



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## 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

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

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



# Folk og minder fra NORDSJÆLLAND

46. Årgang  
Julen 1991



## 1/4 LITER VELVÆRE

Maarum er en naturlig, alkalisk mineralvand, direkte fra statens kilde i Gribskov. Maarum er syreneutraliserende, og hvad mineralindholdet angår, ligger den langt over de fleste naturlige mineralvande, idet Maarum indeholder over 1000 mg natriumbicarbonat foruden andre nyttige mineraler pr. liter. Maarum er god

for tørsten. God til at blande. God »dagen derpå«. God for maven.

Og den er god, når kalorierne er ved at ta' overhånd.

**dig og mig og WIIBROE**

# Folk og minder fra NORDSJÆLLAND

Redigeret af Niels Richter-Friis

1991

Seksofyrretyvende årgang

Udgivet af  
Dansk Bladforlag v/Niels Richter-Friis  
Postboks 2 - 3480 Fredensborg  
Tlf. 42 28 42 28 - Giro 5 39 05 40

## INDHOLD

»Triin ind om du est værd« – side 5  
*Af Palle Lauring*

Generalen 11  
*Af Godfred Hartmann*

Rejseliv i Nordsjælland –  
set med Politivennens briller 16  
*Af Torben Topsøe-Jensen*

Statsministerens residens i Nordsjælland 23  
*Af Harald Skougaard*

Landets flotteste jernbanegård 29  
*Af Kenno Pedersen*

Da Nordsjælland var badeferiens paradys 38  
*Af Ronald Larsen*

Eftertryk af artikler i  
»Folk og minder fra Nordsjælland«  
er kun tilladt i uddrag og med  
kildeangivelse.

Papir: Ikonorex, 150 g – 250 g.

Sats: N. Christensen Grafik ApS

Repro: Bro Christensen A/S

Tryk: Nofo Print A/S, Hillerød

Omslagskaching: Uttenthal A/S

ISBN 87-88393-17-8

Omslaget:

Vinterbillede af Kronborg. Smukt ser det ud fra færgerne mellem Helsingør og Helsingborg. Men det var ikke for at dekorere landskabet, at slottet blev bygget netop her. I »Folk og minder fra Nordsjælland«s 1988-udgave skrev Palle Lauring om »Frederiksborgs humor«, og nu er turen kommet til Kronborg i den indledende artikel på side 5. Et spændende udpluk af morsomme og interessante ting, som læseren kan hente inspiration fra til sit næste besøg. Foto: Niels Richter-Friis.

# Triin ind, om Du est værd ...

*Af Palle Lauring*

Ordene er Kingos. Og sandt er det, at Kronborg stiller krav til sine besøgende. Belønningen er til gengæld stor, »om du est værd«.

Både stort og småt overrasker og kræver en forklaring. Her er masser af inspiration at hente til næste »triin ind«.



Lige over »Kronværksporten« sidder tavlen med Kingos storladne vers »Triin ind –«. Det er forvitret og trænger til restaurering.

Hav har vi alle vegne, kun i Midtjylland er der et halvt hundrede kilometer til saltvand, så det kan lyde sært, at mellem vore slotte og herregårde er Kronborg enestående ved at ligge i strandkanten. I ældre tid boede kun fiskere dér, og de få slot-

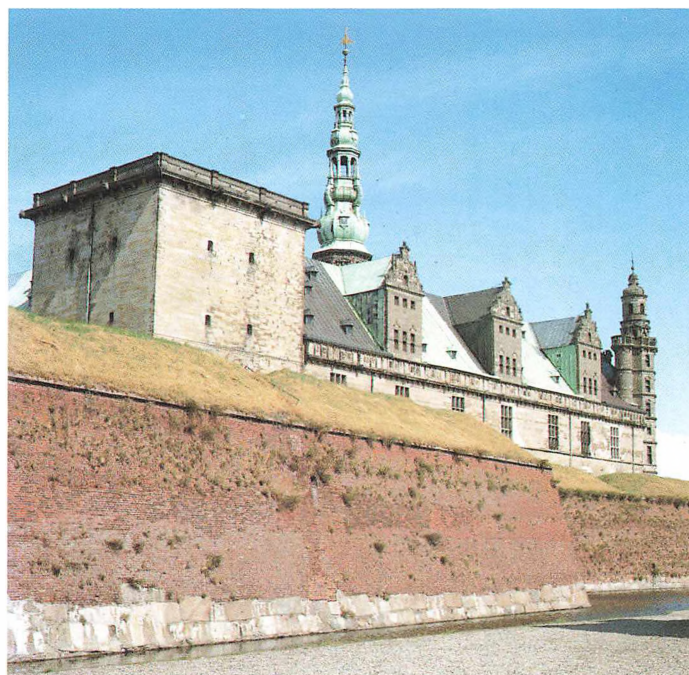
te, der kan lugte saltvand (Valdemar Slot, Amalienborg) ligger ved lune indvande. Ved havet var der for blæsende og koldt, husene lod sig ikke varme op, »blyruder« var aldrig tætte, så man holdt sig lidt inde i landet, på afstand fra havgusen. Men Kron-

borg blev ikke bygget her for at ligge dekorativt eller for udsigtens skyld. Slottet havde funktion netop her.

Her er Øresund smallest, så her måtte staten, kronen sikre sig et vist hold på alverdens skibsfart. Så vidt vi véd begyndte det med Flynder-

Straks indenfor Kronværksporten ser man slottets ældre batterimur, og bag den et hjørne af slottet og »Kongens Karnap«, der først hed »Drejertårnet«, for her havde kongen sit drejerkammer. Efter slotsbranden i 1629 gav Christian IV tårnet det spir, som det stadig har, i samme stil, som vi kender fra Frederiksborg og Rosenborg. Det ottekantede tårn med det runde trappetårn er fin arkitektur.

Fløjen mod syd domineres af det store, nu flade hjørnetårn, der kaldes »Telegriftårnet«, fordi her stod masten til »Den optiske Telegraf«, der åbnede 1800, men blev slået ud af den elektriske. Over slottet hæver sig Harsdorffs slanke spir på Trompetertårnet. Yderst på hjørnet Antonius van Opbergens »Kakkelborg«. Langs tagskægget brystmuren til Frederik II's vægtergang, som blev tagdækket efter branden 1629.



borg, bygget engang i middelalderen. Den var nok endnu ved magt, da Erik af Pommern i 1420'erne byggede sin borg Krogen eller Ørekrog yderst på den grusede tange. Den nævnes første gang 1427. Han byggede, fordi han havde »opfundet« Øresundstolden, der gav rige indtægter i cirka 420 år, til den blev afskaffet i 1857. Hvorfor i alverden de andre nationer fandt sig i at betale den næsten 200 år efter, at vi havde mistet Skåne, og Øresund ikke mere var Danske Majestæts Strøm, er én af vor histories uløselige gåder.

Erik af Pommerns borg var imponerende moderne. En solid og høj ringmur dannede en præcis kvadrat

med sider på godt 80 meter. Indenfor den, op mod muren, var der en del bygninger, blandt dem et »palatium« med en stor smuk, kirkeagtigt hvælvet gotisk sal. Borgen skulle tvinge fremmede skibe til at standse og betale tolden.

Godt hundrede år efter var Christian den III i gang med at modernisere en del af Danmarks borge, og hans sachsiske bygmester Hans van Paeschen mente, at den gamle borg måtte sikres med ny bastioner udenfor ringmuren. Da Christian III var død, foreslog bygmesteren Hercules von Oberberg at bygge borgen eller slottet helt om, i ny stil. Men kongens søn Frederik II blev viklet ind

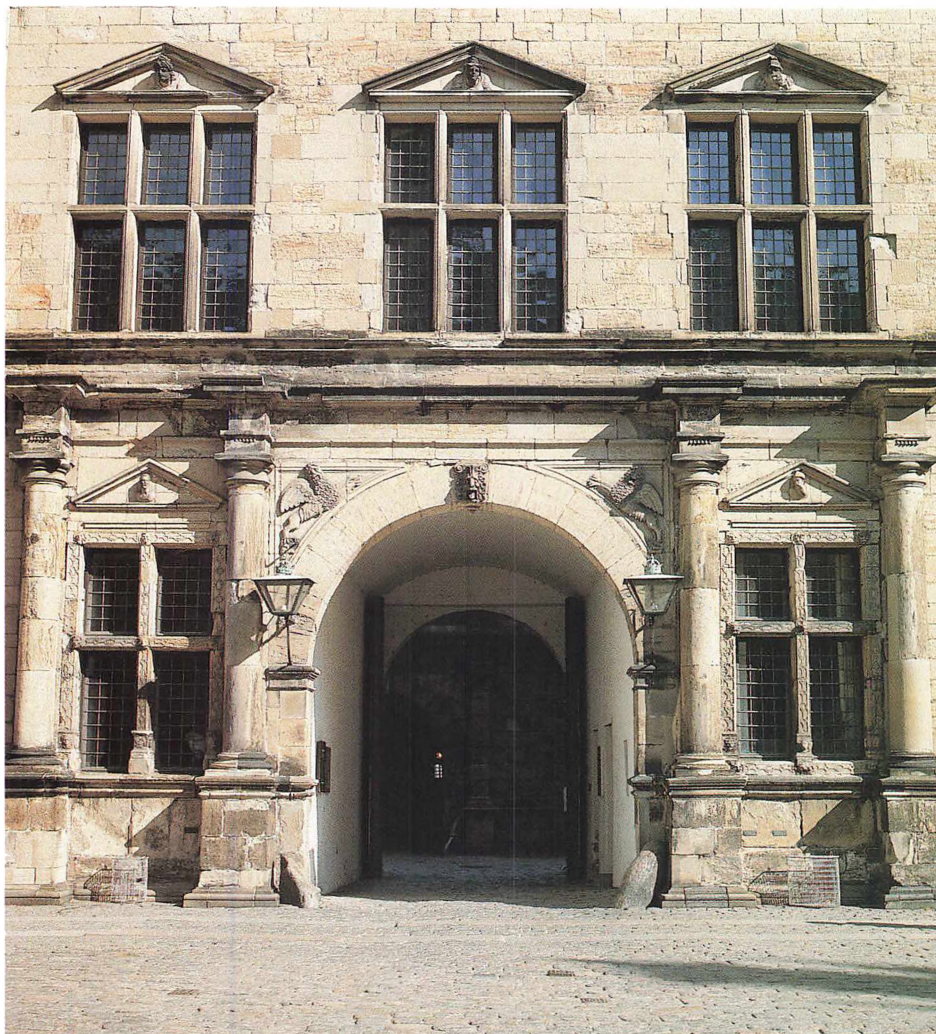
i den nordiske syvårskrig 1563-70.

Efter krigen kom en fredelig og rig tid for Danmark. I de dage blev mange af vore adelige herregårde bygget, og kongen ville være førende i byggeriet. Men iøvrigt måtte der bygges på borgen ved Øresund. Arkitekten Hans van Paeschen fik arbejdet – man hentede i de dage bygmestre og »kunstnere« fra de lande, der var førende på felterne, og det skete i så at sige alle lande, ikke kun i Danmark. Det store Tårn (der ikke idag ser ud som et tårn) blev bygget først, oven i Erik af Pommerns smukke gotiske sal, så den blev ødelagt. En rest af den kom til syne og blev sat i stand ved den seneste store restaurering, og kan ses.

Der kom sammenhængende slotsbygninger på de tre sider af Krogens ringmur, der ikke blev revet ned. Så solidt og præcist havde Erik af Pommerns arkitekt bygget sin kvadratmur, at den idag står inde i Kronborgs ydermure, og derfor er Kronborgs grundplan en præcis kvadrat på godt 80 meter. Samtidig blev fæstningsværkerne udenom slottet – hvis der ellers var noget videre – bygget ud med bastioner ud for slottets hjørner.

Slottet selv fik røde mure med sandtensbånd, som vi kender det fra Christian IV's bygninger, Rosenborg, Børsen, Frederiksborg og så videre. Men Frederik II og hans arkitekt ændrede stadig i byggeriet. Slottet var trefløjet, med en lav forbindelse mellem yderfløjene. Den var meget smal, men den blev snart bygget op i fuld højde, efter sigende for at kongens hustru Sofie kunne gå fra nordfløjen til kirkens galleri inden døre. Over »kirkegangen« kom en gang til den store sal. I gården ses van Opbergs storslåede robuste arkitekturfacade til den første lave fløj. I nederste stokværk er der endnu kanonporte, fra Krogens eller Christian III's tid. De er muret til, for de er idag under voldens jord. Men mest ændrede det byggeriet, at

Inde i slotsgården er portens portal fra 1577, det vil sige fra slottets ældste tid. Den romerske triumfbue er her, som ved hundreder af portaler Europa rundt, forbilledet. Men med sine »toskanske« søjler er den holdt indenfor en streng firkantet ramme. Den er svært forvitret og står for tur til restaurering.



kongen pludselig ville ha alle husene klædt helt med sandsten. De røde mure med sandstensbånd blev dækket, og slottet fik den stil, som det har idag. Det har været en stor og kostbar ændring, men med den fik slottet sit lyse helhedspræg.

Porten ind til slottet fik en broget historie. Når man går ind, ser man idag, at den krummer sig i S-form, som man brugte det, for at en fjende skulle ikke kunne skyde lige ind gennem porten. (S-broen ved Frederiksborg har ikke noget med det at gøre). Men lige når man går ind i Kronborgporten, ser man til højre en lang, hvælvet gang, der også krummer sig ude i enden. Det er den ældre portgang, men den blev gjort kortere under Frederik III. Hvorfor véd vi ikke, men måske blev hestene tossed, både rytternes og vognenes, af det tordnende spektakkel i den meget lange hvælving.

Slottet havde først tag af tegl, men det blev lagt om af kobber, og som sin søn var Frederik II glad for det praktiske. Vi véd, at på Kronborg morede han sig med at støbe metal. Slottet var en fæstning, men en ganske dristig blanding, for kun det meste af nedre del af slottet var dækket af voldene. Ud mod havet rejste sig den pragtfulde gavl, der nederst havde gotiske kirkevinduer – at kirker skulle ha spidsbuede gotiske vinduer, holdt man længe fast ved. Christian IV brugte dem til kirken på Frederiksborg og i sit gravkapel i Roskilde. Gavlen er netop et pragtstykke. Af de store firkantede vinduer er de to nedre par vinduer til den store sal. De øvre er ind til loftrum. Gavlens søjler havde oprindelig »kannelurer«, lodrette hulslebne furer, men ved en restaurering under Christian VI blev de glattet, så de nu er en smule slankere.

Tårnet i slottets nordvestre hjørne – det man ser lige for, når man kommer ind gennem Kroneværksporten – er »Kongens Karnap« med spir fra Christian IV's tid, det origi-



Sydfløjens tagryg set fra »Telegraftårnet«. Til højre Lambert van Havens »Kakkeborg«, helt i sandsten, fra cirka 1581. Til højre den nedre del af Hardorffs spir på »Trompetértårnet« med de elegante og overlegent sikre former. Det samme gælder tårnet af sandsten, med det fine sandstensarbejde, der – som i gotiske katedralers øvre partier – er skabt for luftens ånder. Vi mennesker kan knap se dem.

nale tømmer er stadig bevaret. Det er et godt og stærkt renæssance-barokt spir. Men tårnet, der bærer spiret, er egentlig kun en karnap, muren går ikke til jord, den går ind i slotsmuren med et par trekantede bærepertier. I nordfløjens modsatte ende er tårnet lige over tagryghøjde sluttet af med en platform, med et mindre tårn, der så igen bærer Kronborg fyr. Selve fyrparten er ret ny. Ældre malerier viser en enkel, men uheldig lygte. Der måtte fyr på Kronborgpynten, men man kviede sig ved at bygge et fyrtårn ved siden af Kronborg, så løsningen blev et fyr med et lille renæssance-barokt spir ovenpå, gjort så enkelt som muligt. En heldig løsning, for fyr *skulle* her jo.

På den prægtige kirkegavl's fløj er endelig det tredje hjørnetårn, med slottets mærkeligste »spir«, helt i sandsten. Det er fra Frederik II's tid, bygget cirka 1581 af Antonius van Opbergen. Otto Norn har kaldt det »et barokt Mesterværk«, og det er et stykke byggeri, man kan se længe på.

Det store tårn havde oprindelig en kuppelbygning, men den gik til grunde ved brand. Der kom en pyramidespids, som Svenskerne skød ned, og siden har den vældige murblok været flad foroven.

Men i gården står »Trompetértårnet«. Det er soldaterjargon at kalde en trompetér for *trompetter*, men hvad man end vælger, kommer navnet af, at fra den rundgående altan





Kronborg slotsgård er et stort og lyst, festligt rum, her dens nordvestlige hjørne, med spiret af »Kongens Karnap« ragende op over taget. Det ses, at efter middelalderens mørke i borge med små glugger af hensyn til forsvaret, vil man nu ha lys. I hvert stokværk er den halve murflade vinduer. Middelalder er det, at i trappetårnene er vinduernes placering ikke dikteret af facadens harmoni, men hvor der er brug for dem indefra.



Østfløjen var oprindeligt lav, dog vist med skyttemur et stykke op ud mod havet. Antonius van Opbergen skabte her et af slottets mærkeligste partier, den robuste, næsten brutale mur ind mod gården. Om den i sin »åbne« tid havde brystmur eller sandstensbalustrade ind mod gården, véd vi ikke, men noget var der vel.

blæste kongens trompetérer, blandt andet når der var taffel, men også ved bestemte klokkeslet. Spiret, fra Christian den IV's tid, blev i 1774 ødelagt af et lyn, og arkitekten Harsdorff skulle tegne et nyt. Spir er et særligt og muntert kapitel i arkitekturens historie. Når arkitekter skal forny spir, der blev for gamle eller ødelagt, er det en opgave, hvor linealen ikke klarer det hele, her må tegnes på fri hånd. Og arkitekten lægger så altid sin egen sjæl i værket. Se Børsspiret, fornyet i 1700-tallet, se Ambergs kompakte ny spir på Nikolaj Tårn i København. Der var en tegning af det lynbrændte spir, i Thuras Vitruvius, og Harsdorff fulgte nøje planen – men han ændrede hver »etage« efter sin egen følelse. Af praktiske grunde blev det fyl-

digere, så man kunne komme op i det, men iøvrigt blev det ikke renæssance-barokkens kraft og dynamik – det blev mere feminint, i rokokkoens

Kronborgs sandstensmure har ikke fristet så meget til navnekradseri, som man kunne ha ventet, men dog. Her har en mand – garanteret en mand – fra 1717 ikke kunnet styre sig. Forklaring på sparsomheden savnes. I Frederiksborg Slotskirke er galleriernes karme et tusindkoret orgie af navnekradsier.



ånd, mildere, men alligevel et meget smukt værk. Men se fra det over på Kongens Karnap: der er 150 års forskel, i stil og livssyn.

Trompetéerne? Jo, for i et renæssancebarok-slot skulle der være lyd. Christian IV eksperimenterede med orgelpiber på Frederiksborgs vindfløje. Og han havde springvand på slotspladsen. Det var der også i Kronborgs gård, en ottekantet kumme og et monumentalt midtparti med mange bronzefigurer, lavet af Nürnbergeren Georg Labenwolf. Trompeterne og vandets rislen og plasken gav lyd – men dog. Danmark har ikke, som Italien og Tyskland, bjærgstrømme at lede ind i vandsystemerne. »Man« ville ha springvand ved slottene, men her, som på Frederiksborg og siden Fre-

deriksberg, var der vand til tyve minutter, i heldige tilfælde op mod en time, så *helt* kunne programmet syd fra ikke opfyldes.

I slotsgården ses endnu en række krummede jernspir i vestfløjens mur. Kroge magen til ses på et billede af hovedvagten i København – til at hænge våben på. Men krogene her er uden tvivl vildtkroge – her hang vildt udenfor køkkenet. Der må ha været værn mod hunde, så der var måske stakit omkring – eller løse hunde kom ikke i slotsgården. Her ses også nedgangen til vinkælderen, med en tønne over døren, hugget smukt i sandsten. Det rige stenhuggerarbejde er fra Frederik II's og Christian IV's tid, en del dog fornyet. I dansk klima holder sandsten sjældent fire hundrede år. Men alt er ikke nyt. Slottet havde åbne vægtergange langs taget. Christian IV flyttede taget ud, så gangene blev lukkede, men brystværnene ses endnu. I det indre: flere steder er søjler eller søjleskafter middelalderlige, fra klostre eller kirker, der blev revet ned, for efter reformationen 1536 var mange kirkelige bygninger overflødige. I den store kælder er gamle kirkesøjler hugget over, nogle vendt på hovedet, så deres baser nu fungerer som kapitæler. Træsøjlerne i Erik af Pommerns sal er dog fra Christian III's tid, den ene af dem helt ny, fra seneste restaurering.

I det indre er slottet fuld af morsomme detaljer – og gåder. Jeg forstod ikke, hvorfor den store sals vinduer ikke er sat regelmæssigt, før jeg fik at vide, at salen oprindeligt var to rum. En vældig niche i salens endevæg, nu muret til, hvad var den? Plads til musikanterstol? pragtindgangsportal? niche til danseorgel over døren? Gæt frit, vi véd intet.

Men slottets skæbne: det brændte natten til 25. september 1629, så Christian IV's hustru og børn måtte redde sig i nattøj. Det indre blev raseret. Slottet var pragtfuldt udstyret. Alt det gik til grunde, undtagen

kirken, hvor de svære toscanske søjler kunne bære hvælvene, så inventaret blev reddet.

Landet var fattigt, så rigsrådet mente, at der var ikke penge til at bygge det op. Men Christian IV sagde, at krævede man Øresundstold, var det uheldigt at reklamere med en ruin ved toldstedet. Slottet blev genrejst, men knap så rigt udstyret som før.

Sådan stod det, da Svenskerne erobrede det 6. september 1658. Det var general Wrangel, og han var en almægtig tyveknægt, men Carl Gustav (og hans kone) var ikke kønnerer. Hvad Svenskerne tog, og endnu har, hedder trofé eller krigsbytte. Når den kongelige lejlighed på Kronborg stadig har sine loftmalerier etc., er det fordi Carl Gustav legede med tanken om at erobre hele Danmark,

og så skulle han selv bruge gemakkerne.

29. oktober 1658 stod den hollandske hjælpeflåde ned gennem Sundet, og Kronborg var afsløret. Kanonerne kunne ikke standse en flåde, havde aldrig kunnet, og kom aldrig til det.

Men slottet var erobret fra landsiden, så nu blev fæstningsværkerne bygget ud med Kronværket. Over porten til det sidder Kingos pragtfulde vers, hugget i sandsten, nu ret smuldrende, men her læser (eller læste) man hans fanfare: »*Triin ind, om Du est værd! Jeg lader op min Bue* –«.

1785 fik hæren slottet overladt. Kongefamilien havde andre og mere moderne slotte, og Kronborg var jo fra begyndelsen ikke et slot, men en fæstning med kongelig bolig. Der

Da østfløjen blev gjort to stokværk højere – til gangene, der fører over til kirken og den store sal – var der vanskeligheder. I begge nordfløjens stokværk kom vinduer i klemme. Men tidens byggeri var vidunderligt frit – i nedre stokværk snævrede man østfløjens mur dybt ind, så vinduer blev skånet, i det øvre kun en anelse – de blev jo bygget i to tempi. Det er forklaringen på det muntre trekantede skår ind i huset her. Samtlige fotos: Kåre Lauring.





