

fahs



NUMMER 4 • DECEMBER 2004 18. ÅRGANG



*Lappen nr. 22-24 set fra bagsiden i 1971.
Fotografiet er venligst udlånt af Helsingør Kommunes Museer*

et blad fra
Frederiksborg Amts Historiske Samfund

Grænseoverskridende kulturhistorie

Projektet hedder »Øresundsfolk«, og er et bredt kulturhistorisk samarbejde i Øresundsregionen mellem arkiver, biblioteker, museer, universiteter og foreninger.

Projektet har tre mål: En webudstilling, en platform for kulturhistorisk samarbejde og ny netværksdannelse mellem kulturhistoriske institutioner og foreninger på tværs af Øresund.

Webudstillingen er den virkelige nyskabelse i kulturhistorisk sammenhæng, dels fordi den på en ny måde i relation til historiefremstilling og –forskning udnytter internettet som medie, dels fordi den er tænkt som en dynamisk kulturhistorisk formidling. Herudover skal webudstillingen afspejle de rammer og vilkår, der over tid har været for mobiliteten i regionen fra forhistorisk tid til nutiden. Opbygningen af webudstillingen bliver en virtuel kulturhistorisk fortælling om mennesker, der har rejst over Øresund i den

ene eller den anden retning, og som har haft Øresundsregionen – og dermed altså i høj grad også Frederiksborg Amt – som del af deres aktivitetsfelt. Yderligere informationer om projektet kan findes på www.oresundsfolk.dk.

For medlemmer med interesse for Øresundsregionens historie kan det tillige anbefales at klikke ind på www.ts.skane.se, som er et yderst seriøst og særdeles omfattende internetprojekt, hvis mål er at fortælle om Skånes historie fra istid til nutid. Målgruppen er hovedsageligt børn og unge; men også et voksent og historieinteresseret publikum kan have stort udbytte af dette site.

Som formand for Frederiksborg Amts Historiske Samfund følger jeg projektet »Øresundsfolk« og har i den forbindelse deltaget i flere seminarer. Hvis der er medlemmer, som har fået lyst til at bidrage med materiale og/eller ideer til projektet, er man meget velkommen til at henvende sig til undertegnede.

Stig Colbjørn Nielsen, formand

fahs



FAHS er medlemsblad for Frederiksborg Amts Historiske Samfund og udkommer fire gange om året; i februar, april, august og november.

Artikler til bladet sendes til:

FAHS, Helsingør Kommunes Biblioteker,

att. Eva Stennicke, Marienlyst Alle 4, 3000 Helsingør.

Telefon: 4928 3622, fax: 4928 3627.

E-mail: eva.stennicke@comhem.se

Hjemmeside og adgang til årbogsregister: www.fahs.dk

Medlemskab og kontingent:

Helsingør Teater, Havnepladsen 1, 3000 Helsingør.

Telefon: 4920 0811. E-mail: info@helsingor-teater.dk

Redaktion

Bibliotekar
Eva Stennicke
(ansvarshavende red.)

Layout, sats og
tilrettelæggelse:
Eva Stennicke

Tryk: FOA

LAPPEN - et boligkvarter i Helsingør

Af bibliotekar Eva Stennicke

Lappen er navnet på de huse, der ligger ved kysten ud for Lappegrunden, nord for Helsingør, umiddelbart udenfor den egentlige bykerne. Husene var oprindeligt beboet af færgemænd, lodser og fiskere.

I løbet af 1900-tallet forfaldt husene, de blev utidssvarende og de mennesker, der boede der, havde ikke råd til at vedligeholde dem. Denne artikel skal handle om husene på Lappen 22-38, som flere gange var udset til at blive revet ned.

Lad falde, hvad ikke kan stå!

I 1940'erne og 50'erne var ejendommene første gang udset til at blive jævnet med jorden. I 1943 blev de købt af et konsortium af helsingørske håndværksmestre, der ville fjerne de gamle huse og opføre en højhusbebyggelse i to blokke med ti etager hver og forbundet med en trappe- og elevatorskakt. Heldigvis, må man vel sige, var man ikke begejstret for projektet hverken i boligministeriet eller i kommunen, og det indførte byggestop forhindrede så i øvrigt flere initiativer.

I 1955 forsøgte konsortiet igen, også denne gang løb det ud i sandet, selvom der ifølge avisen Nordsjælland 15/10 blev givet »Grønt lys for den første boligsanering i Helsingør«.

