der havde været nødvendige for at finde frem til den mest hensigtsmæssige placering af vejen, havde stillet store krav til bønderne, og snart efter kom så kørslerne med materialer til vejen og til den nye bro, Jelle Bro, over Nivå. Der skulle skaffes store mængder af blåler til opfyldning, sten i alle

størrelser fra singel til de sværeste kampesten til broen og solidt bøgetømmer til brug ved brobygningsarbejdet. De store tunge og uhandlelige kampesten måtte hentes langvejs fra på små og spinkle pindevogne.

Bønderne forsøgte på forskellig måde at blive lettet for arbejdsbyrden, men da de ingen vegne kunne komme, sammenkaldte de en dag i september 1780 til bystævne i Hesselrød. 150 bønder mødte, og man blev enige om at ride til Fredensborg for hos arveprinsen at få forståelse for deres sag. En deputation fik foretræde for prinsen, men fik næppe tilsagn om lettelser. Bønderne besluttede imidlertid at nægte yderligere arbejde på vejen, og næste dag udeblev de.

Sagen havde nu taget en alvorlig vending, og den blev forelagt Rentekammeret, som straks tog affære. Så alvorlig var sagen, at de pågældende muligvis kunne straffes for »crimmien læsæ majestatis« efter bestemmelsen i Danske Lov 6-4-13, om den, der »befindes at opsætte sig, eller at råde andre til at opsætte sig imod kongens befalinger eller forordninger, når de på tinge eller andetsteds forkyndes«. Man afstod dog fra en egentlig proces, men afgjorde sagen administrativt – og tre af bønderne, der blev betragtet som hovedmændene for vægringen, og tre andre bønder, der havde sammenkaldt til mødet, blev hensat til arbejde på fæstningen Kronborg. Men ikke nok med det. Man udvalgte yderligere ved lodtrækning én mand fra hver af de 7 byer i Karlebo sogn, hvis indbyggere havde deltaget i vægringen. De skulle i 2 måneder arbejde på fæstningen. Sagen vakte megen opsigt på grund af de strenge straffe, og det strømmede ind med bønskrifter for de ulykkelige bønder, og omsider besluttede regeringen at frigive dem. Men bønderne havde lidt nederlag: de havde ikke fået nogen lempelse i deres arbejdsbyrde, – og de måtte igen tage fat på det hårde arbejde.[32])

14 år varede det, inden vejen blev færdig. Den havde da – i 1793 – en samlet længde af nøjagtigt »2 mil, 1400 favne, 3 fod og 6 tommer«. Af denne distance lå 2316 og 5465 favne henholdsvis på Hirschholm og på Kronborg amter, mens 1633 favne lå på Helsingør købstads grund. Til udgangen af 1789 var der til vejarbejdet afgivet 197.913 mand og 36.347 vogne.[33])

Den nye vej fik det officielle navn Helsingørvejen. Det var det navn, der hidtil havde været anvendt om vejen langs Øresundskysten, og i tiden omkring år 1800 ser man derfor betegnelserne »Den nye Helsingørvej« og »Den gamle Helsingørvej« anvendt side om side henholdsvis om den nye vej og om kystvejen. Det varede dog ikke længe, før kystvejen blev kaldt »Strandvejen«, og det har den heddet lige siden.

Anlægget af den nye vej betød, at kystvejen var blevet deklasseret: den var opgivet som vej af betydning for den gennemgående færdsel, og efter at den nye vej var taget i brug, blev der stille på kystvejen. Ejeren af Nivå Kro, Lars Schive, så, hvor det bar hen, og han skyndte sig at få bevilling på en ny kro ved Kongevejen, Niverød Kro, som straks blev meget benyttet.



Gamle kvartmilepæle fra Frederik V og Christian VII's tid på Fredensborovejen (til venstre) og på Helsingørvejen (til højre). – Forf. foto.

De nye store veje adskilte sig på mange måder fra de gamle traditionelle. De var ikke blot lige, brede og forsynet med stenbrolagt kørebane på midten af vejarealet, men de fik også milepæle og vejtræer – og som noget helt nyt og fremmedartet – landevejsbomme. Milepæle havde der jo, i alt fald på en vis tid, været på enkelte af de gamle kongeveje fra Frederik II's tid, og også på de vigtigste af de veje, der var opmålt af Ole Rømer. I 1778 blev det bestemt, at der skulle opsættes milepæle langs alle de store nye landeveje, og allerede samme år begyndte man at sætte dem op. På Frederiksborg amts del af Fredensborgvejen skulle der opstilles 2 hel- og 3 halvmilepæle. En af halvmilepælene skulle stå på Kronborg amts grund, resten på Hirschholm amts grund. De kom alle op i 1778, mens kvartmilepælene først blev rejst i 1791. Også Helsingørvejen skulle have milepæle, og her blev alle pæle sat op i 1790 og 1791.[34])

Hel- og halvmilepælene var meget smukke og iøjnefaldende sten. De var udført i norsk marmor og fremtrådte som firsidede obelisker, indtil 6 alen høje, og de bar Frederik V eller Christian VII's navnetræk under en kongelig krone i højt relief. Desværre var materialet skrøbeligt og lidet modstandsdygtigt over for vejrligets påvirkninger. Pælene forvitrede eller frost-



Halvmilepæl på Fredensborgvejen. Den oprindelige pæl var forarbejdet af en lidet modstandsdygtig stenart og er forlængst blevet ødelagt ved erosion. I forrige århundrede er den blevet erstattet af en granitkegle med Frederik V's navnetræk. Pælens basis er den oprindelige. Forf. foto.

sprængtes, og kun én pæl af denne type er endnu tilbage i Frederiksborg amt, 5½ milepælen på Helsingørvejen i nærheden af Rørtang.

De helmilepæle, der nu står langs Fredensborgvejen og Helsingørvejen, er af en yngre type, – cirkulære, glatte granitkegler med afstumpet top og baseret på et firkantet fodstykke. Enkelte af pælene består af mindre granitkegler, der er sat op på den gamle base af norsk marmor. På nogle af de yngre milepæle kan man se Frederik V eller Christian VII's navnetræk indhugget. Det betyder dog ikke, at man står over for pæle fra disse kongers tid; forklaringen er den, at man, da man i forrige århundrede udskiftede de medtagne gamle milepæle med nye, genanbragte de gamle kongers navnetræk på de nye pæle.

Både på Fredensborgvejen og på Helsingørvejen er de fleste af de oprindelige kvartmilepæle bevaret. Det er små, 1–1½ m høje, firsidede granitsten, der bærer Frederik V eller Christian VII's navnetræk. Alle er de indhegnet af lave hække af tjørn, som de blev det, da de i sin tid var anbragt ved vejen.

De nye chausseer skulle beplantes med vejtræer. Også vejtræer havde man kendt før, ganske vist ikke på landevejene, men på de veje, der førte til de kongelige slotte eller større herregårde. I 1766 begyndte man at tænke på at plante træer langs de nye chausseer, og et noget senere reskript herom fra 1778 motiverer nødvendigheden af vejtræer ved deres nytte, og samme synspunkt



Ingen af de gamle helmilepæle fra Frederik V og Christian VII's tid er bevaret i Frederiksborg amt, og kun én af halvmilepælene fra disse kongers tid eksisterer endnu. Det er 5½ milepælen ved Rørtang på Helsingørvejen. Den høje slanke sten er forsynet med Christian VII's navnetræk og en kongelig krone i højt relief. Forf. foto

kommer klart til udtryk i vejforordningen af 1793, som siger, at alleer ved siden af vejene »er til sand nytte« for de rejsende, både i mørke og i snefog og også for fodgængere, i solens stærkeste hede. De forhindrer også, at grøfterne køres for nær, og på de steder, hvor vejen er meget sandet, bidrager de til, at den ikke udtørres fuldstændig. Det blev tilladt at plante træer også på biveje, dog ikke, hvis vejen er alt for smal eller sid og leret. Hvor træer plantes, må de ikke plantes med under 10 alens afstand, og hvis vejen er smal skal de plantes skråt over for hinanden. Begge de nordsjællandske hovedveje fik sådanne alleer, som har prydet dem langt op i dette århundrede.

Som noget ganske nyt blev der under vejreformerne indført bompenge på de nye chausseer.[35]) Det var jo de vejfarende, som »have nytte og brugen« af vejen, og derfor var det kun rimeligt, at de også skulle bidrage til vejenes vedligeholdelse. Bompenge var rent lokalt blevet indført allerede i 1773 på vejen til Roskilde og året efter også på Fredensborgvejen, men ved forordningen af 15. februar 1786 blev de anordnet generelt for alle de nye landeveje, efterhånden som de blev færdige. For hver mil skulle der opstilles en bom, hvor de vejfarende, hver gang de passerede, skulle betale bompenge efter takster, der var fastsat i forordningen.

Taksterne blev ændret flere gange i tidens løb, efterhånden som ny typer af vogne og befordringer kom til, og så i 1831 således ud:

§ 1.

De ved Forordningen af 15de Februar 1786 paabudne og ved Forordningen af 10de Februar 1819 nærmere bestemte Passagepenge ved Bommene paa de nye Landeveie i Vort Rige Dannmark skulle, fra 1ste Mai 1831, være fastsatte saaledes:

for Stykket af Bønders og Andres Arbeidsvogne, Færreds- samt Torve-Vogne og Slæder (dog Herregaardenes Torve-Vogne og Slæder derunder ikke indbefattede), saa og for en Bondekarre med 2 Hiul. 2Rbstl.Sølv
og bemærkes det iøvrigt, at ved Færreds-Vogne forstaaes saadanne, hos Bønder brugelige, Reisevogne, som have en aaben Fadding med Sprodser, eller hvis Fadding er dannet som Kurvevognes, undtagen at Sprodserne ere hinanden noget tættere, og at mellem samme ikke ere indflettede Vidier;

for Stykket af andre Vogne eller Slæder, hvorunder henregnes saavel Bønders og andre Landboeres som Kiøbstadboeres Post- eller Kurve-Vogne samt de oliemalede Brøddevogne, der, foruden det for Kudsken bestemte Sæde, ere forsynede med eet eller flere Sæder med Ryggstykke, ligesom og Slæder af lige Beskaffenhed og Herregaardenes Torve-Vogne og Slæder,
naar de ere bespændte med 1 eller 2 Heste 4Rbstl.Sølv
og med flere Heste. . . . . 7 ——

for en Kane med 1 eller 2 Heste . . . . . 4 ——

for en Gig eller Kariol med 2 Hiul, hvad enten den har Fordæk, eller ikke, ... 4 ——

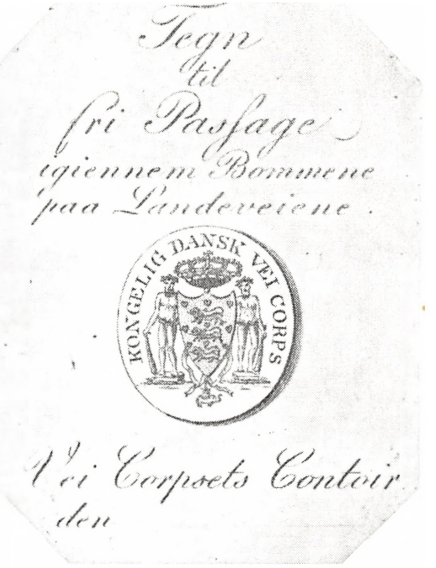
for en Jagtvogn, Droske, Kabriolet eller Chaise med 4 Hiul.
uden Fordæk,
med 1 eller 2 Heste . . . . . 5 ——
med flere Heste . . . . . 7 ——

for en Wiener-, Berliner-, Offenbakker-, eller andre af de nu brugelige udenlandske Reisevogne, saavelsom for en Jagtvogn, Chaise, Droske eller Kabriolet med Fordæk,
med 1 eller 2 Heste . . . . . 7 ——
med 3 eller 4 Heste . . . . . 8 ——
med flere Heste . . . . . 10 ——

for en Karet, Landauer eller Landolet,
med 2 Heste . . . . . 8 ——
med 3 eller 4 Heste . . . . . 10 ——
med flere Heste . . . . . 13 ——

for en Blokvogn,
med 2 Heste . . . . . 4 ——
og for hvert Par Heste flere . . . . . 2 ——

for en Ridende . . . . . 2 ——
for Heste, Stykket . . . . . 2 ——
for Æsler, Stykket . . . . . 2 ——
for Hornqvæg, Stykket . . . . . 2 ——
for ringede Svin, 2 Stykker . . . . . 1 ——
for Faar eller Lam, 4 Stykker . . . . . 1 ——

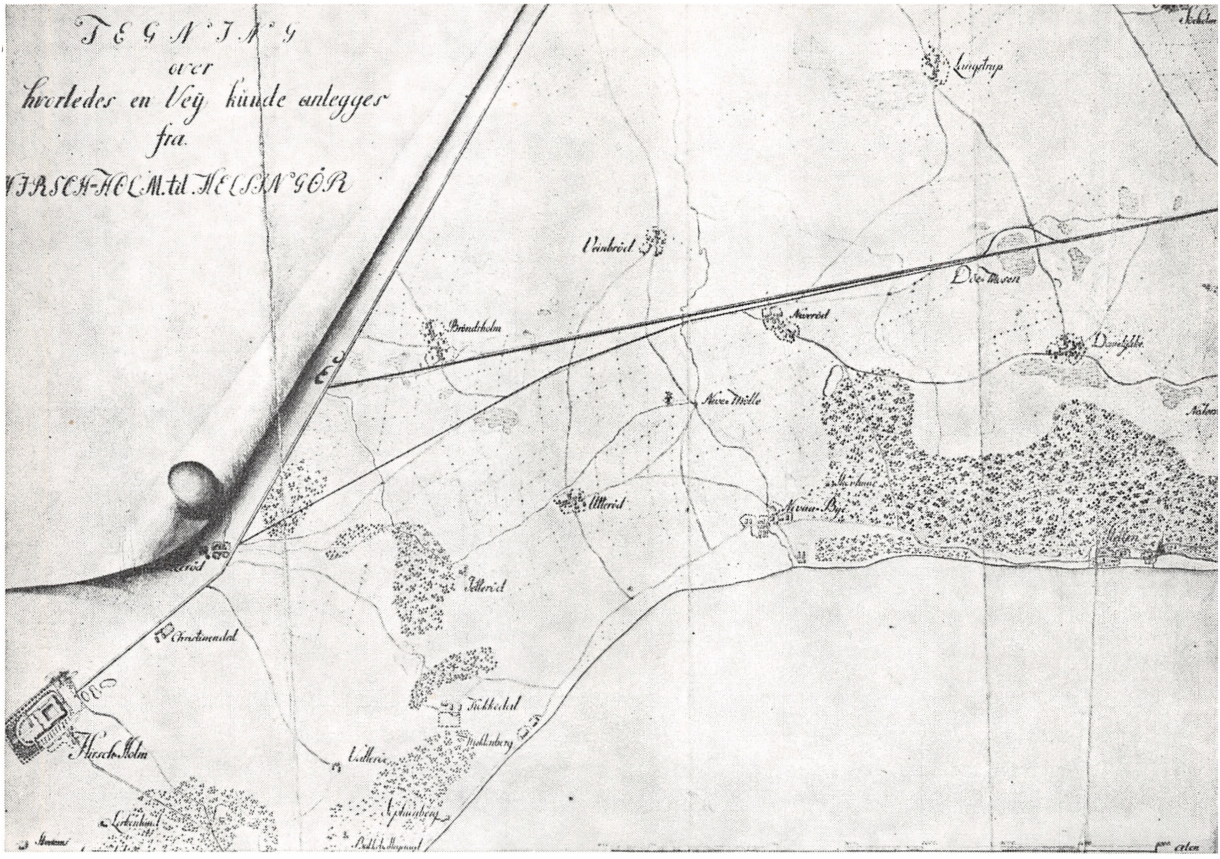


Det var en stor begunstigelse at »have tegn«, så man frit kunne passere landevejsbommene. Her er vist et »tegn« udstedt af »Kongelig dansk Vei Corps«, som eksisterede fra 1785 til 1833.

Det havde, som nævnt, været meningen, at bompengeopkrævning skulle indføres på alle landets store veje, – »hovedlandevejene«, som de hed fra 1793, – men de kom kun på vejene på Sjælland og Fyn. I Frederiksborg amt blev opkrævningen kun aktuel på Fredensborgvejen og Helsingørvejen – flere hovedlandeveje var der jo ikke. To steder på Fredensborgvejen, ved Hirschholm og ved Hesselrød, og to steder på Helsingørvejen, ved Niverød og ved Rørtang, blev der bygget bomhuse og opstillet bomme.

Rettigheden til at opkræve bompenge skulle bortforpagtes til en bomforpagter på visse vilkår, og oppebørslen skulle udbydes i auktion og overdrages til den, der blev højstbydende på de vilkår, som var bekendtgjort ved auktionen. Der var ikke pligt for den vejfarende at benytte hovedvejen med bommene. Det stod enhver frit for at tage anden vej end hovedvejen til bestemmelsesstedet, men man måtte ikke, hvis man valgte at benytte hovedvejen med bommene, gøre korte omveje uden om disse og således unddrage sig betaling af bompengene. Den, der gjorde det, kunne opbringes af bombetjenten, og måtte så foruden at betale bompengene bøde 1 rigsdaler.

Der gjaldt en række fritagelser for betaling af bompenge. Fritaget var således alle, der gjorde faderburs- eller andre kongerejser samt frie rejser til kongelig tjeneste, og alle som rejste med kongelig skatte- eller landgildekorn. Endvidere vejbetjente og al kørsel, der vedrørte vejarbejderne. Dernæst en lang række amtsbetjente og andre embedsmænd, når de var på embedsrejser, f. eks. amtmænd, amtsforvaltere og regimentsskrivere samt beskikkede jorde-


Langetrup
Brändtholm
Ny Mölle
Ullerød
Ullerød
Ullerød
Ny Mölle Bye
Hvidtfeldt
Hvidtfeldt
Hvidtfeldt



endelige linjeføring blev godkendt ved kgl. resolution af 22. februar 1779, og er forblevet næsten uændret lige siden. – Vejdirektoratets kortsamling.

dem afskaffet på Fyn, men først i 1854 blev de sjællandske bomme afviklet. Dog opretholdt man lige til 1915 bommene på Københavns amt, fordi de her gav så store indtægter.

Vurderingen af de nye veje var ret forskellig. Man var enig om, at det var gode veje, og at de var udmærkede at køre på, men om deres æstetiske fremtræden var meningerne delte. Lauritz Engelstoft skriver i sin dagbog fra 1797, at vejen fra Fredensborg til Frederiksborg går gennem skov, og det gør den meget behagelig, så meget mere, som den slynger sig frem og ej går i en snorret linie, som de kedsommelige chausseer, – »thi jeg ved ej, hvorledes det kommer sig, at det er græsselig ennuyant at fare ad en sådan snorret vej. Øjet trættes og finde ingen afveksling. Selv allé-plantninger afhjælper ikke denne mangel. Naturen hører op at være skøn, når man giver den en stiv

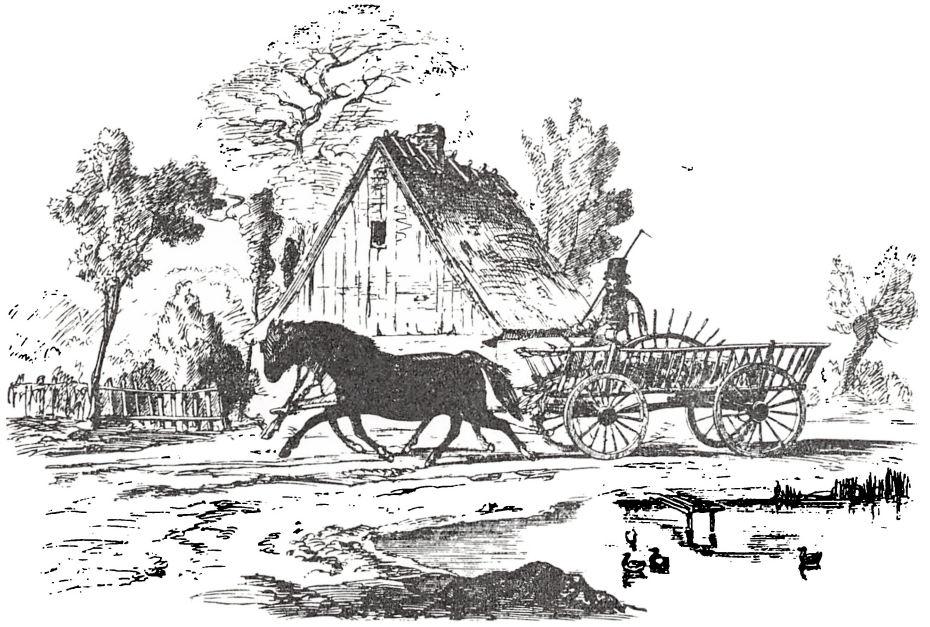
påklædning«, – og han råder derfor enhver fodgænger, som ikke rejser for at flyve fra et sted til et andet, men for at nyde naturen og se mærkværdigheder, til så lidet som muligt at følge landevejen.[37])

Kørslen på chausseerne foregik til tider i et helt forrygende tempo. J. Junge, præsten i Blovstrød, der i 1798 skrev sin berømte bog om den nordsjællandske landalmues karakter, var af den mening, at kapkørsel var en af de sjællandske bønders hovedpassion, og han havde lagt mærke til, at bønderne på Kongevejen jager forbi hinanden på gloende hjul, og han skriver: »For at kunne dette, vove de endog ofte livet, ja! jeg har set den, som nedfalden fra sit sæde på hamlen endnu med benene korsvis lagte ud over vognstangen, forplantende med omvendt svøbe en sympathetisk ilfærdighed fra sig til hestene«. Han beklager, at dette grusomme raseri stedse skal gå ud over så ædle skabninger som hestene, og bemærker, at han »tør sikkert påstå, at hestene nu ved de jevne magelige veje lide langt mere end forhen, da de ofte, nedsunkne i moradser, erindrede bonden om det, man kalder medlidenhed«.[38])

Den nye kongevej til Helsingør blev en stærkt trafikeret vej. Her blev Danmarks første diligence, indkøbt i Amerika, sat ind i 1797. Det var en stor vogn, der kunne befordre 9 passagerer, og krævede 4 heste. Da den efter 7 års brug var slidt op, blev den erstattet med mindre og lettere vogne. Ad Helsingørvejen kørte også »Norske Expresse« eller »Sølvposten«, som havde til hovedopgave at transportere sølv fra sølvværkerne ved Kongsberg i Norge til København. Det var den hurtigste forbindelse, der fandtes mellem København og Kristiania, og det var tilladt almindelige rejsende at benytte den i det omfang, det var muligt.[39])

De nye chausseer var ganske vist gode, men alligevel kunne der være et og andet at klage over. F. eks. manglede der vejvisere, noget som var meget generende, og som havde medført, skrev man i 1803, at en englænder, der var på vandring i Nordsjælland, og som skulle fra Hirschholm til Helsingør, kom til at gå den ikke ubetydelige omvej over Frederiksborg. Det var også særdeles uheldigt, fandt man, at »skelmærkerne« på Kongevejen, som skulle afmærke den for fodgængere reserverede plads, står således, at man falder over dem i mørke, og der spørges, om de ikke kan sættes i grøfterne eller som afvisere ved træer.[40])

Chausseerne var udsat for mange former for ødelæggelse, og de krævede megen og stadig vedligeholdelse. På Helsingørvejen f. eks. klagede man over, at strækningen mellem Niverød og Nyrup, der fornylig var sat i stand, »siden kornhøsten daglig er blevet hjemsøgt af svin, der ved rodning tilføjer vejen betydelig skade«. Faldt det så i med regn, ville vejen hurtigt blive ødelagt, vejstenene ville komme til at ligge uden fyld, og kørslen ville forårsage en så utålelig larm og rummel, at rejsen ville blive en sand pine. At det kun har været så som så med istandsættelsen, tyder også en beretning fra 1822 på: en postillon, som kørte en af vognene under den svenske kronprins' rejse gennem



En hjemvendende Kullvier.

Danmark, faldt af vognen i nærheden af Hirschholm og brækkede højre arm og ben, fordi vognen kørte i et stort hul på vejen. Ganske vist er et enkelt hul ikke afgørende, men historien lyder trods alt ikke særlig betryggende.[41])

Som slutsten på vejreformarbejdet kom den 13. december 1793 den store »Vejforordning«, et betydeligt lovværk, der var resultatet af mange års grundige forarbejder under ledelse af statsminister, greve Chr. Ditlev Reventlow. Vejforordningen, der jo var gældende for hele landet, skal ikke nærmere omtales her. Kun skal det nævnes, at den delte alle veje i tre kategorier, »hovedlandeveje«, som skulle forbinde den ene provins med den anden, »mindre landeveje«, som skulle føre enten fra den ene købstad til den anden eller til almindelige færge- og ladesteder, eller som blot skulle tjene en hel landstrækning som vej til en mere betydelig købstad. Alle de øvrige veje, de lokale veje, der f. eks. førte til kirke eller mølle, kaldtes »biveje«. Kun to af vejene i Frederiksborg amt blev hovedlandeveje: Fredensborgvejen og Helsingørvejen, de to veje, der her er fortalt om.

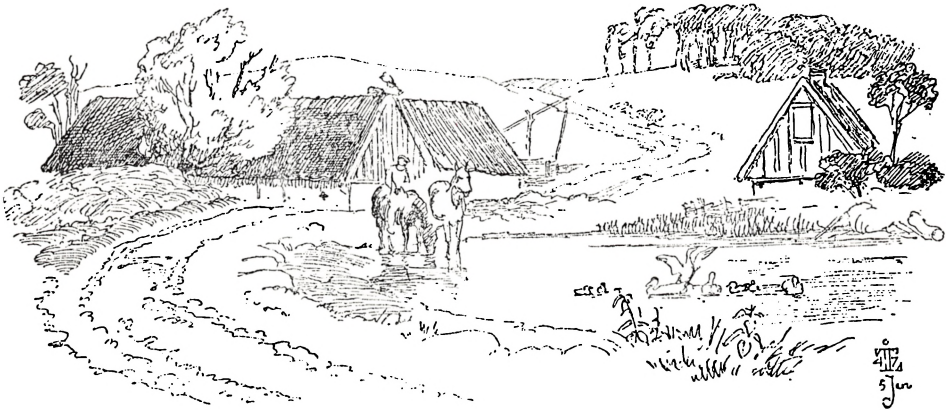
1800-ÅRENE INDTIL 1867

Den, som omkring år 1800 rejste gennem Frederiksborg amt, kunne komme ud for veje af højst forskellig kvalitet. De store nye veje, hovedlandevejene eller chausseerne, skar sig gennem landskabet i brede, lige linier. Hvorledes de virkede på de vejfarende er fortalt i forrige afsnit, men uden for chausseerne løb alle de små veje, de smalle og snoede veje, som endnu ikke var blevet »grundforbedrede«, som man kaldte det, dvs. forsynet med en kørebane af sten.

Værst var vejene oppe mod nord, på de øde strækninger, der hvor sandflugten havde raset og drevet »så mangen en fra hus og ejendom«. En rejsende, der i 1818 kørte fra Esrum mod Frederiksværk, skrev, at så snart han var kommet forbi Helsinge, var det som at komme fra Italiens skønneste egne til den Lyneburgske Hede. Han befandt sig pludselig på en hede af flyvesand, besat med melankolsk marehalm. »På venstre side løber den spejlklare Arresø, der forgæves skyller op mod den utaknemmelige jordbund. Vognhjulene borede sig ned i det dybe flyvesand, der er så fint som støv. Vi måtte stige af vognen, da den hvert øjeblik stod i fare for at vælte, og vandrende til fods, søgte vi således at nå Sandhuset, et sted, hvor man atter træffer frugtbart agerland«.[42])

Terrænforholdene kunne også gøre vejene vanskelige at passere. Christian Molbech kom i 1813 på sin rejse i Nordsjælland til Frederiksværk ad vejen, der vest om Bjørnehoved kneb sig frem langs foden af den stejle skrænt. Skønt vandet her årlig bliver lavere, skrev han, skyller havet om vinteren lige op ad foden af det bratte næs, men »om sommeren er her netop en kørevej«.[43])

Om vejene i den øvrige del af amtet foreligger der en række udtalelser, som viser os veje i en broget blanding af godt og ondt. I det nedenfor nærmere omtalte reskript af 29. maj 1801 siges det i almindelighed, at vejene i hele amtet nu er »så yderlig forfaldne, at de behøve enten at istandsættes eller af nye at anlægges efter en rigtig plan«. Adskillige enkeltudtalelser bekræfter denne generelle vurdering, men der var også meget andet end vejenes slette tilstand, der faldt de vejfarende for brystet. Der er klager over de mange tiggere, som generer de vejfarende i omegnen af Fredensborg, »en uskik, som den rejsende vel må forundre sig over«, og man besværer sig over løse hunde,



J. Th. Lundbye: Sommerdag på landet, 1847.

over drukne kuske osv. På vejen ved Fredensborg kunne man lige over for slottet i 1806 finde en kæmpestor mødding, der gjorde passagen for gående særdeles ubehagelig. Trods talrige klager var den endnu ikke blevet fjernet, men var tværtimod vokset betydeligt, så den nu »kan antages for tvende møddinger«. På Fredensborgvejen kunne man også hist og her finde opstabling af tømmer på begge sider af vejen, som var farlig for kørende om natten. Tømmeret var henlagt af bønder, som skulle køre det til Sletten, og der gøres opmærksom på, at »en vej er intet oplagssted«. Klagerne var for så vidt berettigede, da de påklagede forhold var klare overtrædelser af bestemmelserne i vejforordningens kapitel om »Vejpolitiet«.[44])

Hvad enten vejene var gode eller dårlige, var de i alt fald smukke, og mange af de vejfarende har givet udtryk for glæden ved at befare dem. Johan Severin Holten, der var lærer for arveprins Frederiks sønner, har i et brev fra tiden op mod år 1800 beskrevet køreturen fra Fredensborg til Frederikssund, hvorfra han med et par andre rejsende skulle til Jægerspris. Turen til Frederiksborg »gik temmelig hurtigt, da vi legede bogstavlegen«, og snart kom de til Gørløse, hvor de bedede, »dog ødelagde jeg ikke min pung på dette sted«, skrev Holten, »thi jeg vovede ikke at gå ind af frygt for, at kroen skulle falde og slå mig i stykker«. På vejen fra Gørløse til færgen fornøjede han sig med »den skønne udsigt med den bestandige afveksling af banker, begroede med krat, og skønne kornrige enge gennemslyngede af små bække, hvis

bredder var prydede med blomster, som ved deres pragtfulde farver endnu mere forhøjede dette dejlige landskab«.[45])

På den tid, dette brev blev skrevet, var senere kommandør Jens Jacob Paludan elev i Frederiksborg lærde skole, og da hans forældre boede i Fredensborg, måtte han, hver gang han skulle hjem om lørdagen og tilbage mandag morgen, gå netop ad denne vej. Om vinteren, i mulm og mørke og slud og regn, kunne turen ad den ofte bundløse vej være drøj, men om sommeren frydede den ham, – vejen gik gennem den dejlige skov, der var »i sin naturlige storhed, ikke som nu forhugget og igen beplantet og friseret«, og den slyngede sig frem under de høje ege og gamle bøge. Moserne stod fulde af vand, hvori elletræerne spejlede sig i det grønne bad. Her sang og kvidrede fuglene, insekterne summede, og i det fjerne hørtes kvægets brølen, – og hvidtjørn og gedeblad bredte deres aromatiske dufte langs vejen.[46]) Glæden ved rejsen er måske kommet tydeligst til udtryk i Chr. Molbechs skildring af køreturen fra de høje banker ved Kajerød ned i en dyb, ensom dal, der var tæt omsluttet af skov. Han fandt stedet indtagende ved dets romantiske beliggenhed, ved den stilhed og ensomhed, hvori man så hastigen bliver henflyttet, og han udbryder: »Hvor gerne havde jeg ønsket med mindre hastighed at gennemfare den –«.[47])

Hvad gjorde man nu for at forbedre vejene i amtet? Ifølge vejforordningen havde herreds- og birkebetjente, dvs. birkedommerne, hver i deres distrikter det almindelige tilsyn med vejene samt visse beføjelser med hensyn til vejarbejdernes udførelse, men da det hverken i Københavns amt eller i Frederiksborg amt – Frederiksborg, Kronborg samt Hirschholm amter, som det officielt hed – var muligt for birkedommerne at overkomme dette specielle arbejde, oprettede man i begge amter nogle særlige vejfiskalembeder. I Københavns amt var det allerede sket i år 1800, og i Frederiksborg amt skete det året efter ved det foran omtalte reskript af 29. maj 1801. Reskriptet pålagde vejfiskalerne at udføre alle de pligter med hensyn til vejene, som det normalt påhvilede birkedommerne at udføre, men herudover skulle de påtale alle forsømmelser eller uordener ved vejarbejderne, inddrive mulkter hos de skyldige og i det hele rette sig efter de ordrer, de fik af amtmanden, »efter overlæg med overvejmesteren«.