Maleren Johan Jacob Bruun (1715-1789) var »Kabinetsskildrer« og inspektør for Saltpeterværket ved Frederiksborg. Han udgav billeder af danske slotte og byer, der blev stukket af Hans Quist. Ingen af dem var store kunstnere, men billedet af Kronborg er ganske festligt. Har han nogensinde været der? Sct. Olai Kirke ligner pænt sagt ikke, slottet er også ret frit, men her er indsejlingen til Sundet, med både og skibe. De store skibes flag er fra venstre engelsk, danske og svenske. Hvorfor det svenske har alle flag hejst vides ikke. Men det hele kan ses som en naiv hyldelse til Helsingør, Kronborg og »den mageløse Sejlads her«. Billedet tilhører Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, men kan ikke ses dér, for det er stjålet. Så hvis læseren ser det et sted . . . .

blev bygget om, store rum blev til mindre, den store sal blev først kornmagasin, så fik den gulv lagt ind og var i to etager, delt op i mange mindre rum. Springvandet havde Svenskerne taget, så gården var god til eksercits. De navnkundige kasematter under bastionerne var meget fugtige, så sovesale på slottet skånedesoldaternes helbred en smule.

1801 skød slottets kanoner mod admiral Parkers og Nelsons flåde, uden megen virkning. Nelson hævdede, at aldrig havde han set mage til fråds med krudt. 1807 hilste flag fra engelske sibe og Kronborg hinanden, da Englænderne stod ned og bombarderede København og tog den dansk-norske flåde.

Slottet blev ikke holdt. Kirken var fægtesal, inventaret var lagt på loftet. Christian VIII fik kirken sat i stand igen, men ellers skete der kun det, at fæstningsværkerne mod land blev delvis sløjfet, da Helsingørshavn blev udvidet. Endelig blev slottet sat nogenlunde i stand af arkitekt Meldahl, der også restaurerede Fre-

deriksborg og Rosenborg og meget andet. Når karnappen over selve Slotsporten idag bæres af hele tre sandstensknægte, skyldes det Meldahl, der var bange for, at den gamle understøttelse ikke var nok.

1915 åbnedes Handels- og Søfartsmuseet, der har slottets stueetage. 1924 rykkede militæret ud, og det blev muligt at restaurere slottet grundigt. Det skete 1925-1937 ved arkitekt J. Magdahl Nielsen. Mest synligt: den store sal blev genskabt som rum og er nu Nordeuropas største. Man prøvede intet med kunstigt nyt loft, men gulvet blev dog lagt i marmor, og en pragtdør desværre flyttet. Slottet blev møbleret og er nu i det indre meget smukt, søgt af mange turister.

Flere gange har her været friluftsteater, for Shakespeare skrev ikke »Hamlet« forgæves. Ham har Kronborg slået solidt på. Det er grunden til, at der midt i gården, uden al mening, står en lille italiensk kumme, for intet højere måtte generere publikum, når teatret var rigget til

i gården. Kulisserne så skrækkelige ud mod slottets ægte mure.

Slottet er idag i rimelig brav stand, smukt inde og ude. Men gå selv rundt og se. Der er ikke adgang til bastionernes volde, det ville være for farligt. Der er ingen stakitter og langt ned. Men se på helheden, se på enkelthederne. På de svære jerndragere, der skal holde vognhjul væk fra Mørkeports indre åbning, står stadig 1576, Kristi monogram, og sammenslynget SF, Frederik & Sofie. Gå langs bastionernes indre kanal og se de svære mure. Henne for enden, før muren drejer mod syd, er murværket fyldt med vældige granitkvadre, temmelig uregelmæssige, hentet i ældre byggeri – her eller hvor? De er ikke lagt her for at se dejlige ud, men det gør de. Overalt er der noget at se.

Sig aldrig »Kronborg? Der har vi været!« Kom igen og igen og giv Dem tid. Men naturligvis, Kingo har sagt det, og det står over Kroneværksporten »Triin ind, om Du est værd!«.

# Generalen

*Af Godfred Hartmann*

Johan Frederik Classen var en økonomisk sværvægter, og hans ord »når jeg er død, skal I få det godt« kom til at holde stik. Indtægterne fra hans omfattende virksomheder og hans fremsyn har sat sit store præg på Nordsjællands udvikling.

Han var en hovedrig mand, men sandt at sige stammede hans store formue fra handel med varer, som vi i dag med rette må betragte som en lyssky forretning. Nuvel – håndteringen er langt fra ny, og han valgte sig den levevej, der hurtigt bragte ham den velstand, som ikke var ukendt i den branche, og som den dag i dag flourer som aldrig før. Lad os med lavmælt stemme røbe kilden til hans rigdom: Johan Frederik Classen – en datidens Krupp – en Alfred Nobel – fabrikerede krudt, kugler og kanoner og solgte sine varer med både held og fortjeneste. Så er det sagt.

Det begyndte ellers så fredeligt deroppe i Kristiania. Faderen var organist, så det er næppe militære anliggender, der er blevet diskuteret i det stilfærdige og sikkert pietistiske hjem. Tonen har været lavmælt og fjernt fra krudt og kugler, og valget af levevej har næppe voldt problemer. Ude af latinskolen i 1741, drager den 16-årige Johan Frederik til København for at lade sig immatrikulere ved Københavns Universitet. Valget af studium har været let for en dreng, hvis far hver søndag sad på orgelbænken. Ingen tvivl om det: Den teologiske embedseksamen kan føre til alt, og i 1744 bliver den unge Classen teologisk kandidat. Det er

hurtigt gjort, og enten har unge Classen været et usædvanligt lyst hoved, eller også har den teologiske embedseksamen i senere tider fået et måske helt urimeligt vokseværk.

Men ikke så snart har den unge Classen ret til et kald og til kjole og krave, førend han aldeles taber lysten til at forkynde den hellige skrift. Det er som om faderen derhjemme i Kristiania helt mister taget i ham – og mødet mellem fader og søn har næppe været uden højroret diskussion om Johan Frederiks

C. A. Lorentzens portræt af industrimagnaten, storgodsejeren og legatstifteren Johan Frederik Classen (1725-92). Her er han på sit livs tinde: Hvid Ridder – titel af Generalmajor og Excellence. Den teologiske student fra Kristiania har gjort det godt. Når man ser, hvad han har udrettet, føles det mærkeligt, at han ikke blev optaget i adelstanden. Han har tjent sit fædreland med hæder – og gav sin rigdom til almenvellet. Frederiksborgmuseet.



fremtid. Han var fyldt 20 år, men skulle ikke af den grund tro, at han uden faderlige formaninger kunne bestemme over sig selv. Men det gjorde han. Han vil være forretningsmand, industrimand, og han vil tjene penge. Det var det praktiske, der lå for ham – ikke det boglige.

Hurtigt kommer han i forbindelse med ligesindede. Norske forretningsmænd kan bruge den målbevidste og fremadstræbende Classen, og mange år skulle der ikke gå, før end han tilbyder at skaffe krigsmateriel til staten. Her kan han tale med en vis vægt, for fem år efter sin embedseksamen ansættes han som kommissionær for Moss Kanonfabrik med vidtstrakte leverancer både til Norge og til Danmark, men også til fjernere himmelstrøg. Hans bekendtskab med købmanden og den kongelige agent, Andreas Bjørn, var heller ikke uden betydning for den

unge Classen – og navnlig må det have passet ham svært godt, at den rige agent døde midt i våbenleverancerne til Algier, som lige så stille gled over til Classen.

Men Classen ville selv. Kommissionær for andre industrimagnater kunne være meget godt. Classen var Kommercekollegets sekretær. Han var ved at få sig et navn både i Norge og Danmark. Classen ville være selvstændig.

Måske anede han, at man skulle begynde i det små. Fra hjemlandet kendte han de norske glasbrug. Han vidste, at der var gode penge at tjene, men bare ikke for ham. Konkurrencen var for stor, hans glasværk kom aldrig i stand.

Hvad med en fajancefabrik? Også der har han vel skelet til fajancefabrikkerne i Norge. Herrebøe havde gode dage, og selv om der var stridigheder og uro omkring fajance-

fabrikken i Store Kongensgade, støttede han den økonomisk – og tabte sine penge på de lån, som han havde ydet den skrantende fajancefabrik på Østerbro. Classen havde sikkert endnu en gang fået bekræftet, at han kunne bedre selv. Hvorfor støtte andre, når man har midler, evner og kræfter til selv at tage fat. Så tidligt som i 1755 starter han sin egen fajanceovnsfabrik uden for sin bopæl i den senere Classens Have og leverer i årene 1756-57 41 fajanceovne til det nyopførte Frederiks Hospital. Det er som om Classen altid sejler med vinden i ryggen.

Men det var nu hverken som glasbrugsejer eller som ejer af en fajancefabrik, at Classen skulle tjene sine mange penge. Han vidste fra ungdommen, at rigdommen lå andre steder, og heldet var med ham.

I 1757 får han og den noget ældre Just Fabritius skøde på den agatmølle ved Arresøens udløb i Isefjorden, hvor en franskmand, de Peyrembert, forgæves havde forsøgt at få en produktion af smedede jernkanoner i gang. Nu skulle de to se, om de kunne få mere gang i den krudtmølle, som det var meningen at anlægge – og skulle det virkelig lykkes dem at fremstille smedede jernkanoner, kunne man jo nedlægge jernværket i Raadvad og Gjethuset i København.

Eneleverancer til staten har tidligt foresvævet Classen. Nok var han dygtig, men det skyldes utvivlsomt Fabritius, at Frederik V betingelsesløst gav dem skøde på agatmøllen. Han havde forbindelserne og var hovedrig og støttede med stort økonomisk udbytte de ekspeditioner, som Bernstorff havde planlagt til Kina og Indien, og han havde mere end en gang forstrakt landet med betydelige pengebeløb. Så han har næppe regnet en falleret agatmølle for noget særligt og var da også straks parat til at støtte foretagendet økonomisk. Classen skulle lede den kommende virksomhed, Fabritius

Da Saly's rytterstatue var færdigopstillet på Amalienborg Slotsplads den 21. oktober 1774, var der ingen gitter om statuen. Classen trådte til og bestod gitteret om monumentet. Som tak – og som erindring om begivenheden – bestilte Det Asiatiske Compagnie et bordstel som gave til generalen med indskriften: »Til Erindring af Det Danske Asiatiske Compagnie den XXI October MDCCLXXIV« – en indskrift, der omkranser et billede af rytterstatuen. Stellet, som er fremstillet i Kina, er tegnet af teatermaleren Peter Cramer. Kunstindustrimuseet.





Classen elskede at være på Arresødal, der var et langt mindre hus end Korselitze på Falster. Her døde han i 1792 efter et langt og virksomt liv. Elias Meyer har lavet en gouache af huset, som det så ud på Classens tid. Det oprindelige hus er erstattet af et nyt i 1908, og opførelsen blev bekostet af det Classenske Fideikommis, der i 1883 erhvervede det, efter det havde været på forskellige hænder. Men man stod fast på, at huset i det ydre skulle være en kopi af det oprindelige. Frederiksborgmuseet.

sørge for, at det økonomiske var i orden.

Alt gror under Classens driftige hænder. Han er en glimrende administrator, men forsømmer ikke den tekniske side af fabrikationen. Det varer ikke længe, inden han ved, hvilken metalblanding der er den bedste, og som tåler de højeste varmegrader.

Det lille samfund – Frederiksværk blev med rette opkaldt efter

ham – bliver Danmarks førende industriby, der snart sætter jernværkerne langs Mølleåen i skyggen. Staten kan være tilfreds. Værket er en succes og får tillagt jord og bøndergods, og Classen bliver kongelig embedsmand, med titler og årlig gage, og eneleverandør af kanoner til den danske hær.

Jo, Classen har gjort det godt, selv om bestiklinger måske ikke har været ham fremmed. Han ved givet-

vis på hvilke knapper, han skal trykke. Og da Fabritius trækker sig tilbage, køber kongen værket og lader Classen »skalte og valte som han vil«.

Men træerne vokser som bekendt ikke ind i himlen. Da franskmanden, Charles de Saint-Germain, får til opgave at forbedre det danske artilleri, og han ser det hensigtsmæssige i at slå Frederiksværks eneste konkurrent, Kronborg geværfabrik,

sammen med Frederiksværk og lade Classen få alle leverancerne til hæren, bliver det for meget. Det var det, som Classen hele tiden havde håbet på: at sidde som eneste våbenleverandør og på helt enestående økonomiske vilkår, således at al våbenfabrikation lå i hans hænder. Men efter Saint-Germains afsked og fald i 1767, stak skeptikerne hovederne frem. Kommissioner blev nedsat, og man lagde ikke skjul på, at alt var »indrettet til fordel for Classen«. Kronborg blev taget fra ham, kontrakten annulleret med et pennestrøg, og geværfabrikken i Kronborg med direktørbolig i Stephen Hansens fornemme palæ i Hellebæk

overdraget til Carl Heinrich Schimmelmann, der ligesom Classen var fortrolig med leverancer til Frederik den Stores armee, og begge kom de til at indskrive deres navne i Danmarkshistorien dog hver på deres måde.

Frederiksværk er Classens værk. Han er den egentlige grundlægger af byen, og i 1769 føjer han en omfattende produktion af kakkellovne til krudt og kanoner. Classen bliver jernstøber og en driftig konkurrent til de store norske jernstøberier, som han må have kendt fra barndommen. Han steg i agtelse og får titel af Excellence og Generalmajor og

udnævnes til Hvid Ridder. Den teologiske kandidat – oven i købet med 3. karakter – havde gjort det godt. Landets mest indflydelsesrige mænd hørte til hans nærmeste venner. Måske havde han håbet på et adelskab. I 1768 køber han godserne Korselitze og Carlsfeldt på Falster, og af jordene lagt til værket oprettes hovedgården Arresødal og Grønnesøgaard.

Han planter skove og regerer – men hører ikke rigtig til i landboreformerernes avantgarde. Han kunne glimrende have siddet i landbo-kommissionen til ophævelse af stavnsbåndet, men han gjorde det ikke. Blødsøden over for sine bøn-

Selv en industrimagnat og våbenfabrikant kan føle trang til at slappe af i rolige omgivelser. Generalen tog jævnligt til sit gods Korselitze på Falsters Østersøkyst. Men han slappede sikkert først rigtigt af, når han satte sig i den åbne dør i »Generalens Lysthus« og så ud over Østersøen. Opført af Andreas Kirkerup i 1786 for generalen. Foto: Hugo Mathiessen.





Hver by sit kulturhus. Den 27. juni i år blev det gamle Gjethus indviet, efter det i en årrække nærmest havde henligget som en ruin. Da Gjethuset i København i 1757 standsede kanonstøberiet, overgik støbningen til Frederiksværk, og i dag står huset i det ydre stort set, som da det blev opført i 1769. Den store sal benyttes til koncerter, udstillinger og foredrag. Den gennemgribende restaurering er bekostet af forsikringsselskabet Tryg, og i dag ejes Gjethuset af kommunen. Foto: Verner Breuning.



der var han langtfra. Han skal en gang have sagt: »Så længe jeg lever, skal I være mine trælboender, men når jeg er død skal I få det godt, ja evig godt.« Det lyder rimeligt. Classen var en mand, der var vant til at få sin vilje, men også en mand, der havde mere tanke for fremtiden end for nutiden.

Som en aldrende mand gifter han sig i 1783 med den 10 år yngre Elisabeth Iselin, og efter hendes død og tre år inden sin egen opretter han i 1789 sit testamente, der økonomisk skal støtte »nyttige mennesker til statens bedste og understøtte og befordre vindskibelighed og arbejdssomhed i de nødvendige dele for landets vel og til at hjælpe og lindre fattigdom og elendighed«.

Generalen nåede, hvad han ville. Alle hans midler gik til almenvellet. På godserne nede på Falster kom han kun uregelmæssigt, men den

virksomme mand nød naturen langs Østersøen, i skovene ved Tromnæs, og han fandt hvile i det lille søjlebårne lysthus, »Generalens lysthus« tegnet af Andreas Kirkerup, som også opførte Korselitzes klassicistiske hovedbygning for ham. Men han kunne glæde sig over, hvad han havde udrettet. En agerbrugsskole på Næsgaard – en millionformue til understøttelse og legatbevillinger – et bibliotek på 20.000 bind, tilgængeligt for offentligheden – understøttelse af læger og hospitalet.

Generalen var rundhåndet. »Når jeg er død, skal I få det godt«, og han holdt ord.

Frederiksværk og Arresødal blev hans foretrukne opholdssteder. Her havde han virket, og her følte han, at han hørte hjemme. Her havde han set de skove vokse op, som han selv havde plantet – set fiskerne drage til havs fra de fiskerlejer, Liseleje og Sølager, som han havde grundlagt.

Den 24. marts 1793 døde han på Arresødal, og han blev begravet i Vinderød Kirke, der ligger oppe på bakkerne på vejen mod Tisvilde. I modsætning til alt, hvad han skabte, er den mildt sagt grim. I 1884 blev den gamle kirke erstattet af en nygotisk, bekostet af det Classenske Fideikommiss. Men generalen hviler derinde i en sarkofag, opført af Wiedewelt. Oprindeligt var al rigdom bestemt til broderen Peter Hersleb Classen. Men testamentet blev ændret til fordel for offentligheden. Broderen kunne med rette føle sig forbigået, men tværtom – han arbejdede med iver, og han blev simpelt hen sjælen i det nyoprettede fideikommiss, og ved hans død øgedes den i forvejen store formue. Nidkært vogtede han broderens minde. En mæcen, der ganske vist havde tjent sine penge på krudt og kanoner – men midlerne er siden kommet mange til gode.



# Rejseliv i Nordsjælland – set med Politivennens briller

Af Torben Topsøe-Jensen

»Politivennen« er navnet på en i vore dage næsten glemt avis fra begyndelsen af forrige århundrede. »Et ugentligt Almuesblad« var dets undertitel – og her kunne alle, som havde noget at klage over, få luft for deres irritationer. I det følgende skal vi se på, hvad rejsende i Nordsjælland kunne finde på at klage over.

Udflugter og lystture i Nordsjælland er ikke noget nyt. Men de tog først rigtig fart for henved 200 år siden. Man forestiller sig uvilkårligt, at disse ture ud i det sommerlige, grønne og uberørte Nordsjælland må have været den rene idyl. Og det bekræftes da også stort set af skrevne beretninger, som dvæler ved de muntre og hyggelige oplevelser, men lader de mindre behagelige ude af betragtning. Og det er forståeligt nok, men lidt kedeligt, da de mindre

morsomme hændelser jo hører med, når sandheden om rejselivet skal gøres op.

Men i året 1798 fik de »glemte« minder deres chance. Da lagde bladmanden C.H.Seidelin ud med en slags avis, der bar det noget særprægede navn *Politivennen*, hvor ordet politi må forstås i udvidet betydning som fællesbetegnelse for al god orden og anstændighed i den offentlige sektor. Bladet, et ugeblad i lille format, bestod mest af breve fra

Dejligt landskabsbillede af P.C. Skovgaard. Det er fra 1864 og viser en af de mindre veje, efter at den var blevet »grundforbedret«.



## Politivennen.

No. 313.

Løverdagen den 29de December 1821.

Forsendes med Posten i Folge Kongelig allernaadigt Tilladelse.

Bøn til høje Bedkommende om Vejen's Forbedring paa Sebjøns Amt fra Fiskebæksbroen igjennem Nørreskov, Rolletolle og Hareskov.

Saa behagelig denne Vej er at passere om Sommeren i tørt Vejr, saa tungt og vederstyggeligt er det at passere den naar fugtigt Vejr indtræffer, og dog ere mange nødte dertil, endstjønt den næsten er ufremkommelig, hvilket man heller ikke kan undres over, da den i de sidste 10 a 12 Aar

Side af *Politivennen* fra 1821. Bladet eksisterede fra 1798 til 1843 og vandt stor udbredelse. Formatet var lille, med en klummebredde på kun 7 cm.

folk, der havde noget at klage over. Det blev meget populært og vandt endog Majestætens bevågenhed og fik f.eks. speciel kongelig tilladelse til forsendelse for modereret porto med brev- og pakkeposten.

Mestdelen af indlæggene i bladet er skrevet af københavnere og handler om København. Men da københavnere jo færdedes meget i Nordsjælland, handler en del om forholdene her og ganske naturligt mest om det, som alle besøgende var optaget af – nemlig rejselivets forskellige tilskikkelser. Og brevene herom er interessante, fordi de er skrevet af folk, der så det hele med lidt fremmede øjne, og som heller ikke var bange for at tage bladet fra munden. I det følgende skal gives eksempler på, hvad det var, der kunne få de rejsende til at fare i blækhuset.

Flere af brevene omtaler vejene. Og der er ros til de nyanlagte *hovedlan-*

deveje, som netop var taget i brug i 1700-årenes sidste årtier. Bedre veje finder man ikke noget steds i Europa, mener en brevskriver, mens en anden med synlig stolthed fortæller, at vejene også er blevet beundret af udlændinge, der har haft lejlighed til at køre på dem.

Men der rejser sig også kritiske røster. En af *indsenderne* – sådan betegner bladet brevskriverne – har medes over at finde »uordner« på vejene, og mener dermed manglende vedligeholdelse. Som det er nu, siger han, »hindres den omhu, som landets vise fædre drager for de rejsendes bekvemmelighed«. Og som eksempel nævner han Kongevejen

gennem Niverød. Den var for nylig blevet sat i stand, men er siden kornhøsten »daglig blevet hjem søgt af svin, som ved oprodning tilføjer den betydelig skade og ødelægger det møjsommeligt og med store bekostninger udførte arbejde«. I et andet brev omtales skader lidt sydligere på vejen, hvor det påfyldte grus er helt bortskyllet, så de blottede sten stikker frem. Kørslen her er en sand lidelse for de rejsende, og vogntøjet slides og vil inden længe gå i stykker.

Klager over *de mindre veje* var hyppigere og også mere berettigede. Huller i disse veje er der alle vegne, ofte store huller, som er farlige for de vejfarende, hører vi. Og vognaksler

knækker her, og nogle huller er så dybe, at det nu og da kniber for hestene »at drage vognen op af hullerne«.

Nogle af brevene koncentrerer sig om bestemte veje som f.eks. om Frederikssundsvejen. I et brev fortæller en af deltagerne i en tur her, at vejen efter en nats regn var så elendig og bundløs, »at man næsten kan kalde det et mirakel at være sluppet derfra med livet og hele lemmer« for ikke at tale »om den angst, som de på vognen værende fruentimmer var i, thi næsten hvert øjeblik sad vognen begravet i de utallige huller, hvoraf vejen vrimle«. Over samme vej jamres der i et brev, underskrevet Farum

Endnu et godt landskabsbillede af P.C. Skovgaard. »Sjællandsk Landskab ved Esrom Sø« har han kaldt dette maleri fra 1841. Her er en af de små veje, som mange af dem så ud helt op mod midten af forrige århundrede.





Landevejsbom ved Hørsholms sydlige indkørsel. Vi ser bommen og bomhuset med takst-tavlen, hvor taksterne for de forskellige slags køretøjer kunne aflæses. Billedet giver tillige et godt indtryk af færdslen på vejen. Amatørbillede ca. 1820. Hørsholms Egnsmuseum.

Sogns Beboere, og her hører vi bl.a., at en mand »for kort tid siden fik tvende vogne itukørt, så han af tre vogne, han havde sendt til København, kun fik en hel og holden tilbage«. Brevet slutter med at sende en venlig tanke til vejene i Frederiksborg Amt: de er næsten altid i god stand takket være vor gode øvrighed her og den omhu, hvormed den sørger for vejenes istandsættelse.