7-etager på et af Danmarks skønneste steder

I slutningen af 1960'erne var husene på Lappen 22-38 atter i fare – denne gang skulle de erstattes af en syv-etages bebyggelse. Projektet vakte stor modstand blandt borgerne og i en artikel i Politiken 27. juli

1969 gik arkitekt, professor Steen Eiler Rasmussen ind i debatten. Under overskriften »Marienlyst – slottet og haven« argumenterede han mod byggeriet. Han skrev bl.a. »Der er planlagt et syv-etages boligbyggeri på ”Lappen” i Helsingør, hvor der hidtil kun har været haver og uskyldig lav bebyggelse. Det kan med et slag ødelægge landets ældste eksisterende haveanlæg og et af de skønneste steder i Danmark. For hele det særlige milieu, der er skabt ved Marienlyst Slot er formet over eet bestemt motiv: nemlig udsigten fra højden ud over Sundet, og det er det perspektiv, man vil slå i stykker med en stor bygningsklods.«

I vinteren 1969 solgte det pågældende konsortie så ejendommene på Lappen til Det sociale Boligselskab i Helsingør. Konsortiet fandt ikke, at planerne om at bygge et højhus længere var realiserbare og mente, at boligselskabet havde større muligheder for at gennemføre et byggeri.

En skændsel for byen?

Det Sociale Boligselskab ville også rive husene ned, men nøjes med at opføre et to-etages byggeri med plads til 30 familier, evt. suppleret med andre faciliteter, som f.eks. forretninger.. Formanden for Det sociale Boligselskab, viceborgmester Niels K. Mørch udtalte til Frederiksborg Amts Avis 20/12 1969: »Vi kan simpelthen ikke være bekendt at have disse gamle og saneringsmodne bygninger liggende i Helsingør. Det er byens indgang fra nord og en skændsel for byen, idet turisterne i stort tal netop passerer dette sted. Vi betragter det derfor som vor opgave at gå ind



Lappen nr. 24 før saneringen.

Fotografiet er venligst udlånt af Helsingør Kommunes Museer

i et byggeri på "Lappen" og håber kunne gennemføre det hurtigt.« Det Sociale Boligselskab genudlejede ikke de lejligheder på Lappen, som folk flyttede ud af, og dette gjorde at husene stod og forfaldt endnu mere.

En bevaringsplan udarbejdes

I første halvdel af 1970 blev spørgsmålet om en restaurering kontra en nedrivning endnu engang diskuteret i Helsingør Byråds planlægningsudvalg. Adskillige politikere foretrak at husene blev sløjfet, så boligselskabet kunne få grønt lys for sine planer. Imidlertid lykkedes det at samle et knebent flertal for at lade Det særlige Bygningssyn se på sagen og udarbejde en

vejledende bevaringsplan for området. Debatten fortsatte hen over året. Det sociale Boligselskab så det ikke som sin opgave at gå ind i en restaurering af ejendommene og havde heller ikke, ifølge Niels K. Mørch, midlerne til det.

Lappens fremtid i byrådet

Den 6. november 1970 var der ifølge Helsingør Dagblad et flertal i planlægningsudvalget for en nedrivning. Den 22. november havde avisen forventet en endelig afgørelse, men på mødet udsatte politikerne afgørelsen til ugen efter. Den 1. december kunne Helsingør Dagblad så fortælle, at sagen tog en usædvanlig vending på planlægningsudvalgets møde aftenen

forinden, idet udvalget havde besluttet at sende sagen videre til byrådet uden indstilling. Det betød, at Lappens fremtid skulle afgøres på et byrådsmøde. Den 21. december 1970 besluttede byrådet så endelig at stille en eventuel nedrivning i bero indtil Det særlige Bygningssyn havde udarbejdet en detaljeret bevaringsplan for bygningerne. Først da ville der i byrådet blive taget beslutning om Lappens fremtid.

Februar 1971 købte Helsingør Kommune Lappen 22-38 af Det sociale Boligselskab. Med kommunens erhvervelse blev der sikret ro omkring den bevarende saneringsplan, som var under udarbejdelse, samtidig med at kommunens teknikere kunne få tid til at udarbejde en partiel byplanvedtægt for området.