Vejfiskal i Frederiksborg amt blev hospitalsforstander H. Dahlerup, som for dette hverv skulle nyde 250 rdl. i årlig løn foruden fri befordring in natura. H. Dahlerup var en flittig og arbejdsom mand. Hans søn, kommandør H. B. Dahlerup, har i sine erindringer fortalt, hvorledes faderen fra tidlig morgen og dagen lang var beskæftiget med de talrige hverv, der var blevet ham pålagt og om hans utrættelige iver for samfærdslens lettelse: ufremkommelige veje blev gjort farbare, og nye blev anlagt, – og stor var den agtelse, som Dahlerup vandt blandt medborgere i alle klasser.[48])

Vejarbejderne var mange og mangeartede; der skulle anlægges nye veje, og

alle de gamle skulle sættes i stand, men der var også arbejder af mere speciel art. I 1807 f. eks. skrev amtmand Arctander til Dahlerup, at det var blevet ham meddelt, at broen over Nivå var så brøstfældig og svag, at man ikke med sikkerhed turde køre over den med en 3-pundig kanon, og han anmodede Dahlerup om snarest muligt at undersøge broens tilstand, »så de i denne tid nødvendige transporter kan ske uden fare«. Havets angreb langs Øresundskysten nødvendiggjorde gang på gang omfattende arbejder til sikring af Strandvejen, som truede med at styrte i havet ud for Snekkersten og stadig blev overskyllet på de lavtliggende områder ved Rungsted og Sletten.[49])

I 1808 indberettede Dahlerup, at man af en året før planlagt istandsættelse af en vis del af de mindre landeveje nu var færdig med indgrøftningen – bortset fra 506 favne over Vexebo Mark – men at man endnu manglede den fornødne gruspålægning på størstedelen af vejstrækningen. Derimod havde man lagt grus på 1½ mil af Helsingørvejen og 1¼ mil af Fredensborgvejen.[50])

Alle sådanne arbejder tog tid, og da bønderne tilmed var travlt optagne af andre hverv som f. eks. lange og tidkrævende tvangskørsler med brænde, fourage og meget andet, var det ikke mærkeligt, at det kun gik langsomt med nyanlæggene. I 1809 var der således kun blevet udført 600 favne af en påbegyndt vej fra Helsingør til Roskilde. At der dog alligevel det år var gjort alt, hvad der efter omstændighederne kunne og burde gøres med hensyn til vejvedligeholdelse, kunne amtmanden bekræfte, »fordi der indtil dato ingen klager over ufremkommelige steder eller betydelige huller er indløbet, uagtet vejrliget i sidste efterår har været så ufordelagtigt for vejene«. At alle jordveje måtte kaldes dybe og tunge, kunne ingen lastes for, thi det »er en uundgåelig følge af dette efterårs vedvarende regnvejr og milde luft«.[51])

I 1813 indberettede Dahlerup til amtmanden, at istandsættelsen af de mindre landeveje for største delen vil kunne blive fuldført i dette og næste år, og han forespurgte underdanigst, »om ikke samtlige disse veje ved en officer af Vei-Corpset måtte foranstaltes opmålte, karterede, tegnede og inddelte til bestandig vedligeholdelse« af hartkornsbrugere. Amtmanden støttede Dahlerups ønske, hvorimod chefen for vejkorpset, oberst Heide, svarede, at disse vejes inddeling og vedligeholdelse formenes at burde stå under amtet, og at deres kartering ved en officer ville være både et vidtløftigt, bekosteligt og i den henseende aldeles unødvendigt arbejde, og han tilføjede, at taksation og inddeling kunne vejfiskalen udføre, når vejene var fuldkommen istandsatte. Da de overalt krævede ens vedligeholdelse, ville inddelingen kun blive en repartition af vejlængden på hartkornet.[52])

Også plantning af vejtræer tænkte Dahlerup på. Chausseerne havde fået deres vejtræer, som de jo skulle, men ikke de mindre landeveje, og i 1815 foreslog Dahlerup, at der langs disse veje blev plantet træer, hvor de »løb over åbne marker«. Rentekammeret svarede, at det havde man intet imod, men det tilføjede, at udgiften ikke kunne afholdes af den kongelige kasse, – og

foreløbig kom der så ingen vejtræer her. Det har ikke altid været lige nemt at være vejfiskal, og var der noget, der glippede, måtte han straks høre for det. Som f. eks. i 1812, da amtmanden skrev til Dahlerup, at han med yderste misfornøjelse havde set den skødesløshed, hvormed vejarbejdet mange steder var sket, – og pålagde Dahlerup »ret alvorligen at sørge for, at sognefogder og de antagne opsynsmænd på det nøjeste opfylder deres pligter, at grusen er allevegne så skarp, som den kan fås, at intet ufuldført og uforsvarligt arbejde tåles, at der arbejdes troligt i de til en dags arbejde anordningsmæssige timer, at der ikke ved vejarbejdet antages børn eller skrøbelige mennesker, som intet forsvarligt arbejde kan udføre og endelig, at anordningsmæssige straffe uden skånsel og hastigen anvendes for enhver forsømmelse, uorden og uforsvarligt arbejde.«[53])

Måske svarede arrangementet med vejfiskalen ikke til hensigten. Lidt mistrøstigt virker i alt fald en udtalelse fra 1822 om, at vejene i Frederiksborg amt uanset vejfiskalembedet »ikke er bedre i dette amt end i de fleste øvrige amter«, – og så meget stærkere virker udtalelsen, som den er fremsat af den juridiske forfatter G. L. Baden, der havde været birkedommer i Hirschholm fra 1818 til 1820, og derfor udtalte sig med en vis sagkundskab.[54])

Anlæg af nye veje fortsatte i århundredets første halvdel, men amtets nordligste herred, Holbo Herred, mærkede dog ikke foreløbig meget til vejforbedringer, og først så sent som i 1843 blev f. eks. vejen fra Ramløse over Helsinge til Kagerup anlagt. Den metode, de franske vejingeniører havde anvendt, og som også var blevet brugt til Helsingørvejen, havde i alt fald én ulempe: den krævede enorme mængder af sten. Princippet gik ud på at skabe en fast kørebane ved at fylde vejen med et solidt lag store kampesten, som skulle holdes på plads af to rækker svære kantsten. Det var både dyrt og besværligt og, – hvad der i alt fald for eftertiden var det værste, – det gik i uhyggelig grad ud over oldtidsminderne. Vejforordningen bestemte, at alle de gamle milehøje fra Ole Rømers tid skulle nedbrydes, og at stene herfra skulle anvendes til de nye veje. Det var i sig selv beklageligt nok, men da stenene herfra jo kun forslog lidt, begyndte vejbyggerne snart at forgribe sig på gravhøjene fra oldtiden. Og det var ikke lidt, der nu blev ødelagt af fortidsminder til fordel for de nye veje. Professor Axel Steensberg angiver netop vejarbejderne som en af årsagerne til Sjællands fattigdom på gravhøje sammenlignet med de tyndere befolkede jyske egne, – for det var jo på Sjælland, at vejanlæggene kom i gang først.[55])

Noget mindre materialekrævende var den vejbygningsmetode, der vandt indpas i årene efter 1830, den såkaldte »makadamisering«, opkaldt efter metodens opfinder, den skotske ingeniør Mac Adam. Efter denne metode skulle vejbanen ikke bestå af kampesten, men af et skærvelag fra 10 til 15 tommers tykkelse. Men også dette krævede store mængder af sten og grus, som – til skade for landskabet – blev taget, hvor det var nemmest at få det.

Kongelig privilegeret

Helsingørs Avis

No. 77.

Ordnes, trykkes og udgives 2 Gange om Ugen for 2 Rbdlr. om Aaret af Grüner & Comp.

Tirsdagen den 25 September 1827.

Bekiendtgiørelser.

At Kronens Regiment fra i Dag og indtil den 6te October førstkommende foretager Øvelser i Skarpskydning i Kronborg Fæstnings 1ste Secbatterie bekjendtgjøres herved til fornøden Advarsel for dem der maatte passere over Grønnehauge langs Stranden.

Helsingørs Politikammer d. 21 Septbr. 1827.

F. Knudsen.

Bortforpagtning.

I Overensstemmelse med det Kongl. Rentekammers Ordre, bliver Fredagen den 12 October førstkommende, om Formiddagen Kl. 11, her paa Amtstuen afholdt Auction over Forpagtningen af Bommen No. 2, ved Rørtang, paa Vejen fra Hirschholm til Helsingør, alternative i 3 à 10 Aar, fra 1ste Mai 1828 at regne.

Cronborg Amtstue, den 21 September 1827.

Fasting.

Opkrævning af bompenge på Sjælland udenfor Københavns amt ophørte i henhold til lov af 15. april 1854 efterhånden som de løbende forpagtningskontrakter udløb. Indtil 1854 blev meddelelse om auktion over bomforpagtning indrykket i de lokale aviser. Her er gengivet en meddelelse fra 1827 om auktion over forpagtning af bommen ved Rørtang på Helsingørvejen.

J. Th. Lundbye blev på sin fodvandring i Nordsjælland i 1842 vidne til ødelæggelserne, da han passerede Værebro og var oppe på Frodes Høj. Der var intet videre at se, skrev han, kun nogle store sten, som måske havde dannet en stensætning eller kreds, men »det skar mig i hjertet at se to store grusgrave skårne ind i den mægtige, lange høj og true med at forvandle den gamle kongegrav til vejfyld«.[56]) Det måtte imidlertid erkendes, at makadamisering var en effektiv måde at få vejene forbedret på. A. F. Tscherning, der i sine unge dage som premierløjtnant var knyttet til krudtværket Frederiksværk, skrev i 1829, at hovedgaden i byen, der tillige var landevej, trods alle bestræbelser på at forbedre den, hvert forår og efterår, ja næsten efter hver vedholdende regn, var i så slet tilstand, at »vognhjulene skar ind til midt på egerne, og fodgængere vadede til anklerne«. Men i 1827 besluttede man at makadamisere den, og i 1829 var den ikke til at kende. Vejen havde da, skønt der daglig passerede en stor mængde vogne, ofte over 100, og ugentlig flere med svære læs af 10–12 tønder rug og brænde osv., »holdt sig i fuldkommen god tilstand i 1½ år og bliver tør få timer efter den stærkeste regn. Støvet på vejen har selv i den tørreste og varmeste årstid ingen ulejlighed forårsaget«.[57])

Kravet om de stenbelagte vejbaner var et fundamentalt krav i vejforordningen. Et andet krav var bestemmelsen om, at de nye veje skulle anlægges så lige som muligt. Høje bakker kunne dog motivere en afvigelse fra den lige linie, men ikke bakker af mere almindelig højde. Det betød, at mange af de nye veje blev meget bakkede eller – med et vejteknisk udtryk – vejenes »længdeprofil« blev dårlig. Det kan man endnu se f. eks. på Kongevejen gennem Rude Skov, hvor den ene bakke følger efter den anden.

Naturligvis var de bakkede veje til umådelig ulempe for de rejsende i hestekøretøjernes tid. Sognepræst J. F. Topsøe i Hørsholm skrev i et brev fra 1854 om en køretur til København ved vintertid, at alle de rejsende på turen gennem Rude Skov måtte stå ud af Wienervognen og skubbe på, da hestene ikke kunne stå fast på den glatte vej.[58]) Det var også i Rude Skov, at det berømte postrøveri fandt sted i 1843. Man kan næsten sige, at det var vejens dårlige længdeprofil, der betingede tyveriet. Tyvene, en hotelkarl og en postkarl fra Hørsholm, havde lavet sig en falsk nøgle til værdirummet i postvognen, der kørte fra København til Hørsholm. En mørk nat, da de vidste, der var værdipost med vognen, besluttede de at foretage kuppet. Da vognen kørte op ad den stejle Svedenberg Bakke i Rude Skov, løb de ganske roligt om bag vognen, låste bagklappen op og fjernede posttaskerne. Længe fik de dog ikke glæde af kuppet, – allerede dagen efter blev de fanget.[59])

Vejenes tilstand var genstand for militærets interesse – det kgl. vejkorps havde jo i høj grad været beskæftiget med vejbygningen, og fra dets ophævelse i 1834 og lige til 1867 havde ingeniørkorpset overtaget nogle af dets vejmæssige opgaver. Det er interessant at se, hvorledes vejene i 1840 vurderedes ud fra et militært synspunkt. Man tænkte sig den sjællandske hovedstyrke placeret i Roskilde, og man regnede med, at en herfra opbrudt troppestyrke senest på trediedagen skulle være i slagfærdig stilling et hvilket som helst sted på Sjællands kyst.

Til at opnå dette for Frederiksborg amts vedkommende havde man følgende veje: landevejen fra Roskilde til Helsingør – over Værebro, Slangerup, Hillerød og Fredensborg – i alt 8 mile (hvoraf den sidste var på den chausserede kongevej fra København til Helsingør) samt to »kolonneveje«, den ene fra Værebro over Frederikssund og Frederiksværk til Kikhavn på Halsnæs, den anden fra Værebro over Farum og Hirschholm og ud til kysten øst for Hirschholm. Disse veje var alle passable for ethvert våben til enhver årstid, men mellem dem gik der et antal kolonneveje, der »ofte ved deres slette tilstand og snevre bredde ere vanskelige at passere uden udbedring, især med hensyn til artilleri,« – og desuden havde de et så kroget løb, at de i virkeligheden var betydeligt længere end afstanden mellem deres endepunkter.[60])

Året 1841 blev et afgørende år i de danske vejes historie, med mange og væsentlige nydannelser, der selvsagt også gav sig udslag i Frederiksborg amt.



P. C. Skovgaard: Landskab ved Fredensborg, 1840.

Vejarbejderne var i alt væsentligt stadig blevet udført på den gamle måde som naturalarbejde, dvs. ulønnet pligtarbejde. For vedligeholdelsesarbejdets vedkommende praktiseredes det på den måde, at man pålignede ejerne af det ufri hartkorn enkelte veje eller vejstrækninger. Hele systemet med »vejhoveri« måtte imidlertid efterhånden virke ganske urimeligt og utåleligt, og det blev da også kraftigt kritiseret i de rådgivende provincialstænder.

Endelig i 1841 blev forholdene revideret. Det skete ved forordningen af 29. september 1841, som på afgørende måde ændrede flere af bestemmelserne i den snart 50 år gamle vejforordning. Her skal kun nævnes, at naturalarbejdet – med ganske få og lidet praktiske undtagelser – blev afskaffet. I stedet skulle vedligeholdelsesarbejder på hovedlandevejene udføres ved lejet mandskab (under ingeniørkorpsets ledelse), mens det ved de mindre landeveje skulle udbydes i entreprise efter offentlig licitation (og udføres under amtsrådets ledelse). Ordningen førte til, at der inden for de enkelte amter dannedes ordnede vejvæsener, ledet af en eller flere vejinspektører.

Allerede inden forordningen kom, var imidlertid kommuneanordningen – af 13. august 1841 – blevet udfærdiget, hvorved der oprettedes amtsråd og sogneforstanderskab, de senere sogneråd. Disse nydannede kommunale råd overtog bestyrelsen af henholdsvis de mindre landeveje og biveje som nogle af deres fornemste administrationsområder.

Blandt de første vejinspektører i Frederiksborg amt møder vi navne som H. C. Ørsleff, kaptajn, landinspektør E. M. Leschly, birkedommer og skriver i Hørsholm Birk C. H. L. Haxthausen, justitsråd, by- og herredsfoged i Frederikssund C. E. Hertz samt politiassistent i Fredensborg, senere birkedommer i Frederiksværk og Halsnæs birker C. C. Meinig.[61]) Den 1. november 1844 konstitueredes jagtjunker Ørsted som vejinspektør i Kronborg distrikt, senere også i Hørsholm og Frederiksborg. Efter hans død i 1849 deltes embedet i to distrikter. Det første omfattede Hirschholm birker; inspektøren her skulle have bopæl i Frederiksborg eller i omegnen heraf, og han fik 250 rdl. i årlig gage foruden en befordringsgodtgørelse på 700 rdl. Det andet distrikt omfattede Kronborg østre og vestre birker. Inspektøren skulle bo i Esrum; gagen og befordringsgodtgørelsen var henholdsvis 400 og 200 rdl. Allerede i 1850 kom der nye vejinspektører. I Frederiksborg og Hirschholm kom ingeniørkonduktør Adolph Lundberg fra Fredericia til at virke, mens vejinspektør F. L. Høeg blev konstituteret i Kronborg-distrikterne.

Det er muligt gennem amtsrådets forhandlingsprotokoller detaljeret at følge amtsrådets og vejinspektørernes virke, idet der hvert år blev forelagt amtsrådet et forslag om de vejarbejder, der skulle bringes til udførelse samt et overslag over, hvad disse arbejder ville koste.[62]) Desuden fremkom vejinspektørerne med mange specielle forslag om vejarbejder af mere presserende karakter. Således foreslog Lundberg i 1850, at en dæmning, der var opført ved Rungsted til beskyttelse af vejen mod havets angreb, blev sat i stand, og i 1851 fremkom en indstilling fra Høeg om udbedring af pallisader og vaser ud for Snekkersten, idet vejen også her var truet. I 1852 foreslog et medlem, at der på de nødvendigste steder, hvor flere veje mødtes, skulle opstilles vejvisere, og samme år foreslog formanden, amtmand H. S. Knuth, at der efterhånden blev anbragt milepæle på amtets mindre landeveje. Lundberg skulle fremskaffe tegninger af milepæle, og året efter blev det vedtaget at opsætte milepæle foreløbig på vejen fra Frederiksborg til Værebro og på Strandvejen fra Smidstrup til Helsingør. Pælene blev sat op i 1854, og endnu ses på Strandvejen flere milepæle, som bærer dette årstal.

En lang række sager af mere almindelig karakter blev behandlet i rådet. I 1850 godkendte indenrigsministeriet rådets indstilling om den forandrede organisation af vejbestyrelsen. Samme år indstillede Lundberg, at der på hans distrikt blev ansat faste vejmænd i stedet for de hidtil brugte entreprenører, – dog skulle denne ordning ikke gælde for den del af Strandvejen, der gik over Hirschholmdistriktet. Der foretoges en inddeling af biveje, og der vedtoges regulativ for de mindre landeveje, inddeling af de offentlige biveje og regulativ for de større broer og stenkister på sogne- og biveje osv. Vejinspektørernes egne forhold blev også drøftet. I 1862 således spørgsmålet om en vejassistent til vejinspektør Høeg, som imidlertid døde året efter, hvorefter hans arbejde blev overdraget til Lundberg. I 1865 betegnedes vejinspektørerne

som amtsinspektører, og de fik indenrigsministeriets tilladelse til at anlægge uniform.

Forskellige lovforslag blev forelagt i amtsrådet. Naturligvis blev forslaget om ophævelse af bompengene drøftet. Endvidere behandlede man i 1867 et forslag til lov, hvorefter vogne på landet skulle have en sporvidde på 2 alen, så de om fornødent kunne anvendes af hæren, et forslag, man dog ikke kunne anbefale, da man ikke fandt, at fordelene svarede til ulemperne. Det vigtigste vejmæssige stof var dog de forslag, som i 1866 blev forelagt amtsrådet, og som året efter blev ophøjet til love, – forslagene, der skulle lovfæste den nye vejbestyrelsesordning.

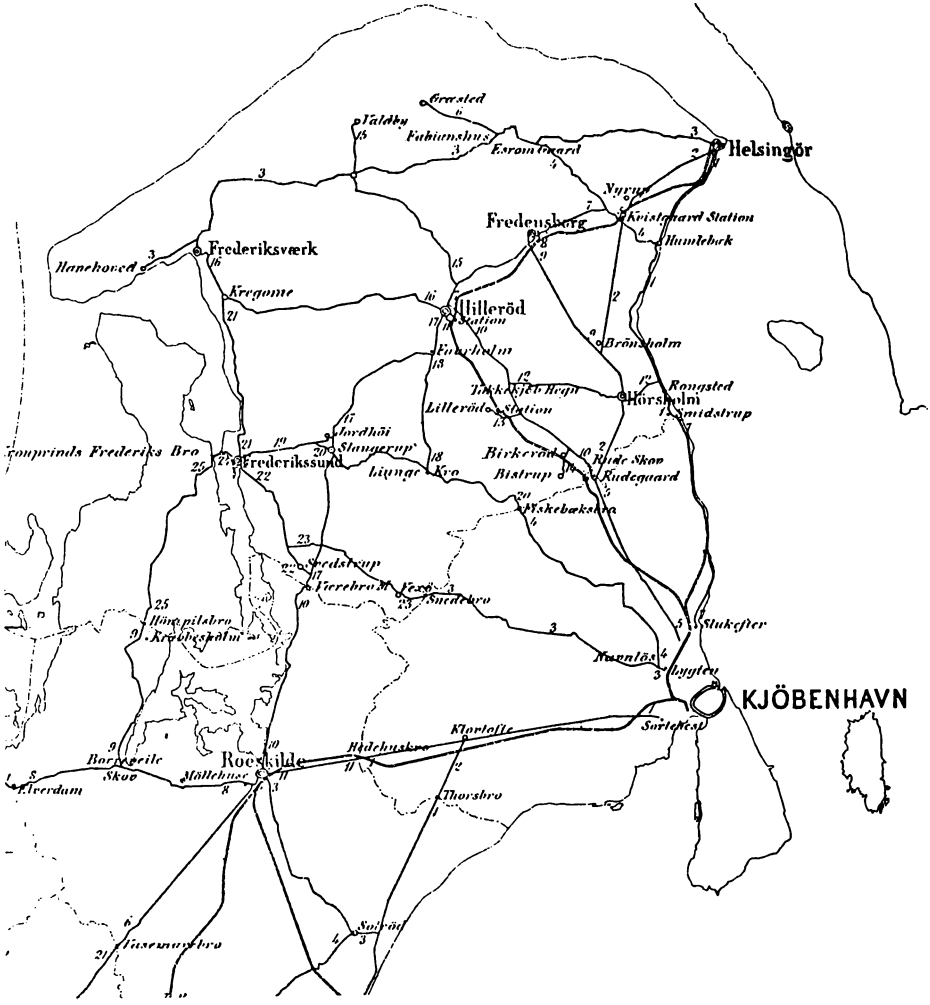
1800-ÅRENES SIDSTE TREDIEDEL

De første ti-år efter midten af forrige århundrede blev jernbaneplanlægningens store tid i Danmark. Flere love om anlæg af nye strækninger blev vedtaget, og anlægsarbejder gik i gang i mange egne af landet. Jernbanernes fremtrængen kunne ikke andet end bevirke en omvurdering af vejenes betydning for trafikkens afvikling, og i konsekvens heraf arbejdede rigsdagen med forslag til en lovgivning, der gav vejene en rimelig placering i det fremtidige kommunikationssystem. Resultatet af det meget arbejde i udvalg og i tinget blev to love af 21. juni 1867, af hvilke den ene lod bestyrelsen af hovedlandevejene overgå fra staten til amtsrådene, der jo i forvejen havde bestyrelsen af de mindre landeveje, mens den anden gav nærmere regler for disse vejes administration, som fra nu af var en ren kommunal opgave.

De offentlige veje uden for købstæderne inddeltes nu i »landeveje« (amtsveje) og »biveje« (sogneveje), hvortil kom »de offentlige gangstier«. Til at lede landevejene ansattes i hvert amt en amtsvejinspektør. Den første amtsvejinspektør i Frederiksborg amt var Niels Peter Severin Mørch, der beklædte embedet fra 1868 til 1880. Han blev efterfulgt af Claus Lykke Birk, der var amtsvejinspektør til 1908.*) Vejbestyrelsesloven af 1867 havde ganske vist gjort vejadministrationen til et kommunalt anliggende, men staten havde dog beholdt et vist tilsyn med vejene. Den udøvede tilsynet gennem en særlig embedsmand, overvejinspektøren, der blandt andet skulle påse, at ingen veje blev ændret eller nye veje anlagt uden tilladelse af indenrigsministeriet (og senere, da ministeriet for offentlige arbejder var blevet oprettet, af dette ministerium).

Ved overgangen til nyordningen udsendte overvejinspektøren en »generalrapport« over de enkelte amters vejmæssige stilling.[63]) Om Frederiksborg amt siges det, at det med hensyn til kommunikationer er ret gunstigt stillet. Man havde jo i 1864 fået jernbanen fra København over Hillerød til Helsingør,

*) C. L. Birk blev efterfulgt af cand. polyt. Andreas Kjærgaard, der var amtsvejinspektør indtil udgangen af marts 1950. Han blev afløst af cand. polyt. Johan Conrad Lintrup, der beklædte embedet indtil 1. januar 1964. Fra 1. marts 1964 har cand. polyt. Ole Kærn været amtsvejinspektør i amtet.



Kortet viser de veje, ialt 25, der i 1867 blev betegnet som amtsveje eller »landeveje«. Hver af vejene fik et nummer, som angivet på kortet. – Overvejinspektørens Generalrapport for 1868–71.

som forbandt amtets vigtigste byer, og som stod i forbindelse med oplandet ved talrige landeveje. Desuden havde amtet et net af landeveje, der var fordelagtigt udspredt over hele amtets område, og som havde et »miletal, som står i ret godt forhold til amtets fladeindhold, nemlig 1,7 mil pr. kvadratmil«. Langt den største del af amtsvejene var på det tidspunkt blevet grundforbedrede ved anlæg af en regelmæssig dannet stenbane eller en god grusbane, og man konstaterede, at en forøgelse af vejnettet således ikke kunne siges at være påtrængende.

Amtets landeveje bestod af 25 landevejsstrækninger, som imidlertid var af højst forskellig betydning og bonitet. De er vist på kortet side 51 med angivelse af det landevejsnummer, de dengang fik, og som de lige siden har haft. Tilsammen havde de en længde af godt 42 mil. Til de bedste af vejene regnedes Helsingørvejen (nr. 2) og Fredensborgvejen (nr. 9), der jo begge var tidligere »hovedlandeveje«. De var fuldstændigt chausserede med paklag og sliddække og havde en vejbredde af 21 alen og en 9 alen bred kørebane, som var i fortræffelig stand. Man måtte imidlertid erkende, at disse vejes betydning for den »store frekvens« var aftaget betydeligt siden den nordsjællandske jernbanes åbning.

Noget lignende kunne siges om landevejene Hillerød-Nyrup (nr. 7) og Hillerød-Rudegård (nr. 10), som også løb parallelt med jernbanen i dens næsten umiddelbare nærhed, men da de stod i forbindelse med flere stationer og endvidere førte gennem store skovstrækninger, var »deres afbenyttelse ligefuldt ret levende«. Disse veje tilligemed en del andre blev henregnet til amtets næstbedste veje.

En tredje gruppe udgjorde amtets del af Strandvejen (nr. 1), Helsingør-Frederiksværkvejen (nr. 3), Tokkekøb-Hørsholm-Rungstedvejen (nr. 12), Hillerød-Valby (nr. 15) og Hillerød-Frederiksværk (nr. 16). De havde alle mindre gode linieføringer, og deres »længdeprofiler« var kun i ringe grad blevet reguleret, men til gengæld havde de fleste af dem ret gode kørebaner.

Noget ringere var den fjerde gruppe, der bestod af strækningerne Hillerød-Værebro (nr. 17), Faverholm-Lynge (nr. 18), Jordhøj-Frederikssund (nr. 19), Slangerup-Fiskebækbro (nr. 20), Frederikssund-Svedstrup (nr. 22) samt Svedstrup-Veksø (nr. 23). Også de havde mindre gode linieføringer og længdeprofiler, og de var endnu ikke overalt blevet forsynet med stenlag. Amtets øvrige landeveje var af mindre betydning.

Amtet havde 45 landevejsbroer, af hvilke mange førte over vandrige åløb, f. eks. Jelle Bro og Nivå Bro, begge over Nivå, Esrum Kanalbro og Classensbro i Frederiksværk. 35 af broerne var hvælvede og 10 havde stenpiller og trædæk. Ingen af broerne var længere rene træbroer, og enkelte af de hvælvede broer var endog opført af beton. Den største bro i Frederiksborg amt var »Kronprins Frederiks Bro«, som ved en festlig indvielse den 3. juni 1868 var blevet åbnet for landevejsfærdslen. Indtil da havde der været færgeforbindelse mellem Frederikssund og Horns Herred. Broen var en pontonbro, der hvilede på 30 pontoner, af hvilke de 3 i midten var til at svinge ud. Broerne var bygget af et aktieselskab i henhold til koncession, meddelt af indenrigsministeriet, men i 1888 blev den overtaget af Frederiksborg amt og lagt ind under landevej nr. 24, den korte færgevej ved Frederikssund. I 1935 blev pontonbroen afløst af den nu eksisterende faste bro med broklap.

