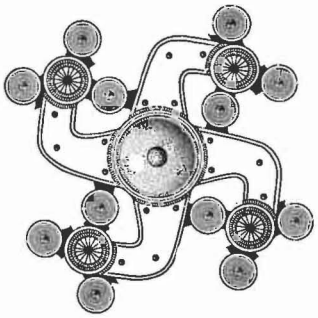
ÅRSSKRIFT 1975



Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune

Udgivet af Historisk-topografisk Selskab
for Gladsaxe Kommune

Formand:
Afdelingsbibliotekar Ebbe Fels, Bondehavevej 146, 2880 Bagsværd

Ved udsendelsen af ottende årgang af vort årsskrift
ønsker Historisk-topografisk Selskab
at rette en tak til vore velvillige skribenter
og til Gladsaxe Kommune for økonomisk støtte

P.B.V.
Ebbe Fels

Omslagsbillede:
300 år gammel jagtvejstjerne i Vantelyng, Hareskoven
Helge Pedersen fot. sept. 1975

REDAKTION
Gudrun Gram-Hanssen, Karen de Linde og Jørgen Jørgensen.

Trykt hos Poul Kristensen, Herning, 1975.

Indhold

Den Nordsjællandske Vildtbane
Af P. Chr. Nielsen 5

København–Slangerupbanen
Af Claus Hagen Petersen 32

På Bagsværd Station år 1908
Af Georg Bakke 54

Københavnerbønder og andet Godtfolk
Af Jens A. Petersen 57

Personalia 68

Selskabets Publikationer 68

Videnskabernes Selskabs kort 1768. Vildtbanens grænse mod sydvest følger mosedragene, der ligger langs en linie fra Tranegilde ved Køge Bugt til Jyllinge ved Roskilde Fjord. Kortets oplysninger om vildtbanepæle er understreget. Jagtvejene, der blev anlagt for 300 år siden som stjerneveje, fremtræder tydeligt. Reproduceret med Geodætisk Instituts tilladelse (A. 598/75).

Den Nordsjællandske Vildtbane

Af P. Chr. Nielsen

Vildtbanen og jagtretten

Gladsaxe sogn var beliggende »udi vildtbanen«, d.v.s. i den kongelige, nordsjællandske vildtbane.

Ordet vildtbane er af tysk oprindelse, og det betegner et område, hvor jagtretten enten til alt vildt eller til visse arter var forbeholdt en bestemt person.

Den kongelige vildtbane i Nordsjælland blev grundlagt af Frederik II omkring 1570. Den omfattede allerede ved sit anlæg hele området mellem Roskilde Fjord og Øresund, begrænset mod sydvest af åløb og mosedrag, der strækker sig fra Køge Bugt ved Store Vejle Ås udløb til Værebro Ås udløb i Roskilde Fjord. I det store og hele bestod dette område af krongods. I tiden mellem 1640 og 1720 skete der en del salg og pantsætninger af krongods inden for vildtbanens grænser, men dette gjorde kun mindre indhug i den kongelige jagtrettighed. Efter oprettelsen af det kongelige ryttergods omkring 1720 og indtil 1851, da loven om afløsning af jagtretten blev udstedt, var grænsen for vildtbanen stort set den gamle amtsgrænse mellem København og Frederiksborg amter, der begge hørte til vildtbanen, og Roskilde Amt, der lå syd for vildtbanen.

Ude i terrænet var vildtbanen fra omkring 1690 markeret med vildtbanepæle eller -sten, der var opstillet på iøjnefaldende steder i nærheden af vildtbanegrænsen.

Oprindeligt var der ingen, der ejede vildtet, og enhver havde ret til at jage det. Efterhånden som ejendomsretten til jord udviklede sig i løbet af den tidlige middelalder, indskrænkedes jagtfriheden, således at ejendomsretten til jorden og det vildt, der befandt sig på ens enemærker, fulgtes ad. Da de fleste bønder var blevet fæstere, blev det jorddrotterne, d.v.s. konge, kirke og adel, der fik jagtret.

Det vildt, jorddrotterne hævdede retten til, var særlig madvildtet, d.v.s. hjortevildt og harer, medens jagten på rovvildt og fuglevildt først senere blev deres ejendom. Ordet »vildt« betegnede som oftest kun hjortevildt, d.v.s. kronvildt, dåvildt og råvildt, og vil i det følgende ofte blive brugt i denne betydning.

Det var tit således, at gårdene i en landsby ikke tilhørte samme jorddrot, og der kunne også være selvejergårde i byen. Bøndergårdenes jorder blev drevet i fællesskab, selvom de tilhørte forskellige ejere, og som følge heraf var jagten i mange landsbyer fælles for flere jorddrotter. Enhver af dem kunne drive jagt, og dette medførte, at de jagede mest muligt med det resultat, at bestanden af vildt gik stærkt tilbage.

Med reformationen i 1536 skete der store ændringer i ejendomsbesiddelsen, idet kloster- og kirkegods overgik til adelen og især til kronen. For at administrere landet og få de bedst mulige indtægter af krongodset gennemførte Christian III en ny lensordning.

Vildtbanen under Frederik II og Christian IV

I Nordsjælland havde klostrene og kirken, særlig Roskildebispen, ejet meget gods, såvel samlede godser som strøgods. Disse besiddelser tilfaldt især kronen. Tilbage var ca. 15-20 pct. af jorden, der tilhørte adel og selvejerbønder. Kunne kongen skaffe sig denne andel, ville jagtretten blive kongens alene.

Christian III (1534-1559) sørgede for en fælles skov- og jagtadministration for sine nordsjællandske godser ved ansættelse af Borchard von Pappenheim som vor første jægermester i 1551. Han var lensmand på Hørsholm og Abrahamstrup (senere Jægerspris), men som jægermester skulle han have opsyn med kongens skov og vildt på hele det nordsjællandske gods. Til hjælp fik jægermesteren vore første skovridere og skovfogeder. Det var iøvrigt lensmanden, der var den øverste myndighed. Han skulle »have flittig indseende med vildtbanen, at den fredes, at aldeles intet dyr, lidet eller stort, ødelægges«. Han måtte ikke selv jage eller lade andre jage. Det fremgår klart af denne instruks og af ansættelsen af jagtbetjente, at Christian III ville hævde sin ret til vildtet.

Det blev Frederik II (1559-1588), der foretog den egentlige godssamling, idet han gennemførte talrige mageskifter med adelen. Herved fik han skabt store godser, hvor kongen alene havde magten og jagten. Det nordsjællandske krongods bestod af Krogen (senere Kronborg), Frederiksborg, Hørsholm og Københavns len.[1])

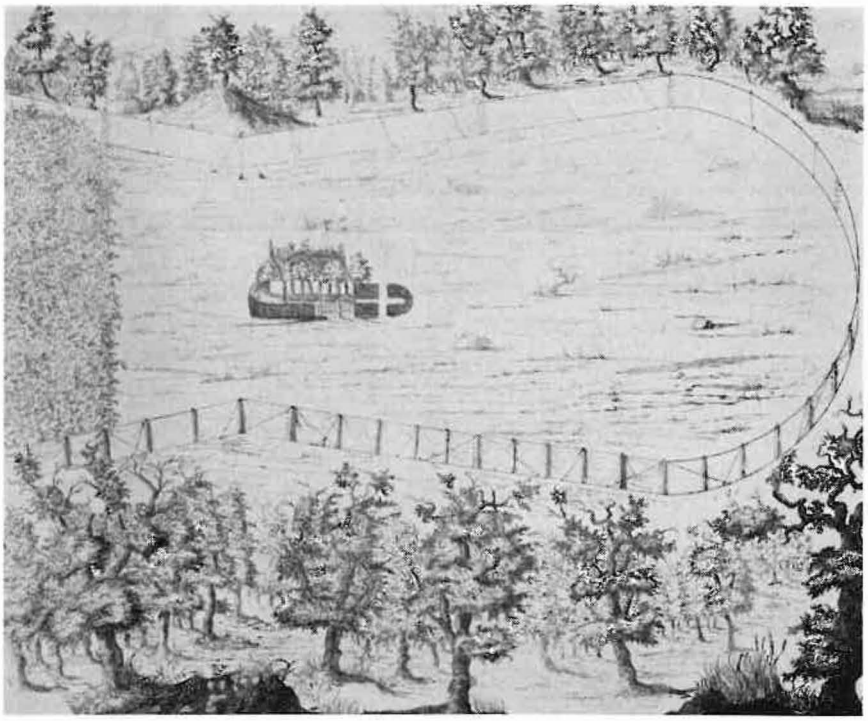
En væsentlig baggrund for Frederiks II's mageskiftepolitik var ønsket om at opnå den uindskrænkede jagtret. Jagten kastede glans og herlighed over en fyrste, og Frederik II var personlig en ivrig jæger. Samtidig var vildtet af meget stor betydning for kødforsyningen til hoffet.

På Frederik II's tid brugte man ofte udtrykket »fredejagt« om vildtbanen eller om dele af den, og dette ord betegner særdeles godt kongens

hensigt med disse områder. Han ville her frede hjortevildtet eller rettere jage så skånsomt, at bestanden kunne blive så stor, at der senere kunne skaffes store mængder af vildtkød derfra.

Frederik II's brev af 14. oktober 1560 til Pappenheim afspejler såvel hans interesse for jagten som for vildtets betydning for hoffet: »Vi bede dig, at du straks skriver os til, hvorledes det har sig med vore unge hunde, »Englands« hvalpe, om de ere smukke og velvoksne, eller om nogen af dem er krogbenet eller ilde skabt; desligeste at du tilskriver os, hvorledes det begiver sig med vor vildtbane, og om du kan formærke, at dyrene formere sig noget deromkring på skovene?«[2])

Antallet af skovridere eller dyrevogtere, som de også kaldtes, voksede stærkt i disse år. Deres hovedopgaver var at skaffe vildt til hoffet og at holde vildttyve borte. Jagtbetjentene var naturligvis berettigede til at skyde krybskytter, når det var folk af almuen. De løsgående hunde



Skydeplads til storjagt, indhegnet af jagtduge. I midten en skydepavillon med Christian V's monogram. Efter Johan Täntzers jagtbog, 1682-1689.[29])

jagede vildtet, og det bestemtes, at det ene forben skulle hugges af alle hunde, der fandtes inden for vildtbanens grænser, samt at skovriderne måtte skyde løsgående, »firebenede« hunde. Denne bestemmelse omtales allerede i slutningen af 1400-tallet i lokale vedtægter, og det må fremhæves, at ikke alene vildtet »havde gavn« af den, men også småkreaturer, fjerkræ og mennesker, der lettere kunne flygte fra lemlæstede hunde, som var angrebet af hundegalskab, der dengang var meget udbredt.

Den fred, som hjortevildtet havde, resulterede i, at bestanden blev stor. Der kunne holdes klapjagter af flere dages varighed, de såkaldte storjagter eller hovedjagter, hvor udbyttet var fabelagtigt. Vildtet blev drevet sammen fra store områder af hundredvis af klappere og sluttelig spærret inde i indhegninger, der bestod af jagtgarn og jagtduge (store lærreder). Her blev det enten fanget i nettene og dræbt ved hjælp af spyd eller sværd eller skudt. Ved sådanne jagter kunne der »slagtes« flere hundrede stykker hjortevildt. Kødet blev som oftest saltet til senere brug. Denne form for jagt kaldes også »den tyske jagt«. I 1700-tallet blev der ligefrem bygget skydepavilloner, hvorfra jægerne plaffede løs på vildtet. Det var navnlig i 1600-tallet, at storjagterne blev anvendt hos os.[3])

Lettere var det naturligvis at skaffe vildtkød fra indhegnede dyrehaver, og der blev anlagt adskillige her i landet, både store og små. Til enhver tid kunne jagtbetjentene hente et stykke »leverancevildt« her, og det kunne leveres fersk. I Nordsjælland var de vigtigste dyrehaver: »Lille Dyrehave« ved Frederiksborg, der var anlagt af Frederik II og omgivet af solidt plankeværk. Den rummede ikke alene hjortevildt, men også vildsvin, elsdyr, fasaner m.m. Den lå i den nuværende slotspark. Under Christian IV blev »Store Dyrehave« syd for Frederiksborg anlagt. Omkring 1620 blev den indhegnet med stengærde og risgærde. »Store Dyrehave« havde en dobbelt opgave, idet her også skulle være plads for hestene fra det berømte frederiksborgske stutteri.

Et godt indtryk af rigdommen på hjortevildt og vildtets natur i den nordsjællandske vildtbane giver vor ældste, større topografiske skildring, Arnt Berntsens »Danmarks og Norges frugtbar Herlighed«, 1656:

»Af hvilke skove kgl. majestæt den største del til sin egen jagt og som en vildtbane sig haver forbeholdt, synderlig mellem Kronborg, Frederiksborg og København, hvilken egn fast for en idel dyrehave er at agte på den mangfoldighed på adskilligt vildt, som sig der i hobetal lader se, og så tamme, at de ikke det ringeste for menneskenes nærværelse dem undsætte og vige til side. Og endog forbemeldte egne have sådan skov til overflod, så er alligevel samme skov ikke af så stor tykning eller store

krat og øde moradser, at jo mestens del der iblandt overalt ere nyttig agerjord, eng og græsning, så at hele gårde og byer ere derudi beliggende.«[4])

Der peges her på nogle væsentlige egenskaber ved den nordsjællandske vildtbane: Den består afvekslende af skov og mark, og dyrene er halvtamme; vildtet kan skjule sig i tykninger og finde rigeligt føde på markerne.

Fra en senere tid findes mange beretninger om dyrenes frygtløshed over for mennesker, der knapt kunne jage dem bort fra de dyrkede marker og haver, og om »onde« hjorte, der »spidser« heste og kvæg med deres gevirer. Bøndernes forsøg på at jage vildtet bort var ofte forgæves, og søgte de at beskytte deres urtehave med indhegninger af spidse stager, kom skovrideren og tvang dem til at skære spidserne af. Så sent som 1758 udstedtes »Plakat angående at ingen udi Københavns, Frederiksborg og Kronborg amters vildtbane må udi deres havegærder sætte spidse staver, hvorpå vildtet kan komme til skade«.

Frederik III og Frederiksdal

Kort efter at Berntsen havde givet sin blomstrende beskrivelse af Nordsjællands herlighed, blev Danmark hærget under Svenskekrigene, 1658-1660. Svenskerne tog for sig af vildtet, og man kan vel næppe fortænke sultende danskere i, at de har følt sig fristet til at stjæle kongens vildt.

Under og efter krigen solgtes og pantsattes store dele af krongodset, også inden for den nordsjællandske vildtbane, men kongen forbeholdt sig i almindelighed jagtretten på de bortsolgte godser.

Frederik III (1648-1670) benyttede den ulyksalige tilstand efter krigen til at skaffe sig enevoldsmagten, og det ny system medførte en mængde forandringer.

For jagtens vedkommende skete der principielt, men mindre reelt, en meget stor forandring, idet jagten i hele landet blev gjort til et regale, d.v.s. en kongelig rettighed. Jagtretten blev imidlertid skænket bort til adelige godsejere ved adelens privilegier i 1661, og efterhånden fik også en del andre godsejere jagtret. I Nordsjælland holdt kongen dog strengt på sin jagtret; hans personlige jagter havde jo som oftest deres udgangspunkt fra København eller de nordsjællandske slotte.

Ansvaret for jagt- og skovvæsen blev i 1661 lagt på en overjægermester, der fik langt større myndighed end de tidligere jægermestre.

Til overjægermester valgte Frederik III Vincentz Joachim Hahn (1661-1680), som har sat sig skelsættende spor i vor skov- og jagthistorie.

Hahn hørte til en tysk adelsslægt, men var vokset op i Danmark. Hans store færdighed i og interesse for jagt medførte, at Frederik III sendte ham på et flerårigt ophold i Sachsen, for at han kunne få en grundig uddannelse i skov- og jagtvæsen.

I Frederik III's tid fik Hahn ikke de helt store opgaver; men vi må dog forestille os, at han har medvirket ved oprettelse af dyrehaver og lignende: 1) Dronning Sophie Amalie fik overladt Næsset i Furesøen, hvor hun byggede Dronninggård, der skulle være rammen om fester og jagter; blandt de ting, der her har tilknytning til jagten, kan nævnes Kaningården og Kaninholmen. 2) Ved Hjortholm Mølle ville kongen oprette et stort jagtgods, som skulle hedde Frederiksdal. Blandt de jorder, der blev underlagt godset nævnes Bagsværdgård og bøndergårde i Bagsværd. Fra København til Frederiksdal blev der i lige linie anlagt en kongevej, den nuværende Nybrovej; der skulle indrettes en dyrehave, der skulle strække sig fra Nybro til Kulhus mellem Bagsværd Sø og Furesøen.[5])

Frederik III påbegyndte arbejdet med Frederiksdal i slutningen af 1660'erne, men det blev brat afbrudt ved kongens død i 1670. Christian V (1670-1699) ønskede ikke at fuldføre sin faders planer, og han overlod Frederiksdal til sin dronning Charlotte Amalie, der bortforpagtede godsets landbrug, fiskeri og industri.

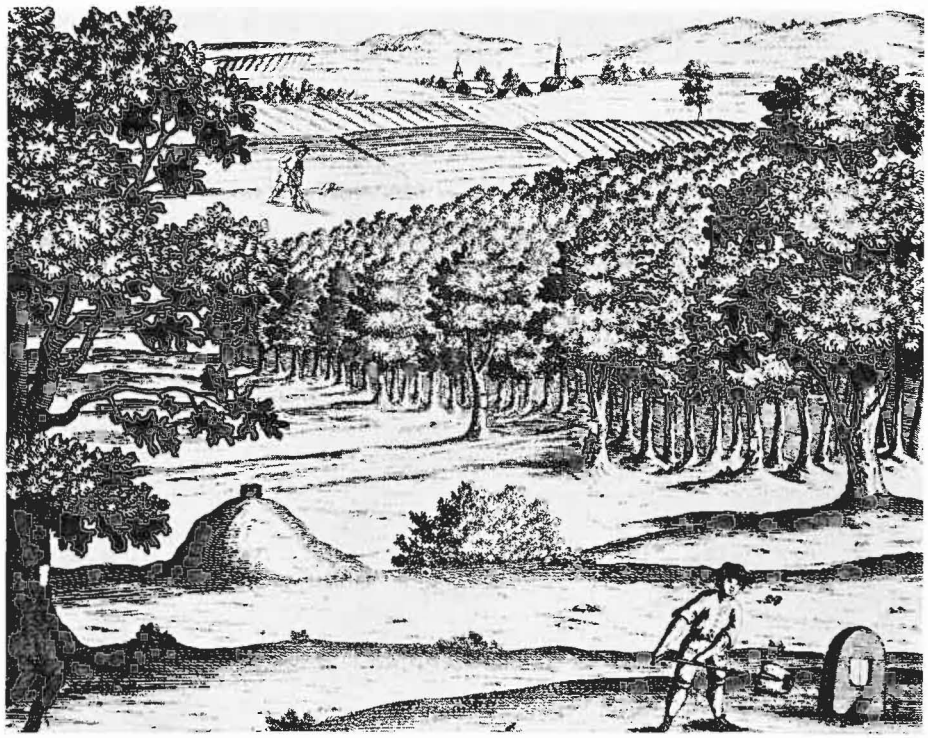
Havde Christian V fulgt sin faders planer, var Frederiksdal og den dyrehave, der her var planlagt, formentlig blevet centrum for jagtvæsenet i Danmark.