I efteråret 1971 solgte Helsingør Kommune så ejendommene igen, idet nogle af de arkitekter, som på Fællestegnestuen i Snekkersten i forvejen var involverede i det begyndende saneringsarbejde i Helsingør,

tog initiativ til at samle en gruppe mennesker, der var interesserede i bevaringen af Lappen.

Konsortiet med ingeniør Kaj Mathiesen og arkitekt Niels Basse i spidsen, købte husene med henblik på at de skulle bevares ved en kollektiv indsats af gruppens medlemmer. Ifølge aftalen måtte gruppens medlemmer som en del af købsvilkårene fraskrive sig rettighederne til at benytte saneringsloven. Politikerne frigjorde sig herved for forpligtelsen til at bidrage med 30?50 pct. af saneringstabet.

Husene på Lappen 22-38 blev fredet i 1972 og står i dag heldigvis bevarede og restaurerede sammen med mange andre fredede bygninger i Helsingør.

Artiklen har tidligere været offentliggjort i Helsingør Kommunes Bibliotekers online magasin »Tekst, lyd & billede, 2004, juli-august« http://www.helsbib.dk/tilbud/tekst_lyd_billede/2004/index.asp



Husene på Lappen som de ser ud i dag. Fotograf: Torben Bill-Jessen

FREDENSBORG STATION OG DEN KONGELIGE VENTESAL

af fhv. overbibliotekar Ernst Tursø

»Lille Nord« – Fredensborg Station

Den nordsjællandske jernbane Hellerup-Hillerød-Helsingør, også kaldt Nordbanen og for delstrækningen Hillerød-Helsingør officielt benævnt »Lille Nord«, blev indviet 9.6.1864 af Christian IX midt under den slesvigske krig. Anlægsloven blev underskrevet 19.2.1861. Stationsbygningen, Stationsvej 2, var tegnet af arkitekt Carl Wolf lige som de andre stationer på strækningen. Som en af de første Nordbanestationer blev den i 1872 forsynet med et perrontag.

Nordbanens linjeføring var dels baseret på et ønske fra Frederik VII om at kunne komme let frem og tilbage mellem slottene i Hillerød, Fredensborg og Helsingør, og dels et memorandum fra militærstrategerne, der fandt, at en linjeføring langs kysten var alt for sårbar og nem at ødelægge fra søen. Banen fulgte faktisk det gamle kongevejsmønster og den blev anlagt så hensigtsmæssigt, at den kun krydsede den gamle kongevej én gang gennem en viadukt mellem Gentofte og Lyngby. Strandvejen var dengang kun nogle hjulspor i sandet.

Køreplanen startede med 3 tog daglig i hver retning med afgang fra København kl. 8 og 11.30 om formiddagen og kl. 17.30 om aftenen. Allerede fra begyndelsen var der direktiver om den kongelige salonvogns placering under residensens forlægning til Fredensborg.

Navnet Nordbanen skabtes først i 1898 efter Kystbanens åbning i 1897. Udtryk-

ket »Lille Nord« for delstrækningen Hillerød-Fredensborg-Snekkersten-Helsingør ses første gang i en instruks til DSB's lokomotivpersonale i 1937, men har muligvis været benyttet som kælenavn tidligere.

De store Fredensborgdage

I »Fredensborgdagene« under Christian IX fik stationsbyen Fredensborg et nyt ansigt. Det blev mondænt for kunstnere, skuespillere og rigmænd at bygge og bo i Fredensborg. Navnlig omkring de kongelige festdage, nemlig regentparrets bryllupsdag den 26. maj og dronning Louises fødselsdag den 7. september var der familiesammenkomster på Fredensborg Slot.

Også i kongefamiliens sommerferier stod den lille by på gloende pæle, navnlig omkring jernbanestationen, hvor man kunne gå ned og iagttage de kongelige ankomme og hylde gæsterne med hurra-råb, når ekvipagerne med røde kuske en for en satte kursen fra stationen mod slottet. Omfanget af Christian IX's gæstfrihed forstår man først rigtigt, når man erfarer, at der til det daglige taffel i kuppelsalen kunne være op til 70 gæster og overordnede hoffolk, og at det antal gæster forudsatte en tjenerstab – for en stor del medbragt af gæsterne – på over 200 personer. Det var i 1880'erne ikke usædvanligt, at der hver aften var opredt 300 senge på slottet.

