



1989

Årsskriftet er udgivet med støtte fra Kulturelt Udvalg i Fredensborg-Humlebæk kommune og Sparekassen SDS kulturfond.

Forord

Et nyt år er godt på vej, og det er jo spændende, hvad det vil bidrage til lokalhistorien med.

Jeg er ikke uddannet lokalhistoriker, men er meget interesseret i lokalhistorie og har det som min meget store fritidsinteresse.

Vi skal gøre, alt hvad vi kan, for ikke at ødelægge vores smukke kommune, som hver eneste dag, billedlig talt fortæller mig en hel masse, som jeg forhåbentlig kan være med til, at give videre til andre gennem lokalhistorisk forening.

En stor tak, skal lyde til byrådet, kultur udvalget samt kulturel forvaltning for den velvilje man har vist lokalhistorisk forening i 1989.

William Josephsen

Kaj Strandberg

Kommunens lokalhistoriker fremfor nogen, Kaj Strandberg, er død i en alder af 86 år.

Kaj Strandberg, der oprindelig var udlært som maskinarbejder, nåede både at være leder af en flygtningelejr efter krigen, at arbejde for de amerikanske styrker i Tyskland, være rejseleder i bl.a. England og bestyre flere restaurationer, før han sammen med sin kone i 1952 overtog hotel Prinsen i Fredensborg og gennem 15 år gjorde hotellet til en særdeles velrennomeret virksomhed.

Da Kaj Strandberg i 1967 begyndte på sit otium, kastede han sig over den interesse, han allerede længe havde haft, nemlig kommunens lokalhistorie.



Især havde sognenes huse og gårde samt de mennesker, der gennem tiden havde levet i dem, hans særlige interesse, og han havde et grundigt kendskab til praktisk talt samtlige matriklers historie i kommunen. Gennem mange år har han ved grundige studier skabt et arkiv over samtlige indbyggere i Asminderød og Grønholt sogne helt tilbage fra de tidligste optegnelser, der findes, og frem til begyndelsen af vort århundrede.

Gennem sit arbejde i »Selskabet til bevaring af gamle bygninger i Fredensborg og omegn«, sine mange artikler, aftenskolearbejde og foredrag har Kaj Strandberg hos en mængde mennesker vakt interesse for kommunens historie, og han har været en flittig bidragyder med artikler til Lokalhistorisk Forenings årsskrifter, hvorefter vi nu bringer den, der desværre bliver hans sidste.

Det glædede altid Kaj Strandberg at øse ud af sin omfattende viden, og han gjorde altid det i sig selv noget tørre stof levende og nærværende, fordi det først og fremmest var menneskeskæbner i sorg og glæde, liv og død, der holdt ham fangen.

Det er altid vemodigt, når et levende og begavet menneske som Kaj Strandberg går bort, men samtidig kan man glæde sig over, at han i et langt liv har holdt sig åndsfrisk og medlevende og har kunnet give så mange mennesker inspiration ved sit arbejde.

Æret være hans minde.

Find Christensen

Landsbyen »Højsager«

Blandt Asminderød sogns mange landsbyer, er der tre, som kun har to gårdmænd. Roland og Båstrup ved Asminderød, Højsager med den kendte mølle. De har haft særligt gode forhold, bl.a. fordi to gårdmænd i en by med fællesjord, bedre kunne støtte hinanden ved driften af denne.

Højsager bestod vel i tidernes morgen kun af et landsæde. Navnet menes at komme fra den første ejer, en mand kaldet Høg. Allerede tidligt er dette landsæde kommet i Esrom klosterets besiddelse, hvor Høcksager nævnes i forbindelse med privilegier omkring år 1211. Ellers har den lille landsby ført en stille tilværelse, drevet på klostrets regning af to fæstere. Først den 24. august 1458 får vi navne på nogle af byens gårdmænd. Den nævnte dag var der møde angående skellet mellem Veksebo og Danstrup. Abbed Niels i Esrom og ridder Axelson var uenige om dette skel. Tolv mænd fra sognet vidnede, og mellem dem, Heming Brun og Nis Swenson fra Høysager. Her står nu også, at de ikke var i Esrom klostres sold. I Christian den II's formodede skatteoplæg fra omkring 1520, hedder de to bønder, Oluf Ibsen og Olaf Nielsen. Begge navne som går igen i 1600-tallet.

Krigen mod Sverige 1658-60, blev på så mange måder årsag til ændringer i Danmarks historie. Sikkert bukkede mange ældre under i de strenge vintre og svenskernes plyndringer, men sundhedstilstanden synes i slutningen af århundredet at være meget fin. I Asminderød og Grønholt sogne opstod slægter fra enkelte betydende gårdmænd og deres efterkommere skulle i mange år sprede sig og blive stamfædre til mange nulevende personer.

Rasmus Nielsen fra Højsagergaard er et godt eksempel på en bonde af betydning i årene efter svenskekrigen. Læse og skrive har han vel også kunnet. Han var sognefoged og kirkeværge i mange år, et embede der gik videre til sønnen. Han er den eneste i tidernes forløb, som fik bynavnet hæftet på sig, »Rasmus Højsager«.

Ved opgørelsen efter krigen 1660 er der Rasmus Nielsen i gård no. 1 og Hans Nielsen i no. 2. Jordebogen 1671-72 nævner Rasmus Nielsen og Niels Hansen. Niels Hansen dør 1688 og bliver afløst af Hans Olsen. Rasmus Nielsen 1689 og sønnen Jørgen Højsager tager over. Krigsjordebogen 1718-20 er det stadig Hans Olsen, men Jørgen Højsagers enke har giftet sig med Niels Olsen. Ved udskiftningen 1787 er gårdmanden på no. 1, Højsagergaard, Ole Hansen (skal være Ole Rasmussen), og på no. 2, Lundegaard, Niels Eriksen. Jorden betegnes som god, noget af den højtliggende, hvor

idag Højsager Mølle ligger på matr. 2 k.

Her er »Højsagergaards« historie. Den giver et udmærket billede af en gårds forløb i ca. 300 år.

Højsagergaard. Matr. no. 1.

Den kommission, som i 1660 rejste rundt i distriktet for at undersøge tilstanden på gårdene efter den svenske hærts hærgen, fandt denne gård i orden. Men manden på gården var heller ikke nogen sinke.

Rasmus Nielsen var født ca. 1631, søn af Niels Rasmussen, (1600-1672), gårdmand på »Sandgaarden« i Daglykke. Af hans andre sønner var Oluf, (1629-1722), som overtog Sandgaarden, Søren, (1643-1705), som havde »Kongslevgaard« og broderen, Anders, der allerede døde 1679, men havde »Farummosegaard«. Sønnen Hans, (1637-1706), havde »Højestensgaard«, alle i Daglykke. Datteren Maren var gift med Rasmus Olsen på »Nørregaard« i Søholm. Et dynasti af gårdmænd, som gennem deres ægteskaber havde forbindelser over hele sognet. De fleste kunne læse og skrive. Således var Rasmus »Højsager«, som han kaldtes, både sognefoged og kirkeværge. Han var gift med Karen Pederdatter, som døde 1672, derefter med Karen Hansdatter, der døde 1685. Selv døde han 18/1 1689.

I jordebogen for Hørsholm amt 1671-72 står Rasmus Nielsen for jordskyld: 5 skæpper rug, 6 skæpper byg, 1 tønne havre, 1 fjerding smør, 1 lam, 1 gås, 2 høns og 20 æg. Det samme betaler den anden gård, »Lundegaarden«. Da jordskylden bliver ændret 1682, og hartkornsskatten indført, takseres gården til 5 tdr. 4 skp. 3 fjk. 0 alb.

Af hans børn blev Karen gift med Thuli Nielsen på »Eskemosegaard« i Veksebo, Kirsten med Hans Jacobsen i Brelte, og Bodil med Hans Olsen på nabogården i Højsager. Anna og Peder, den sidste i Helsingør, og en anden søn, Niels, ved jeg ikke så meget om. Derimod den sidste søn, også med kaldenavnet »Jørgen Højsager«.

Jørgen Højsager Rasmussen, var født 1667, blev 20/9 1693 gift med Anna Nielsdatter fra nederste Torp, datter af Niels Matzen på »Biviumgaard«. Og overtog dermed gården. Han var også sognefoged og kirkeværge, som faderen på samme gård. Han døde 5/7 1712, kun 45 år gl. Anna Nielsdatter giftede sig 22/1 1713 med Ole Nielsen fra Borup, han var kun 22 år gl. Hun 38. En ung gårdmand.

Anna Nielsdatter døde 10/6 1736 og Ole skulle finde sig en ny kone. Han var dog kun 46 år. En steddatter til ham, Anna Jørgensdatter, var 1720 blevet gift med Søren Christophersen fra Fredtofte i Karlebo sogn. Nu giftede han sig med en steddatter til hende, Gundel Sørensdatter, ved et bryllup i Karlebo sogn. Dette bryllup fik ingen følger, han døde allerede 12/1 1737,

efter få måneders ægteskab.