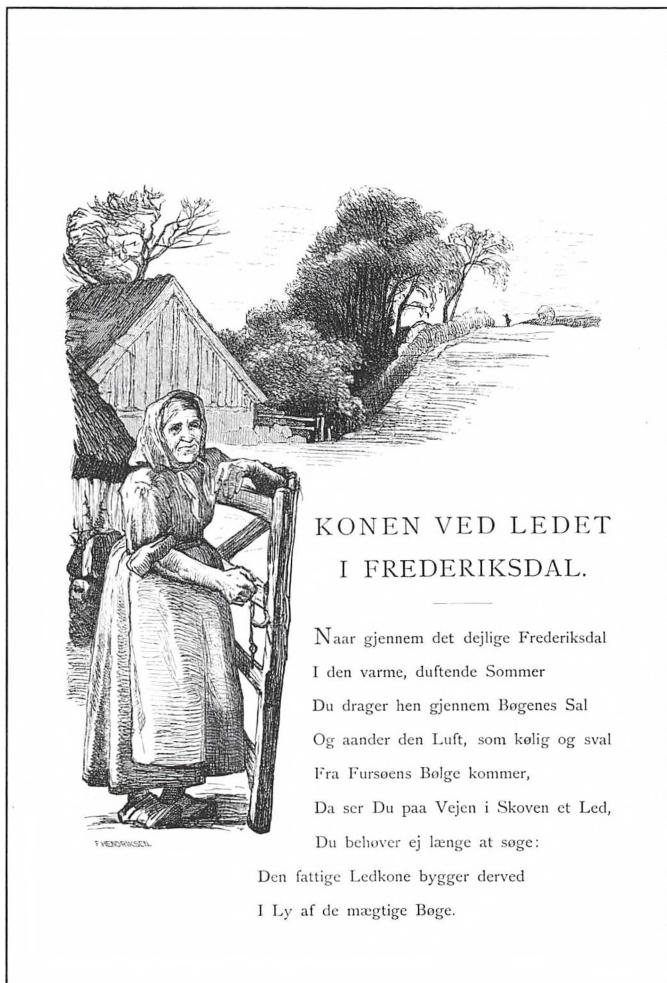
Et stort irritationsmoment for de rejsende ad hovedlandevejene var landevejsbommene. Her skulle man standse og betale passagepenge som bidrag til vejenes vedligeholdelse. Ordningen blev indført i 1786, og snart efter kom der bomme og bomhuse ved hver hele mil på de store

veje. Ideen med bompenge var god nok, men i praksis var den utålelig for de vejfarende, hvad klagebreve til Politivennen tydeligt viser. Ustandselig var der strid og skænderier med bommanden om, hvor meget der skulle betales, og skænderierne kunne udarte til grovheder og havde altid forsinkelse af rejsen til følge. Disse skænderier havde deres naturlige forklaring. Der kom stadig nye vogntyper på vejene, men takstregulativerne blev kun sjældent ajourførte, så det var ret vilkårligt, hvor meget der blev opkrævet. I et brev fra 1820 fortæller en indsender, at han på en slædetur i januar måned fra København til Fredensborg og hjem igen, hvor ialt 10 bomme var passeret, var blevet afkrævet 7

forskellige beløb varierende fra 3 til 13 skilling. Ved en af bommene blev der forlangt og betalt 6 skilling, »men da slæden holdt nogle øjeblikke, mens en af selskabet steg af for at forrette et nødtørftigt ærinde, kom bomkonen tilbage og forlangte 4½ skilling til, da hun først nu blev va'r, at der var 4 heste for slæden«.

Bompengesystemet holdt jo ikke evigt. I Frederiksborg Amt kom man af med det i 1854, men i Københavns Amt først i 1915.

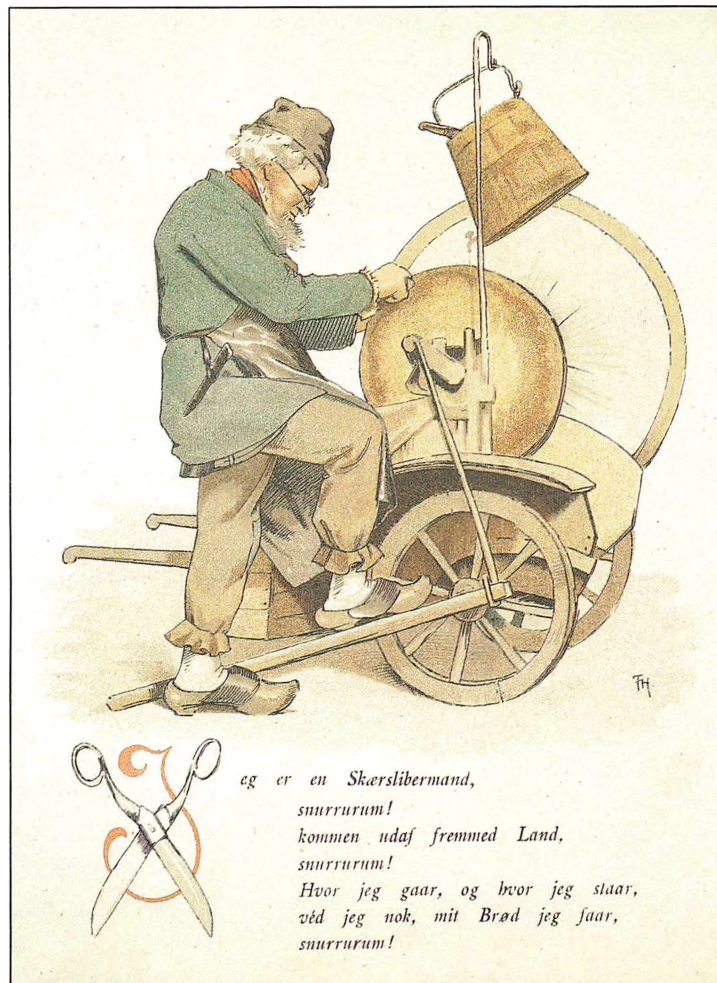
På de *mindre landeveje* var man ikke generet af bomme, men måtte til gengæld mange steder døje med de nok så besværlige led. De stod fra gammel tid og spærrede vejen, så gårdene i landsbyerne kunne have deres kreaturer løbende frit om-



### KONEN VED LEDET I FREDERIKSDAL.

Naar gjennem det dejlige Frederiksdal  
I den varme, duftende Sommer  
Du drager hen gennem Bøgenes Sal  
Og aander den Luft, som kølig og sval  
Fra Fursøens Bølge kommer,  
Da ser Du paa Vejen i Skoven et Led,  
Du behøver ej længe at søge:

Den fattige Ledkone bygger derved  
I Ly af de mægtige Bøge.



eg er en Skærslibermand,  
snurrurum!  
kommen udaf fremmed Land,  
snurrurum!  
Hvor jeg gaar, og hvor jeg slaar,  
vød jeg nok, mit Brød jeg faar,  
snurrurum!

Digteren H. V. Kaalund har i et længere digt taget sig af den fattige pligtopfyldende ledkones kvaler. Her er første strofe gengivet med tegning af Edv. Petersen. 1878.

Alle fodgængere – omvandrende håndværkere, bissekræmmere, skærslibere, kunstnere, osv. udgjorde det svage led i vejfærdslen. Her er en skærsliber i Frants Henningsens streg.

kring i de indhegnede vange. Men omkring år 1800 blev det forbudt at sætte led, rækværk eller hyrdehytter andre steder end ved begge ender af en landsby. Alligevel fandtes de stadig en del steder til stort besvær for de vejfarende, som måtte standse ved ledene og selv løfte klinken og lukke efter sig igen. Det var kun få steder, der var nogen til pasning af ledet. Man klagede over disse led i Politivennen, men også over, at ledene nogle steder var samlingssted for betlere. De var ofte grove – og altid, hvis man ikke gav dem almisse.

Et vigtigt tilbehør til de store veje var *milepælene*. Også om dem lød der nu og da kritiske røster. Helmilestene var imponerende, høje og slan-

ke og af form som obelisker. Men materialet, de var gjort af – det norske marmor – var skrøbeligt og alt for hurtigt frostsprængt og eroderede pælene. Alligevel blev de stående, men de pyntede ikke. Maleren Martinus Rørbye tegnede en af dem – det var en-milepælen ved Gentoft Sø, (Tegningen er vist i *Folk og minder fra Nordsjælland*, 1986). En anden stod syd for Hørsholm og var, som en indsender skrev, »til fare for børn, som lege ved den eller for vandringsmanden, som søge skygge bag den«. Men omkring 1830 begyndte man at erstatte de medtagne marmorpæle med de kegleformede granitsten, der endnu står en del af i Nordsjælland.

Heller ikke kvartmilepælene, der

var jævnaldrende med marmorpælene, undgik kritik. Ganske vist var de af granit og derfor »uforgængelige«, men der klagedes over, at »de står til ingen nytte«, da vind og vejr havde visket »sværten« i stenenes indhugning ud, så man trods store anstrengelser ikke kunne læse stenenes miletal. Værre var det at, stenene flere steder var »revet omkuld« og hensmidt i grøften.

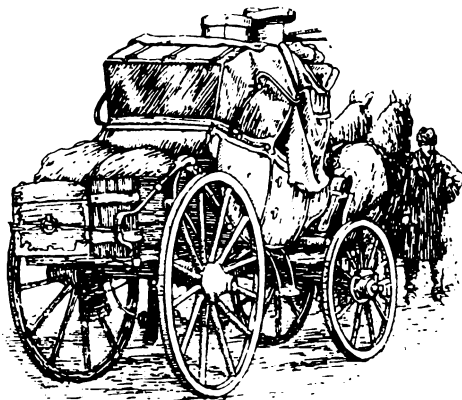
### *Brøstfældige broer*

Ved passage af broer over de mange vandløb kunne man komme ud for lidt af hvert. Ikke på de store nye veje. De var alle blevet forsynet med solide stenbroer efter franske forbilleder, og de står der den dag i dag.

Men med broerne på de mindre veje stod det knap så godt til. De var ofte brøstfældige og farlige at passere. Det gjaldt selv så vigtige broer som de, der på Strandvejen førte over Mølleåens udløb i Sundet. En indsender klagede over dem, men fik omgående svar på tiltale af ejeren af Strandmøllen Johs. Chr. Drewsen.

Et godt eksempel på farlige broer i tiden omkring 1800 er broen over åen ved Skæremølle nær Langstrup, se de to billeder på side 22. Den er Nordsjællands ældste og eksisterer stadig – og er i god stand (se *Folk og minder fra Nordsjælland*, 1984). Men i 1804 fortalte en brevsriver, at broen »nu er så forfalden, at man næppe ved høj lys dag, endsige i natlig mørke kan passere den uden livsfare for mennesker og dyr«, og han henstiller indtrængende til ejeren af møllen eller amtet eller begge »på det hastigste at få sørget for dens istandsættelse, og derved forebygge befrygtede ulykker!!!«. Om den blev sat i stand, hører vi intet om.

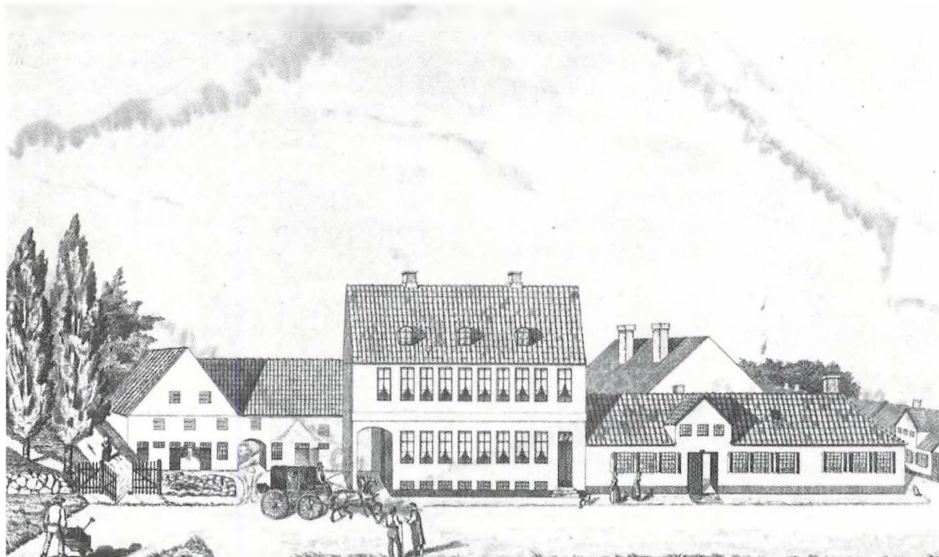
Anderledes med den lille og skrøbelige bro over Mølleåen ved Frederiksdal. Den har, skrev en klager, allerede i nogen tid været til fare for de



En »Extrapostvogn«. Sådanne vogne stod til rådighed for folk, der ønskede en hurtigere og mageligere – men også dyrere – befordring end den, de »ordinære agende poster« kunne byde på. De agende poster betjente sig af åbne og særdeles umagelige vogne. Tegning af Kristian Kongsstad.

passerende, da det ene »sideværk« mangler – men i bladet, der kom 3 uger senere, glædede han sig over at kunne meddele, at broen nu er sat i god og forsvarlig stand, og han tilføjer, at man ikke kan andet end »yde Frederiksdals ædle ejer den tak, han på almenhedens vegne tilkommer, for den opmærksomhed og beredvillighed, han ved denne lejlighed har lagt for dagen«.

Hørsholm Gæstgivergaard var et af de gode gæstgiverier. Postkontoret havde en tid til huse her, hvorfor gæstgiveriet blev kaldt Hørsholm Postgaard. Det blev landskendt gennem Henrik Hertz' digt »Posthuset i Hirschholm. Litografi, ca. 1850.



## Utilfredshed med de små kroer

Kroernes egentlige formål var at være til gavn og nytte for de vejfarende – men hvad det angår, stod det dårligt til i Nordsjælland på *Politi-vennens* tid. Nok var der mange kroer, men at betjene forbigående vejfarende med et måltid mad endsige yde dem natlogi var ikke sagen for de små kroer, og da slet ikke, hvis gæsterne kom sent om aftenen. Det fortæller et brev fra 1817 om. Brevskriveren havde en søndag besøgt »det yndige Jægerspris«. På hjemturen om aftenen blev det lille selskab overfaldet af et voldsomt regnvejr, og straks blev vejen ganske opblødt, og selskabet besluttede sig til nogle timers ophold på Farum Kro »for at unde hestene hvile og selv at nyde en forfriskning«. Men kroen var mørk og lukket, krofolkerne gået til sengs og en pige, som man omsider fik vækket, svarede helt enkelt »at her modtages ikke rejsende«. Stor var hans vrede, og han understregede kraftigt, at det burde være en pligt for alle kroer ved landevejene til enhver tid at modtage og beværte rejsende i det mindste med »de første fornødenheder«. Som det er nu, slutter han, tjener kroerne kun til samlingssted for drikfældige bønder, som ofte med spil og svir tilsidesætter ejendom og velfærd.

Ganske på linje hermed er en indsender, der i et langt og dybt forarget brev svovler mod kroerne. Der er alt for mange af dem, kvaliteten og indretningen elendig – »mange have ikke engang et lokum, skønt de ejes af formuende folk, der er istand til at sætte sølv på bordet«. Og i kroerne ødes tiden med spil og sludder, her sulter og fryser hestene i mange lange timer, medens deres herrer hælder den ene dram i sig efter den anden, snart for at vise, at han har ære i livet, snart for at få mod til at køre hjem og prygle konen.

Naturligvis fandtes der gode og



Kulsvierne var tidens færdselsbøller. De tog absolut ikke hensyn til andre vejfarende, de var ofte berusede og piskede løs på hestene – sommetider også på fodgængere. Illustreret Tidende, 1860.

anstændige kroer, som f.eks. de kongeligt privilegerede kroer og gæstgivergårdene – men også over dem blev der klaget, omend klagerne var af en noget anden art.

En lidt nærtagen rejsende, der besøgte Hørsholm Gæstgiveri, fandt det »helt urimeligt« at man midt på dagen, og selv når der kun er få gæster, skal vente hele kvarterer eller længere på kold spise, kaffe eller deslige. Det skyldes dog nok, mente han, at værten her, »som så mange andre steder i Danmark, formodentlig står i den fejlagtige formening, at de rejsende ere til for hans skyld«. Og iøvrigt forekommer det ham besynderligt, »at rejsende som besørges med *Extrapost*, altid forelægges det spørgsmål, om de ere villige til at betale kuskens fortæring,

og at denne, når man af sine grunde erklærer sig herfor, næsten altid opgives til to mark«.

#### *Grovheder og hærværk*

Listen over klagemål er lang og varieret. Hensynsløshed og grovheder er med på listen, når talen er om selve færdslen. Man kan, hedder det i et brev, møde kuske, der brutalt pisker løs på de stakkels heste, mens de af fuld hals råber og skriger »af vejen! af vejen!« så gående må springe for livet.

Værst var kulsvierne, når de beskændede fo'er af sted hjemad efter en fugtig salgstur til storbyen. En brevsriver beretter, at han en dag, da han gik i vejkanten, blev overhalet af en kulsvier, der i forbifarten

gav ham et ordentligt »rap« med svøben. Det ramte ham i ansigtet, så han faldt i grøften – og i lang tid efter havde han mén af piskeslaget.

Men der lyder sandelig også klager, hvis kørslen er for langsom. En mand besværede sig således over nu og da at komme ud for, at der foran ham på vejen befandt sig »rader af bondevogne«, der belæssede med halm eller hø, snegler sig afsted, »som kørte de i en ligprocession og ikke var på vej til torvs«. Når nu en rejsende eller en anden mand, der har vigtige forretninger og absolut skal frem, »er så uheldig at møde sådanne vogne, er han ilde faren«.

Hensynsløshed mod de vejfarende kunne give sig mange udslag, og man besværede sig f.eks. over, at



Skæremølle Bro over Langstrup Å er Nordsjællands ældste bro – antagelig opført på Christian IV's tid. I 1804 klagede man over, at den var livsfarlig at passere. Foto 1983.



bønderne lod deres hunde strejfe frit omkring, hvilket resulterede i, at fodgængere ofte blev skambidt, og man gjorde vrøvl over, at bønder nogle steder tøjrede deres kreaturer i grøftkanten i alt for langt tøj til gene for kørende og gående. Irriterende var det også, at grundejere langs vejene visse steder betragtede vejen som oplagsplads. Ved Fredensborg f.eks. klages der over, at en mødding var opkastet og bredte sig ud over den halve vej, og fra Hørsholm kom en klage over, at Stolbergstøtten var næsten dækket af opstablet brænde, så en man blev forhindret i at læse inskriptionen.

Nogle indsendere klagede over veritabelt hærværk. En af dem var forarget over, at stammerne var knækkede på nogle nyplantede træer, og nogle ældre træer var skamferede ved afhug af større grene. En anden ærgrede sig over at se mange af de mærkesten, som stod langs de større veje, og som viste de vejstrækninger, de forskellige vejpligtige skulle holde ved lige, var fjernede fra deres pladser og smidt i grøfterne. Han mente, at gerningsmændene måtte være »unge lapse« eller dagdrivere – og han kom med et forslag til, hvordan de bør behandles. Når de findes, skal deres navne offentliggøres i aviserne, og selv skal

de anbringes i flere timer på et dertil egnet sted, bundet og med en »fjæl på panden«, hvor deres navne samt forseelsens art skal skrives. Som overskrift kan der passende stå: »Lapse-Straf« eller »Dagdriver-Straf«, mener han.

Endnu mere indigneret var en indsender over en episode, han oplevede i Hørsholm. Da et ridende selskab på tre personer passerede et hus

4¼-milesten fra Christian VII's tid. Det var milesten af denne art, som »skadefro« personer nu og da morede sig med at grave op og vælte i grøften.



under opførelse, smed en af murer-svendene »i skadefro hensigt« en hel murske kalk mod selskabet, hvorpå han forsvandt. To af de ridende fik kalk i ansigtet og tøjret ødelagt. Brevskriveren håber, at bygherren gennem meddelelsen i bladet, bliver opmærksom på sagen og får givet den »ondskabsfulde og skadefro person« en passende lektion.

Bladrer man videre i de gamle årgange af den pudsige avis, vælter det frem med klager, besværinger og jammersuk, alvorlige og mindre alvorlige mellem hinanden. Men alle interessante, fordi de viser, hvordan der *også* var i Nordsjælland for små 200 år siden. Og man læser det hele med omtrent samme overraskelse som den, der greb H.C. Andersens troldmand Krible-Krable, da han betragtede vanddråben gennem sit forstørrelsesglas.



»Det er overordentlig morsomt!«, sagde Trolden.

# Statsministerens residens i Nordsjælland

*Af Harald Skougaard*

»Min Ejendom Marienborg testamenterer jeg paa det Vilkaar, at den overlades til vederlagsfri Sommerbolig for Landets Statsminister«.

Sådan handlede højesteretssagfører C. L. David i 1952. Men forud var det smukke landsted i 20 forskellige velhaveres eje. Så den kendte bygning har en lang og spændende historie.



Højesteretssagfører Christian Ludvig David (1878-1960), ejer af Marienborg fra 1934-1960. Tegning af Karl Larsen, 1955. Davids Samling.

Vi har ofte i TV set en lang række ministerbiler køre ind og parkere foran Marienborg, når ministermøder skulle afholdes. I slutningen af 1990 – lige før valget – var oppositionslederen Svend Auken med sine rådgivere derude for at prøve på, om de sammen med regeringen kunne finde en løsning på problemerne. Efter møderne var det journalisternes tur til at interviewe statsministeren på trappen op til bygningen. Den stadig optimistiske Poul Schlüter gav så udtryk for de magre resultater fra »den politiske trædemølle«. Mange seere har sikkert tænkt: »Hvordan kan det egentlig være, at statsministeren kan bo på et stort lyststed i en af de smukkeste egne i Nordsjælland?« Eller »Hvad mon der egentlig gemmer sig bag den lukkede dør«?

*Højesteretssagfører  
C.L. Davids testamentariske  
gave til den danske stat*

I 1934 købte højesteretssagfører Chr. Ludvig David Marienborg. Han blev den 20. og sidste ejer af det smukke Landsted ved Frederiksdal i

Lyngby. Når arbejdet på kontoret i byen var forbi, nød han hver dag at komme ud til freden og stilheden i den landlige idyl. Gennem 25 år nærrede han varme følelser over stedet, hvor han kunne glemme dagligdagens fortrædeligheder og stress ved at pusle med sine roser og blomster i den smukke park. Da han blev ældre, tænkte han tit på, hvordan det efter hans død ville gå med Marien-

borg. Skulle det smukke sted forfalde, som det var lige ved at gå med »Sølyst« i Klampenborg, inden »Det kgl. Skydeselskab« overtog det i 1948.

For at undgå dette tog David i 1952 en rask beslutning og bestemte i et testamente følgende:

»Min ejendom Marienborg ved Frederiksdal testamenterer jeg på det vilkår, at den overlades til ve-

Marienborg set fra Nybrovej. Billede lånt af statsminister Poul Schlüter.





derlagsfri sommerbolig for landets statsminister. På grund af sin beliggenhed, der på en gang er landlig og dog i umiddelbar nærhed af hovedstaden, vil den formentlig egne sig til det givne formål. Det har undret mig, at der ikke tidligere er stillet en sommerbolig til disposition for landets skiftende statsministre, på hvis arbejdskræfter, der trækkes store veksler. Skulle statsministeren af en eller anden grund ikke ønske at benytte boligen, stilles den midlertidigt til disposition for et andet medlem af regeringen – i første række udenrigsministeren«.

