



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Søllerød bogen 1972

Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune

INDHOLD

- Offentlig sejlads på Furesøen og
tilstødende vande
Af prokurist *Frederik Frederichsen* 9
- Dansk Veteranskibsklub,
Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse 54
- Trafikken på søerne 1893-1969
og samarbejdet med jernbanerne samt
den nye båd fart fra 1970
Af jernbanehistorikeren *P. Thomassen* 55
- Selskabet 1.4.1971-31.3.1972
Af professor, dr. phil. *Roar Skovmand* 99
- Litteratur om Søllerød Kommune
Tillæg 1972
Ved bibliotekar *Finn Slente* 107
- Utrykte kort, som findes i Matrikelarkivet
Ved landinspektør, arkivar *Svend Balslev* 114
- Bestyrelsen for Historisk-topografisk Selskab
for Søllerød Kommune 118
- Publikationer udgivet af Historisk-topografisk
Selskab for Søllerød Kommune 119

Offentlig sejlads på Furesøen og tilstødende vande

Af Frederik Frederichsen

Søerne i Nordsjælland har selvsagt fra de tidligste bosættelser i området været besejlet både for befordring af personer og gods og for fiskeri. Således er det jo ganske givet, at Roskildebisperne, da de opførte deres anseelige borg Hjørtholm i Furesøen ved Frederiksdal, har måttet lade betydelige mængder af materialer fragte over søen, og fra nyere tid ved vi, at dronning Sofie Amalie – Fr. III's gemalinde – drev et udstrakt fiskeri i både Furesø og Vejlesø med basis fra Dronninggård.

I modsætning til så mange andre egne i Danmark foreligger der imidlertid intet, der tyder på, at der ved de nordsjællandske søer har været offentlige færgerier, der kunne påtage sig befordringen af rejsende fra den ene side af søerne til den anden, og dette hænger naturligvis sammen med, at samtlige tilstødende arealer til et godt stykke ind i det 19. århundrede har været ejet af kronen, adelen, store handelsfyrster eller andre rigmænd, hvorfor de offentlige veje har været ført inde i land på langs ad søerne, og offentligheden har i al almindelighed ikke haft adgang til søterritorierne.

Englændernes landgang i Nordsjælland i 1807 har imidlertid også på dette som på så mange andre områder været indledningen til ændrede forhold. Dels mistede mange af ejerne af de store landsteder deres formuer i de dårlige tider, der fulgte, og dels fik militæret øje for, at søerne i forbindelse med de forskellige afløb ved et oversvømmelsessystem kunne indgå i den nordlige flanke af Københavns for-



Anlægspladsen ved Lyngby 1898. Stæhr fot.

*Befolkningen får
adgang til søerne*

svarssystem. Samtidig opstod der med romantikken og guldalderiden en trang i byernes befolkning til at søge ud i naturen, og københavnere begyndte at søge ud til Nordsjællands skove og marker og fik lidt efter lidt også adgang til forskellige områder ved søerne.

Yderligere bidrog de forbedrede transportforhold og først og fremmest Nordbanens åbning i 1864 til, at et større antal københavnere nu på deres fridage søgte ud til de smukke søområder nord for byen, spadserede i skovene og badede og navnlig roede på søerne. Badelivet var det jo trods alt så som så med i forrige århundrede.

Allerede i 1850-erne synes der dog at være anlagt den første beskedne badeanstalt ved Furesøen, og i forbindelse hermed eksisterede også en offentlig lystsejlads på søen bestående af både, der kunne tage ca. et dusin passagerer om bord, og som med hånd- eller fodkraft blev drevet frem af et par kraftige mænd. En aksel med trækstænger eller lignende anordninger var anbragt tværskibs og forbundet med et skovlhjul på hver side af båden, og med disse »hjulskibe« gik det da i adstadigt tempo ud på søen.³⁰

Meget omtalt synes disse både ikke at have været i den københavnske presse, men da man i det andet store søområde i Danmark, Silkeborgsøerne, også begynder med passagertrafik på lignende måde, henviser Silkeborg Avis i juni 1858 til, at en hjulbåd af samme konstruktion havde sejlet i en række år på Frederiksdal Sø til glæde for københavnernes. På dette tidspunkt begyndte jo imidlertid også dampskibene at trænge frem for alvor i de danske farvande. Silkeborgsøerne fik sin *Hjejlen* i 1861,¹ og der har antagelig også været flere fremsynede i Nordsjælland, der har overvejet muligheden af dampskibsdrift på Furesøen eller Frederiksdal Sø, som den dengang kaldtes. Der skulle imidlertid gå ret mange år endnu, inden en regulær dampskibsdrift blev realiseret herude.

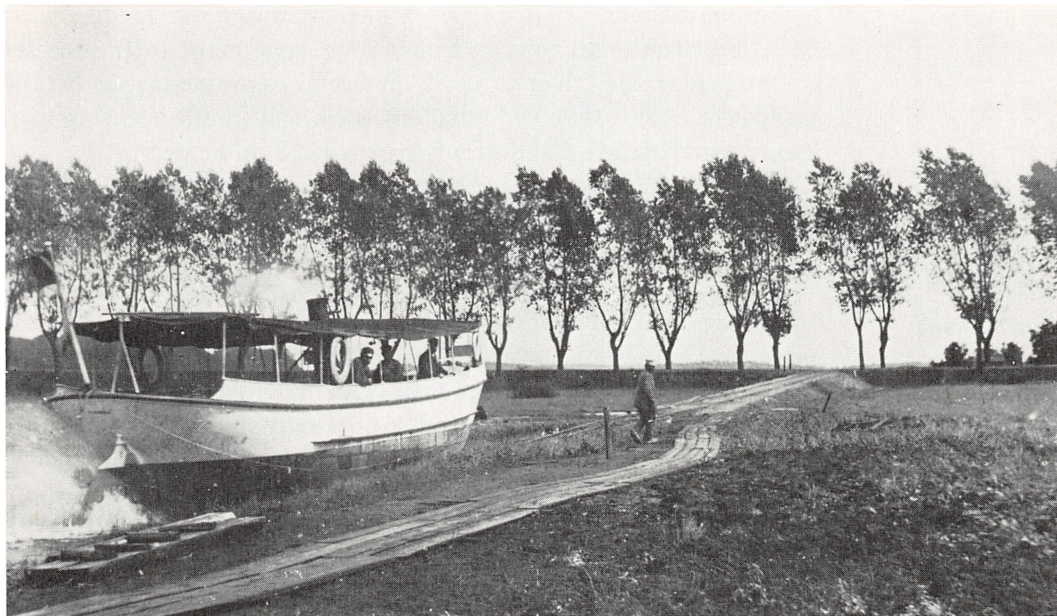
Der var da også mange vanskeligheder, der skulle overvindes først; der skulle indrettes de fornødne anlægspladser for bådene, man måtte forhandle med ejerne af de tilstødende arealer om rettighederne til at benytte disse, og endelig skulle man også have et udgangspunkt, som københavnernes ret let kunne nå frem til, når de ankom til Lyngby station med Nordbanen eller kom med vogn ad Kongevejen. Det var da også først, da militæret havde anlagt fæstningskanalen fra Lyngby Sø til Frederiksdal, at der for alvor kom fart i planerne om en forbindelse fra Lyngby via Frederiksdal og ud i Furesøen. Vi er således nået frem til 1893, før de første maskindrevne skibe begynder offentlig sejlads herude.



Udsigt over Furesøen fra Næsset. Efter Illustreret Tidende 1895.

*Baadfartens
første dampbåd
i 1893*

Der indkøbtes en gammel bugserbåd, som fik navnet *Svanen*. Af samtiden beskrives den »som ikke helt almindelig«. Sagen var, at den i stedet for kedel havde et lokomobil anbragt om bord til at frembringe dampen, og skorstenen var så høj, at den måtte indrettes til at lægge ned ved passagen af broerne. Herved udsattes passagererne ofte for, at røgen iblandet større sodpartikler drev hen over dem, og tøjet blev ødelagt. Selvom båden, der havde bænke anbragt på det åbne dæk med plads til 26 passagerer, var hvidmalet, var det således



Amfibiebåden *Svanen* i Fiskebæk ca. 1898. Søllerød Kommunes lokalhistoriske Billedarkiv.

ingen rigtig svane, og fra 1894 blev den da også degraderet til at være bugserbåd for de ikke-maskindrevne både – slæbebådene – der lige fra starten og til i dag har været anvendt på søerne, når der var særligt mange passagerer. I forbindelse med sin ændrede virksomhed omdøbtes *Svanen* til *Hjælperen*, men med anskaffelsen af nye både udrangeredes den allerede i 1895.

Manden bag foretagendet var justitsråd Christian Frederik Garde (1829-1912), der også var grundlægger af Fakse Stenværksteder.²⁸ For at komme i gang med sejladsen måtte Garde forhandle med grev

*Baadfarten
grundlægges*

*Aftalen med
fideikommiss-
godset
Frederiksdal*

Sigismund Schulin (1846-1929) på fideikommissgodset Frederiksdal, og i 1894 afsluttedes en endelig, skriftlig aftale herom, der stort set endnu gælder i dag. Denne aftale illustrerer netop de mange betænkeligheder, man havde ved sejladsen, men også de fordele, som man kunne opnå, og den skal derfor her gengives i sin helhed:

»Mellem undertegnede Lehns greve Schulin som Besidder af Fideikommissgodset Frederiksdal og Justitsraad C. F. Garde er der Dags Dato afsluttet følgende Kontrakt angaaende Færgesfart paa Lyngby og Bagsværd Søer samt Kanalen fra Lyngby Sø til Furesøen.

Jeg, Greve Schulin, erklærer herved paa egne og efterfølgende Besiddere af Fideikommissgodset Frederiksdal's Vegne, at der ikke fra Fideikommissgodsets Side skal være noget til Hinder for, at den anmeldte Færgesfart finder Sted paa følgende nærmere Betingelser:

Færgesfarten, der skal foretages med Petroleumsbaade eller Dampbaade, som drives ved røgfrit Brændselsmateriale, maa ikkun benyttes til Persontrafik. Til Anløbssteder for Baadene maa ikkun benyttes Pladsen foran Fiskehuset ved Nybro, en nærmere paavist Plads ved Frederiksdal og ved Bagsværd Sø og iøvrigt ikkun de Pladser, som hertil til enhver Tid blive anvist af Besidderen af Fideikommissgodset, og jeg, Justitsråd Garde, forpligter mig og efterfølgende Indehavere af Retten til den paagældende Færgesfart til ikke at anløbe andre Steder med Baadene end, hvor der som anført, bliver anvist af Fideikommissgodsets Besidder og navnlig heller ikke ved nogen Grund, der tilhører Tredjemand.

Jeg, Garde, indestaar for, at der udvises Orden og Paapasselighed ved Ind- og Udskibningen og drager jeg Omsorg for, at det fornødne Politi er tilstede, ligesom jeg afholder de dermed forbundne Udgifter. Der maa ikke udøves Fiskeri eller Jagt fra Baadene.

Færgesfarten tager sin Begyndelse hvert Aars 1. Maj og ender den 1. November; paa andre Tider af Aaret maa de paagældende Vand-

arealer ikke befares med Baadene. Baadene maa ikke anløbe Øerne i Søerne, ligesom Baadene ikke maa beskadige de langs Færgefarten værende Rør og Siv. Der skal stedse udvises den største Forsigtighed med Sejladsen, navnlig ogsaa ligeoverfor Sejl- og Robaade. Damp- eller Petroleumsbaade skulle som Regel holde af for andre Baade, ligesom Farten bør formindskes i Kanalen og særlig ved alle Omdrejninger, og bør der ved disse tillige tydeligt signaleres med Ringning eller Fløjten.

Jeg, Garde, forpligter mig og efterfølgende Indehavere af Retten til Færgefarten ikke at lade indrette eller drive nogen Slags Udsalg eller Beværtning ved Anløbsstederne og særlig heller ikke i den af mig lejede Lejlighed ved Frederiksdal Sluse, dog at jeg er berettiget til at udleje samme til Forpagteren af Frederiksdal Kro.

For saa vidt det af Hensyn til den paagældende Færgefart bliver nødvendigt at foretage Forandringer ved de nuværende Broer over Kanalen kan jeg, Garde, hertil forvente Greve Schulins Samtykke mod at lade dette besørge paa egen Bekostning under Greve Schulins Kontrol. Saafremt der af Hensyn til Færgefarten skal gøres Forandring med Broen ved Nybro maa jeg, Garde, erhverve vedkommende Autoritets Samtykke og betaler jeg alle ved Forandringen forbundne Omkostninger. Ligeledes besørger og bekoster jeg enhver for Færgefarten nødvendig Opmudring. De fornødne Anlægsbroer anlægges og vedligeholdes ligeledes af mig, Garde, paa min Bekostning. Disse skulle til enhver Tid være i god og forsvarlig Stand, og maa jeg selv indhente fornøden Tilladelse fra Krigsbestyrelsens Side forsaavidt saadant er fornødent for Anlæg af Broer i Kanalen. Ved nærværende Kontrakts Ophør skulle de paagældende Broer uopholdelig fjernes uden Bekostning for Besidderen af Fideikomisgodset.

Jeg, Garde, maa selvfølgelig selv erhverve og bekoste den fornødne Koncession til Færgefarten og erhverve øvrig Tilladelse, der

hertil maatte være fornøden, alt uden Ansvar for Besidderen af Fideikomisgodset Frederiksdal.

Nærværende Kontrakt er afsluttet for et Tidsrum af 30 Aar, regnet fra 1. Maj d.A., dog tager jeg, Greve Schulin, det Forbehold, at jeg for det samme Tidsrum faar fornyet den mellem mig og Statskassen indgaaede Kontrakt om en Del af Lyngby Sø, den saakaldte Amtmandsbugt.

Som Vederlag betaler jeg, Garde, til Besidderen af Fideikomisgodset Frederiksdal aarlig 1000 Kr., der erlægges med Halvdelen ved nærværende Kontrakts Underskrift og derefter ligeledes for et halvt Aar hver følgende 1. November og 1. April. De til enhver Tid værende Besiddere af Fideikomisgodset Frederiksdal have for sig og Familie Ret til vederlagsfri Færgesfart med de paagældende Baade. Ligeledes skal Godsforvalteren for Frederiksdal for sig og Familie have Ret til vederlagsfri Befordring med Baadene.

Saaframt Afgiften ikke prompte erlægges, eller jeg, Garde, i noget andet Punkt misligholder nærværende Kontrakt, er Besidderen af Fideikomisgodset berettiget til strax at hæve Kontrakten, hvorhos jeg, Garde, betaler et Aars Afgift foruden den Afgift, der allerede da maatte være forfalden.

I Søgsmaalstilfælde nærværende Kontrakt betræffende underkaster begge Parter sig den ved Forordning af 25. Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning og betaler den tabende Part Sagsomkostningerne skadesløst.

Jeg, Garde, og efterfølgende Indehavere af Retten til den heromhandlede Færgesfart er pligtig uden Hensyn til Bopæl eller Opholdssted at give Møde for Københavns Forligskommission og den kgl. Landsover- samt Hof- og Stadsret som første Instans efter Indkaldelse og Stævning forkyndt med Varsel som for Indenbys-Boende.

Alle med nærværende Kontrakts Oprettelse, Stempling m.v. forbundne Omkostninger udredes af mig, Garde.



Den tidligere petroleumsmotorbåd *Delta* ses her som elektrisk akkumulatorbåd på Peblingesøen ca. 1905. Postkort.

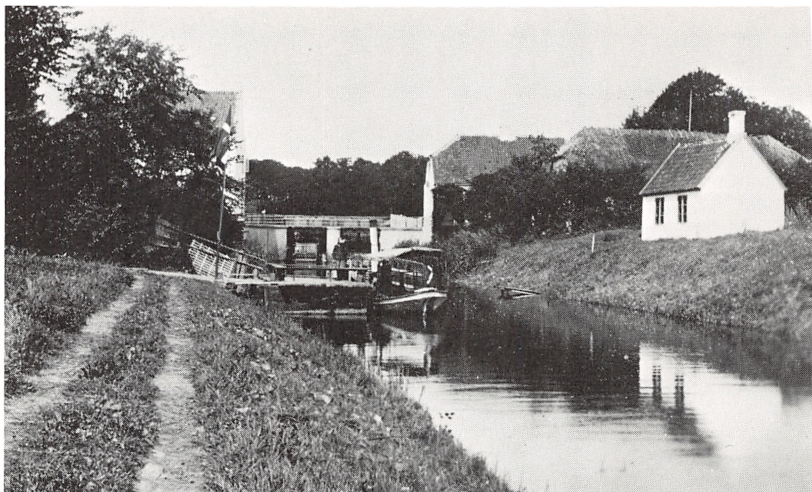
Nærværende Kontrakt maa ikke tinglæses.

Frederiksdal, den 29. Maj 1894.«

Flåden udvides

I denne kontrakt omtales også petroleumsbåde, og den anden båd, der anskaffedes til farten i 1893, var netop et sådant fartøj med navnet *Delta*. Den siges at have været grønmalet og havde også plads til ca. 20-25 passagerer. Maskineriet var imidlertid ikke kraftigt nok til, at skibet kunne forcere den stærke begroning af vandplanter, der forekom på ruten, og den solgtes derfor efter få år til farten på Søerne i København, hvor den ombyggedes til akkumulatordrift.²

Fra de første par år omtales også et tredie fartøj, dampbåden *Charlotte Amalie*, opkaldt efter dronningen, der havde sat så mange virksomheder i gang langs Mølleåen. Dette skib var betydeligt større end



Anløbsstedet ved Frederiksdal Kanal (Lundqvists have) med en af forsøgsbådene. Ca. 1894. Stæhr fot.

de to forannævnte. Det var lejet i Svendborg, var forsynet med kahyt med rødt plydsbetræk på sæderne, og på taget af kahytten var også anbragt bænke til passagererne – ialt 60 kunne medtages. Skibet var imidlertid for bredt til at sejle i kanalen og sendtes efter den første sæson tilbage til Svendborg.

I Frederiksdal anvendtes de første år som anløbsbro to gamle mudderpramme, der var anbragt for enden af Lundqvist's have, modsat den side hvor broen senere anlagdes. Lundqvist var indehaver af den lille badeanstalt i Furesøen, og han var også den sidste indehaver af de føromtalt hånddrevne hjulbåde. En af disse med plads til 14 personer solgte Lundqvist til Baadfarten, og den blev den første slæbebåd og indrettedes nu til befordring af ialt 28 personer, hvilket blev



Første anløbsbro i Frederiksdal 1893. Lyngby-Tårnbæk Kommunes Byhistoriske Arkiv.

godkendt af politiet. Den var bygget af jernplader og var forsynet med luftkasser i begge stævne for at give den større opdrift. Den siges oprindeligt at være bygget til Frederik d. 7. Netop denne båd blev imidlertid i 1894 årsag til så vidt vides den eneste alvorlige ulykke i Baadfartens historie. Vigand E. Lundqvist, søn af ovennævnte ejer af badeanstalten, var i sine unge år som læredreng også medhjælper ved Baadfarten om søndagen. Han fortæller følgende om ulykken:

*Ulykke med
slæbebåd i 1894*

»I pinsen indtraf en ulykke med slæbebåden. En tømmerlærling, Adolf Wejs, 17 år, skulle styre den med roret, men roret var i stykker, og han forsøgte derfor at styre den med en åre. Der var 16 personer i båden, som var forbundet med dampbåden med en lang trosse. Havde den været bundet klods til den anden slæbebåd, var der næppe sket noget, men da båden kom gennem jernbanebroen, kunne Adolf ikke styre den, den løb stævnen ind i øens side (der hvor bådehavnen og bådepladsen for vinteren nu findes – men dengang et fuldstændigt øde). Båden slap dog atter fri, men Adolf var imedens sprunget i land, og da båden nu fortsatte over i den anden side, kom den et øjeblik til at hælde mod land, medens passagererne løb over i den anden side.

Da damperen samtidig trak til, væltede båden rundt, og alle faldt i vandet. De blev dog hurtigt bjærget i land, og der blev spurgt, om der savnedes flere, men ingen meldte sig. Først ca. to timer senere kom et forældrepar og fortalte, at de manglede deres datter. Hun blev hurtigt fundet, men var da allerede død. Hun blev roet ad Mølleåen ind til Lyngby vandmølle. Politiet tog sig af resten.«

Den dampbåd, der her omtales, har antagelig været *Sjølund* – senere omdøbt til *Prinsesse Alexandrine*. Den var nybygget og blev modtaget med begejstring fra alle sider. Båden var forsynet med hynder af voksdug og med indhold af korksmuld, hver hynde beregnet til siddeplads for to personer, men samtidig så store, at de også kunne tjene som redningsmiddel, idet to personer skulle kunne holde sig flydende i vandet, når de holdt sig til hynden. I dette det andet år af Baadfarten – 1894 – sejledes ikke blot om søndagen med udflugts-gæster, men man indledte nu også regelmæssig fart om hverdagen, således at de fastboende sommergæster kunne komme til byen. Ca. 20 personer havde løst kort til morgenbåden, som gik fra Frederiksdal kl. 7,30 morgen, anløb en bro ud for Marienborg have for optagning af flere passagerer, og med denne forbindelse kunne man nå »grosserertøget« fra Lyngby kl. 8,00.



Baadfartens hovedstation i Lyngby. Ca. 1898. Stæhr fot.

*A/S Baadfarten
Lyngby-Farum
stiftes 1895*

I 1895 var der sket en sådan udvikling af farten, at man besluttede at danne »Aktieselskabet Baadfarten Lyngby Farum« med en aktiekapital på kr. 155.000 i aktier på kr. 500 stykket og med formålsparagraffen: »at drive Færgefart m.m. paa Fæstningskanalen, Lyngby-, Fure-, Farum- og eventuelt andre Søer og Aaløb i Nordsjælland«. Noget lukrativt foretagende blev dette aktieselskab nu aldrig. I 1896 udbetaltes et mindre udbytte, men årene 1897-99 gav i underskud henholdsvis 3.776, 2.483 og 6.240 kroner. Først fra 1900 blev der



Dampbådenes anløbsplads i Lyngby ca. 1898. Stæhr fot.

igen overskud begyndende med 100 kr. i 1900 og op til omkring 5.000-8.000 kroner i årene fra 1906 til 1911. I årene 1908-1911 betaltes derefter i udbytte fra 1-1½ % pr. år! Der skulle imidlertid også anvendes mange penge til investeringer i nye både og til anløbsbroer m.v. Allerede i 1895 udvidede man farten til også at omfatte Farum Sø og indkøbte hertil den berømte amfibiebåd *Svanen* fra Sverige.³ Denne båd var bygget 1891 i Kristianstad til trafik på Viskan-søen ud fra Borås. Det svenske foretagende gik imidlertid ikke, og *Svanen* blev udbudt til salg.⁴ Garde var sammen med en ingeniør Sehested



Amfibiebåden *Svanen* på »skibsjernbanen« ved Algården i Sverige 1891. Efter »Föreningen Gamla Christiansstads årsskrift«, 1967-1968.

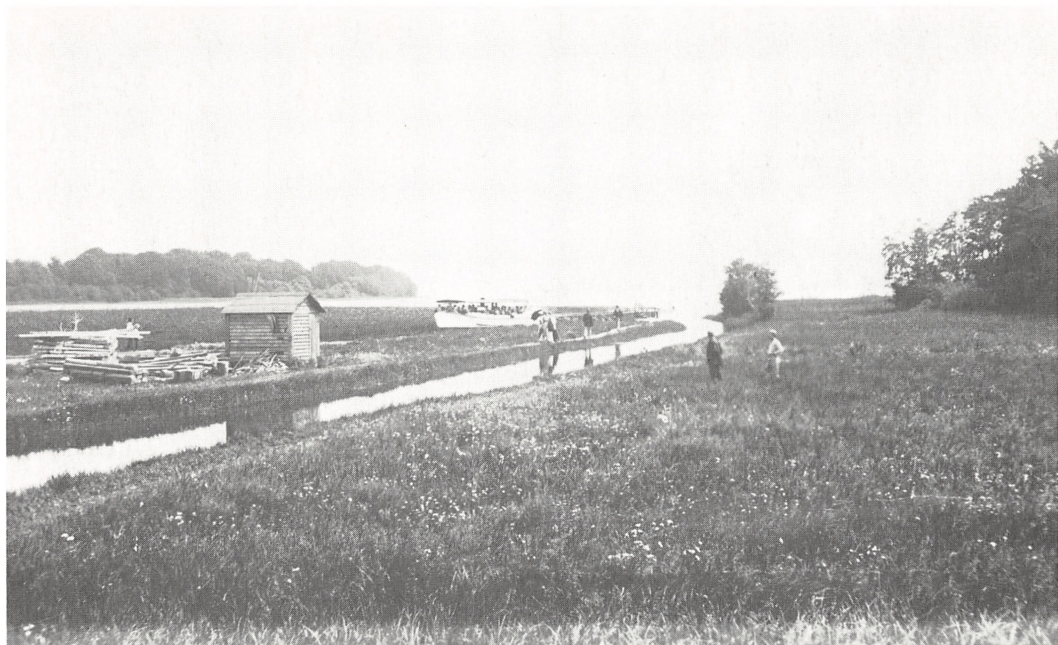
*Forbindelse til
Farum Sø*

allerede i 1893 i Borås for at besigtige skibet, men salget kom dog som sagt først i stand i 1895. Når man netop havde øje for denne båd, var baggrunden, at man i forbindelsen mellem Furesøen og Farum Sø netop havde samme problem, som man havde haft i Sverige: Passage over land på en mindre strækning. En amfibiebåd, der kunne sejle på normal vis på søerne, men samtidig var forsynet med hjul, således at den ved Fiskebæk kunne køre op på skinner og fortsætte over i Farum Sø, forekom derfor en ideel løsning. I de første par somre var den da også en stor attraktion, men der var dog flere tilskuere til bådens fart over land end der var passagerer, trods det at prisen for turen kun var 25 øre. Særlig behagelig var turen over land



Den nyankomne amfibiebåd vækker opsigt på landtangen ved Fiskebæk. 1895. A. Th. Collin fot.

nu heller ikke. Dels havde man rammet granstammer ned i søerne umiddelbart før skinneanlægget for at lede båden rigtig op på skinnerne, og selvom bådførerne efterhånden fik øvelse i at ramme skinnerne med det samme, fik båden dog tit nogle kraftige stød mod pælene. Dels var hjulakslerne ikke affjedret, og skruen arbejdede stadig under kørslen på land, så passagererne blev godt gennemrystet på den korte køretur.