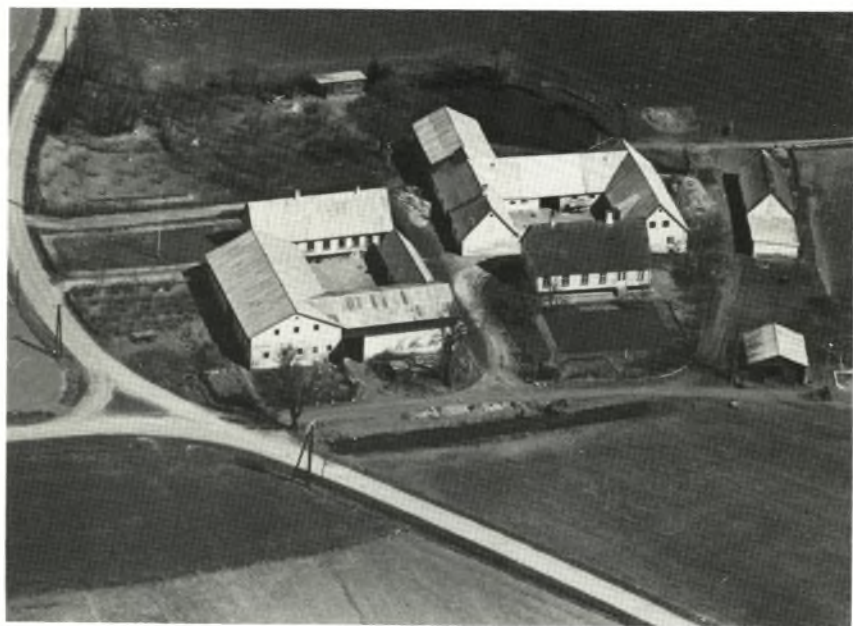
Her må jeg vel hellere fortælle om Jørgen Rasmussens og Anne Nielsdatters andre børn. Den ældste datter, Karen, født 12/9 1694, blev gift med Niels Hansen i Bistrup. Anne, født 29/10 1699 med den nævnte Søren Christophersen i Fredtofte. Birgitte, født 1706, med Thomas Hansen i Asminderød, »Ravnsbjerggaarden«. En slægt, som sad på denne gård helt op til vore dage. Niels, født 1/9 1709, blev gift med Birthe Ebbesdatter fra »Brogaarden« i Langerød. De fik »Blankhøygård« i Toelt.

Men tilbage til Gundel Sørens datter. Som 25-årig enke uden børn, var det vist let for hende at finde en mand. Valget faldt på en mand fra den lille landsby, Rødkilde, i Søborg sogn, Rasmus Andersen. Desværre er kirkebøgerne fra dette sogn brændt 1810, men han var født ca. 1710. De blev gift 29/3 1737, et par måneder efter Ole Nielsens død. Forloverne ved brylluppet var Søren Christophersen for bruden og Anders Rasmussen for brudgommen. Der er vist ingen tvivl om, at de er fædre til det unge par. 10 trinitatis 1738 blev Maren født, hun blev 11/3 1768 gift med soldaten Jens Larsen i Baastrup. Måske har uniformen været en fristelse, for ved vielsen står et NB, besøvet. Derefter Ole i 1741, men han døde kort efter. Com. dom. 1743 blev tvillingerne Karen og Anne født. Anne blev gift med en søn af skoleholderen i Veksebo, Tobias Walter. Han var vist halt og blev af den grund skræder. Ikke noget håndværk, der gav store penge, så de endte fattige. En datter af dem blev gift med en Hans Olsen og deres søn igen skolelærer. En slægtning bor idag i Næstved.

Karen døde ugift 19 tr. 1772, 28 år gl. Birthe, født 13 tr. 1746, blev gift med Peder Andersen i Højsager 1775. De fik senere »Snekkegaard« i Søholm. Anders blev født esto.mih. 1749 og senere gift i Søborg sogn, hvor han måske har overtaget bedstefaderens gård. Tilsidst har vi Ole, født 20 tr. 1753. Han blev sin fars efterfølger.

Men her skal vi høre lidt om Rasmus Andersens bror, Hans Andersen. Både han og søsteren Birte Andersdatter, er altid med blandt gudfædrene. Hans blev hængende i sognet, først i Fredensborg, siden i Veksebo i Baastrup. 23 tr. 1748 blev han gift med Cisse Larsdatter og 28/12 1753 fæstede han »Lergaarden« i Lønholt. Den forrige fæster, Jørgen Nielsen, havde mistet sin kone, og ved at gifte sig til en gård uden søgns, opgav han fæstet i Lønholt. Derved kom der en forbindelse fra Højsager til Lønholt.

Ole Rasmussen giftede sig 31/3 1780 med Sidse Olsdatter fra Daglykke. Hun var født 1 advent 1756, datter af Ole Pedersen på »Skovgaard« i Daglykke. Forloverne var: broderen Anders Rasmussen fra Søborg og hendes far, Ole Pedersen. Deres første søn, Niels, blev født mise. 1781. Derefter Karen 4 tr. 1783, Peder asc. 1786 og Gundel Cathrine 1/7 1792.



Dalgård og Højsagergård, 1935-36.

Højsager by blev udskiftet 1787 og Lundegaarden måtte udflyttes. Jorden blev bekvemt delt ligeover og Højsagergaard blev liggende på sin gamle plads. 28/1 1798 fik Ole Rasmussen skøde fra kongen og han og Sidse sad uforstyrret på gården til 17/5 1814, hvor Ole døde.

Men året før, 30/12 1813 delte han jorden, så Niels fik den sydlige del. Han havde giftet sig 16/10 1812 med Sisse Kirstine Hansdatter, datter af Hans Jensen i Danstrup, fra »Ørnehøjsgaard«.

Karen Olsdatter giftede sig 30/12 1808 med enkemanden Peder Nielsen fra Siebjerggaard i Toelt. Han var fra Tikøb, hans far Niels Olsen i Nyrup. En bror, Niels Nielsen giftede sig til den gamle gaard i Sletten.

Peder Olsen blev på slægtsgaarden, giftede sig 9/4 1824 og 38 år gl. med den langt yngre Birthe Marie Jørgensdatter fra »Lerbjerggaard« i Nybo. Hendes far hed Jørgen Pedersen, hendes mor, Karen Pedersdatter fra matr. no. 11 i øverste Torp, og født 4/2 1801, døbt 8/2. De fik børnene: 1825 Ane Kirstine, 1829 Jørgen, Sidse Marie 1831, Ole 1834 og Lars 26/6 1837. Ole Pedersen døde kort efter og Birthe Marie giftede sig igen med Jørgen Nielsen fra Lønholt.

Jørgen Nielsen var født 30/5 1810 og søn af Niels Nielsen og Sidse Jørgensdatter på »Stenhøjsgaard« i Lønholt. Faderen døde 1812 kun 29 år gl.

Sidse Jørgensdatter, hun var født på »Hegnstrupgaard« i Sørup, giftede sig senere med Ole Jensen.

En søster til Jørgen Nielsen, Else Nielsdatter, født 7/12 1808, blev gift med Peder Larsen på »Marsletgaarden« i Lønholt. Peder Larsen kom fra en slægt, hvis stamfader var Peder Larsen »Raufn« i Grønholt. (1659-1748). Han havde »Fuglehavegaard«. Peder Larsen og Else Nielsdatter fik en datter, Karen Pedersen, født 26/12 1845. Hun kom som lille pige til sin onkel og tante på Højsagergaard. Her blev hun gift med den sidste gaardmand, jeg skal nævne, Lars Pedersen. Denne giftede sig første gang med Caroline Christine Svendsen fra Sørup. Hendes far, Svend Nielsen, var blegmand, men kom fra »Boserupgaard« i øverste Torp. Han havde giftet sig ind i en blegmandsfamilie, hendes navn var Marie Nikolajsdatter, efter sin far, Nikolaj Hansen. Broderen, Børge Nikolajsen, var også blegmand. Caroline Christine Svendsen døde 5/5 1877.

Lars Pedersen overtog Højsagergaard 15/2 1880 efter Købekontrakt fra Jørgen Nielsen 20/8 1878. Han giftede sig med Karen Pedersdatter den 9/2 1878. Sønnen, Jens Pedersen, solgte gården ca. 1940.

Parcel no. 1 b, »Dalgaard«

Niels Olsen fik 30/12 1813 denne parcel af gården. Han var født mis. 1781 og gift 16/10 1812 med Sise Kirstine Hansdatter, født remi. 1787, på »Ørnehøjgaard« i Danstrup. Hun var som før skrevet, datter af Hans Jensen og Maren Jensdatter, som kom fra »Toftegaard« i Endrup. De første år har Niels Olsen nok drevet jorden fra fædrenegården, men senere bygget sin egen tæt ved den gamle gård.

Niels og Sise Kirstine fik tre børn, Ane Kathrine 1813, Maren 1817 og Ole 1821. Ole Nielsen giftede sig med Sidse Marie Hansen og fik skøde på gården 31/7 1851.

8/10 1893 fik deres søn, Niels Peder Nielsen, skøde på gården og hans mor, som enke, 18/10 1893 bevilling til uskiftet bo.

Lej ejord

Søren Hansen sælger til Jens Jensen leje af hus på 11 fag med grund og have. 30/5 1825.