Christian IX's staldmester, baron Haxthausen, etablerede en vognpark på



Fredensborg Station 20.7.1906. Fr. VIII og Dr. Louise kommer til Fredensborg for første gang efter tronbestigelsen 29.1.1906. Fotograf: Chr. Linde. Billedet er venligst udlånt af Fredensborg-Humlebæk Lokalhistoriske Arkiv

Fredensborg Slot, bestående af en halv snes 6-personers, 2-spands ekvipager. Landauerne transporterede de fornemme gæster fra stationen til Fredensborg Slot, mens honoratiorenes og nysgerrige turister stimlede sammen for at få et glimt af de kronede hoveder, når de gik fra kongeventesalen ud til vognene. De fleste sommerferiebesøg lå mellem den 1. juni og 15. september. Højdepunktet af »Fredensborg-dagene« var imellem 1876 og 1893, selv om de første kongelige besøg startede 1864 og varede i næsten 40 år.

Den gamle kammerherre Bodenhoff har i sin dagbog for den 1. juni 1867 nedfældet denne øjensvidneberetning om modta-

gelsen af de kongelige gæster: »Paa Banegaarden var der, som det sig hør og bør, beredt de høje Herskaber en Modtagelse, saa festlig, som Fredensborg nu en Gang kan yde den. Alle Egnens Honoratiorenes havde samlet sig der ved Ankomsten, og Amtmand, Grev Schulin bød Velkommen med et hjerteligt »Leve Deres Majestæter!«. Ved Indkørslen til Slotet, der var smukt dekoreret, modtoges Majestæterne med en Tale af Slotspræst Wiedemann, der dog havde den Godhed at fatte sig i Korthed. Man var træt efter Turen; de fleste længtes efter at faa deres Værelser anviste og hvile lidt ud«.

Kongeventesalen

Et særligt kongeventeværelse eller en »kongeventesal« blev indrettet ved Fredensborg Station i 1866 som den første af sin slags i landet.

Her kunne kongehusets medlemmer og deres gæster opholde sig ugeneret, når man ventede på togets afgang eller skulle afhente gæster. Det nuværende interiør stammer fra en ombygning i 1882-83. Rummet var udstyret i klunkestil med karmoisinrøde fløjls møbler, draperede gardiner og forgyldte spejle. Midt på gulvet stod et rundt nøddetræsbord. Gulvtæppet havde blomstermotiver.

Selv om det normalt kun var i brug i sommermånederne, var der dog installeret en solid kakkelovn af støbejern med tilhørende kulkasse. Den store kakkelovns-skærm menes at være håndmalet af kejserinde Dagmar. Der var ingen elektrisk belysning. Om nødvendigt sørgede en prægtig veneziansk lysekrone og nogle kandelabre for de »levende lys«.

Nu er der lagt både el og varme ind. Det er de originale plydsmøbler, der findes i lokalet i dag. Desværre mangler noget af det oprindelige inventar, blandt andet et fornemt standur og et smukt barometer, der er endt i privat eje.

Ventesalen mistede sin betydning, efterhånden som bilen overtog rollen som de kongeliges foretrukne transportmiddel. Den kom ud af brug fra 1976 og forfaldt en del. Helsingør Jernbaneklub har i 1990'erne restaureret lokalet med støtte fra Fords Initiativpris på 30.000 kr. Den restaurerede ventesal var en gave til det kongelige sølvbrudepar i 1992. Den blev genindviet af dronning Margrethe II og prins Henrik på hans fødselsdag 11.6.1992.

Nu modtages fremmede landes ambassadører her, inden de stiger ind i kareten,

som, fulgt af beredne gardehusarer, skal køre dem til audiens på slottet. Begivenheden finder sted fire-fem gange om året. En DSB-medarbejder, Peter Strøm, Fredensborg Station går i gang fire dage før der er ambassadørmødtagelse. Der skal købes blomster ind, gøres rent og sættes stearinlys i prismelysekronen, så der er den rette stemning i ventesalen, når de bliver tændt. Er det køligt i vejret, skal der varmes op. Umiddelbart før ambassadørerne kommer, rulles den røde løber ud. Når det hele er overstået, lukkes ventesalen ned igen.

Der findes særlige kongelige ventesale på Københavns Hovedbanegård, Gråsten og Hobro. Den Kongelige Ventesal i Helsingør er nedlagt.