Svanen på vej fra Furesøen til dæmningen ved Fiskebæk i 1896. Stæhr fot.

I begyndelsen overnattede båd og besætning i Farum, og *Svanen* afgik da kl. 6,15 fra Farum til Frederiksdal og havde forbindelse med 7,30-båden til Lyngby. Af mangel på tilslutning blev den tidlige tur dog snart opgivet, og første tur blev derpå kl. 10,30 fra Frederiksdal. Anlægget af dæmningen og skinnelegemet i Fiskebæk bød også på flere vanskeligheder. Således lod man tømmer og jernbanesveller transportere pr. jernbane til Lyngby. Om natten blev vognen range-



Svanen på vej over dæmningen ved Fiskebæk 1899. I baggrunden Fiskebæk Hotel. Stæhr fot.

ret ned til jernbanebroen over kanalen i Lyngby, og derfra blev svelterne kastet i vandet og sejlet til Frederiksdal, hvor de blev kastet gennem slusen stykkevis, for på Furesøiden at blive samlet til flåder, der med robåd bugseredes til Fiskebæk. Trafikken til Farum Sø skrumpede dog stadig ind, efterhånden som *Svanen* ikke mere var den store sensation, og i begyndelsen af 1900-tallet blev ruten opgivet og *Svanen* ombygget til normal dampbåd til fart udelukkende på Furesøen. Her sejlede den indtil 2. verdenskrigs udbrud, hvorefter

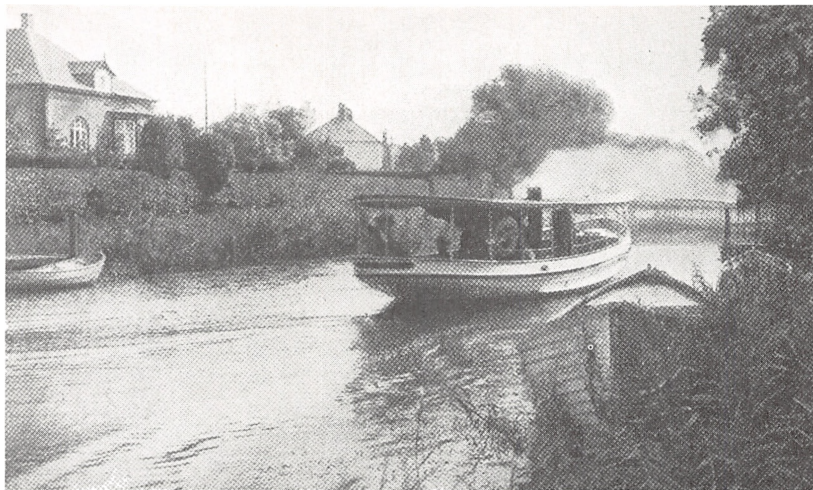


Ved Frederiksdal Kro 1895. Efter Illustreret Tidende 1895.

den solgtes og ombyggedes til bugserbåd til brug i forbindelse med anlægsarbejderne ved Kalvebod Strand. Dæmningen i Fiskebæk fjernedes i slutningen af året 1902.

Det skal her nævnes, at bådene fra Lyngby naturligvis heller ikke i Frederiksdal kunne fortsætte ud i Furesøen, men her er vejstrækningen så kort, at en omstigning til Furesøbådene ikke voldte større vanskelighed.

Svanen var imidlertid ikke den eneste nyanskaffelse i 1895. På



Dampbåd på vej mod Lyngby Sø ca. 1908. Postkort.

*Nybyggede både
til ruterne*

Kofoed's Skibs- og Bådebyggeri i Fakse Ladeplads lod man bygge to nye dampbåde med de rette dimensioner for ruten, begge på 7,85 tons brutto og med en 1-cyl. 7-8 ihk maskine. Kedel og maskine var bygget i Stockholm. De to både døbt *Prinsesse Louise*, der kom i fart fra Lyngby, og *Prins Christian*, der sejlede på Furesøen. Sidstnævnte båd var opkaldt efter den senere kong Christian X, og da denne giftede sig og derefter tog ophold på Sorgenfri, byttede man om på navnene på de to både, således at *Prins Christian* kom til at sejle fra Lyngby, og samtidig omdøbtes *Sjølund* til *Prinsesse Alexandrine*.

Anløbsbroen ved Frederiksdal. *Svanen* med slæbebåd indtager passagerer til Fiskebæk og Farum. Efter Illustreret Tidende 1895.





Sommersøndag ved Frederiksdal ca. 1910. Postkort.

Koncessioner

Foruden tilladelsen fra fideikommissgodset Frederiksdal måtte der naturligvis også offentlige koncessioner til. Efter at sejladsen allerede havde foregået i 4 år, forelå den første fra Finansministeriet den 27.6.1896 med gyldighed til 31.5.1910 og omfattende retten til »Færgefart i de Staten i Lyngby Sø og Furesø tilhørende Fiskevande«. Den 14.4.1897 følger koncession fra ingeniørkorpset til »Etablering og Drift af Færgefart paa de under Krigsbestyrelsen hørende Kanalstrækninger mellem Furesø og Lyngby Hovedgade«, og endelig den 6.10.1897 får man tilladelse fra Landbrugsministeriet til generel færgefart på Fure og Vejle søer – gældende for 30 år, hvilken tilladelse atter fornyes i 1927 for 20 år og siden stadig er fornyet.

Selskabet var altså nu anerkendt, og man optrådte da også efter bedste maritime mønster. Dampbådsførerne havde to guldsnore om kasketterne og bar jakker med ankerknapper og distinktioner. Ma-

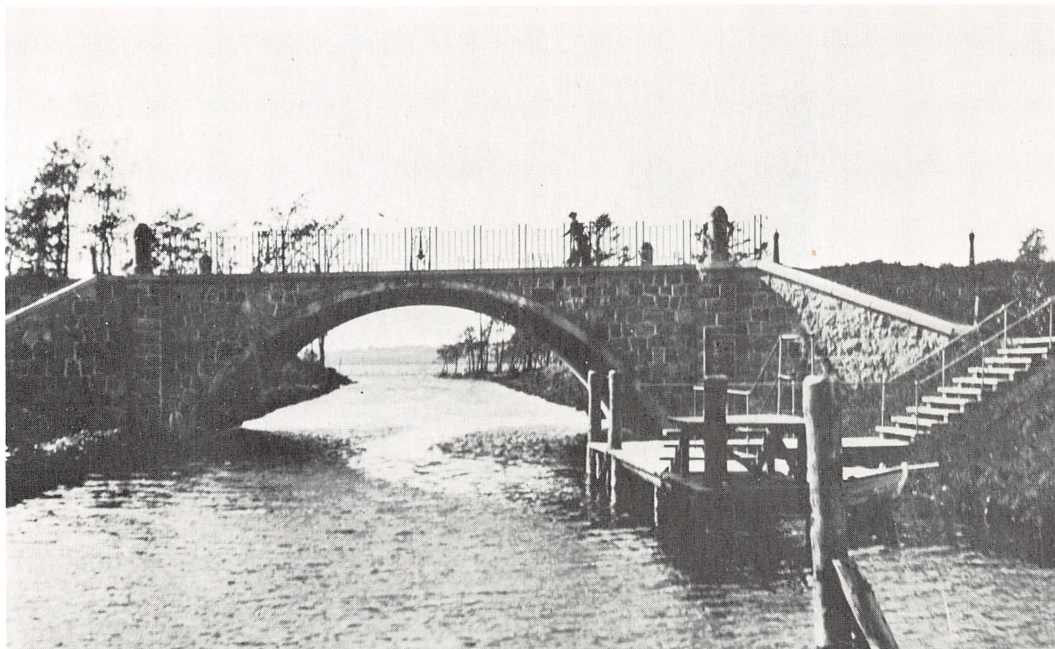


Anløbsbroen ved Næsseslottet 1906. Postkort.

Personale

skinmestrene havde tillige et skrueblad sammen med ankeret, og billettørerne – i de fleste tilfælde ganske unge mennesker – bar kasket med en guldsnor om. Af de ansatte fra den første tid kan først og fremmest nævnes driftsinspektøren, kaptajn Hans Severin Jensen, der ledede den daglige drift fra maj 1896 og i en årrække derefter. Endvidere blandt bådførerne fhv. lods Bertelsen fra Dragør, der førte *Charlotte Amalie, Sjølund* og til sidst *Svanen*, samt Lars Peter Larsen, der overtog *Sjølund* og siden *Prins Christian*, og som var i selskabets tjeneste i 37 år.

Den øgede interesse for søerne nord for København som udflugts- og rekreatiomsområde bragte også tanken om indretning af flere hoteller med sig. Midt i 90-erne købte ejerne af »Hotel Kongen af Danmark« i København Dronninggaard hovedgård og indrettede et hotel med navnet Næsseslottet. Naturligvis skulle man da også befordre



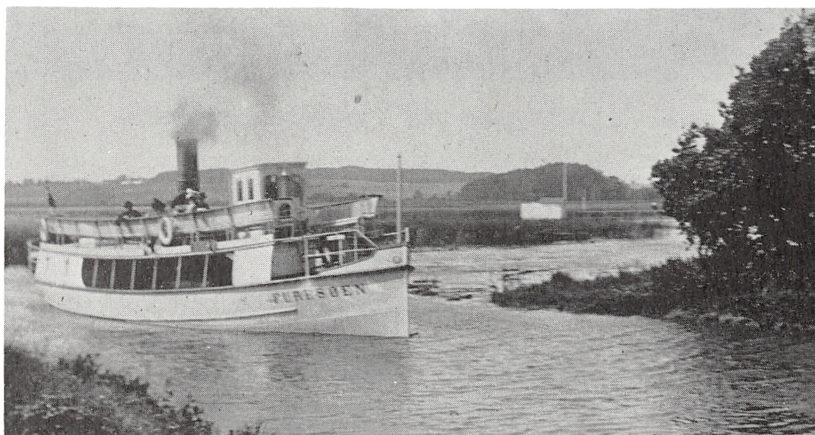
Viadukten for Dronninggårds Allé over Kanalen mellem Furesø og Vejlesø ca. 1900. Søllerød Kommunes lokalhistoriske Billedarkiv.

*Ny rute fra
Holte til hotel
Næsseslottet
1896*

hotelgæsterne fra Holte station søværts ud til hotellet, og man bestilte derfor hos Oscarshamns Mek. Verkstad i Sverige en forholdsvis stor passagerbåd – den kunne rumme op til 150 personer – med en kraftig maskine på 52 ihk og med gennemgående dæk, således at der var en stor kahyt om bord. Båden, der afleveredes fra værftet i 1896, døbt *Furesøen*. Også for denne rute var forudsætningen en kanal, nemlig kanalen mellem Vejlesø og Furesøen, som gravedes 1896 som led i udstyknngen af Dronninggaards jorder. *Furesøen* var dog nok bestilt



En stille, privat sejltur i 1905. Postkort.

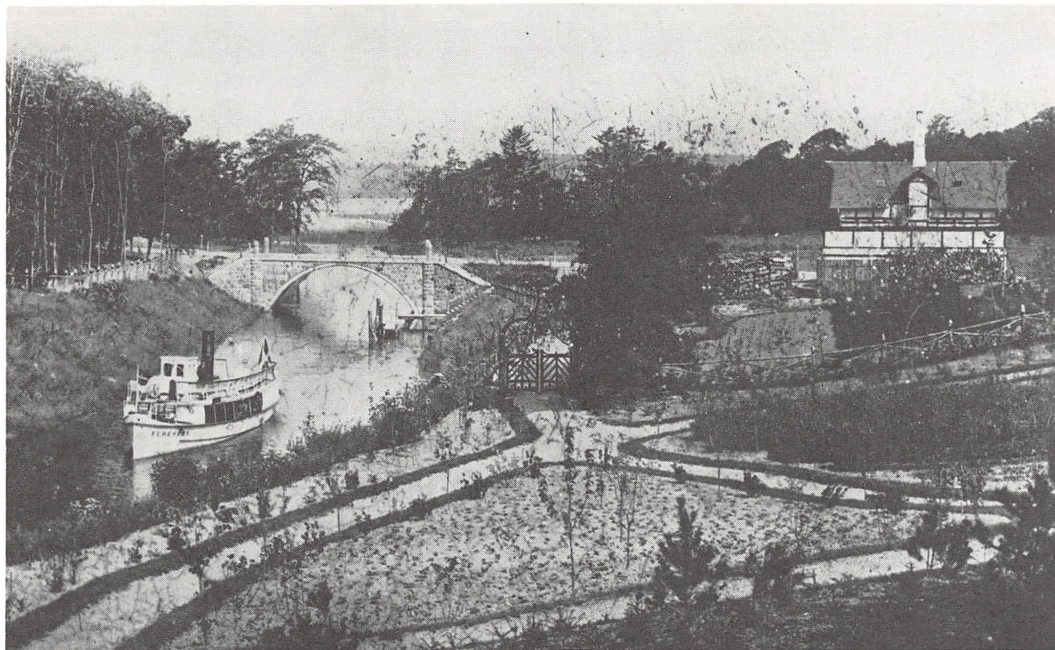


Furesøen ved Kanalen til Vejlesø 1898. Forf. arkiv.



S/S Furesøen ud for Jægerhuset 1898. Stæhr fot.

for ambitiøst – den var for stor til ruten, tog bunden i lavvande i kanalen, og ved højvande kunne den ikke komme under viadukten. Da hotelkonsortiet øjensynlig havde nok at gøre med at klare hotel-driften, sluttede man den 29.4.1898 en kontrakt med A/S Baadfarten om, at dette Selskab skulle overtage driften af ruten fra Holte, og *Furesøen* stilledes samtidig til disposition for selskabet i sæsonen 1898. Samtidig fik A/S Baadfarten eneret til at anløbe Næsseslottet mod at forpligte sig til at holde forbindelsen fra Fiskebæk via Jægerhuset og



S/S Furesøen står Kanalen ind på vej til Holte i 1898. Søllerød Kommunes lokalhistoriske Billedarkiv.

Næsseslottet til Holte vedlige og at lade bådene anløbe Næsseslottet på samtlige ture. Der var 8 daglige ture fra broen i Vejlesø med afgang 10 minutter efter togenes ankomst til Holte station.

Hoteldriften gik imidlertid dårligt og blev snart efter opgivet. *Furesøen* blev efter sæsonen 1898 oplagt, men først i 1900 fandt konsortiet, der nu var under afvikling, en køber til båden, nemlig i dens byggeland og så langt bort som i Gävle. Køberen var Ångbåts-A/B Bomhus, og selskabet i Gävle skulle selv lade båden afhente i Holte.

»*Furesøen*«
sælges til Sverige

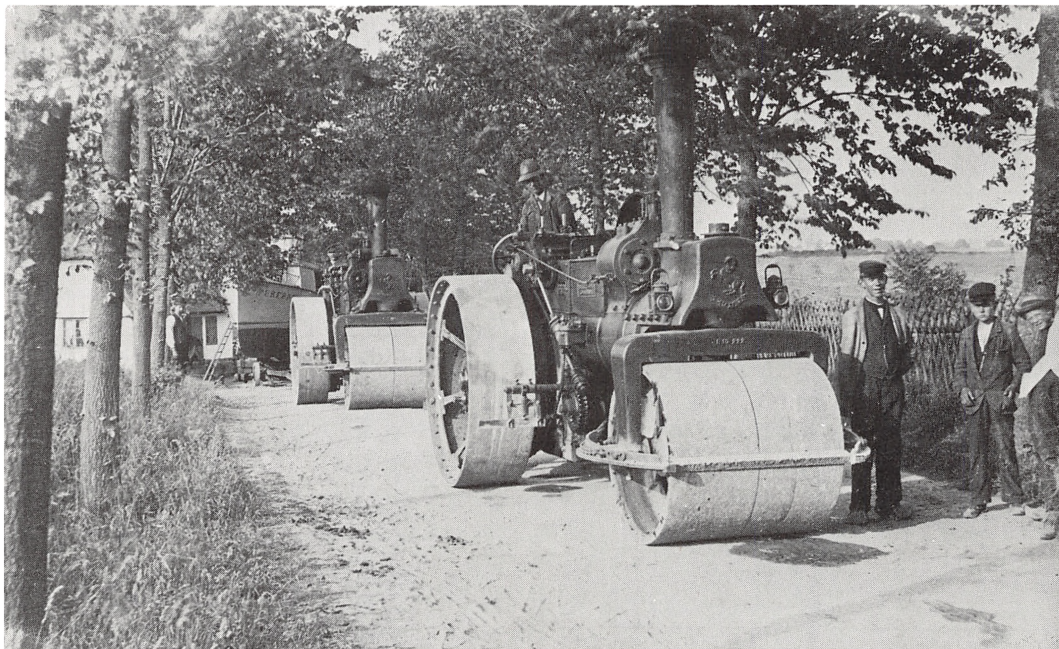


S/S Furesøen på den havarede blokvogn ud for det gamle apotek i Lyngby Hovedgade 1896. Forf.s arkiv.

Man sendte derfor en skipper og en maskinist herved, og det var et ikke helt lille stykke arbejde, de to svenske søfolk måtte klare, før de kunne aflevere skibet i Gävle. *Furesøen* var delvis sunket ned i sandet ved bredden og måtte graves fri; også maskineriet var godt fyldt med sand, så der gik adskillige uger med rengøring, rensning og reparation af maskindele og istandsættelse af skibet, før man var klar til transporten til København.

Da *Furesøen* i 1896 skulle transporteres fra Københavns Frihavn til Holte, var der sket et uheld undervejs, idet et hjul på den blokvogn, man benyttede, brød sammen, da man befandt sig i Lyngby Hovedgade omtrent over for det gamle apotek. Båden måtte derfor blive stående i gaden en uges tid, indtil man havde fået fremskaffet et nyt hjul. Da man nu skulle bringe båden tilbage til Københavns havn igen, ville man sikre sig mod et sådant uheld igen, og man fik fat i en speciel vogn med 32 egehjul forsynet med jernringe, der trukket af to damptrømler skulle kunne klare transporten af den 32 tons tunge båd. Man kan spørge, hvorfor man ikke lod jernbanen klare transporten, men dels har passagen under de forskellige viadukter til København frembudt for store vanskeligheder med den store båd, og dels skulle man jo da både i Holte og København foretage to omlæsninger og fremskaffe kranmateriale hertil, hvilket nok ville have været betydeligt dyrere end landevejstransporten. For at forstyrre mindst muligt skulle transporten foregå om natten, men desværre – heller ikke denne gang var vognen solid nok. Egetræshjulene kunne ikke klare vægten, og da man nåede frem til stedet, hvor jernbaneviadukten nu findes i Lyngby, gik det atter galt. Et efter et brød hjulene sammen; det lykkedes dog at få båden ind i vejsiden, hvor den da atter blev bragt til hvile en uges tid, indtil man havde fået fremstillet 32 nye hjul af støbejern.

Endelig nåede man da til Frihavnen, hvor man med en flydekran fik skibet i søen. Inden søsætningen fik den svenske skipper, John Berg, fat i en gammel vinflaske, fyldte den med vand, bandt en snor om flaskehalsen og svingede den mod bådens forstævn, idet han råbte: *Bombus II* skal Du hedde! Skibet oplevede således at blive døbt regelret for anden gang. Fra København forsejledes skibet, der i Vejlesø og Furesø jo var et stort skib, men ikke fyldte ret meget i Østersøen, den lange vej langs Sveriges kyst til Gävle. Turen tog 3 uger, og hele transporten kostede 7500 kroner, så nogen billig affære



Med to damptrømler som forspand nærmer *S/S Furesøen* sig omsider vejs ende på den lange, besværlige transport fra Sverige. Her er den nået til hjørnet af Kongevejen og Dronninggårds Allé på vej mod Vejlesø. A. Th. Collin fot. 1896.





M/S Storholmen – oprindeligt S/S Furesøen på Dalslands kanal i Sverige 1960. Mandrup fot.

var det altså ikke. Det var imidlertid et godt skib, de havde bygget i Oscarshamn. I 1917 solgtes det til Enköping og omdøbtes til *Fagerudd*. Ti år senere skiftede det igen hjemsted, idet det solgtes til Holmsund, hvor det fik navnet *Döbeln*, for endelig i 1933 at ende i Lenartfors med navnet *Storholmen*, beregnet for sejlads på Dalslands kanal – og der sejler gamle *Furesøen* endnu, ganske vist ombygget til

motorskib i 1955, men ellers ikke ændret stort i udseende – dog er der indrettet kabys om bord, så man på farten gennem Dalslands kanals 32 sluser kan nyde en efter sigende virkelig god lunch, selvom den måske ikke kan stå mål med, hvad passagererne i 1896 forventede at blive trakteret med, når de var ankommet til hotel Næsseslottet.

*Baadfarten
overtager
Vejlesø ruten*

Imidlertid havde A/S Baadfarten jo nu overtaget ruten fra Holte, og da der stadigvæk var passagerer nok til Jægerhuset og Fiskebæk, satte man *Prinsesse Louise* ind på denne strækning, indtil man i efteråret 1909 købte en mindre båd *Delfin* fra A/S Vejle Dampbaade – der altså pudsigt nok kom fra Vejle Fjord til Vejle Sø.³¹ Det drejede sig om et mindre fartøj på 7¹/₂ tons brutto og med en 1-cylindret højtryksmaskine på 12 ihk. Den var forøvrigt også bygget i Sverige, i Gøteborg allerede i 1880, og passede bedre til ruten – maksimalt kunne den tage 70 passagerer. I 1911 omdøbtes den til *Furesøen*, under hvilket navn den eksisterede indtil 1939, da den ophuggedes. Og med de indtil nu nævnte både sejlede man da indtil et godt stykke op i 1920-erne, før A/S Baadfarten foretog yderligere udvidelser af flåden.

*Selskabets
økonomi.
Opsving under
1. verdenskrig*

Kort efter århundredskiftet havde Garde, der nu var over de 70 år, trukket sig tilbage som formand for selskabet, og denne post overtoges af overretssagfører H. Repsdorph, medens den daglige ledelse lå i hænderne på kaptajn, senere oberstløjtnant P. Buhl, der også fungerede som adm. direktør. Indtjeningen var stadig beskeden. I 1895 havde man optaget et partial-obligationslån på 55.000 kroner, og frem til 1. verdenskrig afbetalte man stadig på dette lån, hvorfor man stadig nøjedes med et udbytte omkring 1 % p.a. Den livligere aktivitet i området under 1. verdenskrig, blandt andet i forbindelse med det store antal soldater, der var stationeret i forterne herude – den såkaldte sikringsstyrke, kom dog også A/S Baadfarten til gode. I 1919 nåede man det hidtil største udbytte på kr. 17.406 og udbetalte 5 % udbytte, og i 1925 kunne man endelig afvikle obligationslånet

Baadfarten

paa Lyngby-, Fure- og Vejle Sø.

Daglig Fart fra 15de Maj til 30te August.
Sejllads gennem Nordsjællands smukkeste Søer
og Kanaler.

- Anløbssteder: Holte, Jægerhuset, Fiskebæk,
Frederiksdal og Lyngby.

Baad fra Holte. Hverdage: Kl. 10,40,
1,15, 4,20, 7,5 og 9,40.
Søn- og Helligdage: Kl. 10 10, 11,35,
1,10, 2,40, 4,00, 5,35, 7,10 og 8,25.

Baadfartens Fartplan paa Hverdage.

Lyngby—Frederiksdal (og omvendt).

Fra Lyngby til Frederiksdal Kl. 10,30 12,15 2,00, 3,10, 4,05, 5,05, 6,05,
7,05, 8,00, *8,55.

Fra Frederiksdal til Lyngby Kl. 10,55, 12,45, 2,30, 3,35, 4,30, 5,35, 6,35,
7,35, 8,30, *9,25.

*) Kun i godt og sigtbart Vejr. Inddrages 1. August.

Tog fra Københ. til Lyngby Kl. ... 8,55, 9,-1, 11,14, 12,10, 1,26, 2,32,
3,27, 4,20 og 5,18 osv.

Tog fra Lyngby til Vedbæk Kl. ... 10,18, 3,05, 4,48, 6,10 og 9,16.

Tog fra Lyngby til Københ. Kl. ... 3,22, 4,39, 5,29, 6,16, 6,49, 7,49,
8,34, 9,59 og 11,11.

Tog fra Vedbæk til Lyngby Kl. ... 9,05, 11,20, 3,55, 5,28 og 7,50.

Holte—Jægerhuset Fiskebæk—Frederiksdal (og omvendt).

Fra Holte til Jægerhuset Kl. 10,40, 1,15, 4,20 7,05 og *9,40.

Fra Jægerhuset til Fiskebæk cirka 10,55, 1,30, 4,35 og 7,30.

Fra Fiskebæk til Frederiksdal Kl. 11,25, 2,00, 5,00 og 7,50.

Fra Frederiksdal til Fiskebæk Kl. 12,00, 2,35, 5,40 og 8,25.

Fra Fiskebæk til Jægerhuset Kl. 12,30, 3,05, 6,15 og 8,55.