30/7 1859 skøder Jens Jensen huset til Hans Jensen.

31/10 1875 skøder Hans Jensen til Jørgen Nielsen. Som derved kommer tilbage til Højsagergaard.

20/8 1878 fra Jørgen Nielsen til Lars Pedersen.

Gårdens ejere 1660 til 1940

1660 til 1689. Sognefoged Rasmus Nielsen »Højsager«.
1689 til 1713. Sognefoged Jørgen Rasmussen »Højsager«.
1713 til 1737. Sognefoged Ole Nielsen.
1737 til 1780. Rasmus Andersen.
1780 til 1814 til Ole Rasmussen. Arvefæsteskode 28/1 1798.
9/1 1836 Ole Rasmussens enke til søn, Peder Olsen.
10/1 1849 til Peder Olsens enke, Birthe Marie Jørgensdatter, som fremviser
vielsesattest og adkomst til Jørgen Nielsen.
20/8 1878. Købekontrakt fra Jørgen Nielsen til stedsøn Lars Pedersen.
15/2 1880. Skøde fra Jørgen Nielsen til Lars Pedersen. ca. 1940 sælger
sønnen, Jens Pedersen, gården.
Valby, 1/2 1990. *Kaj Strandberg.*

Landliggere

En epoke i Humlebæks historie

I sidste halvdel af 1700 tallet begyndte embedsmænd i den enevældige centraladministration, medlemmer af regeringen samt velhavende købmænd, der havde tjent store penge i den florisante handelsperiode, at erhverve sig landsteder i Københavns omegn. Typisk lå disse landsteder i en afstand af 1 og 2 timers kørsel i charabanc fra hovedstaden. De første landsteder blev bygget inde i landet, hvor man kunne nyde den stille idyl ved søer og skovkanter. Her blev indrettet bygninger, der lignede herregårde i mindre udgaver med parker i fransk eller engelsk stil med lysthuse, der var efterligninger af norske bjælkehuse, svejtserhuse i form af bindingsværksbygninger eller kinesiske lysthuse. I disse omgivelser kunne herskaberne trække sig tilbage og efterleve den franske filosof Rousseau's (1712-1778) slagord »Vend tilbage til Naturen« og lev det romantiske liv.

Typiske eksempler på sådanne landsteder er Marienborg, Aldershvile og Sophienholm alle ved Bagsværd sø. Sophienholms bygherre er storkøbmand og konferensråd Constantin Brun og dennes hustru Friederikke. På Sophienholm skabte Friederikke Brun en salon af europæisk format; her førtes litterære samtaler, hvor Johan Ludvig Heiberg, Adam Oehlenschläger og Bertel Thorvaldsen var til stede, her kunne de vandre i parken blandt kunstige kilder og antikke grotter. I 1810 køber Constantin Brun Krogerup som sit andet landsted. Han og Friederikke flytter dog aldrig ind på Krogerup, vel nok fordi Friederikke foretrækker det sværmeriske liv på Sophienholm omgivet af tidens skønånder.

I 1813 overdrages Krogerup til en søn Carl Friederich Baltazar Brun. Carl Brun er ejer af Krogerup til sin død i 1869. Han er meget virksom og interesserer sig ikke alene for godsets drift, men også for samfundet omkring Krogerup. I 1840 lader han således opføre en ny kro i Humlebæk til afløsning for den gamle, der lå nede i selve fiskerlejet overfor Bakkehuset. Den nye kro lå, hvor Strandvejen svingede ned mod havnen, en del af kroen ligger der i dag som Gl. Humlebæk kro. Kroen, der var opført i bindingsværk på sten 18 fag langt og 10 alen dyb med stråtag, var indrettet med 3 stuer – 2 køkkener, 2 rejsekamre, port, stald og hølø, hertil et udhus af samme byggemateriale. Det var indrettet til logihus. Kroen går godt, for i 1851 anmoder en søn af Carl Brun, hofjærgermester Alexander Brun, om at måtte købe sønen (kirkegårdssønen) og de arealer, der lå rundt om den og som



»Hullet«, i dag Kirkegårdssøen. I baggrunden ses Hven og den svenske kyst. Akvarel af O. J. Rawert, 1824.

tilhørte staten efter byggeri af kanonbådshavn i 1810-14. I sin ansøgning skriver Alexander Brun, at han vil indrette det til lystanlæg »for de besøgende, der er blevet så talrige om sommeren, siden min far opførte et værts-
hus i Humlebæk«. Der har altså været »turister« i Humlebæk omkring 1850. Kroen ombygges og udvides nogle gange. I 1860 opføres således en rejsestald, og hovedbygningen forsynes med frontispice. I 1870'erne bliver der anlagt en have omkring kroen, og senere ved århundredets slutning udvides kroen endnu en gang og kaldes nu for Humlebæk hotel.

Mange af gæsterne til hotellet er sikkert kommet med dampskibet til Humlebæk havn. I første halvdel af 1800 tallet var der åbnet en dampskibs-
rute mellem København og Helsingør med anløbssted i Vedbæk, Rungsted og Humlebæk. Da Humlebæk ikke havde dybde nok til at de store hjul-
dampere kunne gå ind i havnen, blev passagerere og gods roet i land. Dampskibene sejlede kun i sommertiden og havde i højsæsonen tre daglige
sejladser. Når skibet gik fra Rungsted sættes et flag i forstavnen, som fortalte
hvor mange passagerer, der skulle sættes i land. Så kunne færgemanden i
Humblebæk se hvor mange både, der skulle sendes af sted. Når dampskibet

var ca. 200 m fra havnen, satte det farten ned, medens passagererne fra en landgangstrappe gik ned i færgebåden, den blev holdt fast til damperen fra en bådsmændshage bag hjulkassen. Var der mange passagerer, der skulle i land og måske en del gods, kunne det ske, at dampskibet var nået hen forbi Babyloneskoven inden udvekslingen havde fundet sted. 2. pinsedag, der var den store skovtursdag, kunne der godt være 150 passagerer at bringe i land i både, der hver kunne rumme fra 15 til 25 passagerer. Dampskibsruten var både den billigste og hurtigste måde at komme til Humlebæk fra København på. Turen København-Helsingør kostede 2 Rbd, og sammenlignet med at en dagvogn fra Helsingør til Humlebæk kostede 3 Rbd 32 skilling, så var den søværts forbindelse billig. Turen tog ca. 3 timer alt afhængig af vind og strøm, men på en stille sommerdag har det jo været en herlig tur sammenlignet med turen ad den støvede Strandvej til fods eller i dagvogn, der skrumplede af sted på den dengang ret så dårlige vej. Otto Rung fortæller i bogen »Fra min Klunketid« om en dampskibstur på Øresund: »Vi ilede i trav om bord og spurgte straks efter vor gode ven fra sidste sommer den flotte styrmand Andersen. Og han hjalp os med at se efter, om alt vort rejsegods var med om bord. Inde i ruffet ud for døren ned til maskinen med det blanke stål og messing og de mange hjul og stempler, der stod vore tremmesenge og vore tangmadrasser viklet om med sejl garn. Og ved Vedbæk kom fader ud fra rygesalonen og tog os med ned i kahytten, hvor hver af os fik det vidunder, som ikke findes mere på jorden, men i de gode gamle Øresunds-år blev kaldt en dampskibsbøf! Intet duftede så lifligt som derinde fra kokkens lille kabys, af løg tilsat med olie fra maskinrummet«. Otto Rungs familie var landliggere i Snekkersten; også Poul Reumert har fortalt om, hvordan han om sommeren hver dag tog med dampskibet for at gå i skole i København. Men det er dog nok de færreste, der har benyttet skibet som et dagligt transportmiddel, så Humlebæk lå foreløbig i yderkanten af det område, gæsterne fra København søgte til. I »Strandvejens Veiviser for 1885« findes en fortegnelse over landliggere på strækningen fra Svanemøllen til Hornbæk. Heraf fremgår det, at koncentrationen af landliggere var størst nær København. Således var der det år 257 landliggerfamilier i Tårnbæk, som enten havde eget hus eller indlogerede sig hos de stedlige fiskere. I Sletten var der samme år 5-6 landliggerfamilier og nord herfor nævnes ingen. Men det var på mode at tage på landet i sidste halvdel af 1800 tallet. Frygten for epidemiske sygdomme var medvirkende hertil. Mange ældre københavnere huskede den store Kolera epidemi og vidste hvor hurtigt sygdomme kunne brede sig i sommervarmen, når folk boede tæt. Lægerne anbefalede jo også lys og luft for mange sygdomme. Man vidste at den friske luft havde en gavnlig indvirkning på mange sygdomme.



Humblebæk hotel set fra syd omkring år 1900, et par kvindelige gæster vender hjem fra cykletur.



Humblebæk hotel set fra nord 1908. Den stråtækte bygning til venstre er rejsestald og sal fra 1860.



Der bygges viadukt ved Krogerup allé i forbindelse med kystbanens bygning i 1896.

Desuden kunne man jo også forebygge, så man ikke så let blev syg den følgende vinter.