I testamentet bestemtes desuden, at gaven til staten også omfattede indboet på Marienborg samt en kapital på 300.000 kr.

*En anden stor gave til det danske folk – Davids Samling*

Efter 2. verdenskrig, da højesterets-sagfører David kom hjem fra udlandet, oprettede han fundats for sin enorme kunstsamling. Under museets navn – Dansk Samling – ville



Kammerherre Hans Werner Rudolf Rosenkrantz Giedde, ejer af Marienborg 1793-1795. Silhuet fra 1782.

han gøre disse rige kunstskatte tilgængelige for offentligheden. Det blev til en selvejende institution underlagt Davids Fond. Museet i Kronprinsessegade er en bygning i fire

etager – stueetagen er forbeholdt de danske samlinger, bl.a. en stor samling af en lang række af Jens Juels berømte portrætmalerier. På 2. etage er der fransk porcelæn og fajance. På 3. etage engelske møbler, kineserier og Meisner-porcelæn fra den ældre tid. 4. etage, som blev indrettet af arkitekterne Kaare Klint og Carl Petersen, rummer den islamske samling, som er enestående.

*Den første bygning på Marienborgs jord*

I en gammel 150-årig kilde læser man følgende: »Udi Enden af Frederiksdal Skov på en Banke, ikke saa vit fra den saakaldede Nye Bro er ogsaa nyeligen (1744) en meget smuk Bygning til at være Lyst Sted opsat af Hr. Capitain Fischer«.

Der er her tale om Olfert Fischer den Ældre, hvis far var hollandsk skipper. Han blev købmand i København, men døde allerede før 1713. Moderen købte som enke hus i Laksegade, hvor hun handlede med indførte hollandske varer. Her boede senere Olfert Fischer den Yngre,

Der er mange smukke hyggekrege, her er det i havestuen.



Statsministerens arbejdsværelse med et kik ind i pejsestuen.



der blev den berømte danske søhelt.

Faderen var foruden officer en dygtig forretningsmand. Da han blev medlem af direktionen for »Det Danske Asiatiske Selskab«, købte han en standsmæssig ejendom i Lille Strandstræde. Bag huset var der en dejlig have med lysthus og fiskedam. Selv om der var temmelig frit, ville han alligevel ud i mere landlige omgivelser. Han opsøgte skovfoged Frederich Jørgensen Schou i Nybrohuset i Frederiksdal og lejede hos ham de følgende somre nogle værelser her. På denne måde fik han forkærlighed for egnen. Han besluttede hurtigt, at han ville købe en grund herude. Han kendte fra forretningslivet præsidenten for »Dansk Asiatic Kompagni« geheimeråd Johan Sigismund Schulin, der ejede det nærliggende Frederiksdal. Det endte med køb af en grund på 230 × 188 alen. Her byggede han ude på Næsset sit landsted.

Han var gift to gange – første gang i 1720 med Sidsel Marie Hasse, som døde allerede i 1727, og anden gang med Anne Ackermann, som var datter af en kendt københavnsk vin-

Olfert Fischer den Yngre (1747-1829). Han var søn af Olfert Fischer den Ældre, der byggede den første ejendom på Marienborgs grund. Som dreng har søhelten leget i de frie omgivelser ved Frederiksdal. Det var for øvrigt ham, der havde kommandoen ved Slaget på Reden 1801. Det kongelige Bibliotek.



Spisestuen ligger i stueetagen, lige under mødeværelset.



Omkring dette bord bliver der skrevet Danmarkshistorie.



handler. Med den sidste kone fik han fjorten børn. Den ene af de to sønner var den senere så berømte søhelt, Olfert Fischer den Yngre. Af sine overordnede fik denne megen ros: »Kan ikke nok som roses og anbefales for sine Indsigter og den utrættelige og ufortrødne Flid og Iver, af hvilken han stedse baade ved Dag og Nat gør alt denne Post vedkommende«.

Den store familie nød somrene ude på Marienborg, hvor der var rigtig tumleplads for de mange børn. Det blev til 5 somre ialt. Af en eller anden grund opgav Fischer sommerresidensen. Om det var blevet for dyrt for ham, eller det gav for stort besvær for den store familie – og med en kone, der gennem mange år var konstant gravid – at flytte ud og hjem to gange årligt, eller om Fischer var blevet fristet af et godt tilbud for ejendommen, ved vi ikke. Men kendsgerningen var, at Marienborg blev solgt.

### *Hvad sladderen kunne gøre*

Den nye ejer – Peter de Windt – var af rig hollandsk familie. Han tilhørte ligesom forgængerer Den reformerte Kirke i København. Efter sin far, der ejede sukkerplantager på Sct Croix, havde han arvet en stor formue. I 1749 indledte han en proces mod guvernør Suhm, fordi denne efter plantageejerens mening havde rettet ærekrænkende beskyldninger mod hans kone på grund af en kedelig sladderhistorie, som gik ud på, at fru Windt havde været lidt for ivrig som »Kirsten Giftekniv« inden for den reformerte menighed på øen. Al denne sladder tog så hårdt på familien, at der blev bestilt billetter med næste skib til København. Skibet havde rekordtur over Atlanten, så allerede i juni måned lagde det til ved Toldboden. Når et skib kom fra de vestindiske øer, var det en københavnerbegivenhed, så mange var mødt op for at glo på. Der var sande-

lig også noget at se på, da familien de Windt steg i land med alle de sorte tjenestefolk, som slæbte afsted med bagagen.

Nu gjaldt det om hurtigt at få tag over hovedet. Så allerede til terminsdagen i juni 1850 overtog Windt Marienborg ved Frederiksdal. Men det blev kun til den ene sommer i det nordsjællandske. For i november året efter døde fru de Windt, og en nyfødt søn fulgte moderen. I december fortsatte tragedien med, at både en søn og en datter døde. Det blev en trist jul, som de Windt måtte holde i sin Købmager-ejendom, som han havde købt 14 dage før.

Allerede i 1852 giftede den 38 årige enkemand sig med den 16 årige Maria Catherine Fabritius. Sommeren på Marienborg blev den sidste. Det følgende forår døde de Windt selv. Den unge enke fik overladt boet med de to ejendomme – den i Købmagergade og lyststedet Marienborg. Efter sørgeåret giftede enken sig med ritmester Jacob Frederik Schaffalitzky de Muchadell. De tilbragte nu altid sommeren på Marienborg.

Ved salget i 1764 måtte de afhænde stedet for halvdelen af den sum, som Peter de Windt havde erlagt – 3280 rigsdaler.

Den nye ejer, der rykkede ind på Marienborg, var grosserer Behagen. Han forbedrede boligen indvendigt. Han tog sig også meget af havens omlægning og forskønnelse. Men allerede i foråret 1793 afhændede han lystgården til en kammerherre.

### *Kammerherren med den dårlige økonomi*

Nu var det kammerherre Werner Hans Rudolf Rosenkrantz Giedde, der købte Marienborg for den rimelige sum af 3.500 rigsdaler. Han havde ord for at være et sympatisk og elskværdigt menneske, som altid bevarede sin værdighed under livets forskellige tilskikkelser. Som 12-årig

Kronprinsessegade set fra Gothersgade efter akvarel af H. G. F. Holm. Davids Samling.



havde han været page hos enkedronning Juliane Marie. Da han var konfirmeret, blev han kammerpage hos Kronprins Frederik med en årlig gage på 400 rigsdaler – halvt så meget som en maler på den nyoprettede porcelænsfabrik.

Økonomisk kørte han altid på pumperne, så i 1795 så han sig nødsaget til at sælge for at forbedre sin situation.

### *En ivrig køber*

Den nye køber J. F. Lindencrone havde tidligere boet i området og mange gange sendt misundelige blikke op mod landstedet på bakken. En dag han stod ved skrivepulten, udformede han følgende brev til ejeren:

»Tilgiv, bedste Hr. Kammerherre, at jeg saaledes af et Rygte, som adskillige haver sagt, herved vil gjøre Dem et Spørgsmaal. Har De i Sinde at sælge Deres Lyst Sted ved Frederiksdahl. Og i saa Fald, hvad er Pri-



Johan Frederik Lindencrone, ejer af Marienborg 1795-1800. Maleri af Jens Juel 1787. Davids Samling.

sen og Vilkaarene?«. Nu kom der gang i forhandlingerne. Ejeren forlangte 10.000 rigsdaler, og Lindencrone bød 7.000. Efter lange højtidelige forhandlinger sluttede de med en sum på 8.000 rigsdaler.

Lindencrone skrev efter handlen et glædestrålende brev til en af sine venner: »Endelig har jeg kjøbt et Lyst Sted, som jeg selv tør sige, er det skønneste i Frederiksdahl. Den afdøde Admiral Fischer har bygget Gaarden, Etats Raad Berhagen solgte den til Giedde. I underste Etage i Corps de Logis er et skjønt Have Værelse, et Cabinet, et lidet, nydeligt Saakaldt Boudoir, et Spise Værelse til 20 a 22 Personer, derved et Fadebur og end to smukke Værelser. Alt er skjønt optrukket med Papir og couleurt Borter, gibsede og malede. I anden Etage af Hovedbygningen er et rummeligt Sove Kammer, et skikkeligt stort Værelse, hvorved to smaa Kamre. Fra alle disse Værelser og Kamre er der den aller fineste Udsigt ud over Landet. Man ser Skov, Dale, Vand, Mose, Lyst Gaarde, Stæder, Landsbyer med og uden Kirker, kjøbenhavnske Taarne. Øjet kan aldrig blive kied af at betragte disse Situationer. Til Stedet er 4 tdr Land, hvor Kammerher-

Eggen ved Frederiksdal, malet af Ole Jørgen Rawert 1824. Det er Nybrovej vi ser. Den store ejendom er Frederiksdal. Marienborg skimtes til venstre på Næsset. Det Kgl. Bibliotek.



re Giedde har nedlagt Cartofler og Træer og troer derved at finde sin Fordel, Græsning til to Heste og to køer, en Mose, hvorpå der kan avles 16 Læs Høe, og endelig en overmaade god vedligeholdt Have – overalt tillukket og hegnet. Dette fortryllende Sted har jeg opkaldt efter min bedste Ven. Dets Navn er nu Marienborg«.

De følgende fire somre levede familien Lindenchrone et lykkeligt familieliv i disse skønne omgivelser – man promenerede og drak te i haven, spiste jordbær på terrassen og aflagde visitter hos naboerne.

Men så ramlede ulykkerne ind over den glade familie. I april døde den yngste datter, i maj den 16-årige Rikke og endelig i juni fru selv. Den dybt sørgende mand kunne ikke holde ud at færdes i stuerne på Marienborg. Fem dage efter hustruens død gav han besked om at sælge ejendommen, som blev averteret til salg i »Adressetidende«. Men først i august meldte en liebhaver sig – garnisonskirurg Johan Traugott Lebrecht Otto, som købte hele herligheden for 6.500 rigsdaler. Dette køb var ren spekulation. Allerede i maj 1801 solgte han Marienborg for 9.000 rigsdaler til rigsgreve Julius Ludvig Rantzau, som også havde gjort tjeneste i Dansk Vestindien.

#### *En ren slavepisker*

Nu kom der for anden gang sorte tjenestefolk på Marienborg, bl.a. slaven Tams, hvis tragiske livsskæbne vi skal høre mere om. Som 15-årig var han blevet købt af en plantageejer på Sct Croix. Han ville have været fuldstændig ukendt for offentligheden, hvis ikke greven den 20. juli havde pryglet ham så groft, at han var stukket af til København. Han blev anholdt af vagten i byporten ved Nørreport. Sagen endte i Hof- og Stadsretten, der afgjorde, at Rantzau på lovlig vis havde erhvervet slaven. Denne ejendomsret gjaldt også



Peter Boldt Wiwet. I over 40 år var Marienborg i familien Wivets eje. Det kongelige Bibliotek.

ved ankomsten til Danmark. Et vidne – en af tjenestefolkene – forklarede i retten: »Om morgenen spurgte greven Tams, hvorfor han ikke havde gjort ridehesten klar. Han svarede, at han først måtte dække tebord. Da dette var gjort, gik Tams over i stalden, og greven fulgte efter. Gennem stalddøren kunne vidnet se, at greven med knyttede næver slog Tams i ansigtet, så blodet flød. Derefter tog den ophidsede mand Tams i kraven. Da han gik ind på sit værelse, fulgte greven efter. Igen dækkede han ham til med masser af slag, så blodet påny flød i strømme. Han var ophovnet og ukendelig i hovedet. Lidt efter så vidnet slaven komme ud med en ren skjorte på«.

Hvorledes det senere gik den stakels slave, ved vi ikke så meget om. Vi ved, at han først i 1817 slap væk fra trædommen og rejste hjem til sin fødeø i Dansk Vestindien.

#### *Jean de Coninck*

I 1803 fik Marienborg en ny ejer, der hed Jean de Coninck. Han havde været bankier i Amsterdam, men 1784 flyttede han til København og blev ansat i sin brors virksomhed. Han blev russisk agent i 1789, og året efter giftede han sig for tredje gang med Sophie Wleugel, der døde

i 1805. Sammen med broderen tjente han en stor del af sine penge på slavetransporter fra Guinea til Dansk Vestindien. Rederiet Coninck & Co. havde et relativt stort rederi med syv store skibe.

#### *Mange nye ejere*

På den tid moderniserede hans genbo, Constantin Bruhn, Sophieholm. Jean ville ikke stå tilbage, så hovedfløjen på Marienborg blev nu udbygget med fuldt stokværk. Huset fik nu det monumentale præg, det har dag i dag.

Jean døde den 25. april 1807, hvorefter broderen satte ejendommen til auktion. Først to år efter lykkedes det at finde en køber. I løbet af ti år havde stedet fem forskellige ejere. Men nu kom der ro over det. I 40 år var Marienborg i familien Wivets eje. I 1848 solgtes det til gartner Edv. Knudsen fra København. I mange år havde ejendommen ikke været nyvurderet, så nu steg vurderingen fra 8.100 rigsdaler til 14.860 rigsdaler.

Knudsen solgte til vinhandler Junius og derefter til grevinde Moltke, hvorefter det i 35 år var i denne families eje.

I 1849 købte grosserer V. Skovgaard-Petersen Marienborg. Han foretog en grundig renovering af hovedbygningen. Sidebygningerne blev revet ned, og nye blev opført. Også den nuværende gartnerbolig ved Nybrovej blev opført.

Som nævnt i starten af artiklen, købte højesteretssagfører David Marienborg i 1934. Han blev den 20. ejer af landstedet.

#### *Fredningsplan i 1947*

Ved denne fredningsplan blev hele området derude fredet. Herved bevares dette smukke område for kommende generationer – et område der gennem flere hundrede år har været et yndet udflugtssted for hovedstadens beboere.

# Landets flotteste jernbanegård

Af Kenno Pedersen

Den smukke, røde banegård i Helsingør er fyldt 100 år. Turisterne var så imponerede, at de forvekslede den med Kronborg.

Såvel arkitektonisk som kulturhistorisk hører bygningen til blandt industrialismens ypperste.

Natten mellem den 23. og 24. oktober 1891 var Nordbanens rullende materiel blevet kørt ned til den nye banegård, og klokken fem om morgenen den 24. kørte det første tog i pragtfuldt måneskin med de første 10 rejsende fra Helsingør ny banegård ad »Kystbanen« til Snekkersten og derfra videre ad Nordbanen til København. Mange mente, at stationen var »Landets flotteste Jernbanegaard«, andre betegnede den foragtende som noget »Attrap- eller kulisseeagtig«.

Udefra minder stationen nærmest om et Rosenborg, så man forstår måske, at turister har kunnet tro, det var Kronborg, de stod over for. Formålet med det ambitiøse byggeri var da også i al beskedenhed at skabe et modstykke til Kronborg, en passende ramme om fornemme rejsendes adkomst til riget. Noget, som den gamle og i øvrigt ganske smukke jernbanestation ved Kongevej umiddelbart uden for den gamle bykerne ikke kunne leve helt op til. Stationen var blevet opført i 1864. Dengang var det i øvrigt ikke med overvældende begejstring at helsingoranerne, eller i hvert fald de, der tilhørte handelsstanden, tog mod

Nordbanen. Man frygtede, at den nemmere og hurtigere forbindelse til København efter deres opfattelse kunne skade handelen i byen – og navnlig skibsprovianteringshandelen, som endnu i 1860'erne havde et betydeligt omfang.

Man frygtede tilsvarende, at jernbanen ville overtage en stor del af

godstransporten, som ellers gik over byens havn. Denne var netop i årene 1860-62 blevet udvidet betydeligt for bedre at kunne virke som stabelplads og handelshavn. Dette lykkedes ikke, og jernbanen overtog størstedelen af godstransporten til og fra byen. I den forbindelse hjalp det ikke synderligt, at man i 1870 »navnlig til Lettelse for Skibsfartens Konkurrence med Jernbanen« nedsatte havnetaksterne.

Allerede ved anlæggelsen af Nordbanen havde der været kritiske røster fremme om det u hensigtsmæssige i at placere banegården ved Kongevejen og ikke nede ved havnen. Heri fik kritikerne ret. Ulemperne ved banegården var flere, hvoraf den mindste var, at passageerne havde en god spadseretur ned til byen og havnen. Værre var det, at togene havde svært ved at klare stigningen op mod Snekkersten. Værst var det dog, at godsvognene skulle bringes fra stationen og ned til havnen og omvendt. Det skete med en hestebane. Sporet løb langs den nuværende Trækbanen ad I.L. Tvedesvej og videre ad Kongensgade til en

»Landets flotteste Jernbanegaard« fotograferet kort efter indvielsen den 24. oktober 1891.





Omlægningen af Nordbanen mellem Snekkersten og Helsingør Havn krævede betydelige jordarbejder. Her er man nået til de store bakker umiddelbart sydvest for byen. Det var et hårdt og slidsomt arbejde. Ofte var det udefra kommende arbejdssjak, der udførte den slags arbejde. »Jernbanebørster« blev de kaldt.

drejeskive, som lå ved Allégade. Herfra kunne vognene så skubbes videre ad Havnegade, og da det blev aktuelt i begyndelsen af 1880'erne også ind på det nye skibsværfts grund.

Trækkraften på havnebanen var store arbejdsheste. Med de kraftige stigninger på banestrækningen har det været aldeles oplidende at være hest ved banen. I begyndelsen lejede jernbaneselskabet hestene, senere overgik »forpagtningen« af hestebanen til private vognmænd.

Efterhånden som godsvognene blev større og tungere, kunne de arme heste vanskeligt klare slæbet, hvorfor banen omlagdes første gang i årene 1873-75 og igen i begyndelsen af 1880'erne.

»Ikkun kraftige Heste af svær Legemsbygning kan tillades at benyttes på Hestebanen, og viser en Hest sig kullersk eller lidende af anden Svaghed, som gør den usikker, betragtes den som ubrugelig på Hestebanen«. Medens man således stillede store krav til trækkraften, ofrede man ikke synderlig meget på selve banelegemet, og afsporinger hør-

te til dagens uorden på hestebanen. Sædvanligvis var der tale om mindre uheld, men den 3. marts 1881 gik det for alvor galt. En godsvogn med smør til sunddamperen »Hermod« løb løbsk og bragede ind i et hus i Fiolgade, hvor nu OK-tanken ved Kvickly er. Facademuren væltede ind i dagligstuen og splintrede møblelementet og lavede anden ravage, men heldigvis kom ingen til skade ved uheldet. Huset måtte afstives, indtil det kunne repareres på jernbaneselskabets regning, ialt 270 kroner og 60 øre.

På baggrund af det alvorlige uheld med godsvognen blev forholdene omkring hestebanen påny taget op til mere seriøs overvejelse. Hidtil havde man nøjedes med lapperier. En ny banegård ved havnen ville man mærkværdigvis ikke have. Derimod blev det foreslået at forlægge selve jernbanen nord om byen og nøjes med at opføre en lille stationsbygning ved havnen. Tekniske og økonomiske forhold udvirkede imidlertid, at byrådet i 1888/89 anså det for rigtigst, at byen fik en ny og tidssvarende banegård ved havnen.

Den 30. marts 1889 vedtog rigsdagen loven om, at der skulle bygges en ny banegård ved havnen, at strækningen fra Snekkersten skulle forlægges syd om byen langs kysten til havnen, og at der skulle laves nye havnespor samt etableres jernbanefærgelejer. Alt ialt et projekt til 1.800.500 kroner.

Arbejdet begyndte i 1890. Det største og mest krævende var nedgravningen gennem de store bakker. En del af det middelalderlige »Flynderborg« blev i den forbindelse bortgravet, ligesom det gamle sammenløb mellem Strandvejen, Kongevejen og Svingelport forsvandt. Beboerne i Strandgade måtte finde sig i, at deres haver, som før var endt på selve strandbredden, nu blev afskåret af stationsterrænet, som blev skabt ved opfyldning med jord, der blev afgravet på strækningen mod Snekkersten.

Det var de såkaldte »jernbanebørster«, der klarede de store jordarbejder. De var både berømte og berygtede. Berømte for deres enestående arbejdsevne, berygtede for deres drikfældighed.

Det har været et utrolig hårdt og slidsomt arbejde at udgrave og køre fyldjorden bort fra den store og dybe udgravning, som var nødvendig for at få en jævn stigning på banestrækningen. Man havde hverken grave-maskiner eller bulldozere, men måtte grave det hele ved håndkraft. Jorden blev på trillebøre kørt ned til det kommende stationsterræn. Det har været mange hundredtusinde ture, »børsterne« har måttet gøre med deres trillebøre ad ujævne og ofte fedtede »stier«.

Da anlæggelsen af Kystbanen blev aktuel i 1896, måtte man påny i gang med omfattende udgravninger på hele strækningen Snekkersten-Helsingør, idet man uheldigvis ikke havde været så forudseende at udgrave til dobbeltspor ved forlægningen af nordbanesporret.

At transportere fyldjorden ned gennem den nye station og videre ad havnebanen var en mulighed, men den blev hurtigt opgivet. I stedet måtte man køre jordfyldet til Snekkersten og derfra med den nedlagte banestrækning til den gamle banegård ved Trækbanen. Herfra blev jordfyldet så kørt videre til de store forladte lergrave vest for byen. Her kunne man uden videre slippe af med det.

Banearbejdet var andet og mere end jordarbejderne. Nede ved havnen blev »landets flotteste jernbanegaard« opført. Et kæmpe byggeprojekt. At byggeriet kom til at koste 5.000 kroner mere end beregnet, beklages fra officiel side, men kan næppe med rimelighed lægges nogen til last, og da slet ikke når det tages i betragtning, hvilket omfattende projekt, der egentlig var tale om.

Først blev toldvæsenets pakhuse med udbygninger, havnemesterboligen, frilageret, DSB's og DFDS's ventelokaler og skure revet ned tillige med den populære »Strandpavillon«. Herefter blev 1.600 pæle hamret ned i den gamle havnebund, og



Antageligt et af de første tog på den nye Nordbanestrækning mellem Snekkersten og Helsingør Havn. Her med afgang fra Helsingør. Først da Kystbanen blev etableret i 1897, blev strækningen to-sporret.

på disse grundpiller blev et betonfundament støbt. Først da kunne man begynde på selve opførelsen af den store banegård.