Kongekupeen – Kongetoget

Persontogene havde 3 klasser. 1. klasse var dobbelt så dyr som 3. klasse. Der blev indrettet en »Kronekupé« - den midterste i 1. klassevognen, forsynet med en kongekrone. En særlig vogntype med en sådan »Kronekupé« eksisterede lige til 1932.

Fra 1864-1880 var Nordbanen et privat aktieselskab, der var særdeles nøjeregående med sine indtægter. For hver kongelig rejsende i Kongekupeen skulle der løses 4 almindelige billetter, selv om der kun var tale om en enkelt person.

Christian IX kørte med morgentoget ind til Christiansborg hver dag, og man kunne så se den ranke og spændstige konge spadserere ad Jernbanegade til stationen, hvor hans jæger allerede havde løst en 4-dobbelt billet til kongen og én til sig selv på 3. klasse.

Turen tog i alt 1 time og 35 minutter. Hvis den skulle gøres med ekvipager eller lukkede kareter, ville det have taget over den dobbelte tid og krævet en staldetat, der

ikke eksisterede i fornødent omfang efter enevældens afskaffelse i 1849.

Det første ekstratog med kongelige er indført i stationens korrespondancejournal 29.12.1868, hvor prinsen af Wales (Edward VII) og prinsesse Alexandra ankom til Fredensborg. Fra 1876 måtte der mere regelmæssigt arrangeres særtog til de efterhånden talrige kongelige gæster med følge. Det gamle kongetog bestod af 2 salonvogne med kongevognen imellem. Det blev trukket af et flagsmykket damplokomotiv, ført af statsbanernes maskinchef personligt. Det ansås for god tone, at togpersonalet bar fuldskæg som kosakker. Stationsforstanderen Wilhelm Hansen blev

et vigtigt led i den store husholdning med ankomster og afgang af særtog.

Den første kongevogn i Danmark var Frederik VII's kongevogn fra 1854. Det var en overdådigt udsmykket vogn bygget i England. Berøvet sin udsmykning endte den som sommerhus, og den kan ses i denne stand på Jernbanemuseet i Odense.

Christian IX's kongevogn fra 1871 blev brugt i kongetogenes glanstid op mod århundredeskiftet. I en af vognens ruder har de fleste af århundredeskiftets regenter indridset deres »autografer«. I 1900 anskaffede Christian IX en ny, stor kongevogn, der anvendtes lige til 1937. Den var malet i oldenborgske farver: creme/brunt.



*Fredensborg Station 20.7.1906. Fr. VIII og Dr. Louise kommer til Fredensborg for første gang efter tronbestigelsen 29.1.1906. Fotograf: Chr. Linde.
Billedet er venligst udlånt af Fredensborg-Humlebæk Lokalhistoriske Arkiv*

Christian X og dronning Alexandrine brugte den til mange lokale begivenheder rundt om i Danmark.

I 1937 modtog kongehuset en helt ny salonvogn S 1, bygget helt af stål. Den er stationeret i Hillerød og benyttes af dronning Margrethe II og prins Henrik på rejser til ind- og udland. Kronprins Frederik (IX) lavede i 1935 et udkast til indretningen. Denne vogn gennemgik i 1983-84 en modernisering, og dronning Margrethe har aktivt præget den nye indretning og udsmykning.

En særlig jernbanevogn med seks polstrede hestebokse stod til rådighed for kongehusets staldetat. Den eksisterede endnu i 1947, påmalet »Hjemsted Fredensborg«.

Der blev omkring 1891-95 bygget en lille lokomotivremise med opholds- og soverum for togpersonalet på Fredensborg Stations område. Desuden opførtes en vognhal over det lange spor mellem remisen og drejeskiven, der tidligere var anlagt lige over for posthuset. Hvis der opstod situationer, hvor majestætens nærvær i hovedstaden var ønskeligt, eller det pludseligt blev nødvendigt for denne eller hin gæstende regent at rejse hjem, stationerede man et opfyret lokomotiv på døgnvagt i remisen. Det var ofte en Cs-maskine, der med 90 km/t hurtigt kunne bringe kongen eller hans gæster til København eller Helsingør. Denne remise eksisterer endnu, men trænger til renovering. Sporforbindelsen og drejeskiven til remisen blev allerede fjernet i 1923. På stationen blev der i 1889 installeret en moderne telefonforbindelse til slottet, som hoffet brugte til bestilling af særtog.