Og Humlebæk har været kendt som et landskabeligt skønt sted, i en turistfører fra 1865 fortælles: »Kysten er høj og meget bakket, stiger brat ned mod Stranden og frembyder en række stolte Udsigter over Sundet, op til Helsingør, over til Skaane og til Hveen og Rungsted. Når Sundet vrirler af Sejlere, er her muntert nok og ogsaa paa Landjorden rører sig et rastløst Liv nede ved Havnen. Den bedste Udsigt har man fra Krohaven, der ligger paa de højeste Punkter«.

I mange år havde der været talt om en jernbane fra København til Nordsjælland, men da banen til Klampenborg var åbnet i 1863 og Nordbanen over Hillerød, Fredensborg til Helsingør i 1864, var der foreløbig ikke tale om flere jernbaner. Så folk, der ville nordpå langs kysten måtte klare sig med dampskibsruten eller dagvognen ad Strandvejen. Først i 1880'erne bliver talen om kystbanen igen bragt op i Rigsdagen, kraftigt støttet af de lokale politikere kaptajn Wilhelm Dinesen fra Rungstedlund og fra 1892 hofjærgermester Oscar Brun til Krogerup. Kystbanen bliver åbnet i 1897, som dobbeltsporet jernbane til Rungsted, herfra og til Helsingør var den enkeltsporet. Først i 1924 bliver banen ført til Helsingør i dobbelt spor.



Humlebæk station, opført 1896-97. Billedet er fra ca. 1908.

I Humlebæk blev der stor diskussion om stationens placering. Ser man på et kort fra omkring 1990, var der jo ingen bebyggelse mellem fiskerlejerne Sletten og Humlebæk. Beboerne i Sletten ønskede da også stationen placeret nærmest Sletten ved Dageløkkevej, og Humlebæk ønskede stationen bag Humlebæk hotel ved Krogerup allé; men hofjærgermester Oscar Brun bestemte, han ønskede ikke stationen for nær Krogerup, og da han ønskede at skænke jord til stationen, blev placeringen i det sydligste hjørne af godsets jorder. Banens åbning lokkede flere københavnere til Humlebæk og Sletten, nu kunne man gøre turen på ca. 50 minutter.

Hvordan så Humlebæk så ud omkring år 1900? Kørte man ad Strandvejen fra sydenden af Lave skov og op til Babyloveskoven i nord, var her bortset fra de to fiskerlejer Sletten og Humlebæk kun ganske få huse. Her lå Strandmosegård og skovfogedboligen ved Peter Mads, lidt længere fremme Humlebæk sanatorium – senere Hotel Gylfe og i dag FDB's kursusejendom. Kørte man fra Sletten op over bakken, kom man til den gamle Sletten skole på højre hånd – nuværende Humlebæk skole blev først opført 1907-. Længere fremme lå toldassistentboligen – Gl. Strandvej 75. Herfra og hen til Louisiana var der kun ganske få huse. Louisiana var opført i 1863 af den før omtalte hofjærgermester Alexander Brun. Fra Louisiana

svingede vejen i en bue op mod Humlebæk hotel med kirkegården på højre side for derefter at svinge ned ad bakken gennem Humlebæk fiskeleje. Hele kyststrækningen lå åbent, klar til udstykning til de mange sommervillaer, der blev opført her i de første tiår af vort århundrede. Den ene store villa efter den anden skød op i området mellem de to fiskerlejer, denne bebyggelse fik navnet Ny Humlebæk. Også området syd for Strandmosegård blev udstykket. Kun et par steder mellem Sletten og Humlebæk forblev frit, det var ved »Udsigten« ved milepælen hvor Strandvejen drejer ind mod Louisiana, og ved Toldkontrollørlodden (Bjerre strand).

Datidens miljøbevidste folk begyndte da også at tale om ødelæggelse af udsigten fra Strandvejen. Hoffotograf Peter Elfelt udtrykte det således i et foredrag 1914 om Strandvejens Skæbne: »Talrige steder er der plantet hække og haver mellem vejen og stranden, så den frie udsigt er ganske skjult for den vejfarende, og mange grundejere har foretaget mærkelige arrangementer, der er direkte skæmmende«.

Men de nye grundejere havde også interesser, de gerne så varetaget. Der blev oprettet en grundejerforening i Humlebæk. 24. august 1907 mødtes et antal grundejere på Humlebæk hotel, de stiftede »Grundejerforeningen for Asminderød-Grønholt kommunes kystdistrikt«. Det var sandsynligvis landliggere, der tog initiativet til oprettelsen af foreningen. I hvert fald var et flertal i den første bestyrelse landliggere, og bestyrelsens møder blev i vinterhalvåret afholdt i København. Foreningens medlemslister fortæller da også, at et flertal af medlemmerne gennem hele perioden frem til ca. 1960 var landliggere. Således var der i 1933-34 138 medlemmer heraf 90 landliggere. I 1953 viser en medlemsoversigt, at af 334 medlemmer var 193 landliggere.

De første opgaver, der blev taget op af foreningen, var da også i nogen grad på initiativ af de »fastboende« sommergæster. Det var indlæggelse af gas, vand og elektricitet i husene. Allerede i 1910 var man nået så vidt, at Humlebæk kunne tilsluttes gas- og vandværket i Tikøb kommune. Derefter tog man fat på elektriciteten, der blev indkaldt en ingeniør fra Skovshovedværket, der på et medlemsmøde på Humlebæk hotel kunne fortælle om elektricitetens fortræffeligheder, og de betingelser der knyttede sig til at blive tilsluttet værkets ledningsnet. I 1912 var også denne sag afsluttet, og masterne med de elektriske ledninger blev et nyt træk i bybilledet. At landliggerne har haft stor indflydelse på, at disse sager blev ført så hurtigt igennem, er der ingen tvivl om. De kendte jo til gas, vand og elektricitet fra København og var interesseret i at få disse fremskridt i sommervillaen.

Desuden var de kapitalstærke og mange af dem havde fra deres daglige arbejde begreb om at forhandle med myndighederne. Men de var også



Gl. Strandvej nord for »Ll. Krogerup« omkring 1908. Det er telefonledninger på masterne til venstre.



Peder Mads Strand ca. 1908, også kaldet strandfogedloden.



Vejen fra Sletten op ad bakken mod skolen ca. 1908. Huset på venstre side ligger der endnu. I baggrunden skimtes Sundet, der ligger en fuldrigger derude.

nøjeregnende med hvad deres penge blev brugt til. Der gik mange år, før der blev lys på vejene. I adskillige år forhandlede der herom, men der var en del indre strid i foreningen, idet landliggerne ikke ville betale fuld belysningsafgift, når de kun var her i årets lyse måneder. Løsningen blev, at belysningsafgiften skulle betales efter ejendomsskyld, og landliggerne skulle så slippe med 1/3 afgift. I 1924 blev de første lys tændt.

At det var travle forretningsfolk, der kom til byen, kan læses ud af grundejerforeningens protokol. Der blev stillet krav til DSB om befordringen på kystbanen, både til antallet af tog og de tider, de skulle køre på. Begrebet »grosserertog« opstod i disse år. Også materiellet havde man krav til. De nye 3. kl. vogne, der var forsynet med polstrede sæder, skulle indsættes på kystbanen. I et brev til generaldirektoratet hedder det: »Hvorfor skal Kystbanens Reisende negligeres paa denne Maade, og man gør gældende – og vel nok med Rette – at saafremt disse polstrede 3'kl Vogne skal benyttes i den ordinære Skovtrafik – København-Klampenborg – vil de snart være øde-

lagte«. Også renligheden i togene og på stationerne har man sin mening om, der ankes over at »Toiletterne paa Kystbanetogene atter i Aar lader meget tilbage i Retning af Proberhed«. Der henvises til sidste vogn i tog med afgang fra Humlebæk 8.13, »hvor Toilettet forefindes at være i nærmest skandaløs Tilstand, snavset og støvet og med Stænk langt op ad Væggene – og umuligt for ordentlige Mennesker at benytte«. Bænkene på stationsperro-nerne klages der over, navnlig på Østerbro station i Kjøbenhavn, Bænkene »skal aftørres eller afvaskes een eller to Gange om Eftermiddagen, thi de er saa støvede og snavsede, at de kun kan anvendes til Bagagebænk til Trods for den smukke Maling, der i Aar er ofret paa dem«.

For at lægge mere vægt bag henvendelserne til DSB, optræder grundejerforeningerne langs kysten ofte samlet, og i den lige citerede henvendelse, forsøges det også at få landkommunens grundejerforening med. Her er det som om forskelligheden i opfattelse kommer frem, idet formanden for denne grundejerforening gårdejer Johannes Johansen, Boserupgård, i sit svar på en henvendelse skriver følgende: »Vi har forlænge siden modtaget Deres ærede Skrivelse til Grundejerforeningen her i Landkommunen Jeg skal meddele at, vi ønsker ikke at deltage i Klagen over Materielet paa Kystbanen, Tojlættet i Tog 813 Humlebæk og heller ikke over de støvede Bænke paa Østerbro Station Vor Forenings Medlemmer bruger Nordbanen, fuldkommen saa meget som Kystbanen«.