Det var landets førende jernbanearkitekt *P. C. Holsøe*, der skitserede stationsbygningen, men på grund af svigtende helbred blev det hans efterfølger *Heinrick Wenck*, som blandt andet også har æren af den nuværende Københavns Hovedbanegård, der kom til at forestå den egentlige detailprojektering. Hoveddisponering og formsprog er dog uden tvivl Holsøes. Stilen kaldes »nederlandsk renæssance« eller mere populært »Christian den Fjerde-stil«. Den er karakteriseret af røde teglstensmure med firkantede vinduesindfatninger med trekantfrontoner og vandrette murbånd af sandsten. Hertil kommer de smukt svungne gavle og tårne med grønne kobberspir samt den imponerende indgangsportal med de blanke marmorsøjler.

Det storslåede byggeri ved havnen blev selvfølgelig fulgt med allerstørste interesse af byens borgere, og mangen en bemærkning og kom-

mentar er givetvis faldet om hint.

Den 22. september 1891, godt og vel en månedstid før selve indvielsen af den nye banegård, tilbyder Helsingør Dagblad sig som ciserone på en vandring fra kælder til kvist »i det røde Slot«:

»Skjønne Læserinde, maa vi byde Dem vor Arm, saa hopper De let og gratiøst hen over alle Bjælker og Sten, der nu fylder Pladsen foran Bygningen, kast saa Deres Blik op ad den røde Facade med Sandstensornamenter overalt, se paa den skjønne Portal med de polerede Granitsøjler med Aarstallene »1864-1891« hugget i Stenen over Deres Hoved; kast saa et Blik paa det underskjønne, konstsmedede Gitterværk over de tre Indgangsdøre med forgyldte »D.S.B.«, og – voila! vi staar i VESTIBULEN,

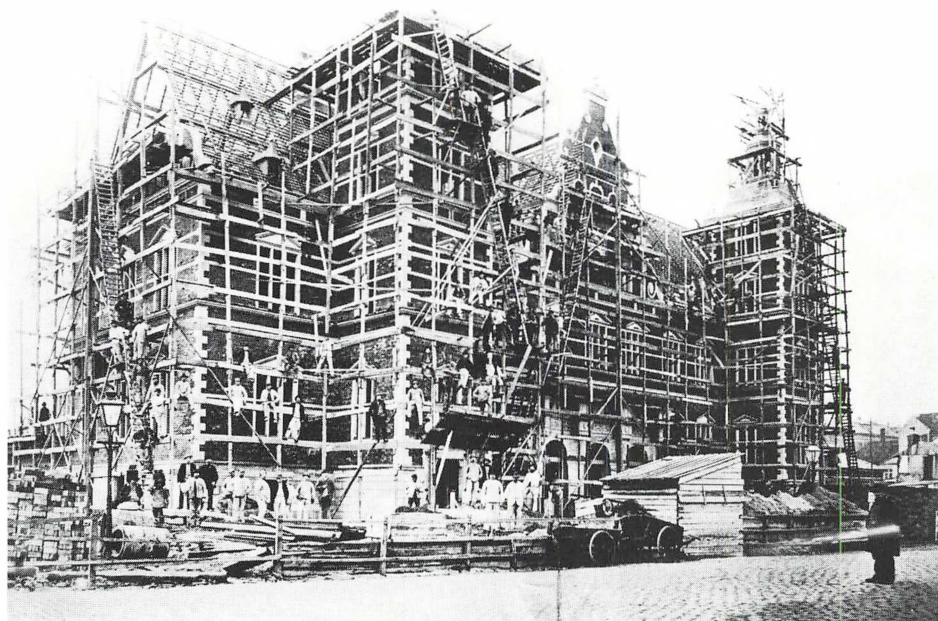
en mægtig Stenhal. Væggene er Ølandsstenflader, Gulvet er Marmor, den mægtige Trappe, der i Vestibulens Baggrund deler sig i to Grene, den ene fører til Venstre, den anden til Højre op mod første Sal, er



det haarde Granit. Vældig højt til Loftet er der. Langt deroppe over vore Hoveder lyser Loftets blaa Kassetter, som var det en solvarm, blaa Himmel, der smilede ned til os i den køliggraa Stenhal. Oppe under Loftet løber Salen rundt en Balkon, og fra Salens Midte hænger ned en vældig, mælkevid Glaskuppel, der rummer det elektriske Blus. Om-trent midt paa Vestibulens Vægflader løber hele Salen rundt et Baand med Skjoldformede Felter; paa hver af disse er malet en dansk Kjøbstads Vaaben i stærke Farver, hvad der gjør en ganske overordentlig Virkning paa den graa Væg. Nede i Vestibulens Stenvæg finder vi til Venstre for Indgangen Udlevering af Fragt-gods, til Højre Indlevering af Gods. Her modtager Portørerne altsaa Godset, sætter det paa en Vogn, Vognen rulles paa Betongulve ud bag Trappen i Salens Baggrund, skydes ind i Elevatoren, der staar under Perronen, og hæves saa ved hydraulisk Bevægkraft op paa Perronen, der som Følge af Terrænets Højde ligger i Flugt med Stationens Iste Sal. Under Stentrappen har vi saa Billetkontorerne for os, et paa hver Side; her maa det elektriske Lys brænde den ganske Dag, idet disse Kontorer ganske er udelukket fra Dagslyset. Vi stiger saa op ad Trappen i Vestibulens Baggrund. Store Kandelabre i mørk Bronze bærer krystalklare Skaale, hvorfra det elektriske Lys Straaler gjør Nat til Dag. Paa begge Sider af det brudte Granitgelænders nederste Afsats hviler Løver med det danske Rigs-vaaben i Poterne, en af den opfindsomme Arkitekt Wencks gode og virkningsfulde Ideer.

Skal vi stige op først til Venstre eller til Højre?

Åh, smukke Læserinde, De gaar altid til Venstre, det gjør vi ogsaa. Altsaa op ad Trappen til Venstre. Vi naar til første Sal. Glasdøre fører ud til Perronens Ankomstsider. Men forinden vi aflægger et Besøg paa



Nordbanens nye endestation ved Helsingør Havn under opførelse i 1890-91. Den imponerende stilladskonstruktion var i den periode arbejdsplads for henved et halvt hundrede murere, tømrere og arbejdsfolk.

Perronen, træder vi ind ad den mørke Egetræsdør, der ligger lige for Trappen, og vi staar i **KONGEVÆRELSENE**.

Først en mindre Sal; mørkt Egetræs Loft med forgyldte Knapper og blaa Kassetter. Gyldenlæders Tapeter paa Væggene og lige for os, i Salens Baggrund mellem to Egetræssøjler, et mægtigt Spejl; paa Væggene Messinglampetter, hvor de elektriske Lystraade stikker frem i Glasklokker, og i Loftets Midte en stor Messinglysekroner. Paa Salens ene Væg en imiteret Kamin med Kongekrone over, og hvor Varmtvandsvarmeapparaterne er anbragt, medens den usunde Luft suges bort ad en Kanalledning. Til Venstre, med Udsigt ud mod Havnepladsen, ligger saa Kongens Privatværelse med tilhørende Toiletrum, og til Højre for Salen, med Udsigt over Sundet og Syd efter, ligger Dronningens private Værelse, hvis buede Jernloft er malet i hvide og blaa Farver, ligesom Vægpanelerne er hvidt lakerede. Har vi saa tittet ind i et Værelse for Kavalererne i Kongens Følge, saa kan vi

med frelst Samvittighed forlade denne Del af de for Samfundets Udvalgte bestemte Herligheder. En lille Trappe fører fra Kongeværelserne lige ud i det Fri, ved Siden af Hovedindgangen, saaledes at denne Del af Stationsbygningen er noget ganske separat for sig, der kan aflukkes fra de øvrige Omgivelser. Idet vi gaar ned ad Trappen, beundrer vi nogle Stukrosetter i Loftet, vi griber efter dem, de er ganske flade, – de er nemlig malede paa det plane Loft, men saa skuffende gjort, at vi rolig vilde have taget Gift paa, at det var Stuk. Fra Vestibulen stiger vi saa op ad Stentrappen til Højre, og snart kan vi aflægge besøg i **VENTESALENE**.

Fra Trappen træder vi ind i en lille Entree og aabner Døren lige for; vi staar i den Ventesal, der er fælles for første og anden Klasses Passagerer, og hvis Vinduer paa den ene Væg vender ud mod Afgangsperronen, paa den anden Væg mod Toldbygningen. Væggene er beklædt med imitterede Gyldenlæderstapeter i brunt og Guld og med høje Paneler,

malede som Eg; Loftet er ligeledes mørkt Eg, der indfatter blaa Felter. Langs Væggene Salen rundt staa faste Bænke, hvis Hynder svarer til Loftets blaa Farve. Loftet bæres af to Jernsøjler med Kapitæler, grønlig-røde malede, og rundt om Søjlerne massive Egetræsborde, medens de elektriske Lystraade er anbragt i liljeformede, hvide Glas-klokker, der i forgyldt Dekoration er anbragt paa Søjlerne. I Salens ene Ende mod Syd er midt paa Væggen et Spejl, der naar omtrent fra Loft til Gulv; i Salens anden Ende fører Døre ind til Restaurationen, der har Vinduer ud mod Havnen og over mod Toldbygningen. Dette Lokale er ikke fri for at være Skummelt; midt paa Gulvet et stort Egetræsbord, i Salens ene Ende Kaffedisk og Nedfirsapparatur til Kjøkkenet. Fra anden Klasses Ventesals sydlige Ende fører Døre ind til tredje Klasses Ventosal, men denne vej kommer Passagererne ikke derind, og her er sikkert en lille Gene ved Anlægget. Naar de Rejsende kommer op ad Trappen, bliver de modtaget af en Portier, der viser 2den Klasses Billetterne lige ind i disses Ventosal, medens 3dje Klasses Billetterne gennem den lille Entree først maa ud paa Perronen for herfra at komme ind i 3dje Klasses Ventosal. Denne ser ud som 2den Klasses; dog ingen Hynder paa Bænkene; i Stedet for Gyldenlæderstapeter en graagrøn Farve paa Væggen og graagrønne Træpaneler, og der, hvor Spejlet har Plads i 2den Klasses Sal, er der i 3dje Klasse en Buffet. Baade til 2den og 3dje Klasses Sale hører Toiletrium. HM! HM! De rødmer og standser; kjæreste De, for den Rene er al Ting rent. Vandklosetsystem det Hele, et Tryk paa en lille diskret Knap, 8 Potter Vand risler ned, Beholderne fyldes atter automatisk. Den næste!

**PAA PERRONEN.**

Langs Jernbanebygningens tre Læn-ger løber Perronen, asfalteret og

dækket med Tjærebeton, beskyttet mod Regn og Sol af et Halvtag, dels af tykt Glas, dels af Jernblik. Perronen ud mod Sundet er bestemt for alle ankommende Tog. Perronen ind mod Byen for alle afgaaende. I Perronmuren ud mod Sundet aabner brede Kabinetsfag Udsigten over det blanke Sund. Skinnerne ligger dybt nede, saaledes at man fra Perronen gaar lige ind i Waggonerne og ganske undgaar den halsbrækkende Klattring op ad Waggonens Trinbrædt, der nu er almindelig paa de fleste danske Jernbanestationer. I Perronen lægger man i Forbigaaende Mærke til nogle Aabninger, det er gennem disse Elevatorerne hæver Rejsegodset op.

#### TJENESTEBOLIGER.

Oven over Ventesalene ligger rundt om Tjenesteboliger for Jernbanembedsmænd. I Hovedbygningens Midterparti kommer vi ind i en lang Korridor, der ganske minder om et gentilt Hotel, med elektrisk Lys paa Gangen; til begge Sider ligger nummererede Værelser, såvidt vi erind-

Udefra minder den imponante jernbanestation om et Rosenborg. Hensigten var da også i al beskedenhed at skabe et modstykke til Kronborg – en passende ramme om fornemme rejsendes ankomst til riget. I 1892 blev jernbanefærgeforbindelsen på HH-overfarten etableret.



rer 24, lyse, luftige, store, med Varmeapparat i hvert eneste et. De er bestemte for det Togpersonale, der eventuelt skal overnatte her. Oven over Kongeværelserne har Stationsforstanderen sin herskabelige Bolig med en Udsigt saa henrivende skøn som nogen Stationsforstander i Verden har den«.

Hermed slutter omvisningen.

Banegården adskiller sig på mange måder fra andre danske stationsbygninger på denne tid. I modsætning til disse, der som »gennemgangstype« lå frit ved siden af sporene, har den helsingørske banegård en U-formet plan omkring sporene, en »sæk- eller kopstation« kaldes denne type også.

Den betydelige niveauforskel mellem de højtliggende perroner og det omgivende gadenet samt pladsområdet fik endvidere stor betydning for stationsbygningens højde og dermed også dens pragtfacade mod havnen, men også for den indre disposition og indretning.

Lidt kritik af den nye banegård blev der også plads til i Dagbladets avisspalter:

»To Tyskere stod i Forsommeren og saa op og ned ad Jernbanestationen. »Rathhaus?« spurgte de en Forbipasserende. »Nein, Eisenbahnstation!« »Unmöglich!« udbrød begge Tyskerne som med en Mund. Og de havde Ret. Det er ingen Jernbanestation. Helsingørs ny Banegaard er nemlig paa mange Punkter i høj Grad upraktisk indrettet. Jeg indrømmer, at Bygningens Ydre tilfredsstillter Konstens Krav, men den gjør det i al for høj en Grad paa de praktiske Kravs Bekostning. En Banegaard bygges i al Verdens Lande mere end nogen anden offentlig Bygning i det store Publikums Tarv, med dets Bekvemmeligheder og dets Interesser for Øje. Men her tager man en hel Fløj – og det oven i Kjøbet den bedste – udstyrer de heri

værende fire, fem store Lokaler overdaadigt, spærrer Fløjen af, laaser for den, for kun at lukke op de to, tre, maaske fire, fem Gange om Aaret, Kongen og hans Hus paa hastig Gjennemrejse dvæler her i højst ti Minuter.

Som en passende Kontrast til Kongegemakkernes pragtfulde Udstyr, rummelige, lyse og luftige Belligenhed, vil det være paa sin Plads at fremhæve en for Publikum temmelig nødvendig Institution, nemlig Billetkontorerne. Under Stentrappen i Vestibulens Baggrund findes to smaa Huller, oven over hvilke man med et Par gode Øjne vil kunne læse »Billet« i nogle usselige smaa Bogstaver. »Kontoret« ligger inde i selve Stentrappen, et lille Rum med Sten overalt, undtagen ud mod Vestibulen, hvor, som sagt, det lille Billethul tillader en sparsom Luftfornyelse. En mat Rude, ligeledes mod Vestibulen, sørger for, at der, selv paa de klareste Sommerdage, er mørkt som i en Grav i »Kontoret«. De ulykkelige Mennesker, der skal tilbringe deres Liv i dette »Kontor« maa sidde ved konstig Belysning altid, Dag og Nat, Vinter og Sommer; dertil kommer at Pladsen er saa lille, at de næppe kan vende sig. Noget lignende er Godsexpeditionerne; ogsaa der vil konstig Belysning være nødvendig saa godt som altid. Det turde være det korrekteste, om Statsbanebestyrelsen fra Udlandets Bjergværker forskrev nogle Minearbejdere til at færdes paa disse Steder.

Af Bygningens mærkværdige Indretning resulterer da ogsaa noget saa enestaaende som, at de afgaaende Rejsende skal passere Perronen for at komme ind i Ventesalen. Thi det er virkelig enestaaende Jernbanetaktik, først at gjenne det ind i Ventesalen og formentlig laase dem inde der og strængt vogte over, at de holder sig paa Ventesalens Maatter, for, naar passende Tid er gaaet, atter at lukke op for dem, saa de igjen kan komme ud paa Perronen til Togs Af-



Ankomsthallen med den omløbende gallerigang under det elegante kassetloft, hvorfra der hænger to »elektriske blus«, som sammen med to store bronzekandelabre oplyser vestibulen. To stenløver med det danske rigsvåben mellem poterne flankerer den marmorbelagte hovedtrappe.

gang. Jeg gad se denne Forestilling en Søndag Aften eller ved en anden Lejlighed, hvor der er mange Rejsende, navnlig mange glade Rejsende – det bliver Komædie, undtagen for Jernbanepersonalet – for dette bliver det Tragedie. At Tjenesteboligerne ere upraktiske indrettede, skal jeg ikke opholde mig ved, men dog notere det«.

Den historie, som i dag kan skrives om industrialismens bygninger, kan paa mange måder minde om historien i H. C. Andersens bekendte eventyr »Den grimme Ælling«. Fra at have været ringeagtet og overset, fremstår denne bygningsmasse i dag som en bygningskunst, der i stigende grad vinder forståelse og vækker begejstring for sine uomtvistelige kvaliteter, såvel arkitektonisk som kulturhistorisk.

Den bygningsmæssige arv, der således er overleveret os fra slutningen af forrige århundrede, og som i

øvrigt er blevet betegnet som stilforvirring på grund af sammenblanding af stilarter, bør der i høj grad værnes om. Hermed menes selvsagt ikke hvilken som helst bygning fra denne periode, men kun de bedste.

Helsingør Jernbanestation hører absolut til de ypperligste af denne kreds, og allerede samtiden så det, og betegnede bygningskomplekset som »Landets flotteste Jernbanegaard«.

»Landets flotteste Jernbanegaard«, ja, men det var nu først og fremmest ønsket om en jernbanefærgeoverfart mellem Helsingør og Helsingborg, der havde nødvendiggjort omlægningen af Nordbanen fra Snekersten og dermed opførelsen af den nye banegård ved havnen.

Af forskellige årsager kom jernbanefærgeoverfarten først i gang næsten et halvt år efter indvielsen af den nye banestrækning og station. Mærkværdigvis fandt indvielsen sted nærmest i al ubemærkethed i Helsingør.

Anderledes festivitas blev der den nye jernbanefærgeforbindelse til del i genbobyen, hvor indvielsen blev fejret med hele fire officielle banketter og megen højtidelighed. Man fejrede den lettere og hurtigere forbindelse til Danmark og dermed kontinentet. Den svenske kystbane mellem Gøteborg og Helsingborg fik dermed større betydning. Det skal i parentes bemærkes, at jernbanefærgeprojektet helt og holdent var dansk finansieret.

Allerede den første vinter efter indvielsen af jernbaneforbindelsen over Sundet viste den sin berettigelse, idet samtlige danske havne med undtagelse af Helsingør blev lukket af is. Via Helsingør lykkedes det at opretholde en betydelig del af eksporten. Således blev godt og vel 40.000 tons gods fragtet over Sundet med jernbanefærgerne »Kronprinsesse Louise« i 1892/93.

Pladsforholdene på den nye ba-

negård var betydeligt større end på den gamle station ved Trækbanen. Endda rigelig stor i forhold til trafikken på stationen. Toggangen på stationen indskrænkede sig i den første tid til seks-otte persontogpar. Hertil kom godstogstrafikken, der øgedes betragteligt i vinteren 1892/93.

Banegården omfattede kun to perronspor, et østre for ankommande og et vestre for afgående tog. Imellem de to perronspor lå et omløbsspor og en smal, lav perron forbeholdt togpersonalet. Remiseanlæggene var placeret helt ude ved Sdr. Strandvej, omtrent ligesom i dag. Den nuværende remise er fra 1955, hvor den gamle brændte. Rangenterrænet gik dengang næsten helt ud til Øresund, kun adskilt fra stranden af »Strandstien«, en lille populær spadseresti. Den blev dog først tilgængelig for det store publikum i 1903. Indtil da havde »stien« henligget som en privat enklave for generaldirektøren for DSB, »der endog lod bygge en slags åbent lysthus på stien«. »Strandstien« og et

endnu stort stykke af Øresund har senere måttet indlemmes til stationsterræn, vejanlæg og »opmarchområde« til biler.

Stationen er en såkaldt »sækstation«, hvor togene ikke kan køre direkte igennem, men skal bakke ud. Jernbanevogne, der skal videre til Sverige, må tilsvarende rangeres uden om banegården. Banegårdens særlige form og indretning indebar åbenlyst visse risici, som da også hurtigt blev påpeget og kritiseret i dagspressen:

»En Perron og en Mur skiller det indkjørende Tog fra den vel en ca. 15 Fod dybere liggende Banegaardsvestibule. Under ordinære Forhold gaar selvfølgelig alt godt, og under saadanne Omstændigheder er Anlægget for saa vidt farefrit. Men sæt Uheld støder til; under de forhaandenværende Forhold bliver Uheldet til en Ulykke, der kan drage de alvorligste Følger efter sig.

Jeg forudsætter, at et Tog kommer løbende med fuld Fart, og Maskinen og Bremseapparatet nægter

at lystre. Hvilken Ulykke aabner der sig ikke Udsigt til. Lokomotivførem kan være saa dygtig, saa paapasselig, han være vil – han er kun et Menneske; og Maskine og Bremsen kan være saa fortræffelige de være kan – det er kun Menneskeværk. Efter hvad der fra paalidelig Kilde er oplyst for mig, hændte paa den gamle Banegaard en Juleaften det Uheld paa et Tog, der kom med fuld Fart, at Mekanismerne nægtede Tjeneste, og Toget løb langt forbi Stationen, helt ud til den Bastion, der begrænser en Markvej op til »Kolonihaverne«, og paa denne Skrænt blev Lokomotivet hængende. Her blev Uheldet ikke til en Ulykke, fordi der paa den anden Side Stationen var en forholdsvis betydelig Strækning Sporlængde at løbe paa. Anderledes paa den ny Station; stopper Toget ikke ved en minutøs Manøvre af Maskinmesteren paa Lokomotivet, saa løber Toget i heldigste Tilfælde bardous paa Midterfløjens Perron, hvis det ikke løber op paa den og aflægger en visit paa den anden Side Muren. Saa staar vi foran Ulykken«.

At de påpegede risici ved denne banegårdskonstruktion var reelle nok, viser denne historie. Enkelte gange er det sket, at et tog har søgt at forcere stopbommene. Et sådant uheld skete blandt andet i 1895, hvor et tilkørende tog ikke fik bremset tidligt nok, så lokomotivet fik maset stopbommen, og nogle rejsende fik nogle drøje knubs.

Kystbanen kunne være blevet landets første jernbanestrækning, men landets økonomiske forhold omkring 1840 samt de handelspolitiske interesser gik mere i sydlig og vestlig retning end i nordlig og østlig. Den første jernbane blev da også anlagt mellem Altona og Kiel i 1844, og nogle år senere blev Roskildebanelen anlagt. Denne blev i 1856 forlænget til Korsør.

Der var ellers gode grunde til at

Forgemak til de kongeliges private værelser, som netop skimtes gennem den halvåbne fløjdør, der samtidig afslører en bunke afdækningspapir, som må fortælle, at billedet er taget umiddelbart før den officielle indvielse den 24. oktober 1891. Mellem de to fløjdøre ses en imiteret kamin med kongekrone over, og i væggen to riste til »friskluftskanalerne«. Væggene er beklædt med gyldenlæderstapet og egetræspanelværk.



anlægge en jernbane til Helsingør på dette tidspunkt. Helsingør var en stor og driftig by med omkring 8.000 indbyggere, eller godt og vel dobbelt så mange som Roskilde. Endelig var der allerede da betydeligt behov for at få etableret en hurtigere forbindelse med det nordlige Sverige.

Jernbanen kom da også i 1864, ikke som en bane langs kysten, men derimod lagt ind i landet. Som den eneste større by mellem København og Helsingør lykkedes det amtsbyen Hillerød, som dengang hed Frederiksborg, at få Helsingørbanen trukket til sig. Den blev derved næsten 15 kilometer længere end en bane langs kysten.