Jernbanen fra København over Hillerød til Helsingør blev i 1879 suppleret med en jernbane fra København til Frederikssund, og året efter åbnedes



I slutningen af forrige århundrede begyndte sommerhusbyggeriet at tage fart. Nye veje måtte anlægges, og mange gamle veje, der ikke var stort andet end hjulspor, blev »grundforbedret« og fik kørebaner af skærver. – Kystvejen ved Rågeleje. Postkort fra omkring år 1900.

privatbanen fra Hillerød til Gilleleje. Amtets øvrige jernbaner skriver sig fra tiden lidt før og lidt efter år 1900. I jernbanernes kølvand fulgte meget snart betydelige ændringer og omlægninger af amtets landevejsfærdsel. På de store veje, der hidtil havde været ene om at afvikle fjerntrafikken, blev der nu så øde og stille, at det ligefrem kneb med at holde ukrudtet borte fra vejbanen, ja man oplevede endog at se rugstrå vokse sig store midt på kørebanen. Til gengæld fik en række veje, der førte ind til stationer og holdepladser, pludselig større betydning. Det gjaldt f. eks. vejene til Frederikssund fra Kregme og fra Favrholm til Jordhøj, – hvorfra en god vej førte videre til Frederikssund. Disse tilkørselsveje måtte hurtigst muligt sættes i stand efter Frederikssundbanens åbning. På samme måde gik det med vejen fra Frederiksværk til Lynæs, som på grund af havneanlæggene ved Lynæs og Hundested også pludselig fik stigende færdsel.

Den første snes år efter vejloven af 1867 gik i øvrigt med at afgrave bakker, hvor de var mest generende. Først tog man fat på bakken ved Tipperup på Strandvejen, bakken ved Grønnegade på vejen vest for Hørsholm, flere bakker syd for Slangerup og bakken ved Hagelse Mølle og andre steder. Noget senere kom turen til bakker ved Plejelt nord for Esrum, ved Dompedalen på Hillerødvejen og en større bakke nord for Skibby. I 1883 og følgende år fulgte afgravning af bakker ved Danstrup, Humlebæk og Kajerød.

Samtidig med dette var vedligeholdelserne stadig i gang. De blev foretaget som »nybelægninger« ved anvendelse af skærver og kampesten, men på de små veje, der endnu kun var forsynet med grusbelægning, fyldte man blot nyt grus i »sporene«, – det gjaldt f. eks. vejen nord for Frederikssund, før den, som ovenfor nævnt, blev istandsat efter Frederikssundbanens åbning.

Flere af de smalleste veje blev udvidet og også flere af broerne, som samtidig blev næsten helt ombyggede. Således f. eks. Hagelse Bro og Nivåbroen, der blev forsynet med bropiller af beton, jernbjælker og plankedæk.

Jævnsides med istandsættelse og vedligeholdelse af amtsvejene fandt tilsvarende arbejder sted på sognevejene. Mange sognevejsstrækninger var imidlertid af en så »kendelig« betydning for den gennemgående færdsel, at man allerede før 1880 havde ladet amtsvejvæsenet yde teknisk og pekuniær bistand (med tilskud af amtsfonden) til disse vejes forbedring og vedligeholdelse.

Uanset knappe pengemidler, – man søgte i mange år at holde udgiftsniveauet nede på priser fra 1868, – blev der arbejdet med stor energi på vejene, og den vurdering, der i overvejinspektørens generalrapport fra 1874 blev givet af vejene, – at »de var i særdeles god stand«, – og af den tekniske vejbestyrelse, – »at den lægger lige så megen dygtighed for dagen, som den anvender omsigt, flid og udholdenhed i sin gerning«, – har utvivlsomt haft gyldighed også i alle de følgende år.

Efter århundredskiftet fortsatte arbejdet efter samme retningslinier, men alt som tiden gik, ofrede man i stadig stigende grad tid og arbejde på udvidelser af vejene. Samtidig med at vejene blev bredere, skiftede de også udseende på anden måde, – deres tilbehør, vejens »kulisser« om man vil, blev ændret. Vejplantningen blev systematiseret. I 1887 overtog Frederiksborg amts Landboforening beplantningen af amtsvejene og fortsatte arbejdet indtil 1908, da det blev overtaget af amtet selv.[64]) Man havde først plantet poppeltræer, men da de, takket være deres evne til at skyde rodskud, var yderst besværlige både for vejen selv og for vejens naboer, skiftede man dem ud ved århundredets begyndelse og plantede i stedet rodtræer. I 1913 kunne man meddele, at amtets veje – med ganske enkelte undtagelser – nu var beplantede med disse træer. Vejtræerne var dengang uskadelige for færdslen, og alle var enige om, at de både var smukke og nyttige, da de markerede vejene i tåge og sne. En del af vejtræerne måtte senere vige pladsen for ledningsanlæg af forskellig art, men så sent som i 1943 skrev daværende amtsvejinspektør A. Kjærgaard, at »det bør blive en af den kommende tids opgaver at søge tilbagebragt nye beplantninger langs landevejene«.[65])

Som tidligere omtalt var hel- og halvmilepælene på chausseerne fra vejreformernes tid udhugget i det lidet modstandsdygtige norske marmor. Efterhånden som marmormilepælene forvitrede, blev de erstattet af den yngre type, de kraftige granitkegler. Ved lov af 4. maj 1907 blev det metriske system



De første automobiler, der viste sig på vejene omkring århundredskiftet, vakte enorm opsigt. Man standsede op og så efter de mærkelige hesteløse køretøjer, som hurtigt og larmende forsvandt i mægtige støvskyer. – Postkort af Kohave Allé øst for Hørsholm. – Hørsholm Egns Museum.

indført i Danmark, og året efter henstillede indenrigsministeriets »meter-udvalg«, at samtlige milepæle blev fjernet, for så vidt de ikke benyttedes som kilometerstene. Nationalmuseet gjorde imidlertid hurtigt opmærksom på det ønskelige i, at de i kunstnerisk eller historisk henseende mest værdifulde af de gamle milesten blev bevaret og fredet.[66])

I Frederiksborg amt var så godt som ingen af pælene blevet fjernet, og amtet er i dag måske det amt, der har den rigeste repræsentation af de gamle milestene. I årene 1910–11 foretoges en opmåling af amtets landeveje, – der viste en samlet landevejslængde af 315 km – og kort efter kunne opsætning af kilometerstene og 100 m stene begynde.

Sammenholder man oplysningerne om amtets veje omkring år 1900 med beretningerne vedrørende tilstanden i forrige århundredes første årtier, vil det ses, at det var forbløffende fremskridt, der var sket i de forløbne 100 år. Mange af vejene var omkring år 1800 ikke stort anderledes end de havde været århundreder før, men omkring 1900 var størstedelen af de offentlige veje sat i så god stand, at de, i alt fald foreløbig, kunne klare den trafik, der nu kom på vejene, og som unægtelig var en ganske anden end den hidtil kendte.

To nye trafikmidler holdt deres indtog på vejene: cyklerne og auto-

mobilerne. Mens cyklerne kun voldte visse færdselsmæssige besværligheder, var det anderledes med bilerne, som både voldte politimyndigheder og vejmyndigheder særdeles mange og alvorlige bekymringer. Ude omkring på landet blev automobilerne modtaget med blandede følelser, – man betragtede dem vel nærmest som kuriositeter, som man dog nok var lidt bange for og helst ikke ville møde på vejene. Prinsen af Wales, den senere kong Edward VII, besøgte i 1901 hoffet i Fredensborg, og det besøg vakte stor opsigt i Nordsjælland. Prinsen havde nemlig medbragt sin enorme Daimler, som han flittigt brugte, når han ville muntre kongehusets medlemmer med at køre dem ture i omegnen. En kendt københavner, der forstod sig på biler, og som også var ferm til engelsk, var guide, og han har senere fortalt, hvordan man fra bilen så skrækslagne mennesker, som for første gang oplevede synet af det hesteløse uhyre, flygte i største rædsel over grøfter og marker. Helt til sommerens revyer nåede beretninger om disse bilture, og de blev indlagt i en vise,[67]) hvori det hed:

Prins Edward i auto slog mægtig til keglerne,
hans kørsel var ganske uden for reglerne.

Automobilerne var meget ubehagelige gæster på vejene set fra vejmyndighedernes synspunkt. Mange af vejene var for svage og syntes nu hurtigt at gå deres undergang i møde. Dertil kom ulemperne ved trafikkens afvikling, de sky heste, støvplagen, støjen osv. Myndighederne søgte da også på alle måder at hæmme bilernes fremtrængen. Man fik flere veje spærret for automobilkørsel – i Frederiksborg amt f. eks. Hillerød-Helsingevejen, Hillerød-Frederiksværkvejen, dele af Strandvejen og Kongevejen og flere andre. Natkørsel var forbudt, og over Kronprins Frederiks Bro måtte biler kun komme, såfremt de blev trukket af et hestespand. Så sent som i 1911 vedtog man i Frederiksborg amtsråd, at alle landevejsgrøfter skulle fyldes til, så hestekøretøjerne dog kunne flygte ind på marken, når en automobil nærmede sig. Kun af økonomiske grunde blev forslaget ikke bragt til udførelse.

Alt dette betegner indledningen til bilernes århundrede. På forbløffende kort tid blev man vidne til radikale ændringer i rejsemåder og rejsevaner, og man så nye veje skyde frem overalt, veje som ikke havde megen lighed med de veje, der hidtil havde præget landskabet.

KILDER

[1]) Nyeste Skilderie af Kjøbenhavn, 1818, sp. 1181. – De danske vejes historie i almindelighed er behandlet af forf. i: Ad Hjulspor og Landeveje, 1966. [2]) G. Kunwald: En Oldtidsvej ved Tibirke Bakke. Fra Nationalmuseets Arbejdsmark, 1944, 79–88. – Samme: Oldtidsvejen over Tibirke Ellemose, Fra Frederiksborg Amt, 1945, 3–17. [3]) Ejnar Dyggve: Hvorhen førte Oldtidsvejen i Tibirke. Fra Nationalmuseets Arbejdsmark. 1955, 61 ff. [4]) J. P. Jørgensen: Ledøje-Smørum sogne, 1925, 15. [5]) Hans Ellekilde: Kong Valdemars Vej ved Holte. Holte Juleblad, 1929, 5–8. [6]) Danske Samlinger, IV, 1868–69, 356. [7]) Johan Thomas Lundbye: Et Aar af mit Liv, 1967, 81 f. [8]) Jan Steenberg: Holbo Herreds Vej, Kultur og Folkeminder, XI, 1959, 13–18. [9]) Hans Stiesdal: Den gamle Værebro, Fra Frederiksborg, Årbog 1952, 24–43. [10]) Valdemar Sejrs Sønner og den store Ærkebispestrid, 1906–08, 383 f. [11]) Arild Huitfeld: Danmarckis Rigis Kronicke, 1652. 410. [12]) Kancel. Brevbøger XV. 1616 8/1. [13]) Jan Steenberg: Gamle Skæremølle Bro. Nationalmuseets Arbejdsmark, 1966, 33–38. Politivennen, 1804, 5216–17. [14]) Holger Munk: Færgegaarden, 1962, 19 f. [15]) Jan Steenberg i Hillerødbogen (red. af Anders Uhrskov), 1948, 335 f. [16]) Laurits Petersen: Helsingør i Sundtoldstiden, I, 1926, 104. [17]) Indbydelsesskrift til de off. Examina i Helsingørs høire Realskole, 1868, 64 f. [18]) Harald Ilsøe: Udlændinges Rejser i Danmark indtil år 1700, 1963. [19]) L. Boesen: Den ved Øresund beliggende anseelige Stad Helsingøers Beskrivelse etc., Aalborg 1757, 59 ff. – Om Strandvejen fra København til Helsingør, se iøvrigt: Torben Topsøe-Jensen: Fem mil langs Øresund, Strandvejens historie, 1968. [20]) Forordninger, Recesser og andre kongelige Breve Danmarks Lovgivning vedkommende 1558–1660, II, 1889–90, nr. 391. [21]) Jan Steenberg i Hillerødbogen (red. af Anders Uhrskov), 1948, 338 f. [22]) H. C. Rosted: Fra Adelsborg til Kongeslot, 1957, 133. [23]) Danske Samlinger for Historie, Topografi, Personal- og Litteraturhistorie, 2. rk. I. bd., 1871–72, 300–1. [24]) C. Christensen: Hørsholms Historie, 1879, 103 f. [25]) Smstds., 105. [26]) L. Boesen: Den ved Øresund beliggende anseelige Stad Helsingøers Beskrivelse ect., Aalborg, 1757, 63. – Edvard Holm: Danmark-Norges Historie under Frederik V, Anden Afdeling, 1898, 223. [27]) Povl Hansen: Bidrag til Det danske Landbrugs Historie. Jordfællesskabet og Landvæsenskommissionen af 1757, 1889, 104. – Forf. skylder amanuensis P. Chr. Nielsen, Hørsholm, tak for meddelelse om oplysninger om jagtvejene i de nordsjællandske skove. [28]) C. L. Paulsen, fuldmægtig i Rentekammerets Kontor for Veisager: Forsøg til en historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark, 1823, Manuskript i Rigsarkivet. [29]) Jan Steenberg: Fredensborg Slot 1969, 207 f. [30]) J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej gennem Tiderne, 1927, 68. [31]) T. Topsøe-Jensen: Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør, Hørsholm, 1965. [32]) C. Christensen: Hørsholm Historie, 1879, 110. – H. C. Rosted: Fra fæstebonde til selvejer, 1961, 72 ff. [33]) Knud Klem: Af det ældre danske Vejvæsens Historie, Festskrift til Knud Fabricius, 1945, 194. [34]) Som note 28. [35]) T. Topsøe-Jensen: Landevejsbomme i Danmark, Dansk Vejtidsskrift, 1961, 145–71. [36]) L. Both: Kulsvierne og deres nærmeste Omgivelser, Kbh., 1868, 21. [37]) Lauritz Engelstoft: Mine Vandringer i Sjælland i Juni 1797, ved Povl Eller, Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1961, 69. [38]) Joachim Junge: Den nordsjællandske Landalmues Karakter Skikke, Meninger og Sprog, 2. udg. v. Hans Ellekilde, 1915, 152. [39]) Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1711–1808, 1903, 281 f. – J. C. Petersen: Sølvposten, Nordisk Posttidsskrift, 1959, 116. [40]) Politivennen, 1803, 4478 f. 4443 f. [41]) Politivennen 1804, 4669 f. – Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark, 1808–48, 257. [42]) Nyeste Skilderie af Kjøbenhavn, 1818, sp. 1183.

[43]) Chr. Molbech: Fragmenter af en Dagbog skreven paa en Reise i Danmark 1813, Kbh., 1815, 15. [44]) Politivennen, 1803, 4447 f. – 1804, 5112 ff. 1803, 4365, 1805, 5478. – 1806, 6498 f. – 1804, 4891. [45]) J. J. Holten: En Tur til Jægerspris i 1794. Fra Arkiv og Museum, 1904, 260. [46]) Kommandør Paludans Erindringer, Memoirer og Breve bd. IX, 1918, 19. [47]) Christian Molbech: Ungdomsvandringer i mit Fødeland, 1811, 203. [48]) Hans Birch Dahlerup: Mit Livs Begivenheder, I, 1908, 8 f. [49]) Torben Topsøe-Jensen: Fem mil langs Øresund, Strandvejens Historie, 1968. [50]) [51]) Landsarkivet for Sjælland. – Hæfte indeholdene kopier af breve. Vejvæsenet og Landmilicevæsenet m. m., 1806–10. (Frederiksborg Amts arkiv). [52]) Rigsarkivet. Rentekammeret. Journalsager, 1813, 388, 420. 1815, 254. [53]) Landsarkivet for Sjælland. – Hæfte mrkt.: Blandede sager 1810–13. (Frederiksborg Amts Arkiv). Konceptbog. [54]) Gustav Ludvig Baden: Ordbog, II, 1822, 228. [55]) Fortid og Nutid, 1967, 200. [56]) Johan Thomas Lundbye: Et Aar af mit Liv, 1967, 83. [57]) Magazin for Kunstnere og Haandværkere, 1829, 174 ff. [58]) Brev i privateje. [59]) J. Rosenkilde-Nielsen: Postrøveriet i Rude Skov 1845, Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1955, 138–149. [60]) August Baggesen: Den danske Stat, 1840, 222 ff. [61]) Danmarks Amtsvejinspektører ved P. Vilh. Pedersen, Randers, 1949. [62]) Frederiksborg Amtsråds Forhandlinger, 1842 og følgende år. [63]) General Rapport over Kongeriget Danmarks Landeveie for Aarene 1868–69, 1869–70 og 1870–71, 1872. Denne generalrapport blev efterfulgt af 3-årige rapporter indtil 1883, hvorefter rapporterne udkom for 5-årige perioder indtil 1943, da udgivelserne ophørte. [64]) Frederiksborg Amts Landboforening 1843–1943 ved Anders Uhrskov, 1943, 46. [65]) Frederiksborg Amtsraad 1842–1942, Hillerød, 1942, 81. [66]) Skrivelse fra Nationalmuseet, 2. afdeling, af 17. juni 1911 til Ministeriet for offentlige Arbejder. [67]) Auto, Medlemsblad for Kongelig Dansk Automobil Klub, 1941, 102. 1944, 318.

VEKSØ BRO

En boplads fra Ertebøllekulturen ved Værebro å i Veksø sogn.

Af *Torben B. Bernhardtsen.*

Fundet af stenalderbopladsen ved Veksø Bro, som nærværende beretning omhandler, skyldes ingen tilfældighed. Den blev simpelthen opsporet.

Det skete i efteråret 1965, et halvt år efter, at jeg havde fundet bopladsen ved Lunden[1]), kun et par hundrede meter borte, men på den modsatte side af Værebro å, i Smørum sogn. Undersøgelserne af denne boplads og dens redskabsinventar synes at have godtgjort, at bosættelsen her tilhører Ertebøllekulturens slutfase i subboreal tid, hvor stenalderhavet havde sin største udbredelse omkring de nordøstlige dele af Danmark, og hvor Roskilde Fjord havde en så vid udstrækning, at en fjordarm strakte sig gennem ådalen helt ind over den nuværende Veksø mose. Geologisk taler man da således også om »Værebro Fjord«[2]). Ser man på det af de geologiske kort over Nordøstsjælland, der viser stenalderhavets største udbredelse her (bilag til V. Milthers: Nordøstsjællands Geologi), vil man lægge mærke til, at her i dette område af Værebro Fjord rager tre små næs frem mod hinanden. På det sydlige ligger bopladsen ved Lunden, og efter tilfældigt at have fundet denne og noteret mig dens beliggenhed i forhold til stenalderhavet anså jeg det for sandsynligt, at Ertebøllefolket på et eller andet tidspunkt også havde slået sig ned på de andre to næs, som jeg derfor besluttede at undersøge. På det vestlige, som gennemskæres af landevejen til Gundsømagle, har jeg ikke kunnet finde noget, der tydede på en stenalderboplads; men på det nordlige næs, der er orienteret vis à vis det sydlige, viste det sig ganske rigtigt at være tilfældet. Snart fandt jeg her et strøg nær ved Veksø Bro, hvor jordoverfladen var præget af flintsmedens karakteristiske affaldsprodukter, og efter mindre end en halv times søgen viste de første flintredskaber sig.

Marken (fig. 1), som bopladsen findes på (matr. nr. 13 d af Veksø by),



Fig. 1: Marken med bopladsen set fra nordvest; i baggrunden til højre bopladsen ved Lunden.

hører under Vasehøjgaard og afgrænses mod øst af landevejen mellem Hove og Veksø, mod nord af landevejen til Gundsømagle og mod syd og vest af den smalle eng langs Værebro å. Flintkoncentrationen strækker sig dog kun over et ca. 30 m bredt og ca. 100 m langt buet bælte beliggende i den vestlige ende af marken, let skrånende i et niveau 5 – 4,5 m o. h., parallelt med åen, hvor denne svinger mod nord.

Som ved bopladsen ved Lunden, drejer det sig også her udelukkende om overfladefund; gravninger er ikke foretaget. Langt den overvejende del af oldsagerne er tilvejebragt ved afsøgninger – med velvillig tilladelse af lodsejeren, hr. Søren Kehlet – foretaget fortrinsvis i tiden fra efteråret 1965 til sommeren 1966, hvor marken henlå brak. Siden da har marken været helt eller delvis dækket af en tæt græstørv og med kun mindre partier af bopladsområdet tilgængelige, hvad der har bevirket en betydelig ringere tilvækst i antallet af oldsager i de efterfølgende år end oprindelig forventet. Alligevel er det foreløbig blevet til mere end 300 redskaber, foruden en snes ubestemmelige stykker af tvivlsom karakter, en stor del retoucherede flækker og spåner, en mængde utildannede flækker, også mikroflækker, samt enkelte spånblokke, men ingen flækkeblokke.

I det følgende skal de enkelte redskabsarter kort karakteriseres og nogle af de bedre eksemplarer blive vist. Samtlige fotografier af oldsager er optaget af Aage Mank.

De mere velkendte redskaber fordeler sig på følgende arter:

Kerneøkser	4
Skiveøkser	20
Skivemejsler	1
Spidsvåben	2
Blokskrabere	8
Høvlskrabere	33
Skiveskrabere	52
Flækkeskrabere	24
Skivebor	3
Flækkebor	7
Spånbor	5
Flækkeknive	9
Stikler	20
Tværpile	90
Mikroliter	6
Slagsten af bjergart	1
Slagsten af flint m. spids	4
Flintknuder	17
Knusesten	2
Ialt	308

Hertil kommer en neolitisk spydspids m. afbrudt od og skafttunge.

Kerneøkserne er alle retøkser; tre af dem er ca. 7 cm lange og ret ringe udført; den bedste af dem (fig. 2 a) er ca. 9 cm. *Skiveøkserne* (fig. 2 c-d og f-i) fordeler sig med 5 kanthuggede, 10 fladehuggede, 4 asymmetriske og 1 forarbejde. De er alle små, kun 5–8 cm i længden; enkelte af dem er dog ret velformede. *Skivemejslen* (fig. 2 e) er kanthugget. Det ene af de to *spidsvåben* er tresidet, men kort og plumpt, det andet er et forarbejde.

Af de 8 – iøvrigt ret uinteressante – *blokskrabere* er 3 stk. lidt aflange og kølskraber-lignende. Kun 4 af de 33 *høvlskrabere* er dannet af blok-afslag, de øvrige 29 stk. er alle dannet af flækker af varierende længde og tykkelse. Almindeligst er naturligvis den simple form uden anden tildannelse end den korte skrabeæg; kun få har fået de skarpe sidekanter retoucheret (som fig. 3 f) for at skåne fingrene under brugen. På 4 stk. forekommer »afretning« ved æggen, foretaget utvivlsomt med det formål at opnå en bestemt, tilsigtet ægbredde. På to af dem er afretningen foretaget ved retouche (som fig. 3 h), på de to andre er det foregået ved »stikkel-slag«; én af disse har tilmed fingerleje tilhugget fra oversiden af flækken (fig. 3 i). Endelig adskiller to af høvlskraberne sig fra de øvrige; den ene ved at skrabeæggen undtagelsesvis er til-

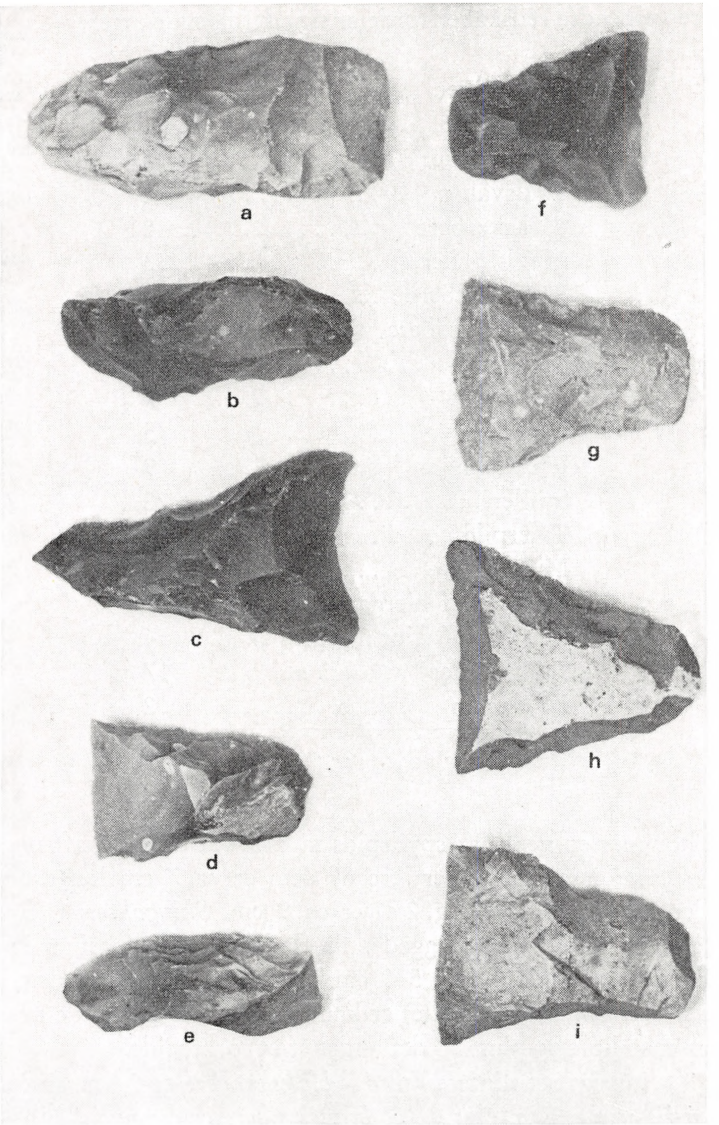


Fig. 2: Kerneøkser, skiveøkser og skivemejsel (1:2)
c–e kanthuggede, f–g fladehuggede, h–i asymmetriske

dannet i enden modsat slagbule-enden (fig. 3 j), den anden ved at den modsatte ende er tildannet som flækkeskraber m. lidt skrå æg (fig. 3 k).

Skiveskraberen, bopladsens almindeligst forekommende skrabertype, er repræsenteret i alle formafskygninger; 5 stk. har høj, stejl skrabeæg, 3 stk. er af en ejendommelig aflang og slank kølskraber-lignende form (som fig. 3 o); resten er dels store eller små kredsrunde (som fig. 3 l-m), dels ovale eller

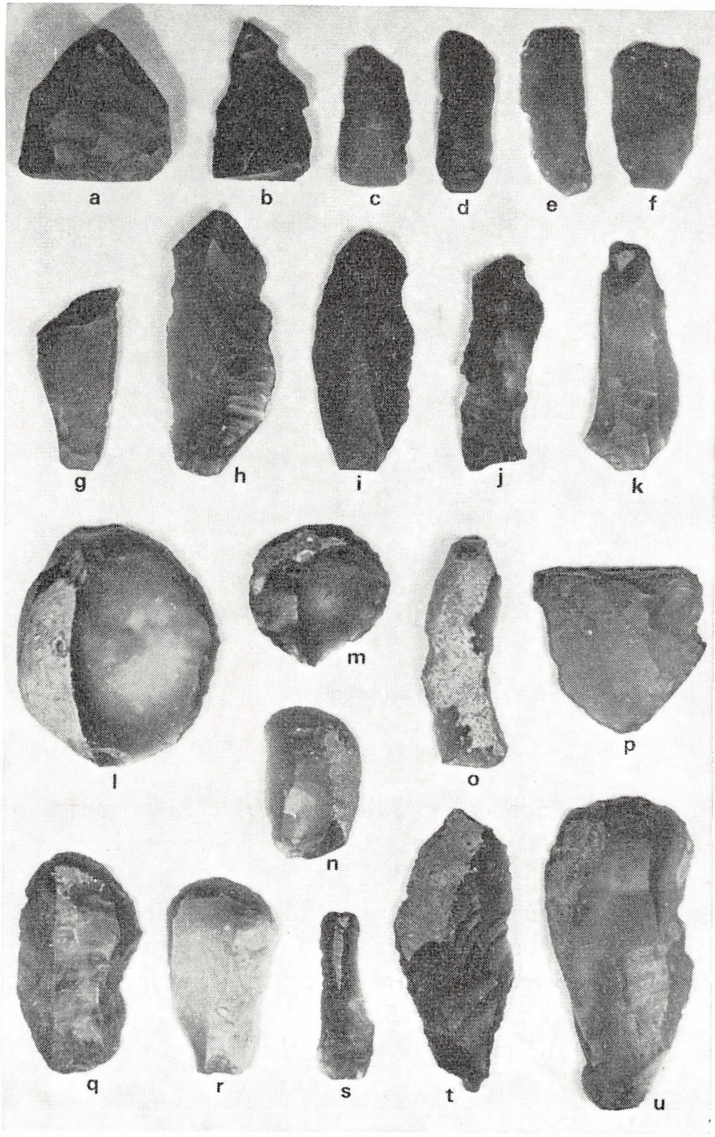


Fig. 3: Høvlskrabere, skiveskrabere og flækkeskrabere (1:2)

aflange former, der nærmer sig korte, brede flækkeskrabere (som fig. 3 n). Almindeligvis forekommer kun partiel ægtildannelse, kun få af de kredsrunde har skrabeæg næsten hele vejen rundt. *Lige* skrabeæg har kun 3 stk.; på én af disse (fig. 3 p) er den æggen modstående side udformet som høvlskraber, en kombination, der også forekommer på to af skiveskraberne m. alm. udbuet æg. De 24 *flækkeskrabere* fordeler sig med 8 stk. m. lige æg, 5 stk. m. skrå, 3 m.

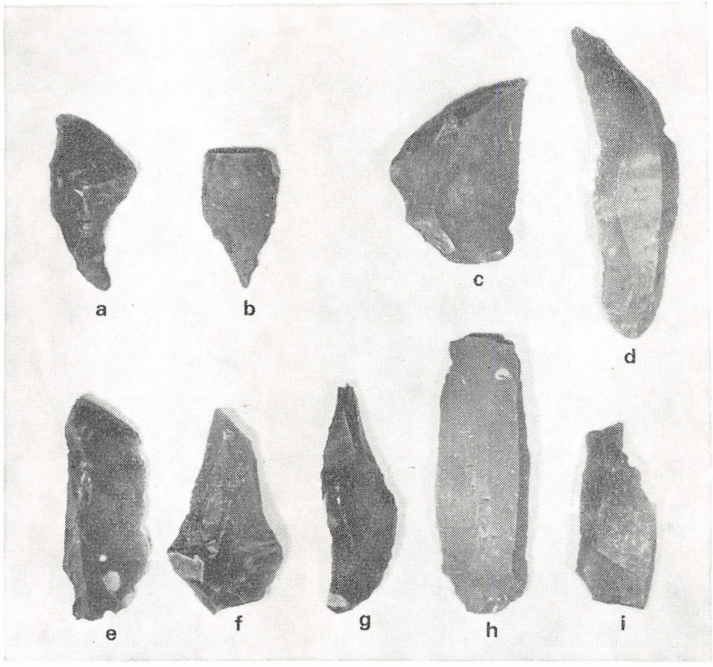


Fig. 4: Bor, flækkeknive og stikler (1:2)

indbuet og 8 stk. m. udbuet æg. Alle lige-æggede er dannet af små, oftest regelmæssige flækker (fig. 3 s); på to af de skrå-æggede er æggen ujævn, nærmest bugtet og én har greb-tilhugning (fig. 3 t), ligesom også en enkelt m. indbuet æg er forsynet med dette raffinement. Alle flækkeskraberne m. udbuet æg er dannet af brede flækker (fig. 3 q-r og u), hvorved de nærmer sig de aflange skiveskrabere. En skrå-ægget og to udbuede flækkeskrabere har høvlskraber i basis-enden (som fig. 3 r).