Fra Jægerhuset til Holte Kl. cirka 12,50, 3,25, 6,35, 9,15 og *10,00.

*) Kun i godt og sigtbart Vejr. Inddrages 1. August.

Tog fra Københ. til Holte Kl. ... 9,51, 10,10, 11,14, 12,10, 12,35, 1,26,
2,32, 2,53, 3,27, 3,48 osv.

Tog fra Københ. til Farum Kl. ... 8,33, 11, 12,14, 3,30, 5,35 osv.

Tog fra Holte til Københ. Kl. ... 4,30, 5,20, 5,58, 6,07, 6,40 7,40, 8,17,
8,24, 9,50, 10,57 og 11,02.

Tog fra Farum til Københ. Kl. 12,14, 4,20, 7,31 og 9,31.

Søn- og Helligdage samt Grundlovsdagen fra Kl. 12.

Lyngby Frederiksdal (og omvendt).

Fra Lyngby til Frederiksdal Kl. 8,40, 9,35, 10,10, 10,45, 11,15, 12,00,
12,35, 1,20, 2,0, 2,30, 3,10, 3,45, 4,15, 4,50, 5,15, 5,55, 6,15, 7,00,
7,20, 8,00, 8,30, **9,10 og *9,35.

Fra Frederiksdal til Lyngby Kl. 9,10, 10,05, 10,40, 11,10, 11,45, 12,30,
1,05, 1,50, 2,30, 3,10, 3,40, 4,20, 4,45, 5,25, 5,45, 6,30, 6,50, 7,30,
7,55, 8,40, 9,05, **9,45 og *10,05.

*) Inddrages efter 1. August. **) Inddrages efter 15. August.

Tog afgaar fra København til Lyngby Kl. ... 7,56, 8,55, 9,15, †9,54, 10,28
11,08, 11,52 12,31 1,14, 1,49, 2,28, †3,08, 3,33, 4,51, 5,27, 6,29 osv.

Tog afgaar fra Lyngby til København Kl. ... 2,52, 3,28, †4,06, 4,46, 5,49,
6,28, 7,27, 8,10, 8,23, 8,32, 8,48, 9,25, †9,50, †10,07, 10,17, 10,26,
†10,35, 10,48 og 11,27.

† Løber ikke ^{10/5}, ^{22/5} og ^{29/5}.

Tog afgaar fra Vedbæk til Lyngby Kl. ... 9,50, 11,45, 1,08, 2,27, 4,08,
7,28, 8,45 osv.

Tog afgaar fra Lyngby til Vedbæk Kl. ... 12,30, 1,50, 3,05, 6,10, 8,10,
9,50, 12,15.

*) Det anbefales at benytte Holdepladsen ved Smedebakken.

Holte Jægerhuset Fiskebæk—Frederiksdal (og omvendt).

Fra Holte til Jægerhuset Kl. 10,10, 11,35, 1,10, 2,40, 4,00, 5,35, 7,10
og *8,25.

Era Jægerhuset til Fiskebæk Kl. 10,25, 11,50, 1,25, 2,55, 4,15, 5,55, 7,25
og *8,40.

Fra Fiskebæk til Frederiksdal Kl. 11,00, 12,20, 2,00, 3,30, 4,50, 6,30,
8,00 og *9,10.

Fra Frederiksdal til Fiskebæk Kl. 10,05, 11,40, 1,05, 2,35, 4,05, 5,35,
7,05 og *8,40.

Fra Fiskebæk til Jægerhuset Kl. 10,40, 12,10, 1,40, 3,10, 4,40, 6,15,
**7,40 og *9,15.

Fra Jægerhuset til Holte Kl. ca. 11,00, 12,30, 2,00, 3,30, 5,00, 6,35, 8,00
og *9,35.

*) Inddrages efter 4. August. **) Fra 11. August 7,55.

Tog afgaar fra Københ. til Holte Kl. ... 9,15, 9,45, †9,54, 10,28, 11,08,
11,52, 12,10, 12,31, 1,14, 1,49, 2,28, 2,52, †3,08, 3,33, 3,56, 4,51 osv.

Tog afgaar fra Københ. til Farum Kl. ... 8,41, 9,30, 10,20, 11,24, 12,20,
1,10, 2,08, 3,05, 4,15 5,35 osv.

Tog afgaar fra Holte til Københ. Kl. ... 2,43, 3,13, 3,18, †3,56, 4,35,
5,39, 6,12, 6,18, 7,17, 7,59, 8,10, 8,22, 8,37, 9,14, †9,57, 10,08, 10,15,
10,38, 11,12 og 11,17.

Tog afgaar fra Farum til Københ. Kl. ... 2,44, 4,16, 5,17, 6,26, 7,32,
8,17, *8,35, 9,37, 10,40 og 11,45.

* Løber ikke i August og Septbr. † Løber ikke ^{9/5}, ^{12/5}, ^{15/5}, ^{22/5}, ^{29/5}.

Foreninger, Selskaber og Skoler erholde Rabat paa Hverdagene.

Dampbaade udlejes paa Hverdage til moderate Priser.

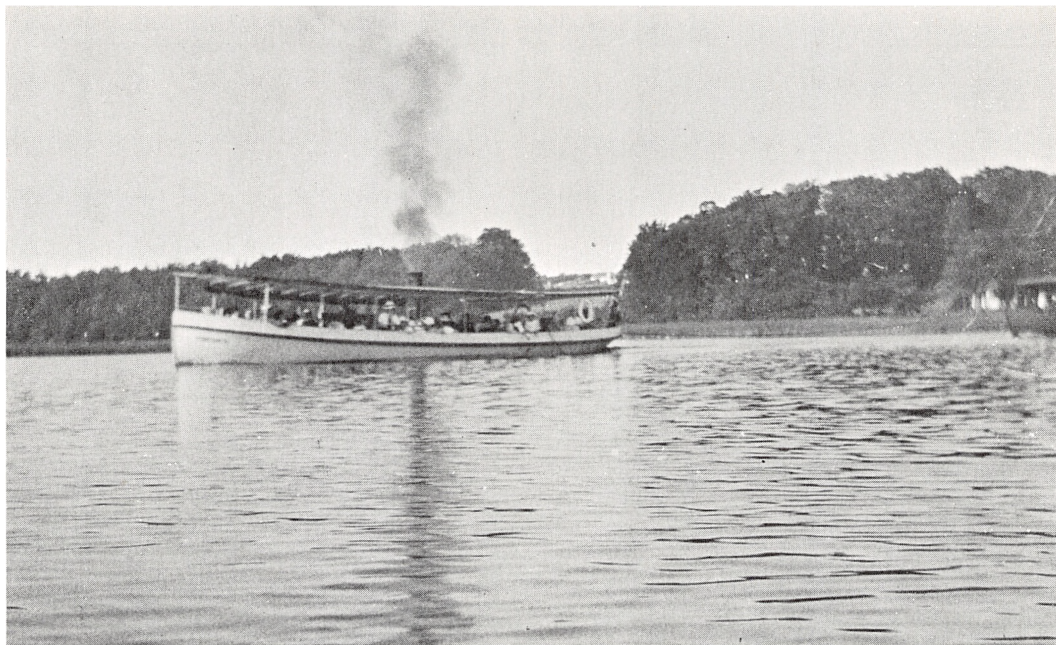
Bestillinger modtages og enhver Forespørgsel besvares beredvilligt
ved Henvendelse til B a a d f a r t e n s Kontor i Lyngby (paa Anløbs-
broen). Tlf. Lyngby 152, (Kontoret, sikrest 11—12 og 1—2), og
Holte 97 (Direktøren).

**TAXTER (ogsaa omvendt): Lyngby—Frederiksdal 25 Ø, Frederiksdal—
Fiskebæk 35 Ø, Holte—Fiskebæk 35 Ø, Holte—Jægerhuset 15 Ø,
Fiskebæk—Jægerhuset 25 Ø.**



Anløbsbroen i Vejlesø ca. 1900 med *Svanen* og *Falken*. Stæhr fot.

Sejlplan fra sommeren 1906. »Illums Maanedshfte«. Forf.s arkiv.

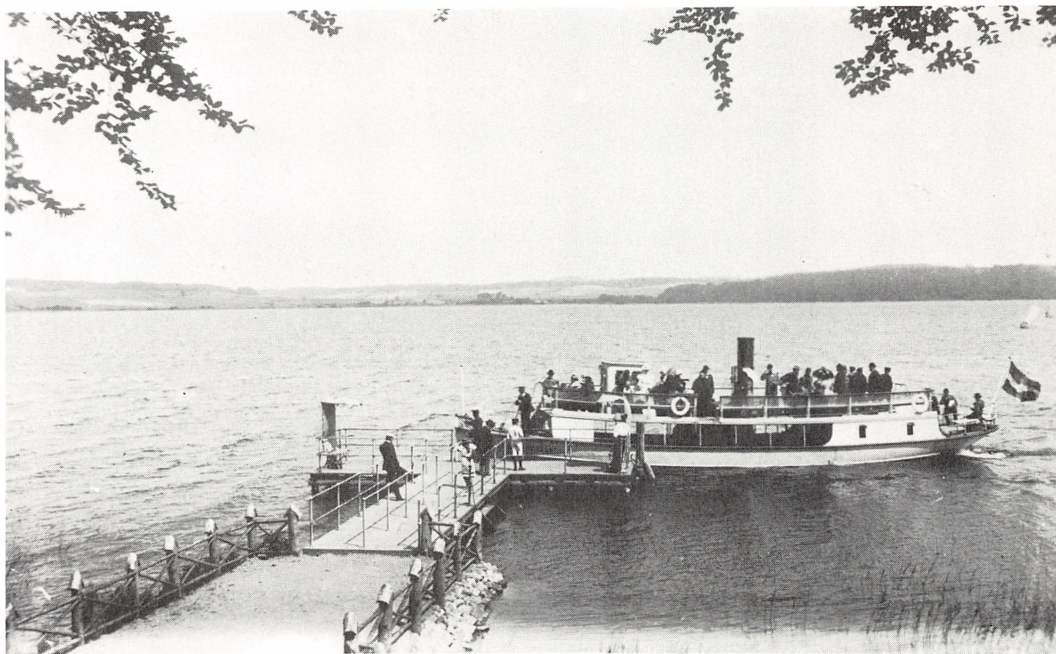


På Furesøen 1919. Chr. Moltved fot.

*Sejlads på
Bagsværd Sø*

helt. Men da måtte udbyttet atter sættes ned, og først i årene fra 1933 og fremover kom man atter op på 5 % udbytte p.a.

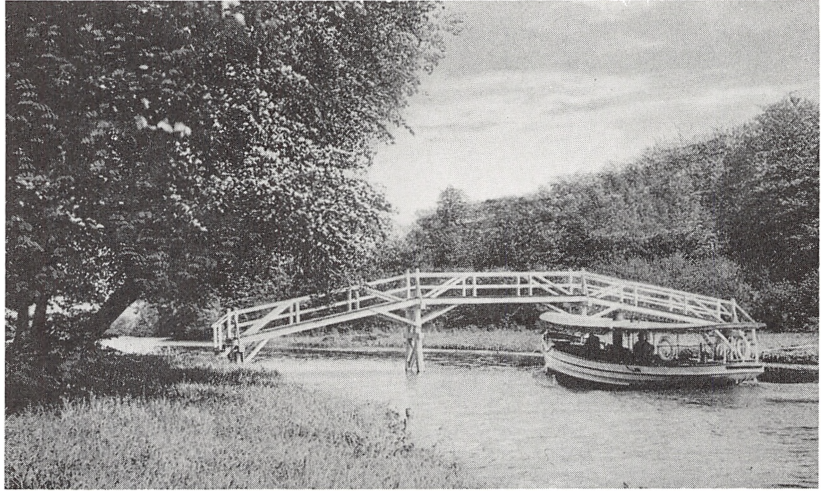
På Bagsværd Sø havde der uden for A/S Baadfartens regie siden Søpavillonens anlæggelse været forsøgt passagerfart med to mindre motorbåde *Skovduen* og *Skovfrøen* fra Lyngby med anløbsbro ud for Rønne Alle. Der synes at have været en række skiftende ejere. I 1914 gøres et nyt forsøg af en kaptajn Petersen, som hos Kofoed i Fakse Ladeplads lader bygge to både *Turisten* og *Turisten II*, der i 1929



Dampbåden ankommer til Jægerhuset ca. 1900. Stæhr fot.

*Skibene i
mellemlkrigs-
årene*

overgår til A/S Baadfarten og samtidig omdøbes til henholdsvis *Frode* og *Gefion*. *Skovduen* og *Skovfrøen* eksisterer dog stadig og købes omkring 1927 af skibsfører M. Hansen, der i 1924 havde været driftsleder for A/S Baadfarten. Farten med disse to motorbåde, der efter købet omdøbes til *Anna* og *Clara* vedvarer til 1930, da kaptajn Hansen overdrager både motorbådene og rettighederne til ruten til A/S Baadfarten inklusive anløbsbroen ved Bagsværd for et samlet beløb af kr. 1400.



Båden på vej gennem kanalen til Bagsværd Sø. Ca. 1914. Postkort.

Hermed har A/S Baadfarten altså samtlige ruter under sig, og med den forøgede passagertilgang i 1920-erne og op i 30-erne må man nu også tænke på en udvidelse af flåden. Både olie- og benzinmotorerne var jo i de mellemliggende år blevet udviklet til et driftssikkert maskineri og var samtidig så meget billigere i anskaffelse end dampmaskiner, at alle nyanskaffelser bliver motorbåde, samtidig med at man i løbet af 1930-erne lader de tre »kongelige« både ombygge til motorfartøjer. I sidste halvdel af tyverne anskaffedes foruden den ovennævnte *Gefion* endnu to motorbåde: *Dana*, der var en ombygget toldkrydser med en kraftig motor på 40 ihk. Båden kunne ikke rumme så mange passagerer, men kunne med den kraftige motor let bugseres to slæbebåde efter sig. Endvidere anskaffedes *Ydun* og omkring



Ved Nybro før 1910. Lyngby-Tårnbæk Kommunes Byhistoriske Arkiv.

1930 yderligere *Sølund*, samtidig med at man overtog *Anna* og *Clara*. I begyndelsen af 30-erne udrangeres *Dana*; til gengæld indkøbes i 1933 *Nøkken* fra Sverige, og i 1934 lader man en ny *Dana* bygge i Frederikssund. På dette tidspunkt ser flåden altså således ud: Dampbådene *Prins Christian*, *Prinsesse Alexandrine*, *Prinsesse Louise*, *Svanen* og *Furesøen* (bogført til kr. 3000 stykket), motorbådene *Anna* (kr. 600), *Clara* (1400), *Dana* (3000) *Frode* (1750), *Gefjon* (1300), *Sølund* (650) og *Ydun* (1200) samt 9 slæbebåde til en samlet bogført

Baadfartens plakat 1931.
 Forf.s arkiv.

BAADFARTEN

UDFLUGTER

Et af smukke Skæne og Søer i Københavns Omegn foretages bedst med Baadfarten paa Lyngby, Fure- og Baggværd Sø.

Den overordentlig smukke Søfærd gennem Søerne og Kanalerne, og smukt tiltrængte Afværelser i den smukke Fure Sø med en Mængde søsmønstre — for mange Skibe Udseende — smukke Skipsanordninger, søer og i en smuk og behagelig Omgivelser og Holdepladser Udflugter. Man har ved at bringe de plantede Ruder en hurtig Overgang over Kystens smukke Skæne. Ved alle de Øer, man passerer paa Turen, er typiske for Egnet Skæne.

Hurtig Tugforbindelse mellem København, Lyngby og Søerne og København og de andre hurtig Forbindelse med Søerne.

Foreninger, Skoler og større Selskaber indrømmes en større Rabat.

Alle Oplysninger gives beredvilligt ved Henvendelse til Tlf. Lyngby 152 eller Direktøren, Øbro 6372, båd 9-12 eller efter 5.

Rundrejsebilletter
 (kombineret Jernbane og Baadfart) sælges paa samtlige Statsbanestationer i København og Hellerup, samt Slangerupbanens Station, København.

Oplysninger
 om Rundrejsebilletter gives paa Statsbanernes Oplysningskontor Tlf. C. 1701.

Baadfartens Farplan
 uddeler gratis paa de saakaldte Jernbanestationer, hos Bergenholtz, Københavns Telefonkiosker samt flere Rejsebyråer og paa Baadene.

I sidste Sæson sejlede over 83.000 Personer med Baadfartens Baade.

En pragtfuld Sejltur! En billig Fornøjelse Et dyrbart Mindel!

Daglig Sejltid i Juni, Juli og August.
 I Maj og September kun Søn- og Helligdage.

PAA FURESØEN SAMT LYNGBY OG BAGSVÆRD SØ

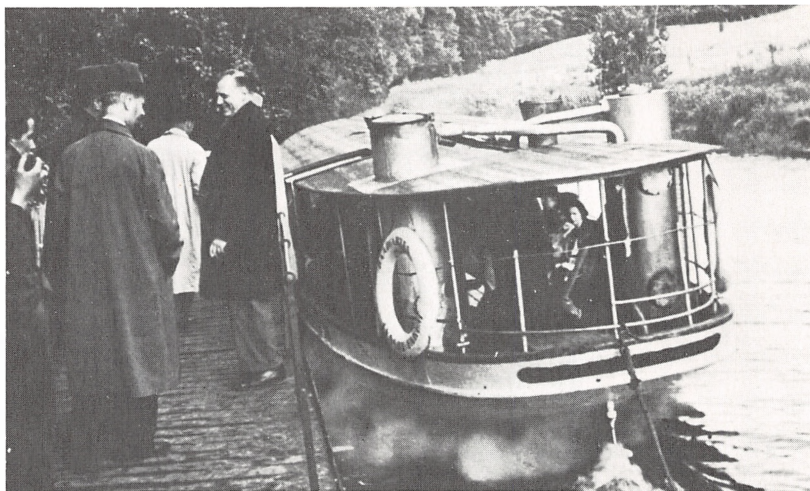


En af slæbebådene ved anløbspladsen i Vejlesø 1905. Postkort.

værdi af kr. 3.770. Hertil kommer *Nøkken*, der endnu ikke var bogført.

Årene frem til 2. verdenskrigs begyndelse var således de bedste år for A/S Baadfarten. København var efterhånden blevet en storby, og de mange indbyggere tog ikke blot til Klampenborg, men kom efterhånden også i stort antal til Lyngby og Holte, ikke mindst efter, at S-togene begyndte at køre. I 1939 nåede man op på et passagerantal på 69.000. Medvirkende hertil var også, at man med DSB havde en aftale om rundrejsebilletter (kombineret jernbane- og båd fart).

I 1937 købes yderligere en motorbåd fra Orø ved navn *Hatona*. Prisen var 5800 kroner, og i Baadfarten omdøbes den til *Margrethe*. Endvidere anskaffedes motorbåden *Skjold*. Det hele standsede imidlertid brat med 2. verdenskrig – hverken kul, olie eller benzin kunne



Fra besættelsesårene: *M/S Prinsesse Alexandrine* med påmonteret gasgeneratoranlæg ved Frederiksdal. Mandrup fot.

Ruterne under 2. verdenskrig

bevilges til lystfart af denne art, og i 1940 lå driften fuldstændig stille, hvilket resulterede i et underskud på ca. 11.000 kroner for dette år. I 1941 lykkedes det at få bevilling til at ombygge to både til generatordrift og at få så meget brændsel til disse, at man om søndagen kunne besejle ruten Lyngby-Frederiksdal med 40 minutters drift. Derimod måtte man opgive sejladsen på Furesøen og på Bagsværd Sø, og året endte da også igen med et underskud omend kun henvend 2000 kroner. Passagerantallet havde dog andraget 20.000. I 1942 steg det til 33.000 og i 1943 til 43.000. Biler var der jo næsten ingen af, og togdriften begrænset, så københavnernes var igen henvist til den nærmeste omegn, hvilket i nogen grad begunstigede Baadfarten. Mod krigens slutning var brændselslagrene imidlertid så begrænsede, at farten atter gik i stå, og i den første efterkrigstid kneb det stadig



Ved anløbsbroen i Lyngby ca. 1935. Søllerød Kommunes lokalhistoriske Billedarkiv.

med alle forsyninger, således at genåbningen af ruterne først lidt efter lidt kunne finde sted. Vedligeholdelsen af bådene havde naturligvis også voldt kvaler, selv de bedste bestræbelser kunne ikke forhindre, at de oplagte både led under den lange stilstand.

I 1948 kommer den første nye motorbåd *Furesøen* på 12,61 tons brutto bygget hos H. Villumsen & Søn i Holbæk til erstatning for dampbåden af samme navn, som var ophugget ved krigens begyndelse. I 1954 og 1955 følger en ny *Svanen* på 10,54 tons brutto samt

*Efterkrigsår med
for få passagerer*

Hjortholm på 14,47 tons brutto, begge nybygget hos O. Jeppesens Baadebyggeri i Frederikssund. Men tiden var nu en anden, efterhånden som bilerne igen vinder frem, foretrækker københavnerne at tage længere bort på udflugt, og vil man endelig sejle, øver de efterhånden mange udflugtsskibe til Sverige med muligheden for toldfri indkøb af tobak og chokolade en langt større tiltrækning på publikum end en stille sejltur på Nordsjællands kanaler og søer.

I 1940 overtager Jacob Ravn, der allerede havde været i bestyrelsen i flere år, posten som direktør efter Buhl, og denne post overtages siden af direktør H. Olsen. Fra de seneste år vil Chr. Berthelsens ledelse af Baadfarten være kendt, men man kæmpede i 1960-erne en håbløs kamp mod den svindende interesse for den gamle bådfart, og udbyttet svandt stadig ind, selvom man ved salg af de ældre både søgte at bøde noget på økonomien. Således solgtes *Gefion* i 1964 til en privatmand, resterne af *Prinsesse Louise*, der ikke havde været i brug siden krigen, i 1967 og i samme år også skroget af *Nøkken* – begge til private købere i København. *Margrethe* afhændedes i 1969 til Haderslev, beregnet for videre passagerfart, og endelig kom *Frode* i 1971 til Maribo Sø også med henblik på videre passagerfart. Flere af de mindre både blev allerede udrangeret i årene forinden.

*1969. Baad-
fartens fortsatte
eksistens sikres*

Men trods direktør Berthelsens ihærdige anstrengelser for at bevare Baadfarten, tegnede udsigterne mod slutningen af 1960-erne ikke godt for den gamle virksomhed. I 1969 dukkede der imidlertid en redningsmand op, fabrikant Ole Fink-Jensen, der med økonomisk basis i andre virksomheder overtog hele Baadfarten fra sæsonens begyndelse i 1970 at regne, ikke fordi han mente, der foreløbig var penge at tjene, men af gammel interesse for selskabet. Tilbage af skibene var *Prinsesse Alexandrine* fra 1895, *Dana* fra 1934 samt de efter krigen byggede *Furesøen*, *Svanen* og *Hjortholm* tillige med nogle af slæbebådene – og endelig var der også *Prins Christian*, der stadig lå oplagt i yderst slet forfatning. Fabrikant Fink-Jensen har sammen



Efter 1960 var der ikke mange passagerer til Fiskebæk! Postkort.

med forretningsfører Freddi Sander, der forestår den daglige ledelse, siden gjort et stort arbejde for at puste nyt liv i Baadfarten, og heldigvis tyder meget på, at man fra områdets kommuners side nu også er blevet opmærksom på, at Dyrehaven, Mølleådal og søområdet tilsammen danner et naturområde, der efterhånden som bebyggelsen i Stor-København spreder sig over et større og større areal, vil blive stedse mere besøgt af befolkningen, og at det derfor også gælder om at bevare Baadfarten som et af de trafikmidler, der kan klare personbefordringen i området. Det er slet ikke utænkeligt, at Baadfarten fra i dag endnu fortrinsvis at befordre udflugtsrejsende i løbet af få år med den stigende trafiktæthed også må udnyttes som et nødvendigt led i den daglige befordring af en del af områdets egne beboere.

I så fald vil flere nye både være påkrævet, men samtidig vil man

stadig kunne sejle med to af bådene fra 1895, idet foruden *Prinsesse Alexandrine* nu også *Prins Christian* i år er sat i fart igen efter en gennemgribende istandsættelse, og selvom de begge i dag er motordrevne, har de alligevel tidligere tiders præg over sig og kan sammen med de mange gamle bygninger, sluseværker o.s.v. i Mølleåområdet være med til at bevare minderne fra de gamle dage herude.

Dansk Veteranskibsklub

Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, stiftet 19.4.1963, har til formål ved bevarelse, eventuelt ved sejlads med skibe, der ellers vil forsvinde i Danmark, at opretholde interessen for gamle skibe.

Foreningen har foreløbig formået at bevare et passagerdampskib, *S/S Skjelskør*, der i dag er det eneste skruedrevne passagerdampskib, der sejler i danske farvande og sammen med hjuldampere *Hjejlen* ene om at repræsentere dampskibet i dets to hovedformer med henholdsvis skovlhjul og skrue.

Ved en vældig indsats fra medlemmer, der har arbejdet med restaureringen, og ved velvillig støtte fra mange firmaer er *S/S Skjelskør* blevet et synligt og levende minde om en epoke i dansk skibsfart.

S/S Skjelskør, der er bygget i 1915 på J. Ring Andersens skibsværft på Frederiksoen i Svendborg for ruten mellem Skælskør, Agersø og Omø, er samtidig blevet et minde om den tid, da øerne var indbyrdes forbundet af mange små, hyggelige fjorddampere, der tegnede deres kølvandsstriber fra ø til ø.

Når *S/S Skjelskør* er færdigrestaureret, håber foreningen at kunne være med til at redde andre skibe, som f.eks. nogle af de gamle sejlskibstyper, der nu er ved at forsvinde, en skonnert, en galease eller andre af de karakteristiske typer fra småskibsfarten i Danmark.