Det fortælles, at zaren engang var forsvundet fra slottet. Han dukkede op fra den lille remises dyb, noget sværtet i ansigt og på kalvekrøs efter at have brugt timer på

at spille l'hombre med lokomotivfolkene! De blev siden belønnet med sølv- og guldure med zarens dobbeltørn indlagt. Hvem der tabte spillet, melder historien intet om!

Zar Alexander III's uhyre kostbare særtog, der havde et hjularrangement, som tillod det at køre på såvel russiske bredspor som på europæiske standardspor, blev som oftest efterladt i Jylland. Det kunne nemlig ikke overføres med de dengang små danske dampfærger over Lillebælt og Storebælt. I 1884 blev der derfor bygget en ny treakslet salonvogn til majestæterne og deres fornemme gæster, stationeret på et sidespor på Fredensborg Station. Zaren kom ofte til Danmark ombord på sit skib "Polarstjernen", der lagde til ved Københavns Toldbod eller i Helsingør Havn. Derfra foregik transporten til Fredensborg Station med tog. Når Zaren var under opsejling, krævede det ofte et stort arrangement. Zarfamilien mødte talstærkt op med hofstab, tjenerskab og ofte også et marineorkester. Dertil kom en utroligt omfangsrig bagage, der kunne kræve op til fire særtog på ankomstdagene.

Kilder

Bramsen, Bo: Med kongelig dampyacht og salonvogn. I: Fredensborg. En skildring af slotsbyen gennem tiderne. Red. af Godfred Hartmann. 1992. 240 sider, ill. Side 192-203
Danmarks Jernbaner. 1933. Bd.1, side 233-235. - Bd. 2, side 143.

Fredensborg. Det danske kongehus og dets slægt. 1895-1898. Bind 1. Bl. a. side 43 om modtagelse på Fredensborg Station af kongeparrets gæster.

Hansen, Holger Georg: Jernbaneminder. Kbh. 1962. 140 sider. Heri side 81-84: Det russiske Kejsertog (med anekdote om en svensk turist i slotshaven, s. 82).

Hansen, Wilhelm: Jernbaneliv. Kbh. Frimodt, 1918. 180 sider. Heri side 77-120: Fredensborg 1885-1893.

Hedegaard, Jan: Veterantogscenter Fredensborg. 1998. 19 sider, ill.

Hvad man ser fra toget. Nordbanen. Udg. af Helsingør Jernbaneklub samt nordsjællandske lokalarkiver. 1990. Heri side 24-25: Fredensborg området. Af Karen Lisbeth Poulsen og Lis Donsø.

Højbjerg, Peder: Der er nu ikke noget som den kgl. ventosal i Fredensborg. I: Politiken, 1.2.1972.

Jernbanebladet. Særnummer 1964 om den nordsjællandske jernbane.

Kjeldsen, Tonik: Den kongelige ventosal på Fredensborg station. I: DSB Pendulet, nr. 1, marts 1998, side 22-25, ill.

Krogh, Per: Den kongelige slotsbane. I: Frederiksborg Amtsavis, 26.5.1989.

Le Maire, Martin: En livkirurgs erindringer fra Christian IX's tid. 1952. 119 sider, ill. Heri side 79-86: Fredensborg slot (bl. a. om den røde løber på Fredensborg Station).

Majestætens Tog. Udstilling på Jernbanemuseet i Odense september 1992. Pjece.

Poulsen, John: Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år. Udg. af Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk kommune. 1991. 208 sider, ill. Side 28-30: Fredensborgdagene. Side 165-170: Fredensborg.

Poulsen, P. L.: 47 år ved DSB. Erindringer og tidbilleder 1886-1933. 1943-44. Bind 1-2. Heri bd. 1, side 15-31: Fredensborg og side 32-47: Hoffet ventes.

Rubinstein, Mogens: Dronning Margrethe II – 25 år som regent. Kbh. 1996. Side 34-35 om ambassadørmødtager.

Touristen i Nordsjælland, 1865.

Nordsjællands Veterantogsklub blev stiftet 20.3.1958. Et stort veterantogscenter i Fredensborg planlægges 1999 ff.