Sammensætningen af Humlebæks fastboende befolkning blev helt naturligt præget af de kapitalstærke sommergæster, der havde brug for tjenesteydelser af forskellig art. Befolkningens sammensætning blev ændret. Ved en sammenligning med befolkningens sammensætning i 1906 og 1920 fremgår det tydeligt, at der bliver flere af distriktets beboere, der lever af sommergæsterne. Således er der en betydelig stigning i antallet af have-mænd og gartnere, og dette kan vel forklares ved det voksende antal fastboende sommergæster. Også en rullekone og vaske- og rengøringskoner taler for det samme. Indenfor handelsstanden er der en forøgelse af antallet af købmænd, og der bliver åbnet et vaskeri og en cykelhandler. Der bliver brug for sommerpostbude, posten blev bragt ud tre gange om dagen, og grundejerforeningen forsøger at få posthuset åbnet på søndage.

Ved stationen stod droschechaufføren klar til at modtage de hjemvendende »grossererere«, når toget kom ind. Disse chaufførere har åbenbart været til gene i stationens ventesal, for i 1939 sendes en skrivelse fra grundejerforeningen til DSB med anmodning om, at der på stationen indrettes en chaufførpholdsstue. DSB svarer »... Angaaende eventuel Tilvejebringelse af et særligt Værelse med Telefon for Droskechaufførerne paa Humlebæk Station eller i dennes umiddelbare Nærhed skal man udtale, at det jo kun



Strandvejen i svinget mod Ll. Krogerup ca. 1915. I baggrunden kan ses de sommervillaer, der var bygget langs kysten frem mod Udsigten.

drejer sig om en 3 á 4 Mand, hvis ophold i Ventesalen ikke efter Statsbanernes Mening kan være til Ulempe for de Rejsende ...»

Foruden de fastboende sommergæster, var der også de, der lejede sig ind, på de to hoteller i området, Humlebæk hotel og hotel Gylfe. Humlebæk hotel bliver i begyndelsen af 30'erne revet ned i forbindelse med Ny Strandvejs forlængelse mod nord. I stedet åbnede i 1935 Kølles Gaard.

Mange sommergæster lejede sig også ind hos de lokale fiskere, der i sommerperioden flyttede ud i udhuse eller på loftet og lod deres hus udleje. En sådan udlejning blev efterhånden helt almindelig og var et tilskud til den beskedne indtjening, de havde ved fiskeriet. Om foråret, gerne i påsken, blev der sat skilte op i vinduerne, så kunne eventuelle forbigående se, hvor de kunne leje sig ind.

Når lejen var aftalt, betalte gæsterne gerne halvdelen med det samme og den sidste halvdel ved indflytning. Inden gæsterne kom skulle huset ordnes, der blev kalket og tjæret, sokkel og træværket fik maling. Indendørs blev der gjort hovedrent, og de personlige ejendele blev flyttet. Måske også nogle af møblerne, for ofte kom gæsterne med eget møblement, eller de havde det stående på loftet fra sidste år. Mange var nemlig samme sted flere år i træk. Værtsfamilien skulle sørge for service og køkkengrej, og for at der ikke skulle opstå misforståelser blev en inventarliste sat op.

Dagligdagen for en landliggerfamilie, der boede til leje formede sig meget



Parti fra Humlebæk fiskerleje og havn ca. 1909.

ens. Man sov længe om morgenen og indtog derefter morgenkaffen. Hvis vejret tillod det, gik man til stranden for at bade en eller to gange om dagen – ikke fra den åbne strand, men fra et af de mange badehuse – der var langs stranden. Måske gik man på havnen for at købe frisk fisk til middagen, eller der blev købt friske landkyllinger. De lokale kunne også tjene ekstra ved at sælge til gæsterne, nyopgravede kartofler, frisk frugt eller bær. Om aftenen var der tid til en tur på havnen eller langs stranden. Der var ikke megen samkvem mellem værtsfolk og gæster; men det var skik, at gæsterne en gang i løbet af sommeren inviterede på kaffe. Når dagen nærmede sig for afrejsen, blev alt pakket ned og sendt, måske havde man syltet i sommerens løb, og det skulle også bringes med til byen. Inden afrejsen blev der måske aftalt leje for næste sommer.

Udlejningsperioden var ofte 15. maj til 1. september, så mon ikke værtsfamilien har åndet lettet op, når gæsterne var rejst. Nu kunne man flytte ind i sine egne stuer, og børnene behøvede ikke mere at tage hensyn, når »Heren og Fruen« sov til middag.

Der har nok i det hele taget ikke været megen omgang mellem landliggerne og de lokale, man blandede sig ikke, og ofte har man rystet på hovedet af »de tossede Kjøbenhavnerne«. I sommervillaerne hvor man ofte selv havde det tjenende personale med, har disse vel søgt sammen med egnens unge i deres knap afmålte fritid. Måske til skovfesterne i Babylone-

skoven eller på »Sækkeraken«, en dansestrade overdækket med teltlærred, den lå bag Humlebæk kro langs med jernbanen. Havnefesterne i Humlebæk og Sletten har vel også trukket gæsterne til. I nogle år er der også blevet afholdt fodboldkamp mellem landliggerne og de lokale.

Op under 2. verdenskrig sælges Krogerup gods til Staten, og der opstår tanker om en udstykning til parcelhusgrunde. Der opstår nu både hos landliggerne og de lokale en ængstelse for, om man kan bevare egnenes landskabelige skønhed.

Grundejerforeningen følger nøje udviklingen, man vil nødigt miste det åbne land. Størstedelen af jorden bliver da også fredet, så skoven og det åbne land med udsigt ud over Øresund mod Hveen og den svenske kyst bevares.

Omkring 1960 er tiden med landligere i Humlebæk ved at være forbi; husene bliver for dyre at holde, det bliver svært og dyrt at få tjenende personale, og ferievanerne begynder at ændres, nu tager man på ferie i udlandet. Alle de store villaer på Gl Strandvej og de tilstødende sideveje bliver solgt til helårsbeboelse, en del overtages af næste generation. Der sker også en del udstykning, idet mange af grundene var så store, at der kunne sælges fra. Næsten alle husene mellem Udsigten og Lille Krogerup havde haft køkkenhave på landsiden af Gl Strandvej, de bliver solgt fra, og her bygges en række af parcelhuse.

En epoke af Humlebæks historie er slut, en historie som virkelig har haft betydning for byens udvikling.

Bent Skov Larsen

Kilder:

Grundejerforeningen i Asminderød-Grønholt kommunes kystdistrikt: Sagsregister 1907.

Forhandlingsprotokoller for grundejerforeningen i Asminderød-Grønholt kommunes kystdistrikt 1907-1946.

Arkivkasse fra Lokalhistorisk Arkiv i Humlebæk, indeholdende materiale vedrørende grundejerforeningen.

Litteratur:

Gotfred Hartmann: En malerisk rejse gennem Nordsjælland, illustreret med O. J. Rawerts akvareller fra 1800 tallet.

Torben Topsøe Jensen: Fem mil langs Øresund. Træk af Strandvejens historie.

Aser Schmelling: Humlebæk Fiskerleie.

Harald Jørgensen: Træk af udviklingen i Humlebæk gennem 50 år.

Dansk Kulturhistorisk Museumsforening: Sommerglæder.

Billedmaterialet er udlånt fra Lokalthistorisk Arkiv på Humlebæk bibliotek.

Lokale kunstnere:



Godt gemt i privat have i Fredensborg: Bøffelko med kalv.

Mogens Bøggild (1901-1987)

I det store røde hus »Birkely« – Nørredamsvej 5, Fredensborg – boede i årene 1938-1944 kunstneren Mogens Bøggild.

Mogens Bøggild er nok bedst kendt om billedhugger. Han skabte gennem årene en række monumenter og skulpturer, som kan ses rundt om i Danmark: Bjørnebrønden (Nykøbing F, 1939), Grisebrønden (Århus, 1950), Friheds-monumentet (Frederiksborg Slot, 1958), monumentet for Johs. V. Jensen (Farsø, 1959) og mange flere. Men også som tegner har Mogens Bøggild gjort sig gældende med utroligt smukke og skarpt sansede arbejder. Nabo til Mogens Bøggild i Fredensborg-årene var en anden tegningens mester: Ib Andersen. Dette naboskab var til gensidig glæde og inspiration. I en periode indgik de en slags kontrakt med hinanden om at lave en tegning hver dag for at holde sig i øvelse. Fik de ikke lavet tegninger, blev de nødt til at lave en hel masse for at få orden i regnskabet igen. Gad

vide om afbillede »Åbent landskab ved Fredensborg« (1940) er fra denne periode.

Opholdet i Fredensborg blev relativt kort. I et interview i Berlingske Tidende (18.9.1943) fremgår det, at det var ved at blive for besværligt at bo i Fredensborg og have atelier i København. Således beskrives det i interviewet: »... her lykkedes det intervieweren (Ejnar Black) at træffe ham (Mogens Bøggild) en søndag, vistnok den eneste ugedag, han er hjemme. For fem år siden flyttede han ud for i fred og idyl at modellere heste, grise og køer. Blandt alle Fredensborgs idylliske vejnavne havnede han på Gasværksvej (siden 1974: Nørredamsvej), det eneste med et virkeligt stænk af storby over sig. Der bor han i en stor rød villa, eller rettere hans familie bor der, for selv tager han ind med det første og ud med det sidste tog hver dag. De store opgaver tvinger ham til at være i København. Men det er selvfølgelig også dejligt at sove i Fredensborg«. Udover hans skulptur »Bøffelko med kalv« (1930), som findes godt gemt i en privat have, findes der ingen af hans skulpturer i vor kommune (som desværre er lidt skulpturfattig).