Det bærende princip i foreningens arbejde er, at al restaurering og al sejlads foregår ved frivillig arbejdskraft og uden indtægt for de mennesker, der af interesse og lyst gør dette arbejde, der er af stor kulturhistorisk værdi for Danmark.

Foreningens adresse er: Formand: Ingeniør Asbjørn Stoltze, Paradisbakken 13, 2840 Holte. Kasserer: Fru Ulla Andersen, Lyngparken 5, 2800 Lyngby.

Trafikken på søerne 1893-1969 og samarbejdet med jernbanerne samt den ny båd fart fra 1970

Af P. Thomassen

Af trafikale forlystelser i 1890-erne var sejlture ofte blandt de foretrukne. Jernbanen havde i snart 50 år været både det hurtigste og billigste trafikmiddel, og det var som om folk begyndte at foretrække en roligere og mere idyllisk form for udflugt. Det var derfor naturligt, at der fra 1870-erne dukkede den ene båd fart op efter den anden – ikke blot ved de største byer, men i næsten enhver fjord, langs kyster og på større søer sejlede dampbåde, dels som lystsejlad, dels som nyttesejlads og pakettart i mindre format.

På de nordsjællandske søer, Lyngby Sø, Bagsværd Sø, Furesøen og Vejlesø var det dog først og fremmest lystsejlad. Det rent lokale behov for disse ruter var nok ret behersket, men for københavnernes var starten af Baadarten som tidligere omtalt et godt trækplaster og en behagelig afveksling fra Dyrehavsbakkens larm og skrål eller de ofte noget trættende fodture i skovene eller ad landevejene. Men for at få noget ud af dagen måtte ud- og hjemturen jo helst ikke tage alt for megen tid, og så tog man naturligvis toget til Lyngby eller Holte og gav sig det maritime i vold. Det varede da heller ikke så mange år, før Baadarten indledte et samarbejde med banerne, som skulle komme til at strække sig over mere end 60 år. På de københavnske stationer kunne fås billetter, der gjaldt til både toget og til Baadarten – en

*Søerne
»opdages«*





Anløbsbroen i Lyngby 1895. Efter Illustreret Tidende 1895.

Den første dampbåd på Peblingsøen 1871. Efter Illustreret Tidende 1870/71.

ordning, der snart blev populær. To krige lagde imidlertid hindringer i vejen for Baadfarten, hvorfor billetfællesskabet falder i tre perioder: 1901-1916, 1924-1939 og 1950-1965.

Fællesbilletter til tog og båd fart

Samarbejdet mellem baner og båd fart var ingen nyhed i 1901. Der havde været nogle fortilfælde, hvoraf det pudsigste blev meget kortvarigt. I 1871 påbegyndtes båd fart med to små dampbåde på Peblingesøen og Sortedamssøen, hvor man nu fandt på at ville sælge billetter til Klampenborgbanen. Det Sjællandske Jernbaneselskab havde intet derimod – tilsyneladende fik båd fartens ejere ikke nogen som helst provision af salget. – Ordningen virkede i sommeren 1871; da der imidlertid næsten ingen billetter blev solgt fra båden til Klampenborgbanen, ønskede bådejerne ikke at genoptage salget i 1872.¹⁸ Hvad de havde tænkt sig at vinde ved denne gratis service over for både banerne og publikum, er ikke godt at vide, for Københavns Klampenborgbanegård lå kun 6 minutters gang fra bådenes anlægsplads, »hvor den ny Gade munder ud i Ladegaardsveien«, hvilket vil sige ved hjørnet af Gyldenløvesgade og Vestersøgade, der netop var blevet anlagt i foråret 1871.⁵

Rundrejsebilletter 1901

Den 1. juli 1901 trådte de første takstbestemmelser mellem baner og Baadfarten i kraft. Rundrejsebilletterne kunne købes på København H, N og Ø stationer – d.v.s. Nordbanegården, Nørrebro og Østerbro – og gjaldt på udrejsen via Holte eller Vedbæk. Jo, der skal virkelig stå Vedbæk, for Nærumbanen, der dengang hed Lyngby-Vedbæk Jernbane, var med i ordningen. På tilbagevejen gjaldt billetterne valgfrit til hvilken som helst af de nævnte københavnske stationer.

Den mest omfattende af turene begyndte i København, med DSB til Vedbæk, med Nærumbanen til Lyngby, med Baadfarten til Frederiksdal-Fiskebæk-Jægerhuset og Holte og tilbage til København med DSB. Turen kunne også foretages i omvendt retning, og man kunne afbryde rejsen på alle de steder, der nævntes på rundrejsebilletter, samt hvor som helst på Nærumbanen; der var dog grænser for, hvor

DSBs tarifbestemmelser og
takster for rundrejsebilletterne
1. juni 1906.

Tarifbestemmelser og Takster.

Der udstedes følgende 5 Arter Biletter til II og III Kl til
nedennævnte Priser.

- Serie a. Kjøbenhavn H., N. og Ø.—Holte—Jægerhuset—Fiskebæk
—Frederiksdal—Lyngby—Ørholm—Vedbæk—Skodsborg—
Klampenborg—Kjøbenhavn H., N. og Ø. eller omvendt:
II Kl. 3 Kr. 20 Øre. III Kl. 2 Kr. 20 Øre.
- b. Kjøbenhavn H., N. og Ø.—Lyngby—Frederiksdal—Fiske-
bæk—Jægerhuset—Holte—Kjøbenhavn H., N. og Ø. eller
omvendt:
II Kl. 2 Kr. 00 Øre. III Kl. 1 Kr. 50 Øre.
- c. Kjøbenhavn H., N. og Ø.—Lyngby—Frederiksdal—Fiske-
bæk—Farum—Kjøbenhavn (Kjøbenhavn—Slangstrup Ba-
nens Station) eller omvendt:
II Kl. 2 Kr. 05 Øre. III Kl. 1 Kr. 40 Øre.
- d. Kjøbenhavn H., N. og Ø.—Holte—Fiskebæk—Farum—
Kjøbenhavn (Kjøbenhavn—Slangstrup Banens Station) eller
omvendt:
II Kl. 2 Kr. 25 Øre. III Kl. 1 Kr. 50 Øre.
- e. Kjøbenhavn (Kjøbenhavn—Slangstrup Banens Station)—
Farum—Fiskebæk—Frederiksdal—Lyngby—Ørholm—Ved-
bæk—Skodsborg—Klampenborg—Kjøbenhavn H., N. og Ø.
eller omvendt:
II Kl. 3 Kr. 20 Øre. III Kl. 2 Kr. 05 Øre.

Billetterne ere kun gyldige til Rejse paa Stemplingsdagen
og paa Statsbanerne kun til Rejse med Persontog og blandede Tog.
Afbrydelse af Rejsen er paa Statsbanerne og paa Baadfarten til-
ladt paa de paa Biletterne angivne Mellestationer. paa Lyngby—
Vedbæk Banen paa alle dens Stationer, medens Afbrydelse af
Rejsen paa Kjøbenhavn—Slangstrup Banen ikke er tilladt. Til-
bagebetaling af Biletter kan ikke finde Sted. For Befordring af
Børn komme de til enhver Tid for Statsbanerne gældende Bestem-
melser til Anvendelse. Banerne overtage intet Ansvar for Tilslut-
ninger, ej heller for mulig Pladsmangel paa Baadene. De Rejsende
maa selv sørge for deres Befordring mellem Tog og Baad og omvendt.

Paa Biletterne, der kun sælges paa Kjøbenhavn H., N. og Ø.
Stationer og paa Kjøbenhavn—Slangstrup Banens Station i Kjøben-
havn i den Tid af Aaret. Baadfarten vedligeholdes, kan der ikke
indskrives Rejsegods.

meget der kunne nås på én dag. Billetten til denne tur kostede 2,20 kr. (3. klasse), hvoraf de 95 øre tilfaldt Baadfarten. Hvis man ikke ville til Vedbæk og ad Nærumbanen, kostede billetten kun 1,50 kr.

I 1906 kom Slangerupbanen med i ordningen, og derved fik man endnu bedre muligheder for billige udflugter til skønne steder nord for København – f.eks. København L. (Slangerupbanens station)-Farum-Fiskebæk-Frederiksdal-Lyngby-Ørholm-Vedbæk-København: 2,05 kr.

Slangerupbanen var meget aktiv med reklamering, og der solgtes da også en hel del rundrejsebilletter i 1906, men derefter synes Baadfarten at have mistet nyhedens interesse. De mest omfattende af turene var også ret anstrengende, hvis man absolut skulle nå den længste af turene igennem. »Den store tur« kunne f.eks. i 1909 gøres således:

Fra Slangerupbanens station kl. 6,55, i Farum kl. 7,46. Der var god tid til at spadserere til anløbsbroen ved Fiskebæk og til at drikke morgenkaffe undervejs. Fra Fiskebæk var der 45 minutters sejlads til Frederiksdal, hvor der kunne indtages forfriskninger på kroen. Der gik hyppigt båd til Lyngby ad kanalen, og bådenes anløbsplads ved Dampfærgevej i Lyngby lå bekvemt nær ved Hotel Rustenborg. Efter at have spist her eller på et af de andre bedesteder i nærheden, passede det godt med tog ad Nærumbanen fra Lyngby kl. 13,50 – eller hvis man havde spist på Hotel Lyngby – fra Smedebakken kl. 13,55. Efter 10 minutters kørsel var man i Ørholm, hvor de fleste afbrød rejsen for at nyde den skønne natur i »Det danske Schweiz«. Havde man travlt med at komme hjem, gik næste tog kl. 15,20, men de fleste ventede gerne til kl. 17,45, eller eventuelt efter at have spadseret til Nærum, herfra kl. 17,53. Så var man i Vedbæk kl. 18,05, og der var da hjemrejsemuligheder nok derfra. Med et tog, der udgik fra Vedbæk kl. 21,43, kunne man være på Østerbro kl. 22,30 eller på Holtebanegården (ved den gamle Hovedbanegård) kl. 22,44 – men så skulle man huske at skifte i Hellerup.⁶

Den store tur

Baadfarten

paa
Lyngby-, Fure- og Vejle-Sø.

Daglig Fart fra 1. Juni til 31. August.
I Maj (fra medio) og i **September** sejles paa
Søn- og Helligdage.

Anløbssteder: **Lyngby, Frederiksdal,**
Fiskebæk, (Farum), **Jægerhuset, Holte.**

Om Hverdage afgaar Baad fra Lyngby
til Frederiksdal (og omvendt) ca. hver Time;
om Søndagen ca. hver halve Time.

Fartplanen, indeholdende Afgangstider fra
de forskellige Anløbssteder samt Oplysninger
om Rundrejserne, m. v. udleveres gratis i Kø-
benhavn: i Kioskerne, i Rejsebureauer, i Cen-
tralpavillonen og hos Adam. Desuden i
Kioskerne i Lyngby og Holte samt paa
Baadene.

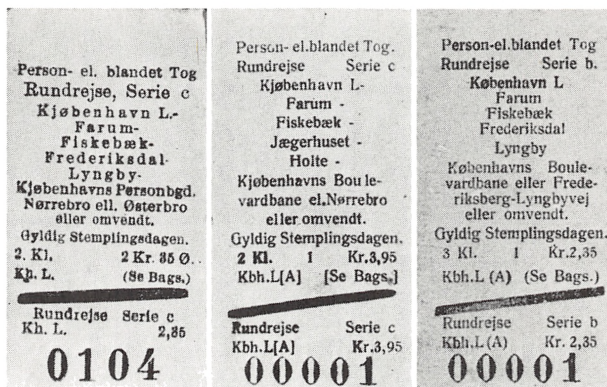
Dambaade udlejes paa Hverdage til fri
Disposition. Foreninger, større Selskaber og
Skoler erholder Rabat paa Hverdage.

Bestillinger modtages og enhver Fore-
spørgsel besvares beredvillig ved Henvendelse
til **Baadfartens Kontor i Lyngby** (paa An-
løbsbroen) eller gennem **Selskabets Telefon:**
Lyngby 152, sikrest fra 7¹/₂ – 10¹/₂ Fmd.

I årene 1909-1916 var der ikke større udsving i tallene for solgte rundrejsebilletter bortset fra i 1914, hvor krigsforskrækkelsen bevirkede midlertidige indskrænkninger i Baadfarten og i banernes toggang. Da den uindskrænkede ubådskrig i 1917 medførte kulmangel, indstilledes de fleste ikke-livsvigtige personskibsruiter, og billetfællesskabet mellem banerne og Baadfarten ophørte. Baadfarten var dog bedre stillet end andre lignende ruter, for driften fortsattes dog med indskrænkninger – bl.a. af hensyn til sikringsstyrkens indkvartering omkring København.

Oversigt over solgte rundrejsebilletter DSB–Baadfarten–København–Slangerup Banen (KSB) og Lyngby–Vedbæk Jernbane (LVJ) fra 1. periode:

	DSB-Baadfarten- LVJ-DSB	KSB-Baadfarten	Baadfarten-KSB
1901	719		
1902	3259		
1903	4005		
1904	4820		
1905	3518		
1906	3702	1599	812
1907	2142	738	456
1908	2298	544	309
1909	1398	374	463
1910	1793	343	608
1911	1529	337	473
1912	1604	262	465
1913	1796	642	336
1914	1315	357	318
1915	1783	496	481
1916	1832	762	645
1917	2		

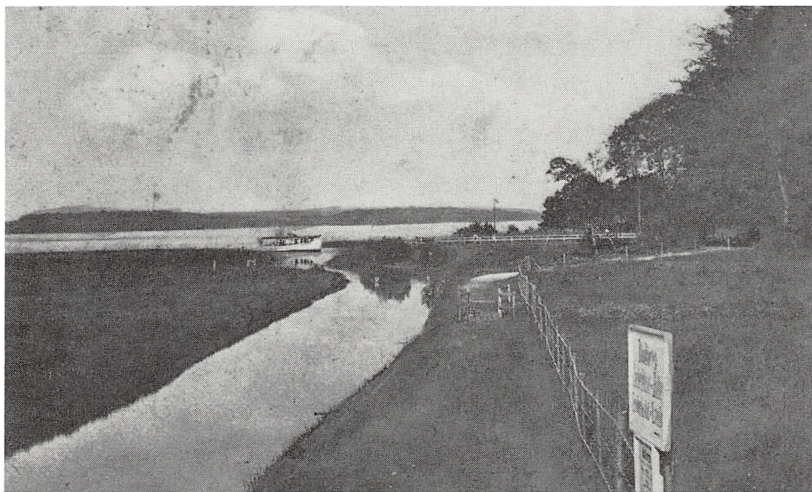


Rundrejsebilletter fra København L (Slangerupbanens station) fra hhv. 1912, 1924 og 1931. Forf.s arkiv.

Baadfarten under 1. verdenskrig

Medens Baadfarten klarede sig ret godt gennem krigsårene, gik det rent galt med Nærumbanen, som faktisk (officielt) var nedlagt den 1. juli 1917. Dagen efter fortsattes med et dagligt, personførende godstog. Men al gennemgående billetudstedelse med DSB var blevet annulleret og blev først genoptaget i 1927, og Nærumbanen kom ikke med i samarbejdet med rundrejsebilletterne igen.⁷

Da salget af rundrejsebilletterne genoptoges i 1924, var interessen for dem forholdsvis ringe, hvilket utvivlsomt skyldtes, at prisen var ret høj i forhold til folks købeevne dengang. Det hjalp derfor kolossal, at man fra 1931 enedes om at give 25 % rabat, som det vil ses af nedenstående tabel fra 2. periode. Medvirkende til stigningen i antallet af solgte rundrejsebilletter var, at der nu også kunne fås en billet, der kun gjaldt fra København til Lyngby og videre med båden til Frederiksdal, en billig og godt benyttet rejsemulighed. Det syntes som om de længere sejlture ikke mere var så populære, for kun 20-25



Fiskebæk Å mellem Furesø og Farum Sø 1905. Postkort.

Slangerupbanen og Fiskebæk

0/0 af rundrejsebilletterne solgtes fra Slangerupbanens station i København til Farum/Fiskebæk med sejltur til Holte eller Frederiksdal/Lyngby. Det syntes heller ikke at gøre nogen større forskel i billetsalget, at der langt om længe var blevet oprettet et trinbræt (Furesø) ved Fiskebæk Hotel. Slangerupbanen var mærkværdig tilbageholdende med oprettelse af trinbrætter, og først fra sommeren 1932 standsede Farumtogene ved Furesø trinbræt, dog kun for at *afsætte* rejsende. I omvendt retning kun for at *optage* dem.⁸

Takket være prisnedsættelserne og den omfattende reklame for rundrejsebilletterne, som kunne fås på S-banestationerne inden for bybaneområdet samt fra Gentofte, kom salget op imod 6000 billetter årligt, og Baadfarten selv kunne glæde sig over årlige rejsendeantal på over 80.000 i de bedste af 1930-ernes sæsoner.

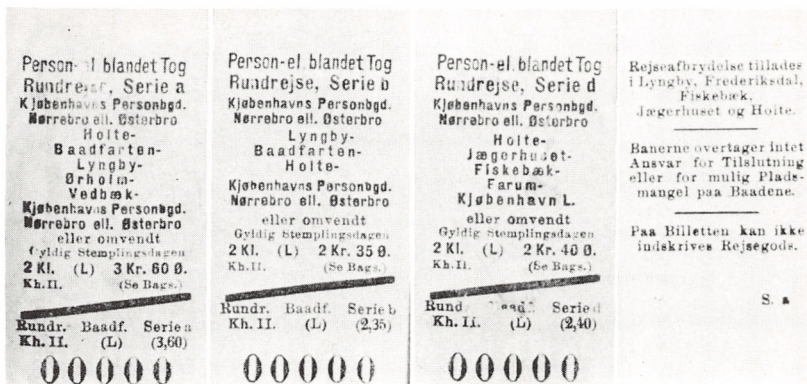
2. verdenskrig kom til at lave samme ravage i trafikken som 1. med alskens restriktioner; selvom Baadfarten atter var blevet begunstiget ved tildelinger af brændsel til fortsat drift, medens de fleste andre lignende små personruter måtte indstilles, blev billetsalget med bærnerne afbrudt.

Oversigt over solgte rundrejsebilletter DSB–Baadfarten–KSB i 2. periode:

	DSB-Baadfarten- KSB	KSB-Baadfarten- DSB
1924	356	143
1925	398	84
1926	278	91
1927	369	62
1928	383	51
1929	302	52
1930	457	91
1931	1308	558
1932	2717	827
1933	3582	1414
1934	2982	1112
1935	2677	910
1936	3906	848
1937	4689	1037
1938	5203	890
1939	5357	1084

I 1950 genoptoges salget af rundrejsebilletterne; i mellemtiden havde DSB overtaget Slangerupbanen (1948), og statistikken oplyser derfor ikke, hvor mange billetter, der solgtes i hver retning.

Ordningen blev mere populær end nogen sinde, som det vil ses af

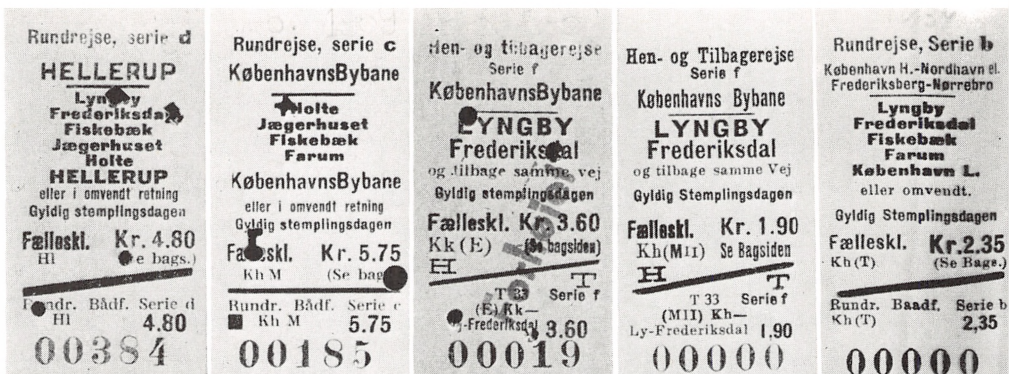


Rundrejsebilletter 1912-16 solgt fra Københavns Nordbanegård. Forf.s arkiv.



Rundrejsebilletter 1924-1931. Forf.s arkiv.

tabellen for 3. periode. I sæsonen 1959, der var begunstiget af særlig godt vejr, solgtes over 10.000 billetter fra DSB til Baadfarten, men derefter gik det stærkt ned ad bakke; desværre foreligger ingen statistik for årene 1962-1965, hvorefter billetsamarbejdet ophævedes.



Rundrejsebilletter 1934-1956. Forf.s arkiv.

Baadfarten mister publikums interesse

Det var ikke udelukkende den overhåndtagende motorisering af folket, der var skyld i tilbagegangen for Baadfarten og dermed for salget af rundrejsebilletterne. For Fiskebæks vedkommende var der to helt andre årsager; dels var der efterhånden så meget rod med vej-arbejder, at stedet ikke længere var tiltrækkende, og dels lukkede Fiskebæk Hotel og restauranten, der tilmed var blevet hærget af en brand i dens sidste levetid. Endvidere var anløbsbroerne flere steder så medtagne, at kostbare reparationer var nødvendige, og fra 1966 ophørte sejladsen til både Frederiksdal og Fiskebæk, hvorefter der ikke var basis for salg af rundrejsebilletter. Mærkværdigvis har sådanne ikke været udstedt i forbindelse med sejladsen på Bagsværd Sø, hvor der ellers kunne være muligheder for ud- og hjemrejse over Bagsværd station.

Baadfartens reklameplakat
fra 1950.

BAADFARTEN PAA FURESØEN SAMT LYNGBY OG BAGSVÆRD SØ

Billige rundture på Lyngby-, Fure- og Vejle Sø

Til turene sælges følgende billetter:

<p>Pris 5,30 kr Forlang serie a:</p> <p>København Bybane - Lyngby - Frederiks- dal - Fiskebak - Jægerhuset - Holte - København Bybane eller omvendt</p>	<p>Pris 4,90 kr Forlang serie b:</p> <p>København Bybane - Lyngby - Frederiks- dal - Fiskebak - Farum - København Bybane eller omvendt</p>	<p>Pris 4,75 kr Forlang serie c:</p> <p>København Bybane - Holte - Jægerhuset - Fiskebak - Farum - København Bybane eller omvendt</p>	<p>Pris 4,80 kr Forlang serie d:</p> <p>Hellerup - Lyngby - Frederiksdal - Fiske- bak - Jægerhuset - Holte - Hellerup eller omvendt</p>	<p>Pris 3,60 kr Forlang serie f:</p> <p>København Bybane - Lyngby - Frederiksdal og tilbage samme vej</p>
--	---	--	--	--

Afbrydelse af rejsen er tilladt på de angivne mellemstationer Billetterne er kun gyldige stempeldagen

BILLETTER KAN KØBES HER

DANSKE STATSBANER
BAADFARTEN

Oversigt over solgte rundrejsebilletter DSB–Baadfarten i 3. periode:

1950	2002	1956	5507
1951	4894	1957	8458
1952	4624	1958	8510
1953	7327	1959	10440
1954	6873	1960	5870
1955	9721	1961	5092

Billetter

Baadfartens takster var fra starten temmelig dyre i betragtning af pengenes værdi omkring århundredskiftet. Man tilstræbte en slags »enhedstakst« – 25 øre pr. tur, og ruten opdeltes i 5 takstzoner: Lyngby–Frederiksdal, Frederiksdal–Næsseslottet, Næsseslottet–Fiskebæk, Fiskebæk–Farum og Næsseslottet–Holte. Havde man fået maritime tilbøjeligheder og dermed en ubetvingelig lyst til at gøre hele sejlturen, som det var blevet muligt i 1898, efter at der var kommet samling på foretagendet og dermed udvidelse, så kunne man komme af med hele 150 øre for turene. I dag kan beløbet synes ret beskedent, men det var både grimt alvor og strenge løjer ved århundredskiftet, hvor en arbejdsmands ugeløn lå mellem 12 og 15 kr. Hvis arbejdsmanden skulle have sin kone og sine børn med, var der de bedste muligheder for at sætte næsten en ugeløn over styr på sådan en søndagsudflugt. Det var ikke uden grund, at amfibiebåden *Svanen* måtte indstille farten Fiskebæk–Farum. For det første var der intet større behov for mere eller mindre offentlige befordringsmidler mellem de to nævnte lokaliteter, og for det andet var det de færreste, der ville give 25 øre for den mere besynderlige end behagelige køretur over landtangen ved Fiskebæk i *Svanen* med påfølgende sejltur til en anløbsbro på den anden side Farumgaard, hvor ingen havde noget at gøre, hvorefter man havde valget mellem at traske gennem

*Sejlads på
Farum Sø
ophører*

03298
Baadfarten
Lyngby Farum
25 Øre
Holte-Jægerhuset-
Næsset

240
Baadfarten
25 Øre.
Lyngby-Farum.

49934
Sejladsen
Jægerhuset
—Holte.
25 Øre.

466
Dampfarten
mellem
Lyngby—
Frederiksdal.
Børnebillet.
15 Øre.

¹⁸⁹⁷
996
Dampfarten
mellem
Lyngby—
Frederiksdal.
30 Øre.

03038
Baadfarten
Lyngby-Farum
25 Øre
fra Station til
Station

367
Dampfarten
mellem
Frederiksdal
—Fiskebæk.
50 Øre.

Billetter fra Baadfartens første år. Forf.s arkiv.

hele Farum landsby ned til bådbroen ved Fiskebæk (ca. 2¹/₂ km) eller at ofre flere 25-ører på tilbageturen i amfibie-svanen for derpå at returnere til Frederiksdal og Lyngby. Selv om amfibiebåden skulle have kunnet bevare nyhedens interesse noget længere, havde bådens omdannelse til et mere normalt og tamt sejlfartøj alligevel fundet sted omkring 1903, da man begyndte at husere på stedet med Slangerupbanens anlæg.