Planerne om en kystbane blev imidlertid ikke skrinlagt med anlæg-

gelsen af Nordbanen. Begyndelsen til en kystbane var allerede gjort med åbningen af Klampenborgbanen i 1863. Beboerne nord for Klampenborg forsøgte stædigt at få banen forlænget til Hørsholm, men uden held. Grundlaget for en sådan forlængelse var simpelt hen heller ikke til stede. Nordbanen tog sig allerede af det meste af trafikken mellem København og Helsingør.

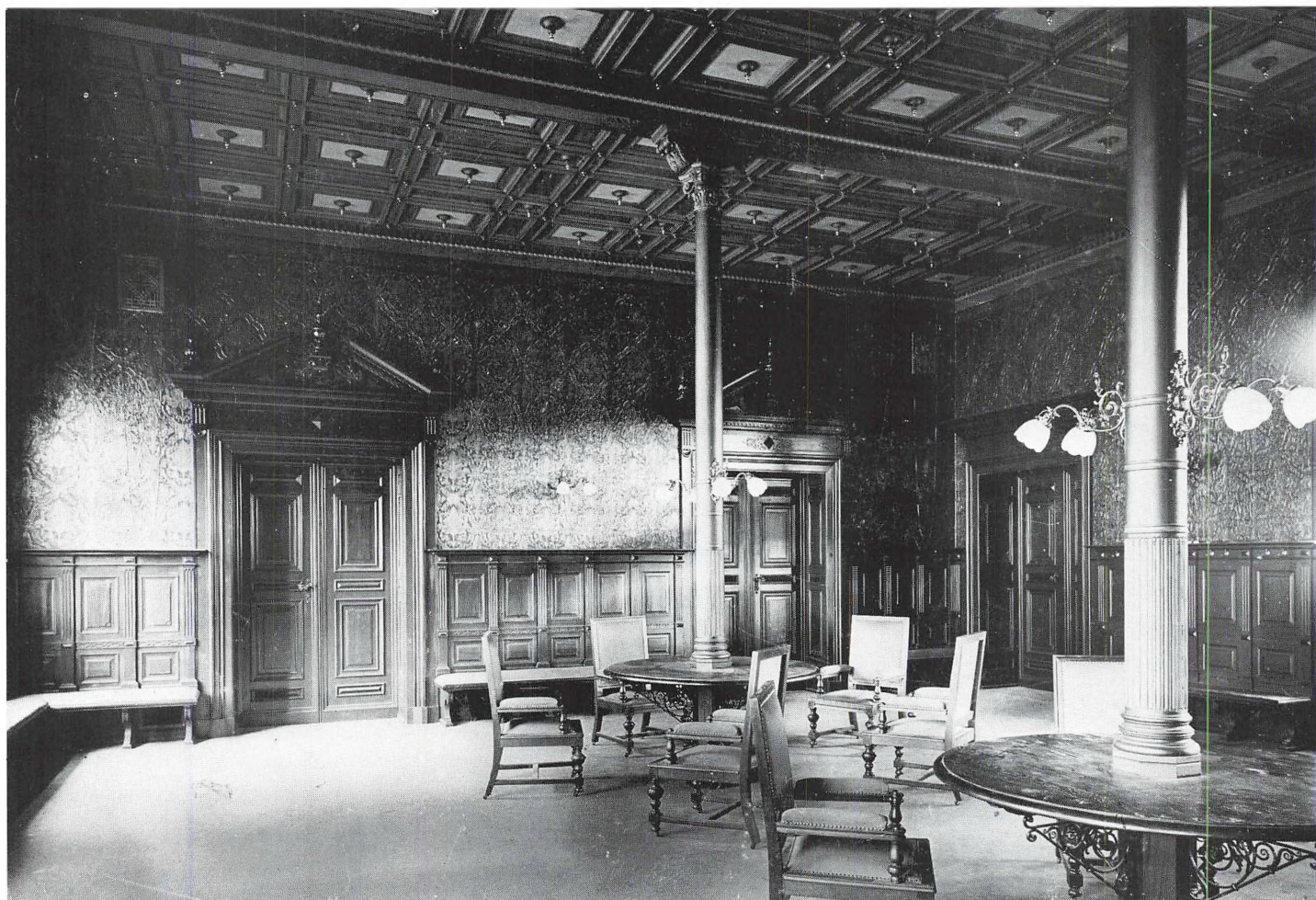
Den 8. maj 1894 vedtog rigsdagen »Kystbaneloven«, og allerede i slutningen af samme måned blev udstiklingen af strækningen Klampenborg-Helsingør påbegyndt. Anlægsarbejderne blev udbudt i licitation i begyndelsen af det følgende år, og de egentlige anlægsarbejder påbegyndtes kort efter.

Anlægsarbejderne skred planmæssigt frem under pressens store bevågenhed, og utallige er de artikler, som i den forbindelse er blevet skrevet. Fælles for artiklernes indhold er den store forventning, der rådede med hensyn til den betydning, banen ville få for samfærdslen og hele udviklingen langs banen. I løbet af et år var både sporlægnings- og bygningsarbejderne tilendebragt.

I april 1897 manglede man stort set kun efterballasteringen, før den første af mange prøvekørsler kunne foretages.

Indvielsesdagen søndag den 1. august forløb uden uheld. Toget ankom planmæssigt kl. 14.50 til banegården i Helsingør. Det var i øvrigt

Værelset eller salen for kongelige kavalerer synes knapt så overdådigt udført og indrettet som de »rigtige« kongeværelser, men alligevel ganske imponerende og med en umiskendelig håndværksmæssig gedigenhed.



en stilfærdig og praktløs åbning uden æresporte, uden vajende flag, uden taler på stationen, og der var ingen saluterende flåde ved Snekersten som ved Nordbanens indvielse i 1864. De officielle autoriteter og honoratiores samledes i jernbanestationen til en beskeden dejeuner, bestående af smørrebrød, kransekage, frugt og champagne. Generaldirektionen overleverede ved en kort tale banen til indenrigsministeren, hvorefter selskabet kørte tilbage til Østerport Station.

Toggangen på banegården i Helsingør fordobledes med indvielsen af Kystbanen, hvorved pladsforholdene ved »landets flotteste jernbanegård« for alvor kom til sin ret.

Den lille privatbane, der åbnedes i 1906 mellem Helsingør og Hornbæk, skulle med tiden ligeledes tilføre Helsingør Station en betydelig persontrafik.

I det første år måtte Hornbækbanetoget dog ikke komme banegården nærmere end 200 meter, og det måtte derfor holde ud for det nuværende Sophie Brahes Gade. Først i 1907 anlagdes den lave perron langs »Toldkammerbygningen«. Perronen måtte dog kun benyttes i sommermånederne. Først i 1910 fik Hornbækbanens tog lov til at holde over for Helsingør Station hele året.

Meget forståeligt hægede datiden om den imponante jernbanegårds helt særlige og meget betydningsfulde funktion i havnebilledet – og til-

lod derfor ikke hvad som helst af nymodens påfund. Senere tider har været mindre hensynsfulde. I nødvendighedens navn opførte man i begyndelsen af 1970'erne en ny stor færgeterminal i tidens smag og stil, udført i stål og glas, som om noget har skæmmet den statelige bygning. Men her i 100-året for banegårdens opførelse anses lys forude al den stund, at »Sukkenes Bro« skal fjernes og erstattes af et nyt terminalbyggeri, som placeres på »vandsiden« af banegården, som vel nok også er den arkitektonisk set svageste del. Derimod må man nok lære at leve med det virvar af master og ledninger, som fulgte med elektrificeringen af Kystbanen i 1989. Men hvem ved – måske en dag!

Helsingør Jernbanestation har i modsætning til de fleste andre danske stationer, som ligger frit ved sporene, en U-formet plan omkring sporene. Typen kaldes derfor ofte også en »sæk- eller kopstation«. Samtlige billeder er udlånt af Helsingør Kommunes Museer.



# Da Nordsjælland var badeferiens paradis

Af Ronald Larsen

Før charterrejserne sydpå var badeferie i Danmark sagen, og det er ikke længe siden, der lå et imponerende antal hoteller og pensionater langs Nordsjællands kyst.

En samlet præsentation må høre til sjældenhederne, men her er de – i hvert fald de fleste – lige fra Skovshoved til Liseleje.

Der har ligget mange hoteller og pensionater langs de danske kyster. Kun få er tilbage – men hvorfor er de forsvundet?

Det er ikke svært at forklare, for i »de gode gamle dage« – og her mener jeg i 20'erne og 30'erne – havde de fleste danskere kun én ferie om året, nemlig sommerferien på 14 dage, og så naturligvis de korte ferier, som højtiderne gav os – altså påske-, pinse- og juleferien.

Weekend kendtes ikke. Tværtimod var lørdagen for alle, der var i forretning, en særlig lang arbejds-

dag, for butikkerne holdt åbent til kl. 21.00.

Derfor var det med stor forventning og glæde, man så hen til sommerferien – som typisk skulle være en badeferie her i Danmark. For mange den eneste mulighed.

## *Ferie og rejseliv før i tiden*

Badeferier i Syden med et herligt varmt klima var forbeholdt en meget lille og velhavende del af befolkningen.

Før charter- og selskabsrejserne blev almindelige, måtte man rejse individuelt med tog og skib. Man gik til et rejsebureau og oplyste, hvor man ville hen, og hvor man ville gøre ophold undervejs, og hvor mange dage rejsen måtte vare. Så lavede bureauet en fuldstændig rejseplan med alle oplysninger, herunder tidspunkter for afgang og ankomst, hvor togskifte skulle finde sted, overnatninger, eventuel sovevogn etc. Bureauet udstedte også billetter, hotelkuponer, pladsreservationer og andet, man havde brug for under rejsen. Man kunne købe valuta til de forskellige lande, man rejste igennem eller opholdt sig i. Bortset fra enkelte poster kostede det intet for kunden. Rejsébureauet havde sine indtægter gennem provision fra jernbaner, skibe og hoteller.

Ruteflyvningen var i sin vorden og meget dyr, så man var faktisk henvist til at benytte jernbanen, og det begrænsede naturligvis afstande og rejsemål for en ferie på 14 dage.

En udenlandsrejse var et statussymbol. Jeg husker som dreng en samtale mellem min mor og min faster. Mor beklagede sig over min far. Hun syntes ikke, at han værdsatte hendes indsats og arbejde i deres forretning nok. Men min faster var ikke enig, hun sagde: »Agathe (så-

Tårnbæk Badehotel var med sine 79 værelser et stor-hotel.



Gamle Bellevue – en fin repræsentant for den tidligere epoke.



dan hed min mor) du har ikke noget at beklage dig over, du har været i udlandet to gange!« Den sad! Samtalen blev hurtigt drejet hen på et andet emne.

En badeferie i udlandet lå fjernt fra de fleste almindelige menneskers forestillingsevne. Men der var også badehoteller og badepensioner nok herhjemme. De lå på stribe, ofte sammenklumplet ved de bedste strande. Hotellerne havde, som i dag, forskellig kvalitet og standard og naturligvis også forskellige priser. Nogle pensionater var ganske beskedne og kun indrettet for sommersæsonen i et nogenlunde stort beboelseshus eller i en villa. Det var billigt at bo et sådant sted, men ejeren fik en ekstra indtægt om sommeren.

Der var altså noget for enhver pengepung, men uanset om man var gæst i et luksushotel eller i et lille pensionat, var strand, skov og sommerland det samme. Både de store hoteller og pensioner og de små pensionater var sæsonforretninger, der lukkede om efteråret og først åbnede hen på foråret. De havde ingen muligheder for at skaffe kunder udenfor sæsonen. Kursusvirksomhed på hotellerne kendte man slet ikke, og mange var slet ikke bygget til vinterbrug.



Bellevue Strandhotel var en perle af et hotel og burde aldrig være nedrevet.

Hvis vi skal koncentrere os om vort dejlige Nordsjælland, var der fra København langs Strandvejen til Helsingør og videre ad Nordre Strandvej helt til Liseleje over 30 større badehoteller og badepensioner foruden et stort antal mindre pensionater. De fleste er væk, og de få, der har overlevet, er ombygget og moderniseret, så de passer til nutidens krav.

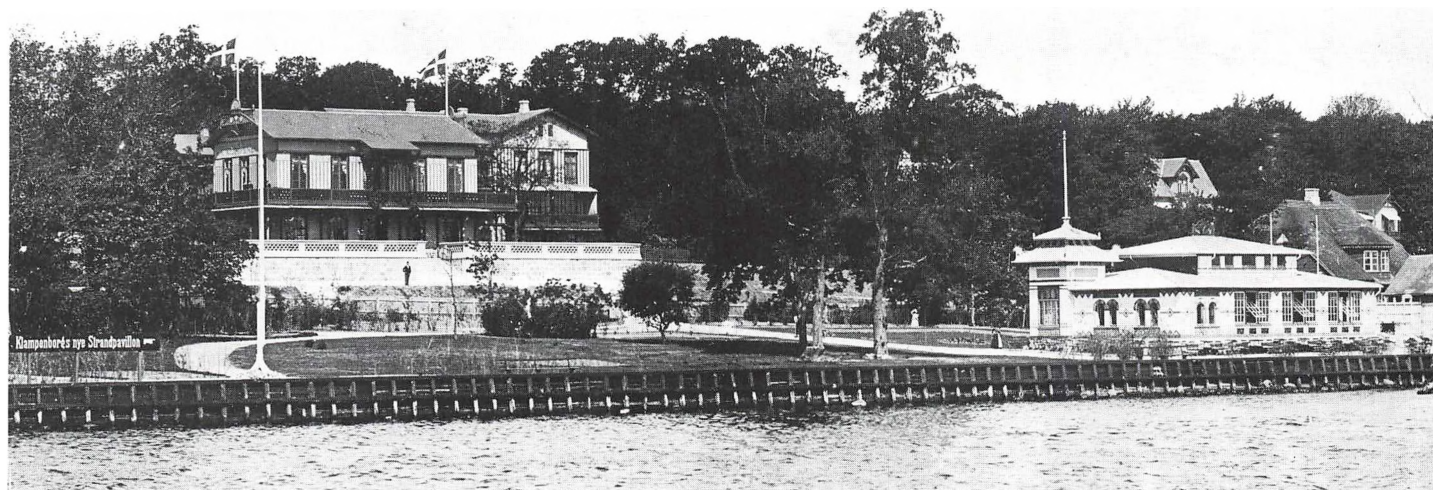
Hovedformålet er i dag ikke, som det var dengang, at betjene bade-

gæster, for det ville de ikke kunne leve af. Så de har en række andre aktiviteter, f.eks. kursusvirksomhed, weekendophold, rekreationsophold, mødefaciliteter og selskabslokaler. De fleste har åbent hele året.

### *Første stop er Charlottenlund*

Hvis vi tager på en køretur fra Charlottenlund mod nord ad Strandvejen, møder vi først *Skovriderkroen*,

Klampenborg Badehotel med Thepavillonen ca. 1880. Her ligger den nuværende Staunings Plæne.





der i gamle dage hed *Over Stalden*. Det var et populært forlystelsessted med teater, og der var ikke langt til Øresund. Lidt derfra ligger *Ved Stalden*, som fra starten var et traktørsted, men nu er restaurant og selskabslokaler.

Næste sted er *Skovshoved Hotel*, der udvendig fremtræder i næsten samme skikkelse som tidligere, men som indvendig er ført ajour, op til de krav, der forlanges af både gæster og myndigheder. Men den gammeldags hygge eksisterer stadig. Skovshoved Hotel var lokalsamfundets samlingssted, men havde også ferie- og badegæster. Det lå jo også meget nærmere vandet end i dag på grund af den brede vandstrandvej, der blev bygget ud i vandet og fratog et antal villaer deres strandgrunde. Skovshoved Hotel er stadig et søgt og velrenommeret sted med dygtig ledelse og fremragende køkken.

#### Københavns åndehul

Næste stop er Klampenborg. Her lå der en række hoteller og pensioner. Klampenborg er en perle med den ikke særlig store, men til gengæld fine, hvide sandstrand. Her er Dyrehaven med prægtige hjorte og det smukke rokokslot Eremitagen, hvor de kongelige jagtgæster spiste uden tjenerskab – »en eremitage« – det kunne lade sig gøre, fordi man havde en slags elevator, der hejste spisebordet, fuldt opdækket og forsynet med mad, fra køkkenet op i spisesalen. Og endelig er der jo »Bakken«, hvor både voksne og børn kan forlyste sig.

Men koncentrationen af hotel- og restaurantvirksomheder skyldtes ikke alene strand, skov og »Bakken«, for geografisk er Klampenborg placeret med en afstand fra København, der passede til datidens transportmidler: hestevognen og sporvognen.

Det hotel, mange vil kunne huske bedst, er nok *Bellevue Strandhotel*.

Post & Telegram Adr.: „Søbad“ Skodsborg, Danmark.

Skandinaviens smukkeste beliggende og absolut mest moderne Bade-Etablissement.

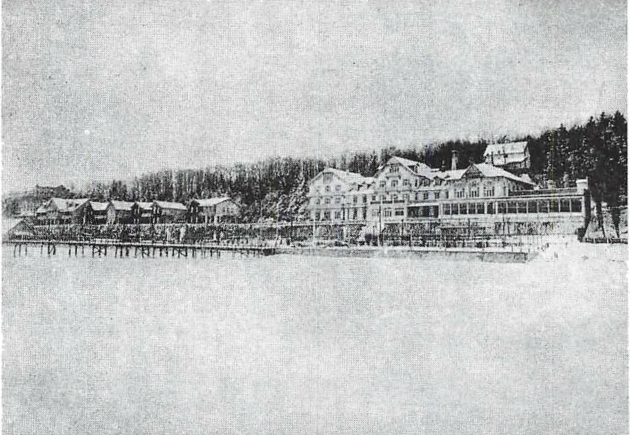
200 Værelser og Saloner.

Elegante Fests-Lokaler for indtil 500 Couverts.

Nybygget elegant Restauration og Spisesal.

Fineste franske Køkken.

Vellagrede Vine.



Værelser fra 2 Kr. pr. Dag.

Bedste Sø-Ferskvands- og medicinske Bade.

Elektrisk Lys.

W. Cs.

Hyppig Dampskibs- og Jernbaneforbindelse.

Telefon Skodsborg Nr. 1. Aage A. Christensen.

*Skodsborg Søbad, den 15de Junii 1909*

Sådan så det øverste af det fornemme Skodsborg Søbads brevpapir ud.

Det lå øst for vejen lige ned til Øresund. Smuk bygning og elegant udstyret. Hotellet måtte lukke, og da bygningerne ikke måtte bruges til andre formål, blev de revet ned, hvilket var uforståeligt for mange, for det var det sidste hotel, Klampenborg havde tilbage.

I Klampenborgs storhedstid var der mange store hotelvirksomheder. Der var *Klampenborg Badehotel* med en tepavillon i østerlandsk stil, der var *Hotel Bellevue*, der lå helt ned til vandet med en bådebro, fra hvilken de kongelige, når de gæstede Klampenborg, gik i land. Der var det succesombruste *Gl. Bellevue*, der reklamerede med at indeholde storstue, havestue, sal og flere »kamre«, hvor man kunne overnatte, og hvor der fandtes ruslæderstole samt værdifulde spejle med forgyldte rammer, forsynet med en krone.

*Gl. Bellevue* startede ellers som en lystgård med navnet Bellevue. Den ejedes af en vinhandler med det særprægede navn Abbestée og gik i arv til sønnen Johan Ludvig. Da han så, hvordan strømmen af gæster til Klampenborg blev større og større, fik han den idé at udskænke sine vine til tørstige gæster, og Bellevue

blev traktørsted i 1733 – det blev en succes!

I årene efter gik det både op og ned for stedet. *Gl. Bellevue's* storhedstid blev skabt af Johan Bagge i begyndelsen af 1800-tallet. Før ham havde hans stedfader Rasmus Bagge allerede givet *Gl. Bellevue* et godt ry, men Johan Bagge skabte en glørværdig periode. Det velhavende københavnske borgerskab holdt deres familiefester og andre fester her. Ofte kom selskaberne om vinteren til Klampenborg i lange kanetog med pyntede kaner og med fakler. Det var meget festlige arrangementer. Festerne var på et højt plan, og H.C. Lumbye stod ofte for den musikalske underholdning. Højere kunne man ikke nå.

Der blev holdt maskeballer på *Gl. Bellevue*. Man startede festlighederne med en frisk kanetur fra Rådhuspladsen og festede til ud på de små timer. Også de kulinariske arrangementer var på højeste plan, især skildpaddemiddagene var en sensation. Her kunne gæsterne udpege den skildpadde, de ønskede tilberedt til skildpaddesuppen. De svømmede levende rundt i nogle store kar – noget, vi ikke kan klare i dag.

Strømmen af gæster til Klampenborg steg kraftigt, da man fik en anlægsbro, og de små dampskibe fra København spyede passagerer i hundredevis i land. I kildetiden var tilstrømningen særlig stor, og i 1824 indrettede Johan Bagge badehuse og badebro, og københavnernes fik lejlighed til at prøve badelivet, der på den tid var ret ukendt. Johan Bagge døde i 1853 som en agtet og æret kancelliråd.

Sønnen Julius overtog stedet, men kunne ikke løfte arven, og efter 20 år måtte han afstå restauranten til Carl Chr. Schwalbe, der dygtigt fik etablissementet på fode og tjente en formue i sine 20 år som ejer af stedet. Hans efterfølger hed F. V. Groosman.

Gl. Bellevue var i slutningen af forrige århundrede det, vi i dag kalder »in«. Her blev der afholdt store kongresser og politiske banketter, fester og kongelige arrangementer. Groosman solgte Gl. Bellevue i 1897 til et aktieselskab, hvis bestyrelse var store finansfolk i København. Dygtige restaurantfolk stod for den daglige drift som forpagtere.

Den succesfulde virksomheds sidste restauratør var den anerkendte Vilh. C. Igel. Han overtog stedet den 1. oktober 1926. Men i 1935 blev den gamle bygning revet ned for at give plads til en sporvognssløjfe, og en ny hotelbygning skulle opføres på et mere hensigtsmæssigt sted. Den blev tegnet af den senere så berømte arkitekt Arne Jacobsen og rummede foruden store restaurationslokaler og selskabslokaler også en teatersal.

Men Gl. Bellevue i ny skikkelse gik ikke. Vilh. C. Igels søn, Torben Igel, der driver en sommerrestaurant i Danmark, men ellers er bosat i Spanien, fortæller at hyggen forsvandt. Huset blev alt for dyrt, indretningen for upraktisk og arbejdsgangen dermed for tung og personalekrævende. Efter kort tid måtte virksomheden lukke, og der har ikke

siden været drevet restaurant i bygningerne. Teatret er derimod stadig i brug.

Foruden de omtalte hoteller var der et antal større og mindre bade-pensioner i Klampenborg. Når koncentrationen var så stor, skyldtes det ikke alene det naturskønne område, men som nævnt også, at afstanden fra København var passende for datidens transportmidler.

Fra Klampenborg kører vi videre ad den gamle strandvej til Tårnbæk. Her lå på venstre side af vejen *Tårnbæk Badehotel* med 80 værelser, restaurant, selskabslokaler, læseværelse og musiksalon. De fleste værelser havde balkon med udsigt til havet. Det var efter datidens målestok et stort hotel. Under 1. verdenskrig, allerede i 1914, blev soldater i sikringsstyrken indkvarteret her. I 1918 ud-

brød der brand i den fløj, hvor militæret havde snedkerværksted, og en stor del af bygningen blev totalt ødelagt.

Nedgangsperioden i 30'erne stoppede helt hoteldriften, og fløjen langs med Strandvejen blev indrettet til lejligheder. Hotellets krostue, der lå på højre side af vejen, blev udskilt fra badehotellet og er i dag ikke krostue, men en søgt spiserestaurant.