De 3 *skivebor* er alle m. tresidet spids; *flækkeborene* er alle – på nær et enkelt smukt eksemplar (fig. 4 b), der desværre er fragmenteret – nødtørftigt tildannet af uregelmæssige flækker med en tilfældigt opstået spids, der har fået en smule retouche med let hånd. Ligeledes er *spånborene* – bortset fra et enkelt (fig. 4 a) – uden den kraftige, gennemførte retouche fra undersiden.

Af de 9 *flækkeknive* er 3 stk. dannet af brede, spån-lignende flækker (som fig. 4 c), de 6 andre er af gode, regelmæssige flækker (som fig. 4 d); to af dem er dog ganske korte, kun ca. 3 cm. *Stiklerne* fordeler sig med 14 midtstikler (fig. 4 e-f) og 6 kantstikler (fig. 4 g-i). Af midtstiklerne er én dannet af en lille skive, 5 stk. er af flækker og de resterende 8 er dannet af spåner. Disse spån-stikler har næsten alle skråt-stillet æg. Kantstiklerne er alle lavet af flækker; en enkelt af dem – med æggen dannet i slagbule-enden – har finger-

leje tildannet ved kraftig retouche fra oversiden (fig. 4 g). Kun på én er der foretaget tvær-retouche (fig. 4 h).

Af de 90 *tværpile* er ikke mindre end 22 stk. mislykkede forarbejder; 6 stk. er stærkt fragmenterede. De resterende 62 hele eller kun lettere beskadigede fordeler sig på typer og undertyper[3]) som følger:

m. skrå æg: 17 stk.	m. lige æg: 45 stk.
4 stk. a_1	3 stk. a_1
2 stk. a_{-1}	1 stk. a_3
2 stk. b_1	6 stk. b_1
1 stk. b_{-1}	3 stk. b_3
2 stk. b_3	3 stk. c_1
1 stk. d_1	1 stk. c_2
1 stk. e_{-1}	2 stk. c_3
1 stk. g_1	16 stk. e_1
1 stk. k_{-1}	3 stk. e_2
1 stk. k_2	6 stk. e_3
1 stk. atypisk	1 stk. j_1

Næsten alle er lavet af regelmæssige flækker; så meget des mere påfaldende er den store variation i størrelsen, fra godt 2,5 cm og ned til kun 1 cm, en variation, der tilsvares i forarbejderne (fig. 5 s-u).

Foreløbig er der kun fundet 6 *mikroliter*, en redskabsart, der imidlertid må

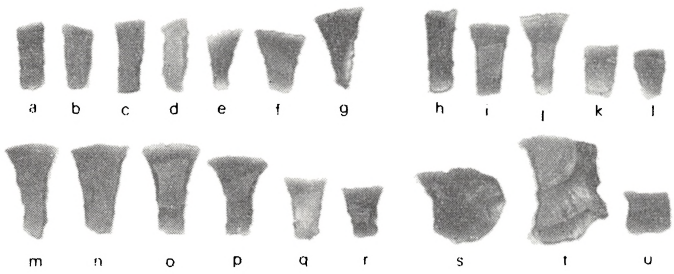


Fig. 5: Tværpile og forarbejder hertil (1:2)

betragtes med opmærksomhed, når den forekommer på en Ertebølle-boplads. De er derfor alle gengivet i fig. 6. Som det ses, udgør de 5 smalle og 1 bred trapez af følgende undertyper[4]): C 3 a, C 3 b, C 10 (2 stk.), C 24 og D 2 b.

Om flintknuderne kan det oplyses, at der er 10 store og 7 små.

Den *neolitiske spydspids* (fig. 7), hvis oprindelige længde må have været omkring 8 cm, tilhører utvivlsomt den senere del af mellem-neolitisk tid, altså Yngre Jættestuetid. Om den hidrører fra tragtbægerkulturen eller den delvis samtidige ødanske enkeltgravskultur synes vanskeligt at afgøre med

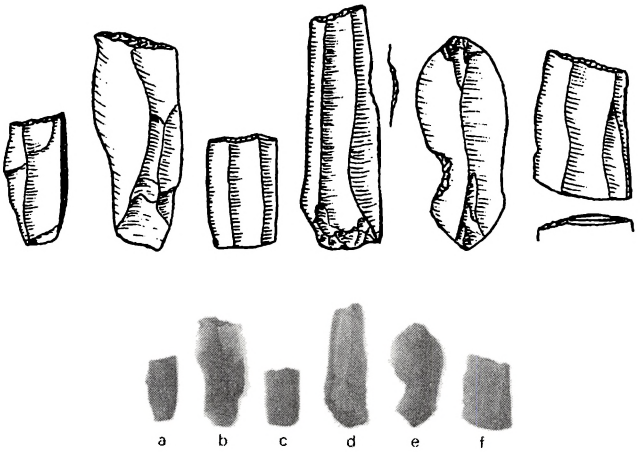


Fig. 6: Mikroliter (1:2; tegn. 1:1)

sikkerhed, idet formen næppe er nogen »type« – omend en tilsvarende, men noget mindre pile- eller spydspids kendes fra et sønderjysk gravfund[5]) –, men snarere er et omarbejdet afknækket dolkblad, man ikke har nænnet at kassere. Noget uforståelig forekommer den beskedne, men tydelige retouche af venstre side af oddens brudflade.

Den udtalte dominans af skiveøkser – fortrinsvis fladehuggede – blandt økserne, det store antal skiveskrabere og de mange tværpile viser klart, at der her – ligesom det var tilfældet med bopladsen ved Lunden – er tale om en Ertebølle-boplads fra denne kulturs IV. stadium; slutfasen, der i det store og hele falder sammen med den sidste havstigning, den såkaldte 4. litorinatransgression i subboreal tid.

Med sin forholdsvis lave beliggenhed – som ovenfor nævnt kun 5 – 4,5 m o. h. – er bopladsen ved Veksø Bro næppe samtidig med transgressionens maximum, hvor området har ligget kun et par meter over daglig vande med fare for oversvømmelser ved tidevandet og under vestenstorme. Spørgsmålet er så blot, om bopladsen tilhører tiden kort *før* eller tiden kort *efter* maximet. Oldsagsmaterialet synes ikke i sig selv at give sikre holdepunkter, hvad dette angår. Antallet af såvel økser som tværpile må anses for utilstrækkeligt til, at man kan slutte noget afgørende udfra forholdet mellem kerne- og skiveøkser, resp. kant- og fladehuggede skiveøkser, eller forholdet mellem tværpile m. skrå og tværpile m. lige æg. Sammenlignet med de tilsvarende tal for disse redskabsarter og -typer fra bopladsen ved Lunden må det dog erkendes, at Veksø Bro-bopladsen forholdsvis har både flere kerneøkser og flere tværpile m. skrå æg, ligesom skiveskraberne her ikke er nær så overtallige i forhold til flækkeskraberne, træk, der peger tilbage til tiden *før* maximet – forudsat, som



Fig. 7: Neolitisk spydspids (1:1)

antaget, at bopladsen ved Lunden er *samtidig* med dette. Anser man imidlertid den neolitiske spydspids for en del af Ertebøllebosættelsens efterladenskaber (udfra det, at oddens brudflade fremviser umiskendelig retouche, hvad man naturligvis skal være varsom med ikke at tillægge for stor betydning), så skulle bopladsen snarere tilhøre tiden *efter* transgressionens maximum og således stort set kunne dateres til den senere del af mellem-neolitisk tid, Yngre Jættestuetid, og altså være fra tiden knapt 2000 f. v. t. En nøjere eller mere sikker datering kan næppe gennemføres på grundlag af det forhåndenværende materiale.

Ertebøllekulturen har tidligere været behandlet her i samfundets årbøger; i årbogen for 1956 publicerede Holger Kapel to Ertebølle-bopladser ved Nivå: Nive Mølle og Jellebro. Som det fremgår af hans beretning, tilhører disse bopladser den *atlantiske* tid[6]), den klimaperiode, der afløses af den *subboreale*. Ligesom bopladserne ved den gamle Værebro Fjord, Lunden og Veksø Bro, knytter sig til en havstigning – som nævnt 4. litorinatransgression –, er det samme utvivlsomt tilfældet med de betydeligt ældre bopladser ved Nivå, der formentlig er samtidige med 2. litorinatransgression, den høj-atlantiske, hvor en smal vig af Øresund bredte sig ind gennem Nive ådal, muligvis allerede dengang helt ind over egnen omkring Vejenbrød. Som Holger Kapel påviser arkæologisk, må der dog være en klar tidsforskel mellem Nive Mølle-bopladsen og bopladsen ved Jellebro; den ældre, Nive Mølle, tilhører da sikkert også II. stadium af den sjællandske Ertebøllekultur[7]) og den *tidligere* del af transgressionsperioden, hvorimod den yngre af de to, Jellebro, må henføres til overgangen mellem II. og III. stadium og til den *senere* del af transgressionsperioden, måske endda til begyndelsen af den efterfølgende regression.

KILDER

[1]) Torben B. Bernhardtsen: Lunden. En boplads fra Ertebøllekulturen ved Værebro å i Smørum sogn. – Ballerup historiske Forenings årshefte nr. 14, 1968. – Nye fund i »Lunden«. Ballerup historiske Forenings årshæfte nr. 15, 1969. [2]) V. Milthers: Nordøstsjællands Geologi. (D.G.U., V. Rk. Nr. 3), 2. rev. udg. (1935), p. 169. [3]) Torben B. Bernhardtsen: Forslag til revision og udvidelse af mesolitiske pilespidsers typologi. – Privattryk 1965. [4]) Therkel Mathiassen: Gudenaa-Kulturen. En mesolitisk Indlandsbebyggelse i Jylland. – Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 1937, p. 94–95. [5]) Hans Neumann: Nogle nedgravede Stenkamre fra Haderslev Amt. – Fra Danmarks Ungtid, p. 63, fig. 5. [6]) Holger Kapel: Nive Mølle og Jellebro. To bopladser fra Ertebølletid ved Nivå. – Fra Frederiksborg Amt 1956, p. 16. [7]) Therkel Mathiassen: Dyrholmen. En Stenalderboplads paa Djursland. – D. Kgl. Danske Vidensk. Selskab, Arkæologisk-kunsthistoriske Skrifter, I, 1. p. 62–65.

HANS VAN PAESCHENS GRASSATGANG I HELSINGØR 1565

Af *Allan Tønnesen*

Mellem de mange retstrætter – undertiden pudsige og som regel indeholdende interessante kulturhistoriske momenter – som gamle tingbøger melder om, finder man under 15. februar 1565 følgende historie i Helsingørs tingbog[1]), betegnet ved marginalstikordet »Hanns Isserlous piige«. Fire navngivne borgere aflagde beretning om forhøret hos byfoged Jacob Hansen.

> Thisse mend efter for*skrev*ne Jacop Hannsens befallningh wore wiisede till Hanns Isserlous att forhøre enn tienniste piigis ord om nogenn Hug hun hagde fait och wor ssaaer ij hind*es* Hoffuid, och tilspørghe hinde huorlid*es* tilgich mett hinde och huo hun skyllede for ssamme Hug och Saaer, Och berette for*skrev*ne mennd, att ther the attspurde hinde th*er* om, Suarede hun att were ssaaled*es* tillgaait ssom her effterføllger.
>
> Att Mester Hanns bygemester kom om affthenn*en* till Hanns Isserlous gade dør och bannckede. Tha wille Hanns Isserlou (hind*es* hosbonnde hun tiennte) sellff gangit till gade dørrenn och ladit op, tha løff hun till och fich hann*om* om armen, bad hann*om* biie, och sagde, lader mig lade døren op, saa gick hun till dørrenn, och Hans Isserlow bleff staaende th*er* hoss. Ther hun tha fich dørenn op, ssagde M: Hanns byggemest*er*, Huii thøffuer dw ssaa lennge før dw willt lade dørrenn op, Suarede hun, Mest*er* Hanns, laassen paa dørenn er onnd att faa op, thj kunde jeg icke vere snarr*ere*. Tha suarede Hanns Isserlow, M: Hanns giiffuer eth*er* till fredtz, dørrenn er icke god att faa hastelig op, Suarede M: Hanns byggemest*er*, thall dw mig till, Och mett th*et* samme ssøgte hannd hann*em* strax mett sijnn kniiff. Tha ryggede Hans Isserlow sig for hann*em* saa hand falltt, och M: Hanns byggemest*er* gaff sig fast till hann*em*. Tha, sagde piigenn att hun kaste sig offuenn paa hannom, Och tha Hug M: Hans byggemest*er* hinnde ij hoffuedit, ssaa ther gick etth stortt støcke bag aff hoffuedit.
>
> Thillspurde the hinde, huo hun retteligenn skyllede for ssamme

hug. Suarede hun mett ssammen lagde fiingre, suerinndes wed gud och sijn wellferdt, att hun skyllder forskrevne Mester Hanns byggemester ther fore och ingen annden, huad hellder hun leffuer eller døer.

Den 21. februar fortsattes retssagen på rådstuen under Hans bygmesters tilstedeværelse[2]).

Tha ssamme tiid wor och kallid ij rette forskrevne Hanns Isserlows stiffssønn, wed naffnn Jacob Pijtherssenn, och bekennde sit widskaff ther om ij saa mode. Att ssamme tiid ther mester Hans byggemester kom till theris gade døer och banckede, laa hannd och ssoff, och sagde, hand icke weedt huo hannom indloidt, Menn ij thet bullder, ther the bleffue skellafftige, wognnede hannd op, Och hanns moder Reygnicke løff wdt aff stuenn mett eth liuss. Tha løff hand och wdt effter. Ther hand kom wd, ssaa hannd att Mester Hanns byggemester laa offuen paa Hanns Isserlow och hagde hannom fatt ij Halssenn. Saa løff hannd strax ij stuenn och thog enn deggenn, kom vdt met igen och mett ssamme deggenn slo hannd thw eller thry slag mett paa Mester Hanns, Och ssagde hannd ssaa thenn tiid inthidt till piigen. Menn theris folch ssagde for hannom att hun vor thenn tiid ij gaardenn, Och forstue dørrenn till gaarden hun stod aabenn.

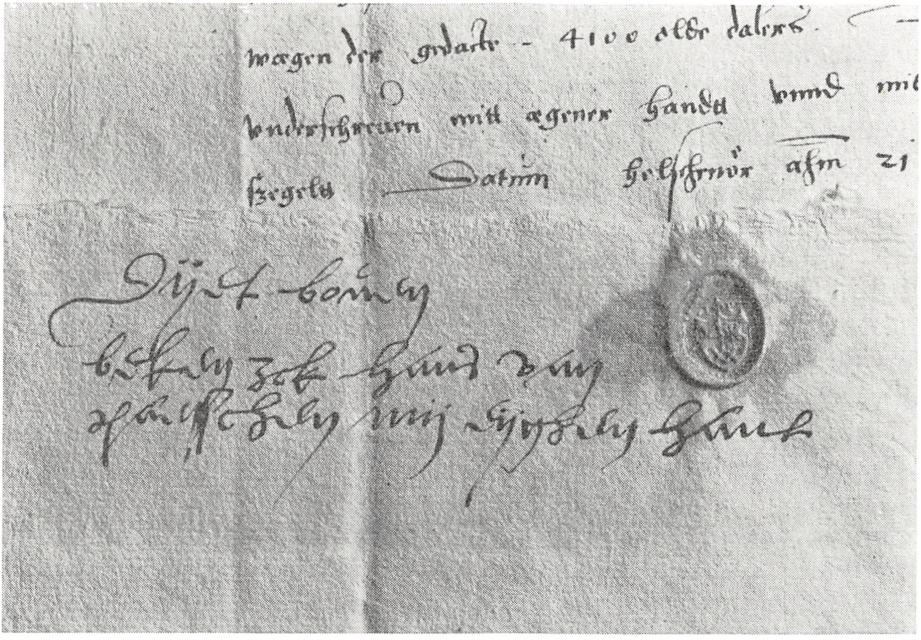
Item Jacop bekennde att hannd hagde rost (!) aff for follckid ij husid och ssagdtt, Jeg troer icke anndett ennd hand fich ey nogitt.

Ithem tha ssamme tiid till ssagssenns forbedriing paa baade ssiider bleff ssamtøchtt att lade ssagenn opstaa till neste tingdag, och tha møde igenn ij rette, om the mett willie och minde her for inden icke kunde forennis. Och begge parther forplichtede sig wed ære og redelighett sselff och beggis theris anhengere att vere huerandre alldelis wbeuarede, wden huess the kunde giøre mett rette.

Tingbogen melder ikke senere noget om sagen, der må være bilagt uden øvrighedens mellemkomst.

Når denne ganske bloddryppende historie, som dog ikke er uden en vis komik, rækker ud over det blot kulturhistorisk interessante, skyldes det selvsagt omtalen af en af hovedpersonerne, mester Hans bygmester, alias Hans van Paeschen[3]), kendt som Kronborgs første arkitekt.

I årene 1561–63 havde han været i svensk tjeneste, hvorpå han den 25. juni 1564 fik bestalling som Frederik II's bygmester[4]). Sin første hidtil kendte opgave, istandsættelsen af Båhus fæstning, fik han dog først overdraget i efteråret 1566, ved hvilken lejlighed lensmanden på Båhus, Vincents Juel, fik besked om at holde ham under opsigt, da han ikke skulle »være aldeles at fortro, dersom han ellers kunne se tiden og lejligheden«. De følgende år synes han udelukkende at have virket i Norge, dels ved fæstningerne Båhus og Akershus, dels muligvis også ved anlæggelsen af Frederiksstad. Først 1572 finder vi atter Hans van Paeschen i Danmark, hvor han kan have ledet



Hans van Paeschens bomærkesegl og egenhændige kvittering for betaling for arbejde på Krogen, 21. oktober 1575: »Dijet bouen beken Ick Hans van Paeschen mij eijghen Hant«. Rigsarkivet. Øresunds toldregnskab 1575, bilag.

byggeri på Frederiksborg. I 1574 optræder han som arkitekt ved opførelsen af et stenhus ved Københavns universitet med værelser til kommunitetets alumner, og samme år sendes han til Helsingør, hvor han de følgende fire år ledede ombygningen af Krogen (fra 1577: Kronborg). Ved nytår 1578 blev han imidlertid her udskiftet med Antonis van Opbergen, der i hovedsagen skabte det Kronborg, vi kender i dag. Hans van Paeschen sendtes atter til Båhus. Mens han var her, viste det sig, at Kronborgs store nordøstre bastion, som han havde anlagt, ikke var tilstrækkeligt funderet, og kongen lod ham fængsle. Året efter, 1582, løslodes han dog, da skaden ved nærmere eftersyn alligevel ikke var så omfattende, som man først havde antaget. Herefter forsvinder han helt, indtil han 1587 synes omtalt på en sådan måde, at han må betragtes som død[5]).

Denne korte gennemgang af Hans van Paeschens virke kan på enkelte punkter suppleres ved oplysninger i Helsingør bys arkiver. For det første giver den ovenfor anførte beretning om hans klammeri i byen 1565 et ganske livfuldt billede af den åbenbart ret hidsige bygmester[6]), selv om det ikke kan udelukkes, at han har været beruset ved denne lejlighed, hvilket dog ikke

nævnes i tingbogen, der ellers nok anfører sådanne omstændigheder i andre sager.

Næste gang han findes omtalt i Helsingør er 1572. Kæmneren anfører da efterfølgende udgiftspost i sin regnskabsbog:

> Item kom Mester Hanns Byggemester hid, hagde Kong: Matts: breff att haffue frij wnnderholdning, hannd wor wdj Konng: Matts: bestillingh, Laa til Cornelius Hollennders, oc forterede xxvj moltiid, for huertt moltid mad och øll iiij ss*killing*, facit vij m*arch*.[7])

De 26 måltider må vel betyde, at han har opholdt sig en god uges tid i byen i kongens ærinde; øjensynlig er der ikke tale om blot en hurtig gennemrejse. Man erindrer, at han ellers på denne tid antages at have arbejdet på Frederiksborg.

Nært knyttende sig til disse hans to første ophold i Helsingør er endelig oplysninger, der atter fremkommer i forbindelse med en retssag, hvori Hans van Paeschen er indblandet, dennegang dog kun som vidne. Sagen var rejst af Saxo-udgiveren, magister Christiern Pedersens stridbare svigersøn, Bastian Hülsebroch af Malmø, der krævede 40 daler i husleje af Cornelius (Cornelissen) hollænder for den gård, Cornelius boede i. Allerede den 26. juli 1574 havde Cornelius lovet at føre mester Hans som vidne, men han var da i København[8]). Endelig den 10. september aflagde Hans van Paeschen sit vidnesbyrd på tinge:

> Thi fremkom nu Mester Hanns byggemester, oc selff berette saa att vere tilgaaidt, Att for nogen aaer, Kong: Matt: wor til sindtz att lade bygge her paa Krogenn, oc samme Mest*er* Hanns schullde same bygning forestaa, tha talede hannd Kong: Matt: til om en gaard att motte bekomme her vdj byenn, huor hand kunde haffue sin bolig oc werilsse wdj, Oc att Konng: Matt: bad Jørgen Sestedtt, som thennd tiid (var lensmand på) Krogenn, att hand schullde skaffe hann*em* en gordtt, Oc att Jørgenn suarid, Hand icke wiste her nogen gaard som Kong: Matt: tilkom, hand kunde hann*em* tilschaffe, Men att h*er* wor en gaard som stod wdj trette, oc vor fordum Hans Hoffmandtz gord, dog wiste (han) icke aldelis huor th*er* om wor. Oc tha befoll Kong: Matt: Jørgenn Sested muntlig, att hand schullde flij hann*om* samme gard, oc hand tha kom th*er* till, oc for hann*om* bode th*er* Hanns Isserlow. Oc ept*er* att Mester Hanns wor komm*en* ij gorden tha wnnte hannd Cornelius att boo th*er* wdj, effter som the paa thennd tiid ther om forenntis, oc hand leigde gorden till Cornelius wdj thu aaer, oc ther for opbar leie aff hann*om* effter sinn willge oc gode nøige. Oc for samme tu aaers leie, sagde Mester Hanns, att wille were Cornelius en fast hemmel och tilstanndere, oc ther wdj hollde hannem alting skad*esløs*.
>
> Cornelius (blev) attspurdtt, huo flere wor boennde vdj fors*krev*ne

gaard end Mester Hanns, ther hannd kom ther vdj, Oc hand suarid att ther wor ingenn andenn vdj gaardenn vdenn Mester Hanns byggemester allenne.[9])

Selv om sagen drejer sig om Hans Hofmands gård, identisk med den endnu eksisterende Oxernes gård, Stengade 66, på hjørnet af Færgestræde, som Frederik II 1578 lod ombygge til toldgård[10]), er det klart, at det virkelig interessante i dette udsagn er Hans van Paeschens henkastede bemærkning om, at kongen »for nogle år siden var til sinds at lade bygge her på Krogen, og mester Hans skulle samme bygning forestå«. Byggeriet blev som bekendt først påbegyndt 1574, netop det år den aktuelle sag foregår. Hvornår var det da, at Frederik II havde planer om at ombygge Erik af Pommerns gamle fæstning? Det er her naturligt at tænke på Hans van Paeschens to tidligere besøg i Helsingør, 1565 og 1572, men hvilket af disse år er nu det rigtige?

Umiddelbart synes meget at tale for 1572. Når det siges, at mester Hans »efter« at han havde fået gården, oprettede et to-årigt lejemål med Cornelius hollænder, og at disse to år nu er gået, kunne man opfatte tidspunktet som »straks efter«, altså 1572. Et tungtvejende argument ville det da også være, at Syvårskrigen nu var endt, og kongen derfor atter havde penge til at bygge for.

Men det siges klart, at tidspunktet var, mens Jørgen Sehested var lensmand på Krogen, og denne stilling beklædte han i årene 1564–67; desuden optræder der endnu en biperson i Hans van Paeschens beretning, en gammel bekendt fra slagsmålet 1565, Hans Isserlow[11]), om hvem det nu hedder, at han boede i gården før mester Hans. Hans Isserlow døde o. 1567; dette år optræder han nemlig sidste gang i byens skattemandtal[12]), og året efter figurerer her enken Reignicke hollænders (der også huskes fra det natlige slagsmål). Hans van Paeschen kan altså ikke have overtaget gården efter Hans Isserlow 1572. Regnestykket går fuldstændig op, når det på grundlag af samme kilde kan konstateres, at Hans Isserlow 1562–65 bor i byens 1. skattefjerding, men 1566 er flyttet til 3. fjerding, hvor han boede til sin død året efter. Hvis dramaet 1565 udspilles på et tidspunkt, hvor Hans van Paeschen var ved at overtage gården efter Hans Isserlow, forklarer det hans selvbevidste indtrængen hos den sovende, fremmede familie, og det er da helt naturligt, at han under sit senere ophold i byen 1572 rykkede ind netop hos Cornelius hollænder, i den gård, kongen tidligere havde skaffet ham selv bolig i.

Tilbage står nu kun spørgsmålet om, hvad det var for en art byggeri, Frederik II planlagde på Krogen o. 1565 ved sin nylig antagne bygmester, Hans van Paeschen, men så hurtigt atter opgav. 1563 udbrød den Nordiske Syvårskrig mellem Danmark og Sverige. I foråret 1564 var Frederik II begyndt at lade handelsskibe standse ved Helsingør for at hindre tilførsel af krigsfornødenheder og levnedsmidler til fjenden. Det følgende forår blev Sundet helt afspærret. Der var således et åbenbart formål med Hans van

Paeschens tilstedeværelse i Helsingør februar 1565. Han, der overvejende var fortifikationsingeniør[13]), har antagelig skullet sætte den gamle borg i en sådan stand, at man fra den effektivt kunne gennemføre sundspærringen. Denne vakte dog straks en voldsom uvilje hos de store søfartsnationer, og da det var begrænset, hvor megen skade, den kunne forvolde Sverige, som endnu hvilede på en primitiv naturaløkonomi, hævedes blokaden allerede den 5. maj samme år. På trods heraf havde der vel fremdeles været brug for et stærkt befæstet Krogen, men tanken er blevet opgivet, hvilket fremgår dels af Hans van Paeschens udsagn 1574, dels indirekte af Øresundstoldregnskaberne, for hvis indtægter Kronborg senere blev opført, men som dette år ikke anfører extraordinære udgifter til Krogen. Den ændrede strategi i forbindelse med den håbløse forfatning, hvori rigets finanser befandt sig efter to års krigsførelse med udenlandske lejetropper, har antagelig fået kongen til at gemme sine planer til bedre tider.

HENVISNINGER

[1]) Landsarkivet for Sjælland m. m. (herefter LA.) Helsingør byfogedarkiv. Tingbog 1561–65, fol. 221 b. [2]) Sammesteds, fol. 223 a. [3]) Om denne se Otto Norns biografi i Weilbachs Kunstnerleksikon og henvisningerne her. Hans van Paeschen kaldes som regel senere hen mester Hans bygmester. Der kan ikke være tale om Hans von Dieskau, der døde i Dresden januar 1563 (Fr. Beckett i Årb. f. nord. oldk. og hist. 1930, s. 77). Det er sikkert på sin plads at gøre op med den misforståelse, man undertiden møder, at Hans van Paeschen, også kaldet Hans Paaske, skulle være identisk med en vis Paaske tømmermand; denne optræder tidligst 1579 i Øresundstoldregnskaberne som tømrer på Kronborg, 1593 kaldes han Paaske Bockhgeel tømmermand. Den 29. jan. 1588 havde Paasche Baache, kong. maj. tømmermand, købt en gård i Helsingør (tingbog), og 1592–93 og 1598–1600 optræder han i skattemandtallet. Han købte mere jord i byen 9. juli 1593 og 13. nov. 1598 (tingbog). Endelig blev tømmermand Paadske Backis jordegods og bo vurderet 1606 til at udrede den store gæld, efter hans hustru Lucias død. Paaske tømmermand var da selv indsat i dårekisten formedelst »galenskab og vildelse« (LA. Helsingør byfogedarkiv. Skifteprotokol 1603–10, fol. 215a–221a). – Navnet Paaske synes i øvrigt at have været udbredt blandt tømrere. 25. november 1591 fik Niels Pasche, tidligere tømmermand på Kronborg og Frederiksborg slotte, bestalling som tilsynshavende med kronens møller i Kronborg og Frederiksborg len, og 15. maj 1595 fik tømrer Villum von Paaske bestalling som bygmester (Kanc. Brevb.); 1615 havde han tømrerarbejdet på Tøjhuset (Fr. Beckett: Frederiksborg, s. 29). [4]) Der er uenighed om, hvorvidt året er 1564 eller 1565. Afgørende må dog være, at Hans von Paaschen 20. december 1564 omtales som kongens bygmester (Kanc. Brevb.). [5]) Vilh. Lorenzen: Studier i dansk Herregaardsarkitektur i 16. og 17. Aarhundrede, Kbh. 1921, s. 207. [6]) Måske går kongens advarende ord til Vincents Juel om at holde bygmesteren under opsigt på denne karakteregenskab nok så meget som på hans eventuelle upålidelighed i politisk henseende. [7]) LA. Helsingør rådstuearkiv. Kæmnerregnskaber 1571–72. [8]) LA. Helsingør byfogedarkiv. Tingbog 1571–75, fol. 259 b. [9]) Sammesteds, fol. 263 b – 264 a. [10]) Dette rigt udsmykkede, gotiske stenhus formodes at være opført af Johan Oxe på den grund, Christiern I skænkede ham 1454 »sønden ved bykirken og østen ved Jes Andersens, som Peder Hansen, hans svoger, nu udi bor, og i længden fra Hærstrædet (Stengade) og indtil stranden«, som var tilfaldet kronen efter Gerith skræder. Dette hus ejedes af Hans Hofmand o. midten af 1500-tallet, men fra 1551 krævede mag. Christiern Pedersen skøde på gården, hvori han havde pant; først 1553 lykkedes det Bastian Hülsebroch at få dette skøde på svigerfaderens vegne, Hans Hofmand fik dog lov at blive boende endnu nogen tid. Efter Chr. Pedersens død 1554 tilfaldt gården Bastian, men der førtes stadig retstrætter om den, idet også fru Giørvel Gyldenstjerne gjorde krav gældende. Dette forhold synes at have givet kongen ret til at indlogere mester Hans her. Sagen endte dog med, at Bastian beholdt gården, og 5. juli 1574 kunne han skøde den til Peder Oxe. 1578 gav Frederik II lensmanden på Kronborg, Johan Taube, besked om at indrette den såkaldte Hans Hofmands gård, som kongen havde købt af de Oxer og Mette Rosenkrantz (P. Oxes enke), som toldgård (se Historisk Tidsskrift III, Kbh. 1842, s. 628–629; Holger F. Rørdam: Bidrag til M. Christiern Pedersens Levned. Ny Kirkehist. Saml. V. Kbh. 1869–71, s. 802–811; Aarsberetninger fra Det kongelige Geheimearchiv III, Kbh. 1861, Tillæg s. 8, 55–56, 62;

Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden I, Helsingør 1926, s. 171; II (1929), s. 56 (Hugo Matthiessens afsnit)). [11]) Hans Isserlow (fra byen Ijzerlo i Geldern), eller som han egentlig hed: Salomon Isserlow, blev 1562 gift med enken efter Peter Hollænder, der døde 1561, Reignicke Hansdatter, der overlevede Hans Isserlow et par år (død 18. jan. 1570) og nåede at blive gift tredie gang med Hans van Walsum. Hans Isserlows nærmeste arvinger var hans far, Herman af Ijzerlo, og to brødre. Reignicke havde af første ægteskab sønnen Jacob Petersen og to døtre, gift med henholdsvis Hans Middentue og Hans Rockensticker (Skattemandtal 1556–69; tingbog 1566–70, fol. 143b, 274b; tingbog 1571–75, fol. 29a; LA. Helsingør kirkeinspektionsarkiv. S. Olai kirkes regnskab 1570). [12]) LA. Helsingør rådstuearkiv. Kæmnerregnskaber, div. år. [13]) Se Otto Norn: Kronborgs Bastioner. Kbh. 1954, s. 19 ff.