25-øres taksten kunne naturligvis ikke blive ved med at holde. Efter 1. verdenskrig med dens dyrtider, uhyre kulpriser m.v. måtte



Udsigt over Furesøen fra Næsselottet 1906. I forgrunden anløbsbroen. Postkort.



Amfibiebåden *Svanen* kører på sine skinner over tangen ved Fiskebæk. Stæhr fot.

der laves ny takster, der rettede sig efter længden af befordringen, og taksterne blev ændrede gang på gang. Det kan godt lyde mærkeligt, men den faktiske pris for sejladsen var billigst i 1930-erne – folks købeevne taget i betragtning. Efterfølgende opstilling af taksterne giver et vist begreb om prisforskellen mellem de tre perioder: (Billetpriser i øre)

	1937	1951	1966
Lyngby–Frederiksdal	65	125	350
Lyngby–Aldershvile	40	100	350
Frederiksdal–Fiskebæk	75	125	350
Frederiksdal–Fiskebæk–Holte	150	225	500
Holte–Jægerhuset	50	75	250

Barnevogne og cykler, som ikke var særlig velsete på de store trafikdage, medtoges i de første to perioder for 50 øre pr. stk., i sidste periode 2 kr. – Lokale returbilletter indførtes i 2. periode, men kun mellem Lyngby og Frederiksdal, og i samme periode solgtes »omflakningsbilletter« til Bagsværd Sø à 1 kr.: Lyngby–Bøndernes Hegn med ret til rejseafbrydelse i Aldershvile og Søvavillonen. Endvidere kunne selskaber, skoler, foreninger m.v. få rabat »på større partier« – der var noget varierende takster for antallet af deltagere eller for en hel »bivogn« (slæbebåd). Disse selskabsrejser har været særdeles godt benyttede i flere perioder, og mange af Lyngbys beboere husker utvivlsomt, hvordan deltagerne næsten andægtigt nød den dejlige sejltur på udvejen, og hvordan de på tilbagevejen mere eller mindre øllede skrålede kendte sange – naturligvis »Vi sejled' op ad åen«. I tidens løb er flere af de oprindelige anlægspladser blevet nedlagte (Næsseslottet, Dronninggaard, Luknam m.fl.), og i den gamle båd-farts sidste driftsår måtte et par af ruterne indstilles. I 1966 sejlede for sidste gang til og fra Fiskebæk. Frederiksdal blev i 1967 helt for-

Billigbilletter og selskabsrejser

Søn- og Helligdage i Maj, Juni, Juli, August og September.

Fra Lyngby ... Kl. 9⁰⁰ og derefter hvert 20. Minut. — Sidste Baad Kl. 20⁰⁰.
 Fra Frederiksdal Kl. 9⁰⁰ og derefter hvert 20. Minut. — Sidste Baad Kl. 21⁰⁰.

Frederiksdal-Fiskebæk-Jægerhuset-Holte.

Fra Frederiksdal	Kl. 9 ⁰⁰	10 ⁰⁰	10 ²⁰	11 ⁰⁰	11 ²⁰	12 ⁰⁰	12 ²⁰	13 ⁰⁰	13 ²⁰	14 ⁰⁰	14 ²⁰	15 ⁰⁰	15 ²⁰	16 ⁰⁰	16 ²⁰	17 ⁰⁰	17 ²⁰	18 ⁰⁰	18 ²⁰	19 ⁰⁰	19 ²⁰
Fiskebæk	10 ⁰⁰	10 ²⁰	11 ⁰⁰	11 ²⁰	12 ⁰⁰	12 ²⁰	13 ⁰⁰	13 ²⁰	14 ⁰⁰	14 ²⁰	15 ⁰⁰	15 ²⁰	16 ⁰⁰	16 ²⁰	17 ⁰⁰	17 ²⁰	18 ⁰⁰	18 ²⁰	19 ⁰⁰	19 ²⁰	20 ⁰⁰
Jægerhuset	10 ³⁰	11 ¹⁰	11 ⁵⁰	12 ³⁰	13 ¹⁰	13 ⁵⁰	14 ³⁰	15 ¹⁰	15 ⁵⁰	16 ³⁰	17 ¹⁰	17 ⁵⁰	18 ³⁰	19 ¹⁰	19 ⁵⁰	20 ³⁰	21 ¹⁰	21 ⁵⁰	22 ³⁰	23 ¹⁰	23 ⁵⁰

Holte-Jægerhuset-Fiskebæk-Frederiksdal.

Fra Holte	Kl. 9 ⁰⁰	9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰
Jægerhuset	9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰
Fiskebæk	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰	20 ³⁰

• sejler kun i gunstigt Vejr.

Lyngby-Nybro-Aldershvile-Sopavillonen-Bøndernes Hegn.

Fra Lyngby	Kl. 9 ⁰⁰	9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰
Aldershvile	9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰
Sopavillonen	9 ⁰⁰	9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰

Bøndernes Hegn-Sopavillonen-Aldershvile-Nybro-Lyngby.

Fra Bøndernes H.	Kl. 9 ³⁰	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰
Sopavillonen	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰	20 ³⁰
Aldershvile	10 ⁰⁰	10 ³⁰	11 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	13 ³⁰	14 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	15 ³⁰	16 ⁰⁰	16 ³⁰	17 ⁰⁰	17 ³⁰	18 ⁰⁰	18 ³⁰	19 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁰⁰	20 ³⁰

Fra Nybro ca. 10 Min. efter Afgang fra Lyngby og ca. 8 Min. efter Afgang fra Aldershvile.

Sævel paa Sandage som Hverdage og paa alle Ruterne sejles de sidste Ture kun i Juni og Juli.

Hverdage. 1. Juni—1. September 1937.

Paa Lyngby Sø.

Fra Lyngby	Kl. 10 ¹⁵	og derefter 15 Min. over hver fulde Time. Sidste Baad 20 ¹⁵ .
Fra Frederiksdal	Kl. 10 ¹⁵	og derefter 15 Min. over hver fulde Time. Sidste Baad 20 ¹⁵ .

Paa Bagsværd Sø.

Fra Lyngby	Kl. 10 ⁰⁰	11 ³⁰	13 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	Fra Bøndernes H. Kl. 11 ¹⁵	12 ³⁰	13 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	20 ¹⁵
Aldershvile	11 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	Sopavillonen	11 ³⁰	12 ⁴⁵	14 ¹⁵	15 ⁴⁵	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	20 ¹⁵
Sopavillonen	11 ⁰⁰	12 ³⁰	13 ⁰⁰	14 ³⁰	15 ⁰⁰	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	Aldershvile	11 ³⁰	12 ⁴⁵	14 ¹⁵	15 ⁴⁵	17 ¹⁵	18 ³⁰	19 ⁰⁰	20 ¹⁵

Fra Nybro ca. 10 Min. efter Afgang fra Lyngby og ca. 8 Min. efter Afgang fra Aldershvile.

Paa Furesø.

Fra Holte	Kl. 10 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	Fra Frederiksdal	Kl. 10 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰
Jægerhuset	10 ⁰⁰	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	Fiskebæk	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	20 ⁰⁰
Fiskebæk	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	20 ⁰⁰	Jægerhuset	11 ³⁰	12 ⁰⁰	13 ⁰⁰	14 ⁰⁰	15 ⁰⁰	16 ⁰⁰	17 ⁰⁰	18 ⁰⁰	19 ⁰⁰	20 ⁰⁰

Sævel paa Sandage som Hverdage og paa alle Ruterne sejles de sidste Ture kun i Juni og Juli.

Mærk I mærkt og ugünstigt Vejr indstilles de sidste Ture. Direktionen forbeholder sig Ret til Forandringer i Fartplanen. For eventuelle Forstikelser påtages intet Ansvar. Fårplanken udleveres gratis paa Baadene, Københavns Banegaarde, Bergenholts, B. T.-Centralen, Rejsbureauer, samt i Københavns Telefonkiosker.

Billetspriser.

	Voksne	Børn		Voksne	Børn
Lyngby—Frederiksdal (eller omvendt)	0,65	0,35	Frederiksdal—Fiskebæk (eller omvendt)	0,75	0,40
Lyngby—Aldershvile	0,40	0,20	Frederiksdal—Jægerhuset	0,90	0,50
Lyngby—Sopavillonen	0,50	0,25	Frederiksdal—Holte	1,50	0,75
Lyngby—Bøndernes Hegn	0,65	0,35	Fiskebæk—Jægerhuset	0,75	0,40
Lyngby—Nybro eller Aldershvile	0,25	0,15	Holte—Fiskebæk	0,90	0,50
Aldershvile—Sopavillonen eller Sopavillonen—Bøndernes Hegn (eller omvendt)	0,20	0,10	Holte—Jægerhuset	0,50	0,25
Aldershvile—Bøndernes Hegn (eller omvendt)	0,25	0,15	Lyngby—Frederiksdal	1,00	0,50

Forsæger. Støt og større Selskaber gives Rabat. Alle Oplysninger gives beredvilligt ved Henvendelse til Telefon Lyngby 152 eller Direktøren Øbro 632 Bist Kl. 9—12 eller efter 8.

Paa Hverdage sælges Udflygtbilletter.

Paa disse Billetter kan man sejle fra Lyngby til Bøndernes Hegn og kan efter Behag afbrude Rejsen i Aldershvile og Sopavillonen. Fra Bøndernes Hegn er en pragtlig Spidsretur gennem Skoven til Frederiksdal (8 Min.) herfra med Baadene tilbage til Lyngby. Rejsen kan ogsaa foretages i omvendt Orden og koster: 1 Kr. for Voksne og 50 Øre for Børn.

HOTEL RUSTENBORG, LYNGBY

Selskaber modtages indtil 250 Kuvetter. Stor pragtfuld Have. Musik hver Aften. Højstater-anlæg til Fri Afbenyttelse for Selskaber. Dansant hver Fredag og Søndag 8—11 Landboven med Aristokratiet. 1. Kl. Kækken til Billige Friber. Vejen fra Lyngby Jernbanestation til Baaderters Anløbsbro fører lige forbi Hotellet. **Telefon 1377.**

U D F L U G T E R

til de smukke Skove og Saer i Københavns Omegn foretages bedst med Baadertur Lyngby—Farum, der for de sige 21 Baade besjeler Lyngby-, Bagsværd-, Fure- og Vejle-Sø.

Den overordentlig smukke Sejllads gennem Søerne og Kanalerne, de prægtigt beliggende Anløbsteder, i hvis Nærhed der findes en Mængde ualmindelig — for mange til dels ukendte — smukke Spadsereveje, egner sig i en fremtrædende Grad til Forenings-, Skole- og Selskabsudflugter. Man har ved at følge de planlagte Ruter en herlig Oversigt over Nordsjællands afvekslende Natur, idet alle de Steder, man passerer paa Turen, er typiske for Egnsens Skønhed.

Hyppek Togforbindelse mellem København—Lyngby—Holte og København—Farum. Foreninger, Skoler og større Selskaber indrømmes paa Hverdage en større Rabat. Alle Selskabets Baade og Materiel, som er under Kontrol af Statens Skibtilsyn, er i Viteratens Lob enten blevet fornyet eller har været underkastet en gennemgribende Reparation.

En pragtfuld Sejltur!

En billig Fornøjelse!

Et kostbart Minde!

Vil De forbauses?

BESØG DET NYE FISKEBÆK

1. Kl. Restaurant og Selskabslokaler smukt beliggende ved de „Sagnrige Søer“ (Farum og Furesø).
 Tilf. Farum 6 — 216. Aabent hele Aaret.

Aage Petersen.

Med Nordbanen.

Tag Toget til Lyngby eller Holte og der er hurtig Forbindelse med Baaden.
Fra Lyngby Station til Anløbsbroen ca. 8 Minutter
— Holte — — — ca. 1 — —

HOLTE

„Klippen“ Telf. Holte 943 Lige overfor Stationen i Geets Skov. Madkurve kan medbringes. Koldt Paalet. — Varm Kaffe.

Hotel Holte. Telf. Holte 8 og 22

Større og mindre Selskabslokaler i Kl. s Restaurant. Ekscent. Køkken.

Hoteljeff. H. P. JOHENSEN

Foreninger og Skoler ynder i høj Grad at foretage deres Udflugter til de prægtige Skove og Søer med Baadfarten, der i Sæsonen 1936 befordrede over 12,000 Personer til Forenings- og Skole-Udflugter.

JÆGERHUSET

Telf. Holte 447

Den for sin smukke Beliggenhed meget bekendte Restaurant Jægerhuset ved Næsslotet anbefales Foreninger og Selskaber. Madkurve kan medbringes.

H. LARSEN

Med Slangerupbanen

tages Toget til Stationerne Bagsværd, Hareskov, Farum eller den nyoprettede Station Fure (herfra kun 3 Minutter Gang til Anløbsbroen ved Fiskebæk).

FURESØ-BAD - Fiskbæk

Telf. Farum 157

Erik Dragkjær

Stor Kabaret Kr. 1,50 - Middag 2 Retter (kl. 6-8) Kr. 1,50

Foreninger og Selskaber modtages indtil 100 Kvoter

Fra **Bagsværd Station** prægtig Spadseretur til Anløbsbroerne ved Aldershvile og Søpavillonen.

Søpavillonen Aldershvile Park - Bagsværd.
Telf. Bagsværd 30 Et af de smukkeste Steder i Nordsjælland som alle bør se. Ca. 20 Tid. Land prægtfuld Park. Foreninger modtages. Madkurve kan medbringes. I. M. HEDETOFT

Ved De hvor smukt der er ved

BAGSVÆRD SØPAVILLON

Telefon Bagsværd 158.

RUNDREJSENE kombineret Jernbane- og Baadfarm

Der udstedes 3 Arter Rundrejsebilletter til Fællesklasser, som er nedsat med 25 pCt. og kan købes paa alle københavnske Jernbanestationer og Billetsalgsteder, Hellerup og Slangerupbanens Station i København.

1. Fra Københavns Boulevardbane eller Frederiksberg til Lyngby derfra med Baadfarten til Frederiksdal—Fiskebæk—Jægerhuset—Holte, herfra med Statsbanen tilbage til København (eller omvendt). Pris 2 Kr. 80 Øre.
2. Fra Københavns Boulevardbane eller Frederiksberg til Lyngby, derfra med Baadfarten til Frederiksdal—Fiskebæk, herfra med Slangerupbanen tilbage til København (eller omvendt). Pris 2 Kr. 35 Øre.
3. Fra Københavns Boulevardbane eller Frederiksberg til Holte, derfra med Baadfarten til Jægerhuset—Fiskebæk, herfra med Slangerupbanen tilbage til København (eller omvendt). Pris 2 Kr. 20 Øre.

Paabegyndes Rejsen fra Lyngbyvej og Svaneølløen er Prisen paa Rundrejsebilletter henholdsvis 2 Kr. 60 Øre — 2 Kr. 20 Øre — 2 Kr. 15 Øre.

Paabegyndes Rejsen i Hellerup er Prisen paa Rundrejsebilletter henholdsvis 2 Kr. 45 Øre — 2 Kr. 35 Øre — 2 Kr. 20 Øre.

Paabegyndes Rejsen fra Valby—Eghave eller Dybbølsbro er Prisen paa Rundrejsebilletter henholdsvis 2 Kr. 95 Øre — 2 Kr. 40 Øre — 2 Kr. 35 Øre.

Billetterne er kun gældige til Rejse paa Stempeldagen. Afrejsede af Rejsen er tilladt paa de paa Billetterne angivne Stationer. Tilbagebetaling for kolde Billetter finder ikke Sted. For Befordring af Børn kommer de til enhver Tid for Statsbanerne gældende Bestemmelser til Anvendelse. Børn over 10 Aar bærer Ansvar for Tilslutninger og heller for mulig Pløvsængel og Bord paa Baadene. De rejste man selv sørge for deres Befordring mellem Tog og Baad og omvendt.

Paa Billetterne, der sørges paa de nævnte Udrejsestationer i den Tid af Aaret, hvor Baadfarten vedligeholdes, kan der ikke indskrives Rejsegods.

Nærmere Oplysninger om Rundrejsebilletter gives paa alle Statsbanestationer og Billetsalgsteder i København og Hellerup, paa Slangerupbanens Station i København samt Statsbanernes Oplysningskontor, Telef. Cent. 1701.

Fra Linie 6' Endestation

paa Lyngbyvejen tages Rutebilen (de grønne) til Lyngby (Stoppsted: Hotel Lyngby). Baadbroen er ved Rustenborgvej, første Sidevej tilbage. **Kun 3 Minutters Gang.**

Heldagsudflugter

for 1 Krone paa Hverdag, se Farplanen.

O. C. OLSEN & CO.
KØBENHAVN.

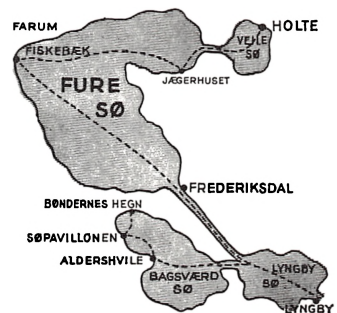
HOTEL LYNGBY

Telefon Nr. 13 3 Minutter fra Baadbroen
Stort Udvalg af Frokostretter :: Anerkendt Madsted
Moderate Priser :: Større og mindre Selskaber modtages
Pragtfuld gammel Have for medbragt Mad.

1937 FARTPLAN 1937

for **Baadfarten** paa
Furesøen samt

Lyngby- og Bagsværd Sø.

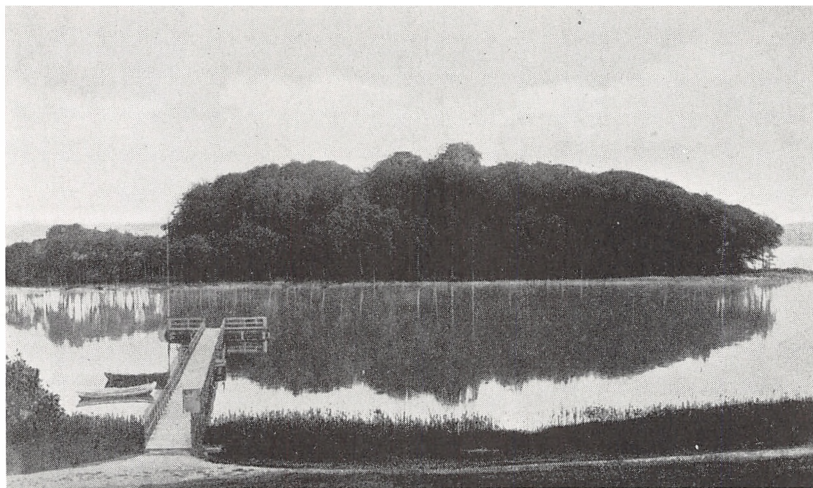


Herlige Udflugter

III
Nordsjællands smukke Skove og Søer

FREDERIKSDAL KRØ

Bekendt for sin idylliske Beliggenhed ved Furesøen og Frederiksdal Skove. Kildepunktet for den smukke Sejlsjals paa Fuglek Lyngby Sø; anbefales Turister, Selskaber og Foreninger; god Mad for Udflugter (stor Dansesal, Cyngler, Orgelbænk m. v.).
Telefon Frederiksdal 5 Jens Jacobsen.



Anlægsbroen ved Dronninggård 1905. Postkort.

Ruter indstilles

ladt af Baadfarten, og da den berømte kro var brændt i 1964, havde den ellers så idylliske lille lokalitet mistet det meste af sin tiltrækningskraft. Som bekendt blev elendigheden ikke af ret lang varighed! I 1967 sejledes der således kun fra Lyngby til Bagsværd Sø og fra Holte til Jægerhuset. Mellem Nybro og Aldershvile anlagdes anløbsbro ved Sophienholm, som snart skulle få stor betydning for Baadfarten. – I 1968 sejledes atter Lyngby–Frederiksdal, men ikke Holte–Jægerhuset. Som tidligere berørt var publikum i 1960-erne ved at miste interessen for længere sejlture. For at genoplive lidt af denne tilbød Baadfarten i 1967-planen at sejle et sving i Furesøen fra og til Jægerhuset, hvis der var tilstrækkelig tilslutning, for 2 kr. pro persona. Men der var kun ringe interesse for denne service.



Til Furesø's 1956. Forf.s arkiv.

Speedbåde foreslås

I 1969 lykkedes det at få sejladsen på Furesø og Vejlesø genop-
taget, og der sejledes Frederiksdal–Jægerhuset–Holte som før – dog
ikke via Fiskebæk – og kun på søn- og helligdage, 4 à 5 ture. På de
to andre ruter sejledes 7 à 8 gange på søn- og helligdage og 4 på hver-
dage. Det er helt fornøjeligt i dag at kunne konstatere, at sejliden
ikke har ændret sig nævneværdigt i mere end en menneskealder:
Lyngby–Frederiksdal på 25-30 minutter, Lyngby–Fiskebæk på 45.
Men hvad skulle man egentlig også jage efter? Fri og bevar os for
speedbåde på ruterne! Man har virkelig luftet planer om bådfarts-
drift med cris-crafts, førkrigshurtigbåde, der let sejlede med 60 km/t
uden at larme halvt så meget som vore dages brølende maritime støj-
kilder. Der blev heldigvis intet ud af planerne.

Baadfart Lyngby — Bagsværd og Furesø.

SOMMER-FARTPLAN 1967

(Ændringer forbeholdt)

MAJ JUNI JULI AUGUST SEPTEMBER

Lyngby — Bagsværd Sø — Lyngby

Hverdage:

Afg. Lyngby	10.35	12.35	14.35	16.35
Nybro	10.45	12.45	14.45	16.45
Aldershvile	10.55	12.55	14.55	16.55
Regattapavillion .	11.05	13.05	15.05	17.05
Aldershvile	11.10	13.10	15.10	17.10
Nybro	11.20	13.20	15.20	17.20
Lyngby	11.30	13.30	15.30	17.30

Søn- og Helligdage:

Afg. Lyngby	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35
Nybro	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45
Aldershvile	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55
Regattapavillion .	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05
Aldershvile	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10
Nybro	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20
Lyngby	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30

Sofienholm anløbes mellem Nybro og Aldershvile (og vice versa) ved gunstige Vejrforhold.

Ekstra Baade indsættes efter Behov.

Holte — Jægerhus — Holte

Søn- og Helligdage:

Afg. Holte	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00
Ank. Jægerhus	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15
Afg. Jægerhus	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30
Ank. Holte	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45

Lørdag Eftermiddag sejles de fire understregede Ture.

Første og sidste Ture sejles kun i godt Vejr.

Ved tilstrækkelig Tilslutning kan der sejles et Sving i Furesøen fra og til Jægerhus paa et Kvarter (Pris Kr. 2).

Billetspriser (Kun Enkeltbilletter)

	Voksne	Børn
Lyngby — Nybro	2,00	1,00
Nybro—Bagsværd (Aldershv. eller Regattapav.)...	2,00	1,00
Nybro—Sofienholm	1,00	0,50
Enkeltture paa Bagsværd Sø	1,00	0,50
Holte — Jægerhuset	3,00	1,50
Barnevogne og Cykler	2,00	

Baadfartens sædvanlige Forbindelse: Lyngby—Frederiksdal—Holte, er afbrudt i 1967. Der aabnes forhaabentlig atter i 1968.

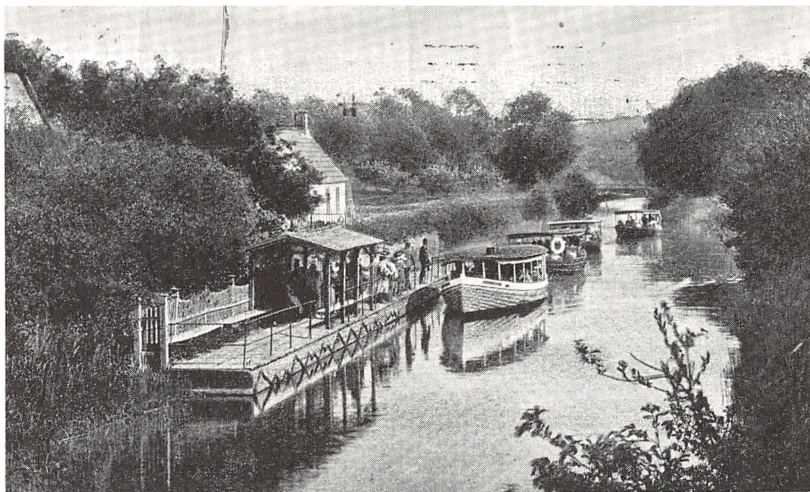
Oplysninger: Telefon Søborg 482 eller 8701 52.