Overjægermester Hahn, skov- og jagtlovgivning

Efter Frederik III's død indtraf en storhedstid for jagtvæsenet i Danmark, og for overjægermester Hahn!

Christian V's jagtiver er velkendt, og Hahn forstod åbenbart at få gennemført de planer, som kongen og han i fællesskab fattede til fremme af jagten, selv om de medførte store udgifter. Der herskede et personligt venskab mellem kongen og overjægermesteren, som opnåede mange gunstbevisninger og fik stor politisk indflydelse.

Hahn giftede sig gods og guld til, og hans venskab med kongen bragte ham yderligere rigdom. Overjægermesterembedet var et af de højest lønnede i landet, og i tilgift gav kongen ham store gaver. Hahn fik landsbyen Tibberup, ialt 11 gårde og huse, og i 1672 gav kongen tilladelse til at nedlægge landsbyen og oprette hovedgården Hjortespring, der bl.a. fik



Grænserne mellem afdelingerne i skoven markeres ved udhugning af brede bælter og ved opstilling af afdelingssten. Efter tysk jagtbog fra 1724.[30])

tillagt bøndergods i Gladsaxe sogn.[6]) Senere fik Hahn gunstigt køb på Abrahamstrup, som kongen gav ham lov til at kalde Jægerspris.

Hahn var en hård herre, der tvang sine planer igennem uden hensyntagen til befolkningen, og vel ikke mindst hans fæstebønder hadede ham. Han fik en pompøs begravelse, men trods ligprædikenens kønne ord, der er udgivet i et stort værk, fik han ikke fred i sin grav. På egnen fortæller sagnet om jægermester Hane, der farer gennem luften på en ildspyende hest fulgt af et glammende hundekobbel. Man siger også, at Hahn drak sig ihjel, og hans gridskhed er beskrevet i et samtidigt satirisk digt: »Den tyske kykliky, han klukker efter guld, hans pengegrådig næb, Gud stoppe selv med muld«.

På Hahns arbejdsfelt: skov- og jagtvæsen, må man imidlertid betragte ham som en særdeles dygtig mand. Hans indsats for vildtbanen og jagten sætter endnu sit præg på det nordsjællandske landskab.[7]) (Se s. 4)

Kort efter kongeskiftet i 1670 fremkom Hahn med et forslag til en skovforordning; indholdet blev retningsgivende for skovlovgivningen de følgende hundrede år. I »Skovordinancen af 20. oktober 1670«, kaldes skovene »en af de største herligheder, Gud og naturen dette vores kongerige med begavet haver« og det fastslås, at skovene skal plejes for »jagtens gavn, tømmers, ildebrands (brændsel) og gærdsels (materiale til risgærderne) fornødenheds skyld«.

Jagten fremhæves som en vigtig begrundelse for at bevare og pleje skovene, og der tænkes især på jagt på hjortevildt, som behøver skovtykninger, hvor de kan få fred til at sætte kalve.

I kongens vildtbane var vildtet beskyttet ved lovgivningen, således som det fremgår af Christian V's danske Lov, 1683, og af jagtforordningerne af 1681, 1683, 1688 og 1732.

Christian V's danske lov [8]) indeholder de vigtigste bestemmelser om jagten. Det hedder bl.a.: »Fordrister nogen sig til at skyde i kongens vildtbane, eller på de steder, som kongen sig selv haver forbeholden, da skal han, om han husbond er, give for en hjort et tusind rigsdaler, for en hind, dådyr eller andet stort vildt otte hundrede rigsdaler, for en hare firehundrede rigsdaler, og for svaner, gæs, ænder, agerhøns og alle sådant slags fugle, i hvad navn de have, to hundrede rigsdaler til uefterladelig straf, og derforuden kongens højeste unåde forvente«, »Men dersom nogen tjener eller skytte, husbonden uafvidendes, tilfordrister sig, der at skyde eller ødelægge noget vildt ... skal han, af hvem han kan overkommes, antastes og bindes, og til tinge føres, og der på sit liv dømmes«.

Jægersborg Dyrehave, parforcejagten, jagtveje

I 1669 overtog kronprinsen Ibstrup[9]) med tilladelse til at indrette dyrehave i Bove Skov syd for landsbyen Stokkerup. Arbejdet med indhegningen tog straks sin begyndelse. Der blev opkastet en kraftig jordvold, og en del af volden ses endnu nord for den slesvigske sten ved Christiansholmsvejen.

Efter at kronprinsen var blevet kong Christian V, ændredes planerne. Frederik III's jagtgods ved Frederiksdal blev helt opgivet til fordel for den ny dyrehave ved Ibstrup, som fik navneforandring til Jægersborg.

Christian V havde opholdt sig ved Ludvig XIV's hof i Frankrig 1662-1663 for at lære, hvorledes en enevældig konge skal føre sig. Han havde også lært at sætte pris på parforcejagten, som blev drevet efter alle kunstens regler ved solkongens hof.

13. juni 1670 gav Christian V befaling til, at den ny dyrehave skulle

udvides med Stokkerup by og dens jorder samt med Nærum overdrev til ialt ca. 1500 ha.[10])

Der blev anvist ødegårde i nabobyerne, bl.a. i Gladsaxe sogn, til Stokkerupbønderne, og som godtgørelse for flytningen skulle de fritages for afgifter i tre år.

Ved nedlæggelsen af Stokkerup opnåede kongen at få en stor, ja, en enestående dyrehave, der vel var lukket for folket i det første halve århundrede, men siden har været åben for skovgæster. Der er i vore dage næppe nogen anden storby end København, der har et område, der er besat med hjortevildt, og af skønhed og format som Jægersborg Dyrehave.

Baggrunden for oprettelsen af Jægersborg Dyrehave var som nævnt Christian V's ønske om at indføre parforcejagten.

Parforcejagten har udviklet sig af forfølgelsesjagten, hvor jægeren til hest og med hunde forfølger et stykke vildt, indhenter det og dræber det. En sådan form for jagt blev anset for værdig for fornemme herrer, medens den jagt, hvor man stiller sig på lur efter vildtet, var under deres værdighed.

Ved parforcejagten i Danmark jagede man som oftest en stor, kraftig hjort, medens man andetsteds også har jaget ræve og harer parforce.[11])

Når jagten skulle foregå, pålagde jægermesteren en »besuchsknecht« ved hjælp af en »leithund« at opsøge en bestemt hjort, som man i forvejen havde udset til jagten.

Noget senere samledes et større jagtselskab af fornemme damer og herrer på et centralt beliggende sted i jagtreviret, den såkaldte »stjerne«, hvorfra der var udsigt i alle retninger, og hvorfra jagtvejene udgik. Fra stjernen kunne man iagttage jægernes og hundenes forfølgelse af hjorten.

På strategiske punkter i terrænet var placeret jægere til hest med friske hunde. Når hjorten var opsporet, blæstes signal på jagthornet, og et hold af jægere med hunde forfulgte nu hjorten over stok og sten, indtil den var »stillet«, d.v.s. indtil den segnede af udmattelse, og hundene kastede sig over den.

Hundene var dresseret til at holde på hjorten ved at bide sig fast i ører, ben og hals. Når hundene havde hold på hjorten, blæstes et nyt signal, og jagtherren eller den, han havde udpeget dertil, red sporenstregs afsted fra stjernen for at give hjorten fangst, d.v.s. dræbe den med sit korte jagtsværd – hirschfængeren.

Ved indretningen af Bove Skov, Stokkerup marker og Nærum overdrev til dyrehave, måtte man have for øje, at jagtens forløb over ter-

rænet skulle følges fra stjernerne. Den vigtigste stjerne var højen, hvor Eremitageslottet senere blev opført (1736). I første omgang skulle der udstikkes linier, og langs disse blev der hugget 20-30 m brede udsigtsbælter, og endelig skulle der anlægges 3-4 m brede veje på bælterne.

Det var imidlertid ikke alene i Jægersborg Dyrehave, der blev anlagt »stjerner« af hensyn til jagten. På landkort fra 1700-tallet ser man adskillige parforcejagtstjerner inden for den nordsjællandske vildtbanes grænser: Grib Skov, Store Dyrehave, Hareskoven.

Mange af jagtvejene krævede en stor arbejdsindsats fra de hoveripligtige bønder. Det har hist og her været nødvendigt at foretage nedskæringer i de højeste bakketoppe, for at hestene ikke skulle blive for forpustede, når de skulle over i galop; på sumpede strækninger måtte man lave dæmninger af stænger, ris og jord.

Den berømteste af de nordsjællandske jagtstjerner er Kongestjernen i Store Dyrehave, i hvis centrum Christian V lod nedlægge en sten med kompasrose. Stenen eksisterer endnu ligesom de nummersten, der blev anbragt ved de jagtveje, som udgår fra centrum.[12])

De ny jagtveje var gode i sammenligning med de almindelige veje, og i 1687 blev der udstedt forbud mod at »køre eller age på kgl. majestæts nye jagtveje, som vi udi skovene i Københavns, Frederiksborg og Kronborg amter alene til vores egen tjeneste haver ladet forfærdige«.

Mange af de henved 300 år gamle jagtveje eksisterer den dag i dag – de fleste som skovveje, en del som markveje, og enkelte er blevet til landeveje, således som det tydeligt ses, når man sammenligner kort fra 1700-tallet med nutidige kort.[13])

Hvor vildtbanen hovedsageligt bestod af dyrket jord og overdrev var udsynet frit, og her var der ingen grund til at anlægge jagtveje.

Jagtveje i Hareskoven

I den del af Store Hareskov,[14]) der ligger i Gladsaxe Kommune, findes en af de gamle parforcejagtstjerner, Femvejsstjernen i Vantelyng. Hareskovens jagtveje er sandsynligvis anlagt tidligt, da de ligger i nærheden af Hjortespring, som overjægermester Hahn ejede.

Et væsentligt træk ved Hareskovens jagtvejsystem er de to parallelle hovedveje: Syvstjernevej og Gamle Jagtvej, der gennemskærer skoven i øst-vestlig retning. Forbindelsesvejene mellem stjernerne kaldes diagonalveje, og de vigtigste af dem er skovvejene, Femvejen og Grønnevej, der

Udsnit af kort fra 1720. Bemærk stjernevejene og de lange, rette veje, der sætter Hareskovens jagtvejssystem i forbindelse med Nørreskoven, Frederiksborgvejen og den åbne vildtbane ved Ballerup.[31])

skærer hinanden i Femvejsstjernen, og den offentlige vej Fægyden, som går fra stjernen ved tidligere Hareskovpavillon til Syvstjernen.[15])

Afstanden mellem Syvstjernevej og Gamle Jagtvej er ca. 650 m, og afstanden mellem stjernerne er ca. 950 m. Disse længder svarer nogenlunde til de mål, der blev anbefalet i datidens jagtbøger.

De gamle jagtveje er den dag i dag de vigtigste skovveje i Hareskoven, og deres forløb gør det let for skovgæsterne at orientere sig.

Kort fra 1700-tallet viser, at de oprindelige jagtvejsystemer var udbygget med en del sekundære forbindelsesveje, som ikke mere eksisterer. Kortene viser tilslutningen af Hareskovens vejsystemer til den skovløse vildtbane mod syd og til Nørreskoven og Furesøen mod nord. Det var vigtigt at have mulighed for at føre jagten til tykninger og til mosedrag, hvor man vidste, at hjortene ville søge hen, når de blev forfulgt.[16])

Von Langens kort fra 1764 viser de mange veje i Hareskoven og i området mellem skoven og Hjortespring. Mosedragene: Tibberup Mose, Smørmose og Fedtmose dannede et skel mellem markerne og skoven, men her fandtes enkelte passager på hårdbund, hvor det var muligt at komme over sumpene.[19])

Medens stjernen i Vantelyng kan betegnes som fuldstændig med sine seks veje, er Syvstjernen på vejen fra Hareskovby til Lille Værløse blevet stærkt »reduceret« gennem årene.

Der var oprindeligt otte veje, men to af vejene er nedlagt, dels ved udskiftningen i 1780'erne, og dels ved udstykning til villagrunde i dette århundrede. Ved selve stjernen har flere af vejene fået en bugt, og skovløberstedet Syvstjernehus er bygget. Vejenes forløb kan dog stadig påvises:

Vej nr. 1 – mod nordøst er den blinde villavej »Grankrogen«.

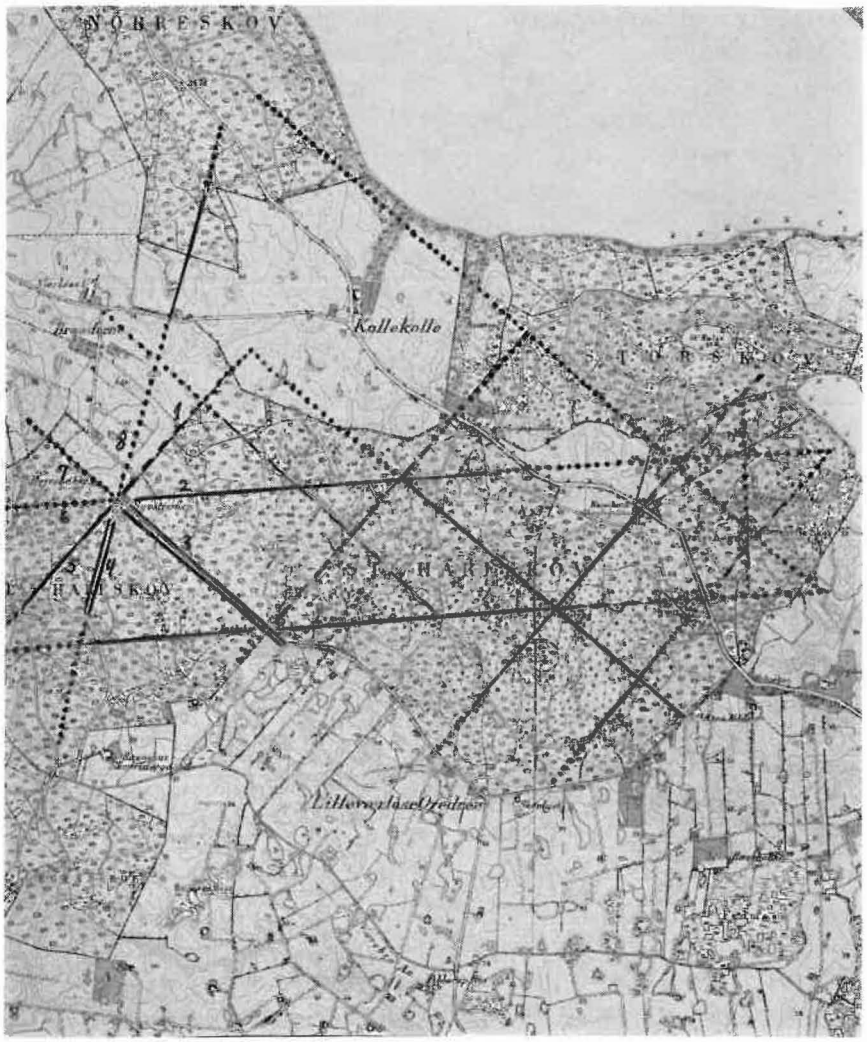
Vej nr. 2 – mod øst er »Syvstjernevej«, der i nærheden af stjernen har fået en bugt, således at den nu går syd for skovløberstedet.

Vej nr. 3 – mod sydøst er »Fægyden«, der er offentlig vej til Hareskovby.

Vej nr. 4 – mod sydsydvest er »Skovlystvej«, der er offentlig vej til Ballerup.

Vej nr. 5 – mod sydvest er »Måløvvej«, der er skovvej.

Vej nr. 6 – mod vest findes ikke mere; den gik over »Sorte Hul« og »Hejrebakken« til Søndersø; ved vejens udgangspunkt er der hugget en linie gennem skoven, der viser vejens forløb; skovrider E. Laumann Jørgensen har fundet rester af dæmninger og nedskæringer i terrænet, der viser, at jagtvejen har eksisteret.



Jagtvejssystemet i Hareskoven indlagt efter Videnskabernes Selskabs kort 1768, se s. 4, på generalstabskort fra år 1900, d.v.s. inden anlægget af Slangerupbanen, og før byudviklingen i Gladsaxe Kommune fandt sted. Hareskovens omgivelser har ændret sig, men skovens vejsystemer er omtrent de samme som for 75 år siden. Grundlaget for skovens veje er de 300 år gamle jagtveje; de endnu eksisterende er angivet på kortet: offentlige veje =====, skov- og markveje ——, skovspor og stier - - - - -, forsvundne veje ..... Reproduceret med Geodætisk Instituts tilladelse (A. 598/75).

Vej nr. 7 – mod nordvest findes ikke mere; den løb langs det nuværende skovbryn.

Vej nr. 8 – mod nord findes ikke mere; vejen eksisterede tidligere som markvej i området syd for Nørreskoven, hvor der nu er villaby; vejen kan genfindes som Skolekrogsvej i Nørreskoven.

Ved Syvstjernen var der altså otte veje, hvoraf seks eksisterer i vore dage. Men hvorfra kommer så navnet Syvstjernen?

En sammenligning med jagtvejsystemet i Store Dyrehave kan måske lede os på sporet. Vejene, der udgår fra Kongestjernen, hedder Etvej, Tovej ... Ottevej, og disse veje fører til Etkorset, Tokorset ... Ottekorset

Det kan anses for sandsynligt, at stjernerne i Hareskoven har haft numre på tilsvarende måde, og at Syvstjernen har været nummer syv.

I 1970 rejstes udstykningssag på den store villagrund, hvorpå Syvstjernen lå. Skovrider Laumann Jørgensen foreslog Danmarks Naturfond at købe det hjørne af grunden, hvor stjernens centrum findes, og det lykkedes at erhverve det. Laumann Jørgensen har fået rejst en lille høj i stjernen og foretaget udhugning i skoven i de oprindelige udsigtslinier, således at skovgæsterne nu kan få et indtryk af det gamle jagtvejsystem.[17])

Hjorte, vildtleverancer, jagtbetjente

Parforcejagten var en fornøjelses- og sportsjagt. Kødet af den dræbte hjort, der havde anstrengt sig til det yderste under jagten, var kun brugbart til hundeæde. Men omstændighederne ved jagten var et vigtigt samtaleemne, og geviret et værdifuldt jagttrofæ, der blev hængt op på væggen med angivelse af tid og sted for jagten. Fra ældre tid findes gevirer på Rosenborg og Frederiksborg, og interessen for sådanne jagttrofæer har holdt sig til vore dage. Gevirer af hjorte, der er nedlagt af Christian X og Frederik IX findes på Jagt- og Skovbrugsmuseet i Hørsholm; og her kan man se verdens ældste, udstoppede hjort. Hjorten omtales i Kunstkammerets katalog fra 1691; det anses for sandsynligt, at den er blevet udstoppet, fordi den var kommet over isen fra Skåne til Sjælland og havde en kæde om halsen, da den blev fanget.