Peter Heiberg

Noget om Fredensborgvejen og dens endelige færdiggørelse

Natten til den 14. januar 1766 døde Frederik V i sin elskede Moltke's arme på Christiansborg Slot kun 42 år gammel, og sandt at sige led tvillingerigerne Danmark/Norge i den anledning ikke noget tab ved, at den af Guds nåde enevældige monark tog fast ophold i Roskilde, for Frederik V var – pænt sagt – ikke nogen betydelig personlighed.

Og dog var det en af de smukkeste epoker i Danmarks historie, der gik i graven med kongen. Landet havde i de 20 år, Frederik V formelt regerede, hævet sig fra at være en sekundær stat i Europa – jf. Molesworth beskrivelse af landet – til at komme på højde med Europas førende nationer.

I hele kongens regeringstid havde landet været forskånet for krige, hvad der betød økonomisk fremgang. Frederiksstaden blev bygget med Amalienborg og de øvrige palæer. I 1748 åbnedes Det kongelige Teater og i 1754 Det kongelige danske Kunstakademi. Handlen – især storhandlen – blomstrede og Asiatisk Kompagni hjemførte varer for millioner af rigsdaler for at re-eksportere $\frac{3}{4}$ af ladningerne. Disse forhold og flere til fik den ellers så nøgterne Holberg til at skrive om Frederik V's »livsalige regimente«.

Nej, det var ikke kongen selv, som initierede noget, men »excellencerne«: først og fremmest Moltke, Bernstorff og Schimmelmann, alle tyskere af nation, alle fyrstetjenere, loyale over for den fyrste, de tjente og det samfund de administrerede, men vigtigst af alt: de har tilsyneladende været enige om, hvilken politik – som de udøvede i kongens navn – der tjente Danmark bedst, og landet fik dermed i over en 20-årig periode en stabil regering med en rolig udvikling, hvilket er så sjældent for dette kongerige.

Men hvad har alt dette specielt med Fredensborg-Humblebæk kommune at gøre? Jo, blandt de mange initiativer, excellencerne tog, er der 2, som sjældent nævnes i historiebøgerne, men som stadig sætter deres tydelige spor i kommunen. Først: i 1763 indkaldtes fra Braunschweig forstmanden Johann Georg von Langen (1699-1776). Hans virkefelt blev primært krongodset i Nordsjælland, og hér indførte han planmæssig skovdrift, hvad der betød, at skovene blev bevaret. Han indførte nye og hidtil ukendte skovtræer i Danmark, som rødgran, ædelgran og lærk, og han fik pålæg om, til flådens fornyelse at plante visse skovarter til med eg (flådeskovene) – og det kan kaldes langtidsplanlægning i betragtning af, at det tager ca. 200 år, før eg er

tjenlig til tømmer. Endnu står på Nødebo Holt nogle af de ædelgraner, von Langen lod plante og i Sørup Hegn nogle gigantiske ege – de sidste rester af flådeskoven.

Dernæst – og det er dét egentlige emne for denne artikel: i året 1761 besluttede kongen – læs excellencerne – at »såvel til agerdyrkningens, handelens og den indre samfærdsels fremme, som til bekvemmelighed for de rejsende, at lade anlægge nye hovedveje i alle landets provinser«.

Dette var uden tvivl også en yderst påkrævet foranstaltning. Vejene var på det tidspunkt – hvis man overhovedet kan tale om veje – elendige. Primært var der tale om nogle hjulspor, nødtørftigt istandsat af hovbønderne, men så godt som ufremkommelige for kørende trafik om foråret og efteråret. En dagsrejses længde var – under gunstige forhold – på 8 mil (ca. 60 km), og når talen var om godstransport, regnede man med at kunne tilbagelægge 4 mil (ca. 30 km) pr. dag, men iøvrigt var landværts varetransport over længere afstande en utopi, da transportomkostningerne hurtigt oversteg varernes værdi. Kort sagt, Danmark var, hvad angår infrastrukturen, et U-land.

Dette indså »excellencerne«, og for at råde bod på dette forhold og for at føre den kongelige beslutning af 1761 ud i livet nedsattes i 1763 »Direktionen for de nye Vejanlæg« og til stillingen som direktionens »Over-Wey-Inspektør« indkaldtes schweizeren Jean Rodolphe Francois Marmillod.

Marmillod(1720-1786) var født i landsbyen Rosinière, kanton Vaud, Schweiz, men var uddannet i Frankrig på »Ecole des Ponts et Chaussées«, Paris, – tidens absolut førende uddannelsessted for bro- og vejbyggere. Det var den franske arkitekt – indkaldt for bl.a. at udbygge Fredensborg slots-park – Nicolas-Henri Jardin, der henledte Bernstoffs opmærksomhed på Marmillod.

Marmillod ankom til Danmark den 12. april 1764 sammen med 2 andre franske vejingeniører, og de tog fat med en energi, der må undre. Deres 2 første opgaver lød på udformning af en vej København/Fredensborg og København/Roskilde og allerede den 24. maj 1764 godkendte kongen et skitseprojekt – for så vidt angår Fredensborgdelen, se fig. 1 – for Fredensborgvejen fra Vibenshus via Sorgenfri og Hirshholm slotte til Fredensborg slot, og den 30. oktober 1765 var detailprojekteringen færdig – se som eksempel fig. 2. Fredensborgvejen blev således den første danske landevej i moderne forstand.

Og hvad forstår man så ved en landevej i moderne forstand. Jo, man lavede først en egentlig dæmning til selve vejen, man gravede grøfter til afledning af vandet fra vejarealet, man lavede stenkister over alle vandløb – se f.eks. Ebbekøb Bro over Langstrup å lidt nord for Lønholt – man lavede et

paklag af sten i 1 fods dybde og oven på paklaget blev vejen brolagt, alt i 9 alen bredde. På hver side af brolægningen blev udlagt $6\frac{1}{2}$ alen brede jordveje eller som de også kaldtes »sommerveje« for de langsomt kørende vogne, og til sidst sattes milestenene op – se f.eks. $4\frac{3}{4}$ -milestenen umiddelbart nord for Humlebækvejens udmunding i Kongevejen.

Og hvem udførte så arbejdet. Ja, hovbønderne var jo altid ved hånden, og de blev sat til at samle og køre sten til anlægget. For hver favns vejlængde – en favn lig 1,882 m – skulle der bruges $\frac{1}{3}$ kubikfavn sten, svarende til $2,23 \text{ m}^3$. De gode bønder i Grønholt og Asminderød sogne (og husk Asminderød sogn grænsede dengang i øst til Øresund) har sikkert bandet dette nymodens anlæg og denne fremmedarbejder til Marmillod lang væk, når de om foråret og i såtiden skulle finde og læsse sten på deres ikke alt for solide vogne og lade deres vinterudhungrede heste trække stenene til sommerens anlægsarbejder på Kongevejen. Men man kan sige, at deres arbejde ikke var forgæves. Vejen ligger der endnu, solidt og godt, som den blev anlagt for mere end 200 år siden.