*Sejlpplaner
gennem tiden*

I 1898 sejledes dagligt 8 gange Lyngby–Frederiksdal og Frederiksdal–Fiskebæk–Holte, men 10 gange i omvendt retning. Amfibiebåden forcerede kun om søndagen (i de første år dagligt) tangen ved Fiskebæk og fortsatte til Farum vice versa. Sejltiderne var afpassede efter togtiderne i Holte og Lyngby, men der stod dog intet om, hvor lang overgangstiden var. I Lyngby var der jo brug for en vis tid til at spadsere fra anløbsbroen (Dampfærgevej) til stationen.⁹ En sammenligning mellem 2. og 3. periode kan formentlig have en vis interesse:

<i>1937</i>	<i>Hverdage</i>	<i>Søn- og helligdage</i>
Lyngby–Frederiksdal Frederiksdal– Fiskebæk–Holte	timesdrift kl. 10–20	20 min. drift kl. 9–21
Lyngby–Bagsværd Sø	timesdrift kl. 10–20	timesdrift kl. 9–20 halvtimesdrift kl. 9–21
<i>1951</i>	<i>Hverdage</i>	<i>Søn- og helligdage</i>
Lyngby–Frederiksdal Frederiksdal– Fiskebæk–Holte	timesdrift kl. 10–20	20 min. drift kl. 9–21
Lyngby–Bagsværd Sø	timesdrift kl. 10–20 ingen sejlads	timesdrift kl. 10–21 timesdrift kl. 9–20

For begge perioder gjaldt det, at der på hverdage kun sejledes i højsæsonen (juni-august) og på søn- og helligdage i maj-september. I mørkt og ugunstigt vejr indstilledes dog de seneste ture, der iøvrigt kun udførtes i juni og juli. Under indtrædende uvejr måtte sejladsen også indstilles, for de berygtede kastevinde på Furesøen kunne gøre sejlturen både ubehagelig og farlig. Søgang kunne der være nok af, og navnlig i Frederiksdal og Fiskebæk sås ikke sjældent adskillige blege upasselige og enkelte rigtig søsyge passagerer, hvad enten dette nu

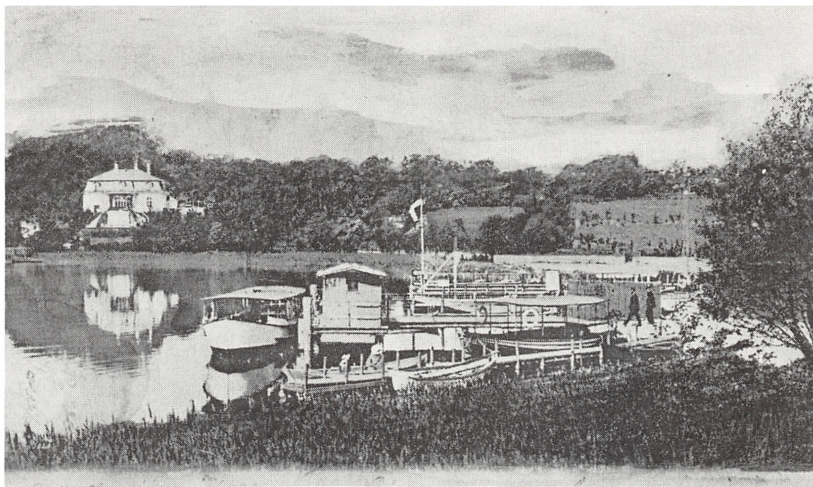


Ved Frederiksdal ca. 1906. Postkort.

skyldtes vejret eller eventuelle promiller, erhvervede i Frederiksdal Kro eller Fiskebæk Restaurant.

Måneskinsture skulle man nok vogte sig for at reklamere med, hvor tiltrækkende og idylliske de end kunne være. Bropiller, mudrede grunde, meget resistente sivbevoksninger og andre forhindringer kunne gøre en skøn måneskinstur til irriterende natteroderi og afskrækkende nok til, at Baadfarten ikke ville risikere at sætte sin popularitet over styr. De nævnte forhindringer var ikke af ny dato. Fra et gammelt ugeblad fra 1895 citeres:¹⁰

»Allerede i Fjor begyndte Lyngby at vinde Ry som Søstad. Ved Hjælp af den navnkundige Sø og den ikke stort mindre navnkundige Kanal samt nogle for kjøbenhavnske 'søfarende' ikke ukendte Petroleumssapparater (Bådfarten på Peblinge- og Sortedamssøen foregik



Anløbsbroen ved Holte ca. 1906. Postkort.

*Turistreklame
i 1895*

med både med petroleumsmotorer. Forf. anm.) lykkedes det mellem Lyngby og Frederiksdal at faa en Søforbindelse, der var eventyrlig og uregelmæssig nok til at vinde Turisters Opmærksomhed og Tilslutning. Gav man sig ud paa de vilde Vover, vidstes det langt fra altid, hvor og naar man naaede i Land. Stundom blev man siddende fast i Sivene eller paa en eller anden Grund, indtil der kom Hjælp til at hale i Land. Og noget saa vidunderligt kunde ogsaa hænde, som at de i Søen værende Øer gave sig til at sejle om Kap med Baadene eller flyttede sig hen og lagde sig paa tværs i deres Løb. Man kunde paa den Maade her faa Lejlighed til at Stifte Bekendtskab med ubevægelige Baade og med bevægelige Øer ...«

Det var dengang. 75 år efter var Bådfarten dødsdømt, der sejlede i indskrænket omfang i sommeren 1969 på søndage, men iøvrigt nær-

*Baadfarten
må opgives*

mest efter behov, og det var ikke stort. Den svindende interesse for sejladsen, de stigende omkostninger og nedlæggelse af nogle af anløbsstederne på grund af broernes brøstfældighed havde gjort det klart for den daværende direktør Chr. Berthelsen, at det ikke var muligt at fortsætte uden investering af meget store beløb i foretagendet.

Som det gerne går, når noget er ved at forsvinde, så blev der også i dette tilfælde megen interesse for sagen. Sejladsen havde pludselig langt flere tilhængere, end direktør Berthelsen havde kunnet mærke de sidste år. Akkurat som når en privatbane stod for nedlæggelse, eller en sporvognsline skulle erstattes af busser. Mulighederne for bevarelse af sejladsen blev drøftet, veteranskibssejlads ville være det helt ideelle, staten eller private burde træde til med økonomisk støtte o.s.v. Veteranideen var for så vidt god nok, for på 8 år var ikke mindre end 4 museums- og veteranjernbaner kommet i gang på privat initiativ her i landet (Maribo,¹² Mariager,¹³ Bryrup¹⁴ og Helsingør¹⁵), og en museumssporvej er under anlæg ved Skjoldenæsholm.¹⁶ Og sidst, men ikke mindst, har »Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse. Dansk Veteranskibsklub« drevet sejlads med S/S Skjelskør, først Bandholm-Sakskøbing (1964-66) i forbindelse med museumsbanen Maribo-Bandholm og kørsel med todækkerbus Sakskøbing-Maribo og senere på Roskilde Fjord.¹⁷

*Veteranbaner
og veteranskibe*

Man drøftede endog justitsråd C. Fr. Gardes oprindelige, ret vidtløftige projekt fra 1890-erne. Garde ville sejle fra Kongens Nytorv, d.v.s. Nyhavn, ud langs Øresundskysten til Strandmøllen; det skulle naturligvis være med amfibiebåd. Herfra skulle sejles ad Mølleåen til Lyngby, videre gennem Lyngby Sø og ad Kanalen til Frederiksdal og

Plakat fra 1965. Baadfartens arkiv.

*Gardes projekt
drøftes
genoplivet*

endelig gennem Furesøen, Farum Sø og Vejlesø. En sådan kombineret sejl- og køretur skulle gøres på 6-7 timer! Amfibiebåden skulle køre over 10 forhindringer i form af sluser, møller og veje: Strandmøllen, Rådvad, Stampen, Nymølle, Ørholm, Brede, Fuglevad, Lyngby, Frederiksdal og Fiskebæk.

Selv for 80 år siden var et sådant sejl- og kørselsprojekt for vidtløftigt. Garde ville dog være tilfreds, hvis trafikken kunne føres »omtrent ind til Kongens Nytorv eller i alt Fald til en fra dette udgaende Sporvej, som træffer Vandvejen ved Bispebjerg Mølle, hvorfra der sejles videre ud i Nordsjælland«. ¹¹ Men heller ikke dette projekt var realistisk.

Bådfartens venner og andre sejl- og naturglade måtte sande det gamle ord: »Når nøden er størst, er hjælpen nærmest«. For Baadfarten blev jo alligevel reddet!





Baadfartens bomærke 1970.

DEN NYE BÅDFART FRA 1970

Den nye Baadfart

I eftersommeren 1969 sås i dagbladene denne annonce: »Bådfarten Lyngby-Bagsværd & Furesø A/S er omgående til salg«. Prisen for hele herligheden opgaves til 250.000 kr. Den satte visse aktiviteter i gang, og Baadfartens tilhængere begyndte at røre på sig. Man spurgte sig selv, hvorfor Lyngby ingen turistforening havde, når byen dog havde så enestående attraktioner og derved de største chancer for at trække en international turiststrøm til. Bådfarten ville være en ekstra attraktion, og det var da netop en opgave for en turistforening at bevare sejladsen. Var opgaven for stor for en turistforening, så måtte Lyngby-Tårbæk, Gladsaxe og Søllerød kommuner vel nok være i stand til at skaffe midlerne til købet og overtagelsen af Baadfarten. Medens man overvejede direktør Chr. Berthelsens tilbud om salg, kom der pludselig en frisk mand og købte »Baadfarten Lyngby-Bagsværd og Furesø A/S«. Manden var fabrikant Ole Fink-Jensen, som sammen med sin forretningsfører Freddi Sander satte et sandt stormvejr af initiativ og aktivitet i gang. Baadfarten var reddet – tilmed i den allerbedste hensigt: for Baadfartens egen skyld. Ikke noget med skattefidus, partsrederi eller i forventning om gevinst i form af jordisk mammon. Tværtimod! Den ny ejer ville være helt tilfreds, hvis driften kunne hvile i sig selv. Et mindre årligt underskud skulle ikke være nogen hindring, for et sådant var måske nok at forudse. Der er endda lidt romantik med i spillet, for den ny ejer har fra sine dren-

geår haft maritime interesser, og da senere interessen for turisme kom til, ja, så var kombinationen i orden.¹⁹

Ved overtagelsen bestod flåden af 7 både med tilhørende anløbsbroer »i forskellig stand«. Den ene af »veteranerne«, *Prins Christian*, var alt andet end sejlklar, da den i 4 år havde henligget på land i bedrøvelig tilstand. »Skibslisten« så således ud:

Flåden 1970

<i>Prinsesse Alexandrine</i>	bygget 1894, 47 pladser
<i>Prins Christian</i>	bygget 1896, 52 pladser
<i>Frode</i>	bygget 1914, 47 pladser
<i>Dana</i>	bygget 1934, 60 pladser
<i>Furesøen</i>	bygget 1948, 80 pladser
<i>Svanen</i>	bygget 1954, 60 pladser
<i>Hjortholm</i>	bygget 1955, 85 pladser

*Publikums-
venlige
billetpriser*

I den første sæson – 1970 – bibeholdtes sejlsplanen fra 1969, den tidligere bådfarts sidste sæson. Hvad taksterne angik, var der sket drastiske ændringer; en klækkelig forhøjelse af de laveste billetpriser, en mindre for mellemtaksterne, medens den længste tur (Holte-Frederiksdal) uforandret kostede 6 kr. Der solgtes kun enkeltbilletter. Men så man rigtigt efter i den ny sejlsplan, viste det sig, at familier med børn nu slap langt billigere end før, hvis børnene var under 14 år. I 1969 skulle far, mor og 4 børn betale 16 kr. ialt for en tur fra Lyngby til Frederiksdal, men i 1970 kostede det kun 10 kr., *for nu sejlede børn under 14 år gratis i følge med forældre*, og det kostede nu heller intet at få barnevogn eller cykel med! Sådan fornuftig snak kan alle forstå, og der er da heller ingen tvivl om, at Baadfarten har reddet mange rejsende ved så publikumsvenlige takstbestemmelser. Danmarks Radio belønnede da også fabrikant Fink-Jensen med en »fortjenstmedalje«.

Charter-ordninger blev snart godt benyttede, og det blev ligefrem moderne at holde fester på søen i lejede både. En sådan spøg kan gøres for ned til 250 kr. Hotel Hvide Hus i Frederiksdal, der som en fugl Phønix var steget op af asken fra den nedbrændte kro, fandt snart sammen med Baadfarten, og med glad undren så man »la belle époque« genoplivet: krebsekalas på Hvide Hus kombineret med tilhørende sejltur og servering af drinks om bord!

Med levende sans for det aktuelle – f.eks. kondi – udsendte Baadfarten en tosidet anvisning på en pragtfuld motionstur, som begyndte og endte med sejltur mellem Lyngby og Frederiksdal. Og til kunstudstillinger og andre arrangementer på Sophienholm var det jo ganske naturligt at sejle fra Lyngby. Til gengæld synes ingen at ville benytte anløbsstedet ved Åmosen.

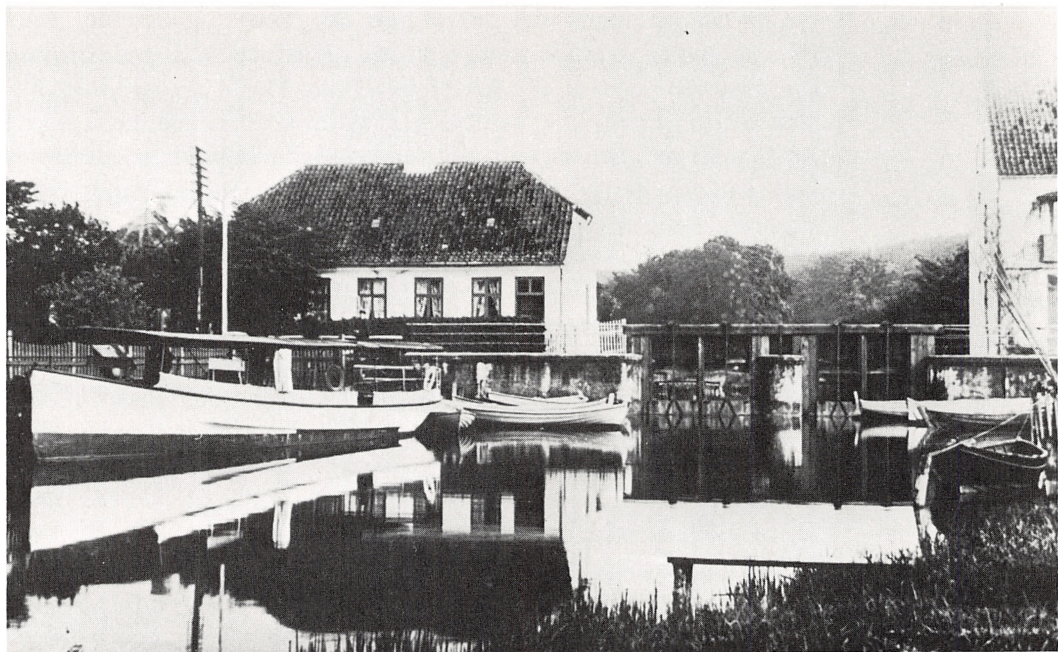
Når større rosportsbegivenheder finder sted på Bagsværd Sø, må denne rutes drift midlertidigt indstilles; samtidig udvides sejladsen Lyngby-Frederiksdal.

Baadfarten har sin egen admiral: tegneren Axel Mathiesen (fabrikant Fink-Jensens morfar). Udnævnelsen skete med pomp og pragt, hvor »æresadmiralen« fik overrakt et dokument med teksten: »Med dette dokument udnævnes alle drenges tegnerhelt Axel Mathiesen til æresadmiral i den nordøstsjællandske indsøflåde. Æresadmiralen opbærer et månedshonorar, som er indeksberegnet efter hvad en dagration Jamaicarom kostede ved flådens grundlæggelse i 1896.«

Sæsonen 1970 sluttede så sent som 25. oktober. Ikke desto mindre var der en vældig tilstrømning til bådene, for Baadfarten havde inviteret alle til at sejle gratis den dag – i det omfang, som pladsen tillod. Bedre kunne Baadfarten ikke takke sine passagerer og venner for en god 1. sæson.

Sæsonen 1971 fik en ret dramatisk optakt allerede i januar. Lyngby Nordre Mølles skæbne skulle afgøres, og den ville få konsekvenser for Baadfarten. Hvis det lykkedes at bevare møllen, således at Na-

*Æresadmiralens
kontrakt*



Slusebroen ved Frederiksdal før 1910. Lyngby-Tårnbæk Kommunes Byhistoriske Arkiv.

tionalmuseet kunne restaurere den og indrette den som et arbejdende møllemuseum, kunne Baadfarten få en ny endestation med passende omgivelser. Forude lurer spøgelse »den ny omfartsvej«, som vil fortrænge Baadfarten fra fæstningskanalen. Møllen blev reddet, men mere skete der ikke i første omgang. Med en velvillig presse og megen publicity kunne 2. sæson begynde med flere nyheder. Den primitivt trykte fartplan blev erstattet af en nydelig folder med historisk rede-

Fremtidsplaner

gørelse for den ældste båd fart, samt oplysninger om sejltider og billetterpriser. I et interview fortalte Baadfartens forretningsfører Freddi Sander om fremtidsplanerne, bl.a. om en eventuel genoptagelse af sejlladsen til Fiskebæk og anlæg af en ny anløbsbro i form af en pontonbro, som ingeniørtropperne kunne anlægge ved Furesøbadet. En god og brugbar løsning som tilmed har historisk perspektiv – for sådan sartede jo den ældste båd fart i Frederiksdal.²⁰

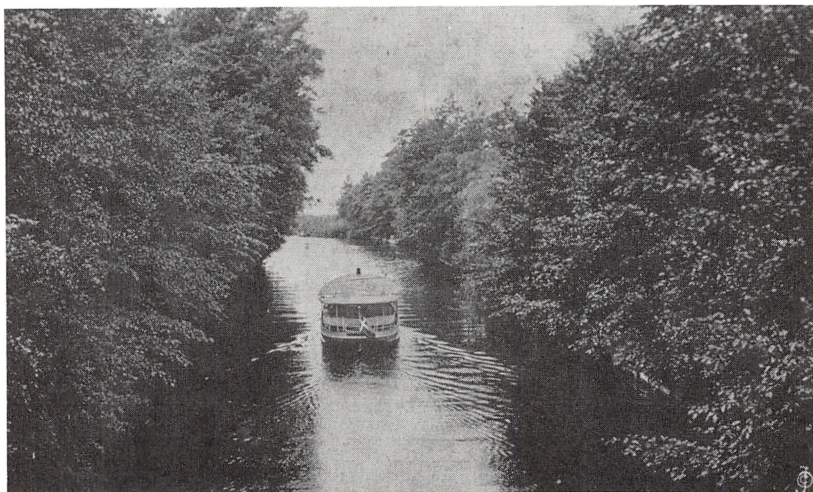
Onsdagsturene ingen succes

Sejlplanen indeholdt noget helt nyt: onsdagsture. Ruten Holte-Frederiksdal havde året forud kun været besejlet lørdage og søndage, men nu forsøgte Baadfarten at stimulere sejllysten ved indførelse af »onsdagsbilletter«, der gjaldt fra Lyngby over Frederiksdal til Holte eller omvendt for kun 8 kr. (normal pris 11 kr.) Desværre gik det hverken efter forventning eller fortjeneste. Diverse guder synes at have været uvenner, for det lykkedes vejrguderne at nedkæmpe guderne Hermes og Mammon – eller hvem der nu er skytspatroner for trafik og turisme. Ikke blot var søndagsvejret i 1971 ret dårligt, men folk syntes på onsdage at have lyst til alt andet end at begive sig ud på en dejlig sejltur. Resultatet var derfor, at ruten Holte-Frederiksdal kostede Baadfarten mange penge i den sæson.²¹ Der var endda blevet anlagt en ny anløbsbro i Vejlesø med nem og bekvem adgang for passagererne: lige over for udgangen fra Holte station.

Reklame – initiativ – publicity

Takket være Baadfartens initiativrigdom og de mange og gode reklameideer er succes'en slået fast hos publikum. Charterturene fik stadig større interesse, også i forbindelse med Hotel Hvide Hus. Et ungt brudepar fik således den gode ide at chartre en båd fra Lyngby til Frederiksdal, hvor bryllupsmiddagen skulle finde sted. *Svanen* blev pyntet med blomster og forsynet med et stort skilt med »Nygifte« i bedste jugendstil.

Det var ikke blot lokalt, der reklamemæssigt blev sat ind. Da der på Stevn – fabrikant Fink-Jensens hjemegn – blev samlet ind til et svømmebad, kunne man for et bidrag på 2 kr. få en gratis sejltur



Båden til Bagsværd passerer Kanalen ved Furesøen, ca. 1929. Postkort.

Lyngby-Frederiksdal eller -Bagsværd og tilbage, hvilket i praksis ville sige »en tier for en toer«.

1971 betragtedes som 75-året for Baadfartens start. Der var jo rigtignok sejlet et par år før 1896, men dette år må regnes for det virkelige startår for Baadfarten i den skikkelse, den har haft i det meste af sin levetid under skiftende ejere. Der blev ikke afholdt nogen festligheder i anledning af jubilæet, men den omtalte folder markerede året på værdig måde og vakte almindelig interesse både i pressen og blandt publikum.

Båden *Frode* blev solgt i april 1971, og det blev besluttet, at den hæderkronede *Prins Christian* skulle sættes i stand, selv om det var et både omfattende og kostbart projekt.

Da sæsonen var slut, viste det sig – trods viderværdighederne med Furesø-ruten – at Baadfarten havde haft en fremgang i passagertallet på 25 % i forhold til 1970. Der havde (skønsmæssigt) været 25.000 betalende passagerer og 10.000 gratis børn.

I sæsonen 1972 indtraf to begivenheder, der fik stor betydning for Baadfarten. Den gamle båd *Prins Christian* var blevet istandsat, gendøbt og søsat, og den ny »endestation« ved Lyngby Hovedgade blev taget i brug. Det gode skib fra 1896 havde gennemgået en særdeles grundig reparation; i 6 år havde båden stået på land, taget var faldet af, maskinen var i uorden, og meget træværk var råddent. Havde det ikke været fabrikant Fink-Jensen, der købte Baadfarten, var den gamle båd utvivlsomt gået til ophugning og var blevet til pindebrænde og gammelt jern.

*Den 76-årige båd
Prins Christian
istandsættes og
gendøbes*

På sæsonens startdag – 5. maj 1972 – var *Prins Christian* klar til søsætning, og denne kom til at foregå efter alle kunstens regler. Først havde fabrikant Fink-Jensen og frue i Roskilde Domkirke nedlagt en krans ved Christian X's sarkofag, efter hvem båden var opkaldt. Senere på dagen blev båden gendøbt i champagne af sin gudmor, lensgrevinde Vibeke Schulin, og endelig kunne *Prins Christian* glide ud i sit rette element ved hjælp af sine venners hånd- og rygkraft. Den første sejlads efter genopstandelsen blev en indvielsestur for særligt indbudte. Kaptajn Axel Krøyer førte båden til Frederiksdal på dens anden jomfrufart; her samledes deltagerne på Hotel Hvide Hus. Ved gendåben fik »gudmor« af fabrikant Fink-Jensen overrakt en lille skildpadde af grønlandsk marmor som et symbol på bådenes stilfærdige sejlads, et helsebringende islæt i en hæsblæsende stress-tid. Borgmester Paul Fenneberg lykønskede Baadfarten med genskabelsen og understregede dens værdi som befordringsmiddel i de skønne områder.²³

Flåden bestod i 1972 af 6 både, hvoraf flagskibet *Prins Christian*, *Prinsesse Alexandrine* og *Dana* sejler mellem Lyngby og Frederiks-



Kanalen mellem Lyngby Sø og Frederiksdal, ca. 1910. Postkort.

*Ny endestation
ved Lyngby
Hovedgade*

dal og til Bagsværd Sø; *Svanen*, der ikke kan passere Nybro, sejler kun mellem Lyngby og Frederiksdal, medens *Furesøen* og *Hjortholm* sejler på Furesøen og Vejlesø.

En anden afgørende begivenhed i 1972 indtraf – desværre ret sent på sæsonen: den ny endestation ved Lyngby Hovedgade blev taget i brug den 17. august, og et længe næret ønske gik hermed i opfyldelse. Det kunne straks ses på passagertallene, at publikum nu lettere fandt hen til bådene end før. I 75 år havde de skiftende selskaber haft deres »hovedstation« liggende godt gemt på Sorgenfrivej, der i gamle dage til ikke stedkendte spadserendes undren hed Dampfærgevej.

Det nydelige anlæg, som for nogle år siden blev gjort i stand med flisebelægning, bænke og beplantning må siges at være den ideelle



Julemanden ankommer til Lyngby. A. Gitlesen fot. 1972.

plads for en endestation. I maj 1972 opnåedes kommunal godkendelse af den ny bådebros anlæg, og kort efter lykkedes det at få en kommunal bevilling til formålet.²²

På 3 måneder blev broarbejdet færdigt og opmudringen tilendebragt. Det var de mærkeligste sager, der ved den lejlighed dukkede op – lige fra oldsager til stjalne cykler og barnevogne.²⁵

Sæsonen 1972 blev endnu bedre end den forrige, og underskuddet blev mindre end ventet trods de store omkostninger ved *Prins Chri-*

*Baadfarten
medvirker ved
julearrangement*

stians istandsættelse (50.000 kr.²⁶) Charterturene havde atter været meget populære, og det var en særdeles god reklame for Baadfarten, at kendte personer eller firmaer brugte den, som f.eks. jazz-veteranen Benny Waters m.fl., der tog en tur på søerne med fuld musik!²⁷

Som en festlig afslutning på 1972 arrangeredes sejlads med juleskib (*Prinsesse Alexandrine*), som den 1. december ud på eftermiddagen kom sejlen med julemand, julenisse og juletræ gennem fæstningskanalen med det strålende skær fra juletræets mylder af lys.²⁹

En tusindtallig skare af voksne og børn tog imod ved anlægsbroen. Som et ekstra indslag i arrangementet havde man fremskaffet en ægte kadrejerbåd, som anbragt på hjul under musik og sang blev trukket af to svære heste hen til pladsen foran rådhuset fulgt af en stadig voksende menneskemængde. *Prinsesse Alexandrine* blev liggende ved anlægsbroen hele december måned med sit tændte juletræ og al den øvrige udsmykning.