FISKESTADER og FISKESTADESTEN

Af *Georg Larsen*

Indledning

Alle der nogenlunde regelmæssigt færdes ad Strandvejen kender bundgarnsstadernes lange pælerækker, der i tiden august-november strækker sig ud fra kysten og undertiden ved deres længde gør indtryk af at være på fremrykning mod Skåne. I hvert fald sigter de så godt som alle mod Glumslövs hvide kirketårn i bakkedraget øst for Ålaboderna.

Kun få har vel derimod bemærket fiskestadestenene, der med forskellige mellemrum står ved Gl. Strandvej på strækningen fra Snekkersten til hen forbi Nivå, kyststrækningen med de formodentlig ældste egentlige fiskerlejer i Danmark.

Stenene er heller ikke særligt iøjnefaldende hverken ved størrelse, placering eller mærkning, og der er desværre flere huller i rækken, det største mellem Tornebuskestade ved »Louisiana« og Mikkelborgstade ved Nivågård, så at kun ca. halvdelen af dem nu kan lokaliseres.

For så vidt stenene er bevarede på deres oprindelige pladser, markerer de skellet mellem fiskestaderne og er mærkede med bogstaverne F. S. (Fiske Stade) og under dem det tal, som angiver stadets nummer i Vilh. Groves opmåling i juni 1892 med Kronborg Teglgårds stade som nr. 1 og Sophieberg (Sofienberg) stade som nr. 25.

Fiskestaderne

En definition af begrebet fiskestade giver overretsprokurator Th. Leth, der fra sin ungdom havde beskæftiget sig med og bevaret interessen for zoologi og blev fiskeriets første særlige talsmand i rigsdagen (1876–1892). I sit skrift om ålegårdsretten siger han, at »man med Ordet »Stade« i dets forskellige Forbindelser, saasom Fiskestader, Aalestader altid har betegnet de Pladser eller Arealer, hvorpaa Fiskeredskaber anbragtes, ofte ifølge dertil havende særlig Rettighed. Saaledes ligger der i en sammenhængende Række fra Helsingørs søndre Byskel til Skellet mellem Frederiksborg og Københavns Amter ikke mindre end 26 Stader, der er Vandarealer, som af Regeringen er bortskødede til privat Ejendom.«[1])

Overensstemmende hermed hedder det i en kommissionsbetænkning fra 1897: »Ogsaa om disse Stader gælder det, at de indtager hele Vandarealet, idet Grænserne mellem de enkelte Stader betegnes ved Mærker i Land.«[2])

Det ejendomsretlige forhold fremhæves i en redegørelse til landbrugsministeriet fra stadeejernes fagforening i 1912: »– – at Fiskestaderne paa denne Kyststrækning er af *Staten som Domæneejer* overdragne først ved Fæstebreve, hvorved bemærkes, at Staten kun overdrog disse Fæstebreve til Beboerne af de Fiskehuse, hvortil Staderne fra gammel Tid vare knyttede, og derefter, i Henhold til Lov om Domæneejendommes Afhændelse af 27. Januar 1852, til Ejendom til Beboerne langs Kysten. I Tilslutning til disse Overdragelser erholdt hvert Fiskestade sit Folium i Skøde- og Pantebøgerne og betragtedes og behandledes ganske som fast Ejendom, – – – idet der svares Skat af dem efter Reglerne for disse«.[3])

Et par dokumenter kan tjene til at belyse de lige nævnte forhold. Det første er et fæstebrev af 4. maj 1812 udstedt af amtsforvalter Jens Martin Fasting til købmand P. C. Schierbeck:

Jens Martin Fasting.

Kongelig Majestæts Amtsforvalter over Kronborg Amt og Regimentskriver ved Kronborg Rytter District. Giør vitterligt: at jeg paa Hans Majestæts Vegne og i følge det Kongelige Rentekammers[4]) Approbation af 14. Martii 1812 haver stædt og fæstet ligesom jeg og herved stæder og fæster til Hr. Kiøbmand Schierbeck i Helsingøer det Huus[5]) med tilliggende 4 skp. Fiskestade Hartkorn i Skotterup, som Peter Petersen Lund til ham godvillig haver afstaaed; hvilket Huus fornævnte Hr. Kiøbmand Schierbeck sin Livstiid maae beholde paa følgende Vilkaaer.

1. At han til nu bestemte eller herefter fastsættende Terminer her i Amtstuen erlægger i aarlig Huusafgivt 3 r. og af de 4 skp. Fiskestade Hartkorn 2 r. 64 [sk.] som Jordebog Forbedring, foruden alle ordinaire og extraordinaire samt personelle og reparterende[6]) Skatter og Afgivter med videre.
2. Holder Huusets Bygninger stedse i god og forsvarlig Stand, forretter Hoverie, Veiarbejde, Præstedag Arbeide ved Kirker, Skoler og andre publique[7]) Bygningers Reparationer, samt Klapjagter, Vagthold ved Deliqventer, med videre, efter de Kongelige Anordninger lige med andre Districtets Huusfæstere, og sin foresadte Øvrighed og dens Udsendte hørig og lydig og ellers retter sig efter Lov og Forordninger.
3. Huuset maae han ei bortleie men vel afstaae, dog at saadant strax her paa Amtstuen anmeldes til nyt Fæstes Erhvervelse.

Alt under dette sit Fæstes Forbrydelse og anden vilkaarlig Straf.
Udi Indfæstning er betalt 10 rd. skriver Tie Rigsdaler.

Kronborg Amtstue den 4de May 1812.

Hr. Kiøbmand Scherbeck — Fasting[8])
(L. S.)

Det andet er et skøde af 18. januar 1858 (læst 3. febr. s. å.), hvorved staten afhænder Lokkerupstadet til grosserer C. Schierbeck:

Vi Frederik den Syvende etc. Gjøre vitterligt: at i Medfør af Lov af 27de Januar 1852 allernaadigst have afhændet, ligesom Vi og hermed skjøde og afhænde til Grosserer C. Schierbeck i Helsingøer et Fiskestade i Øresund, som i Jordebogen for Kronborg Amtstue–District er anført ved Arvefæstehuset Schierbeksminde Matr. nr. 6 i Skotterup paa samme Amtstuedistrict og som efter den over samtlige Fiskestader forfattede Protocol[9]) strækker sig Syd paa til Børge Larsens Stade i en Længde af 521 Alen og har været skyldsat for 2 Tdr. Fiskestade-Hartkorn.

Som Vilkaar for den herved skete Overdragelse fastsættes Følgende:

1. Bemeldte Grosserer Schierbeck maa herefter bruge og beholde dette Fiskestade som en urykkelig Eiendom for sig, sine Arvinger og Eiendommens efterkommende Besiddere. Dog skal den ovennævnte, alene til Betegning af Stadet skete, Opgivelse af dets Længde m. m. ikke kunne medføre noget Ansvar for Statskassen, da Fiskestadet afhændes saaledes, som det tidligere har været tilfæstet Kjøberens Fader.
2. Kjøbesummen er fastsat til 370 Rigsdaler, som er contant indbetalt i Statskassen, hvorhos Eieren endvidere vil have for Aaret 1858 og fremdeles at svare en paa Fiskestadet hvilende aarlige Afgift af 5 Rdlr. 32 sk., istedetfor den gamle Contributionsafgift, hvilken Afgift udredes hvert Aars 1ste April og 1ste October, hver gang med Halvdelen.
3. De Skatter og offentlige Afgifter, som iøvrigt maatte komme til at paahvile Fiskestadet, er Eieren pligtig at tilsvare.
4. Alle med Skjødets Tinglæsning forbundne Omkostninger, Halvprocentafgiften derunder indbefattet, udredes af Kjøberen.

Givet i Vor Kongelige Residentsstad Kiøbenhavn den 18de Januar 1858.

Under Vort Kongelige Segl.[10])

I tilknytning til fæstebrevet af 4. maj 1812 er det naturligt at anføre den kontrakt, hvorved P. C. Schierbeck med Fisker Mikkel Johansen træffer aftale om driften af fiskestadet:

Contract imellem Kjøbmand P. C. Schierbeck og Mickel Johansen.

1.

Jeg M. Johansen vedgaar herved og forpligter mig til at paatage mig aldt Hrr. Schierbecks Fiskerie, med Bundgarn, Aale Ruser og Silde Næringer, og besørge aldt udredet og sadt i Komplet forsvarlig stand, samt holde det for eftertiden i fuldkommen god stand og orden; og bestandig besørge det udsadt, i Land bragt, røgtet og i alle deele efterset til rette Tider, paa følgende Vilkaar

a) At jeg skal boe frit i Hr. Schierbecks Huus paa Skotterup. Som skal være en stue, Kiøcken og Spiisekammer, dog skal Hr. Schierbeck jcke formeenes frie adgang til Kjøckenet.
b) At jeg skal have en qvart part, Siger en qvart part af aldt det som fiskes.
c) At jeg skal af Hr. Schierbeck forsyenes med aldt hvad til Fiskeriet maatte udfordres samt Baad med videre – som holdes i stand af Schierbeck.

d) Og at denne Contract tager sin Begyndelse saasnart jeg bliver frietaget for Kongelig Tieneste og vedvarer indtil samme med lovlig befalet varsel vorder opsagt.

2.

Jeg P. C. Schierbeck antager saaledes Mickel Johansen for at bestride mit Fiskerie efter ovenstaaende af ham indgaaende forpligtelser: og forbinder mig til at opfylde aldt i denne Contract, som fordres af mig.

Saaledes af os begge indgaaet og til Bekræftelse under vores Haand og Segl og til Vitterlighed af undertegnede.

P. C. Schierbeck. M. Johansen.

Til Vitterlighed

E. Holm H. Ths. Schrøder

Jeg undertegnede tilstaaer herved, at saasnart jeg bliver frietaget for Kongelig Tjeneste, saa forbinder ieg mig til fra Dato af, og fremdeeles at vedblive Herre Schierbecks Fiskerie, og bestyre samme efter denne Contracts Lydende, hvilket ieg herved testerer[11]) med min egenhændige Underskrivt, i Overværelse af tvende Mænd til Vitterlighed.

Helsingøer d. 10de April 1813.

Mikkel Johansen[12])

Til Vitterlighed.

Hans Ths. Schrøder. Thue Pedersen.

I det sidste af dokumenterne, kontrakten om pasning af fiskeriet, nævnes de almindeligst brugte fangstredskaber, hvortil kom nedgarn og kroge. Men hvad det fangst-tekniske angår skal her iøvrigt kun nævnes, at bundgarnene sættes i et stades nordlige kant med den såkaldte »fangeside« mod syd, så at den nogenlunde møder trækket af blankålene, når disse i fangstmånedernes »mørker«, d. v. s. måneløse perioder, især fra midten af september til midten af november, er på vej fra Østersøen til ynglepladserne ude i det centrale Atlanterhav.

I bundgarnsstaderne fanges naturligvis også andet end ål, men blankålfiskeriet er det vigtigste.

Et mere systematisk Sundfiskeri efter ål har måske været drevet fra første halvdel af 1500-tallet, som det synes at fremgå af et åbent brev fra 1575, hvorved Hollænderne i Magleby fik eneret til et ålefiskeri, som deres forældre for 40 år siden på egen bekostning havde opsøgt og fundet »under Amager og Sællands land« mod årlig at levere på Københavns slot 6 tdr. godt saltede ål.[13])

I 1580 kom et åbent brev til undersåtterne i de danske byer på Amager om forbud mod at fiske på Hollændernes »forstrog«,[14] og som advarsel til eventuelle overtrædere fik Hollænderne ret til at »hugge eders ruser och fiskeredskaf sønder«.[15])

Om fiskeri i den nordlige del af Sundet er der oplysninger fra sidste halvdel

af 1500-tallet. F. eks. findes i Helsingørs byregnskaber blandt indtægterne opført bundgarnsstadepenge og afgift af rusestader.[16]) For årene 1556–74 er bundgarnsstadepengene stadig opførte, mellem 1575–84 derimod ikke, og for nogle af disse år siges det udtrykkeligt, at der ingen fisk kom.[17])

Ved mageskifter i 1560 erhvervede kronen » – – Sobeck (Søbæk) Mølle, og 4 Bundgarnsstader der under Landet«,[18]) samt »– 11 Gaarde i Daulücke, 2 Fiskerboder nedenfor paa Strandbakken med 12 Bundgarn i Stranden –.«[19])

I 1567 fik Jacob Hansen, borgmester i Helsingør, forleningsbrev på »det Bundgarnsstade mellem Esberegierde og Helsingør, som han selv har i Værge, mod sædvanlig Afgift«,[20]) og endelig modtog Helsingørs Hospital i 1582 af Frederik 2. forleningsbrev på »ett Bondgarnsstade paa Wor och Cronnens grund ud for Snecke Stennen, Vesten for thet Stade, som bruges hiid till Wort Slott Kronneborg.«[21])

Sammenholder man disse oplysninger om bundgarns- og rusestader på strækningen Helsingør–Sletten med den flere gange forekommende brug af betegnelsen »fiskere« i Helsingørs tingbøger og regnskaber for samme periode, er det nærliggende at formode, at man her har begyndelsen til et egentligt erhvervsfiskeri, om end endnu beskedent.

Bestemmende for stadernes størrelse og antal har foruden strøm-, dybde- og bundforhold også været faktorer som det efterhånden stigende antal personer, der ønskede at deltage i stadefiskeriet og den deraf følgende forskellige vurdering af, hvad der måtte anses for rimelig afstand fra et stades redskaber til dem i nabostaderne. Om det sidste forhold har meningerne været temmelig afvigende, som det fremgår af følgende udtalelser fra henholdsvis 1839 og 1901:

I 1839 skrev H. N. Krøyer: »Noget misligere bliver det maaske med Breden af Bundgarnsstaderne, fordi Fiskerne i Sundet tildels synes at være af den vistnok tæmmelig ugrundede Mening, at Bundgarn endog i flere hundrede Favnes Afstand kunne gøre hinanden Avbræk.«[23]) Som eksempel nævnes, at kromanden i Skovsborg (Skodsborg?) har ansøgt om 400 favne frit på hver side af bundgarnet.

I forbindelse med en sag fra 1901 mod en fisker, der ved Jyllands østkyst havde udsat to åleruser 300 favne syd for en sammesteds af en lejer udsat ålegård, udtalte fisker P. Willumsen, Snekkersten, medlem af fiskerikommissionen af 1873 og mangeårigt medlem af Dansk Fiskeriforenings bestyrelse, i et brev til sagsøgte: »Efter min Erfaring paa Aalefiskeriets Omraade er det nemlig aldeles umuligt for nogen med nogen som helst *Sikkerhed* at kunne sige, i hvilken Afstand Redskaberne skal være fra hverandre for ikke at skade hverandres Fangst – –. Her i Øresund sættes lange Rækker af Ruser hvert Aar med langt mindre Mellemrum – ofte kun noget som 50 Favne – mellem Rækkerne, og det viser sig meget almindeligt, at de *bageste* Ruser kan fiske bedre end de forreste. Sagen er den, at Aalen – det har

man Beviser for – ikke vandrer efter en Snor, men ud og ind, op og ned – det vil sige ud fra Kysten, og ind mod Kysten, op i Vandet og nede ved Bunden – saa at det er aldeles umuligt at vide, om de Aal, der er blevet fanget i *Deres* Ruser, vilde være blevet fanget af Deres Modpart, om *Deres* Ruser ikke havde staaet der.«[24])

Den ældste angivelse af stadebredde (nord-syd), jeg indtil nu har truffet, er fra 1794, men andre, og eventuelt ældre, må vel eksistere. Den findes på et kort over Krogerups »Jorder med Huuse og Hauger« i Espergærde by, hvor også »Stöylepladsene paa Espergierde samt Directionen af det i Søen liggende Fiskestade uden for disse Pladse« er angivet. Stadet betegnes som »Skotterup Fiskestade Nr. 7 Kongen tilhørende« og er identisk med det nuværende Jens Hansens stade (F. S. 11). Anvender man den på kortet anførte målestok, giver det en stadebredde på ca. 460 alen, i god overensstemmelse med Groves 464 alen (1892), mens H. C. Fasting (1840) kun har 424 alen.

Et andet interessant træk ved kortet er, at stadet er angivet med nummer, noget jeg kun har fundet endnu et eksempel på fra før Groves opmåling, i mit ganske vist ikke så store materiale.

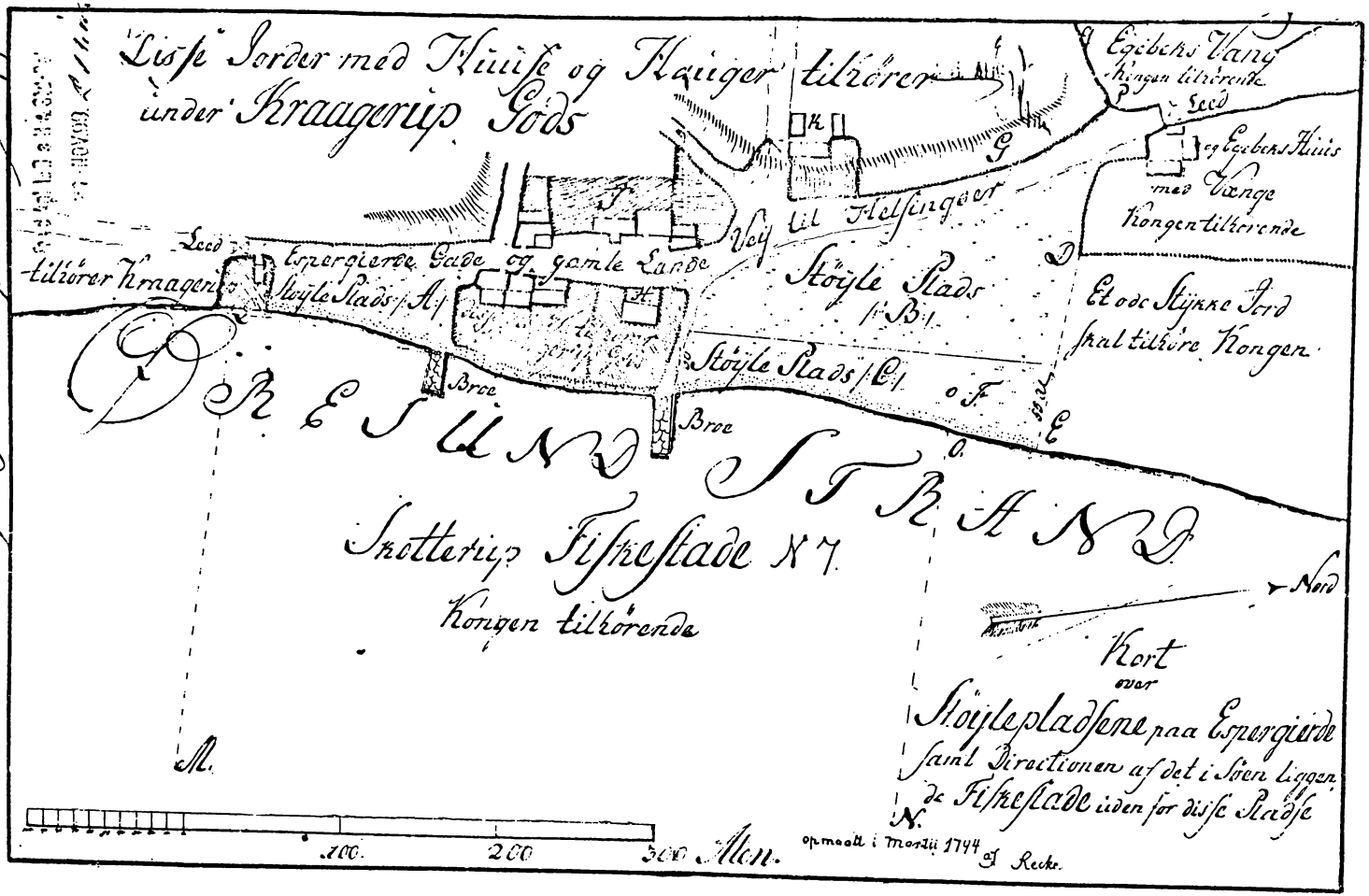
Det forekommer i et skøde fra 1816, hvorved gæstgiver Ernst Rasmussen overdrager til købmand P. C. Schierbeck, Helsingør, »Den mig under 22. Januarj 1788 meddeelte Fæsteret paa Fiskestadet No. 4 ved Lokkerup, staaende for Hartkorn 2 tdr. Fiskestade« mod en afståelsessum på 350 rbd., »som jeg tilbagebetaler paa Anfordring, ifald det Kongelige Rentekammer mod Formodning ikke maatte approbere denne Afstaaelse – – –.«[25]) Den blev approberet, som det fremgår af det nye fæstebrev af juli 1817, hvorved amtsforvalter Jens Martin Fasting »stæder og fæster til Hr. Borger-Capitain Schiærbech i Helsingør Fiskestadet No. 4 ved Skotterup.«[62])

Stadet må være det nuværende Lokkerup stade (F. S. 7).

Fasting (1840) og Grove (1892) har samme antal stader til og med Svalegab (nr. 22), således at Jens Hansens stade og Lokkerup stade også i 1840 ville svare til henholdsvis nr. 11 og nr. 7. Når de to stader i 1794 og 1816 har respektive nr. 7 og nr. 4 kan det forklares enten ved forskelligt udgangspunkt for nummereringen eller ved en ændring i antallet af stader.

I fæstebreve og skøder angives fiskestaderne i næsten alle tilfælde ved henvisning til det matr. nr., de var henlagt til. Undertiden anføres også stadets navn og dets »bonitet« i tdr. eller skpr. fiskestadehartkorn; men meget sjældent siges der noget om dets udstrækning (bredde).

Herom skriver H. N. Krøyer, hvis undersøgelse af fiskeriforholdene i Øresund gav stødet til opmåling af de her behandlede stader, i sin indberetning til rentekammeret i 1839: » – – ligesaalidt kunde man opgive mig Udstrækningen af de kongelige Aalegaardsstader, som for Størstedelen er ansatte i Hartkorn (hvorfor jeg troede, at Stadernes Udstrækning maatte være angivne i Fæstebrevene) og bortfæstede til Fiskere paa Livstid.«[27])


Liese Jorder med Huuse og Haager tilhører
under Kraugerup Gods
Egebeks Hang
Kongen tilhørende
Seed
og Egebeks Huus
med Hange
Kongen tilhørende
Seed
tilhører Kragen
Espergierte Gade og gamle Lande
Støyle Stads
Støyle Stads
Et ode Stykke Jord
skal tilhøre Kongen
Bro
Bro
Støyle Stads
SKELLNÆSSTRAND
Skotterup Fiskestade N 7
Kongen tilhørende
Nord
Kort
over
Støylepladsene paa Espergierde
saint Directionen af det i Soen liggen-
de Fiskestade uden for disse Stadse
N.
M.
100.
200
300 Alen.
opmaalt i Martii 1744 af Recke.

For lokalkendte folk i 1803 var det oplysning nok, når von der Maase »Herren til Krogerup« nævnte år afhændede til gårdmand Jørgen Andersen en bondegård og »et i Søen ved Espergærde beliggende Fiskestade, som strækker sig fra Ole Svendsens Hus til Steengjærdet, Ellekilde Stade kaldet – .«[28])

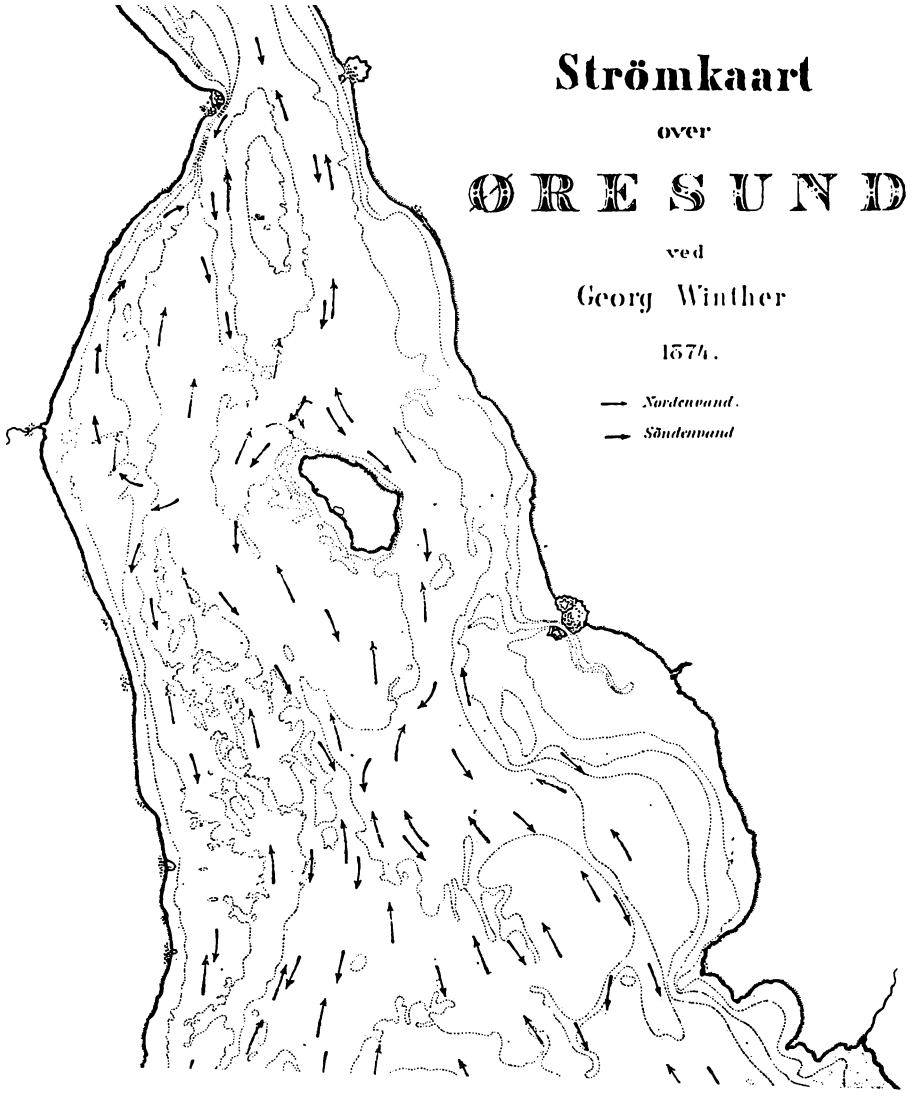
At Krøyer har savnet bare nogenlunde pålidelige mål for stadernes bredde fremgår også af hans forslag om en normalbredde på 400 favne og om en deling af de ganske vist noget bredere stader Kronborg Teglgård, Tornebuske, Nysted, Søren Mikkels og By stade i hver to bundgarnsstader af ens størrelse. En sådan deling af de fem nævnte stader ville ganske vist bringe de derved fremkomne ti stader ned på nogenlunde gennemsnittet af de 13 stader mellem Kronborg Teglgård og Tipperup, men kun få af samtlige stader ville derved nå lidt over halvdelen af den foreslåede 400-favne norm. Forslaget kommer heller ikke til at rime rigtigt med hans kritik af fiskernes ønske om »flere hundrede Favnes Afstand« (s. 81), i hvert fald ikke for de nordlige staders vedkommende. Og det fremgår ikke af sammenhængen, at Krøyer skulle have tænkt på helt nyoprettede stader.

Først i tiden efter Fastings opmåling træffer man et par eksempler på, at skøder angiver stademål, nemlig i det s. 79 anførte fra staten til grosserer Schierbeck på Lokkerup stadet (1858), hvor den opgivne udstrækning på 521 alen, er det hos Fasting nævnte mål. Det samme gælder for de 715 alen, der i et auktionsskøde fra 1860 angives som bredden af Svalegab stade.[29]) Grove har for de to stader henholdsvis 544 og 714 alen.

Sammenligner man resultaterne af Fastings og Groves målinger, der blev foretaget med et halvt århundredes mellemrum, viser det sig, at Grove som regel når til lidt større stadebredde end Fasting, og herom siger han selv i indledningen til fortegnelsen over staderne: »Af nedenstaaende Fortegnelse vil det ses, at Maalingerne fra 1840 og 1892 ikke stemme videre godt, idet de fra »Hauch« [fiskeriinspektionsskibet] foretagne Maalinger næsten overalt giver større Maal. For at belyse dette Forhold og særlig for at komme til Underretning om, hvorledes Maalingen i 1840 blev foretaget har Undertegnede desangaaende erholdt Oplysninger af to gamle Fiskere, der som Drenge assisterede ved denne. Amtsforvalter Fasting skal have foretaget Maalinger af hele Strækningen fra Helsingør Byskjel til Nivaa paa én Dag og som Maaleline benyttet et Krabbetoug[30]) (Liner, der benyttes til Forankring og Opstilling af Aaleruser) med Knuder til Mærker, og hvilke blev betjente af Fiskerdrenge i de Byer, der passeredes.