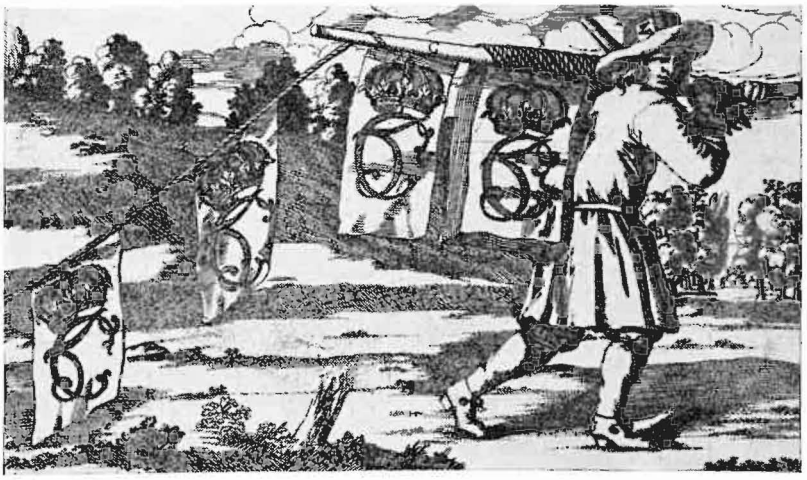
Også på Hørsholm Egns Museum findes et interessant minde om en hjort med en mærkværdig skæbne, nemlig et messinghalsbånd, hvori man indskrev historien:

»I kolde vintertid, jeg af en vældig skytte,
som kaldes hunger, blev nødsaget til at flytte;
jeg, for at ikke dø, gik døden selv imod,
for livets ophold skyld, mit liv i fare stod.
Jeg gik til Hirschholm Slot, et offer der at blive,
men se! Jeg nåde fandt, fik ophold, blev ved live.
Det søde slaveri, jeg dog blev ked udaf,
min dronning derfor mig igen min frihed gav.
Den 10. maj 1740.«

Leverancerne af vildt til hoffet kom fra de kongelige godser i hele landet; i det meste af 1700-tallet lå leverancen på 200-300 stk. af hver af de tre hjortearter pr. år.

Jægermestre, skytter og skovridere var knyttet til de kongelige godser. I den nordsjællandske vildtbane var der desuden en særlig jagtstab, der først holdt til på Frederiksborg, og fra Christian V's tid på Jægersborg.

I spidsen for staben stod overjægermesteren, der også havde ansvaret for skovene. Under ham stod de lokale jægermestre og hofjægermesteren. Derefter fulgte overjæger, jægere og underjægere, besuchsknechte, pandsvende, hundekok, hundesnider samt nogle jagtbetjente, hvis metier det



Pandsvend, der hænger Christian V's jagtlapper ud for at skræmme vildtet til at løbe i den ønskede retning. Efter Johan Täntzers jagtbog 1682-1689.[29])

var at passe og opdrage meuten, der bestod af 50-150 hunde, der dog ofte var »i kost« forskellige steder i Nordsjælland.[18])

Til jagtstaben i Jægersborg hørte også fasanmesteren og hans medhjælpere, der indtil 1730 passede fasaneriet i Fasangården, hvor senere Bernstorff Slot blev bygget. Fasaneriet på Frederiksberg blev oprettet omkring 1700.

I egne, hvor der ikke fandtes skov, kaldtes den lokale jagtopsynsmand hederider.

Foruden ovennævnte fandtes overførstere, forstmestre og holzførstere, der særlig skulle tage sig af skovspørgsmål.

Jagtstaben skulle træne heste og hunde og studere vildtets færden. En anden vigtig opgave var at holde jagtvåben, -redskaber og -tøj vedlige. Jagttøjet var de mange jagtgarn, jagtduge og jagtlapper med tilhørende pæle.

Skov- og jagtpersonalet var i almindelighed uddannet på Jægersborg, og uddannelsen var rent jagtlig, indtil Johan Georg von Langen fik oprettet en skovbrugsskole i 1765.[19]) Først efter dette tidspunkt fik forståelsen af de krav, de unge skovplanter stillede, en sådan betydning, at det gav sig udslag i en forbedret skovdrift.

Parforcejagten var kostbar at opretholde, og vi ser da også, at den blev nedlagt to gange, nemlig 1741-1746 og 1760-1767. Begge gange genopstod parforcejagten, omend i reduceret stand. Den definitive ophævelse fandt sted i 1777.

Vildtets ødelæggelser – vildtpleje

Efter fredejagternes oprettelse i slutningen af 1500-tallet var tilvæksten i hjortebestanden stor i de kongelige vildtbaner.

Under Svenskekrigene blev der skudt hensynsløst på vildtet af fjenden, og vi ved, at krigene netop faldt sammen med strenge vintre, hvor det kneb for vildtet med at slå sig igennem. Også senere har strenge vintre forårsaget store vildtfald, selv om man søgte at hjælpe vildtet ved fodring med hø og navnlig med nedstævning af »sned«, d.v.s. nedhugning af grene, hvis knopper og bark indeholder rigeligt med næring.

Vildtet søgte føden både i skoven og på bøndernes marker, og lovgivningen beskyttede det. Når vildtet sprang over gærdet og åd af kornet eller bøndernes frugttræer, måtte man gerne forsøge at genne det ud; men det var ikke altid, man havde held med sig. Der blev klaget meget over vildtskader, måske mere end strengt nødvendigt. Vildtet var jo kongens, og kunne man påberåbe sig et dårligt høstudbytte som følge af

vildtets ødelæggelser, kunne man måske opnå nedsættelse i de afgifter, der hvilede på gården, som man jo også havde i fæste af kongen.

I skovene græssede såvel vildt som husdyr, og de fleste steder medførte græsningsdriften, at de selvsåede træer blev ædt, således at skovene kom til at mangle unge bevoksninger.

Vildtleverancerne til hoffet var imidlertid en ting, man ikke kunne komme uden om, og man måtte derfor opretholde en betydelig bestand af hjortevildt.

Da overjægermestrene C. C. Gram og J. G. von Langen i 1760'erne gennemførte de reformer, der skulle sikre genvæksten i de nordsjællandske skove, faldt det dem muligvis ind, at en bortskydning af hjortevildtet kunne have betydning for ungskoven. De var imidlertid begge interesserede i at forbedre vildtets og husdyrenes græsningsmuligheder i skoven. Under den Gram-Langenske forstordning (1763-1776) indhegnede man derfor de unge skovkulturer med vildthegn. I de principper von Langen opstillede for skovdriften, finder vi følgende »Forslag til vildtbanens vedligeholdelse ved at forskaffe mere føde for vildt og kvæg i skovene, hvorved skaden, som nu af samme tilføjes kornmarkerne og skovene, vil blive afvendt«:

1) at de unge skovkulturer skulle åbnes, så snart træerne var store nok (d.v.s. 25-30 år) til at tåle, at vildt og kvæg græssede i dem;
2) at der skulle plantes træer, der kunne afgive føde til vildtet, d.v.s. frugter af hestekastanie, eg, bøg, vild pære og vild æble m.m.;
3) at der på åbne arealer i skovene blev anlagt vildtagre, hvor man skulle dyrke afgrøder til vildtet;
4) at der blev indrettet »vildtfange«, d.v.s. mindre indhegninger, hvor vildtet nok kunne komme ind, men ikke ud, før man åbnede »fanget«. Ved beskydning her kunne man sørge for at holde vildtmængden på et rimeligt antal.[19])

Landboreformerne og vildtet

I von Langens forslag synes hensynet til bønderne og deres avling at være ved at tage form. Landboreformerne var på det tidspunkt så småt begyndt, og den grundidé, at enhver skal råde over sin egen jord og sin egen avl uden at være afhængig af naboen eller andre, var fremsat som et endeligt mål for reformerne.

Omkring 1720 var størstedelen af krongodset blevet samlet til rytter-godserne, hvorfra indtægterne skulle gå til rytteriet. Et halvt hundrede år senere var det ikke praktisk at skaffe indtægter til militære formål på

denne måde. Staten havde på det tidspunkt en stor gæld. Det blev derfor besluttet at sælge ryttergodserne, som ved salg kunne skaffe penge til betaling af de mest tyngende gældsposter. Salget fandt sted 1764-1769 og 1774. Kongen havde dog besluttet, at det nordsjællandske ryttergods, der var identisk med den nordsjællandske vildtbane, ikke skulle sælges.

I den følgende tid kom den nordsjællandske vildtbane derfor til at udgøre hovedparten af de kongelige jagtarealer. Kongen havde ganske vist jagtret andre steder i landet, men jagten her blev ofte bortforpagtet.

Landboreformerne i Nordsjælland begyndte i 1758 med »Forordning angående landvæsenets forbedring ved at få det derudi værende fællesskab, for det første så vidt Sjælland samt Møen og Amager er betræffende, ophævet«, og reformerne fortsatte gennem et halvt århundrede.

Resultatet af reformerne var, at bonden blev fri for hoveri, og at han blev herre på sin jordlod, d.v.s. at han ikke behøvede at tåle færdsel af andre, hverken folk eller fæ.

Et vigtigt led i denne udvikling var indhegning af de enkelte brug. Med »Forordning om hegn og fred for jorder i Danmark«, 1794, blev det fastslået, at enhver skal skaffe sin nabo fred ved at holde sine kreaturer på egen jord. Som lovlige hegn anså man alle hegn, der værner mod ikke uvorne kreaturer, og stengærder og jordvolde blev de foretrukne hegnstyper. Såvel om marker som om skove rejstes i tiårene omkring 1800 uhyre strækninger af disse hegn.

Der var imidlertid en form for »ufred«, der ikke lod sig spærre ude af gærder, og som ikke tog det mindste hensyn til markfredforordningen. Det var vildtet, som i Nordsjælland var kongens!

Ved udstedelsen af arvefæsteskøder, der gav bønderne fri rådighed over deres jord, forbeholdt kongen sig jagtretten; blandt bøndernes pligter nævner skøderne deltagelse som klappere i de kongelige jagter.[20]) Kongen ønskede at beholde sin jagt i den kongelige vildtbane, og 1775-1777 blev der opstillet vildtbanesten til afløsning af pælene, der hidtil havde markeret grænselinien fra Køge Bugt til Roskilde Fjord.[21])

Udryddelse af hjortevildtet – Vildtbanen 1777-1851

Den skade, som hjortevildtet gjorde på markens afgrøder og på de unge skovtræer, gav stødet til, at der såvel fra landbruget som fra skovbruget indledtes en kamp, der i løbet af et halvt århundrede førte til en fuldstændig udryddelse.

Den egentlige kamp mod vildtet begyndte i 1777 – samme år som par-

Vildtbanestenen ved Værebro Å, øst for Jyllinge, mærket K A W P 1775 – Københavns amts vildtbane pæl. Den står formentlig på sin oprindelige plads netop syd for åen, der danner grænse mellem Københavns og Roskilde amter, og i sogneskellet mellem Gundsømagle og Jyllinge. Helge Pedersen fot. sept. 1975.

forcejagten blev nedlagt – idet der blev udstedt befaling til, at alt vildt i forstindhegningerne skulle skydes. Dette første skridt blev taget allerede medens Gram var overjægermester og havde ansvaret for såvel jagt- som skovvæsen. Bestemmelsen berørte kun indhegninger, der omgav de egentlige skovkulturer, og den har næppe ført til en større reduktion af hjortebestanden.

I 1778 adskiltes skovvæsenet og jagtvæsenet. Gram fortsatte som overjægermester, og der udnævntes en overforstmester.

Der skete nu en stærk udvikling inden for skovbruget under ledelse af veluddannede forstmænd, der nødig så deres skovkulturer ødelagt af vildtet. Forstvæsenets og bøndernes klager over vildtet blev støttet af bondens ven og skovens beskytter, grev C. D. F. Reventlow,[22]) der var chef for Rentekammeret, hvorunder bl.a. bondereformer, skovbrug og jagt sorterede. Resultatet af klagerne blev en række bestemmelser om reduktion af vildtbestanden.

Jagtvæsenet med hofjægermester grev Rantzau[23]) i spidsen søgte at værne om vildtet, bl.a. med den begrundelse, at vildtleverancerne til

hoffet skulle skaffes, medens overforstmesteren hellere så vildtbanen end forstindhegningerne »ruineret«.

Det blev forstvæsenet og hensynet til bønderne, der sejrede. Der blev foretaget tællinger af hjortevildtet, og på dette grundlag blev det fastsat, hvor mange stykker vildt, der hvert år skulle skydes; ved beskydningen tog man hensyn til de muligheder, der var for salg af vildt til rimelige priser. Antallet af vildt varierede en del fra tælling til tælling, men det må formodes, at den nordsjællandske vildtbane har haft godt 2.000 stk. kronvildt, knapt 2.000 stk. dåvildt og knapt 1.000 stk. råvildt. Det blev bestemt, at vildtbestanden i Jægersborg Dyrehave skulle forøges og plejes bedre, således at leverancerne til hoffet kunne skaffes herfra.

I 1799 blev der afsagt dødsdom over det store hjortevildt i den frie vildtbane i Nordsjælland: alt kron- og dåvildt skulle skydes og så meget råvildt, som man kunne sælge. Denne dom føltes hård, og der var på visse steder en tendens til at skåne enkelte dyr. I 1820'erne var der derfor igen opstået mindre bestande af kron- og dåvildt. En lille bestand af råvildt fik lov til at bestå, idet man i 1799 anså den skade, som råvildtet forårsagede, for uvæsentlig.

Harer, ræve og fuglevildt i vildtbanen tilhørte kongen. Når ræve og rovfugle blev for talrige, klagede bønderne. Der blev afholdt rævejagter, der ofte var store klapjagter med mange bønder som klappere, og forstpersonalet havde ekstraindtægter ved »levering« af rovfuglekløer.

Efter landboreformerne blev det tilladt bønderne at fange eller skyde ræv og andet rovtøj inden for havegærdet.

Så længe vildtbanen bestod, måtte bønderne tåle færdsel på deres ejendomme af kongens forst- og jagtbetjente, når de var ude i embeds medfør.

Gennem flere århundreder havde jagten været forbeholdt de store jordbesiddere, og bønderne havde været nødt til at finde sig i de ulemper, vildtet og jagten førte med sig.

Efter landboreformerne, og især efter landbrugskrisen, 1813-1830, kritiseredes jagten og vildtets ødelæggelse af afgrøderne meget stærkt. Spørgsmålet blev taget op i stænderforsamlingerne, og resultatet af forhandlingerne blev, at kongen i 1840 satte navnet under en ny jagtforordning.

I indledningen til forordningen hedder det: »I særdeleshed have vi haft for øje, ... at sikre enhver grundejer jagten på de ham tilhørende, af jordfællesskabet udskiftede grundejendomme, til hvilken ende vi i de

fleste tilfælde have til grundejerne overladt den os .. hidtil tilkommende jagtret.«

I den nordsjællandske vildtbane forbeholdt kongen sig jagtretten, som altså stadig kun måtte udøves af majestæten og hans jagtbetjente. I § 2 præciseredes nøje, hvad vildtbanen omfattede:

»a) den del af det nordøstlige Sjælland, hvis sydvestlige grænse fra ældre tider er betegnet med forskellige vildtbanepæle, anbragt i strækningen fra Køge Bugt indtil Roskilde Fjord;
b) vort land Amager tilligemed Saltholm;
c) vort Jægerspriske gods samt
d) vort gods i Odsherred.

Og ville vi derhos, for at forebygge enhver tvivl om, hvor den sydvestlige grænse for det under litr. a nævnte vildtbanedistrikt går, have denne indskrænket til den sydvestlige grænse for det under de forrige københavnske og frederiksborgske rytterdistrikter henhørende gods, uagtet vi derved på enkelte steder frafalde jagten på jorder, der hidtil have henhørt under vildtbanen. I overensstemmelse hermed skal grænsen for vildtbanen herefter følge markskellet mellem efternævnte byer og ejendomme fra Køge Bugt indtil Roskilde Fjord, på den ene side: Tranegilde, Vallensbæk, Vridsløselille, Herstedvester, Vridsløsemagle, Nybølle, Hove, Veksø, Stenløse, Svedstrup og Lille Rørbæk, hvilke byers jorder alle ligge i vildtbanen, og på den anden side: Ishøj, Tåstrup-Valby, Klovtofte og Sengeløse byer, parcelgården Frederiksholm og Katrinebjerg hovedgård samt Herringløse, Østrup, Gundsømagle og Jyllinge byer, hvilke byer og ejendommes jorder alle vil komme til at ligge uden for vildtbanen.«

Selv om flertallet af bønderne inden for vildtbanens grænser havde fået arvefæsteskøder med ret til at pantsætte og sælge eller var blevet selvejere, havde kongen således sikret sig jagtret på deres jord.

Vildtbanen nedlægges

I »Den danske Stats Statistik« gav A. F. Bergsøe i 1847 udtryk for datidens opfattelse af jagten og dens betydning: »Efterhånden som skovene aftager, og agerdyrkningen udvides, formindskes også jagten, og samme har derfor forlængst her i landet kun været en fornøjelse, eller i alt fald en for dens dyrkere kun slet sig lønnende næringsvej, og nu da forordningen af 20de maj 1840 til gavn for bonden og landmanden betydeligen har udvidet jagtretten, går vildtet så godt som sin undergang i møde ...« »Hvad de vilde dyr af blid natur angår, da findes kronvildt og dåvildt

så godt som ikke længere uden i dyrehaver, og disses antal forringes bestandigen. Af råvildt og harer findes der derimod endnu en del; men nu da jagtretten er blevet udvidet ved den ny jagtanordning, vil om et par år så mange af dem være bortskudte, at de ligeledes ville blive meget sjældne.«[24])

Den kongelige jagtret i vildtbanen blev naturligvis også kritiseret, og i 1848 blev det besluttet, at alt kron- og dåvildt uden for Jægersborg Dyrehave skulle skydes. Dette resulterede i, at der i 1849 blev skudt 16 krondyr og 40 dådyr, og året efter blev den sidste kronhjort i den frie vildtbane skudt ved Mårum, medens enkelte dådyr undgik deres skæbne, og endnu er der bevaret en lille dådyrbestand i Grib Skov.

Princippet i lovgivningen blev nu, at jagtejeren havde pligt til at skaffe brugeren af en ejendom fred for kron- og dåvildt. Opfyldte jagtejeren ikke denne pligt, havde brugeren ret til at skyde vildtet.

Det endelige resultat af kampen mod det store hjortevildt og kritikken af kongens eneret til jagt i den nordsjællandske vildtbane blev udstedelsen af Lov af 25. marts 1851 om »Jagtrettens afløsning og udøvelse«.

Loven bestemte, at grundejeren kunne forlange jagtretten afløst mod en passende årlig afgift eller et beløb en gang for alle – og det nævnes udtrykkeligt, at dette også gælder for den kongelige vildtbane. Den 8. april s.å. udstedtes loven om selvejendoms indførelse på det staten tilhørende bøndergods, og vejen var hermed åben for en fuldstændig afløsning af den kongelige jagtret på privat grund.

Den årlige afgift, der skulle betales for jagtretten, blev fastsat af særlige kommissioner, og den lå i almindelighed mellem 16 og 22 skilling pr. tønde hartkorn.

Også klapperpligten kunne afløses mod en afgift på 24 skilling årligt pr. klapperdag; de enkelte gårde havde en eller to klapperdage pr. år.

Det gik forbavsende hurtigt med at få afløst jagtretten, medens klapperpligten mange steder først blev afløst henimod århundredskiftet. Mange bønder har formentlig anset det som en fornøjelig oplevelse at være med ved de store kongejagter.