Et festligt arrangement som et varsel om et fremgangsrigt nyt år for det initiativrige selskab, som man må ønske alt muligt held i bestræbelserne for at drage en stadig større strøm af medborgere ud på bådfærd på dette søområdes fortryllende vande, for dér at opleve de enestående naturskønheder, som søernes kystområder så righoldigt og afvekslende frembyder.

FORTEGNELSE OVER BÅDENE

Pass. reg. nr.	Navn	Brt. ton	Ansk./tilgået Baadfarten	Udrang./solgt
	<i>Svanen</i> (fra 1894 <i>Hjælperen</i>)		1893	1895
	<i>Delta</i>		1893	1896
	<i>Charlotte Amalie</i>		1893	1894
P/17	<i>Sjølund</i> (fra 1896 <i>Prinsesse Alexandrine</i>)	7,72	1894	
P/222	<i>Svanen</i>	11,56	1895	1940
P/19	<i>Prinsesse Louise</i>	7,85	1896	1967
P/18	<i>Prins Christian</i> <i>Furesøen</i>	7,85	1896 1896	1900
P/15	<i>Delfin</i> (fra 1911 <i>Furesøen</i>)	7,48	1909	1945/?
P/7	<i>Skovduen</i> (fra 1927 <i>Anna</i>)	3,68	1913/1930	1945/1961
P/6	<i>Skovfrøen</i> (fra 1927 <i>Clara</i>)	3,38	1913/1930	1945/1954
P/51	<i>Turisten</i> (fra 1929 <i>Frode</i>)	4,73	1914/1929	1971
P/185	<i>Turisten II</i> (fra 1929 <i>Gefion</i>)	4,06	1914/1929	1964
	<i>Dana</i>		ca. 1927	ca. 1932/?
	<i>Ydun</i>		ca. 1927	1945/?
	<i>Sølund</i>		ca. 1927	1945/?
P/84	<i>Nøkken</i>	5,89	1933	1967
P/22	<i>Dana (II)</i>	8,09	1934	
P/11	<i>Margrethe</i> <i>Skjold</i>	9,33	1937 ca. 1937	1969 1945/?
P/100	<i>Furesøen</i>	12,61	1948	
P/23	<i>Svanen</i>	10,54	1954	
P/5	<i>Hjortholm</i> 9 slæbebåde	14,47	1955 1894-ff	1969

LITTERATURHENVISNINGER

- 1 Tage Kaarsted: Bådfart på Silkeborgsøerne gennem 100 år. *A/S Hjejlen 1861-1961*.
- 2 Sven Røgind: Sejladsen på søerne. *Berlingske Tidendes kronik 21.4.1963*.
- 3 S. Thorsøe: *Svanen* – vor glemte nærhedsattraktion. Årsskrift 1969 for Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune.
- 4 Yngve Holmgren: Ångbåtarna från Ljunggrens verkstad. Särtryck ur Föreningen Gamla Christianstads årsskrift 1967-68.
- 5 Illustreret Tidende 1870-71, s. 387 f.
- 6 B. Wilcke & P. Thomassen: Lyngby-Vedbæk Jernbane s. 88 ff. *Dansk Jernbane-Klub 17, 1967*.
- 7 Samme, s. 55 ff.
- 8 P. Thomassen: Fiskebæk-Furesø. »Jernbanen« nr. 5, 1969.
- 9 *Berlingske Tidende 9.6.1898*.
- 10 Illustreret Tidende 26.5.1895.
- 11 Samme, 15.9.1895.
- 12 Maribo-Bandholm Jernbane (Museumsbanen) og dens rullende materiel. *Dansk Jernbane-Klub 19 (1967)* samt P. Thomassen: Maribo-Bandholm Jærnbane, Beretning om Driften 1964. *Dansk Jernbane-Klub 1965*.
- 13 Fra MFVJ til MHVJ: Mariager-Handest Veteranjernbane. *DJK 26, 1970*.
- 14 I. N. Tolstrup: Vråds-Bryrup Veteranjernbanes historie. »Jernbanen« nr. 5, 1972.
- 15 Bumletoget, Helsingør Jernbaneklubs meddelelser.
- 16 Bytrafik nr. 4 og 5, 1972 (bilag): Sporveishistorisk Selskabs medlemsblad.
- 17 Meddelelser fra Dansk Jernbane-Klub nr. 3, 1964.
- 18 Circulairer og Ordre fra den administrerende Directeur for de sjællandske Jernbaner til Embedsmændene ved samme: Nr. 42/1871 og nr. 89/1872.
- 19 *B.T. 24.3.1970*.
- 20 *Folkebladet 7.4.1971*.
- 21 *Det grønne område 14.6.1972*.
- 22 *Ugeavisen 3.5.1972*.

- 23 Dagbladet 5.5.1972 og Det grønne område 9.5.1972.
- 24 Berlingske Tidende 8.5.1970.
- 25 Det grønne område 23.8.1972.
- 26 Bagsværd Folkeblad 1.6.1972.
- 27 Berlingske Tidende 4.6.1972.
- 28 Birger Wilcke: Danmarks første privatbanemand Christian Frederik Garde. Jernbanen nr. 6, 1969.
- 29 Ugeavisen og Lyngby-Tårnbæk bladet 6.12.1972.
- 30 Århus Stifts Årbøger, 54. bind – 1961.
- 31 Vejle Skibsregister 1867-1894.

Endvidere er benyttet:

Baadfartens arkiv.

Damp- og Motorbådsregistret.

DSBs årsberetninger 1901-1961.

Forfatternes arkiver og optegnelser.

Greens Danske Fonds og Aktier, Bind I, div. årgange.

Kjøbenhavn-Slangerup Banens driftsberetninger.

Lyngby-Vedbæk Jernbanes driftsberetninger.

Sejlplaner, køreplaner samt annoncer gennem tiden.

Selskabet 1.4.1971-31.3.1972

Af Roar Skovmand

Formandens beretning ved generalforsamling 29. maj 1972, Holte Gymnasium:

Den tid der er gået siden Selskabets medlemmer sidst var samlet til generalforsamling, 8. juni 1971 på Vangeboskolen, må betegnes som en tid med stigende medlemstal, øget foretagsomhed og dermed øgede udgifter.

Selve generalforsamlingen var besøgt af godt 100 medlemmer. Landsretssagfører *Erik Stubgaard* blev valgt til dirigent og ledede forhandlingen med den samme smidighed og indsigt, som han de foregående år har varetaget dirigenthvervet med.

Efter formanden, *Roar Skovmands* årsberetning, som i hovedtræk er gengivet i Søllerødbogen 1971, aflagde kassereren, direktør *R. Henriksen*, årets regnskab. Det balancerede med kr. 123.979, mere end en fordobling i forhold til det foregående år. De stigende udgifter nødvendiggør en forhøjelse af kontingentet fra 20 til 25 kr. Denne forhøjelse blev vedtaget under særligt punkt på dagsordenen. I øvrigt blev der givet decharge for regnskabet. Fra et medlem i forsamlingen blev der fremsat ønske om, at regnskabet fremtidig kunne udsendes til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen. Bestyrelsen lovede at tage dette ønske op til overvejelse, men har desværre ikke i år kunnet opfylde det, bl.a. fordi tiden mellem regnskabsårets afslutning, 1. april, og indkaldelsen til medlemsmødet i maj er så kort. Fremtidig agter man at lade regnskabet

fremlægge til eftersyn i kommunens biblioteker og at lade det aftrykke i årbogen. Kontingentet vil endnu i år kunne holdes uforandret på 25 kroner.

Af de bestyrelsesmedlemmer, der var på valg, havde civilingeniør *G. S. Jørgensen* ønsket at udtræde efter 25 års virke i bestyrelsen. I hans sted indvalgtes på forslag fra bestyrelsen bibliotekar *Finn Slente*, der også har afløst ingeniør Jørgensen som medlem af redaktionsudvalget. Som næstformand er ingeniør Jørgensen efterfulgt af professor, arkitekt *Palle Suenson*. Både fra formanden og forsamlingen blev der rettet en varm tak til ingeniør Jørgensen for hans mangeårige indsats for Selskabet. Grosserer *Kaj Schmidt*, der ikke ønskede at fortsætte som revisor, blev afløst af afdelingsbestyrer, frk. *O. Christensen*.

I forbindelse med regnskabet gjorde dirigenten opmærksom på, at Selskabets vedtægter intet indeholdt om tegningsretten og at der burde indsættes en passus herom ved næste generalforsamling. Dette og et par andre vedtægtsændringer er optaget som særligt punkt på dagsordenen i år.

Efter generalforsamlingen holdt amanuensis ved Institut for Dansk Skolehistorie, mag. art. *Ingrid Markussen* et foredrag, ledsaget af lysbilleder, om Søllerød sogns ældste skolehistorie, det samme emne, som har fået en udførligere behandling i hendes redegørelse »Prinsesseskolerne i Søllerød sogn 1721-1823«. Den er fremkommet i Søllerødbogen 1971 og som en særlig bog, udgivet den 26. november 1971 i forbindelse med skolevæsenets 250 års jubilæum. Søllerød Kommunalbestyrelse har ydet de fornødne midler til skriftets publicering.

Sommerudflugten, der plejer at finde sted omkring 1. september, var i år gået til oldtidsagrene i Geels Skov under ledelse af kontorchef, mag. art. *Viggo Nielsen*. Den var af praktiske grunde henlagt til forsommeren og er allerede omtalt i Søllerødbogen 1971. Den havde samlet omkring 125 deltagere.

*Udflugten til
oldtidsagrene
i Geels Skov*

*Jubilæums-
udstillingen*

*»Søllerød – som
det var engang«*

Medlemstallet er i det forløbne år kommet op over 1000. Da dette tal var passeret, indbød bestyrelsen medlem nr. 1000, nr. 999 og 1001 med ægtefæller til en reception på Hovedbiblioteket, hvor der blev overrakt dem boggaver. I dag er medlemstallet steget til 1150, især i forbindelse med jubilæumsudstillingen på Rådhuset i Søllerød.

Denne udstilling må betegnes som årets hovedbegivenhed. Den fandt sted i anledning af Selskabets 30 års jubilæum og var arrangeret af stadsbibliotekar *Annalise Børresen* og hendes gode medhjælper i kommunens biblioteker. Dens emne var »Søllerød – som det var engang«, illustreret af et væld af gamle fotografier og matrikelkort. Ved indgangen til udstillingen var ophængt et moderne luftfoto over kommunen, hvor hver besøgende fra stedet kunne genfinde sin egen bolig, ja måske sine egne blomsterbede. I korridoren var ophængt omkring 20 gamle kort, som landinspektør *Svend Balslev* fra Matrikelarkivet havde fundet frem. Her så man, at villagrundene ved Lokeshøj, der nu er nogle af kommunens dyreste grunde, for to hundrede år siden var betegnet som Fattig-Pers Agre. I øvrigt var udstillingsrummene delt op i grupper: 1) Søllerød før og nu – ak hvor forandret! 2) Lyngby-Nærum banen. 3) Da de gamle skoler var nye. 4) Søllerød kommunes styre. 5) En skovtur med elleve glade herrer i 1885. 6) En købmandsbutik gennem et halvt århundrede (J. Stegers forretning på Stationsvej i Holte). I et særligt lokale blev vist lysbilleder bl.a. af gamle prospektkort, fra et gammelt familiealbum (skænket af fru *Lili Kierulf*, f. Grandjean) og endelig farveoptagelser ved *Poul Dupont* af de Søllerød-malerier, der var udstillet ved jubilæet for fem år siden. Dupont havde også lavet udstillingens plakat. Der var også levende billeder at se, men det foregik ved to forestillinger i Repriseteatrets klunkemiljø, hvor ingeniør *Werner Ruff* præsenterede sin egen film »En rundtur i Søllerød kommune« og et par ældre film fra Søllerød Kommunes lokalhistoriske Arkiv om Holte kirke og Nærumbanen til ledsagelse af gammeldags biografmusik ved

musikdirektør *Kai Nielsen*. Det var en forestilling, som ved lejlighed må gentages, gerne med flere af ingeniør Ruffs fortrinlige billeder og måske lidt færre af de andre, som nok kunne tåle en kritisk omgang af saksen.

I de fjorten dage udstillingen varede, fra 26. februar til 12. marts, blev den besøgt af næsten 8000 mennesker. Der var mange af dem, der kom med gamle billeder, dokumenter og genstande, som er blevet affotograferet eller overladt til Billedarkivet eller Museet. Forøgelsen af Selskabets medlemstal var en anden følge af udstillingen.

»Søllerød – som det var engang« var ikke blot titlen på udstillingen i Rådhuset, men også på en bog, der udkom samme dag som udstillingen blev åbnet. Det er en billedbog med tekster, skrevet af lektor *Gunnar Sandfeld*. Det er en righoldig billedsamling med muntre tekster, og den er optimistisk betegnet som 1. samling. Da lektor Sandfeld, der bor i Struer, havde set samlingen »Søllerød i billeder«, der kom for fem år siden, kritiserede han med rette over for formanden, at »der ikke til et eneste billede i bogen fandtes så meget som en vejledende, uddybende eller fortællende tekst«. Han havde også konstateret, at mange af billeddateringerne var forkerte. Men det er der nu rådet bod på, og medlemmerne kan glæde sig til fortsættelsen, som er betinget dels af det voksende billedarkiv, dels af lektor Sandfelds enestående kendskab til egnen og – også hans evner som detektiv. 1. samling er trykt i 2100 eksemplarer. På udstillingens åbningsdag, ved en reception for en indbudt kreds, kaldte borgmester *Erik Øigaard* Gunnar Sandfelds forfatterskab en appelsin i Søllerøds turban. Og det kan vist alle sige ja til.

Ved samme lejlighed nævnte borgmesteren, at udstillingens navn måske nok kunne vække visse betænkeligheder. Hvis udstillingens gæster forlod udstillingen med indtrykket »ak, hvor forandret«, vidste han godt, hvor en del af ansvaret ville blive placeret! Men da han selv havde set udstillingen, var hans eget indtryk dog, at ikke alt hav-

*Gunnar Sandfelds bog
»Søllerød – som
det var engang«,
bd. 1*

*Udvalget til
varetagelse af
landskabsbe-
varende opgaver*

de forandret sig til det værre. Der må her bringes en tak til kommunens kulturudvalg, der ydede en støtte på 40.000 kr. til udgivelsen af lektor Sandfelds bog og 10.000 kr. til udstillingen, som var gratis åben for alle besøgende.

I denne forbindelse må det nævnes, at formanden ved udstillingens åbning gav meddelelse om, at Selskabets bestyrelse havde nedsat et udvalg til varetagelse af landskabsbevarende opgaver. Udvalgets medlemmer er fru *Ady Rechnitzer*, ingeniør *Werner Ruff* og professor *Palle Suenson* med sidstnævnte som formand. Udvalget er allerede gået i gang med en række opgaver. Vi har fået henvendelser fra medlemmer, der synes at Selskabets bestyrelse gør for lidt ved de bevaringsproblemer, der opstår ved kommunens øgede udvikling. Vi må give dem medhold i, at der her melder sig opgaver, hvor bestyrelsen må være på vagt, og vi håber på, at kommunalbestyrelsen vil tage de forslag og henstillinger, som bestyrelsen på udvalgets foranledning måtte fremkomme med, op til velvillig overvejelse.

Siden sidste generalforsamling er der udkommet to årbøger, Søllerødbogen 1970 og 1971. Dermed er udgivelsesformen i hæfter og rækker afsluttet, forøvrigt med registre til 2. og 3. række, som Gunnar Sandfeld har udarbejdet. De to nye årgange fremtræder som selvstændigt paginerede bøger i helt nyt, næsten kvadratisk format, forment tilrettelagt af industriel grafiker *Erik Ellegaard Frederiksen*. Afhandlingerne i de to bind, Ady Rechnitzers Vedbækfiskerne, Roar Skovmands Frederik VII og Ingrid Markussens Prinsesseskolerne, er desuden udgivet som særtryk med selvstændig paginering, og de er gået som varmt brød. Årbogens oplag var 1500 eksemplarer, særtrykkenes henholdsvis 500, 1000 og 1500. Af Prinsesseskolerne har skoleudvalget dog købt de 1000 til uddeling blandt kommunens lærere.

Af publikationsplanerne, som er fostret af redaktionsudvalget, der nu består af stadsbibliotekar Annalise Børresen, direktør R. Henriksen og bibliotekar Finn Slente, skal kun røbes, at man allerede i august

vil udsende *P. Thomassens* jubilæumsbog Kystbanen 1897 – 2. august – 1972. Til denne udgivelse har Lyngby Sparekasses Fond bidraget med et tilskud på 20.000 kroner. Trods denne og anden støtte fra stedlig side, som Selskabets bestyrelse er dybt taknemlig for, koster den øgede foretagsomhed øgede penge. Men til min lettelse mener kassereren, der forvalter Selskabets kasse med omhu og årvågenhed, at vi kan klare endnu et år uden at anmode om kontingentforhøjelse.

Til slut vil jeg gerne takke den lokale presse for dens flittige og venlige omtale af Selskabets virke.

Regnskab for året 1/4 1971-31/3 1972

<i>Udgifter</i>		<i>Indtægter</i>	
Forfatterhonorarer	18.279,00	Indvundne renter og rabat	5.324,18
»Lay out« honorar	1.450,00	Kontingenter bogført for år 1970/71 og	
Generalforsamling	379,12	1971/72	48.105,00
Bogtrykkerregninger	118.586,19	<i>Salg af diverse bøger:</i>	
Kontingenter til diverse sammenslutn. ..	714,80	Ældre bøger	8.818,13
Repræsentation	551,84	»Prinsesseskolerne	28.185,23
Portoudgifter	4.879,19	Voss »Bygningskunst«	4.288,11
Kontorartikler	1.275,34	Årbog 1970	4.324,14
Annoncer	1.165,24	Frederik d. VII	7.118,99
Kørsel, telefon og diverse	48,33	»Vedbækfiskerne«	4.560,81
Momsafgifter	2.701,00	»Søllerød som det var	
<i>Jubilæumsudstillingen*</i>		engang«	17.607,85
Billedforevisning	565,25		<u>74.903,26</u>
Annoncering	2.865,80	Minus solgt med returret ..	1.890,82
Fotografisk arbejde	3.490,70		73.012,44
Reprisetatret	900,00	<i>Diverse tilskud:</i>	
Musik til film	200,00	Søllerød Kommune (fremført fra år	
Diverse	285,18	1970/71) <i>Kulturudvalget</i>	40.000,00
Afsat til teknisk medhjælp ..	1.500,00	Søllerød Kommune, ordinært 1971/72 ..	5.000,00
Jubilæumsfest	1.597,25	<i>Sparekassen for Lyngby og Omegn's</i>	
	<u>11.402,18</u>	<i>Fond</i>	20.000,00
		(fremføres i ny regning til næste år til	
Minus tilskud fra		særlig anvendelse.)	
Søllerød Kommune	10.000,00		
	<u>1.402,18</u>		
	151.432,23		
<i>Merindtægt</i> , når udgifter fradrages ind-			
tægter – overføres til formuekonto	40.009,39		
	<u>191.441,62</u>		
			<u>191.441,62</u>

Status pr. 31. marts 1972

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Kassebeholdning	351,54	Formue pr. 1. april 1971	8.037,22
Holte Sparekasse	1.782,94	plus driftsresultat 1971/72	20.009,39
Girokonto	945,89		<hr/> 28.046,61
Obligationer i depot i <i>Holte Sparekasse</i> :		Tilskud fremføres i ny regning	20.000,00
54.000 Østifterne 10 0/0 20/1 1993		Lånekonto, Sparekassen	57.783,22
15.000 Østifterne 9 0/0 20/1 1993		Skyldig momsafgift	1.216,00
10.000 Østifterne 10 0/0 18 s. 2003		<i>Hensat til anslåede udgifter:</i>	
40.000 Fyns Stift Krdf. 7 0/0 14/ 3' 1999		Teknisk medhjælp (udstilling)	1.500,00
optaget til købspris	95.196,73	Trykning af registre	3.000,00
Tilgodehavende for leverede		Diverse kreditorer	349,60
bøger m.v.	10.334,15		
Solgt med returret	1.890,82		
Tilgode for kontingenter	5.175,00		
	<hr/> 111.895,43		<hr/> 111.895,43

* ad. Jubilæumsudstillingen: arrangeret af Selskabet og Søllerød Kommunebiblioteker i fællesskab, således at en ikke uvæsentlig del af den samlede udgift er afholdt af bibliotekerne.

1. april 1972

Annalise Børresen,
sekretær

Roar Skovmand,
formand

R. Henriksen,
kasserer

Nærværende regnskab for året 1.4.1971-31.3.1972 med status pr. 1. april 1972 er revideret af os og befundet i overensstemmelse med Selskabets bøger og bilag, ligesom Selskabets mellemværende med pengeinstitutter samt obligationsbeholdningen beroende i Holte Sparekasse er behørigt afstemt.

Holte, den 26. april 1972

V. Rex-Olsen

O. Christensen

Litteratur om Søllerød Kommune

Tillæg 1972

Ved Finn Slente

Den i 1968 af Søllerød Kommunebiblioteker udgivne bibliografi *Litteratur om Søllerød Kommune*, bd. 1-2, udarbejdet af J. B. Friis-Hansen og Finn Slente, vil stadig blive ajourført ved årlige tillæg i Søllerødbogen.

Nedenfor er medtaget enkelte tilføjelser fra 1968-71. Se i øvrigt forordet til bibliografien 1968 og bemærkningerne i Søllerødbogen 1970, side 128.

INDHOLD

Bibliografi 2804	Naturforhold 2836-2837
Biblioteksvæsen 2805-2806	Handel 2838
Museer, foreninger, udstillinger 2807-2809	Trafikforhold 2839-2842
Pressehistorie 2810	Kloakanlæg 2843-2844
Kirkelige forhold 2811	Egnsplanlægning 2845
Statistik 2812	Sport 2846
Kommunalforvaltning 2813-2819	Skønlitteratur 2847
Opdragelse og undervisning 2820-2832	Stednavne 2848
Forsikring og forsorg 2833	Personalhistorie 2849-2857
Topografi 2834-2835	Tillæg: Utrykte kort, som findes i Matrikelarkivet 2858-2900

BIBLIOGRAFI

- 2804 Litteratur om Søllerød Kommune. [En bibliografi]. Tillæg 1971. Ved Finn Slente. Søllerødbogen [årgang] 1971, udgivet 1972, side 147-155. ISBN 87 87113 14 7. [Tidligere tillæg se nr. 2385-86, 2733].

BIBLIOTEKSVÆSEN

- 2805 *Lund, Kjeld*
Nyt musikbibliotek i Søllerød. [Vangeboled 6]. Bibliotek 70 1972. [Årgang 3], side 240, illustreret.
- 2806 Persillen. [Personaleblad for] Søllerød Kommunebiblioteker. 1972- .
Ca. 12 nr. årligt. Nr. 1 udkom november 1972 uden titel.

MUSEER, FORENINGER, UDSTILLINGER

- 2807 [Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune]
Selskabet 1970-71. Ved Roar Skovmand. Søllerødbogen [årgang] 1971, udgivet 1972, side 143-146, illustreret. ISBN 87 87113 14 7. [Tidligere årgang se nr. 557, 2390-91, 2741].
- 2808 Søllerød som det var engang. Udstilling af gamle fotografier og kort på Søllerød Rådhus. Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune i samarbejde med Søllerød Kom-

munebiblioteker. 26. februar-12. marts 1972. [1972]. 8 sider, illustreret (folder).

Udstillingskatalog.

- 2809 Fortiden er sagen. [Udstillingen »Søllerød som det var engang« arrangeret af Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune i samarbejde med Søllerød Kommunebiblioteker]. Bogens Verden 1972. Årgang 54, side 317-318. Oprindeligt trykt i Frederiksborg Amts Avis 11. marts 1972. [Om udstillingen se også nr. 2834-35].

PRESEHISTORIE

- 2810 *Thomsen, Niels*
Dagbladskonkurrencen 1870-1970. Politik, journalistik og økonomi i dansk dagspresses strukturudvikling. [Doktordisputats]. 1972. 1114+11 sider i 2 bind.
Side 162, 256: [Papir fra Drewsen & Sønner]. Side 298, 386, 426, 818, 877, 880, 897, 923-924, 1029-1030: Københavns amt. ISBN 87 505 0237 9.

KIRKELIGE FORHOLD

- 2811 Sogneposten. Gammel Holte, Søllerød, Ny Holte, Vedbæk. December 1971/Januar 1972- . [Årgang 1-].
6 nr. årligt.
Fortsættelse af: Vedbæk-Gl. Holte Kirkehilsen (se nr. 74) og S+H Sognehilsen (se nr. 2472).

STATISTIK

- 2812 Danmarks areal. [Udgivet af] Danmarks Statistik. 1968. 228 sider, 1 kortbilag. (Statistiske Meddelelser, 1968: 4).
Side 18, 73, 90, 136-137, 144: Søllerød Kommune.

KOMMUNALFORVALTNING

- 2813 *Søllerød Kommune*
Bestemmelser vedrørende tilskud til børne- og ungdomsorganisationer samt idrætsforeninger. [1971]. [2]+6 blade+bilag: 4 blade.
- 2814 *Søllerød Kommune*
Kontoplan vedrørende status. Holte, 1972. 63 sider.
- 2815 *Søllerød Kommune*
Personalefortegnelse pr. 1.4.72. [Udarbejdet af] Personalekontoret. [1972]. 23 blade.
- 2816 Tjenestemandsvedtægt for kommuner i Københavns amt samt Birkerød, Farum og Hørsholm kommuner i Frederiksborg amt. [1970]. 25 sider.
- 2817 Lønningsvedtægt for kommuner i Københavns amt samt Birkerød, Farum og Hørsholm kommuner i Frederiksborg amt. [1970]. 21 sider+ tillæg april 1971: 4 sider.
- 2818 Pensionsvedtægt for kommuner i Københavns amt samt Birkerød, Farum og Hørsholm kommuner i Frederiksborg amt. [1970]. 24 sider.
- 2819 Hovedstadsområdet. Betænkning. [Afgivet af] Hovedstadsreformudvalget. 1971. 99 sider.
ISBN 87 503 1122 0.
[Se også nr. 2748].