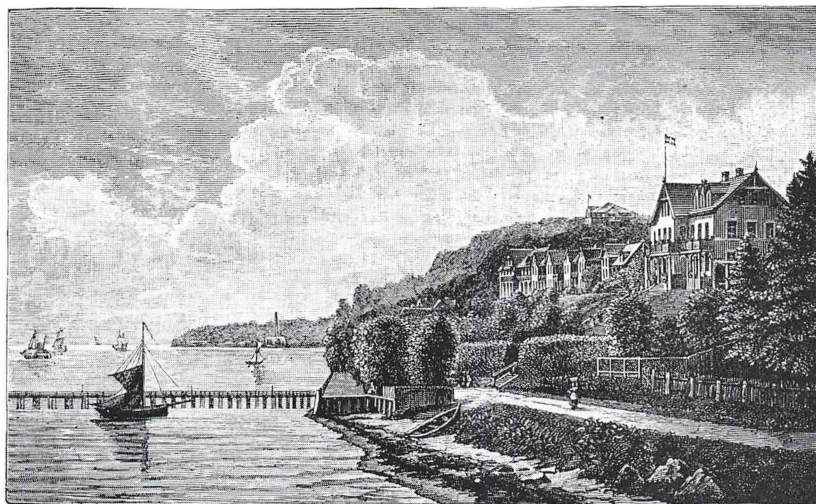
### *Det eksklusive Skodsborg*

Næste stoppested på Nordsjællandsrejsen er Skodsborg. Her lå det fornemme hotel *Skodsborg Søbad*, bygget op ad en skråning med vidunderlig udsigt over Øresund til Sverige. I 1909-10 var min far som ganske ung tjener ansat på dette hotel, som var et af Skandinaviens største og fineste. Det var også et af de dyreste

Announce med smukt træsnit i Ude og Hjemme den 25. maj 1884.

## SKODSBORG BADEANSTALT

aabnede Søndag den 4de Maj.



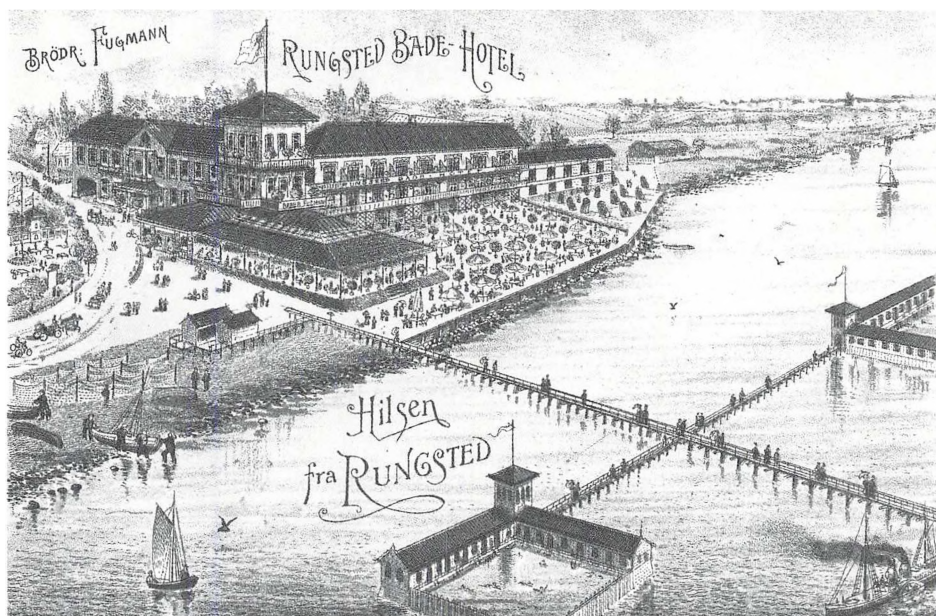
Beliggenhed umiddelbart ved Sundet med fast Landgangsbro ud for Badehotellet, ved hvilken Sunddampskibene anløbe daglig, ligesom Hotellets Vogne kjøre til alle ankommende og afgaaende Klampenborgtog.  
Elegante Restaurationslokaler. I Badehotellet serveres daglig 2 store Diners apartes. Selskabssale. Restavrtion à la carte.

Bestillinger paa større og mindre Selskaber modtages pr. Telefon.

Flere Familie-Lejligheder med eller uden Køkken samt enkelte Værelser udlejes til moderate Priser. Prospektus med Grundplan over Anstalten sendes paa Forlangende.

J. A. STRUCKS SØNNER.

Telefon- og Telegram-Adresse: Struck, Skodsborg.



Postkort af det mondæne Rungsted Badehotel fra omkring 1900.

og forbeholdt det absolut mest købedygtige publikum. Hotellet havde 200 værelser, saloner, selskabslokaler og egen stor koncertsalon.

Som det fremgår af billedet af hotellets brevpapir, har prisniveauet ændret sig betydeligt. Det var muligt at leje værelser fra 2,00 kr. pr. dag.

Skodsborg havde et hotel mere, nemlig *Hotel Øresund*, der også lå ud til Strandvejen. Det var et 1. classes hotel, men ikke nær så luksusbe-

tonet som Skodsborg Søbad. Heller ikke det er hotel i dag. Bygningen eksisterer, men er ombygget til kontorhus. En rest af Hotel Øresund findes dog, for i en fløj af hotellet er der indrettet en smuk spiserestaurant med navnet *Skodsborg Point*.

Det i dag så populære *Skodsborg Badesanatorium* har aldrig været hotel og falder derfor uden for denne artikels rammer. Ikke desto mindre har den gamle rigmandsvilla og

Pennehavegaard, et af de mange forsvundne pensionater.



kongeressidens en uhyre spændende historie – jævnfør »Folk og minder fra Nordsjælland«s 1988-udgave.

Vi kører ganske få km videre nordpå ad den charmerende strandvej, som nu har udsigt til Hven, og når frem til Vedbæk. Her lå der et ikke særlig stort hotel, *Vedbæk Hotel*. Det var utidssvarende og blev købt af et pengestærkt konsortium, som lod det rive ned. På grunden blev opført det store, kendte *Hotel Marina*. Foruden at være et veldrevet hotel er det også kendt for at være perfekt som kursuscenter.

Ca. 6 km videre nordpå kommer vi til Rungsted. Her lå det store og meget populære *Rungsted Badehotel* øst for landevejen og helt ned til vandet, 23 km fra København og 20 km fra Helsingør – passende afstande fra de to byer med gamle dages trafikmidler.

Lige uden for hotellet var der fin sandstrand, og for dem, der foretrak badeanstalt, var en sådan bygget ude i vandet med både dame- og herreafdeling, som man kom til ad lange badebroer – se billedet.

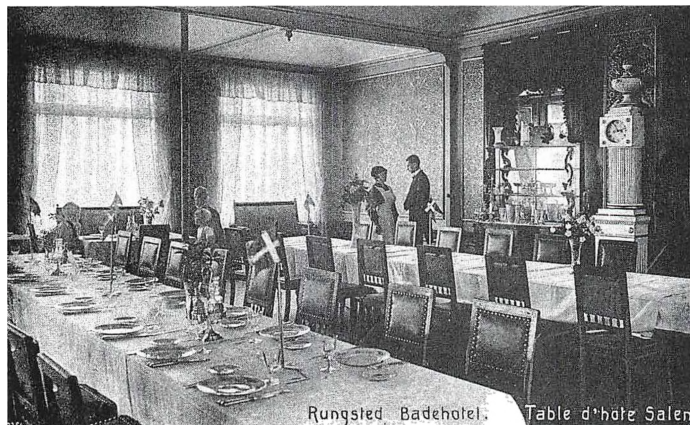
Under 2. verdenskrig blev Rungsted Badehotel belagt med tyske flygtninge og efter krigen med flygtninge fra randstaterne. Nedslidning og ildebrande bevirkede, at hotellet måtte rives ned omkring 1950.

### Ferieliv

Et ferieophold på et af datidens badehoteller formede sig omtrent, som vi i dag oplever en ferie i Syden, bortset fra de udflugtstilbud, som rejsebureauerne tilbyder. Man var dengang »i pension«, der omfattede alle dagens måltider, altså morgenmad, frokost og diner. Drikkevarer var ikke indbefattet. Pensionsgæsterne sad normalt ikke i restauranten, men i »table d'hôte salen«. Alle gik til bords samtidig, når en kraftig gongong forkyndte, at nu var det spisetid. Man havde sin faste, reserverede plads hver dag.



Fra Rungsteds meget besøgte sandstrand.



Rungsted Badehotels »Table d'hôte salen«.

På de bedre hoteller var der levende musik, med 3-5 musikere, både under frokosten og diner'en og derefter dans i et tilstødende lokale fra kl. 20.00 til midnat, hvor man for egen regning kunne vederkvæge sig med drinks og forfriskninger og slutte med natmad, hvis man havde lyst til det.

I øvrigt gik dagen med badning, spadsereture i omegnen, eller med hestedroske til den nærmeste by for

at gøre indkøb eller se på butikker.

Man indledte nye bekendtskaber, hyggesnakkede, spillede kort og en uskyldig sommerflirt forekom også.

Ikke langt fra Rungsted drejer vi ad den gamle strandvej ned til det idylliske fiskerleje Sletten. Her ligger *Sletten Kro* direkte ved havnen. Den var fiskernes kro, hvor man kunne slukke tørsten, mens problemerne blev drøftet og tingene sat på plads.

Sletten Kro har i dag både restaurant og krostue. Lokalerne er hyggelige med rigtig »kro-atmosfære« og er et søgt sted med fremragende køkken.

I Sletten, helt nede ved vandet, lå også *Hotel Gylfe*. Det var et 1. classes hotel uden dog at nå sin nærmeste konkurrent, *Hotel Gefion's* høje standard. *Hotel Gylfe's* beliggenhed var ideel, tæt på badestranden og i idylliske omgivelser. Men heller ikke det var nok til at bevare et dansk ba-

Gad vidst, hvad denne imponerende stab af fint klædte tjenestefolk lavede hele vinteren, hvor Rungsted Badehotel var lukket.



dehotel. Det blev lukket og er i dag kursusejendom.

### *Humblebæk*

Fra Sletten kommer vi til Humlebæk, i vore dage kendt for det fremragende museum for moderne kunst »Louisiana«. Men Humlebæk har også skrevet Danmarkshistorie, for det var her, den svenske konge Karl XII med sin hær, år 1700, gik i land med højst ubehagelige følger for Danmark.

Lige bag ved Humlebæk Kirke ligger *Restaurant Bakkehuset*. Bygningen blev opført i 1825 som gæstehus for Krogerup Gods. Omkring århundredskiftet nedbrændte huset. Det blev genopført og startede som traktørsted. For en halv snes år siden foretoges en større ombygning, og traktørstedet blev indrettet som en rigtig restaurant, uden at idyl og atmosfære gik tabt.

*Gammel Humlebæk Kro* ligger på den vestlige side af landevejen, og den hører man om allerede omkring 1700-tallet, men først den 19. september 1740 fik den bevilling til krodrift.

Det var dengang, som det er det i dag, at en gæstgiverbevilling kun blev givet på en lang række betingelser. I dag skal en kro/vært/restauratør være fyldt 25 år, have pletfri fortid og en blank straffeattest, og det samme gælder ægtefællen. De skal helst være uddannet i faget og have økonomien i orden, og de skal kunne fremlægge et sundt budget for den virksomhed, de ønsker at overtage.

Men også i 1740 stillede man betingelser for udstedelsen af tilladelse til krohold. Den lød således:

Vi Christian den Siette, af Guds Naade Konge til Danmark og Norge, de Wenders og Gothers, Hertug udi Schleswig, Holsteen, Stormarn og Ditmarsken, Greve udi Oldenburg og Delmenhorst gjøre alle vitterligt, at Vi Allerunderdanigst gjorde Ansøgning, og Os elskelig Friderich von Gram, Ridder, Voren Geheime Raad og Ober Jægermester, samt Amtmand over Friderichsborg og Cronborg Amter, hans herover af 16de Augustij sidstleden given Erklæring, Allernaadigst have bevilget og tilladt, saa og herved bevilge og

tillade, at Os elskelig Friderich Rostgaard til Krogerup, Vores Conference Raad, og Hans Hustrue Conradine Revenfeldt, maa indtil videre udi det samme tilhørende Fiskerleje – Humlebæk kaldet, beliggende paa Cronborg Amt, lade holde Kroe eller Vertshuus, og de Reisende, saavel som andre med behøvende Logementer, samt Spiise og Drikkevarer til Nødtørfthged, og for en billig Betaling sammesteds betiene, med de Vilkaar at Kroeholderen ingensinde understaaer sig selv at brygge og brænde, men skal være pligtig at hente de behøvende Varer fra Helsingør, som nærmeste Kjøbstad, og desforuden svare udi Vores Cassa som en Kjendelse, Aarlig Tre Rigsdalers Afgift. I det øvrige haver De altid at holde Kroen udi forsvarlig Stand vedlige, og i alle Maader rætte sig dermed efter Loven, om de om Kroehold Allernaadigst udgangne Forordninger, saa at samme Kroe ingenlunde til noget Fylderie eller Tiidsspilde for Bonden eller andre vorder misbrugt, saafremt dette Privilegium ikke ellers derved skal være forbrudt og aldeles ophævet.

Forbyndendes alle og enhver herimod, eftersom foreskrevet staaer, at hindre eller udi nogen Maade forfang at gjøre, under Vor Hyldest og Naade.

Givet paa vort Slot Friderichsborg d. 19de Septemb 1740.

Under Vor Kongelige Haand og Seigl

Christian R.

Berkentin, Bruun, Adtzleu/Mule,

Saa ville Vi ligeledes samme, som foreskrevet staaer udi alle dens Ord, Puncter og Clausuler Allernaadigst have confirmeret og stadfæstet, ligesom Vi den og herved confirmerer og stadfæster. Hvorefter de Vedkommende sig Allerunderdanigst have at rætte.

Givet paa Vort Slot Christiansborg udi Vores Kongl. Residence

Humblebæk Hotel måtte vige pladsen, da den nye omfartsvej blev anlagt.



Stad Kjøbenhavn d. 30te Decemb  
1766.

Under Vor Kongelige Haand og  
Seigl

Christian.

Reventlow, A.F. v. Bernsdorff/Ber-  
ner.

*Gammel Humlebæk Kro* drives i den samme bygning, som blev opført i 1734 og ser i dag ud som dengang. Der er naturligvis foretaget de ændringer af de sanitære forhold, som publikum og myndigheder forlanger. Hestestaldene er ombygget til garager, men det er også den eneste ændring af bygningens udseende.

Gammel Humlebæk Kro er ikke en kro med krostue, billard, og hvad man ellers forbinder med en kro. Det er en spiserestaurant, en familierestaurant, og – som ejeren tilføjer – som et godt madsted.

Men Humlebæk har haft en kro mere. Den trivedes godt, blev udvidet og ombygget og blev så stor, at den blev døbt om til *Humlebæk Hotel*.

Den stærkt voksende biltrafik i årene efter 1930 skabte imidlertid trafikale problemer på den smalle, bugtede vej gennem Sletten og Gl. Humlebæk.

For at skaffe bedre vilkår for trafikken nedrives hotellets gamle krobygning og et hjørne af hovedbygningen. Men trafikforholdene var stadig ikke tilfredsstillende, og man vedtager at bygge en ny vej direkte mod nord uden om Sletten. Den fik navnet »Ny Strandvej«. Men da havde Humlebæk mistet sin festsal, og pladsen i hotellet var stærkt formindsket.

Ejeren, hofjægermesterinde Ida Bruun, beslutter derfor at lade hotellet nedrive og opføre en restaurantsejendom, som fik navnet *Kølles Gaard*, opkaldt efter stedets første restauratør, Ernst Kølle.

I dag er Kølles Gaard domicil for

et stort møbelfirma. Restaurant Kølles Gaard lukkede i 1975.

Få km nord for Humlebæk passerer vi den smukke, velholdte Tibberup Mølle, der foruden at være mølle også var sømærke for sundets skibsfart og derfor skulle være hvidmallet, hvad den stadig er.

Vi er nu i Espergærde, og her var der et fint hotel. Det var *Hotel Gefion*, som efter datidens målestok var et stort hotel. Fra 1911 var det ejet af en markant og dygtig restauratør, Alfred T. Andersen. Han var født i Bergen, og der fik han også sin uddannelse i restaurationsfaget.

Efter nogle år i Tyskland og Frankrig kom han til København, hvor han virkede blandt andet på Hotel d'Angleterre, Langeliniepavillonen, det meget fornemme Hotel Phønix i Bredgade, der blev kaldt »Landadlens Hotel« og på det fine Hotel Skodsborg Søbad.

Hotel Gefion var en sommerforretning, og Alfred T. Andersen kunne derfor påtage sig ledelsen af den norske hotelskole i Oslo, der var lukket om sommeren. Denne post understreger hans store dygtighed.

Men trods fremragende ledelse kunne det gamle hotel ikke byde på den komfort, der efterhånden krævedes, og det skulle nu også konkurrere med det store udland, da udenlandsrejser blev mere almindelige for nogle grupper af befolkningen. Hotellet lukkede, blev revet ned, og et boligkompleks blev opført på grunden.

Imellem Espergærde og Snekkersten ligger *Pension Brinkly*, en velrenommeret virksomhed med et stort stampublikum, blandt andet sportsfiskere.

Også på denne strækning lå tidligere en finere badepension *Pension Ørenæs*. Den er for flere år siden lukket og er nu Civilforsvarets Højskole.

Næste stop på vor Nordsjællands-

rejse er Skotterup. Her ligger *Skotterup Kro*. Et gammelt sted, der især betjente lokalsamfundet og det vejfarende publikum til og fra Helsingør. Kroen har gennem tiderne haft svingende gode og dårlige perioder, men har gennem de senere år på grund af dygtig ledelse manifesteret sig som et fint spisested. Kroen har udvendig og indvendig bevaret den gode, gamle krokultur.

Næste by hedder Snekkersten, og her lå før den gamle *Snekkersten Kro*.

Kroerne lå tæt, men trafikmidlerne var jo ikke så hurtige som i dag, og der var brug for nogle »bedesteder«. Der var et stykke åben landevej mellem de små byer. I dag er hver eneste kvadratmeter jord langs vejen bebygget, så man slet ikke mærker, at man kører fra den ene lille by til en anden.

Snekkersten Kro nedbrændte sidst i fyrrerne, men de initiativrige ejere rejste et efter datidens forhold supermoderne hotel og gav det navnet *Kystens Perle*. Det blev i mange år drevet med stor succes og blev hurtigt et af svenskerne skattet sted at holde ferie eller blot holde en festlig aften.

Kystens Perle havde ingen strand at kunne tilbyde sine gæster, men for dem, der kom i bil, var afstanden til en badestrand ikke noget problem.

I en periode var der i Øresund mange tunfisk, og Kystens Perle blev stedet, hvor sportsfiskere holdt til, når sæsonen for tunfiskeri var inde.

Men tunen forsvandt, og så var det de festlige aftener med fine orkestre og solister, der gjorde stedet berømt og skattet.

Men tiderne blev strengere. Populære orkestre og optrædende blev så dyre, at det krævede store lokaler med mange pladser, og Kystens Perle blev for lille. Det måtte lukke, og en del af bygningerne blev bygget om til ejerlejligheder. Resten af huset lå i nogle år øde hen. I de senere år har forskellige restauratører for-

søgt at genåbne en restaurant og et hotel med færre værelser, men indtil nu uden større held.

»Nordens festlige hjørne«

Vi kører videre mod nord og når frem til sundbyen Helsingør, der også er en speciel by, når det gælder danske hotellers historie. Her startede i forrige århundrede et helt traditionelt hotel, restaurant og bade-etablissement, som var langt forud for sin tid, og som hurtigt blev kendt og berømt langt ud over landets grænser.

Det hele startede egentlig med, at Frederik VII i 1848 skænkede *Marienlyst Slot* til sine tapre soldater som et invalidehotel. Slottet var imidlertid ikke velegnet til dette formål. I 1951 købte Helsingør kommune Marienlyst Slot og lejede det i 1961 ud til en mand, J.S. Nathanson, der havde planer om at indrette en i de tider ukendt virksomhed, nemlig et bade-etablissement i tilknytning til hotel og restaurant, beregnet både for indenlandske og udenlandske gæster. Der blev set med stor skepsis og un-

dren på dette nye, vovelige eksperiment i det provinsielle Helsingør. Men det gik godt, ja over al forventning. Dette initiativ var rent faktisk Danmarks første virkelige fremstød i international turisme!

I 1897 købte en markant personlighed, slagtermester Anders Jensen, Marienlyst. Han havde flair for hoteldrift og satte et større byggeri i gang. Marienlyst var efterhånden flyttet fra slottet over vejen og helt ned til stranden.

Anders Jensen åbnede i 1901 et kæmpehotel med 300 værelser, 20 villaer, der udlejedes til gæster, og en restaurant til 1200 gæster. Et orkester med mere end 20 musikere underholdt gæsterne, og det kan jo godt undre i dag, hvor levende musik på restauranter er blevet sjældent. Tilstrømningen til Marienlyst var så stor, at der blev indsat ekstra tog fra København til Helsingør – »Marienlysttog«, fyldt med et elegant og festklædt publikum.

Marienlysts fantastiske succes begejstrede ikke alene det velhavende borgerskab, men havde også kongehusets bevågenhed. Kronprins Fre-

derik, senere Frederik VIII, gav personligt tilladelse til, at Marienlyst fik et spillekasino med roulette og spil om penge. Desuden gav kronprinsen tilladelse til at flage med splitflag – det var dengang som i dag forbeholdt kongehuset og offentlige institutioner, og disse tilladelser blev givet uden hensyntagen til gældende love og bestemmelser.

Marienlyst var det eneste sted i Danmark, hvor der fandtes spillekasino. Det kunne dog ikke sammenlignes med udenlandske kasinoer, for dansk lov satte loft over indsatsens størrelse, og den var så lille, at den ikke lokkede internationale spillere til Helsingør. Så trods fordums monopol er det et stort aktiv for hotellet, at det sidste år fik tilladelse til »rigtigt« kasino.

Den succesfulde periode for Marienlyst dæmpedes noget i årene mellem de to verdenskrige, og under anden verdenskrig gik det helt i stå, da hotellet blev beslaglagt til lazaret og senere til flygtninge. Hotellet blev stærkt beskadiget i den periode.

Men Marienlyst rejste sig igen som Fugl Fønix af resterne. Ejeren var nu den gudbenådede komponist og teaterdirektør Aage Stentoft, der i samarbejde med dygtige restauratører fik genskabt et smukt etablissement.

Marienlyst var i en række år Helsingørs eneste større hotel. Tidligere havde byen haft mange hoteller og hotelpensioner. Der var *Hotel Øresund*, der lå midt i hovedgaden, og *Jernbanehotellet*, der lå ved stationen og statshavnen. Jernbanehotellet skiftede navn til *Hotel Prins Hamlet*, da Hamletskuespillene begyndte på Kronborg. Det brændte sidst i 30'erne og blev ikke opført igen. Efter krigen blev der bygget et ret stort hotel ikke ret langt fra Kronborg. Det hed *Hotel Hamlet*, men det blev ikke ret gammelt som hotel.

Annoncer fra den tid, hvor et værelse på Marienlyst kunne fås for 2 kroner.