Selv om vildtbestanden i den kongelige vildtbane allerede inden 1851 var stærkt reduceret, forøgedes efterstræbelserne nu, og mange steder blev vildtet næsten udryddet. – Det er først i en senere tid, at interessen for at forøge vildtbestanden er vågnet.

Bøndergodset i Nordsjælland var nu i privat eje; men staten beholdt i det store og hele skovene. Statsskovene her må betragtes som en sidste rest af den kongelige vildtbane, og i dem beholdt kongen jagtretten.

Christian IX på jagt. Kongen står i baggrunden i midten af billedet. Jagtgarnene er sat op, og hundemeuten forfølger en ræv.[33])

Allerede i 1850 var dog kongens ret til vildtleverancer bortfaldet, og indtægterne fra jagten i statsskovene skulle komme statskassen til gode.

Den kongelige jagt efter 1851

Administrationen af kongens jagt var i 1831 blevet pålagt de to overførstere,[25]) under hvem den overordnede administration af statsskovene i vildtbanen sorterede. Om forstmændenes jagtlige pligter siger § 6 i »Lov om statsskovenes bestyrelse« af 25. februar 1851: »Overførsterne have i den af deres distrikter liggende del af den kongelige vildtbane at udføre de hidtil værende jægermesterforretninger. Og have de vedkommende skovridere og øvrige skovbetjente ligeledes at udføre de jagten i vildtbanen vedkommende forretninger«. En af de forretninger, der skulle varetages, fremgår af § 47 i en instruks for statsskovenes personale fra 1860: »Overførsteren er som jægermester forpligtet til at våge over, at vildtstanden ej således formeres, at vildtet gør den yngre skovbestand eller kulturerne utilbørlig skade«.

Blandt de overførstere, der samtidig var jægermester, kan der være grund til at nævne E. F. C. baron Løvenskiold, der havde embedsbolig på Kulhus 1829-1860,[26]) og som i 1860 modtog en særlig udmærkelse, idet han blev udnævnt til overjægermester, en titel, der ikke havde været

brugt siden 1831. Han var landets sidste overjægermester, men herligheden varede kun kort, idet han afgik ved døden i 1861.

En af Løvenskiolds fortjenester var oprettelsen af det vilde fasaneri i Kongelunden på Amager. Det havde tidligere været forsøgt at gøre fasanen til en vildt levende fugl, men forsøgene var mislykkedes. Fasaneriet i Kongelunden blev oprettet i 1841, og det lykkedes her at opdrætte fasaner, der kunne klare sig, og som formerede sig som fritlevende fugle.

Fasanerne i Kongelunden var de dyr af den kongelige jagt, der længst nød en særlig beskyttelse. I jagtloven af 1851 bestemtes i § 22: »Så længe det kongelige fasaneri består på Amager, skal det være private forbudt sammesteds at skyde eller fange fasaner«. I 1920 blev fasaneriet nedlagt. Fasanen var da ikke alene forvildet på Amager; men andre steder i landet havde man lært af erfaringerne her, og mange godser havde sat fasaner ud, således at den nu er forvildet næsten overalt. Vor sidste overjægermester har herved sat sit præg på jagten i vore dages Danmark.[27])

Den kongelige jagt var især knyttet til de nordsjællandske statsskove. Indtil Christian IX døde (1863-1906), hørte der til jagten et betydeligt hundehold, idet meuten siden parforcejagtens nedlæggelse havde bestået af 40-50 hunde.

I Christian IX's tid blev der afholdt store kongejagter med op til flere hundrede klappere og udspændte jagtgarn, således at vildtet kunne drives frem til skytterne, der foruden kongen selv kunne tælle medlemmer af hans fornemme familie: kejseren af Rusland, kongen af England, kongen af Grækenland. Udbyttet på disse jagter var ofte stort.

I 1911 blev overførsterstillingerne nedlagt, og der oprettedes et direktorat for statsskovbruget. Til at tilrettelægge og lede de kongelige jagter udnævner majestæten en kongelig jægermester, og siden 1911 har der været tradition for, at skovrideren på Frederiksborg distrikt har haft denne stilling.

I vore dage er kongelige jagter ikke begrænset til skovene inden for den gamle nordsjællandske vildtbane. Majestæten kan til sine jagter vælge blandt de skove, der indtil 1947 sorterede under Direktoratet for Statsskovbruget, og mange af kongejagterne afholdes nu uden for Nordsjælland.

Henvisninger

De vigtigste kilder har været:

C. Weismann: »Vildtet i Jægersborg Dyrehave«, 1929.
C. Weismann: »Vildtets og jagtens historie«, 1931.

Weismann har foretaget indgående studier i arkiverne og bygger sine værker herpå samt på et langt livs interesse for vildt og for jagtens historie.
Dansk Jagtleksikon, 1944.
Skov- og Jagtlovgivningen, som indtil 1836 er samlet af L. S. Fallesen i »Chronologisk Samling af kongelige forordninger, forst- og jagtvæsenet i det egentlige Danmark angående«, 1836.
Om det særlige sprog, der hørte og hører jagten til, se Lisbet og Gustav Graae: »Jagtsproget«, 1973, der er en alfabetisk ordnet opslagsbog med kortfattede ordforklaringer.
Forskellig lokalhistorisk litteratur.
Samtaler med:
Musemusinspektør Kirsten-Elisabeth Høgsbro, Rigsantikvarens Fortidsmindeforvaltning.
Skovrider E. Laumann Jørgensen, Københavns Skovdistrikt.
Skovrider og kgl. jægermester E. Lassen, Frederiksborg Skovdistrikt.

Noter

1) Der fandtes store, kongelige vildtbaner adskillige steder i landet. Efter oprettelsen af ryttergodserne omkring 1720, blev ryttergodserne kernen i krongodset, og de var i almindelighed samtidig kongelige vildtbaner. Foruden det nordsjællandske ryttergods fandtes på Sjælland Tryggevælde, Antvorskov og Vordingborg, i Jylland Koldinghus, Skanderborg og Dronningborg samt et på Fyn, et på Lolland og et på Falster.

Vildtbanernes grænser var fra ca. 1690 markeret med rødmalede vildtbanepæle, der i sidste halvdel af 1700-tallet udskiftedes med vildtbanesten, hvoraf der endnu eksisterer en del rundt om i landet. Den betydeligste samling af vildtbanesten er anbragt i den allé, der fører fra Hald Egeskov til Hald Hovedgård ved Viborg.

Ved ryttergodsernes salg 1765-1774 blev vildtbanerne nedlagt, og kongen bevarede kun den nordsjællandske.

P. B. Grandjean har skrevet: »Skove, moser og vildtbaner i Skanderborg, Silkeborg og Koldinghus amter, år 1731«, Saml. for jysk historie og topografi, 3. rk., 6, 1908-10, s. 156-212.

2) Cit. eft. Chr. Christensen: »Hørsholms historie«, 1879, s. 84.

3) Weismann, 1931, s. 91 ff. fortæller om storjagter og vildtrigdom.

4) c. s. 40.

5) Om Frederiksdals historie henvises til C. Th. Holbølls artikel i selskabets årbog 1974, s. 8-16, til Eiler Nystrøms »Fra Nordsjællands Øresundskyst«, 1938, s. 495 ff. samt til Jan Møller: »Mølleåen«, 1971, s. 46 ff. Frederiksdal gods blev overladt greve J. S. Schulin i 1739 af Christian VI. Schulin byggede det nuværende slot, som var færdigt 1749.

Hos P. B. Grandjean: »Københavns amts skove efter 1658-60«, Tidsskrift for Skovvæsen, bd. 20, B. 1908, s. 107, nævnes »Dyrehaven ved Bagsværd«; vi ved ikke, hvor denne har været. Mon der kan være nogen forbindelse mellem denne og den påtænkte dyrehave ved Frederiksdal?

6) Nedlæggelsen af Tibberup, alias Tøbberup og Toberup, kan sammenlignes med nedlæggelsen af Stokkerup (se s. 13). I dag er Tibberup Mose navnet på en mose syd for Hareskoven og Tibberup Vang navnet på en vej mellem Hjortespring og Hareskovby. Ved nedlæggelsen af landsbyen kunne man skaffe fæstere til ødegårde i nabo-

byerne og samtidig fulgte man datidens interesse for stordrift, d.v.s. godsdrift, hvor arbejdet blev udført af de hoveripligtige fæstebønder. 1738 blev Hjortespring atter krongods, og 1767 blev jorden udstykket til 11 gårdparceller, der i vor tid er udparcelleret til villa- og beboelseskvarter.

7) Om Hahn – se Gladsaxebogen, bd. 1, 1949, Dansk biografisk Leksikon og H. P. Ploug-Jørgensens artikler i Herlev Avis 20. og 26. marts 1958 (heri også om Tibberup). Om Hahns gods- og skovdrift se »Jægerspris Slot og Frederik VII's Stiftelse«, 1974, s. 209-214 og s. 270-274.

8) Danske Lov, 5. bog, 10. kapitel, artiklerne 25-42; de citerede artikler er 35 og 36. »Husbond« betyder her godsejer med fæstebønder, der kaldes »tjenere«.

9) Ibstrup Dyrehave, der formentligt blev anlagt af Christian IV, er det senere Gyldenlund, nu Charlottenlund. Om Jægersborg, se Eiler Nystrøm: »Fra Nordsjællands Øresundskyst«, 1938, s. 119 ff.; om Jægersborg Dyrehave og dens historie, se C. Weismann: »Vildtet i Jægersborg Dyrehave«, 1929, og »Bogen om Dyrehaven«, udg. af Forlaget Rhodos, 1970. En tur i Dyrehaven kan foretages efter statsskovbrugets vandretursvejledning, hvori der gives en del historiske oplysninger. Stokkerup lå ved kæret sydvest for Eremitagen.

10) Nuværende Jægersborg Dyrehave er ca. 1.000 ha, idet området nord for Mølleåen blev inddraget til skovdyrkning ved flere resolutioner, første gang i 1832.

11) Sammenlign med de engelske rævejagter. Hubertusjagten i Jægersborg Dyrehave har parforcejagten til forbillede.

12) Den nuværende stjerne er anlagt for en halv snes år siden. Oprindeligt var stjernen med kompasrosen anbragt ca. 3 m højere end nu på en høj i midten af anlægget, som er ændret af hensyn til brugen af jagtvejene som skovveje.

13) Jagtvejene er beskrevet i korte artikler af P. Chr. Nielsen i »Skoven«, 1972, s. 30-33, og i »Landskap«, 1971, s. 110-113.

De store værker om jagten fra 1600- og 1700-tallet indeholder indgående beskrivelser, f.eks.: J. Täntzer: »Der Dianen hohe und niedere Jagtgeheimnüss«, 1682-1689. Forfatteren var Christian V's ulvejæger i Jylland; bogen udkom i København.
H. F. von Fleming: »Der vollkommene teutsche Jäger«, 1719.
H. W. von Döbel: »Eröffnete Jäger-Practica«, 1746.

14) Navnets forled har vistnok intet med hare at gøre – det kommer snarere fra harre, der sandsynligvis betyder kultplads eller stendynge. Kr. Hald: »Stednavne og kulturhistorie«, 1966, s. 55-56.

15) Langs Fægyden er sat stengærder, formentlig i 1780'erne i forbindelse med udskiftningen af skovene. Afstanden mellem stengærderne kan give et indtryk af udsigtsbælternes bredde.

16) Alex Wittendorff: »Alvej og kongevej«, 1973, s. 271-273, gengiver kort fra ca. 1700. På kortet i Det kgl. Bibliotek ses forbindelseslinierne med den åbne vildtbane og Nørreskoven tydeligt, ligesom på Willards kort over det nordsjællandske ryttergods fra 1720.

17) E. Laumann Jørgensen: »Syvstjernen«, Årsskrift udg. af Historisk Forening for Værløse Kommune, 1970, s. 31-34.

18) Om jagtpersonalet – se Weismann, 1931, s. 178-179. Besuchsknechten opsøger hjorten ved parforcejagten, pandsvenden sørger for jagtgarn, jagtduge og jagtlapper, hundekokken for mad til hundene, hundesnideren kastrerer de hunde, der vel er

brugbare til jagten, men ikke i avlen. Se iøvrigt Lisbet og Gustav Graae: »Jagtsproget«, 1973.

[19]) Om den Gram-Langenske Forstordning, se E. Laumann Jørgensen og P. Chr. Nielsen: »Nordsjællands skove gennem 200 år«, 1964. De forskrifter, der er refereret til, findes hos Lars Toksvig: »De Langenske principper for skovdyrkningen«, Dansk Skovforenings Tidsskrift, 1965, s. 71-72.

[20]) Arvefæsteskøderne blev udstedt i 1761 for Hørsholm amt, 1764-66 for Bernstorff gods, fra 1766 for Københavns amt og fra 1788 for Frederiksborg og Kronborg amter. Udskiftningen af jorderne til de enkelte bøndergårde skete for Bernstorff gods, Frederiksborg og Kronborg amter i forbindelse med udstedelse af skøderne, de øvrige steder især i 1770-1780'erne.

[21]) Et kort fra ca. 1830 på Jagt- og Skovbrugsmuseet viser vildtbanegrænsen med vildtbanestenene. Af disse eksisterer i dag 5, nemlig: 1) mellem Tranegilde og Ishøj; den er nylig flyttet ca. 50 m, fordi den stod, hvor den ny motorvej er anlagt, 2) i haven ved Katrinebjerg, 3) ved Gulddyssegård ved landevejen Gundsømagle-Jyllinge, 4) ved et markskel ca. 1/2 km vest for Værebro (ved Roskilde-Slangerupvejen), 5) blev i 1968 flyttet fra Snubbekorsgård ved Vridsløsemagle til en have i Gundsølille. Nr. 4 står formentlig på sin oprindelige plads.

[22]) C. D. F. Reventlow eller Christian Ditlev Reventlow var chef for Rentekammeret 1784-1813. Han var foregangsmanden ved gennemførelsen af landbo- og skovreformer.

[23]) Eftertiden må se med taknemmelighed på grev Rantzau. Ved at leje Eremitageslottet, et lejemål, som han dog snart efter opgav, faldt det i hans lod at redde slottet fra nedrivning i 1790, se Bauditz, Spliid, Seedorff Pedersen: »Eremitagen 1736-1936«, 1936, s. 49-50.

[24]) c. bd. 2, 1847, s. 283-284.

[25]) Overfø rsteren for nordre = første overfø rsterinspektion havde under sig 8 skovdistrikter i den nordligste del af Nordøstsjælland samt Odsherred skovdistrikt. Han boede på Egelund ved Fredensborg.

Overfø rsteren på søndre = anden overfø rsterinspektion havde under sig de øvrige skovdistrikter i Nordøstsjælland, d.v.s. fra Hillerød og sydpå, samt statsskovene på Petersgård (senere solgt af staten), Falster og Bornholm. Han boede på Kulhus.

Også i Jylland var der en overfø rster.

Overfø rsteren havde det overordnede tilsyn og kontrollen med skovbruget i de skovdistrikter, der hørte under inspektionen. I 1911 udstedtes en ny lov for statsskovenes administration. Overfø rsterinspektionerne blev nedlagt, og der oprettedes et Direktorat for Statsskovbruget.

[26]) Om Kulhus, se Årsskr. for Historisk Forening for Værløse Kommune, 1963, s. 4-7.

[27]) Om fasanens historie, se C. Weismann, 1931, s. 512 ff. og Dansk Jagtleksikon.

[29]) Johan Täntzer: »Der Dianen hohe und niedere Jagtgeheimnüss«, 1. del 1682, 2. del 1686, 3. del 1689. Billederne er fra 1. s. 59-60, 2. s. 36.

[30]) H. F. Fleming: »Der vollkommene, teutsche Jäger«, II Hauptheil, 1724, s. 290.

[31]) A. Chr. Willard: »Plan des Copenhagener, Friderichsburger und Cronenburger Districts nebst Hirtzholm Ambte 1720«, Kgl. Biblioteks kort- og billedsamling.

[33]) Efter »Illustreret Tidende«, bd. 11, 1869-70, s. 161. Tegning af K. Gamborg.

»Værløsebanens« anlæg

Det hedder i lovens endelige tekst bl.a.: »Regeringen bemyndiges til at meddele eneret på anlæg og drift af en fra Nørrebro over Utterslev, nord om Gladsaxe over Bagsværd til Lille Værløse, eventuelt videre i nordvest til et punkt ved Bastrup Sø i Frederiksborg Amt ... gående jernbane«.[2]) Banens endepunkt var altså ikke endelig fastlagt i loven, dette er forklaringen på, at en Værløsejernbane kunne blive en Slangerupbane.

Steenberg søgte efter lovens vedtagelse koncession på anlæg og drift af Værløsebanen, hvilket han opnåede mod at stille et depositum på 15.000 kr.[3]) Han optog herefter forhandlinger med magistraten i København om bortkørsel af dag- og natrenovationen, men forhandlingerne forkludredes og det blev svært for Steenberg at opnå finansiel baggrund for anlægget af banen. Projektet var efterhånden også blevet dyrere end oprindelig tænkt, idet loven hjemlede en normalsporet bane, i stedet for den oprindeligt smalsporede, som Steenberg havde tænkt sig, samtidig med, at man i loven og koncessionen havde skærpet kravene til banens overbygning og indhegning. Steenberg opnåede i øvrigt også koncession på anlæg og drift af Amager- og Vallensbækbanerne.

Steenberg prøvede sluttelig at finansiere baneanlæggene ved udenlandsk låntagning, hvilket ikke lykkedes, og hans koncession udløb.

Herefter forløb et par år, hvor intet skete, men o. år 1900 opstod ideen til igen, på den vedtagne lovs grundlag at oprette et konsortium, der skulle ansøge om koncession på anlæg og drift af en Værløse-jernbane. Det var hos overretssagfører V. Amdrup, at ideen til oprettelsen af dette nye konsortium opstod. Amdrup, der som interesseret i Farum kalkbrud indså, at en bane udover Værløse mod nordvest over Farum ville lette kalkbruddets omfangsrige transporter betydeligt, gik herefter i spidsen ved oprettelsen af konsortiet.

I årene fra 1900 til 1902 organiserede han oprettelsen af jernbanekomiteerne i området, i de respektive distrikter langs den tænkte bane. Gennem disse komiteer kunne lokale ønsker om banen blive kanaliseret. Hver komité fik sin talsmand og som samlet talsmand for alle komiteerne udpegedes proprietær, landvæsenskommissær A. C. Andersen, Vadgaard. Ved oprettelsen af disse komiteer havde man sikret sig et værdifuldt apparat, der senere skulle vise sig effektivt, nemlig i forbindelse med finansieringen af banen.[4])

Banen skulle jo stadig finansieres 100 % privat, og dette problem søgte Amdrup løst, ved at foreslå pengene anskaffet på en ny og utraditionel måde. Han fik ideen om anvendelse af en speciel grundskyld, jernbane-

En ualmindelig fredfyldt atmosfære præger Bindeledet i Bagsværd år 1905. På jernbanebroen holder to »børster« et hvil (til ære for fotografen?) under anlægget af banen. (Postkort – Det kgl. Bibliotek).

skyld, ved finansieringen af banen. Man havde i forbindelse med tidligere baneanlæg set, hvorledes ejendomspriserne langs banerne steg kraftigt, og mange følte det uretfærdigt, at ejendomsbesidderne ved salg kunne stikke store arbejdsfri gevinster i lommen, udelukkende som resultat af banens anlæg. Det var igennem denne ejendomsprisstigning Amdrup tænkte sig banen finansieret. Han foreslog, at ejendomsbesidderne underskrev en deklaration, hvor de forpligtede sig til ved ejendomssalg inden for 30 år at aflevere 30 % af værdistigningen på ejendommen til banen.