OPDRAGELSE OG UNDERVISNING

- 2820 Skolehistorisk prisopgave. [Udskrevet af Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune]. Ved Roar Skovmand og Annalise Børresen.
Årbog for Dansk Skolehistorie 1969. Årgang 3, side 154.
Også trykt i Søllerødbogen 1969. Række 4, side 419-420.
- 2821 *Markussen, Ingrid*
Prinsesseskolerne i Søllerød sogn 1721-1823. Søllerødbogen [årgang] 1971, udgivet 1972, side 7-141, illustreret.
ISBN 87 87113 14 7.
Også i særtryk. 1971. 141 sider, illustreret. (Se nr. 2750).
ISBN 87 87113 12 0.
- 2822 *Søllerød Kommune. Skoleforvaltningen*
Beretning om skolevæsenet og virksomheden efter kapitel I-IV i lov om fritidsvirksomhed m.v. 1970-71. [1971]. 64 sider, illustreret.
Afløser de enkelte skolers beretninger (se nr. 288, 290, 295, 297 og 299c).
- 2823 Focus. Ny Holte Skole's elevblad. 1970- .
[Årgang 1-].
Ca. 10 nr. årligt.
- 2824 Skoleavisen. Gl. Holte. 1972- . Nr. 1- .
Ca. 10 nr. årligt. Nr. 1 udkom september 1972.
- 2825 Rapport om første års forsøg med ansættelse af fritidspædagog ved Nærumgårdskolen i skoleåret 1970/71. [Udgivet af Nærumgårdskolen]. 1971. 25+5 blade.
- 2826 ng. Nærumgårdskolen. Skoleblad for elever, forældre og lærere. 1972- . Nr. 1- .
Ca. 4 nr. årligt.

- 2827 Pusterøret. Alrumsblad for Nærumgårdskolen. 1972- . Nr. 1- .
- 2828 Rundkredsen. Udgivet af Forældre kredsen ved Rundforbiskolen. 1969-71. Nr. 1-11. Ca. 4 nr. årligt.
- 2829 Bladlusen. Kontakt-blad for Skovlyskolen, Holte. 1971- . Nr. 2- . Ca. 4 nr. årligt. Nr. 1 kendes ikke, nr. 2 udkom oktober 1971 og nr. 5 oktober 1972. Nr. (1)-3 uden titel.
- 2830 Fritidsprogrammet 1972/73. Udgiver: Søllerød Kommune. 1972. 108 sider. Program for Centerskolen i Det Grønne Område samt for foreninger og organisationer, som i Søllerød Kommune driver kulturel eller anden virksomhed, som er beslægtet med fritidslovens interesseområder. [Tidligere årgange se nr. 337, 2677, 2757 og 2758].
- 2831 Hen-a-vejen. Klubblad for Ny Holte Fritidshus. 1972- . Ernst Bojesensvej 2, Holte. Ca. 12 nr. årligt. Første nummer udkom november 1972.
- 2832 *Voss, Michael*
Min ungdomsklub. [Wesselsminde, Wesselsmindevej 7].
Ungdomshjørnet 1972, marts, side 6-7.

FORSIKRING OG FORSORG

- 2833 *Jørgensen, Harald*
Omsorgen for børn og unge i København gennem 250 år. 1970. 139 sider, illustreret.
Side 45-46: Nærumgård Børnehjem.
Side 57, 72, 94: Jacob Michaelsens Minde.

Side 65: Optagelseshjemmet Folehavehøj, Vedbæk.

Side 76: Børnehjemmet Solhuset, Nærum.

Side 83: Udflytterbørnehaven Grantofte, Trørød.

TOPOGRAFI

- 2834 *Sandfeld, Gunnar*
Søllerød som det var engang. En billedbog med tekster. 1. samling. Udgivet af Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune. 1972. 249 sider, illustreret.
Indhold: Landskaberne som de var engang. Søllerødidyl. Villakvartererne skyder op. Kongevejen mellem 13 og 16 kilometer-stenen. Virksomhed og velstand gror. På farten – med mange slags befordringsmidler. Små og store befordringsmidler. Hjemliv og hygge – ude og inde. Store og små begivenheder.
Udsendt som jubilæumsbog i anledning af 30 års dagen for stiftelsen af Historisk-Topografisk Forening for Søllerød Kommune.
ISBN 87 87113 16 3.
- 2835 *Sandfeld, Gunnar*
Lidt om datering af gamle fotografier. [Med eksempler fra »Søllerød som det var engang«]. Lokalhistorisk Journal 1972. Årgang 1, nr. 2, side 8-12.

NATURFORHOLD

- 2836 *Meyer, Ole E.*
Dyr i fare. Forsvinder dyrene fra Danmark?
Udgivet i forbindelse med en særudstilling på

- Zoologisk Museum. 1971. 28 sider, illustreret.
Side 18-19: Dyrelivet i Furesøen truet.
- 2837 *Ferdinand, Lorenz*
Større danske fuglelokaliteter. [Ny udgave].
Udgivet af Dansk Ornithologisk Forening under medvirken af Statens Naturfrednings- og Landskabskonsulent. 1. del. En landsdækkende undersøgelse af 669 lokaliteters fugleliv i årene 1960-69 og deres beskyttelsesvilkår. 1971. 230 sider, illustreret, oversigtskort.
Side 193: Furesøen. Mølleådal.
[1. udgave. 1967. Blad 112: Furesøen].

HANDEL

- 2838 Vi ses på Torvet, Nærum. 14 år i år. Tilrettelæggelse & tryk: Idé-bureauet Acbo i samarbejde med Fair-Print AS. [1972]. 16 sider, illustreret.
Annoncer fra de handlende på Nærumvænge Butikstorv.
Side 3: Nærum. Side 4, 9: Mølleåen – og industrien ved den.

TRAFIKFORHOLD

- 2839 *Errebo-Knudsen, E. O.*
»Mathildevejen«. Med Tegninger af Lars Swane. [Ny udgave]. Udgivet af Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn. Hørsholm, 1971. 16 sider, illustreret.
[Fotografisk optryk af nr. 1228 forsynet med efterskrift].
- 2840 Beretning om udbygningen af den storkøbenhavnske nærbanetrafik. Afgivet af de af folke-

tinget valgte statsrevisorer. 1971. 26 sider, illustreret.

- Specielt side 12-13: Lyngby-Nærum Banen. Side 15-18: Lundtoftebanen [Projekt]. Side 22: Elektrificeringen af strækningen Holte-Hillerød.
- 2841 *Thomassen, P.*
Kystbanen 1897-1972. [Udgivet af] Historisk-Topografisk Selskab for Søllerød Kommune. 1972. 312 sider, illustreret.
Specielt side 36-39, 51, 280: [Anlæg ved Trørød Mose og Strandmøllebroen]. Side 48, 137-139, 141: [Strandmøllen og Springforbi Station]. Side 143-151, 250-251, 270-271, 291, 301: Skodsborg [Station og opland]. Side 151-157, 282, 291-292, 301: Vedbæk [Station og opland samt Lyngby-Vedbæk Jernbane].
ISBN 87 871113 20 1.
- 2842 *Lauritsen, Tom*
Danmarks jernbaner 1960-1969. En kavalkade i ord og billeder. Malmö, 1971. 80 sider, illustreret.
Side 30-31: Lyngby-Nærum Jernbane.
Med dansk og engelsk tekst.

KLOAKANLÆG

- 2843 Fordeling af udgifterne til kloakforsyning i Søllerød Kommune. Kendelse afsagt den 17.11. 1971. [Holte, 1971]. 31 sider. (Landvæsen-kommissionen for Københavns amts 1. område. Sag nr. 26/71).
[Afløser alle bidrags- og betalingsregler i tidligere afsagte kendelser].
- 2844 Vedtægt for fordeling af udgifterne til kloakforsyning i Søllerød Kommune. [Holte, 1971]. 13 sider.

[Afløser alle tidligere kendelser, jfr. nr. 1407, 1411a; tillæg 2708-12].

Heri ca. 75 gade- og vejnavne fra Søllerød Kommune, ordnet alfabetisk.
ISBN 87 567 1651 6.

EGNSPLANLÆGNING

- 2845 *Rasmussen, Steen Eiler*
Om Københavnsegnens planlægning.
Byplan 1972. Årgang 24, side 8-17, illustreret.
[Side 17: Søllerød Kommune].

SPORT

- 2846 Klub-Nyt fra Vedbæk Boldklub. 1972- . [Årgang 1-].

SKØNLITTERATUR

- 2847 *Bodelsen, Anders*
Uden for nummer. 1972. 113 sider.
Side 8-13: Fejlen. [Novelle der foregår i Egevang Syd-kvarteret].
Side 14-24: Alt hvad du ønsker dig. [Novelle der foregår på Nærumvænge Butikstorv. Oprindelig trykt i Information. Senere omarbejdet i Anders Bodelsen: Tænk på et tal. 1968, jfr. nr. 2235b].
ISBN 87 7442 004 6.

STEDNAVNE

- 2848 *Zinglersen, Bent*
Københavnske gadenavne og deres historie.
1972. 228 sider, illustreret.

PERSONALHISTORIE

- 2849 *Landsarkivet for Sjælland m.m.*
Helsingør stifts kirkebøger. 1971. 20+236 sider. (Foreløbige arkivregistraturer udgivet af Landsarkivet for Sjælland m.m.)
Side 37: Ny Holte sogn nr. 138.
Side 38: Nærum sogn nr. 139.
Side 42-44: Søllerød sogn nr. 142.
Side 47: Vedbæk sogn nr. 145.
Side 48: Gammel Holte sogn nr. 145a.
ISBN 87 7472 010 4.
- 2850 *Teologisk stat. Kirkelig håndbog 1972. Redigeret af Ejnar Fledelius. 1972. 28+836 sider.*
Side XXII: Præstehøjskolen, Skodsborgvej 188, 2850 Nærum.
Side 78-79: Søllerød. Vedbæk. Ny Holte. Gammel Holte. Nærum.
Side 369: Jørgen Godtfred Andersen [født 1939].
Side 433: Per Christiansen [født 1921].
Side 481: Sigurd Granild [født 1914].
Side 585: Rudy Krøntoft [født 1914].
Side 697-698: John Rasmussen [født 1918].
Side 757: Aksel Thormann [født 1912].
ISBN 87 87441 00 4.
- 2851 *Einfeldt, Rob.*
Slægtshistoriske strejflys II. 1972. 188 sider.
Side 11-22: Mælkeforpagteren [på Dronninggaard og Frederiksdal Niels Poulsen, født 1804, død 1879].

- Side 93-95: Onkel Niels. [Fisker i Skodsborg Niels Kavling, født 1844, død 1900].
Side 178: Edel Krontoft [født 1921].
- Andersen, H. C. (1805-75) digter
2852 *Andersen, H. C.*
Dagbøger 1825-75. Udgivet af Det Danske Sprog- og Litteraturselskab under ledelse af Kåre Olsen og H. Topsøe-Jensen. Bind 6. 1864-1865. Udgivet af Kirsten Weber. 1972. 12+353 sider.
Heri om opholdet hos fru Neergaard på Olufshøj (Søllerødvej 40) juli 1864 og august 1865. ISBN 87 12 02365 5.
- Andersen, Johannes (1869-1948) direktør
2853 *Juhl, Agnes Andersen*
Hvem var Johannes og Marie Andersen? Hel-singør, [ca. 1970?] [4 sider].
[Stifteren af Johs. & Marie Andersens Ferie-hjem for Kvinder, Strandvej 100, Skodsborg].
- Bergsøe, Paul (1872-1963) fabrikant, ingeniør
2854 *Schrøder, Michael*
Paul Bergsøe og hans forfatterskab. 1972. 235 sider, 16 tavler.
Side 55-66 + tavler over for side 121 og 169: [Kofoedsminde Aakandeplanteskole, Kofoeds-minde-Støbestand og Forsøgsbiavlens Kofoeds-minde].
ISBN 87 7560 060 9.
- Frederik VII (1808-63) konge af Danmark
2855 *Irminger, Carl]*
Grevinden, kammerherren, maleren, ministe-ren. Af admiral Irmingers erindringer 1852-55.
- [Uddrag af manuskript i Det kongelige Biblio-tek, Utilg. 93]. Ved Niels Faaborg.
Fund og Forskning i Det Kongelige Biblioteks Samlinger 1972. Bind 19, side 57-88, illustreret. [Side 65, 68, 72, 84: Frederik VII på Skods-borg].
ISBN 87 7023 039 0.
- Holm, Hans (f. 1912) skoledirektør
2856 60 år.
Folkeskolen 1972. Årgang 89, side 1399, por-træt.
- Kavling, Niels (1844-1900) fisker
Se nr. 2851.
- Poulsen, Niels (1804-79) mælkeforpagter
Se nr. 2851.
- Wivel, Ole (født 1921) forfatter
2857 *Wivel, Ole*
Romance for valdhorn. Erindringsmotiver. 1972. 264 sider, 44 tavler.
Side 62-64, 79-81, 87, 128: [Sommerophold hos familie og venner i Vedbæk].
Side 129, 138, 144-145, 165 m.m.: [Hjemmet på Marievej 12 i Vedbæk].
Side 173-189: Vedbæk-parnasset. [Heretica-kredsen].
ISBN 87 00 18101 3
[Vedbæk-parnasset, se også nr. 1822].

Utrykte kort, som findes i matrikelarkivet

Ved Svend Balslev

Målestoksforholdet er 1:4000, hvis andet ikke er anført. [Udst.] betyder, at en fotokopi af kortet var ophængt på udstillingen *Søllerød som det var engang* og nu findes på Søllerød Museum.

HERREDS- OG SOGNEKORT

- 2858 Kort over en Deel af Sokkelunds Herred i Kjøbenhavns Amt, formindret og samlet Aar 1817 af Johnsen.
Målestoksforhold 1:20.000.
- 2859 Kaart over en Deel af Sokkelunds Herred Kjøbenhavns Amt, nemlig: Søllerød Sogn, Lyngby Sogn, Gladsaxe Sogn, Herløv Sogn, Rødovre Sogn, af Brønshøj Sogn: Brønshøj By, Husum By, Vandløse By, af Hvidovre Sogn: Hvidovre By, Viersløv By, formindsket, samlet og tegnet af M. Lumholtz udført fra 3die Febr. til 1ste Juli 1874.
Målestoksforhold 1:20.000.
- 2860 Formindret Kort over Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Formindret af Johnsen 1817. Copieret af Küker. Competeret i November 1862 af J. H. Schou.
Målestoksforhold 1:20.000.
- 2861 Kort over Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. 1889. E. Jacobsen.
Målestoksforhold 1:20.000.
- trikelkort og ikke senere kopier eller nykonstruktioner af disse].
- 2862 Original Carte over Dronninggaards Jorder beliggende under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kjøbenhavns Amt. Opmaalt til Brug ved Matriculleringen i Aaret 1810 af Julius K[alish] Rose. [Udst. nr. 3].
- 2863 Concept Kort over Eenrum udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt 1806 af A[xel Peter] Juel. [Udst. nr. 5].
- 2864 Original Carte over Frydenlund beliggende udi Kjøbenhavns Amt, Sokkelunds Herred og Søllerød Sogn opmaalt i Anledning af Matriculleringen Aaret 1811 af [Didrech E.] Bluhme.
- 2865 Kort over Geels Skov under Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt 1792 ved [Carl Christoph] Kalnein copeert af Braadan. [Udst.].
- 2866 Kort over Holte Byes Jorder udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt 1811 af N[iels Rasmussen] Lyngbye.
- 2867 Kort over Holtegaards Eiendomme paa Kjøbenhavns Amt. Opmaalt Aar 1794 af P. Axelsen, Copieret Aar 1805 af Wodschou, Copieret 1807 af J. B. E. Lund.
- 2868 Kort over den Deel af Jægersborg Dyrehave som henhører til Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt af Oppen tegnet af Küker 1816. [Udst. nr. 10].
- 2869 Original Carte over Nærum Byes Jorder beliggende udi Kjøbenhavns Amt, Sokkelunds Herred, Søllerød Sogn. Opmaalt til Brug ved Matriculleringen Aaret 1811 af Didrech E. Bluhme.
[På kortet findes et udsnit med bykernen i målestoksforholdet 1:2000]. [Udst. nr. 12].

ORIGINALE MATRIKELKORT

[Fortegnelsen omfatter kun de originale ma-

2870 Original Carte over Rudergaards Jorder af frie

- Hovedgaards Taxt beliggende udi Kiøbenhavn's Amt, Sokkelunds Herred og Søllerød Sogn, men Gaarden ligger udi Hirsholms Amt og Birkerød Sogn. Opmaalt i Anledning af Matriculeringen Aaret 1811 af D[idrech] E. Bluhme. [Udst. nr. 13].
- 2871 Original Carte over den øvrige Deel af Jorderne til Strandmøllen Skovsborg og Aggershviles Jorder, beliggende udi Kiøbenhavn's Amt, Sokkelunds Herred og Søllerød Sogn. Opmaalt i Anledning af Matriculeringen i Aaret 1811 af Didrech E. Bluhme. [Udst. nr. 2].
- 2872 Original Carte over Søllerød Byes Mark under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kiøbenhavn's Amt. Opmaalingen begyndt i Sommer 1810 af Landinspecteur Julius K[alish] Rose og fuldendt i Sommer 1811 af D[idrech] E. Bluhme. [Udst. nr. 15].
- 2873 Original Carte over Tryggerød Jorder beliggende under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kiøbenhavn's Amt, opmaalt som Grændse Carte til Brug ved Matriculeringen Aar 1810 i Juni af Julius K[alish] Rose. [Udst. nr. 17].
- 2874 Kort over Tryggerød Skov som tilforn har været Tryggerøds og Frydenlunds Marker underliggende, men i Aaret 1782 er indtaget og opmaalt til en sluttet Skov for Hans Majestæt Kongen.
- 2875 Schelet Cart over Wedbech Bye, i Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kiøbenhavn's Amt. Opmaalt til Brug ved Matriculeringen Aaret 1809 af Christensen.
- 2876 Kort over Øverød Byes Jorder udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavn's Amt. Opmaalt 1811 af N[iels Rasmussen] Lyngbye. [Udst. nr. 20].

RYTTERDISTRIKTKORT

[Kort over dele af de gamle ryttergodser]

- 2877 Carte over Nærum Bye Beliggende udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kiøbenhavn's Amt. Efter det Høylovlige Danske Kammer's Order Opmaalt og Indeelt H. E. v. Dagenboldt Aar 1771. [Udst. nr. 11].
- 2878 Carte over Trørød Bye Beliggende udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kiøbenhavn's Amt. Efter det Høylovlige Danske Kammerets Order Forfattet af H. E. v. Dagenboldt Aar 1771. [Udst. nr. 16].

SKOVKORT

- 2879 Carte over det Dronning-Gaard andwiiste Andeel af Det fælles Store Overdrev hvorudi de 2de forhenværende Ruude Gaardes befandtes deelagtige, forfertiget af C. D. Luplau. [Udate-ret]. [Udst. nr. 4]. [Kortet omfatter den sydvestlige del af Rude Skov].
- 2880 Geometrisk-Grund-Teigning, over Holte-Overdrev hvori er anførdt den Nye Indheignings Plads Som Skal anlegges paa Begge Sider af Kongeweyen. Jægersborg den 12te Deceb 1777. C. D. Luplau. [Udst. nr. 9]. Målestoksforhold 1:19.200. [Kortet viser IV hoveddel af Det Langenske Revir, der omfattede den sydøstlige del af Rude Skov].
- 2881 Kort over hvad som af Søllerød Marker Nordenfor Ørholm og Nye Møller til en sluttet Skov for Hans Kongelige Majestæt er indtaget. Tegnet i Aaret 1782 af C[hristian] Trojel. [Ravneholm Skov].

- 2882 Kort over hvad som fra Søllerød, Øverød og Virum Byer til en sluttet Skov for Hans Kongl. Majest. er indtaget. Tegnet i Aaret 1782 af C[hristian] Trojel. [Geels Skov].
- 2883 Kort over hvad som af Trørøds og Frydenlunds Marker til en sluttet Skov for Hans Kongelige Majest: er indtaget. Tegnet i Aaret 1782 af C[hristian] Trojel. [Udst. nr. 18]. [III hoveddel af Det Langenske Revir, der omfattede Trørød Skov].

UDSKIFTNINGSKORT

- 2884 Carte over Nærum Bye Beliggende udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kiøbenhavns Amt. Efter det Høylovlige Danske Kammerets Order Opmaalt og Inddeelt. H. E. v. Dagenboldt Aar 1771.
- 2885 Carte over Trorød Bye Beliggende udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kiøbenhavns Amt. Efter det Høyeovlige Danske Kammerets Order Forfattet af H. E. v. Dagenboldt Aar 1771.
- 2888 Grændse-Opmaalings Kort over Frydenlunds Frugt- og Lyst-Have samt Dyrehave, tilligemed de Jordstrækninger som have været Gartneren til Græsning overladte. – Efter det Kongelige Rentekammer Ordre ved N. B. Morville. Aar 1793. tegnet af G. C. T. v. Muck.
- 2889 Carte over FrydenLunds SlotsMarker efter Høy Order Opmaalt af H. E. v. Dagenboldt Aar 1771. [Udst. nr. 6].
- 2890 Kort over Holte Byes Jorder under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt 1811 af N[iels Rasmussen] Lyngbye, prøvet 1811 af J. K. Rose, tegnet 1818 af C. Krebs. Rigtig Copi 13. Januar 1856. V. Dodt. [Udst. nr. 7].
- 2891 Carte over Holte Byes Overdrev paa Kiøbenhavns Amt, efter det Høikongelige Rentekammers Høie Ordre Opmaalt og Deelt Aar 1790 ved P. Stockfleth.
- 2892 Skyttehaugen liggende i Holte, Troyrød og Øvred - Byers Overdrev. Opmaalt og tegnet af F[rederik] C[hristian] Michaelsen 1785. – Et Stykke fæstet Jord af Jens og Lars - Nielsen i Holte - Bye. [Udst. nr. 14]. [De to kort er tegnet på ét stykke tegnepapir. De er begge i målestoksforholdet 1:2000].

ÆLDSTE ORIGINALKORT

[Kort, der er anset for ubrugelige ved matrikuleringen]

- 2886 Kort over Agershvile og De dertil udi Aaret 1803 paaviiste Jorder til Hartkornet 7 Td. 5 Sk. 3 F. 0¹/₄ Alb. under Kiøbenhavns Amt ved F. Munk.
- 2887 Kort over Frydenlund under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt opmaalt 1811 af Bluhme, prøvet 1811 af Rose, tegnet 1818 af C. Krebs.
- 2893 Kort over Holtegaards Jorder under Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred, Kjøbenhavns Amt. Opmaalt 1784 af Axelsen, prøvet 1810 af Christensen, tegnet 1818 af C. Krebs. Rigtig Copi 12te Januar 1856. V. Dodt. [Udst. nr. 8].
- 2894 Cart over Nærum Byes Jorder beliggende i Kiøbenhavns Amt, Sokkelunds Herred, Sillerød Sogn. Opmaalt 1809 af Christensen.
- 2895 Carte over Nærum Byes Overdrev under Kiøbenhavns Amt. Opmaalt og deelt 1792 af Unsgaard.

- 2896 Kort over Gaardmand Johan Ottes Østre Jord-Lodder paa Søllerød Byes Marker i Kiøbenhavns Amt. [Udateret].
- 2897 Gaardmand Johan Ottes Lod. – Hr. Capitain Rosenquist's Jord. [Udateret].
[På kortet er de to ejendommers jorder tegnet ind over hinanden. Kortet vedr. sidstnævnte ejendom er i målestoksforholdet 1:2000].
- 2898 Karte over Trørød Overdrev paa Kiøbenhavns Amt. Opmaalt og udskiftet af Fælledskab Aar 1785 ved Aschlund.
- 2899 Carte over Wedbech Bye Beliggende udi Søllerød Sogn, Sokkelunds Herred paa Kiøbenhavns Amt. Efter det Høylovlige Danske Kamers Order Opmaalt og Indeelt H. E. v. Dagenboldt Aar 1771. [Udst. nr. 19].
- 2900 Kort over SR Wilckens Gaards Eyendom under Wedbæk Bye udi Søllerød Sogn, opmaalt og indeelt Aar 1771 af [H. E. v.] Dagenboldt. Conform med Originalen testerer N. P. Morville
- 2901 Kort over Gaardmand Peder Nielsens Hovedlod og Overdrev i Øverød, Søllerød Sogn paa Kiøbenhavns Amt opmaalt Aar 1800 af Schultz. [Havartigård].
- 2902 Original Carte over Øverød Udflytters Mark paa Kiøbenhavns Amt, Sokkelunds Herred og Søllerød Sogn opmaalt til Brug ved Matriculeringen i Aaret 1811 af Didrek E. Bluhme. [Rygård].

Søllerødbogen 1972 er sat med
Linotype Janson.
Papiret er Thai-Cote.
Sat og trykt hos Poul Kristensen, Herning,
i 1700 ekspl.

Manuskripter, der ønskes optaget i årbogen, bedes sendt til redaktøren,
stadsbibliotekar Annalise Børresen, Søllerød Kommunebiblioteker, 2850 Nærum.

Eftertryk uden kildeangivelse er ikke tilladt.
Ved aftryk i større omfang må tilladelse indhentes gennem redaktionen.