At denne Maaling med de Midler, der anvendtes, ikke kan have været nøjagtig følger af sig selv; ogsaa kan Omlægning af Landevejen have forårsaget Forandringer –.«[31])

Af Groves måleresultater blev kun et enkelt senere korrigeret med nogle få alen efter aftale mellem de implicerede parter.



Stadebredden varierer hos Grove fra 404 alen for Welbo (Vedbo, Vebo) stade (nr. 3) til ca. 3680 alen for Mikkelborg stade (nr. 24). Bortset fra Kronborg Teglgaards stade (nr. 1) er gennemsnitsbredden mindst for de nordligste stader, fra Skjellebæksstade (nr. 2) til og med Fløyterup (Fløiti) stade (nr. 16), idet de alle er under 1000 alen, mens de 9 sydligste, bortset fra Svalegab stade (nr. 22) ligger over dette gennemsnit. På strækningen Snekkersten-Humlebæk er der altså en vis koncentration af staderne, mens de spredes mere hen imod den inderste, mere lavvandede, del af Nivåbugten (Nivå Flak).

Hvor forholdene gjorde det muligt og ønskeligt, anvendtes en del af et hovedstade til udsætning af åleruser og betegnedes med navnet »bi-stade«. Den sydlige halvdel af Bo stade, fra ud for nr. 214 i Snekkersten, er et sådant »bi-stade«.

Den forholdsvise koncentration af staderne på nævnte strækning tyder på tidligt udnyttede fangstmuligheder, begunstigede af strøm-, dybde- og bundforholdene, hvortil er kommet gode afsætningsmuligheder f. eks. i Helsingør og Hälsingborg og til de mange forbisejlende skibe. Også til København gik en del af fangsten. Udviklingen af fangsten i de sydlige stader kom først senere rigtig i gang.

Kortet s. 85[32]) viser hovedtrækkene ved strømforholdene i den del af Sundet, som har interesse i forbindelse med de her behandlede fiskestader.

I den artikel, som hele kortet hører til, skriver forfatteren: »Nordenvande, »Floden«, sætter haardt ind fra Kattegattet, men holder sig stærkest nærmest ved den svenske Kyst [»Rådyb«]. Ved Spændegrunden [»Disken«] deles Floden strax i to Grene, men samles igjen til én Syd for denne Grund, inden den tørner paa Hveens Grund, midt paa Nordkysten, hvorved den atter deles i to Grene, én Vesten om Hveen og én Østen om Hveen. Den vestlige samler sig med det Vand, som kommer fra Løbet Vesten om Spændegrunden igjennem Renderne. Ved Sammenstødet faar den samlede Flod en sydvestlig Retning og løber ind mod den sjællandske Kyst, som den tørner paa omtrent ved Rungsted – –. Ved at tørne paa Land deles den igjen, idet én Gren gaar Nord paa tæt ind under Land over Nivaa Flak og kan følges saa langt ned som til Snekkersten, hvor den af den fremspringende Landpynt tvinges Øster paa og forenes paa denne Maade med Floden Vesten om Spændegrunden. Fra Rungsted gaar en anden Gren Syd paa – –.«[33])

Denne nordgående kyststrøm, der efter Nivå Flak p. gr. af dybdeforholdene går endnu nærmere under land – fra mellem Sletten og Humlebæk til Snekkersten – vil under normale forhold begunstige fangsten af blankål på denne strækning, så meget mere som »floden« efter drejningen fra Hvens nordende mod Sjælland krydser den syd fra kommende »strøm«.

Om bund- og dybdeforholdene oplyser H. N. Krøyer[34]) i 1839, at på strækningen fra Humlebæk til Helsingør forsvinder næsten det sydlige, nærmest kysten liggende, sand- og kløvertangbælte (et stenbælte), idet man allerede 10 til 20 favne fra land har 2 favnes dybde, bevokset med bændeltang (ålegræs).[35])

Om Egebæks stade (nr. 9) siges det dog i en skrivelse fra 1858, at man har fundet, at »dette Fiskestade har den Ulempe, fremfor flere af de Andre, at Bunden der er belagt med større og mindre Sten, som forhindrer de deri udstillede Garn fra saaledes at kunne afgive et Udbytte svarende til det, de andre Stader afgiver«, hvorfor bemeldte fiskestade vil være at ansætte til en værdi af 200 rdlr.[36]) Til sammenligning kan tjene, at Lokkerup stade (nr. 7)

samme år blev solgt af Staten for 370 rdlr. (se s. 79). Hos Grove har de to stader samme udstrækning (bredde), mens Fasting ganske vist giver Lokkerup ca. 60 alen mere end Egebæk.

De nordligste af fiskerlejerne, Snekkersten-Skotterup, nævnes allerede fra midten af 1700-tallet med anerkendelse både af Hans de Hofman og Erik Pontoppidan: »Hellesens Huus paa Snekersten er Grund-Muur, som ser ud, som en smuk Gade i Kiøbenhavn. – – Snekerstens Leye, som forhen er meldt, er den smukkeste i Riget med Tegl behængt. Beboerne er fornemme Fiskere og Gudfrygtige Folk.«[37]) Og omtrent enslydende i »Danske Atlas«: »Snekkersteen er et Fisker-Leye. Hellesens Gaard er grundmuret og Teglhængt, hvortil er en privilegeret Kroe. – Snekkersteen Leye er med Teglhængte Huuse, som beboes af fornemme Fiskere og Seylere. 1770 opbygte de en Skole, som strax afbrændte, men blev Aaret derefter igien opbygt.«[38]) Og ca. 1840 erklærer H. N. Krøyer: »Fiskerne her roses, og jeg tror med god grund, for flittighed og orden.«[39])

Som tidligere omtalt betragtedes og behandledes fiskestaderne m. h. t. vurdering og skatteansættelse som fast ejendom, og deres værdi angaves i tønder fiskestadehartkorn. Desværre har Fastings »Protocol«[40]) fra 1840 kun hartkornsangivelse for de 13 af protokollens 22 stader. Af de 13 er 8 stader på 1 td., 2 på 1½ td. og 3 på 2 tdr. fiskestadehartkorn, og det er ikke tilfældigt, at de tre højst vurderede netop ligger på strækningen Skotterup-Snekkersten. Det er Bo, Kloster og Lokkerup stader (nr. 5, 6 og 7).

Da staten iflg. den tidligere nævnte lov af 1852 om afhændelse af domæneejendomme solgte de af den ejede fiskestader, viste det sig, at de bedste priser opnåedes på strækningen Snekkersten-Humlebæk.

Om disse salg skriver førnævnte P. Willumsen i 1892: »Det gik ikke ganske glat med Salget af Staderne; nogle solgtes ganske vist hurtigt og til gode Priser, men flere bleve først solgte ved Fæsteledighed, og enkelte af disse gik ikke højt i Pris.«[41])

Af de 26 stader (til de 25 i Groves fortegnelse, kom Rungsted stade fra Sofienberg til Smidstrup) ejede staten de 18, og af dem solgtes de 16 i tiden 1855–1866, de 2 sidste i 1871 og 1876. Af de 8 privatejede hørte de 6 oprindelig under Krogerup, nemlig Vase (Wasse), Eiderkilde, Søbæk, Tipperup, Fløyterup (Fløiti) og Hundekilde stader; men af dem var Eiderkilde og Søbæk blevet afhændede henholdsvis 1803[42]) og 1807[43]) i forbindelse med gårdsalg. Vase stade blev solgt 1908 for 4000 kr., hvad det var vurderet til i ejendomsskyld.[44])

Privatejede var desuden Kronborg Teglgaard stade og Kloster stade.

Hvor staderne var delt i parter, kunne afhændelsen af et stade strække sig over flere år, afhængigt af fæsteperiodens udløb.

Følgende oversigt[45]) over de 16 stader giver stadets nr. og navn, år (årene) for salget og den pris, der opnåedes for hele stadet:

Nr. og navn	*Salgsår*	*Pris for hele stadet*	
2. Skjellebæks	1862	250 rdl.	
3. Welbo (el. Vebo)	1855, 1864	400 rdl.	
4. Guldkande	1860, 1862	400 rdl.	
5. Bo	1860, 1861, 1863	400 rdl.	
7. Lokkerup	1858	370 rdl.	
8. Børge Larsens	1861, 1863	400 rdl.	
9. Egebæks	1860, 1866	300 rdl.	
10. Skytte	1861, 1863	300 rdl.	
11. Jens Hansens	1861	400 rdl.	
18. Tornebuske	1860, 1862	300 rdl.	
21. By	1863	200 rdl.	
22. Svalegab	1858	180 rdl.	
23. Nivå	1856	10 rdl.	
24. Mikkelborg	1856	5 rdl.	solgt under eet for 50 rdl.
25. Sophienberg	1856	45 rdl.	
(26.) Rungsted	1857	190 rdl.	

1871 solgtes Søren Mikkels stade for 200 rdlr. og 1876 Nyested stade for 400 kr. Om Rungsted stade skriver Krøyer (ca. 1840): »Strækningen fra Amtsskællet til Sofienberg, som af Rentekammeret er bortforpagtet indtil videre til Hr. David paa Rongstedlund for en aarlig Avgift af 8 Rdr., har omtrent 2500 Favnes Længde – –.«[46]) I betragtning af stadets bredde (nord-syd) må salgsprisen 190 rdlr. siges at være beskeden.

Omkring århundredskiftet var stadets navn »Dinesens«.[47]) Det nuværende antal stader på strækningen er fem, nemlig: Sofienberg (som altså bruges om de to nabostader), Fugmans, Rungstedlund, Flakvad og Smidstrup.

Når P. Willumsen i nævnte artikel[48]) videre skriver: »Medens man saaledes har haft Eksempler paa, at et Stade kunde koste noget som 1200 Rigsdaler – 2400 Kroner – var der andre, paa hvilke næsten intet Bud kunde faas –«, må der være tale om prisen ved senere salg af de af staten afhændede stader, for hvilke højeste pris ved første salg var 400 rdlr., sådan som det fremgår af oversigten.

Willumsen har måske tænkt på det stade, af hvilket han ejede 1/8, idet han herom siger: » – – det Stade [Bo], hvoraf jeg ejer 1/8, betaler i aarlig Skat til Staten henimod 11 kr. Min Part har kostet noget som 300 kr. i Indkøb, og der kan højst sættes 12 Ruser ud paa den.« Tillader man sig at regne med tilsvarende pris for de andre parter af stadet, giver det de omtalte 2400 kr. – 1200 rdlr.

Strøm-, bund- og dybdeforholdenes betydning for stadeværdien viser sig også tydeligt ved nabostaderne mod nord, nemlig de 7 Helsingørstader, hvor dog også trafikforholdene har spillet ind. De ligger i en bue fra Julebækshuset,

(-broen), nord-vest for Helsingør, Kronborgpynten rundt, til Slibemøllebækken (el. »Søbo«-renden), hvor Kronborg Teglgaards stade begynder.

På et vurderingskort fra 1920'erne, som nu findes i Helsingørs byhistoriske arkiv, er der ud for de enkelte stader anført følgende beløb, begyndende fra Julebækshuset med borgmesterstade 5, idet der er 3 stader nord-vest for, 4 syd-vest for Kronborgpynten:

Borgmesterstade 5:	3000 kr.	
Borgmesterstade 4:	1500 kr.	
Borgmesterstade 3:	1500 kr.	Gnstl.: 2000 kr.
Borgmesterstade 2:	3000 kr.	
Byfogedstade :	4000 kr.	
Rådmandsstade :	3500 kr.	Gnstl.: 3875 kr.
Borgmesterstade 1:	5000 kr.	

Vurderingsgennemsnittet pr. stade i de to grupper viser en betydelig stigning, efter at man nord fra har rundet og er kommet »i læ« af Kronborgpynten. Omvendt viste salgspriserne i 1850'erne og 1860'erne for staderne syd for Helsingør byskel en nedadgående tendens syd på, jo nærmere man kom den inderste del af bugten med Nivå Flak.

Mens spørgsmålet om stadebredden har givet anledning til adskillige uoverensstemmelser i opfattelsen af, hvilken afstand der var nødvendig for rimelige fangstmuligheder, har problemet m. h. t. stadelængden (vest-øst) for så vidt enklere, som det i alt væsentligt afgjordes ved de forskellige perioders fangstredskabers tekniske anvendelighed under de foreliggende dybde- og bundforhold.

Som norm for stadelængden (vest-øst) foreslog Krøyer 100 favne, idet han henviste til, at »Radens[49]) almindelige Længde i Sundet er, efter Fiskernes Opgivelse, 80, 100 til 120 Favne, eller vel endog noget derover«,[50]) og om bundgarnsfiskeriet siger han, at det »kan kun drives på en vis begrænset Dybde, der næppe sønderligt overstiger 3½ til 4 Favne. I det mindste forekommer, så vidt mig bekendt, på vore Kyster ingen Bundgarn på større Dybder –.«[51])

Åleruserne »sættes fra 3 til 8 Favne, saa langt Græsbunden naar«,[52]) den samme angivelse som Fasting har i sin »Protocol«.

Denne slutter med følgende linier: »Samtlige anførte Fiskestaders Udstrækning eller Maal paa Landet er rettet efter de af Fiskerne angivne gamle Mærker; for deres Udstrækning i Havet haves ingen Bestemmelse. Fiskerne sætter Garnet fra Landet, hvor Græsbunden (ålegræsset) begynder, indtil »Brynen« [»Brynet«] paa 7 à 8 Favne Vand«.[53])

I en skrivelse fra 1903 nævnes »Brynet« som en grund, der strækker sig langs kysten og som formodes en gang langt tilbage i fortiden at have været en »Landegrænse«,[54]) eller som P. Willumsen udtrykker det i 1892: » – – om den [stadelængden] end ikke nævnes noget Sted, dog for næsten hele Stræk-

ningen var i det praktiske bestemt ved en Rullestensformation, der omtrent følger 7 Favnevandskurven og rimeligvis i fjærne Tider har været en Strandbred.«[55])

Da staten ved offentlig auktion i 1855 solgte halvdelen af Welbo (Vebo) stade, hedder det i skødet: » – – dog bliver det hans [køberens] egen Sag at udfinde Stadets rette Grænser ude i Søen, i hvilken Henseende Sælgeren intet Ansvar paatager sig, ligesaalidt som i Henseende til de Vedtægter, der m. H. t. Garnsætning eller lign. maatte have dannet sig mellem Brugerne af de forskellige Fiskestader ved Snekkerstens Fiskerleje.«[56])

Med stadelængden var uundgåeligt forbundet det problem, som iøvrigt var fælles for alt garnfiskeri i det stærkt trafikerede Sund, nemlig risikoen for påsejling og ødelæggelse af grej og både. Menneskeliv kunne det også koste.

Herom skriver Krøyer: »Åleruserne skades ofte af fremmede fartøjer, især hollændere, jyder [!] og holstenere, hvilke ankre på *Jyderenden* (Strækningen fra Espergærde til det nordligste af Snedkersten).«[57])

Grove kommer ikke ind på stadernes længde, men den nævnes i udvalgsberetningen fra 1914: »Det er imidlertid for udvalget sandsynliggjort, at denne grænse som regel har været 7 favne kurven, ud til hvilken dybde de i staderne benyttede åleredskaber praktisk talt altid anbringes. Endvidere er det oplyst, at fiskeri med nedgarn og kroge faktisk altid uhindret har været udøvet på stadernes areal af andre fiskere end stadeejerne, som aldrig har gjort indsigelse her imod.«[58])

Den sidste del af det citerede berører et gammelt og med tiden stærkere fremtrædende problem, nemlig forholdet mellem stadeejerne og de andre fiskere med hensyn til de to gruppers respektive fiskerettigheder i staderne og ikke mindst de anvendte fangstredskaber.

H. N. Krøyer, der viede de danske fiskerier et indgående studium, hvis resultater han desværre ikke nåede at få udgivet i samlet form, skriver om forholdene i Sundet:

» – – thi Bundgarnsfiskeriet er i Sundet kun drevet paa faa Punkter, tildels med lange Afbrydelser og ganske uden at Efterrætninger om tidligere Forsøg ere opbevarede«,[59]) og da der endnu så sent som til over midten af forrige århundrede ikke fandtes nævneværdigt af regler for fiskeriet (Limfjorden måske undtaget), måtte forholdene i det nordlige Øresund med »de matrikulerede Staders« særlige fiskerettigheder give anledning til tvistigheder.

Visse retningslinier for fiskeriet i disse stader var dog fastlagte ved en skrivelse fra rentekammeret, jan. 1839: » – – at det efter Fæstebrevenes Beskaffenhed maa være Fæsterne af de omhandlede Stader aldeles overladt at afbenytte dem enten til Bundgarn eller til Aaleruser, og at andre imod deres Villie ikke kunne være beføjede til paa nogensomhelst Tid af Aaret at udsætte Bundgarn paa bemeldte Stader.« Men for så lidt som muligt at hindre sildefiskeriets drift ved bundgarn skal Fasting (H. C., amtsforvalteren på Kron-

borg) sørge for at nye fæstebreve bliver »clausuleret saaledes, at der, forsaavidt vedkommende Fæstere ikke selv ville eller kunne befatte sig med Bundgarnsfiskeriet om Foraaret, ikke betages Andre Lejligheden til paa denne Maade at benytte Staderne, ialt Fald mod passende Afgift.[60])

Som direkte anledning til den af rentekammeret ønskede undersøgelse i sept. 1839 nævner Krøyer, at der fra 1833–34 havde været et rigeligere sildefiskeri, efter en ca. 20 årig pause. I den forbindelse indgik der til rentekammeret andragende fra fiskere, der søgte »atter at optage et forladt Fiskeri«, og et af de dertil knyttede problemer fremgår af følgende bemærkning hos Krøyer: »Da Fiskeriet med Næringer i umindelig Tid har været et aldeles frit Fiskeri, synes man ikke med Billighed at kunne forbyde nogen at drive det, hvor han lyster, og Bundgarnsfiskernes Begæring i saa Hænseende synes ikke kunne til Følge.«[61])

Fiskeri med anvendelse af næringer har altså efter stadebrugernes opfattelse generet bundgarnsfangsten, og i en udvalgsberetning fra 1914 får den samme opfattelse udtryk: »Det fremgik af Forhandlingerne, at der blandt Stadeejerne som Helhed var et meget betydeligt Flertal for at opretholde Forbud imod Brug af Vaad i Staderne; det samme gælder Brug af Sildenæringer, der altsaa ikke kunne indgaa under det i de enkelte Tilfælde benyttede Udtryk: Nedgarn.«[62])

At de af staten ejede fiskestader efter 1852 efterhånden overgik til privateje (16 stader i tiden 1855–1866) har sandsynligvis bidraget til at forøge mulighederne for konflikt mellem de to grupper fiskere, »de privilegerede« og »de fri«, som de senere undertiden kaldes. I samme retning har det tiltagende antal fiskere og de efterhånden mere effektive fangstmetoder virket.

Om antallet af beskæftigede ved fiskeri oplyser udvalgsberetningen af januar 1914, støttet til en opgørelse i stadeejernes skrivelse til landbrugsministeriet, december 1912: »Antallet af Fiskere, bosatte paa den paagældende Kyststrækning, er ved Udgangen af Aaret 1913 opgjort til ca. 280, hvoraf 237 angives at drive Fiskeri som Hovederhverv, medens 43 opgives at være Lejlighedsfiskere. Af denne Fiskerbefolkning er 68 Stadeejere, saaledes at Forholdet mellem disse og andre Fiskere, som ere bosiddende ved bemeldte Kyst, herefter omtrent kan sættes i Forholdet 1 til 3«.

Af de Fiskere, som ikke have Ejendomspart i Staderne, deltage dog et meget betydeligt Antal i Hovedfiskeriet (Blankaalsfiskeriet) i disse, dels som lønnet Medhjælp hos Stadeejerne, dels som Parthavere, Lejere eller Forpagtere af Staderet.«[63])

I forbindelse med det stigende antal fiskere siger stadeejernes skrivelse (1912): » – at Sletten har udviklet sig til at blive saa tæt befolket, at Stade-Fiskeriet paa den ringe Kyststrækning ikke kan sysselsætte hele Fiskeribefolkningen – »[64]) og udvalgsberetningen taler om »det stedse voksende Antal Beboere af nævnte Kyststrækning.«[65])

Om redskabsudviklingen bemærkes i stadeejernes lige nævnte skrivelse: »Værdien af Redskaberne er i de senere Aar, med den mere rationelle Udnyttelse af Blankaalfiskeriet ved Bundgarn, steget stærkt; den afhænger af, hvormange Bundgarn der bruges til Stadet.«[66]) Udvalgsberetningen anslår værdien af de pr. stade anvendte bundgarn og ruser til 8–10.000 kr.

Betegnende for det skarpere modsætningsforhold var, at de to grupper organiserede sig i henholdsvis »Stadeejernes Fagforening i Øresund« (1890) og »Foreningen af de fri Fiskere af 1903«.

Punk 1 i lovene for stadeejernes forening lyder:[67]) »Foreningens Formaal er, paa enhver lovlig Maade at støtte og værne om Stadeejernes Rettigheder, at virke til sine Medlemmers Bedste som Stadeejere eller Stadelejere, baade over for Lovgivningen og over for Authoriteterne, saavelsom overfor andre Fiskere. Den vil søge at hindre Indskrænkninger i eller Krænkelse af Staderetten, den vil ved Revision af den nu gjældende Fiskerilov [1888],[68]) samt ved eventuel Vedtagelse af andre Fiskerilove i Fremtiden, paase og søge at fremme Stadeejernes Tarv, den vil arbejde for, at uberettiget Aalefiskeri i Medlemmernes Stader bliver opdaget og straffet, saavelsom Beskadigelse eller Borttagelse af Redskaber eller Fangst.«

Ved Groves førnævnte revision af Fastings opmåling fra 1840 opnåede stadeejerne at få grænserne for staderne præcist fastsatte, men da denne opmåling og kortlægning kun angik det rent tekniske: stadernes udstrækning (bredde, nord-syd), havde den ikke noget med retsgyldighed over for trediemand at gøre. Derfor måtte stadeejerne være interesserede i at få de for staderne konstaterede grænser fastslåede på fuldgyldig juridisk måde, og dette opnåede de ved tre ejendomsdomme ved henholdsvis Helsingør byting, Kronborg østre birks ting og Hørsholm birks ting, marts-april 1899.[69])

I løbet af 1903 blev modsætningen mellem de to grupper trukket endnu skarpere op, da stadeejerne d. 15. august i bladene lod indrykke følgende:

A dv a r s e l[70])

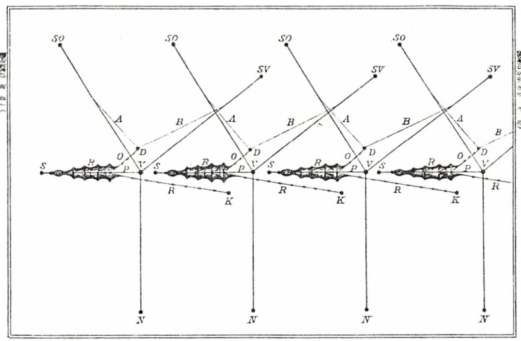
Uberettiget Fiskeri,[71]) særlig med *Vaad og Ruser,* i de Medlemmerne af »Stadeejernes Fagforening i Øresund« tilhørende Fiskestader er forbudt og vil for Fremtiden blive paatalt og straffet efter Loven.

Bestyrelsen for »F. F. i Øresund«.

Deraf fulgte den s. 94 nærmere omtalte sag og sammenslutningen af de fri fiskere, der i november til landbrugsministeriet indsendte en skrivelse, hvori de klagede over, at »vi ved den af Stadeejerne trufne Foranstaltning blive afskaarne fra at drive vort Erhverv og saaledes staa i Fare for at blive ruinerede.« Det fremhævedes, at ca. 150 familier ville komme i vanskeligheder.

I skrivelsen stilledes forslag om ekspropriation af staderne, subsidiært frigivelse af fiskeriet i staderne hele året, dog ikke med åleruser.[72])

„Fiskenetfabrikken Danmark"
Helsingør.



Række af Dybvands-Aaleruser, sét fra oven.

SO - Sydost-Krabbe.
SV - Sydvest-Krabbe
S - Stive-Krabbe.
N - Nord-Krabbe
A - Sydost-Armereb.
B - Sydvest-Armereb.
D - Arm-Stage.
R - Ruse & Rad.
V - Vager.
O - Arm.
P - Stive-Reb
K - Kalle

Dybvands-Aaleruse fra Øresund.
(Samme System bruges til Torskeruser.)

I 1905 klagede stadeejerne til landbrugsministeriet: »Som det vil være bekjendt, har her paa Fiskerleiet Sletten dannet sig en hel Forening med det Formaal at gribe saameget som muligt ind i vor lovligt erhvervede Eiendomsret«, idet de trækker med slæbevåd i staderne efter ål og sætter ruser i staderne.[73])

Hertil føjedes yderligere et suk, nok fremkaldt ved den nye skatteordning af 1903: »Det er jo uheldigt, naar Skattebyrden fordobles, at Skatteevnen samtidig formindskes.«[74])

I okt. 1912 blev spørgsmålet om de »matrikulerede« staders særlige fiskerettigheder bragt frem i Folketinget,[75]) idet der ved 1. behandling af finansloven blev stillet forslag om ekspropriation af disse stader til fordel for samtlige fiskere med henvisning til fiskerilovens § 1 om sikring af enhver dansk mands ret til fiskeri.

Dette fremkaldte stadeejernes tidligere (s. 78) nævnte skrivelse af dec. 1912, som efter redegørelsen for de ejendomsretlige forhold fortsætter: »Efter kortelig at have paavist, at Adkomsten til vore Stader paa denne Kyst er i bedste Orden, tillader vi os med Hensyn til *Omfanget* af vore Rettigheder i disse Stader, der i de gamle Dokumenter almindeligt benævnes »Fiskestader«, at bemærke, at det, som under Forhandlingen i Folketinget berørt, ved Højesteretsdom (af 12. november 1908, U. f. R. 1909, pag. 22) er slaaet fast, at vor Eneret i hvert Fald omfatter *alt Fiskeri med Bundgarn og Ruser,«*[76])

Sagen, hvis formål var at få prøvet omfanget af de »særlige Fiskerettigheder«, og hvis afgørelse blev stadfæstet af højesteret, skal kort refereres.

En fisker udsatte i efteråret 1903 gentagne gange torskeruser i et stade, som han ikke var medejer af, idet han hævdede, at stadet var matrikuleret som og blev solgt som ålestade, og at den stadeejerne tillagte eneret derfor var begrænset til ålefiskeri. Af højesterets stadfæstelse af dommen: » – – findes det at maatte gaas ud fra, at Stadeejernes Eneret til at fiske med Ruser – hvorom Tvisten under Sagen alene drejer sig, medens deres Eneret til at fiske med Bundgarn maa anses for ubestridt – ikke er begrænset til Aalefiskeri, men ogsaa omfatter andet Fiskeri. – Dommen – vil herefter i det hele være at stadfæste –.«[77])

Foruden stadeejernes skrivelse til landbrugsministeriet foranledigede spørgsmålet i folketinget om ekspropriation af de matrikulerede stader også nedsættelsen i sept. 1913 af det tidligere nævnte udvalg, hvori begge fiskerorganisationer var repræsenterede. I begrundelsen[78]) for udvalgets nedsættelse hedder det:

»Under Hensyn til, at der stadig fremkommer Klager over den Maade, hvorpaa Ejerne af de syd for Helsingør beliggende Fiskestader udøver den dem tilkommende særlige Ret til Fiskeri i den paagjældende Del af Øresund, har Ministeriet anset det for hensigtsmæssigt« at nedsætte et Udvalg til at »undersøge Fiskeriforholdene i den nordlige Del af Øresund indtil Rungsted

samt at undersøge og overveje om, hvorvidt der maatte være Grund til at søge de særlige Fiskerirettigheder paa denne Strækning af Øresund afløste og i bekræftende Fald om der i Tilfælde af Rettighedernes Afløsning bør fastsættes særlige Regler for Udøvelsen af Fiskeriet.«[79])

Udvalgsberetningen af jan. 1914 udtalte derfor også, at der »synes at være overvejende Sandsynlighed for, at Domstolene ved fremtidige Retsafgørelser, maaske med enkelte Undtagelser, vil tilkende Ejerne af Staderne Eneret til Udøvelse af alt Fiskeri indenfor Stadernes Omraade.«[80])

Med hensyn til de beløb en afløsning ville komme til at dreje sig om, var vurderingerne stærkt afvigende.

Stadeejernes skrivelse til landbrugsministeriet refererer, at den folketingsmand, der rejste spørgsmålet om ekspropriation i oktober 1912, havde hævdet, at »den hele Historie vil kunne gøres for saadant noget som 50.–60.000 Kr.«, men at landbrugsministeren den næste dag i tinget havde udtalt, at det var helt andre summer, der var tale om.

For at belyse de faktiske forhold opstillede stadeejerne i nævnte skrivelse regnskaberne for to stader, Børge Larsens og Bo, for femåret 1908–12, det førstnævnte med 4 ålebundgarn og 50 stk. åleruser, det andet med 2 ålebundgarn og ligeledes 50 åleruser,[81]) og i beretningen af januar 1914 foretog udvalget en vurdering for hele kyststrækningen, gående ud på, »at det aarlige Gennemsnitsudbytte af Fiskeriet paa den paagældende Kyststrækning i Femaaret 1908-12 har udgjort ca. 250.600 Kr., og Udbyttet af Blankaalsfiskeriet, der alene finder Sted i Staderne, har udgjort ca. 151.850 Kr. Hvormeget der af det øvrige Fiskeri falder paa Staderne og hvormeget paa Fiskeri udenfor disse, har det ikke været muligt for Udvalget som saadant med nogen Sikkerhed at fremskaffe Oplysning om.«

Udvalget når til følgende konklusion: »Selv om man kunde gaa ud fra, at de – – for hvert enkelt Stade anførte Købesummer eller Vurderinger til Ejendomsskyld kunde lægges til Grund for en Ekspropriation – hvad de sikkert slet ikke kan – vilde en Afløsning af Blankaalsfiskeriet og dermed hele Stadefiskeriet formentlig blive saa kostbar, at den allerede af den Grund for Tiden maa anses for uigennemførlig.«[82])

Et underudvalg, der skulle søge at nå til en mindelig overenskomst med stadeejerne, konstaterede, at der blandt disse indbyrdes herskede meget delte meninger om sagen, og at det efter det forefaldne måtte anses »for uigennemførligt for Tiden ad Frivillighedens Vej at tilvejebringe en brugelig Ordning.«[83])

I 1916 nedsattes så en kommission til undersøgelse af spørgsmålet om afløsning af ålegårdsretten m. m., og af dens 15 medlemmer skulle 2 være privilegerede fiskere og 2 fri fiskere.