I årene 1901-02 søgte han gennem de oprettede jernbanekomiteer at få grundejerne i området langs den tænkte bane til at underskrive de opstillede deklarationer. I marts 1902 havde 160 underskrevet deklarationerne, mens kun 4 manglede at underskrive, hvoraf den ene betegnedes som sindssyg. Det kan måske undre, at grundejerne i så stort omfang underskrev deklarationerne, der jo pålagde dem en væsentlig udgift ved ejendomssalg, men man forventede velsagtens at de 70 % af prisstigningen, man trods alt selv ville beholde, langt overgik den gevinst man i en situation uden jernbane ville få ved et evt. ejendomssalg. Alle var der-

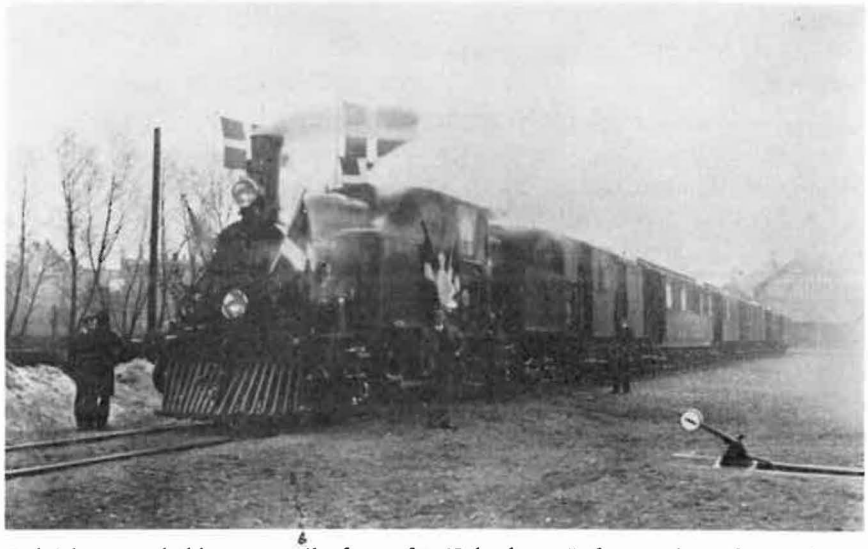
for interesserede i banen og underskriftindsamlingen på deklarationerne fik næsten 100 % tilslutning.

Dette fik man imidlertid ikke megen likvid kapital af, men man fik nogle værdier, der kunne belånes. I løbet af 1902 opstillede konsortiet anlægsregnskabet for banen og ansøgte om koncession på anlæg og drift af en Slangerupbane på grundlag af 1894-loven om en Værløsejernbane.[5])

Den 9.12.1903 blev eneretsbevillingen udstedt, med den udtrykkelige betingelse, at anlægskapitalen skulle være tilvejebragt inden ½ år. Man forventede at anlægget ville koste 2.390.000 kr., hvilket beløb modsvaredes af selve anlægskapitalen, der primært bestod af aktiekapitalen på 1.500.000 kr. i det tænkte fremtidige aktieselskab, et obligationslån fra kommunerne langs banen på 700.000 kr. samt diverse, således at den samlede kapital man havde til rådighed udgjorde 2.400.000 kr.

Koncessionen på anlæg og drift af banen blev som sagt udstedt i slutningen af 1903 og samme dag oprettedes det fremtidige aktieselskabs provisoriske bestyrelse. Selskabets love blev godkendt af ministeriet 21. januar 1904, hvorved aktieselskabet København-Slangerupbanen officielt var oprettet. Aktiekapitalen bestod som sagt af 1.500.000 kr., hvoraf Landmandsbanken og Privatbanken besad for 900.000 kr. og private for de øvrige 600.000 kr. De to banker besad altså aktiemajoriteten og beherskede således selskabet (1904-1929). Som i ethvert andet aktieselskab var generalforsamlingen selskabets øverste myndighed. Der oprettedes et repræsentantskab på 19 medlemmer med repræsentanter for deklarationsunderskriverne og kommunerne, men dette havde kun rådgivende funktion. Den daglige ledelse varetoges af en bestyrelse på 3 mand. Hertil valgte de to banker hver en repræsentant samt 1 bestyrelsesformand i fællesskab. Til denne post udpegedes en mand, der i en lang årrække kom til at tegne Slangerupbanen udadtil, en kontroversiel personlighed, nemlig admiral du Plessis de Richelieu.

Denne var født i 1852 og blev uddannet i den danske flåde. I 1875 rejste han til Siam, hvor han gjorde en eventyrlig karriere. Han avancerede fra kaptajnløjtnant i flåden til admiral, i hvilken egenskab han iøvrigt ledede den siamesiske flåde i et stort søslag mod den franske i 1898! Året efter blev han marineminister. Han grundlagde ØKs afdelinger i landet og var med til at indføre de første sporvogne, elværker og jernbaner. Han flyttede i 1902 grundet dårligt helbred tilbage til Danmark, hvor han besad en række fremtrædende poster i erhvervslivet, bl.a. som formand for Landmandsbankens og DFDS' bestyrelser. Han sad i en årrække i landstinget og var sågar på tale som leder af et forretnings-



Indvielsestoget holder parat til afgang fra København L forspændt to festsmykkede lokomotiver den 20. juni 1906. (E. v. Holstein-Rathlou foto – Jernbanemuseet).

ministerium under regeringskrisen i 1909. Han sad også som formand for Slangerupbanens bestyrelse helt frem til 1929. Han døde i 1932.

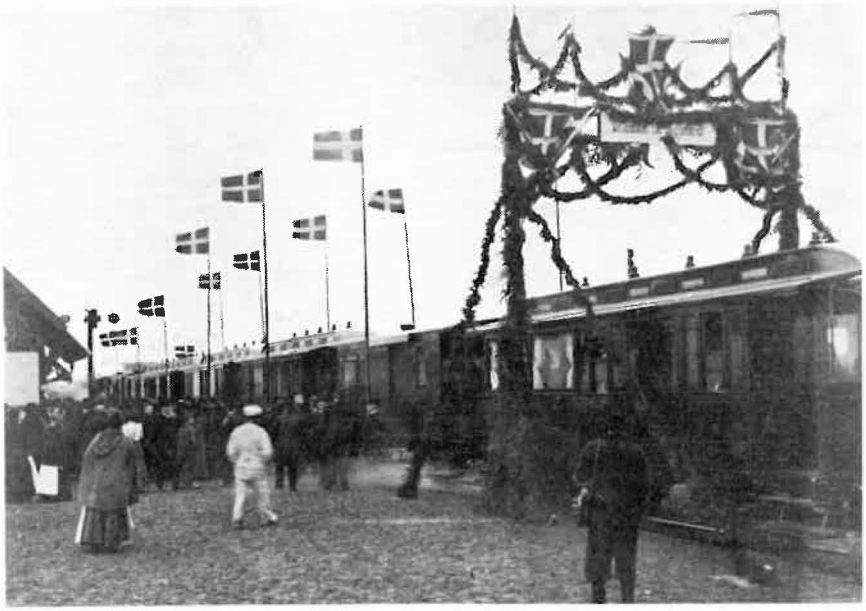
I starten af året 1904 sluttede selskabet kontrakt med ingeniørfirmaet »Winkler og Werner«, der fik generalentreprisen ved banens anlæg og i løbet af året foretoges ekspropriation og taxation og i slutningen af året påbegyndtes arbejdet. Arbejdet forløb planmæssigt, og kun anlægget af broen over Mølleåen ved Fiskebæk bød på større problemer. Det har jo også senere vist sig vanskeligt at bygge bro på dette sted! I foråret 1906 var banen færdig og parat til at blive taget i brug.

I disse år åbnedes en lang række private jernbaner i Danmark.

Slangerupbanen adskiller sig fra andre danske privatbaner ved 1) ikke at have modtaget statstilskud ved anlægget og 2) at det offentlige ikke besad nogen del af aktiekapitalen. Slangerupbanen er den eneste danske privatbane, der opfyldte begge disse punkter, og er det nærmeste vi i dansk jernbanehistorie kan komme en privatbane i dette ords egentlige betydning. Banen var anlagt som en privatbane, tænkt drevet som en sådan, således at man primært tilstræbte et maksimalt overskud (på dette tidspunkt var jernbaner profitable foretagender!), hvorved aktionærerne ville kunne få store udbytter og høj forrentning af deres indskudte kapital.

Banens åbning – Liniebeskrivelse – Driftsmateriellet

I vinteren 1905/06 var banen parat til åbning, men man fandt tidspunktet dårligt til at indvie en jernbane, så indvielsen og åbningen af banen blev udskudt til foråret 1906, nærmere bestemt den 19. april 1906. Banen blev indviet under stor festivitas, med et festligt smykket særtog, der befordrede et stort antal specielt indbudte. Desværre svigtede vejret, således skriver »Jernbanebladet« om festtogets ophold ved Bagsværd station: »Bagsværd! Vi standser lidt foran Stationen og hører Hornmusik. I Spidsen for en større Forsamling af glade Bagsværd-Beboere staar det lokale Orkester opmarcheret, 4 Mand høj, og hilser Togets Ankomst med nogle Toner, der sikkert havde virket overordentlig festligt, hvis ikke Regnen havde strømmet saa ubarmhjertigt ned. En lokal Matador træder frem og holder paa Byens Vegne en Velkomsttale til det første Slangeruptog, og der lyder nogle kraftige Hurra-Raab under Touche fra Orkesteret. Vi griber vores Amatørkasse og forsøger at forevige dette historiske Øjeblik – det første Hurra for Slangerupbanen – men desværre, Regnen og



Folk stimler sammen ved indvielsestoget, efter at dette har passeret den rejste æresport og rullet ind til Bagsværd station. Man fornemmer det kolde, regnfulde og blæsende vejr. (E. v. Holstein-Rathlou foto – Jernbanemuseet).

Halvmørket ødelægger vores gode Idé, saa vi næppe tør forelægge Resultatet for vores Læsere. Toget kører frem for Perronen, hvor der er rejst en smuk Æresport tværs over Sporet, ogsaa her ødelægger Regnen Indtrykket – Flagene hænger slappe og vaade ned ...«[6]) Unægtelig lidt trist, men ellers synes stemningen og forventningerne til banen at have været store hos alle parter. Dagen efter indledtes den regelmæssige trafik, og allerede den første søndag befordrede banen 2400 personer!

Banen forbandt København (Nørrebro) med Slangerup og var 34,2 km lang. Endestationen på Nørrebro, København L, blev placeret ved Lygten, da man planlagde en omlægning af Nordbanen. Hvis man havde placeret Slangerupbanens station nærmere mod centrum, ville man risikere, at banen ville komme til at krydse en fremtidig forlægning af Nordbanen (senere godsbaneringen). Det var også udtrykkeligt fremhævet i loven, at koncessionshaverne for egen regning skulle regulere eller forlægge Slangerupbanens spor, når baneforholdene omkring København skulle ændres. Man var derfor fra banens side omhyggelig med at placere banen og dermed endestationen så yderligt, at man kunne undgå en så stor ekstraudgift senere.

Fra København L forløb banen gennem det sumpede område Lersøen, der tidligere var kendt som et bølleeldorado, gennem Emdrup Bakke til Emdrup Station. Efter denne slog banen en bue i nordøstlig retning mod Kongevejen på Dyssegårdens jorder, før Vangede Holdeplads blev nået. Det kan undre, at banen blev anlagt med dette knæk uden om Søborg, det eneste område langs banen, hvor der i 1906 var en blot nogenlunde bymæssig bebyggelse, hvilket har været til kolossal gene senere. Forklaringen på dette kedelige faktum er, at man fra banens side forventede store transporter fra teglværkerne ved Dyssegård. Samtidig havde der været en væsentlig modstand i Søborg mod at underskrive deklarationerne, så villakvarteret blev altså snydt for jernbanen og en bedre trafikbetjening i denne omgang. At der skulle gå yderligere 18 år (!) før sporvognene nåede helt derud, havde man dog næppe drømt om.

Endelig spøgte der rygter om, at det skulle være den daværende stadig mægtige ejer af Dyssegård, justitsminister Alberti, som af spekulationsmæssige årsager skulle have påvirket selskabet til denne linieføring. Dette kan dog ikke påvises.

Nå, vi skal fortsætte vores tur langs Slangerupbanen anno 1906, hvor vi var nået til Vangede Holdeplads. Hvorfor ikke skrue årene tilbage og opleve turen ad banen gennem Gladsaxe Kommune, som en journalist fra »Dagens Nyheder« gjorde det? »Mens man farer forbi Stolpegaards

Pressen på en præsentationstur ad banen før dennes åbning 1905. (E. Amding arkiv).

røde og Lillemosegaards hvide Mure, bliver Blikket hængende ved Vangede, som herfra ser saa hyggelig ud, at man glemmer, at den nærmest er typisk som Fattigby.

Buddinge Station er den næste, den vil næppe lokke mange Turister med sin nøgne Omegn, denne har dog for den, der sidder i Toget, den Fordel at give fortræffelig Orientering. Til venstre har vi Buddinge, Kirkebyen Gladsaxe og det truende Bagsværdfort, til højre Lyngby med den røde Sukkerfabrik og Stengaardskvarteret. Her begynder den naturskønne Del af Turen. Bagsværd Sø med Aldershvile Slot tegner sig overordentligt malerisk, og bedre end alle andre Landsbyer paa Ruten tager Bagsværd sig ud med sine mange gamle Haver og Gaarde, som Banen lig en Slange bugter sig ind imellem, Kroen ser man fra oven nedefter og ligesaa Gadelivet, idet man over en 27 Fods Bro passerer Vejen til Lyngby i selve Bagsværd.

Her, ved Bagsværd Station, vil rimeligvis mange stige ud, naar Banen kommer i Drift, thi her er saare lokkende, saaledes som Frederiksdals- og Hareskovene slaar Ring om en, kun brudt af den smukke Bagsværd Sø,

i hvis rolige Flade allerede 3-4 smukke Villaer spejler deres hvide Mure og røde Tage. Kun kort er her Spadsereturen gennem Stralsund ind i de smukke og forholdsvis lidet betraadte Skove.

Men Toget styrer samme Vej, frem mod Skovene, dukker sig ved Stralsund ind under det grønne Løvhang, en Tid lang følgende Skovens Udkant, men snart gaar det længere ind, gennem Underskov og Storskov, Løv og Naal i Skovens mest kuperede og fredeligste Enemærker.«[7])

Ja, det var det indtryk, man fik ved en jernbanerejse gennem Gladsaxe Kommune o. 1906. Banen fortsatte ellers gennem Hareskoven, hvori Hareskovby Station oprettedes, et udgangspunkt for hundredtusinder af københavneres skovture i årenes løb. Næste station var Værløse og kort herefter foretog banen et »knæk« mod nordøst og på en bro over Mølleåen ved Fiskebæk blev Farum nået. Efter Farum fulgte banen en nordvestlig linie og passerede Vassingerød, Lynge og Lindholm stationer inden endestationen i Slangerup. Slangerup havde i middelalderen været en betydelig by med købstadsrettigheder, men byen mistede efterhånden sit eksistensgrundlag, da den del af Roskilde Fjord, der forbandt byen med havet, indsnævredes og efterhånden forsvandt. I 1809 mistede byen sine købstadsprivilegier, der i stedet blev overtaget af Frederikssund. I Slangerup stillede man store forventninger til den nye jernbane, som man håbede ville give byen et »nyt liv«, forventninger, der imidlertid skulle vise sig ikke at blive indfriede.

Banens materiel bestod ved åbningen i 1906 for trækkraftens vedkommende af 4 stk. lette damplokomotiver, KSB 1-4 bygget ved Cockerill i Belgien og 2 stk. små lokomotiver KSB 5-6, som blev købt brugt af DSB (DSB litra P). De 4 førstnævnte lokomotiver viste sig imidlertid hurtigt for svage og solgtes derfor til DSB i 1909 (DSB brugte dem til rangering under litra T). Som erstatning for disse anskaffedes 1907-1909 4 kraftigere maskiner fra Henschel i Tyskland. Disse 4 maskiner udgjorde sammen med de førnævnte af DSB købte lokomotiver hele trækkraftenheden i årene frem til 1930. Ingen af lokomotiverne bar skorstensbånd. KSB nr. 6 er det eneste eksisterende lokomotiv fra banen i dag. Det er placeret på jernbanemuseet i Odense, som DSB P. 125.

Banens driftsmateriel bestod iøvrigt ved banens åbning af 104 vogne, heraf 86 godsvogne, i 1907 suppleredes med 6 person-, 1 bagage- og yderligere 27 godsvogne. Langt de fleste godsvogne var af den åbne lavsidede slags, hvilket fortæller lidt om hvilke slags transporter, banen satsede på.

Banen førte alle tre klasser i sine personvogne. Dog var kun II og III kendt fra køreplanen, I klasse var velsagtens reserveret for honoratiores.

Hvad kostede billetterne så? Ja i 1913 skulle man eksempelvis slippe 40 øre for en enkeltbillet mellem Bagsværd og København L, 70 øre hvis man ville køre på den fine II klasse. Beløb som ikke var helt uanseelige efter datidens målestok.

Banens drift 1906-1929

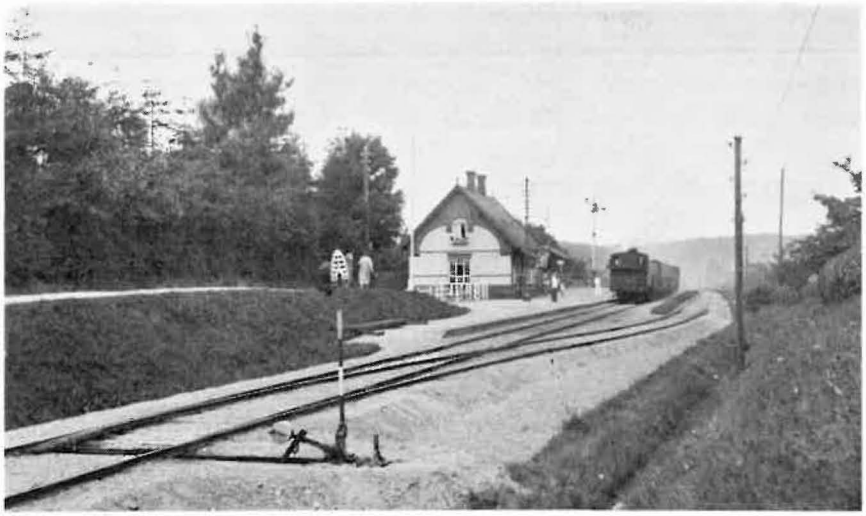
Banen satsede på tre forskellige transporter. Først store ladninger af produkter fra kalkværkerne og grusgravene omkring Farum og Vassingerød. Dernæst på en efterhånden større og større persontransport fra de fremvoksende villakvarterer langs banen (især ved Bagsværd). Endelig sidst, men ikke mindst, på udflugtstrafik fra København til de naturskønne områder ved Hareskoven og Furesøen.