Stationsforstandere:

1864-1871: G. Marquard. 1871-1872 (kst.): O. Bagger. 1872-1885: L. C. E. Gundel. 1885-1892: Wilhelm Hansen. 1893-1899: G. C. M. Dorph. 1899-1923: V. J. Sarauw. 1923-1933: M. Koefoed. 1933-39: I. E. D. Crawford. 1939-51: Otto Edwin Marquard Heurlin. 1951-1957: H. T. Lauridsen. 1958-1965: Peder Højbjerg. 1965-1980: Arne Laursen. Derefter blev stillingen nedlagt.

Sagn og folketro

Sagn og folketro fascinerer os også i det 21. århundrede - og som det fremgår af bladets bagside, har Frederiksborg Amts Historiske Samfund valgt at indlede året med at lade vores formand tale ud fra dette emne. I mellemtiden er her et par forslag til nogle bøger og artikler med sagn og overtro knyttet til steder her i amtet.

Uhrskov, Anders: Folkesagn.

1922. - 339 sider : ill.. - (Nordsjællandsk Folkeliv ; 2)

Uhrskov, Anders: Sagn og Tro..

1923. - 210 sider : ill.. - (Nordsjællandsk Folkeliv ; 3)

Ellekilde, Hans: Folkesagn fra Rude-skov.

i: Søllerødbogen. - 1953. - S. 86-96 : ill.

Landsbyliv - folketro og sagn fra Esbønderup sogn.

Lokalhistorisk Arkiv for Græsted og Omegn, [1998]. - 19 sider : ill.

Pers, Michael: Tro og kildevand [Om Helene Kilde ved Tisvilde].

i: Bibliotek for læger. - 1999. - Årg.

191. Hft. 3. - S. 318-332 : ill.

Frederiksen, Karl Erik: Troldtøjets sand samt andre sagn og vandrehistorier fra Tibirke og Arresøs opland : tro og overtro : husråd mod troldtøj og sygdom.

Helsingør Forlaget, 2000. - 119 sider : ill.

Og så har forfatteren *Mads Lidegaard* udgivet nogle bøger med sagn og folketro, hvori der er flere sagn fra vores område: *Danske sten fra sagn og tro* (1994), *Danske træer fra sagn og tro* (1996), *Danske høje fra sagn og tro* (1998), *Danske søer og vandkøb fra sagn og tro* (1999) og *Danske folkesagn* (2001).

Foredrag om folketro og folkesagn

I samarbejde med Birkerød Lokalhistoriske Arkiv indleder FAHS det nye år med et foredrag ved foreningens formand Stig Colbjørn Nielsen.

Foredraget finder sted i Birkerød lørdag den 29. januar 2005 kl. 13.30.

Det foregår i Store Sal, som ligger på 1. etage i bygningen der »hænger sammen med« Birkerød Rådhus og Bibliotek. Der er indgang ved biblioteket. Adressen er Stationsvej 38 - lige overfor Birkerød Station. For bilister er der gode parkeringsforhold.

Om forholdene helt var, som Stig fortæller, dengang de første mennesker kom til Danmark, er ikke godt at vide, men her er historien i hvert fald:

»I begyndelsen var mørket – og i mørket blev troldene født! I 10.000'ender af år var Danmark dækket af mørke, is og sne. Da mørket endelig lettede og det meste af isen og sneen blev afløst af græs og blomster, ja, så var troldene der! Troldene var de første, som danskerne mødte, da de kom slæbende med deres pik og pak og alt, hvad de ejede. Danskerne mødte trolde af alle slags – Alle har de haler, 8 fingre og 8 tæer – nogle enkelte har både 2 og 3 hoveder, nogle har 1 øje, andre fem. Så har de lange næser eller kæmpenæser og masser af hår, næsten en slags tynd og luvslidt pels. Når trolde sover eller hviler sig, så kan de godt ligne en sten eller en høj eller et knudret træ. Det er ret forvirrende sådan set«.

Efter foredraget er der kaffe og almindeligt samvær. I forbindelse hermed, vil der være lejlighed til se nærmere på foreningens årbøger. Vi medbringer nemlig et eksemplar af de årgange, som vi endnu har på lager. Selvom mange allerede har reflekteret på årbogs-udsalget i FAHS 2004 nr. 3, kan det jo være, at man får lyst til endnu et par årbøger, når man har mulighed for at bladere i dem.

Tilmelding til: Eva Stennicke på eva.stennicke@comhem.se (OBS ny e-mail) eller på tlf. 49 28 36 22