I den af kommissionen afgivne betænkning hedder det bl. a.: »Da den største Del af Udbyttet af alle Særrettigheder til Fiskeri indvindes ved Aalefiskeri,

har Misfornøjelsen blandt de fri Fiskere og Kravet om Ændring i de bestaaende Forhold navnlig været rettet paa Særrettigheder til Aalefiskeri og særlig paa Aalegaardsrettighederne som de mest udbredte Rettigheder. – – Man har været enig om, at alle særlige Fiskerirettigheder: Rettigheder, der hjemler en videregaaende Ret til Fiskeri efter Aal end den en Kystejer efter Lovgivningen tillagte Ret til Fiskeri med Aalegaarde, og Rettigheder, der hjemler Ret til Fiskeri efter andre Fiskearter end Aal, bør afløses mod Erstatning.«[84])

Kommissionens mindretal ville dog kun yde erstatning i særlige tilfælde. »Indenfor flertallet var der iøvrigt også uenighed om, hvorledes de eventuelle erstatninger skulle fastsættes. Flertallets beregningsmåde (kapitalisering af nettoindtægterne) førte til meget høje erstatningsbeløb [det var under første verdenskrig], medens mindretallet ikke gjorde forsøg på at anslå det erstatningsbeløb, som dette forslag (kapitalisering på grundlag af værdien i handel og vandel) ville føre til.

Enighed kunne heller ikke tilvejebringes om, hvorvidt fiskeriet efter afløsningen skulle gives frit eller eventuelt bortforpagtes. Kommissionens betænkning førte som bekendt ikke til nogen lovgivning.«[85])

Således endte den anden ålegårdsafløsningskommissions arbejde uden lovgivningsresultat, ganske som det var gået for den første, i 1897 nedsatte, der også principielt udtalte sig for »ønskeligheden af ålegårdsrettens afløsning, uden at man dog stillede noget konkret forslag herom, under hensyn til, at bekostningerne antoges at ville blive meget betydelige.«[86])

I spørgsmålet om erstatning ved eventuel afløsning er det interessant at konstatere kendte retslærdes afvigende opfattelse, idet professorerne Knud Berlin og Vinding Kruse mente, at afløsningen kunne foretages uden erstatning, medens professorerne Poul Andersen og Knud Illum hævdede det modsatte standpunkt.[87])

I 1952 nedsattes så den tredie kommission til forberedelse af spørgsmålets løsning, og det i Fiskeri-Årbogen 1955 udtalte ønske blev opfyldt: »– forhåbentlig holder det gamle ord »alle gode gange er tre« også stik med hensyn til de kommissioner, der har behandlet det meget vanskelige spørgsmål, ålegårdsrettens afløsning«, for 1956 vedtoges loven om afløsning[88]) og statens overtagelse af retten til fiskeri med ålegårde og andre særlige rettigheder til fiskeri på søterritoriet, hvorved de kystejerne fra gammel tid tilkommende ålegårdsrettigheder samt særlige fiskerirettigheder tilhørende private blev afløst og mod erstatning overtaget af staten, der har udlejet rettighederne fortrinsvis til de hidtidige udøvere af rettighederne. Lejemålene er tidsbegrænsede, men løber dog mindst i 20 år (og mindst for livstid) fra afløsningsdatoen, og ved deres ophør bortfalder rettighederne endeligt. Fiskeriet bliver herefter »frit«, d. v. s. i det hele underkastet alene reglerne i saltvandsfiskeriloven af maj 1965. Bortset fra østersregalet og de afløste ålegårdsrettigheder og særlige fiskerirettigheder indtil disses bortfald har staten nu

iøvrigt intetsteds som sådan særlige fiskerirettigheder. De hidtidige bestemmelser i saltvandsfiskeriloven (1951) om afgørelse af tvistigheder mellem »fri fiskere« og rettighedsudøvere er udgået af saltvandsfiskeriloven og overført til afløsningsloven, nemlig at sådanne tvistigheder afgøres af dertil oprettede ålegårdsnævn, hvis afgørelser kan indankes for et ålegårdsovernævn. De af nævnene eller overnævnet trufne afgørelser kan ikke indankes for domstolene.[89])

For den her behandlede kyststrækning foretoges afløsningen pr. 1. april 1961. I loven var erstatningen i almindelighed fastsat til et beløb af 12½ gang den gennemsnitlige årlige leje for 1950–54. Ved afløsning af udlejet fiskeri, der hvilede på særlig adkomst, fastsattes dog erstatningen i almindelighed til 14 gange den årlige leje.

En sammenligning i enkeltheder mellem salgssummerne i 1850–60'erne og afløsningsbeløbene i 1961 tjener på grund af den store forskel i tid ikke noget formål, men for dog at give et slags holdepunkt kan det oplyses, at for de 26 fiskestader fra Helsingørs søndre bygrænse og til amtsskellet ved Smidstrup var den samlede afløsningssum 231.156 kr., altså i gennemsnit pr. stade 8890 kr.

I dette gennemsnitstal indgår dog så vidt forskellige enkeltbeløb som henholdsvis 600 kr. og 16.800 kr. for to af staderne i den nordligste femtedel af rækken, mens ca. 2200 kr. var det laveste beløb i den sydligste fjerdedel, hvor i øvrigt to stader under et blev afløst med ca. 44.000 kr.

Midtergruppen i rækken, nr. 6–20, viser mere ensartethed, nemlig fra ca. 6000 kr. til ca. 13.500 kr. pr. stade.

For en yngre historiker kunne det være en interessant opgave at undersøge, i hvilket omfang de her berørte fiskeriproblemer og behandlingen af dem i og uden for rigsdagen (folketinget) afspejler den sociale og politiske udvikling gennem de sidste godt hundrede år, som når f. eks. bestemmelserne om ålegårde og ålestader i fiskeriloven af 1888 af oppositionen blev betegnet som et »godsejerkup«.[90])

Fiskestadestenene

Skelstenen er af så gammel familie, at dens oprindelse taber sig i forhistorisk tid.

I tidlig babylonisk historie (2. årtus. f. v. t.) møder man den under betegnelsen »kudurru«; og det må være skelsten (el.–pæl), der er tale om, når der i 5. Mosebog 19, 14 står: »Du skal ikke flytte din Næstes Marskel, som Forfædrene satte til Skel i din Arv – –.«

Fra jyske lovs bestemmelse om markeskel[91]) (skellet mellem to landsbyers jorder): »Er man uenige om Markeskel, da skal Sandemændene i det Herred fastsætte Skellet enten med Stok eller med Sten – –« – kan et ganske vist langt skridt føre til fiskestadestenene ved Gl. Strandvej.

Om nogen af de nu stående sten har haft denne funktion så langt tilbage som i sidste halvdel af 1500-tallet, kan ikke afgøres, men er nok tvivlsomt. Efter udseendet at dømme er de to Lokkerup sten (F. S. 7 og dens »formærke«) de ældste og illustrerer smukt, hvad P. Willumsen skriver:

»Grænseskellet mellem Staderne indbyrdes dannedes af to, inde paa Land i nogen Afstand fra hinanden nedgravede, opretstaaende Sten; »Stadestenene over eet« skilte to og to Stader fra hinanden.«[92])

Den første omtale af stademærker, jeg har truffet, er hos Krøyer 1839 i den omtalte indberetning, hvor han skriver: »At tage »Med« [sigte, mærke], især for de indre Stader, lader sig mange Stæder på Øresunds Kyst ikke gøre på sædvanlig Maade, fordi næmlig, da Kysten er høj, og for en stor Del bevoxet med Skov, saadanne Gænstande inde i Landet, der kunne tjæne til »Med«, ikke kunne vise sig for de under Landet liggende Stader. Denne Omstændighed lader sig imidlertid, naar fornødent gøres, uden stor Vanskelighed avhjælpe ved, hvad man måske kunne kalde *kunstige* eller selvgjorte Med; næmlig idet paa et givet Stades nordlige og sydlige Grænse paa Stranden anbringes to med Kalk oversmurte Stene, to Koste eller noget Lignende, den ene bag den anden, i samme Rætning som Stadet (altsaa i Vest og Øst). – – hvorimod det væl vilde være tidsnok, eftersom ethvært Stade bortforpagtes, at erholde den aldeles nøjagtige Angivelse af dets Grændse og »Med«, samt hvor »Med« måtte savnes, at lade saadanne oprejse paa Landet, hvilket med Billighed synes at kunne paahvile Stadets Forpagter«.

Om strækningen fra Svalegab stades sydgrænse ved Nøddebækken (det sydøstlige hjørne af Lave Skov) og til Helsingør siger Krøyer: » – – og jeg har ikke været istand til at erholde alle fornødne Underrætninger hær. I det Haab, at jeg hos Amtsforvalteren paa Kronborg Amt vilde kunne erholde den nødvendige Oplysning, begav jeg mig til Esrom, dog uden dærved at opnå noget. – – men Udstrækningen af disse Stader [også Krogerups], som ligge midt inde i den kongelige Forstrand, kunde jeg ikke erfare. – – »Fiskerne vide sælv Besked hærom«, var al den Oplysning, jeg kunde erholde.« Denne uklarhed maatte efter Krøyers mening skabe muligheder for konflikter, »især da Stadernes »Med« kun ere Stene paa Stranden, hvilke, naar Staderne ikke have faste Udgangspunkter fra bekændte Skæl paa Landet og hver sit bestæmte Maal, læt kunde flyttes«.

Han foreslår derfor, at der tages protokol over stadernes udstrækning,[93]) og rentekammeret lod i 1840 førnævnte amtsforvalter H. C. Fasting udarbejde en fortegnelse over staderne, deres udstrækning og beliggenhed fra Helsingørs søndre byskel til Nøddebækken. Hovedhensigten var at forebygge mulige stridigheder.

Fasting nævner ikke direkte stadesten i sin protokol, men omtaler de af fiskerne angivne »gamle Mærker«,[94]) som dog må være identiske med Krøyers lige nævnte »Stene på Stranden«.

Denne opmåling, der ikke havde været særlig nøjagtig (se s. 84), blev revideret i juni 1892 af premierløjtnant Vilh. Grove, chef på inspektionsskibet »Hauch«, der af indenrigsministeriet fik ordre »om at være Fiskerne behjælpelige med Opmaalingen af samtlige Fiskestader i Kronborg Distrikt.«[95])

Ved opmålingen fulgte Grove samme rute som Fasting, nemlig langs Strandvejen fra Helsingør søndre byskel til Humlebæk, derefter langs stranden til Sletten, videre langs Strandvejen til Svalegab stadet, der blev målt langs stranden til Nøddebækken. For strækningen herfra til Sofienberg støttede han sig til oplysninger fra vedkommende stadeejere om grænserne, der »med nogenlunde Nøjagtighed fremgaa af Skjøderne.«

Om stadegrænsernes retning på søen skriver Grove: »Men samtidig med, at et Punkt for Grændselinien opgives i Land, maa Grændseliniens Retning paa Søen fastslaas, og som Retningspunkt for alle Staderne undtagen det nordligste foreslaaes Glumsløf Kirke i Sverrig, hvilket Retningspunkt iøvrigt har Hævd over hele Kysten. Retningslinien for det nordligste Stade: Teglværksstadet vil blive Fiskerlejet Rå's Havn.«

Grove nævner direkte, at »de hist og her existerende store gamle Markstene« har dannet grundlaget for Fastings målinger i 1840, og for sin egen målings vedkommende, at »de gamle Mærkestene ere tagne til Udgangspunkter« i forbindelse med »enkelte Sogne- og Byskjel«.

Stadeejerne var til stede ved fastsættelse af omdisputerede grænser, der dog »intetsteds voldte Vanskeligheder«, og de fleste stadeejere satte mærkepæle hvor sådanne ikke fandtes, »dog ikke hvor flere Stader fulgte paa hinanden med samme Ejer, som ved de til Krogerup Gods hørende.«

Foruden Groves omtale af de store, gamle markstene og de gamle mærkestene nævnes fiskestadestenene i 1903–4 i et andragende fra stadeejernes fagforening til landbrugsministeriet om fredning af stademærkerne, der omtales som »lange, umærkede, opretstaaende steenstykker«,[96]) en beskrivelse der passer særlig godt på »formærke«-stenen ved F. S. 7.

Ansøgningen beklager, at de embedsmænd, der har ledet salget af staderne »vistnok« har glemt at sikre stadestenene mod bortfjernelse eller ødelæggelse. Følgen heraf er blevet, at stadestenene »flere Steder ere ødelagde eller overbyggede (enkelte Steder endog gjentagne Gange). Andre Steder har Havet ædt Grunden bort, saa at Mærkestenen er gaaet i Søen.«

Da Groves opmåling er foretaget langs vejens vestlige side, »vilde det være godt, om alle Stadestene kunde blive opsatte der, saaledes at de ingen Skade kunde gjøre.«

Stadeejernes initiativ mødte vanskeligheder,[79]) men i 1905 opnåede man i hvert fald amtets tilladelse til at opstille stademærkerne langs vejen. Foreningen havde vedtaget, at man skulle søge at anskaffe sten til dette formål og at lade indhugge mærket F. S. og stadets nummer efter Groves fortegnelse, mens ejerne af staderne hver for sig skulle afholde de dermed for-



Strandvejen, Skotterup, lige over for Lokkeruphus og den gamle skole, nr. 248 og 246. Fiskestadesten af den »ældre« type.

bundne udgifter. Man ville forespørge Krogerup gods, om det kunne levere stenene og om prisen.

Da amtets tilladelse forelå, traf man aftale med en stenhugger om udførelsen af arbejdet, idet Krogerup havde påtaget sig at levere stenene.

I jan. 1906 vedtoges det at få stadestenene udsat snarest muligt, og det meddeltes, at udgiften pr. sten ville blive ca. 4 kr. Endvidere enedes man om igen at søge oplysning om, hvorvidt fredning af staderne kunne opnås.

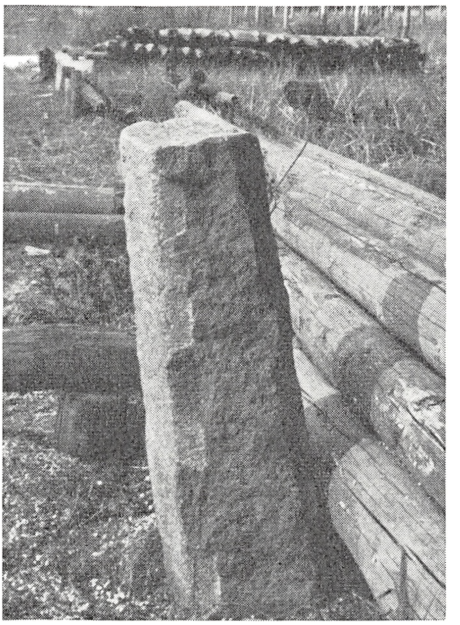
Da der på et møde i dec. 1906 bl. a. drøftedes restancer vedrørende betaling for stadestenene, må man antage, at de er blevet opstillede i løbet af dette år.

Før havde stenene, som det fremgår af 1904-ansøgningen, været *umærkede*, og den nye gennemførte markering af stadegrænserne må ses som en naturlig konsekvens af ejendomsdommene af 1899.

En sammenligning af F. S. stenenes form og størrelse giver indtryk af to forskellige typer, en »ældre« og en »yngre«, noget der tydeligt ses ved at sammenligne F. S. 7 (og dens »formærke« sten) med F. S. 9 og 13.

Den »ældre« type er nævnt s. 99. Den »yngre« type er kortere og ret regelmæssigt tilhugget og har i nogle tilfælde en skrå afhugning af en af kanterne foroven (nr. 9, 12, 13, 14 og 24). Dog har også nr. 7 en lignende skrå tilhugning.

Desværre er der for årene omkring århundredeskiftet en lakune i Krogerups regnskaber på landsarkivet. Ellers havde det måske været muligt at finde



»Formærke«-stenen ved Lokkerupstadet. (F S. 7). Umærket, den »ældre« type.

frem til antallet af de sten, som godset leverede til stadeejerne i 1905–6 til brug ved afmærkning af stadeskellene. Sandsynligvis er Krogerupstenene at finde inden for den »yngre« type.

Stadeejernes beklagelse fra 1903–4 over flere »ødelagte eller overbyggede« mærkesten har desværre også gyldighed i 1970 for adskillige F. S. stens vedkommende.

I håb om at de endnu på stadegrænserne stående F. S. sten må blive bevarede og et par af de forsvundne dukke op igen, vil jeg så kort som muligt angive, hvor stenene står eller har stået.

1. Kronborg Teglgaards stade. Slibemøllebækken el. renden ved »Søbo«, som er stadets nordgrænse, passerer nordsiden af »Strandhuset«, nr. 65. Ingen F. S. sten, men på vestsiden af vejen, hvor bækken løber under, står en sten, der kan have tjent som mærkesten.

2. Skjellebæks stade (Snedkersten (Krøyer, 1841)) begynder ved Skjellebæksrenden, der udmunder 30–40 m syd for »Snekkestenen«. Ingen F. S. sten.

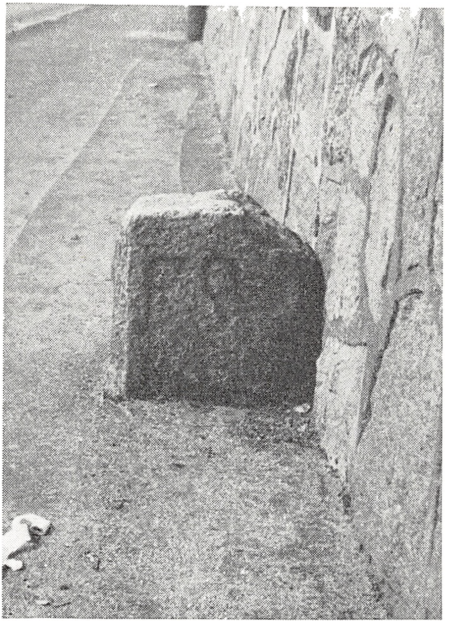
3. Welbo stade (Velbo, Vedbo, Vebo; Hveenbo (P. Willumsen, 1892)). F. S. 3 sidder i den sydlige ende af den lave stenmur mellem fortov og have til nr. 144

4. Guldkande stade. (1841: Børgesens (Krøyer)). F. S. 4 skal efter sigende findes i trappestenen til nr. 176. Af »formærke«stenen rager kun en kant op mellem 2. og 3. række stejlepæle øst for vejen.



Gl. Strandvej 408, lidt nord for Tipperup mølle. Søbæk Stade. Er nu løftet op i gærdets overkant.

5. Bo stade. (Ca. 1840: Bogstade (Krøyer)). Ingen F. S. sten. Inden for hækken på hjørnet mellem Strandvejen og Stationsvej findes en sten, der ved placering og form kan være en mærkesten.
6. Kloster stade. F. S. 6 ved østsiden af vejen over for nr. 230. Kun den øverste del er afdækket, et par meter fra en af de »to store, gamle Mærkestene, østen for Landevejen« (Grove).
7. Lokkerup (Løkkerup) *stade.* Det bedste eksempel på stadeskel med både »formærke« og »bagmærke« vel bevarede. F. S. 7 står ved østsiden af vejen, over for den gamle skole (nr. 246) og Lokkeruphus (nr. 248).
8. Børge Larsens stade. (Ca. 1840: Borupstade (Krøyer)). F. S. 8 ud for nr. 260 A.
9. Egebæks stade. F. S. 9 ved lågen til nr. 127.
10. Skytte stade. F. S. 10 har stået ved nr. 320, men er efter sigende »gået under jorden« i forbindelse med anlæg af garage. Som »formærke« tjener nu et stålrør ved stranden, med F. S. og nummer. »Bagmærke« er den høje eg i skovkanten ved nr. 320.
11. Jens Hansens stade. F. S. 11 ved indkørslen til nr. 340.
12. Wasse stade. (1841: Vase Stade (Krøyer)). F. S. 12 indsat i den sydlige del af havemuren til nr. 368.
13. Eiderkilde stade. (1803: Ellekilde. 1892 hos Grove også kaldt Skomager stade). F. S. 13 ved havemuren til nr. 390.



F. S. 13, Strandvejen 390, Espergærde. Fiskestadesten af den »yngre type« Eiderkilde Stade.

14. Søbæk stade. F. S. 14 i det lave stengærde til nr. 408, Gl. Strandvej.

15. Tipperup stade. Ingen F. S. sten. Har stået over for skellet mellem nr. 207 og 209, Gl. Strandvej.

16. Fløiti stade. (1840: Fløite (Fasting). 1794. Fløyterup (skøde)). F. S. 16 ved stengærdet til nr. 448, Gl. Strandvej, Humlebæk. Nær skellet mellem Tikøb og Asminderød-Grønholt.

17. Hundekilde stade. (Ca. 1840: Humlekilde (Krøyer)). F. S. 17 står i det nordøstlige hjørne af haven til nr. 20. Kan kun ses, når man står lige ved stakittet.

18. Tornebuske stade. (1828: Tornebæk (skøde). 1830: Tornebakke (skøde)). F. S. 18 står ved det sydøstlige hjørne af haven til »Louisiana«.

19. Nyested stade. (1876: Nysted Stade el. Nystade (skøde)). F. S. sten mangler. Har stået omtrent ved »Lille Krogerup», Gl. Strandvej nr. 45.

20. Søren Mikkels stade. Ingen F. S. sten. Har stået ved hækken til nr. 130 (tidl. pedelbolig).

21. By stade. F. S. sten mangler. Har stået mellem vejen og stejlepladsen syd for »Slettenhus«, nr. 163.

22. Svalegab stade. Ingen F. S. sten, men en af de gamle, store mærkesten står, hvor Strandvejen svinger fra kysten hen mod Lave Skov. Østsiden af vejen, over for nr. 300.

23. Nivå stade. Ingen F. S. sten. Nøddebækken løber gennem det sydøstlige

hjørne af Lave Skov og er ført under Gl. Strandvej ca. 30 m nord for købmandsforretningen.

24. Mikkelsborg stade. F. S. 24 står ved østsiden af vejen omtrent ud for Nivågårds malerisamling. Billede af stenen i Årbog for Frederiksborg Amt, 1965, s. 31.

25. Sophieberg (Sofienberg) *stade.* Ingen F. S. sten. Skulle have stået ved Mikkelborg, hvor Strandvejen svinger fra kysten.

Nogle af de bevarede F. S. sten står nu ved Strandvejens østside, nemlig nr. 6, 7, 9, 18 og 24.

Når der ved de tre »skelbække« mangler F. S. sten, kan forklaringen være den, at de stenkister, som bækkene el. renderne er ført igennem, gjorde yderligere markering af stadegrænsen overflødig. Men ved skelbækken mellem Asminderød-Grønholt og Tikøb står F. S. 16 for Fløyterup stade, hvad vel kunne tyde på, at også de førstnævnte stader har haft deres F. S. sten.

Fiskestadestenenes beskedne ydre og udsatte placering vil i løbet af et par årtier medføre, at de sidste forsvinder, hvis de ikke sikres ved den fredning, som de ikke opnåede i begyndelsen af århundredet, men som de absolut er værdige til, fordi de markerer et af de ældste sammenhængende afsnit i dansk kystfiskeris historie.

En tak til de sagkyndige på strækningen Helsingør-Rungsted, som venligt har besvaret mange, ofte nok amatøragtige, spørgsmål.

Tak til arkitekt Per Christiansen, Espergærde, som imødekommende har ladet mig benytte sin samling af dokumenter vedrørende fiskestaderne, og til hr. Arne Raabo Larsen, Humlebæk, for vigtige oplysninger om mærkningen af stadestenene.

Ikke mindst tak til fisker Axel Hansen, Skotterup, for mange gode og interessante samtaler.

NOTER

[1]) Betænkning, s. 161–162. [2]) Samme, s. 130. [3]) Per Chr. Saml., nr. 10. L. J. 1915, nr.1749. [4]) Rentekammeret (1680–1848) havde i det væsentlige bestyrelsen af alle statens indtægter og udgifter. [5]) Matr. nr. 5. [6]) Repartitionsskatter: direkte skatter med et forud bestemt beløb, fordelt (reparteret) på visse enheder, f. eks. kommuner eller erhvervsklasser. [7]) publique: offentlige. [8]) Per Chr. Saml. [9]) Udarbejdet af amtsforvalter H. C. Fasting i 1840. [10]) Per Chr. Saml. [11]) testerer: bevidner, [12]) Per Chr. Saml. [13]) Sj. Reg. nr. 11, s. 155. [14]) forstrog: område, enemærke. [15]) Corp. Con. Dan. II, s. 697. Sj. Reg. nr. 11, s. 155. [16]) Årbog 1967, s. 36–37. [17]) Da. Mag. 3. r. s. 195. [18]) Kron. Sk. I, s. 69. [19]) Kanc. Brev. 1556–60, s. 414. [20]) Kanc. Brev. 1566–70, s. 142. [21]) Sj. Reg. nr. 12, s. 243 b. [22]) Laur. P. II, s. 99–100, 218–19, H. Matth., s. 110–111, 144. [23]) Krøyer, III, 1514. [24]) Betænkning, s. 162–163. [25]) Per Chr. Saml. [26]) Samme. [27]) Krøyer III, 1514. [28]) Skøde- og pant., Litr. D. fol. 392. A. A. p. 255. [29]) Beretning, s. 35. [30]) »Krabber«: sten til forankring af ålerusepæle. Herom skriver Nordisk Tidsskrift for Fiskeri, 2. årg., 1875, s. 359 ff.: »Pælene rammes ikke ned i Bunden, men sættes med den tykke, tilspidsede Ende nedad og holdes i Stilling ved Hjælp af Krabber. – Krabberne ere saa store og tunge, at en Mand netop kan slæbe af med en af dem. – Til hver Pæl lægges to Krabber ud, nemlig 1 i Nord og 1 i Syd (lodret paa Raden).« Hertil kan oplyses, at »krabberne« med henblik på transport og fastbinding var omgivet af sammenflettede vidiegrene. I begyndelsen af dette århundrede gik man over til at lave »krabberne« af cement, langagtige og firkantede. I den bredere nederste del indstøbtes to krydslagte T-jern, hvis 4 ender, »hornene«, ragede så langt ud, at »krabben« virkede omtrent som et dræg. Hvor forholdene gjorde det nødvendigt, udlagdes ikke 1 men 2 »krabber« syd for hver pæl, henholdsvis i sydøst og sydvest. Den i »krabben«s længderetning indstøbte jernstang rager ud foroven med et »øje« «til fastbinding. Vægten kan være op til ca. 50 kg. (Oplyst af Axel Hansen, Skotterup). [31]) Grove, s. 3–4. [32]) Nord. Tid. f. F. 1. årg 1874, s. 270–271. [33]) Smstds., s. 285. [34]) Krøyer, III, 1514. [35]) Man antog tidligere, at ålegræsset udgjorde en ganske væsentlig del af det planteliv, som var grundlag for dyrelivet i vore farvande, men da det i 1933 blev angrebet af en sygdom og på ganske kort tid næsten fuldstændig forsvandt fra vore kyster, viste det sig, at der selv uden ålegræs var rigelig føde til havets dyr. Man ved i dag, at de fastvoksende planter i havet kun spiller en ganske underordnet rolle som producenter af det organiske stof, der er det egentlige grundlag for havets dyreliv (Jørgen Møller Christensen: Havet som Næringskilde, s. 14. »Orientering«, 1968). [36]) Beretning, s. 25–26. [37]) Hofman, VII, s. 58–59. [38]) Da. At. VI. s. 27–28. [39]) Krøyer, III, 1447. [40]) Per Chr. Saml., nr. 1. [41]) Fiskeritid. 1892, s. 50–53. [42]) Se s. 9 note 28). [43]) Beretning, s. 28. [44]) Per Chr. Saml., nr. 9. [45]) Oversigten lavet på grundlag af Dom. Skød. [46]) Krøyer, III, 1514. [47]) L. J. 1915, nr. 1749. [48]) Fiskertid. 1892, s. 50–53. [49]) »Raden« er det stykke net, der fra land egnner fiskene ud i det egentlige garn. [50]) og [51]) Krøyer, III, 1514. [52]) Samme, III, 1447. [53]) Per Chr. Saml., nr. 1 [54]) L. J. 1915, nr. 1749. [55]) Fiskeritid. 1892. s. 50–53. [56]) Beretning, s. 18–19. [57]) Krøyer, III, 1447. Navnet »Jyde-rheden« brugtes også. [58]) Beretning, s. 5. [59]) Krøyer, III, 1514. [60]) Beretning, s. 33–35. [61]) Krøyer, III, 1514, [62]) Per Chr. Saml., nr. 11. [63]) Samme, nr. 4. [64]) Samme, nr. 10. [65]) Samme, nr. 4. [66]) Samme, nr. 10. [67]) Samme, nr. 7. [68]) P. Willumsen i 1901: »Vor Fiskerilov [1888] er i det hele intet Mesterværk.« Betænkning, s. 163. [69]) Beretning, s. 8 og i L. J. 1915, nr. 1749. [70]) Helsingørs Avis 15. aug. 1903. [71]) Punkt 1 i lovene for stadeejernes forening har udtrykket »uberettiget Aalefiskeri.« [72]) L. J. 1915, nr. 1749. [73]) Smstds. [74]) Smstds. [75]) Per Chr. Saml., nr. 10.

[76]) Smstds. [77]) Beretning, s. 55–57. [78]) L. J. 1915, nr. 1749. [79]) Beretning. [80]) Per Chr. Saml., nr. 4. [81]) Smstds., nr. 10. [82]) Smstds., nr. 4. [83]) Smstds., nr. 11. [84]) Betænkning, s. 5. [85]) »Fiskeri-Årbogen« 1955, s. 672–673. [86]) Smstds., s. 672. [87]) Karnov, I, s. 1182, note 1. [88]) Smstds., s. 1182 ff. [89]) Smstds., s. 1159, note 16. [90]) »Fiskeri-Årbogen« 1955, s. 672. [91]) J. L., II, kap. 21. [92]) Fiskeritid., 1892, s. 50–53. [93]) Krøyer, III, 1514. [94]) Per Chr. Saml., nr. 1. [95]) Grove, s. 3–4. [96]) L. J. 1915, nr. 1749. [97]) De følgende oplysninger skyldes hr. Arne Raabo Larsen, Humlebæk.