Forventningerne til godstransporterne viste sig at være berettigede. I mange år lod Farum kalkbrud sig betjene af banen, og i de første driftsår transporterede banen en overvældende mængde grus fra gravene ved Langebjerg nær Lindholm Station, grus som blev benyttet af DSB til opfyld i gasværkshavnen i forbindelse med anlægget af Københavns nuværende hovedbanegård. I driftsåret 1909/10 transporterede KSB ialt 198.111 tons, hvoraf grustransporterne fra Lindholm Station udgjorde 139.518 tons! Ved hovedbanegårdens færdiggørelse i 1911 faldt disse transporter dog væk. Godstransporter med andre artikler var det småt med, i perioder dog kreaturtransporter og gødning. Banens godstakster var højere end DSBs, så mange landbrugere foretrak at benytte de nærliggende statsbaner, Nordbanen og Frederikssundbanen.

Persontrafikken udviklede sig i mange år tilfredsstillende. I årene frem til 1920 steg antallet af personkilometre praktisk talt hvert år (1 personkilometer = 1 person transporteret 1 kilometer). Villakvartererne skød op langs banen, og banen fik en stor hjem/arbejdsplads-trafik. I 1920/21 udførte banen et transportarbejde på over 10 millioner personkilometre, et for en privatbane ualmindeligt højt tal.

En medvirkende årsag hertil var den store udflugtstrafik på søndage til de naturskønne områder. Banen måtte til disse store søndagstog skrabe alt det materiel, man overhovedet kunne fantasere sig til, sammen. Tit måtte man sætte bænke ind i godsvognene for at kunne klare presset! Var problemerne store på udturen, var de ikke mindre, når skovturen skulle afsluttes med togturen hjem fra Hareskovby, Farum eller hvor det nu kunne være. Disse søndagsaftentog var proppet med trætte børn og tit voksne i forskellige grader af løftet humør, alt efter omfanget af de ind-

De rejsende på Bagsværd station afventer toget mod København 1907. Alle banens stationer, med undtagelse af hovedstationen i København L, var tegnet af ingeniør Werner, der også medvirkede ved selve banens anlæg. (Postkort – Det kgl. Bibliotek).



Et godstog passerer Bagsværd station 1926. Ved en sammenligning med det foregående billede bemærkes bl.a. at bevoksningen har indkranset stationen, og at der er blevet anlagt en egentlig perron. (Postkort – Det kgl. Bibliotek).

tagne forfriskninger. I denne forbindelse må også nævnes, at banen aldrig var karrig med at indsætte sær- og ekstratog til alskens foreninger, herunder de forskellige spejderkorps, der gjorde skovene usikre i tide og utide.

Som en kuriositet kan nævnes, at banen indgik et samarbejde med bådfarten på Furesøen, DSB og i en periode sågar Lyngby-Vedbæk jernbane om rundrejsebilletter, således at man kunne starte sin søndagstur med at køre til Farum Station, hvorefter man kunne besejle Furesøens vande og afslutte rejsen med DSB fra Lyngby Station tilbage til København, evt. suppleret med en omvej ad Nærumbanen. Turen kunne selvfølgelig også foretages i omvendt retning.[8])

Alt i alt udviklede trafikken sig tilfredsstillende i årene frem til 1920. Det samme gjorde banens økonomi. Dog var man under og i de første år efter verdenskrigen ude for en udgiftseksplosion. Priserne på kul steg, som følge af krigen og Englands blokade af Tyskland, til astronomiske højder. 1 ton kul kostede i 1914 21 kr., i 1918-20 118 kr. og i 1920-22 190 kr. Det er tal, som kan få det til at gibbe i selv børn af energikrisen. Dette ramte naturligvis ikke isoleret Slangerupbanen. Alle landets jernbaner, rederier, industrier og hele erhvervsliv rystede, og de enkelte husholdninger blev naturligvis også berørte, da brændslet fordyredes, hvis man da overhovedet kunne få noget. Samfundet var stærkt påvirket af inflation, varemangel og dyrtid.

Banernes eneste modtræk overfor de raketagtige kulprisstigninger var at hæve taksterne tilsvarende. På denne måde kunne man i alle driftsårene operere med et overskud, således at man i langt de fleste år kunne udbetale udbytte (mellem 2½ og 5 %) til aktionærerne. Det skal i denne forbindelse nævnes, at der også tilflød banen indtægter fra ejendomssalg, jvf. ovenfor. I årene frem til 1929, i det gamle baneselskabs tid, indsattes ialt over 625.000 kr. i deklarationsfonden.

Det gamle baneselskabs sidste år, 1920-1929

Kulpriserne normaliseredes dog atter i begyndelsen af tyverne, men snart kom banen ud for langt alvorligere problemer, nemlig en stadig stigende konkurrence fra den nymodens opfindelse: automobilet. Allerede før 1. verdenskrig havde de første osende biler gjort livet farligt på landevejene, men forsyningsvanskelighederne under og i de første år efter krigen havde begrænset kørslen og anskaffelsen af nye køretøjer. I begyndelsen af tyverne steg bilkørslen stærkt og den kom hurtigt til at udgøre en alvorlig trussel mod banen.

Samtidig voksede utilfredsheden med banen. Køreplanen var ikke blevet væsentlig forbedret, man kørte kun 7-8 dobbeltture i døgnet, hvoraf en del kun kørte over strækningen København-Farum eller København-Hareskov, og det var i et område, der var ved at forandre sig til storbyforstad!

I 1919 nedsattes derfor et udvalg, der skulle arbejde for en elektrificering af banen, samt evt. en indføring af denne til Københavns centrum. Som et resultat af udvalgets arbejde eksproprieredes i 1923 arealer mellem Tagensvej og Stralsund (Skovbrynet) med henblik på anlæg af dobbeltspor. Udvalget arbejdede med normal dansk hastighed og afgav betænkning i 1928! Heri blev det så fastslået, at banen alligevel ikke kunne bære en elektrificering![9])

Baneselskabet havde en hård tid i tyverne. De dårlige banekonjunkturer i almindelighed, automobilkonkurrencen i særdeleshed og uvisheden om banens fremtidige skæbne gjorde, at driften efterhånden blev besværliggjort. Selskabet investerede forståeligt ikke i nyt materiel og man forsømte også at vedligeholde selve banen. Da elektrificeringsplanerne blev skrinlagt i 1928, stod man overfor meget store investeringer i banen og materiellet, hvis driften skulle fortsættes.

Da hovedaktionærerne ikke ønskede at investere i banen, jernbanedrift var ikke en profitabel forretning i 1928 som i 1906, tilbød man kommunerne langs banen aktiemajoriteten i selskabet.

Den stigende automobiltrafik indebar iøvrigt også en anden fare for banen, nemlig risikoen for påkørsler i de ubevogtede overskæringer. Flere ulykker medvirkede til, at banens ledelse lod opsætte alarmapparater, der skulle advisere vejtrafikken om togets komme. Det kedelige var blot, at alt og alle kunne høre de generende sirener, der tudede i tide og utide, bortset fra bilisterne, som klagede over, at det var umuligt at høre dem gennem motorstøjen! I 1926 overhørte chaufføren på Søborg-Bagsværdlinien, vognmand Lars Nielsen, således sirenerne ved Gammelmosevejs krydsning af banen ved Stengården, hvilket kostede ham livet. Sirenerne blev herefter pillet ned, og man etablerede »frit udsyn« ved de farligste overkørsler.

Kommunerne overtager A/S København-Slangerupbanen 1929

Landmandsbanken tilbød kommunerne langs banen en aktiepost på kr. 1.260.000, hvilket var en aktiemajoritet, til kurs 40. På sognerådsmøder i de respektive kommuner i februar 1929 vedtog alle disse overtagelsen af aktieposten. Kommunerne indgik herefter en overenskomst, hvori de

nærmere detaljer blev fastlagt. Af aktieposten overtog Gladsaxe Kommune 60 %, Værløse Kommune 17½ %, Farum Kommune 15 %, Lynge-Uggeløse Kommune 4½ % og Slangerup Kommune 3 %. Banen skulle fremefter ledes af en bestyrelse på 9 mand, hvoraf Gladsaxe sogneråd skulle udpege de 5.

I overenskomstens paragraf 3 forpligter Gladsaxe sig til at sørge for elektrificering af banen »snarest belejligt«. Med baggrund i dette udarbejdede banens ledelse i 1930 et elektrificeringsforslag, et projekt til 1½ mill. kr. Forslaget blev vedtaget i de øvrige sogneråd, men da man kom til den endelige afgørende afstemning i Gladsaxe sogneråd, forkastedes forslaget med stemmerne 6 mod 5!

I stedet kastede man sig over en tiltrængt modernisering af banen. I 1930 anskaffedes 2 diesellokomotiver fra B & W. Herved kunne driften billiggøres og køreplanen forbedres. Man var tilfreds med de nye diesellokomotiver og anskaffede yderligere to, noget kraftigere, i 1932. Herefter anvendtes damplokomotiverne kun ved rangering, i spidsbelastningerne og som reserver. I 1934 udrangeredes to damplokomotiver, en disposition der dog senere skulle vise sig at være noget forhastet.

Køreplanen forbedredes ligeledes væsentligt. Mens der i 1925 havde løbet 9 togpar på hverdage og 17 på søn- og helligdage, løb der i 1932 20 på hverdage og 24 på søn- og helligdage, en del dog kun over noget af strækningen.

Ønsket om en bedre trafikbetjening gav sig også udslag på andre måder. Allerede i 1929 havde den nye ledelse tilfredsstillet et mangeårigt ønske om oprettelse af en holdeplads Stengården ved Gammelmosevejs krydsning af banen, og i de følgende år oprettedes en række andre holdepladser: Dyssegård, Kildebakke, Skovbrynet, Syvstjernen, Furesø og Uggeløse Skov.

Endvidere nedsattes taksterne, i 1929/30 med 25 %. En populær foranstaltning.

Endelig skal nævnes, at man søgte at rationalisere driften, ikke blot ved anskaffelsen af diesellokomotiverne, men også ved anskaffelse af styrevogne. Slangerupbanen var den første jernbane i Danmark, der tog disse i drift, man kunne herved slippe for at omrangere lokomotiverne ved endestationerne.

Banens drift 1929-40

Slangerupbanen blev udsat for en stadig stærkere konkurrence fra automobilerne, såvel de private som de offentlige.

En af de to Henschelmaskiner (KSB nr. 9 eller 10), der overlevede 2. verdenskrig, er her med kraftig kulrøg op af skorstenen på vej med en ny portion tomme lavsidede godsvogne til grusgravene ved Vassingerød. W. E. Dancker-Jensen har taget dette billede nær Værløse station i 1944.

I 1914 var der blevet oprettet rutebilkørsel fra sporvejenes endestation på Bispebjerg til Søborg. Rasmus Jensen fik ret hurtigt eneret på ruten, som han i 1920 forlængede ud ad Frederiksborgvej over Buddinge til Bagsværd. Da sporvognslinie 16 i 1924 endelig blev forlænget til Søborg, afkortedes rutebillinien tilsvarende, således at den kom til at forbinde Søborg og Bagsværd. Denne linie havde en parallel linieføring med Slangerupbanen og udgjorde derfor en alvorlig konkurrent, man kappedes om de samme kunder.[10])

Endvidere generedes banen af en række ruter, der forbandt enkelte lokaliteter langs banen med større byer på Nordbanen. Rutebillinien mellem Bagsværd og Lyngby, der var oprettet af vognmand Poul Thomsen i 1923, kanaliserede trafik fra Bagsværd til Lyngby, hvorfra de rejsende kunne fortsætte ad Nordbanen til Københavns centrum. En anden rute af tilsvarende karakter var linien mellem Farum og Birkerød.

Antallet af private køretøjer steg også, og det må ikke forglemmes, at last- og varevogne påførte banen en stærk konkurrence i godssektoren.

Hvorledes klarede banen sig nu efter moderniseringen i den forstærkede kamp mod automobilerne? Persontransporterne havde i tyverne under det gamle selskab været vigende, men tog i de første år af trediverne et voldsomt opsving. I de to første år steg antallet af personkilometre med ikke mindre end 61,5 %. Herefter stagnerede persontransporterne, og de lå på et stabilt niveau i resten af årtiet.

Godstransporterne kunne banen imidlertid ikke fastholde. Tilbagegangen fortsatte støt og roligt igennem trediverne, og man må konstatere, at banen i det store og hele mistede sin godstrafik med undtagelse af transporterne fra Farum kalkbrud.

Det er vigtigt at fastslå, at banen under det nye kommunalt styrede selskab blev drevet efter helt andre principper end under det gamle. Hvor banen tidligere primært havde opfyldt det formål at indtjene penge til aktionærerne, således at disse kunne få deres kapital forrentet, blev banen nu betragtet som en slags service for kommunernes beboere, hvor man foretrak takstnedsættelser og underskud fremfor en mere forretningsmæssig drift af banen (hvad forøvrigt næppe havde været muligt). Slangerupbanen var ikke længere et investeringsobjekt, men et stykke kommunalpolitik, hvor andre økonomiske hensyn end tidligere spillede ind.

Slangerupbanen 1939-1948

Elektrificeringsplanerne, der længe havde spøgt, og som flere gange havde været lige ved at blive realiteter, blev pånyhøjaktuelle i 1939. Banens ledelse indledte forhandlinger med NESA om elektrificering af banen, eller dele af denne. Forhandlingerne forsinkedes af flere årsager. Dels var der planer om Gladsaxes indlemmelse i Københavns Kommune (!), hvilket ville have fået en afgørende indflydelse på banens fremtid, og dels var der problemer omkring finansieringen af anlægget, da man søgte at få det statsstøttet som nødhjælpsarbejde.

I 1940 ændredes banernes vilkår i Danmark gradvist som følge af verdenskrigen. Forhandlingerne med NESA fortsatte ganske vist, og de resulterede i en overenskomst af 8. juni 1942 mellem A/S Slangerupbanen på den ene, og Københavns Sporveje og NESA på den anden side, om elektrificering af banen, anlæg af dobbeltspor og indføring til Jarmers Plads. Strækningen Farum-Slangerup forventedes nedlagt.

Anlægsarbejderne kom imidlertid aldrig i gang, grundet materialemangelen, og banen fik også hurtigt andet at tænke på. Forsyningssituationen blev hurtigt forværret, og olie, benzin og gummi blev en mangel-

Slangeruptoget er ankommet til Hareskov station en sommerdag 1944. Nogle rejsende har forladt toget og er på vej væk ad perronen, pakvognen tømmes for en del banepakker og rejsegods. Toget fremføres af et af de diesellokomotiver, som banen i begyndelsen af 30'erne anskaffede fra B & W. De var før deres tid i kraft af det »udkigstårn«, hvori lokomotivføreren var placeret, det er i dag standardudstyr på de fleste små diesellokomotiver. Bemærk iøvrigt pakrummet i selve lokomotivet og den blændede frontlanterne (mørklægningstider!). Med et sådant tog er hundredtusindvis af københavnere i årenes løb kommet i skoven (W. E. Dancker-Jensen foto).

vare. Automobiltrafikken blev derfor efterhånden lammet, og mange var pludselig ikke længere for fine til at benytte banen. Denne blev imidlertid også påvirket af de manglende forsyninger, og efterhånden måtte de gamle damplokomotiver varetage den stadigt stigende drift. Banen måtte endda periodevis leje damplokomotiver fra andre privatbaner og DSB, der selv var hårdt spændt for. Nu kunne man bitterligt fortryde den hurtige udrangering af damplokomotiver i trediverne.

Driftsresultaterne nåede i besættelsens sidste år uanede højder. Godstrafikken 4-dobledes således i løbet af 4 år og antallet af befordrede passagerer steg også stærkt.

Transportresultaterne var dyrekøbte. Anlægget og materiellet blev grundet spidsbelastningen og materialemangelen stærkt nedslidt. Man stod derfor overfor betydelige nyinvesteringer, hvis driften skulle fortsættes efter besættelsen.

Overenskomsten mellem banen og KS og NESA var blevet stillet i bero, og den blev ikke ført ud i livet, i stedet arbejdede stærke kræfter i rigsdagen og regeringen for statens overtagelse af banen. Dette blev vedtaget i rigsdagen i 1948 og stadfæstet af kongen 15. marts 1948. Driften blev herefter, ved det nye regnskabsårs begyndelse 1. april 1948 overtaget af DSB.

Ved DSBs overtagelse af driften blev privatbaneselskabet likvideret, og en lang, broget epoke i områdets trafikhistorie var slut, men jernbanedriften mellem København L og Slangerup fortsatte!

Slangerupbanen som statsbane 1948–

Efter DSBs overtagelse af banen indsattes straks nyt (gammelt DSB!) materiel på banen, og man gik igang med at forstærke banelegemet mellem København og Farum. Det gamle materiel forvistes til strækningen Farum-Slangerup. I løbet af 1950erne blev dette materiel udrangeret, og i samme periode blev driften fuldstændig motoriseret.

Da Farum kalkbruds forbindelsesspor til Vassingerød Station var nedslidt og skulle udskiftes, valgte kalkbruddets ledelse efter resultatløse forhandlinger med DSB om udskiftning af sporet, at overgå til landevejstransporter af virksomhedens produkter. Da persontrafikken på strækningen Farum-Slangerup var stadig faldende, blev det besluttet helt at nedlægge denne strækning. Det skete i 1954. En noget kortsynet beslutning forekommer det en. Banen kaldtes herefter »Hareskovbanen«.

I 1961 blev det ved lov vedtaget at anlægge dobbeltspor og elektrificere »Hareskovbanen«. Ved en senere tillægslov er DSB blevet bemyndiget til at indføre banen fra Emdrup Station, i en bue over Ryparken Station og videre i en ny bue til Svanemøllen Station, således at banen herfra kan føres til Hovedbanegården ad Boulevardbanen. (Ingeniør A. R. Christensen havde foreslået det samme i 1916![11]). København L Station og strækningen mellem denne og Emdrup vil herefter kunne nedlægges.

Disse anlægsarbejder forventes afsluttet i 1977 (16 år efter lovens vedtagelse!), hvorefter »Hareskovbanen« (Emdrup-Farum) vil blive integreret i Storkøbenhavns S-banenet.

Slangerupbanen – et smertensbarn

Næppe nogen dansk jernbane har i årenes løb været så elsket og forkætret på en og samme gang som Slangerupbanen.

Elsket af børn og unge i alle aldre, for hvem en jernbane var andet end blot et hurtigt, strømlinet og halvkedeligt transportmiddel. Hvad

I 1958-59 blev der anlagt to jernbaneviadukter over Buddingevej til afløsning af de gamle bomme. På dette foto fra april 1959 kan man iagttage arbejdet. Bommene levede deres sidste dage i eksil foran den gamle Buddinge Kro! (Det kgl. Bibliotek).

kunne man ikke opleve på en tur med Slangerupbanen? Små prustende lokomotiver, mærkværdige personvogne skrabet sammen fra her, der og allevegne, dejlig natur med masser af indbydende skov og sø, et varieret publikum, spændende fra de faste lokale rejsende – det være sig villaejere med arbejde i hovedstaden, skolebørn eller lokale bønder – over skovtursrejsende til forskellige former for spejderkorps; somme tider i voldsom kamp om de tit alt for få pladser. Der var stemning og atmosfære ved banen, men man må beundre de banefunktionærer, der i årevis fik trafikken til at glide, på trods af alskens problemer.