<p><b>Marienlyst Kur- og Søbade-Anstalt</b> ved Helsingør i Danmark <i>(1 1/2 Time fra København, 1/2 Time fra det hgl. Residentslot Fredensborg).</i></p> <p><b>Iste Klasses Badehotel,</b> ... vidunderligt skjønt beliggende, anbefaler sig med: Værelser fra 2 Kr. til højere Priser. Fuld Pension 4 1/2 Kr. pr. Dag (for længere Ophold Moderation).</p> <p><b>Restauration 1. Klasse</b> snavel à la carte som diners og dejeuner à prix fixe samt table d'hôte. Strømbade og varme Søbade, Douche m. m. <i>I Saisonen musicerer Helsingørs Regimentsmusik hver Aften i Koncertsalen, og en Aften usædvanlig afholdes soirée dansante.</i></p> <p>Man henvende sig til: Direktionen for Marienlyst pr. Helsingør, Danmark.</p>	<p><b>Marienlyst Kur- und Seebad-Anstalt,</b> (wunderbar schön gelogen). <b>Iste Klasse Bad-Hotel in Dänemark</b> <i>(1 1/2 Stunde von Copenhagen, 1/2 Stunde vom königlichen Residenschloss Fredensborg)</i></p> <p>empfehl: Zimmer von 2 Kr. an bis höhere Preise. Volle Pension 4 1/2 Kr. pr. Tag (für längeren Aufenthalt Moderation).</p> <p><b>Restauration (Iste Klasse)</b> sowohl à la carte, diners und dejeuner à prix fixe als table d'hôte. Vorzügliche Strömbäder, warme Seebäder, Douche m. m. <i>Im Saison jeden Abend Militär-Musik und ein Mal wöchentlich soirée dansante im Koncertsalon.</i></p> <p>Man wende sich an: <b>Marienlyst pr. Helsingør,</b> Dänemark. <b>HELINGSØR BYMUSEUM</b> HM 1462</p>
--	--

Kommunen købte det og indrettede det til et udmærket plejehjem. Helsingør fik et nyt *Hotel Hamlet* i 1985, da automobilforhandler Ole Petersen overtog det tidligere *Missi-onshotel* i Bramstræde 5 og indrettede det til et af vore dages bedste hoteller med tilhørende Restaurant Ofelia og senere Shakespeare Club – ganske vist ikke noget badeetablisserment, men alligevel værd at nævne for at undgå forvekslinger.

Helsingør havde også flere gode hotelpensioner af høj klasse. Der var *Krogske Gaard* med et eksklusivt klientel, og der var *Hamlets Gaard* og mange mindre steder til et behageligt sommerophold. Krogske Gaard er i dag også plejehjem.

Den nemme og relativt billige mulighed for at holde ferie i det sydlige Europa med sikkerhed for godt vejr og gode bademuligheder har gjort disse steder overflødige.

Helsingør er en levende grænseby med et meget stort besøg af svenskere, der med en smuttur på kun et par timer kan gøre en fordelagtig indkøbstur. Vin, spiritus, visse kolonialvarer, kød, ost, tobak og flere andre dagligvarer købes med fordel i Danmark.

Som ung tjener, lige udlært, fik jeg arbejde på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg.

Sverige havde dengang en meget streng lovgivning angående køb og forbrug af spiritus. Alle voksne svenskere havde en »motbok«, der angav, hvor stort et kvantum spiritus, han var tildelt pr. måned. Ikke alle fik samme ration, mænd fik mere end kvinder. Alderen spillede også ind, de helt unge fik mindre end de ældre. På restauranter måtte der kun serveres alkoholiske drikke i forbindelse med varm mad, et enkelt stykke smørrebrød var ikke nok. Mænd måtte få dobbelt så mange centiliter som kvinder. På regningerne var der en rubrik, hvor tjeneren skulle udfylde antallet af mænd og



Aalsgaard Badehotel omkring 1910.

kvinder, så »sprit-policen« ved en revision kunne se, om loven var blevet overholdt.

Jeg har flere gange, sammen med en ven og hans kone og min egen kone været på en svensk restaurant for at spise, og hver gang skrev tjeneren, at vi var fire herrer, så kunne han jo få solgt lidt mere sprit. Der går en historie fra de tider om, at policen på et hotel havde fundet en regning fra et bryllupsselskab, og der havde ikke været en eneste dame med i selskabet! Jeg tror nu, at det er en vittighed.

Med de betingelser var det naturligvis attraktivt at komme ombord på en dansk færge, hvor man uden at skulle spise varm mad kunne få en rigtig pilsner og en stor snaps på 5 centiliter, for i Sverige kunne man kun få en lys, tynd øl. Prisen var for øl 40 øre og for den store snaps 55 øre. De snapse, vi i dag serverer på restauranterne, er kun på 2 centiliter.

Hvis man ville have et stykke mad på færgen, var det også en billig fornøjelse. Smørrebrød kostede fra 15 øre og op til 55 øre. Der var f.eks. kødpølse, rullepølse, flæskesteg, kalvesteg, roastbeef og røget ål.

Almindelige cigaretter som North State og det dengang meget populære tyrkiske mærke Adamas kostede i Sverige 10 svenske øre og på færgen 4 danske øre. Kursen var i en lang periode stabil, en svensk krone kostede 1,15 danske kroner.

Disse for svenskere gunstige forhold har naturligvis også bevirket,

at mange fra »hinsidan« holdt deres ferier i Danmark.

### *Den smukke landevej*

Men vi må forlade »Nordens festlige hjørne«, som Oscar Pedersen kaldte det på grund af Marienlyst og Kystens Perle, og ad Nordre Strandvej fortsætter vi mod vest. Nogle har kaldt denne vej for Danmarks smukkeste landevej. Lige uden for Helsingør er der en fantastisk udsigt over Sundet og Kattegat med Kronborg stolt knejsende og med et flot vue til svenskekysten, Sofiero og Kullen. Vejen ender i Hornbæk Plantage med flere parkeringspladser, hvorfra der er muligheder for dejlige spadsereture.

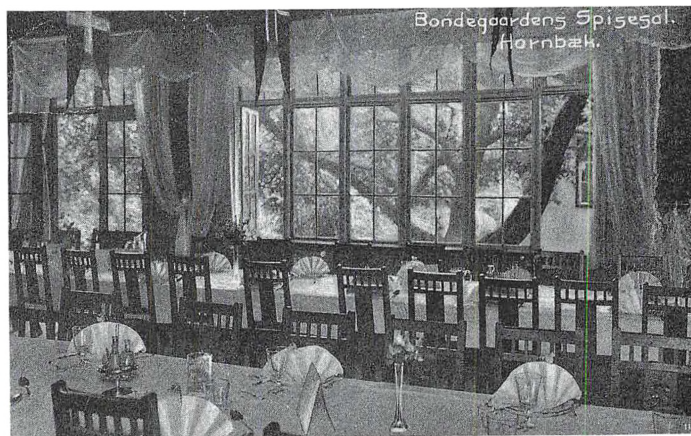
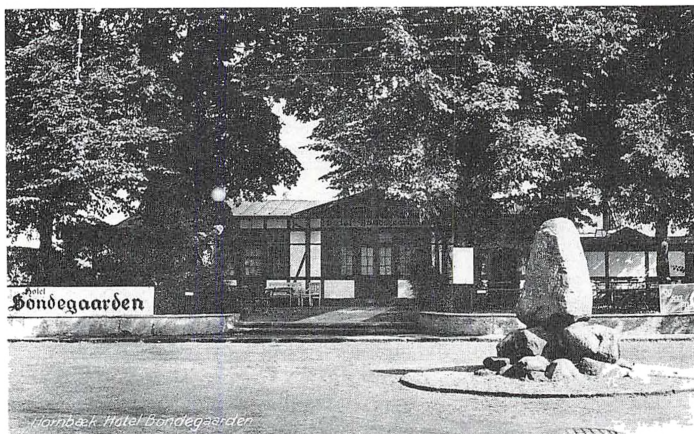
Vi når frem til Hellebæk midt mellem Helsingør og Hornbæk. Her lå et kendt hotel, som hed *Hellebæk Badehotel*, gennem en årrække anerkendt som et absolut 1. klasses hotel. Det skiftede senere navn og kom til at hedde *Hellebæk Kyst*. I mange år ejet og ledet af hotelejer Bonde, en markant fagmand, og sidst af hotelejer Harry Rasmussen, der trods stor dygtighed og faglig kundskab foretrak at lukke hotellet og sælge den velbeliggende hotelejendom til ejerlejligheder. Det skete i 1979.

Hellebæk var derefter uden hotel, men ikke uden en restaurant, for *Hellebæk Kro*, der blev kgl. privilegeret i 1752 eksisterer stadig. Det er en lille, populær restaurant.

Lidt derfra, på Ndr. Strandvej, lå den fornemme pension *Majorgaarden*, også med pragtfuld udsigt til svenskekysten. Den var i mange år søgt af et eksklusivt klientel. I dag er Majorgaarden ejet af Helsingør kommune og omdannet til rekreationshjem.

Næste by er Ålsgårde. Et mindre fiskerleje, som dog også havde sit badehotel, nemlig *Aalsgaard Badehotel*, der var godt beliggende, helt ned til vandet. Det var et ældre hotel





Siden 1915, hvor disse billeder er fra, har Hotel Bondegaarden i Hornbæk ført en omskiftelig tilværelse. I dag er der diskotek.

med ret beskedne faciliteter. Under 2. verdenskrig blev det belagt med soldater og flygtninge. I 1944 nedbrændte det og blev ikke bygget op igen.

Her ligger også den nyåbnede *Restaurant Jan Hurtigkarl* (tidligere *Købmandsgården*), indrettet i en større købmandsforretnings lokaler.

Kort før Hornbæk lå *Arnakkehus*. En god, velindrettet badepension. Den blev lukket i 1974, og på stedet blev der opført boliger.

Så er vi i Hornbæk, en af Danmarks bedste badebyer, med en snehvid badestrand. Her lå to fine badehoteller, Hornbæk Badehotel og Hotel Trouville.

*Hornbæk Badehotel* var vel nok dengang det »fineste«, og her boede i mellemkrigsårene det publikum, som havde penge, og som måske også gerne ville ses og træffe nyttige og gode forbindelser.

Det gamle hotel, der var en bindingsværksbygning, nedbrændte, og et nyt, større og mere moderne kompleks rejste sig på tomten. Det opfyldte alle de krav, man dengang stillede til komfort og service. Men trods det og trods beliggenheden ved en af Danmarks fineste badestrande gik det ikke. I dag er Hornbæk Badehotel fysiurgisk hospital for handicappede.

*Hotel Trouville* ligger i dag lige så

smukt som for små 100 år siden, da frøken Johanne Augusta Buch byggede sit lille pensionat helt ude ved klitterne på Kystvej. Trouvilles spændende historie kan De læse om i »Folk og minder fra Nordsjælland«s 1989-udgave.

*Men der var mange flere*

I den østlige udkant af byen lå den lækre *Hotelpension Bakkebo*, der var smagfuldt møbleret og udstyret i bedste stil med mange antikviteter og ægte tæpper. Den havde et udsøgt klientel, der år efter år nød sommeren i Hornbæk.

Ejeren af denne perle var direktør i det eksklusive indretningsfirma Lysberg, Hansen & Therp i København, og det forklarer det fornemme inventar. I slutningen af 2. verdenskrig nedbrændte stedet. Branden var formentlig påsat, og Bakkebo blev ikke genopført.

I en lang række år, frem til 1944 var *Bondegaarden* hotel, restaurant og selskabslokaler, og det var her byens ungdom samledes om aftenen og dansede til levende musik, leveret af gode danseorkestre.

Foruden hovedbygningen var der et anneks med hotelværelser.

1944 nedbrændte stedet til grunden efter en påsat brand, og det blev ikke opført igen. I dag ligger der et Irma-supermarked.

Annekset, der ikke tog skade af branden, blev udvidet, ombygget og renoveret og er i dag krostue, restaurant og har indrettet et diskotek, så de unge stadig kan få rørt benene.

Den tidligere pension *Bretagne*, der nu er et »Hotel garni«, har samme indehaver som »Bondegaarden«, der i dag ikke råder over hotelværelser. Restauratør Jørgen Petersen oplyser, at han, trods »Bondegaardens« manglende værelser, har beholdt det gamle, gennem generationer, kendte navn »Hotel Bondegaarden«, da han jo kan henvise værelsessøgende gæster til »Bretagne«.

*Hornbækhus* på Kystvej, elegant monteret og med et udsøgt klientel, der år efter år gæstede stedet, havde det bedste ry. I dag er Hornbækhus kursusejendom for Danida.

Men den mondæne kystvej med de flotte sommervillaer har stadig attraktive steder for sommergæsterne, nemlig foruden Hotel Trouville også *Hotel-Pension Villa Strand*, smukt udstyret med hyggelig have og værelser med udsigt til den dejlige strand og havet.

*Pension Friis* er ikke alene en af de virksomheder, der har overlevet, men er også blevet udvidet og moderniseret og trives i bedste velgående – i dag som *Motel Friis*.

Også *Søbakkehus* eksisterer stadig og har et godt og trofast stam Publikum.

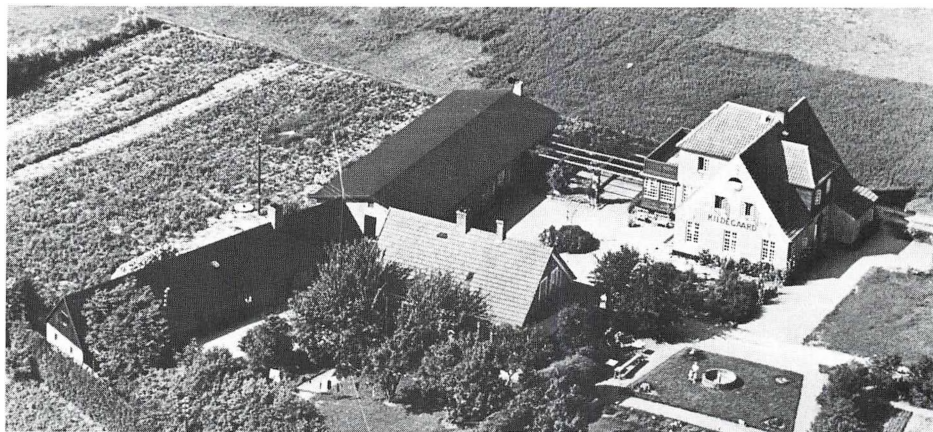
Vi forlader dejlige Hornbæk og kører videre til Dronningmølle. Her lå *Dronningmølle Slotshotel*, indrettet i en smuk, man kan godt sige en romantisk bygning. Også den havde vanskeligheder, og selv om der blev gjort meget for at redde hotellet, var det forgæves. I dag er der timeshare-lejligheder i det gamle slotshotel.

Vi drejer ad den gamle vej til Hulerød. Her lå *Hulerød Badehotel* og *Hulerød Kro* side om side. Hotellet var et søgt sted og havde mange skuespillere og kunstnere blandt sit stampublikum. Hotellet brændte og blev ikke genopført, men Hulerød Kro eksisterer stadig og betjener det lokale klientel.

### *På toppen af Sjælland*

Næste stop er Gilleleje, som var og stadig er en stor turistby. Men antallet af hoteller og pensioner er stærkt reduceret.

*Gilleleje Badehotel* var byens største med mange aktiviteter: hotel, restaurant, selskabslokaler, biograf og et stort anneks. Ved siden af hotellet desuden en café og isbar samt lettere servering. Som alle andre badehoteller kom også dette til



Pension Kildegaard i Tisvildeleje, hvor familier med børn føler sig godt tilpas.

at mærke de svære tider efter 2. verdenskrig. De mange afdelinger blev udskilt fra virksomheden. Nye ejere gav det navnet *Hotel Strand*. Hotel og restaurant blev adskilt med hver sin restauratør, så i dag er der både Hotel Strand og Restaurant Strand. Caféen blev solgt fra, biografen ligeledes, og anneksket blev også en selvstændig virksomhed, som blev til *Gilleleje Vandrerhjem* og senere til *Gilleleje Pension* i nogle år, for så helt at ophøre som hotelvirksomhed. Den blev bygget om og hedder i dag Gilleleje Center.

Tidligere havde Gilleleje også

*Missionshotellet*, der lå ved havnen. Hotellet er nedlagt, men i bygningen er der en meget smuk og søgt restaurant, der hedder *Gilleleje Havn*.

*Sømandshjemmet* lå også ved havnen, men eksisterer ikke mere. *Gilleleje Kro* lå inde i byen. Irma overtog stedet og indrettede supermarked. Desuden havde Gilleleje 10 eller 11 pensioner, der alle kun havde åbent om sommeren, men også de er alle væk.

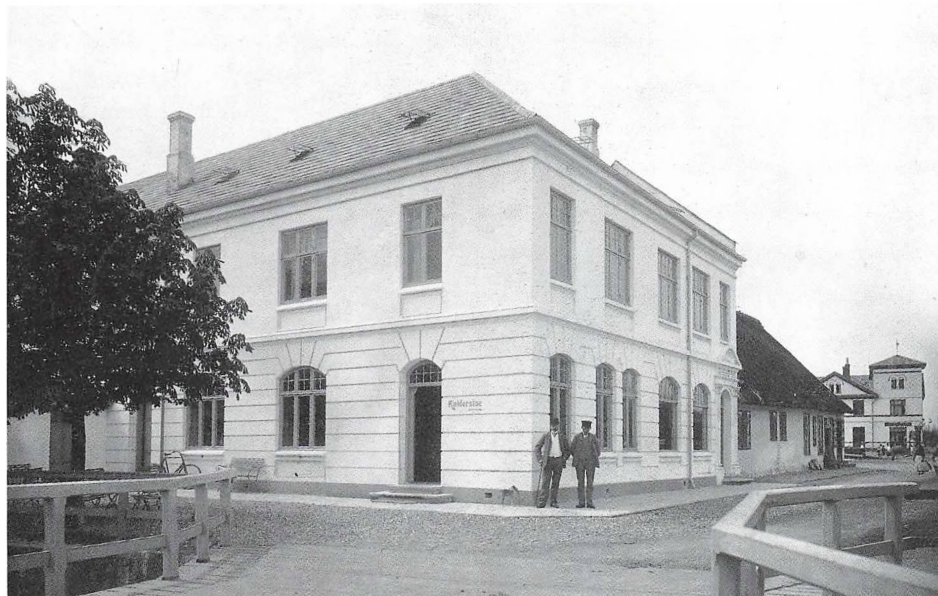
Lige uden for byen, på Gilbjerg, lå *Kristeligt Feriehjem* og *Gilbjerg Kro*. Her ligger i dag *Gilleleje Feriekro* med et stort antal feriehuse, der ejes af Dansk Folkeferie og udlejes til et både dansk og udenlandsk ferieklientel.

Gilleleje er en spændende by med sin store fiskerihavn og lystbådehavn, og fiskeauktionen samler hver morgen foruden opkøbere også interesserede turister, der følger salget af de ofte store mængder forskellige fisk og skaldyr.

15 km videre mod vest ad Strandvejen kommer vi til Rågeleje. Her var der før både *Raageleje Badehotel* og *Raageleje Kro*. Badehotellet er forlængst nedrevet, og kroen er »timeshare« ferielejligheder. Stedet hedder i dag *Rågeleje Klit*.

4 km fra Rågeleje ligger Vejby, en lille typisk landliggerby. Her var i mange år et badepensionat, indret-

Gilleleje Kro omkring 1909. I dag har Irma supermarked på stedet.



tet i et ældre bondehus. Der var kun åbent i sommersæsonen. For et par år siden kom der nye ejere til, og de foretog en større ombygning og renovering. Alle lokaler blev monteret med smukke stilmøbler, og der blev indrettet en glimrende restaurant. Navnet er *Havgården*. I sommertiden har restauranten åben og hele året modtages selskaber. Havgården har gode værelser, og boende gæster modtages også hele året.

Fra Vejby kommer vi til badebyen Tisvildeleje med en kilometerlang snehvid badestrand. En meget stor parkeringsplads gør det nemt for bilister at komme til den dejlige strand. Den vestligste del af stranden er fribadestrand, hvor de, der foretrækker at bade uden badetøj, kan boltre sig.

Tisvildeleje havde tidligere flere pensionater og det store *Tisvilde Badehotel*. Det lå faktisk ude mellem klitterne, ideelt for badegæsterne. Det blev revet ned, og området er siden fredet.

Der er stadig enkelte badepensioner tilbage, og et par enkelte skal omtales. *Hotel-Pension Helenekilde*

har taget navn efter den berømte helligkilde, der havde ry for sine mirakuløse helbredelser. Kildevandet skulle drikkes bestemte dage eller nætter, for at det skulle kunne hjælpe de ofte håbløst syge, der her forsøgte en sidste mulighed for at blive raske. Helenekilde hører hjemme i den bedste kategori af pensioner og har et særdeles trofast stampublikum.

Det samme kan siges om *Pension Kildegaard*, der ligger centralt på hovedgaden, men alligevel tæt ved skov og strand med stor have og familievenlige faciliteter, blandt andet en dejlig legeplads til børnene.

### *Sommerby og idyl*

Næste station er Liseleje, og her slutter så perlerækken af sommer- og badebyer i Nordsjælland.

Liseleje er den rene idyl med små, hyggelige huse og en god strand med klitter og sand. Det var den sommerby, der sidst blev »opdaget« og derfor kom sidst med i selskabet af nordsjællandske badebyer, hvad man tydeligt fornemmer den dag i dag.

Der var *Hotel Solskin*, for få år siden døbt om til *Liseleje Badehotel*. Hotellet har været lukket i over fem år, og fremtiden er uvis. Også *Liseleje Strandhotel* er lukket og ombygget til lejligheder.

*Pension Lisebo* blev i 1978 indrettet til privatbolig. *Pension Kattegat* lukkede 1975 sin værelsesafdeling og indrettede restaurant i bygningen under navnet *Restaurant Kattegat*, som er et velrenommeret sted. *Pension Lisegården* er omdannet til et ualmindelig smukt kursuscenter, men fungerer i sommersæsonen også som pensionat, og *Pension Lise-længen* drives også stadig som pensionat. Desuden er der i byen en restaurant og cafeteria *Papillon* med pæne lokaler og en stor udendørs serveringsterrasse.

I nabobyen Asserbo med sine mange sommerhuse lå tidligere den kendte *Pension »Asserbohus«* – i dag kursusejendom. *Pension Adsergaarden* er nu privathjem, og *Restaurant Assergaarden* er revet ned.

Det var ikke lav standard og dårlig service, der var grunden til de mange lukninger af vore badehoteller! Konkurrencen var ulige og håbløs, da de mange tilbud kom fra charterrejsebureauerne.

Rejselyst og udlængsel steg eksplosivt efter 2. verdenskrig. Ønsket om at se fremmede lande, opleve Sydens sol og varme, nyde livet på skønne badestrande, indsnuse fremmed atmosfære, få nye oplevelser og så være næsten sikker på sol og varme. Det evnede kun de færreste at konkurrere med!

Men til gengæld har Nordsjælland udviklet sig til et attraktivt rejsemål for mennesker fra hele verden, og selv om vi har mistet de fleste af vore badehoteller, er turiststrømmen og derfor også hotelkapaciteten steget enormt. Vi har jo så meget andet end badestrande at tilbyde vore danske og udenlandske gæster!

Hotel-Pension Helenekilde ca. 1920. Stadig et traditionsrigt paradys for mange stamgæster.



# På sporet af en god rejse



**DSB rejsecenter  
Helsingør station**

**☎ 49 21 12 55**



**Et Billed-Blad,**  
til nyttige Kundskabers Udbredelse og Sindets gavnlige Opmantring,  
for alle Stønder.