KILDER

Beretning =	Beretning fra det af Landbrugsministeriet nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Fiskeriforholdene i det nordlige Øresund. Januar 1914.
Betænkning =	Betænkning afgiven af den af Lanbrugsministeriet i H. t. Lov 151 af 12–5–1916 nedsatte Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalet om Afløsning af Aalegaardsretten m. m. 1916–19.
Per Chr. Saml. =	Arkitekt Per Christiansens samling af dokumenter vedrørende fiskestaderne.
Corp. Con. Dan. =	Corpus Constitutionum Daniæ II.
Da. At. =	Erik Pontoppidan: Danske Atlas VI.
Da. Mag. =	Danske Magazin. 3. R. II.
Dom. Skød. =	Domænekontorets Skødeprotokoller. RA.
Fiskeritid. =	Fiskeritidende. 1892.
Grove =	V. Grove: Fortegnelse over Fiskestaderne i Øresund fra Helsingør Byskjel til Sofienberg. 1892.
H. A. =	Helsingørs Avis. 1903.
Hofman =	Hans de Hofman: Fundationer og Gavebreve. VII.
J. L. =	Jydske Lov, II, kap. 21.
Kanc. Brev. =	Kancelliets Brevbøger.
Karnov =	Karnovs Lovsamling. I. 1966.
Kron. Sk. =	Kronens Skøder.
Krøyer =	H. N. Krøyer: Samlinger og Udkast til de danske Fiskeriers Historie. Bd. III, hæfterne 1447 og 1514. Kgl. Bibl. Håndskriftafdelingen. Coll. Saml. nr. 294.
L. J. 1915 =	Papirer vedrørende fiskestaderne i d. nordl. Øresund, ca. 1890–1915. RA. L. J. 1915, nr. 1749.
Laur. P. II =	Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldtiden. II.
H. Matth. =	Hugo Matthiessen: Torv og Hærstræde. 1922.
Nord. Tid. f. F. =	Nordisk Tidsskrift for Fiskeri. 1.–2. årg. 1874–75.
Sj. Reg. =	Sjællandske Registre. RA.
Skøde- og Pant. =	Skøde- og Panteprotokol for Kronborg østre Birk, LA.
Årbog =	Historisk Årbog for Frederiksborg Amt.

GENERALFORSAMLINGEN 30. MAJ

Den 30. maj 1970 havde historisk samfund udflugt til Frederiksværk. Først besøgtes Frederiksværk Museum, hvor formanden for museumsforeningen, kontorchef H. K. Jølver, bød velkommen og fortalte træk af byens historie.

Bagefter gik man til det nyoprettede Krudtværksmuseum, hvor museumsinspektør Egon Eriksen og museets kustode viste rundt. Efter omvisningen holdt museumsinspektøren et kort foredrag, hvori han levende fortalte om general Classen, krudtværket og Frederiksværk.

I tilslutning til samfundets udflugt til Frederiksværk afholdtes generalforsamling på Grand Hotel kl. 17. Dagsorden ifølge lovene.

På forslag fra bestyrelsen valgtes skovrider *Børge Jacobsen til dirigent.*

Fra *formandens beretning:* På generalforsamlingen 31. maj 1969 opfordrede lærer Tving Jensen, Vejby, bestyrelsen til at gøre en indsats for at øge tilgangen af medlemmer, særlig fra de yngre aldersklasser, f. eks. ved at søge kontakt med skolerne. Forslaget er blevet drøftet i bestyrelsen, men mere presserende opgaver har trængt sig på. Samtidig nærer bestyrelsen den opfattelse, at kun ganske enkelte helt unge vil slutte op om historisk samfund.

Blandt de opgaver, der i særlig grad har optaget bestyrelsen, er *det lokalhistoriske samarbejde i Frederiksborg amt.* Side 143–157 i årbogen for 1968-69 indeholder en fortegnelse over landsmuseer og lokalhistoriske institutioner i amtet. Repræsentanter for Biblioteksforeningen i Frederiksborg amt og historisk samfund har haft en række møder som oplæg til et fællesmøde, hvor en videre kreds skulle drøfte den lokalhistoriske aktivitet i amtet.

Mødet fandt sted 15. januar 1970 i mødesalen på Frederiksborg Slot, og på trods af snestorm havde det samlet 57 deltagere fra biblioteker og historiske institutioner i amtet. Formålet med mødet var, at de mennesker, der arbejder med lokalhistoriske problemer skulle have lejlighed til at udveksle synspunkter og drøfte mulighederne for at fremme den historiske interesse og dermed den lokalhistoriske aktivitet.

Ved mødet gav jeg en oversigt over de lokalhistoriske institutioner i Frederiksborg amt, lektor H. Ring om arbejdet i Helsingør Byarkiv, direktør Gustafsson om Nordsjællandsk Folkemuseum, Karl Nielsen om Værløse

historiske Forening, og bibliotekar Ernst Tursø, Fredensborg, om bibliotekernes muligheder for at tage det lokalhistoriske arbejde op. Mødet sluttede med, at deltagerne vedtog, *at Frederiksborg Amts Biblioteksforening og Frederiksborg Amts historiske Samfund* skulle fortsætte samarbejdet og indkalde til et nyt møde i efteråret 1970.

Kortet s. 109 viser de steder, hvor der udøves lokalhistorisk virksomhed under en eller anden form.

Egnsmuseer finder vi i Helsingør, Espergærde, Gilleleje, Hillerød, Frederiksværk og Hørsholm.

Lokalarkiver i Helsingør, Hillerød og Frederiksværk.

Egnshistoriske foreninger i Hellebæk-Ålsgårde, Vejby-Tibirke, Ølsted, Hornsherred, Stenløse, Ølstykke, Jørlunde og Birkerød. En del af disse foreninger har til formål at indsamle museumsgenstande og arkivalier, eller de er ligefrem stiftet med henblik på at oprette et museum. Når bortses fra Helsingør Bymuseum, er de nævnte museer støttet af museumsforeninger, der arbejder på lignende måde som de egnshistoriske foreninger.

Adskillige af de egnshistoriske foreninger er stiftet i de senere år, og inspirationen hertil er som oftest kommet fra kulsvier Karl Nielsen, Værløse historiske Forening, hvor man har formået at skabe en levende interesse om det lokalhistoriske arbejde. Værløse ligger i Københavns amt, umiddelbart syd for amtsgrænsen, og foreningen har arbejdet i den sydvestlige del af Frederiksborg amt, hvor den har mange medlemmer.

I Farum har kommunen nedsat et egnshistorisk udvalg.

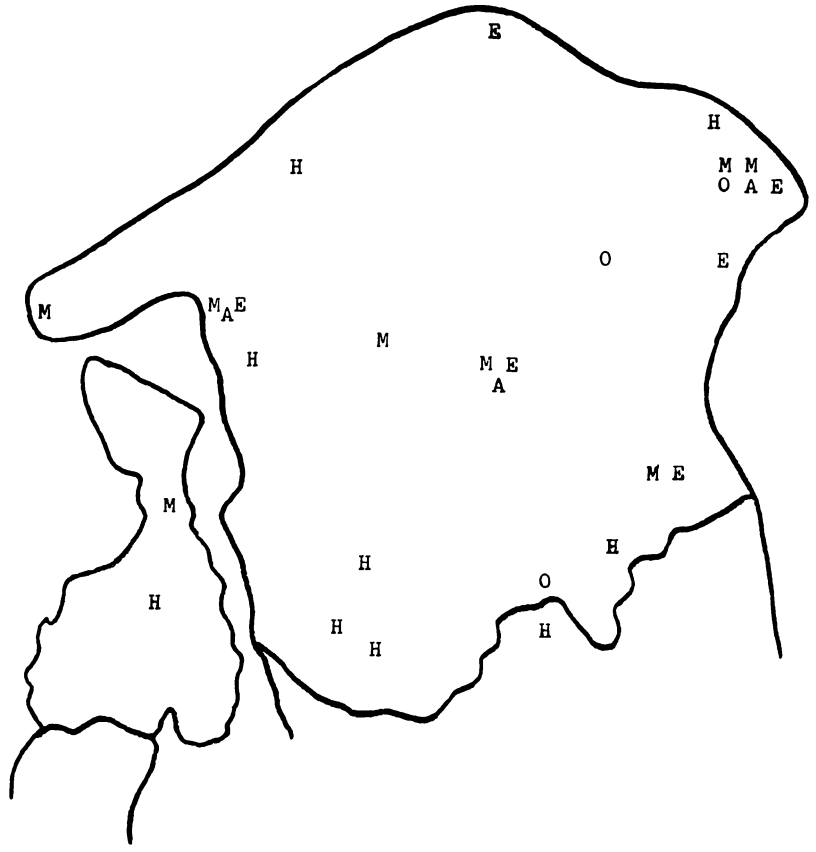
I Helsingør og Fredensborg findes foreninger, der arbejder for bevaringen af gamle bygninger.

En kort oversigt over de historiske institutioner og deres virksomhed blev offentliggjort i kronikken i Frederiksborg Amts Avis pr. 24. marts 1970.

Som det fremgår af ovenstående, er der mange steder i vort amt en *levende egnshistorisk interesse*. Bestyrelsen har set det som en vigtig opgave at søge samarbejde med de lokalhistoriske institutioner og gøre en indsats for at få oprettet endnu flere.

Vore love foreskriver, at historisk samfund skal »vække og nære den historiske sans ved at fremdrage den stedlige historie og værne om de historiske fortidsminder, der findes i amtet«.

Frederiksborg Amts historiske Samfund har hverken museum eller arkiv, og opfyldelsen af den del af formålsparagraffen, der hentyder til at værne om fortidsminderne, som bl. a. består af museumsgenstande og arkivalier, må overlades til landmuseer, landsarkiver og til de ovenfor nævnte lokalhistoriske institutioner i amtet. Samfundets bestyrelse hilser derfor med glæde, at der næsten hvert år dukker nye lokalhistoriske institutioner op, og slår til lyd for, at historisk interesserede tager et initiativ på de steder, hvor det endnu ikke er sket.



M: Landsmuseum eller personalhistorisk museum. E: Egnsmuseum. A: Lokalarkiv. H: Historisk forening. O: Andre.

Adskillige steder i landet er det lokalhistoriske arbejde taget op i tilknytning til bibliotekerne, og for vort amt kan det nævnes, at Fredensborg Bibliotek har påbegyndt indsamling af arkivalier i den allerseneste tid.

Fra historisk samfunds side skal vi ikke blande os i måden, hvorpå det lokalhistoriske arbejde inden for kommunerne finder sted, men for os er det vigtigt, at der sker noget på det lokalhistoriske plan, og bestyrelsen er villig til at bistå med råd og vejledning.

Hver dag går der historisk materiale tabt, såvel i form af museumsgenstande som arkivalier, og også ved at folk, der sidder inde med lokalhistorisk viden, afgår ved døden.

Frederiksborg Amts historiske Samfund understreger vigtigheden af, at det lokalhistoriske arbejde tages op alle steder i amtet, og vil anbefale kommunerne at se med velvilje på det arbejde, der allerede er igang eller selv tage et initiativ ved nedsættelse af udvalg, der kan forberede stiftelsen af egns-

historiske foreningsarkiver eller museer. Opgaverne inden for lokalhistorien er af kulturel karakter og fortjener kommunalbestyrelsernes bevågenhed på samme måde som biblioteker, kunstforeninger og musikforeninger.

Det samlede medlemstal i de historiske foreninger og museumsforeningerne skønnes til godt 5.000. Heraf tegner Frederiksborg Amts historiske Samfund sig for henved 700.

I årets løb har historisk samfund modtaget tilskud fra staten, amtet, flertallet af kommunerne i Frederiksborg amt, fra de lokale sparekasser samt fra Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond.

På historisk samfunds vegne vil jeg rette en varm *tak for den støtte, der er givet til vort arbejde,* og som så godt som udelukkende bliver anvendt til udgivelse af årbogen. Det væsentligste bidrag kommer ind gennem medlemskontingentet, og medlemmerne skal have tak for den interesse, de viser historisk samfund.

Pressen har givet fyldige referater af vore ture og anvendt betydelig plads på omtale af årbogen, og på samfundets vegne vil jeg takke pressen herfor.

På skriftudvalgets vegne redegjorde lektor Ring for arbejdet i det forløbne år. Man havde radikalt ændret årbogens udseende uden at ændre dens højde, så den let passede ind i rækken af de tidligere årbøger. Desuden havde man opnået et format, der gav ca. 20 % mere tekst på siden. Papirkvaliteten var også forbedret, så der nu kunne bringes bedre billeder, desuden leveredes årbogen tilskåret, altsammen forbedringer, som udvalget håbede medlemmerne var tilfredse med. Derefter omtaltes dobbeltårbogen 1968–69, der er en særbog og som også er udsendt uden foreningsstoffet og solgt så godt, at den er kommet i to oplag. Der blev derefter redegjort for den kommende årbog 1970 indeholdende flere større og mindre artikler, samt bebudet en større særbog for 1971.

Turen til Hellebæk 31. maj 1969 er omtalt i årbog 1968–69. Samfundet havde megen glæde af besøget på Kronborg 13. september 1969. Ca. 200 interesserede under ledelse af professor, dr. phil. Thøger Bang blev indviet i fæstningens hemmeligheder og praktiske betydning som forforsvarsværk. Ved Holger Danskes statue takkede formanden, lektor P. Chr. Nielsen for den interessante rundvisning.

Regnskabet blev forelagt af kassereren:

Indtægter

Tilskud:		
Ministeriet for kulturelle anliggender	1.500,00	
Amt og kommuner	2.775,00	
Pengeinstitutter	1.400,00	
Carl Jul. Petersens hjælpefond	1.000,00	6.675,00
Medlemskontingent, indgået	16.135,00	
Medlemskontingent til gode 31/3 69 ÷ 988,00		
Medlemskontingent til gode 31/3 70 + 276,00	÷ 712,00	15.423,00
Salg af årbøger		12.438,00
Renteindtægter		1.199,06
Andre indtægter		27,00
Årets underskud		3.739,11
		39.501,17

Udgifter:

Årbogen:		
Honorarer	5.500,00	
Trykningsudgifter	26.320,50	
Forsendelsesudgifter	3.072,58	34.893,08
Møder og foredrag		2.067,94
Kontorholdsudgifter		1.062,61
Medlemskartotek		
Kontingenter o. lign.		896,40
Andre udgifter		581,14
		39.501,17

Status pr. 31/3 1970

Indestående			
på sparekassebog	11.629,29		
på checkkonto	1.166,89		
på postkonto	4.642,68	17.438,86	
Tilgodehavende kontingent		276,00	
Formue pr. 31/3 1969			21.453,97
Årets underskud			÷3.739,11
Formue pr. 31/3 1970		17.714,86	17.714,86

O. Blinkenberg Nielsen

Regnskabet revideret og fundet i orden.

Hillerød, den 25/5 70.

J. V. With Jensen *Asger Schmelling*

Såvel beretning som regnskab blev godkendt.

Til beretningen bemærkede lektor H. Ring, at samfundet muligvis kunne få tilgang af unge mennesker som medlemmer, hvis nogle af de ældre startede med at forære dem et medlemskab.

Museumsdirektør K. Klem gjorde opmærksom på, at værdien af beholdningen af årbøger ikke var optaget i statusregnskabet.

Medlemskontingentet.

Såvel i fjor som i år havde driftsregnskabet vist betydelige underskud, nemlig 5.801,31 kr. og 3.739,11 kr. Generalforsamlingen i fjor vedtog at hæve medlemskontingentet til 15 kr. for 1970–71. Bestyrelsens forslag om forhøjelse til 20 kr. for 1971–72 blev vedtaget.

Fra boghandler Bjørn, Hørsholm, var der indsendt forslag om, at fremtidige *lørdagsudflugter* ikke burde begynde før kl. 15 af hensyn til de forretningsdrivende. Det blev vedtaget at overlade til bestyrelsen at finde en rimelig ordning, således at flest muligt kunne deltage.

Valg til bestyrelsen

Lærer Niels Kreiberg, Krogstrup, ønskede at træde tilbage, og bestyrelsen foreslog museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen, Helsingør og efterlyste samtidig en repræsentant for den vestlige del af amtet. Som nye bestyrelsesmedlemmer valgtes Henning Henningsen og forstkandidat H. C. Jarløv, Virum, der har sommerbolig i Asserbo.

Til revisorer genvalgtes J. V. With Jensen og Asger Schmelling.

Samfundets publikationer

Frederiksborg Amts historiske Samfund har udgivet (enkelte gange: været medudgiver af) følgende skrifter, som samfundets medlemmer kan købe, så længe oplag haves, til de anførte favørpriser ved henvendelse til Frederiksborg Amts historiske Samfund, Frederiksborg Museet, Hillerød.

Reglen har været, at der for hvert år udsendes een publikation, årbog eller særbog. For årene 1929 og 1939 udsendtes to skrifter. Efter 1951 er særbøgerne trykt i samme format og udstyr som årbøgerne.

Årbøger:

1906, 1907, 1908, 1909, 1910 ..... udsolgt
1911, 1912, 1913, 1914 ..... 4,00 kr.

1916, 1917, 1919, 1920 ..... udsolgt
1921, 1922 ..... 4,00 kr.
1924 ..... udsolgt
1927, 1929, 1930, 1932, 1934, 1935, 1936, 1939, 1941, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1951 ..... 4,00 kr.
1952, 1953, (1954 er udsolgt), 1955, 1956, (1957 er udsolgt), 1958, (1959 er udsolgt), 1960, 1961 ..... 8 kr.
1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967 ..... 10,00 kr.
1968 og 1969 (Dobbeltårbog) ..... 20,00 kr.

Særbøger:

Joachim Junge: Den nordsjællandske Landalmues Karakter, ved Hans Ellekilde, 1915. 279 s. ..... udsolgt
A. Uhrskov: Nordsjællandsk Landsbyliv i ældre Tider paa Grundlag af fhv. Folketingsmand Lars Larsens Beretning, 1919 .... udsolgt
Fr. Weilbach: Frederiksborg Slot, 1923 ..... udsolgt
Fra det gamle Helsingør, 1925, årbog for 1924 ..... udsolgt
Hillerød By. Af Victor Hermansen, Hugo Matthiessen, Anders Uhrskov og P. Petersen. Tegninger af Kr. Kongstad, 1925, 363 s. ..... udsolgt
Carl Frederiksen: Frederiksværk, 1926. 192 s., 54 ill. ..... udsolgt
Fr. Weilbach: Fredensborg Slot, 1928. 136 s., 77 ill. ..... 10,00 kr.
Arnold Olsen: Nordsjællands Helligkilder, 1929. 52 s. med 36 tegninger af Arnold Olsen ..... 4,00 kr.
Frederiksborg Amts Stednavne, 1929. 168 s. Udgivet af Stednavneudvalget med tilskud fra Frederiksborg Amts historiske Samfund og tilsendt samfundets medlemmer ..... forhandles ikke
Arne Sundbo: Frederikssund og Købstaden Slangerups historie I. Tiden fra 1809, 1931. 416 s., 112 ill. ..... 10,00 kr.
Samme: II. Frederikssunds historie 1910–70, 1937. 261 s. ill. .... 8,00 kr.
Bjørn Kornerup: Frederiksborg Statsskoles Historie, 1933. 288 s., 44 ill. ..... 8,00 kr.
Anders Uhrskov: Fra Stavnsbaand til vore Dage. Skildringer af Nordsjællands Kulturhistorie. I, Fra Landbrugets Verden, 1938. 324 ill. ..... udsolgt
Samme: II, Handel, Haandværk, Fiskeri, 1939. 176 s., ill. ..... 5,00 kr.
Samme: III, Fra Land og By, 1940. 237 s., ill. (heri register til hele værket) ..... 5,00 kr.
Hjemstavnsbog for Frederiksborg Amt, 1939–44; årbog for 1942–43. 392 s., 118 ill. ..... 10,00 kr.
Anders Uhrskov: Frederiksborg Amt i Litteraturen. En Bibliografi, 1946. 123 s. ..... 5,00 kr.
Jan Steenberg: Christian IV's Frederiksborg, 1950. 190 s., 33 ill. .. 12,00 kr.

Bodil Høyer: Dagligt Liv paa en nordsjællansk Bondegaard i Midten af forrige Aarhundrede, 1955; årbog for 1954. 175 s., 17 ill. ..... 8,00 kr.

A.P. Larsen: Naturfredning i Frederiksborg Amt, 1958; årbog for 1957. 155 s., ill. ..... 8,00 kr.

Henning Henningsen: St. Olai Kirke, Helsingør, Historie og Beskrivelse, 1959. 212 s., rigt ill. ..... udsolgt

Lauritz Engelstoft: Mine Vandringer i Sjælland i Juni 1797, ved Povl Eller, 1961, 153 s., 28 ill. + et kort ..... 8,00 kr.

Omkring Frederiksborg slots brand 17. december 1859. Af H. D. Schepelern, Jørgen Paulsen og Povl Eller, 1964, årbog for 1963, 154 s., 32 ill. ..... udsolgt

Følgenede særtryk af årbogsartikler kan fås for 2 kr. pr. stk.:

Erland Gribsøe: Frederiksborg Amts Kirkeklokker, 1934. 63 s.

C. M. Smidth: Nordsjællands middelalderlige Mindesmærker, 1939, 55 s., 22 ill.

Jan Steenberg: Ølsted Kirke, 1952. 30 s.

H. L. Sørensen: Dråby Kirke, 1955. 26 s.

Endvidere forhandles:

Amtsudgaven af Danmarks Riges Breve, udgivet af Det danske Sprog- og Litteraturselskab under Ledelse af Frantz Blatt. Frederiksborg-Holbæk. 2. Del. 1.–5. Hæfte, 3. Del. 1. Hæfte, 1939–1957 (det udkomne) samt C. T. Kristensen: Historiske Oversigter til Danmarks Riges Breve, 1. Hæfte, 1250–1305, 1943, ialt ..... 3,00 kr.

HISTORISK VIRKSOMHED I FREDERIKSBORG AMT

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.
Åbent: maj–september 10–17, april og oktober 11–16, november–marts 11–15.
Telf. (03) 21 06 85.
Museumsdirektør Henning Henningsen.

Danmarks tekniske Museum, Nordre Strandvej 23, Helsingør.
Åbent: hele året 10–17. Telf. (03) 21 71 11.
Museumsdirektør K. O. B. Jørgensen.

Det nationale Museum på Frederiksborg, Hillerød.
Åbent: maj–september 10–17, oktober 11–16, november–marts 11–15.
Telf. (03) 26 04 39.
Museumsdirektør Jørgen Paulsen.

Jagt- og Skovbrugsmuseet, Folehavevej, Hørsholm.
Åbent: marts–november 10–17, december–februar, lørdage samt søn- og helligdage 10–16. Telf. (01) 86 06 73.
Museumsdirektør Kn. Paludan.

Knud Rasmussens Museum, Spodsbjerg, Hundested.
Åbent: 15. februar–14. april 11–14,30, 15. april–14. oktober 11–16, 15. okt.–14. december 11–14,30. Telf. (03) 33 71 61.
Fru Tove Jepsen.

Jægerspris Slot, Jægerspris.
Åbent: 1. maj–30. september 10–12 og 13–17, samt skolefridage i april og oktober. Telf. (03-331) 185.
Slotsfoged: Kaj Larsen.

Æbelholt Kloster.
Åbent: maj–august 10–17, september–oktober 13–17, undt. mandage.

Karmeliterklostreret og Sct. Mariæ kirke i Helsingør.
Adresse: Hestemøllestræde 3, telf. (03) 21 00 87.

Helsingør Bymuseum og Marienlyst Slot.
Adresse: Marienlyst Slot, Helsingør. Telf. (03) 21 16 27.
Åbent: 15. maj–15. september 13–16, 16. september–14. maj onsdag–fredag 13–15.

Frederiksværk by og omegns museum.
Adresse: Torvet i Frederiksværk. Museumsleder, kontorchef, statsaut. ejd.mgl. H. K. Jølver Fængegaard, Præstehøjvej, Lille Kregme pr. Frederiksværk. Telf. (03–345) 580, mellem 13–14.
Åbent: 16. juni–31. august tirsdag, fredag og søndag kl. 13–16, derudover lørdag kl. 13–16.

Hørsholm Egns Museum.
Adresse: Søndre Jagtvej 2, 2970 Hørsholm. Telf. (01) 86 07 11.
Museumsleder, cand. jur. Torben Topsøe-Jensen.
Åbent: 1. maj–30. september kl. 11–16.

Nordsjællands Museumsforening. (Nordsjællands Folkemuseum).
Adresse: Sdr. Banevej 4, 3400 Hillerød. Telf. (03) 26 33 71.
Museumsleder, direktør Nils Gustafsson.
Åbent: juni, juli og august 14–17.

Hornsherreds Museumsforening.
Samlingerne opbevares på Femhøj skole.
Lærer N. Kreiberg, telf. (03-318) 67.

Gilleleje Museumsforening. (Gilleleje Museum).
Adresse: Gilleleje Skole, Rostgaardsvej. 3250 Gilleleje. Telf. (03) 30 04 44.
Museumsleder overlærer H. C. Terslin.
Åbent: 15. juni–15. sept. 10–12 og 14–17.

Helsingør Kommunes historiske samlinger. Museum for Tikøb området med pædagogisk hovedformål, Espergærde.
Adresse: Bakkegårdsvej 17, 3060 Espergærde. Telf. (03) 23 34 54.
Museumsleder kommune-antikvar Arne Meyling.
Åbent: onsdag 15–17.

Helsingør Byhistoriske arkiv.
Adresse: Vor Frue Kloster, Hestemøllestræde 3, 3000 Helisngør.
Telf. (03) 21 60 05. Daglig leder S. Chr. Petersen. Telf. (03) 21 01 85.

Hillerød Byhistoriske arkiv.
Adresse: Sdr. Banevej 4, 3400 Hillerød. Telf. (03) 26 33 71.
Leder: Direktør Nils Gustafsson, Hillerød Handelsgymnasium.

Frederiksværk Byarkiv.
Adresse: Classensgade 2, 3300 Frederiksværk.
Leder: Toldinspektør B. W. Dam, Ahornvej 64, 3300 Frederiksværk.
Telf. (03-345) 850.

Birkerød egnshistoriske studieklub.
Formand: Civiløkonom Marius Hansen, Lindevangsvej 23, 3460 Birkerød.
Telf. (01) 81 12 84.

Hellebæk-Aalsgaarde egnhistoriske forening.
Formand: Overlærer O. Westengaard-Hildinge, Bobakkevej 36, 3140 Ålsgårde. Telf. (03–207) 531.

Farum historiske udvalg.
Formand: Bibliotekar frk. I. Fink, Farum Kommunebibliotek, Hovedgaden, 3250 Farum.

Jørlunde Sogneforening.
Formand: L. G. Nybo, Hovedgaden, Jørlunde (03-333) 333.

Historisk forening for Stenløse og omegn.
Formand: Bent Stiesdal, Søsum pr. 3670 Veksø. Telf. (03) 18 32 10.

Vejby-Tibirke Selskabet.
Formand: Førstelærer Knud Larsen, Tisvilde skole, 3220 Tisvildeleje.
Telf. (03–307) 518.

Historisk forening for Værløse Kommune.
Formand: Karl K. Nielsen, Mosegården, Lille Værløse, tlf. (01) 48 00 70.

Hitorisk forening for Ølsted sogn og omegn.
Formand Hans Ove Nielsen, Hasselvej 2, 3310 Ølsted. Telf. (03–335) 268.

Ølstykke Lokalhistoriske Forening.
Formand: Civiling. Niels Verner Sørensen, Ryttervænget 2, 3650 Ølstykke.
Telf. (03) 17 85 24.

Bestyrelsen for Frederiksborg amts historisk Samfund:
Formand: Amanuensis, lektor P. Chr. Nielsen, Folehavevej 21, 2970 Hørsholm, telf. (01) 86 10 49.

Sekretær: Landsretssagfører Åse Gedde, Hostrupsvej 9, 3400 Hillerød, telf. (03) 26 27 63.

Kasserer: Sparekassedirektør O. Blinkenberg Nielsen, Frederiksborg Amts Sparekasse, 3400 Hillerød.

Skriftudvalget: Museumsinspektør dr. phil. Henning Henningsen, Handels- og Søfartsmuseet, 3000 Helsingør.
Adjunkt Ole Jellingsø, Ericavej 134, 2820 Gentofte, telf. (01) 67 13 97.
Lektor H. Ring, Toftemosevej 23, 3100 Hornbæk, telf. (03) 20 25 28.

Turudvalg: Overlærer J. Rosenkilde, Boserupvej 305, Humlebæk, telf. (03) 19 03 02. Mag.art. C. C. Tscherning, Lindevangsvej 32, 3460 Birkerød.
Museumsinspektør Povl Eller, Frederiksborg Slot, 3400 Hillerød.
Forstkandidat H. C. Jarløv, Fuglsangsvej 44, 2830 Virum.

Indmeldelser sker til sekretæren.
Henvendelser vedrørende årbogen til Ole Jellingsø.
Henvendelser vedrørende køb af skrifter til Povl Eller.
Henvendelser vedrørende udflugter til J. Rosenkilde.
Andre henvendelser vedrørende samfundet til formanden.

Samfundets giro: Frederiksborg amts historiske Samfund, 3400 Hillerød, giro nr. 6 32 78.

LOVE FOR FREDERIKSBORG AMTS HISTORISKE SAMFUND

Vedtaget på generalforsamlingerne 20. febr. 1967 og 17. marts 1968.

1. Samfundets formål er at vække og nære den historiske sans ved at fremdrage den stedlige historie og værne om de synlige fortidsminder, der findes i amtet.

2. Formålet søges hovedsagelig nået dels ved udgivelsen af en årbog eller andre bøger, hvori emner af den stedlige historie behandles på en let læselig måde, dels ved at tilskynde til og mulig fremhjælpe udgivelsen af større bearbejdelser af historiske emner, der særlig vedrører amtet, samt ved afholdelse af møder og udflugter.

3. Medlemskontingentet fastsættes af genealforsamlingen. Medlemmerne modtager gratis samfundets årbog.

4. Samfundets bestyrelse består af mindst 7 medlemmer, der vælges af generalforsamlingen. Bestyrelsen konstituerer sig selv. Generalforsamlingen vælger tillige 2 revisorer.

5. Til varetagelse af stedlige opgaver kan bestyrelsen vælge et eller flere medlemmer, der er villige til at virke for samfundets interesser, til repræsentanter for dette.

6. På den årlige, ordinære generalforsamling aflægger bestyrelsen beretning og forelægger det reviderede regnskab til godkendelse. Regnskabsåret er fra 1. april til 31. marts.

7. Generalforsamling indkaldes ved meddelelser i dagbladene eller ved direkte indbydelse, der sker mindst 14 dage forud. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, indgives til bestyrelsen mindst 8 dage forinden.

8. En ekstraordinær generalforsamling kan indkaldes, når bestyrelsen finder, at der er grund dertil, og skal indkaldes, når mindst 25 medlemmer stiller skriftligt forlangende derom. Den afholdes efter bestyrelsens bestemmelse.

9. Beslutning om samfundets opløsning og om anvendelsen af samfundets midler kan træffes på en generalforsamling med to trediedeles majoritet, hvor mindst en trediedel af medlemmerne har givet møde.

10. Ændringer i lovene skal, for at være gyldige, vedtages på to generalforsamlinger, hvoraf den ene skal være ordinær.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Vejenes udvikling i Frederiksborg Amt 5
Veksø Bro 59
Hans van Paeschens grassatgang 69
Fiskestader og fiskestadesten 77
Generalforsamling 107
Publikationer 112
Historisk virksomhed i Frederiksborg amt 115
Love for Frederiksborg amts historiske Samfund 119

Omslagsbilledet forestiller Krogerup Allé ved Humlebæk efter maleri af Godtfred Christensen (1889). Illustreret Tidende.

Billedet side 39 er gengivet efter Illustreret Tidende, 1860.