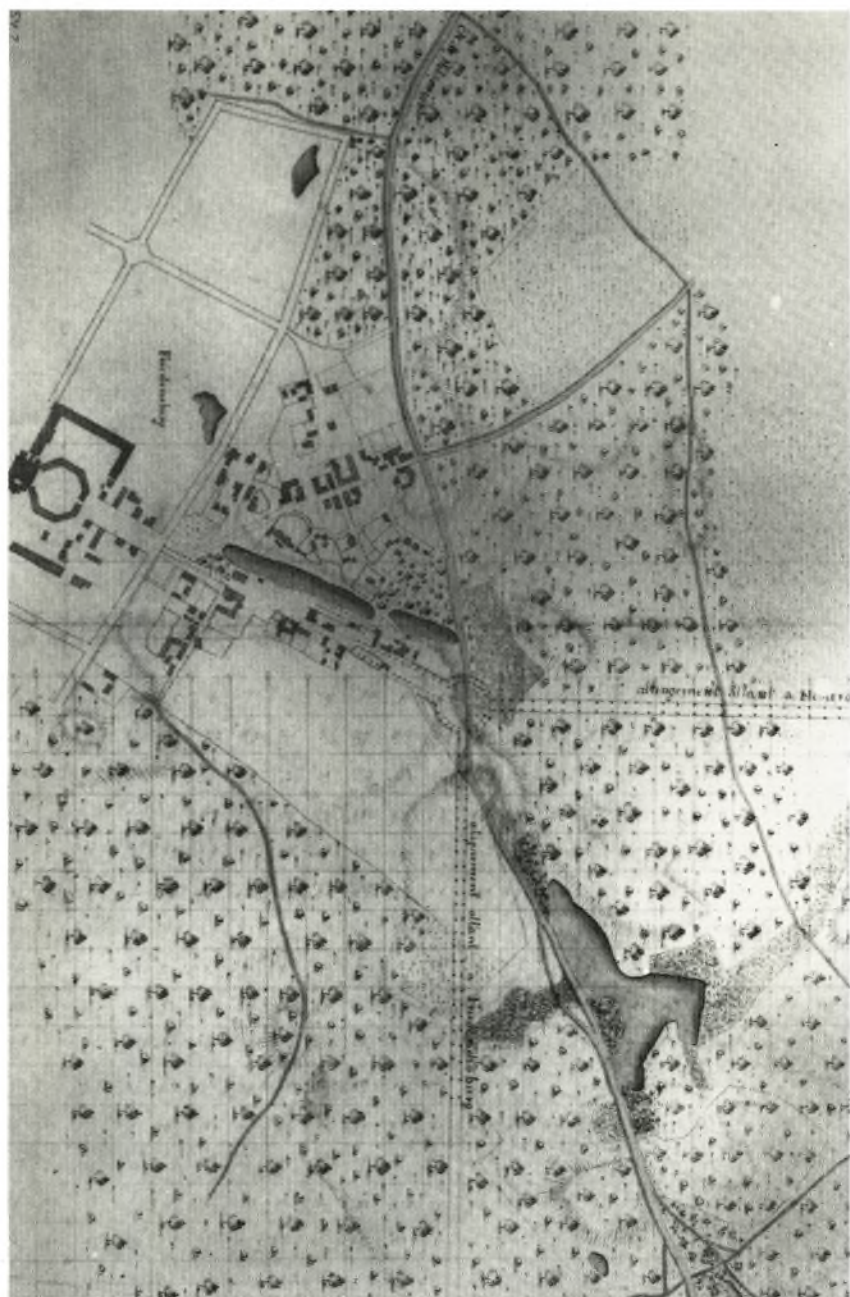
Arbejdet på selve vejen blev udført af soldater, normalt var der i den tid af året, hvor vejrliget tillod det, udkommanderet 300 mand og 12 underofficerer hertil, og det var jo i og for sig en meget fornuftig udnyttelse af hæren, eftersom landet ikke havde været i krig siden det år, hvor Fredensborg slot blev grundlagt: 1720.

I 1775 er vejen færdig – og dog, færdig er den ikke endnu, og her er vi ved denne artikels pointe.

Herom er at berette følgende: denne artikels forfatter er medlem af bestyrelsen for »Bevaringsforeningen«, Fredensborg. Han har altid fundet, at Slotsgade i Fredensborg er kedelig, og at indkørslen til byen – krydset Hillerødvej/Slotsgade/Kongevejen – er rædselsfuldt, og at det næppe havde været den danske enevældes mening, at tilkørslen til den kongelige sommerresidens skulle tage sig sådan ud.

På et bestyrelsesmøde i juni 1989 rejste han spørgsmålet, om ikke »Bevaringsforeningen« skulle gøre noget ved tingenes tilstand og fik tilslutning til dette synspunkt.

Først rettedes henvendelse til Fredensborg-Humlebæk kommune. Jo, kommunen havde et projekt til Slotsgades forskjønnelse fra 1978 liggende, da der den gang var tale om, at kommunen skulle overtage gaden fra amtet og derfor havde mulighed for at få afleveret gaden i den tilstand, modtageren ønskede det. Forslaget faldt imidlertid, da Frederiksborg Amt ikke ville betale, hvad forslaget kostede. Dette forslag til Slotsgades udformning var rigtig nydeligt, det lignede til forveksling tilkørslen til en S-togsstation i en københavnsk forstad – og det var måske ikke lige den udformning af



Marmillods skitse til Kongevejen i Fredensborg.

gaden, vi havde tænkt os i »Bevaringsforeningen«. En granskning i umiddelbar tilgængelig litteratur af, hvordan opkørslen til slottet havde taget sig ud i dets første glansperiode under Frederik V og hans enkedronning Juliane Marie, gav intet resultat. Artiklens forfatter appellerede da i sin nød bl.a. til sin gode bekendt Gorm Tortzen, Fredensborg, om at finde en løsning, og han gav nøglen: Rigsarkivet. Og der lå de: Marmillods detailtegninger – først registreret af arkivet i årene 1980 til 1984 – og et nyt perspektiv med yderligere litteratur åbnede sig. Hvad er mere oplagt end at man ved indkørslen til Fredensborg by mødes af en klassisk, fransk, barok rotunde med 2 koncentriske cirkler af lind tilmed stafferet med lind anbragt amfiteatralsk på skrænterne ned mod rotunden (fig. 2) – hvori der kan indpasses en nutidig rundkørsel – for så at lade Slotsgade udgå fra denne i en 9 alen bred chaussé, formet som en lindeallé og oplyst af lygter magen til de, man i dag finder på Fredensborg Slot fra Jernporten og op til selve slottet.

Som sagt oven for blev denne – skal vi sige festlige afslutning på Fredensborgvejen aldrig udført. Forklaringen herpå ligger nok i det faktum, at detailprojektet var færdigt 30. oktober 1765 og kongen døde den 14. januar 1766. Enkedronning Juliane Marie fik tildelt Fredensborg Slot, men hendes enkepension – eller som man sagde i de kredse: hendes livgeding – rakte ikke i første omgang til at betale den afsluttende staffage til vejen, som den efterfølgende regering iøvrigt fuldførte. Men tanken herom synes ikke helt opgivet af Juliane Marie, der også havde planer om yderligere landskabsarkitektoniske tiltag.

Forholdet var bl.a. det, at Marmillod fra Frankrig medbragte den klassisk barokke landskabsarkitektur, hvorefter veje skulle trækkes efter en linieal, og hvor dette ikke kunne lade sig gøre, skulle der være et skarpt knæk på vejen og ikke en blød kurve. Marmillods første udkast til Fredensborgvejens linieføring gik derfor ud på, at vejen fra Hirshholm til Fredensborg skulle føres i en lige linie. Dette ville have indebåret, at vejen ville have ramt et punkt ved Præstemosen, hvorefter den skulle være ført i en bred nordgående allé de sidste 3 km til Fredensborg slot. Slottet ville dermed have fået en sydakse som pendant til den nordakse, som Kæmpealleen med den forlængede udsyn endnu i dag udgør. Kongen ønskede imidlertid ikke denne løsning, da den ville forlænge vejen til hans elskede Fredensborg med et par km, og vejen fik derfor sin bløde kurve lidt nord for Vejenbrødkrydset.

Under Juliane Maries og Guldbergs regimente (1772-1784) blev tanken om denne sydakse taget op igen, vist nok af Harsdorff. Tanken var da at lave en »skinalle« i forlængelse af Slotsgade ud til det af Marmillod foreslåede knæk ved Præstemosen, men paladsrevolutionen den 14. april 1784,

hvor kronprinsen og hans mænd tog magten, satte en foreløbig stopper for projektet, og Fredensborg-Humlebæk kommune har i 1989 sat en endelig stopper for realiseringen af dette landskabsarkitektonisk enestående projekt ved at tillade et omfattende kontorbyggeri lige i aksens centrum for enden af Slotsgade – skal vi kalde dette for omvendt enevælde!

I dag vidner nogle »kandelaberbøge« på Ulriksdals jorder i vestsiden af Slotsgades forlængelse om projektet af sydaksen. Kvartcirklen foran ejendommen »Terrasserne« og selve terrasserne op mod ejendommen, men uden lindetræer, vidner om, at man var i gang med at udføre Marmillods rotunde, men de ustabile politiske forhold efter Frederik V's død bevirkede altså, at projekterne til dato ikke er blevet udført – pokkers også.