Banen var lige så forkætret som elsket. En ting var at benytte banen i ny og næ, en anden at være afhængig af den til daglig. Man måtte være forberedt på evindelige forsinkelser, overfyldte kupeer, der som regel var i en elendig forfatning og sidst, men ikke mindst, banens elendige tilslutningsforhold.

Slangerupbanen er blevet kaldt banen uden hoved eller hale. I den ene ende en større landsby og i den anden en endestation på det yderste Nørrebro, langt fra storbyens forskellige faciliteter. Allerede i 1910 havde

banens ledelse dog forsøgt at forlænge banen fra Slangerup over Frederiksværk til Hundested, i tilknytning til den nye dampskibsforbindelse mellem Hundested og Grenå. Forbindelsen mellem DFDS (der skulle drive den nye linie) og Slangerupbanen – admiral Richelieu sad jo i begge selskabers bestyrelse – var jo tydelig nok, men planerne strandede på stærk modstand fra forskellig side, specielt Hillerød by. Hvis dette projekt var blevet gennemført, havde Slangerupbanen fuldstændig ændret karakter og antagelig fået en anden skæbne.

»I den anden ende« er der i årenes løb fremkommet så umådelig mange projekter, af mere eller mindre fantasifuld art, angående banens indførelse til Københavns centrum, at der kunne skrives en større afhandling herom. Det kneb blot ganske gevaldigt med at få noget gennemført, og i stedet forblev banens endestation på Nørrebro, til stor gene for passagererne i årenes løb. Man måtte nemlig tit forlænge rejsen med en sporvognstur for at nå frem til det ønskede mål i storbyen. Rejsen besværliggjordes og fordyredes naturligt herved, helt umuligt var det, hvis man skulle fortsætte rejsen fra hovedstaden og ud i landet med tog.

Slangerupbanens historie har været yderst broget. Fra de første planer om »renovationsbaner« over den særegne georgistisk inspirerede finansieringsform ved banens anlæg – jernbaneskylden – til den »rigtige« privatbane, der blev ledet efter forretningsmæssige principper 1906-1929. I 1929-1948 drevet af de respektive kommuner, som en traditionel dansk privatbane, med Gladsaxe Kommune som den dominerende og beslutende faktor, til en forsømt sidebane i DSB regi 1948. Altid i rampelyset, for det gode eller det onde, svævende mellem snarlig likvidation og betegnelser som »Danmarks bedste privatbane«, altid underkastet projekter og planer, som aldrig kom længere end til det papir, de var skrevet på.

Det er svært at forstå, hvorledes banen har kunnet overleve de mange kriser og stadig betjene sit opland – som i snart mange år har udgjort en del af Storkøbenhavn – i snart 70 år, på trods af vanrøgt af enhver art.

Alene det, at banen og dens publikum har måttet vente i over 15 år på, at en lov, vedtaget af folketinget angående banens elektrificering, skulle blive effektueret, har man svært ved at finde ord for. Det er et af de desværre alt for mange eksempler på den danske trafikplanlægning, eller mangel på samme. Det forekommer dog en, at det ikke har været planer og projekter, det har skortet på, men snarere vilje til at gennemføre disse endda vedtagne love.

Den resterende del af Slangerupbanen får status af S-bane i 1977 og lad der lyde et velkommen, iblandet et »bedre sent end aldrig«. Beboerne

langs banen får et moderne og bekvemt transportmiddel, der hurtigt og sikkert vil føre dem til Københavns midte, men mister den sidste rest af en lokalbane med atmosfære, som Slangerupbanen altid har været. Men man kan jo desværre ikke få alting.

Noter

[1]) Se rigsdagstidende de respektive år.
[2]) Lovens tekst findes i »Love og anordninger« 1894 s. 297-298.
[3]) Indenrigsministeriets jernbanearkiv (Rigsarkivet) 94/2512.
[4]) Til konsortiets arbejde 1900-1906 er et stort kildemateriale bevaret. Det er beroende på jernbanemuseet.
[5]) Indenrigsministeriets jernbanearkiv (Rigsarkivet) 03/2469.
[6]) »Jernbanebladet« nr. 31, 1906.
[7]) Fra »Dansk Privatbaneblad« nr. 31, 1905.
[8]) Angående bådfarten henvises til:
a) »'Svanen' – Vor glemte nærhedsattraktion« af S. Thorsøe i Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommunes årsskrift 1969 s. 6-22. Gladsaxe 1969.
b) Frederik Frederichsen og P.Thomassen: »Bådfarten på Furesøen og tilstødende vande«. Søllerød 1972.
[9]) »Betænkning afgivet af udvalget om elektrificering af Slangerupbanen.« København 1928.
[10]) Angående trafikken til Søborg før og nu henvises til:
Willy Christensen: »Linie 16«. København 1970.
[11]) »Ingeniøren« 1916, s. 216.

Litteraturfortegnelse

Nedenstående fortegnelse er kun et lille udpluk af den omfattende litteratur om banen, men den væsentligste og lettest tilgængelige, da det ville være alt for pladskrævende her at præsentere en blot nogenlunde fyldestgørende oversigt.

William Bay: »Danske privatbaners damplokomotiver«, Kbh. 1966.
M. Buch & C. Gomard: »Danmarks jernbaner – Historisk og geografisk håndbog«. Bd. I og II. Kbh. 1935 og 1933.
L. V. Birck: »Trafikøkonomi«. Kbh. 1931.
L. Estrup: »Stats- og Privatbanernes Anlægskapital« i »Dansk Vejtidsskrift« 1930, s. 74-92.
Danske Statsbaner: »De Danske Statsbaner 1847-1947«. Kbh. 1947.
Niels Jensen: »Nordsjællandske jernbaner«. København 1975.
Mogens Lebech: »Gladsaxebogen II« s. 106-134. Gladsaxe 1971.
Claus Hagen Petersen: »En undersøgelse af København-Slangerupbanen, med særlig henblik på banens grundlæggelse og drift«. Speciale i historie, Københavns Universitet 1974. (Kan lånes ved henvendelse til specialekontoret).

Med hensyn til artikler i fagblade og tidsskrifter henvises til:
1) Københavns kommunes bibliografi indtil 1950 + Suppl. 1950-65, s. 131-132 + s. 124.
2) Jeppe Hansen: »Danske Jernbanestrækninger – 1945-1974, en bibliografi« s. 7-8.

På Bagsværd Station år 1908

Yngstemands erindringer ved Georg Bakke

Det er naturligvis begrænset, hvad man kan erindre fra et kun 8 måneders ophold i Bagsværd for 65 år siden, men visse indtryk og begivenheder står klart. At jeg kom til jernbanerne skyldtes et tilfældigt møde med formanden for Præstøbanens repræsentantskab, amtmand, kammerherre Tillisch, der skaffede mig ansættelse som privatelev ved Præstøbanen med udsigt til fast ansættelse, når banen blev forlænget til Mern. Det fastlagte normativ for banens personale kunne jo ikke overskrides. Der blev imidlertid lange udsigter til banens videreførelse, og en dag viste overassistent Melander mig en annonce fra Slangerupbanen, der søgte en elev, og en som kunne telegrafere ville blive foretrukket. Søg den, sagde Melander, og det gjorde jeg og blev indkaldt til et møde på banens hovedkontor 1. april 1908. Resultatet blev ansættelse, og stationen blev Bagsværd. Det var da et sjovt navn, tænkte jeg, og den 15. april mødte jeg på Bagsværd Station, hvis stationsforstander Paludan Nielsen kun var 27 år gammel.

Hvor var det spændende for et ungt menneske, dette at skulle begynde en helt ny tilværelse og at skulle klare sig selv. Dette sidste var vel nok noget af et problem, thi månedslønnen var kun 30 kr., og derfra blev trukket 1,95 kr. til sygekasse og pensionskasse, så jeg havde kun 28 kr. og 5 øre at rutte med. Men alt blev tilrettelagt på bedste måde for lille mig. Jeg fik på stationen overladt et »dameværelse« med indgang fra ventesalen, som ikke blev benyttet, der var kun ringe plads, men det kostede heller ikke noget. Middagsmaden fik jeg hos murermester Vogel for 1 kr. pr. dag, og da jeg havde 4 fridage hver måned, hvor jeg rejste til mit hjem i Næstved, var der et par kroner tilovers. Desuden fik jeg snart indtægter, der oversteg månedslønnen, men derom senere.

Jeg kom fra en smuk egn, Næstved, en hyggelig gammel købstad med 3 kønne skove i omegnen: Herlufsholm Skov, Kalbyris og Stenskoven. Der var kun 10 km til Smålandshavet med den herlige badestrand ved Karrebæksminde, som dengang var en idyl, men som nu er et fluepapir. Alligevel blev jeg overrasket over den skønne egn om mit nye virkested: den skønne Hareskov, Bagsværd Sø, hvor der var anløbsbro for bådene til Furesøen og med det smukke Aldershvile Slot, hvorfra der var en vid-

underlig udsigt over søen og med den lille tepavillon ved søbredden.

Slangerupbanen var jo kun et par år gammel, men som ved andre jernbaneanlæg voksede der straks noget nyt op omkring den lille hyggelige stationsby. Hareskov Kuranstalt var et af de største byggeforetagender med overlæge Lund som chef. Ligeledes var Bagsværd Kostskole åbnet tidligt i året 1908. Ellers var Bagsværd by en lille hyggelig bondeby, hvor alle kendte alle og med Bagsværd Kro som centrum, jeg fik dog aldrig aflagt besøg på kroen. Nord for stationen lå dyrlæge Frederiksens meget store villa på toppen af en bakke. Dyrlægen kom ofte på stationen, han var en venlig mand og en behagelig kunde.

Den nyoplukkede Slangerupbane skabte en række nye udflugtsmål for den store by, så togene var stærkt besatte, på søn- og helligdage måtte der indsættes særtog, og alle tog var overfyldte. Turismen havde holdt sit indtog i Bagsværd, Hareskov og Farum. Bagsværd Kro og Hareskovpavillonen oplevede i sandhed en guldaldertid.

Der skete virkelig noget på de egne efter banens åbning. Jeg var så heldig at blive meddeler til Berlingske og Politiken, og det gav mere end månedslønnen. Endvidere havde stationsforstanderen opdaget et sted, hvor der voksede de dejligste champignons. Vi skiftedes til at pille, og hver gang vi havde en stor kurvfuld, blev de afsat til Beauvais, og det gav en god skilling. Voksestedet holdt vi strengt hemmeligt, og det var heldigvis på et sted, hvor ingen tænkte på at komme. Men vi udnyttede også de mange turister, idet vi fik trykt et stort oplag prospektkort af Bagsværd Station, som solgtes for 10 øre pr. Stk. Ekspeditionen foregik gennem en lille rude i kontorvinduet ud til perronen, så i »myldretiden« kunne det knibe med at passe både billetsalg og postkortforretning. Men det gav en god indtægt, og det var et fællesforetagende.

Der var en ret stor postindlevering på stationen, og derved kom man til at lære en hel del mennesker at kende, og enkelte kom næsten daglig, hvoraf jeg dog kun erindrer ganske få. Således kom dyrlæge Frederiksen hver dag med postsager, og han ville gerne have en sludder. Ligeledes kom næsten daglig forfatteren og journalisten Christian Houmark – vel nok en af datidens mest anvendte oplæsere – og han var ikke kedelig at sludre med. Houmark opholdt sig på kuranstalten, idet hans nerver var tyndslidte. Endvidere var grevinde Sponneck, Aldershvile, en af vore gode kunder. Hun var et særpræget menneske, men sød og venlig, der lod os få del i hendes større oplevelser. Hun havde altid god tid og sprang med et lille hop op på det bord, hvor brevsorteringen fandt sted, så hendes korte ben ikke kunne nå gulvet, og hun elskede at sludre. Hun havde

jo oplevet meget ude i den store verden, og det holdt hun ikke for sig selv, men både stationsforstanderen og jeg fik del i de mange oplevelser. Jeg erindrer tydeligt, at hun kom næsten stormende ind på kontoret en septemberdag 1908, og jeg kunne se, der var indtruffet noget særligt. »Sid ned,« sagde grevinden, »ellers falder De om«. Og så fortalte hun, at Alberti havde meldt sig for bedrageri, og det var i sandhed en stor nyhed. Jeg vil regne med, at grevinden havde lidt et endog stort tab.

Ret ofte kom proprietær Petersen med post, han var teaterinteresseret, og nogle gange inviterede han mig i Nørrebros Teater, det var ikke kedeligt, det var jo i Frederik Jensens tid. Han fortalte, at grevinde Sponneck hjalp mange i stilhed, ingen måtte vide, at hjælpen kom fra hende. Selvom hun levede i en absolut tilbagetrukken tilværelse, interesserede hun sig meget for egnens liv, hun skænkede således et smukt jerngitter til den nyopførte kostskole. Det var en særlig oplevelse, når grevinden inviterede til fem-the i pavillonen ved søen. Hun elskede Aldershvile og de smukke omgivelser, og i hendes stuer fandtes en stor samling af de skønneste ting, og så elskede hun blomster. Det smertede mig, da det smukke slot blev lagt i aske.

Det blev for mig otte dejlige måneder i den smukke egn og sammen med så mange rare mennesker. Min nærmeste foresatte, stationsforstanderen og hans hustru var to søde og venlige mennesker, og vi kom godt ud af det sammen. Hareskov Station havde en kvindelig stationsbestyrer, fru Christensen. Hun var absolut ikke en skønhed, men hun var et sødt menneske, og hun passede sin station eksemplarisk, selvom hun havde en masse at se til. Hun var i besiddelse af et strålende humør. Ret ofte måtte jeg til Hareskov Station med brød til kaffen fra bageren i Bagsværd, når hun fik visit af komtesserne Astrid og Lilly Scheel, der boede sammen med moderen ikke langt fra stationen.

Selvom jeg befandt mig godt og havde en interessant tilværelse, indså jeg, at mine fremtidsmuligheder ikke var så gode. Personalet bestod af lutter unge, hvoraf jeg var den sidst ankomne, så der var ringe mulighed for forfremmelse. Derfor søgte jeg ansættelse ved DSB, og det lykkedes virkelig for mig, så jeg forlod Bagsværd den 30. november 1908 og drog til Brønderslev. – Når jeg nu efter de mange år kommer til Bagsværd med rutebilen fra Lyngby spejder jeg forgæves efter mit gamle spisested, men alt er meget forandret. Murermester Vogels ejendom lå ved viadukten lidt til højre for vejen, nu er der opført nye boliger. Bagsværd er ikke mere et lille bondesamfund, men en moderne forstad til hovedstaden, men skoven og søen er der dog som i min tid i Bagsværd.

Københavnerbønder og andet Godtfolk

Af Jens A. Petersen

Mange mennesker har det indtryk, at det udelukkende var amagerbønderne, der forsynede København med frugt og grøntsager og andre livsfornødenheder, men det er en stor fejltagelse. De hollændere, som kong Christian II i særlig grad fik til at rejse her til landet for at lære danskerne at dyrke havesager, bosatte sig ikke blot på Amager, men også i det daværende åbne land i Solbjerg sogn og på Frederiksberg, og i løbet af få år var de spredt ud over et stort område, nord, vest og sydvest for København ved indgifte i stedlige bondefamilier og ved udflytninger til gode jorder, som kunne give rige afgrøder. De hollandsk prægede slægtsnavne finder man langt uden om det gamle København bag voldene.

En del typiske amagernavne, eller hollandsk prægede navne, var endnu for et halvt århundrede siden kendte i Gladsaxe sogn, således Teglers på Tinghøjgård, Teglers på Enghavegård, Petterson på Grønnegård. Desuden var der folk som Balthersen, Janzen og endnu flere.

Selv om beboerne på Amager var både dygtige og flittige jordbrugere ville de heller ikke på langt nær have kunnet forsyne den voksende hovedstad med dagliglivets fornødenheder.

Disse fornødenheder omfattede naturligvis ikke blot grøntsager, men også tørv til københavnernes kakkelovne, halm til deres senge, halm, hø og kærne til de mange heste, der dengang fandtes i København, flæsk, fjerkræ, æg, mælk og fløde samt mange andre ting.

Landbruget omkring København havde derfor – om man så må sige – et hastigt voksende »fællesmarked« lige uden for dørene, og gennem mange år var hele den produktionsmæssige og økonomiske tilværelse bl.a. i Gladsaxe Kommune både direkte og indirekte baseret på tilførsel af varer til Københavns befolkning.

Endnu så sent som lige før århundredskiftet var jordbrug hovednæringsvejen i Gladsaxe Kommune. Ved den første egentlige folketælling var der i 1801 en befolkning på 1102 mennesker, i 1840 var det steget til 1486, i 1860 til 1619, i 1880 til 1562 og i 1890 var der 1695 indbyggere i kommunen. Altså en ganske stilfærdig stigning gennem hele forrige århundrede.

Ca. 1925: Gartner Christian Hansen, Buddingevej 350, holder klar til dagens torvetur. (Gladsaxe arkiv).

Det var da også en ren landkommune, hvor de 1695 indbyggere boede i 250 gårde og huse, og efter erhverv var der 687, der levede af landbrug, 23 af gartneri og 212 af handel, hvilket nok i stort omfang vil sige som mælkeforpagtere eller som opkøbere af landbrugs- og haveprodukter til København. Ved siden af landbrug og gartneri havde også tørveproduktion og skovarbejde ret stor betydning.

Det nord- og vestsjællandske landbrug har på grund af Københavns nærhed sin ganske særlige historie, der ikke ligner landbrugshistorien i andre egne af Danmark, og det betød væsentlig bedre afsætning og højere priser, og derfor var disse egnes jordbrugere mere velhavende end almindeligt på landet.

Endnu op imod tyverne i dette århundrede satte torvekørselen sit præg på færdselen ad Frederiksborgvej. Tidligt om morgenen rumlede vogn efter vogn sindigt mod København med sin last. Hjemturen var mere lystig. Ikke sjældent kørte de unge karle om kap, stående op i vognen og under livlige tilråb til hestene. Torvehandelen afsluttedes tit på bevværtningerne, og det har nok varmet stemningen op og sat farten i vejret.

Hvornår disse leverancer til hovedstaden fra omegnen begyndte, kan ingen fortælle os. Derimod ebbede de langsomt ud omkring den første verdenskrig, uden at det sådan set havde noget med krigen at gøre.

Da hestene hos vognmændene og private i København blev afløst af lastbiler og personbiler, var der ikke mere brug for halm, hø og kærne til foder og halm til strøelse. Da sengene blev udstyret med fjedermadrasser og senere med krølulds- og springmadrasser, var der ikke mere brug for sengehalm, og Halmtorvet blev kun et navn, der mindede om, hvor handelen med halm i hovedstaden havde haft sin højeste blomstring.

Stenkul, koks, olie og elektricitet ødelagde afsætningen af tørv og brænde fra egnens moser og skove, og også trækul fra de nordligere skovegne blev ikke den store efterspurgte handelsvare i København.

Rigtige mejerier og lidt senere ismejerierne stoppede den direkte levering af smør, mælk, fløde og ost fra omegnens gårde. Viktualiehandlende,

Københavnerbønderne på Kultorvet omkring år 1900. Også dengang synes parkeringsproblemerne at være store. (Københavns Bymuseum).

slagterier, slagter- og fjerkræforretninger satte bom for den direkte leverance fra landet til byen.

Medens begyndelsen til torvehandelen på Halmtorvet og Kultorvet og i hovedstadens gader således fortaber sig i historiens mørke, men voksede op gennem århundreder til et stadigt større omfang af væsentlig betydning for hovedstadens forsyninger, men så sandelig også for hele byens omegn, kan man nogenlunde sikkert fastslå, hvornår denne direkte handel ebbede ud, og hvorfor den gjorde det.

Københavnerbønder blev disse jordbrugere på hele egnen kaldt, og deres historie er et så ganske specielt stykke landbrugshistorie, at den nok er en nærmere undersøgelse værd. Den er endnu ikke skrevet, og kun hist og her finder man antydninger og småglimt fra denne gamle torve- og gadehandel og dens betydning for hovedstaden og omegnen, der i denne forbindelse strakte sig langt mod nord, vest og sydvest.

Hønsekræmmerne er et kapitel for sig. De kørte i deres lette vogne langt omkring, helt ned til Stevns og helt op i Ods og Horns herreder for at købe fjerkræ og æg. Det var i særdeleshed levende høns, kyllinger, gæs og ænder, som de førte hjem i bure. Derhjemme blev dyrene fodret, indtil »markedet« aftog dem. De gik indtil da meget ofte i ganske små bure og indelukker, som nok i dag ville have givet hønsekræmmerne en dyrplageridom på halsen. Dyrene blev som regel leveret levende til kunderne i hovedstaden, så de københavnske madammer kunne være helt sikre på, at det var frisk fjerkræ, de købte af hønsekræmmerne.

Der går en sagnagtig beretning om en hønsekræmmer, der boede på Buddinge Mark, hvor Søborg nu ligger. Hans lille hus, der nu forlængst er forsvundet, har nok oprindeligt været et fodermester- eller daglejerhus under en gård, der havde sine jorder på sydsiden af hovedvejen. Han omtales som Hans og skal have haft en vældig handel. Han havde tre sønner, der kørte det hele Nordsjælland rundt for at købe op hos bønder og husmænd. Der fortaltes, at han var meget nærig, meget fattig påklædt og levede meget spartansk. Han boede i en ussel rønne, men da han døde, viste det sig, at han efter datidens forhold var en hovedrig mand. Gamle Kaspersen, kaldet »Knasper«, i Buddinge fortalte mig om ham i 1920, og han mente også at kunne påpege, hvor den gamle hønsekræmmers hytte havde ligget i hans barndom.

Hvor mange stykker fjerkræ, der fra landet gennem hønsekræmmerne årligt gik ind til hovedstadens suppe- og stegegryder, har man slet ikke noget tal på. Der var i forrige århundrede ingen kontrol af nogen art med

Konen med æggene er nået frem til Gammeltorv, hvor der handles med æg og fjerkræ. (Nationalm. fot.).

den slags. Det er imidlertid givet, at det hvert år har været et ganske anseeligt antal stykker fjerkræ.

Noget før århundredskiftet kom der en helt ny fjerkræhandel ind i billedet. Det var polske gæs, som foretagsomme folk købte. De var små, sultne og magre, når man kom drivende eller kørende med dem fra en havneby, vistnok for det meste fra Køge, men også fra fjernere havnebyer.

Disse polske gæs blev efter ankomsten sat på græs og på stubmarkerne, hvor de fortærede det affaldne korn og i de fleste tilfælde klarede sig ganske godt, så de voksede og tog på i vægt i løbet af eftersommeren og efteråret. De blev passet på gårdene af en halvvoksen dreng eller pige, en gåsedreng eller gåsepige, der med en kæp søgte at holde sammen på gåseflokken, så den ikke spredtes ud over nabomarkerne. Også de blev af jordbrugerne og hønsekræmmerne leveret levende til forbrugerne i København. På den nu forsvundne Lyngbakkegård i Buddinge havde

man i nogle år hvert år en flok polske gæs gående på græs- og stubmarkerne efter høst.

Salg af mælk, fløde, smør og ost til københavnerne var en vigtig indtægtskilde for mange jordbrugere, og de snød københavnerne efter en større målestok. En beskrivelse fra omkring 1800 fortæller således om mælkehandelen.

– Man holder egne kuske, der besørger mælken indbragt til København og fordelt til de forskellige udsalgssteder. Kusken må hjemmefra angive, hvor meget han næste dag ser sig i stand til at afsætte, og kun, når den er blevet sur på vejen, må han bringe noget med sig hjem.

Allerede i bondens gård bliver mælken ofte blandet med vand, når den nemlig ellers ikke ville slå til, men mælkekuskene spæder desuden på egen hånd op med vand, for derved at skaffe sig en bifortjeneste ved salget af de derved fremkomne flere potter mælk.

Fløden bliver – hedder det videre i den gamle beretning – i det mindste om sommeren, først kogt tillige med lidt kartoffelmel og potaske, så den rigtig kan blive jævn og sætte tyk hinde. Ellers vil københavnerne ikke have den, men siger, at fløden er for tynd. Bliver fløden trods »den gode behandling« alligevel sur på vejen, bringes den atter hjem. Den får dagen efter et nyt opkog med kartoffelmel og potaske. Så er den god igen og kan da med fordel gøre en ny rejse til København. –

Hvor stort mælkesalget har været i København, findes der ingen opgørelser over, fordi der jo heller ikke på det område var nogen kontrol eller tællinger gennem de mange århundreder.

En opgørelse over kreaturholdet i 1893 viser, at der da i Gladsaxe med Mørkhøj, Buddinge og Bagsværd var 551 heste, 944 stykker hornkvæg, hvoraf 832 var køer, der var desuden 188 får og 559 svin. Man tager næppe helt fejl, når man gætter på, at hovedparten af de mange køers mælk og de fleste af svinene er havnet i hovedstaden.

Der var overalt i sognene omkring København et stort antal, der købte – eller nærmere forpagtede – mælken fra gårdene, kørte til København og solgte mælken der. Der var da gået erhverv i den mælkehandel, der oprindelig var drevet af gårdmændene selv.

Mange af mælkeforpagterne kørte til København med ret ringe kvantum mælk, men klarede sig økonomisk alligevel, så det har nok i lange tider været en ganske god forretning at handle med mælk.

Der findes også en ganske morsom tegning af en af de såkaldte »mælkehusarer«, der fra sognene i gamle dage kom ridende ind til København med mælken hængende i små tønder på begge sider af hesten. De solgte

Fløde- eller mælkehusar
ca. 1880.
(Nationalmuseet fot.).

mælken i koppevis – at mælken var pilsur, gjorde som regel ikke noget, så slukkede den blot tørsten så meget bedre. Om mælkehandelen til København fortæller folkeviddet, at efterhånden som bønderne om morgenen på vejen ind til den indre by kom forbi søerne, sank vandstanden i disse med en halv alen.

Der fortælles også om en bonde, der kom ind med mælken til en mand, der skulle sælge den videre til konerne i København, da denne mand ville hælde vand i mælken, råbte bonden forfærdet: »Nej, nej, den har allerede fået alt, hvad den kan tåle«. Det havde den sikkert også.

Mælkeforpagter N. N., en from og agtet borger, fortalte selv ganske frejdigt følgende: »Jeg leverede dengang fløde til Tivoli. En søndag kneb det med mængden, og jeg fortyndede den derfor. På vejen til byen trak det op til torden, og jeg frygtede, fløden skulle skille. Men Vorherre hjalp. Fløden holdt sammen.«

Det med at hælde vand i mælken, før den leveredes til København, tog efterhånden så meget overhånd, at man i staden København indførte en art mælkekontrol ved de store indfaldsveje. Selv om man ikke bedømte fedtprocenter, tørstofindhold og mælkekvalitet som i vore dage, så sik-

rede man sig dog mod, at bønderne og mælkeforpagterne kørte alt for meget vand blandet i mælken til hovedstadens borgere.

Det var betydelige beløb, man efter den tids forhold har fået ud af kreaturholdet, og det har ligget langt over det almindelige i andre egnes danske landbrug. A. E. Meinert er stærkt optaget deraf i sin bog »Naturen og Menneskelivet – en folkelig Jordbeskrivelse« fra 1853, hvori han bl.a. siger, at stadens forsyning med mælk og andre sådanne fornødenheder følgelig ikke er vanskelig, og de nærmest boende bønder har en så overordentlig stor indtægt af deres køer, nemlig 60 rigsdaler af hvert kreatur, at vi nok kunne tænke, de væsentlig giver sig af med mælkehandelen og hvad dertil hører.

De, der bor længere borte, finder derimod mest deres fordel ved at forsyne København med halm, og det er en almindelig klage, at de for en øjeblikkelig vindings skyld udpiner deres marker, der år efter år mere taber i kraft, fordi man sælger, hvad der skulle tjene til kvægets underhold, og således berøver jorden den fornødne gødning.

Meinert behøvede nu ikke at have de bekymringer, for egnens bønder gjorde sig også en ganske god forretning af at fjerne indholdet af de københavnske lokummer. Der var i forrige århundrede ingen, der tog anstød af, at dette indhold lugtede så stærkt over hele by og egn, og heller ingen talte om sundhedsfare eller forurening af vandløb og grundvand.

I den tid af året, hvor man ikke kunne pløje lokumsspandenes indhold ned i jorden, blev der lavet gruber, hvori det hjembragte blev hældt ned til senere brug på markerne, og af praktiske grunde lå disse affaldsgruber lige op af befærdede veje. Det fandt alle dengang helt i orden, selv om det udbredte en ganske ubehagelig stank.

Værre var det, at det hændte, at en beruset person faldt ned i det bløde, ildelugtende grubeindhold. Det fortælles så galt, at man har fundet druknede personer i gruberne, når man senere kørte indholdet ud på markerne til næring for grøntsager, korn og græs.

Det er millioner af tons latrin, der er kørt fra København til omegnens jorder gennem århundreder. Vel nok også, når koleraepidemier rasede inde i hovedstaden, og med latrinen så blev spredt ud til omegnen, hvor mange mennesker døde af kolera.

Før de moderne senges tid med fjedre som underlag, var halm det anvendte materiale. Sengene var dengang mere eller mindre fine »kasser«, der med mellemrum blev fyldt op med frisk halm. Halmleje var almindeligt fra slot til den elendigste baggård, og det var gode tider for lopper og lus, for mus og rotter og for mår og lækatte, der jagtede musene i

sengehalmen. Det var jo sådan set meget hyggeligt – for den, der lå i sengen, var sjældent eller aldrig alene.

Hele landet vrimlede med lopper og lus i milliarder. De små dyr var så mange og så almindelige overalt, at det var helt umuligt at undgå dem – ja, det er såmænd ikke så særligt mange år siden, at man, hvis man kørte med en københavnsk sporvogn, kunne være ganske sikker på, at man efter en sådan tur hjemførte et antal lopper.

Fra hele omegnen kom bønderne kørende ind til København med sengehalm. De tog ophold med deres halmlæs på Halmtorvet, men de kørte for sengehalmens vedkommende mest rundt i de københavnske gader og råbte på deres uforfalskede sjællandske bondemål: »Sænge-halæm – Sænge-halæm«, så det rungede mellem husene. Så kom madammerne ud for at købe nyt halm til familiens dobbeltsenge.

Store mængder af halm, af hele neg med havre og af skåret hakkelse, blev fra omegnen kørt til København som strøelse og som foder til københavnernes daværende store hestebestand.

Man kan jo endnu overalt i det gamle København finde de gamle hestestalde. Her kan bl.a. nævnes »Journalisternes Hus« på Gammelstrand, hvor man inde i gårdens bagbygning har indrettet den gamle hestestald til et særpræget mødelokale, hvor man også har bevaret navnet hestestalden og hele det gamle interiør.

Vognmændene i København havde heste, købmændene havde heste, mange virksomheder, postvæsenet, brandvæsenet og mange andre havde nødvendigvis heste. Der var et betydeligt rytteri i garnison i København, og de velhavende folk havde køreheste og fine vogne til familieudflugter til Nordsjælland, til køreture langs Strandvejen og til turen ud til landstederne, hvor de boede om sommeren. Alle disse heste i København – før bilernes tid – krævede et stort dagligt foder, og det sørgede omegnens bønder for var til stede. Mange bønder havde bestemte leverancer, men Halmtorvet var centrum for den store handel.

Foretagsomme folk etablerede meget betydelige hakkelsesskærerier, og indtil de blev overflødige, var der sådanne hakkelsesskærerier og fouragehandlere også her i sognet. Mange af dem kan påvises endnu, selv om der ikke mere er brug for dem.

Så godt som alle landmænd i Gladsaxe sogn kørte ind til hovedstaden med landbrugsafgrøder. To kendte navne er Jens Peter Nielsen, Lyngbakkegård, og Johannes Teglers, Tinghøjgård, men når de og nogle flere endnu mindes som »københavnerbønder« er det, fordi de fortsatte med den gamle leverance til København længe efter, at det ellers var sløjet af,

bl.a. fordi bilerne havde overtaget transporten, gårdene blev færre og mindre under byudviklingen, og det var måske heller ikke mere så lønsomt som før.

Foruden kærne, hakkelse og halm skulle de københavnske heste også have hø og kløver. Sommeren igennem blev meget kørt ind i grøn tilstand, men græs- og kløverhø var dog den store handelsvare.

Denne handel har sat særligt tydelige spor på hele omegnen, og det er ligefrem sådan, at man den dag i dag – og århundreder frem i tiden – kan se, hvor de gamle københavnerbønder, der avlede kløverhø til København, boede. Deres jorder kan altid kendes på det store antal af den lugtløse store hvide kamille.

Høet blev solgt efter vægt, og man forklarede københavnerne, at hestenes maver bedst kunne tåle kløverhø, der var godt træet. Da høet derved kom til at veje godt til, lod man kløveren stå på marken, indtil den var høj og kraftig med store trælignende forgreninger, og til den kraftige vækst hjalp latrinen fra København godt til.

Men når kløveren stod så længe på roden, fik den lugtløse store kamille også fred til at blomstre, sætte frø og modnes, og milliarder af disse olieholdige frø spredtes i kløvermarkens jord, hvor de stadig findes. År efter år, ingen ved i hvor mange år, avledes der græs- og kløverhø på københavnerbøndernes gårde, og milliarder efter milliarder af den lugtløse kamilles frø faldt modne i jorden.

Det ses tydeligt i alle udviklings-, byggemodnings- og byggeår, hvor arealerne i den store lugtløse hvide kamilles blomstringstid er hvide som snedriver. Man kan ligefrem se sig til, hvor der har været dyrket kløver til København, og det er i hovedstadens nærmeste områder ganske store arealer.

Når huset er bygget, og haven bliver passet, ser man ikke noget til den hvide kamilles blomstervæld, men hvis et sådant parcelhus og dets have om tyve år eller hundrede år, af en eller anden grund ligger upasset hen, vil den lugtløse kamille blomstre igen med uformindsket kraft og igen fortælle, at her boede en københavnerbonde, og her dyrkede han sin kløver til de københavnske heste.

Hvor mange jordbrug var der egentlig i Gladsaxe. Det oplyser »Sjællands Stifts Landebog« fra 1567 også noget om, idet der siges, at »Gladsaxe Kircke haffuer 56 decimanies«. Det vil sige, at der var 56 tiendeydere til kirken. Sammenligner vi det med, at der i midten af forrige århundrede var 1 selvejergård og 65 arvefæstegårde, kan man se, at der

Den lugtløse kamille.

trods bondefrigørelsen, udskiftningen af markfællesskabet og mangeartede fremskridt inden for landbruget ikke er sket nogen større ændring i gårdenes antal fra 1567.

Det er en fristende opgave virkelig at gå tilbunds og skrive bogen om københavnerbønderne, og heri også inddrage kørselen med brænde, tørv og fra nordligere egne trækul til hovedstadens forsyninger. Det vi her har beskæftiget os med, er kun et lille glimt af denne for hele Københavns omegn i nord, vest og sydvest så betydningsfulde produktion, kørsel og handel, der gjorde denne egns landbefolkning bedre økonomisk stillet end landbefolkningen i andre dele af Danmark.

PERSONALIA

Petersen, Jens A., redaktør, kulturhistoriker, født 18. december 1902 i Sjølund ved Skamlingsbanken, lige nord for den gamle grænse fra 1864. Blev journalist ved Jydske Tidende i Kolding 1. februar 1929, senere redaktør i Nakskov, Kalundborg, Roskilde, Nykøbing Mors m.v. Siden 1946 bosat i Tåstrup. Formand for Historisk Samfund for Høje Tåstrup-Sengeløse og Torslunde-Ishøj kommuner. Har siden 1921 udsendt en lang række lokalhistoriske og kulturhistoriske bøger og tidsskrifts- og avisartikler om samme emner. Adr.: Køgevej 9, 2630 Tåstrup, (02) 99 03 36.

Petersen, Claus Hagen, født 18. oktober 1949. Student 1968, Ballerup Gymnasium, cand. phil. i historie 1975. Fra 1972-74 underviser på »Statens og Hovedstadskommunernes kursus«. Adr.: Gladsaxe Møllevej 111, 1., 2860 Søborg, (01) 67 28 11.

Bakke, Georg, født 22. september 1891 i Næstved. Ansat som trafikelev ved Næstved-Præstø-Mern Banen i 1907, ved Slangerupbanen (Bagsværd station) 15. april 1908. Overgået til DSB 1. december 1908. Efter at have gjort tjeneste ved forskellige stationer i Jylland og på Sjælland, blev han den 1. oktober 1949 stationsforstander i Grenå. Afsked fra DSB 1. oktober 1959. Adresse: Nygårdsvej 23, Næstved. Tlf. (03) 72 40 25.

Nielsen, P. Chr., født 10. november 1921, student fra Lyngby Statsskole 1940. Forstkandidat 1947, s.å. assistent på Landbohøjskolens arboret. Lektor i skovhistorie ved Landbohøjskolen 1961. Formand for Skovhistorisk Selskab, Frederiksborg amts historiske Samfund og for bestyrelsen for Hørsholm Egnsmuseum. Forfatter til dendrologiske og skovhistoriske afhandlinger. Tidligere artikel i nærværende årsskrift årgang 1970 om Gammelmosen. Adr.: Folehavevej 21, 2970 Hørsholm.

SELSKABETS PUBLIKATIONER

Gladsaxebogen 1. 1949 af *C. L. B. Cramer*. Udsolgt.
Gladsaxebogen 2. 1971 af *M. Lebech*.
Medlemspris:
Hft. kr. 46,00, ib. kr. 57,50.
Andre:
Hft. 62,10, ib. 74,75.
Årsskrift 1968: Kr. 11,50.
1969: Kr. 11,50.
1970: Kr. 11,50.
1971: Kr. 11,50.
1972: Kr. 14,00.
1973: Kr. 18,00.
1974: Kr. 18,00.
Alle priser er incl. moms.

Kontingent og betaling for publikationer sendes til Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, postgiro 6 48 34 37, kassereren C. C. Nielsen, Til Jernbanen, 2880 Bagsværd.
Selskabet er medlem af Dansk Historisk Fællesforening samt Sammenslutningen af Lokalhistoriske Foreninger.