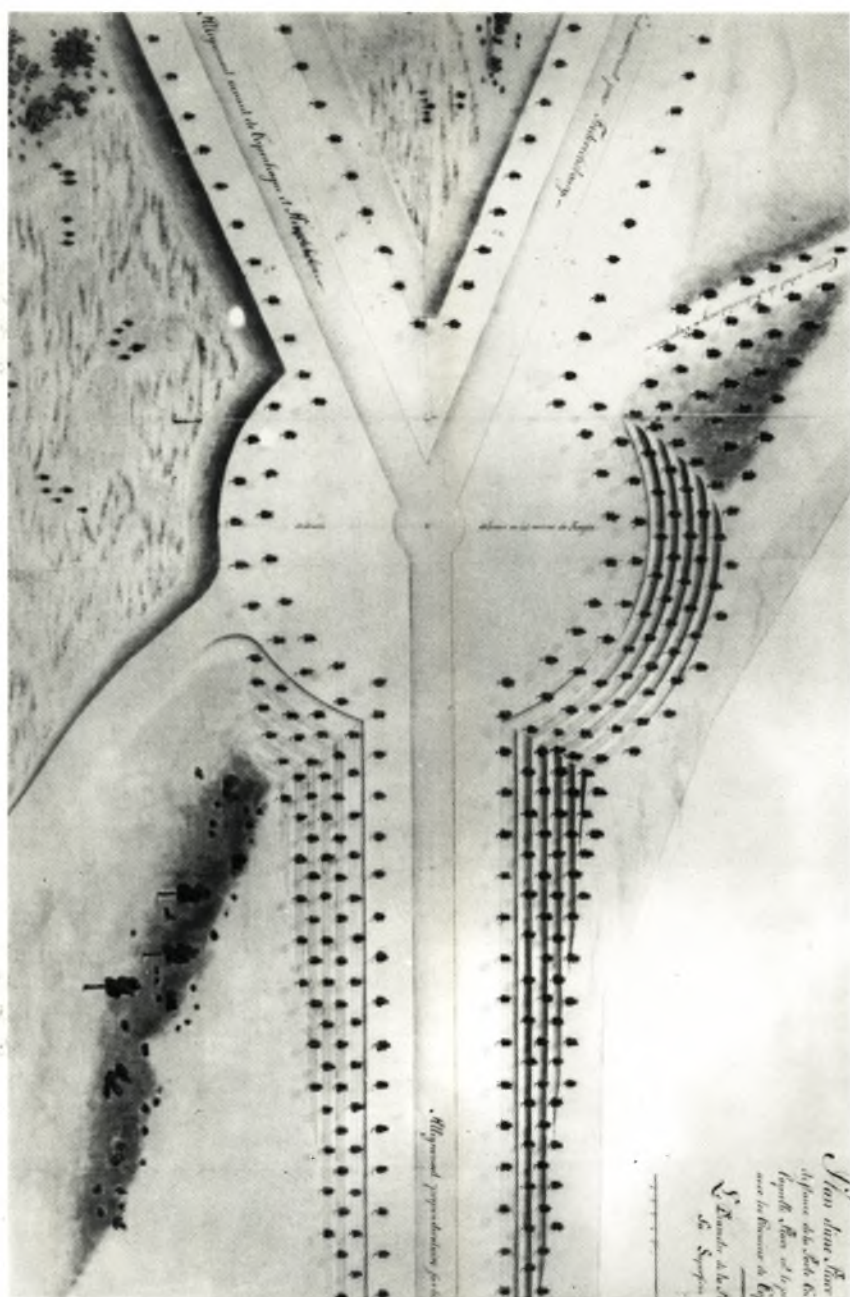
Men for at vende tilbage til »Bevaringsforeningens« bestræbelser: det, vi vil søge at udvirke, er, at etablere Marmillods rotunde og hans ideer om en værdig opkørsel til Fredensborg slot. Vi har, hvor vi har forelagt projektet, mødt en enestående interesse og velvilje: hos Fredensborg-Humlebæk kommune, Frederiksborg Amt, Vejdirektoratet, Boligministeriet, Inspektoratet for de kgl. Haver, NESA m.fl. – så nu håber vi til regentparrets sølvbryllup den 10. juni 1992 at have fuldført projektet – d.v.s. Marmillods detailprojekt – med 227 års forsinkelse. Og til den tid skal forfatteren af denne artikel gerne vende tilbage til dette skrift med en beretning om projektets udformning og gennemførelse.

Men tillad mig at slutte på et ligeså generelt plan, hvor jeg begyndte. Hvad skete der med denne artikels »helte«? Ja, exellencernes indflydelse og magt var endeligt forbi med Struensee's magtovertagelse i 1770, eller 4 år efter Frederik V's død.

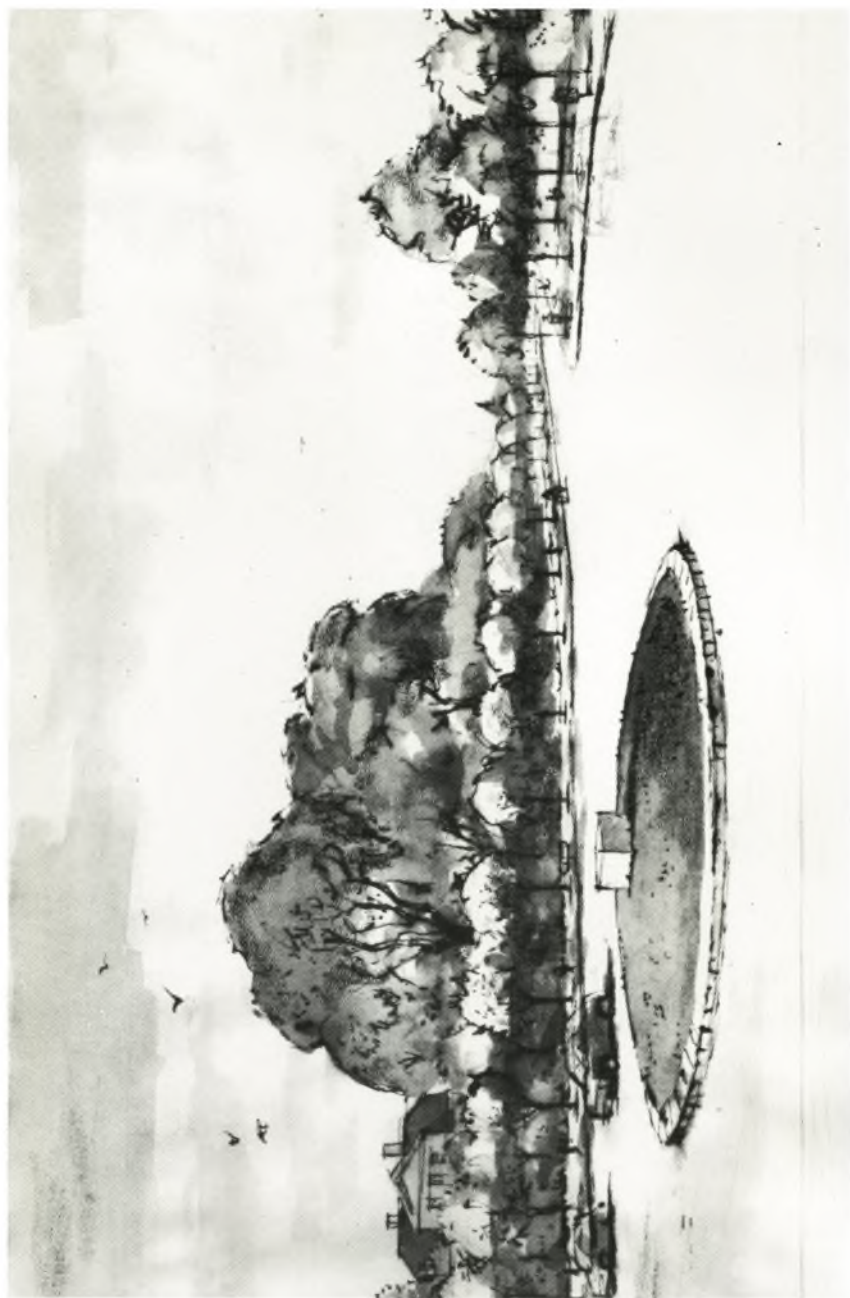
Og Marmillod, ja, han fik på 11 år projekteret og anlagt – foruden Fredensborgvejen – vejen København/Roskilde, Falkoner Alle, Jagtvejen og Vesterbrogade – alle veje som fortsat eksisterer. En imponerende indsats, når henses til tidens primitive hjælpemidler, og at vejene blev anlagt, hvor ingen veje havde været før. Men i 1775 blev han – med et moderne udtryk – mobbet ud af den danske centraladministration. Den har nu altid haft en forkærlighed for middelmådighed og smålighed og ikke sans for fremsyn, effektivitet og overblik.

Med en årlig pension på 600 rigsdaler drog han tilbage til Frankrig, hvor han arbejdede på vejanlæg i den franske provins. Han døde i Grenoble 1786. Hans kone, Henriette van Dockum, overlevede ham. Hun var møllerdatter fra en af Mølleåens vandmøller. Han traf hende, da han førte Fredensborgvejen gennem Kgs. Lyngby (nu Lyngby Hovedgade) og byggede stenkisten over åen.

De veje, Marmillod anlagde eksisterer alle endnu, de stenkister, han



Marmillods detailtegning af Rotunde.



Des Asmussens vision af den nye Rotunde.



Des Asmussens vision af Slotsgade.

byggede, bærer stadig vejene og milestenene fortæller stadig, hvor langt der er til Hovedstaden. Det eneste, der mangler, er hans stort tænkte afslutning på hans opus 1 – Fredensborgvejen – og det er denne mangel, der nu søges afhjulpet.

Fredensborg, januar 1990

Søren Widding

Kilder:

Politikens Danmarks Historie, bind 8 og 9,2. udgave 1972.

Annie Christensen: »Fra Kvangaard til Humlekule«, nr. 11 og 12.

samme: Dendrologisk Forenings Årsskrift 1988, Bind 6, nr. 4

samme: »Garden History«, Volume 16, Number 2, Autumn 1988

Torben Topsøe-Jensen: »Fredensborgvejen«, udgivet af Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn 1975

Jørgen Nyboe Rasmussen: Manuskript til artikel om Marmillod til »Dansk biografisk Leksikon« (Endnu ikke udkommet)

Rigsarkivet: Betegnelserne: RA 1. afd. KTS Vejdir. 1154,2 og 1201,2.

Fredensborg-Humlebæk
Lokalhistoriske Arkiv
Jernbanegade 3 · 3480 Fredensborg

ISSN 0902-0640

TRYK: A-PRINT, HELSINGÖR