

# Alle tiders Nordsjælland

---

MUSEUM NORDSJÆLLANDS  
ÅRBOG 2015

# Et strejftog i tid og sted gennem Fredensborg Kommune

AF LISE SCHIFTER, FREDENSBORG ARKIVERNE

---

*Fredensborg Kommunes historie strækker sig fra den ældste fortid og frem til i dag som et puslespil af større og mindre historier, personer og begivenheder, der væves sammen til fundamentet for det lokalsamfund, vi kender i dag.*

Set i en historisk sammenhæng er Fredensborg Kommune en ny størrelse. Først efter kommunalreformen i 2007 har kommunen eksisteret som en sammenlægning af Karlebo og Fredensborg-Humblebæk Kommuner. På de følgende sider skal vi på en rejse i områdets historie og dets forskellige lokaliteter foretaget gennem en række punktnedslag. Vi vil komme omkring de tidligste tider og frem til nutidig genkendelighed og rejse mellem de fire største bysamfund.

Kommunen består også af en række større og mindre landsbyer, hvis eksistens har spillet en mindre rolle i områdets udvikling. Der er sjældent sket ting af national betydning, men graver man i kilderne, gemmer der sig den ene historie efter den anden om hverdagsdramatik, der har udfoldet sig i det idyllisk bakkede landskab. Hændelser fra landsbyskoler, nabostridigheder, ægteskaber på tværs af sociale skel, entreprenante bønder, husmænd med drømme og kulsviere på kant med loven udgør sammen med meget andet historierne fra landsbyerne, som der dog ikke skal dvæles længere ved i denne anledning.

## I en fjern fortid

Vi begynder vores strejftog i stenalderen, hvor egnen var uigenkendelig for det moderne øje. Allerede dengang boede der dog mennesker i området.

Den smalle Nive Å var tilbage i stenalderen en bred fjord med bosættelser langs bredderne. I dag kan resterne fra områdets tidligere beboeres liv spores gennem arkæologiske fund af grave, møddinger og spor efter boliger. Fundene er af stor betydning, da de giver et enestående indblik i, hvordan stenaldermennesket levede – noget man ikke finder mange andre steder. Af fundene ses, at beboerne dels levede af fisk og dels af jagt i de store omkringliggende skove.

Et andet betydningsfuldt arkæologisk fund blev gjort af en ung dreng i 1879 nær Langstrup, længere inde i landet. Han fandt nemlig den bælteplade, der siden 2010 har prydet de danske 200 kronesedler. Pladen, der er af bronze, måler 27 cm i diameter og dateres til omkring 1400 f. kr.

Nationalmuseet fortæller om fundet af bæltepladen, at en dreng, der var i tjeneste hos en lokal gårdmand, en dag var kommet hjem med den omtalte bælteplade, to spiralarmringe og en smukt dekoreret kniv i bronze, som han havde fundet i mosen. Gårdmanden havde dog ikke været synderligt interesseret eller imponeret over fundet, og da landbetjenten en dag kiggede forbi gården, havde han fundet de fire genstande smidt i et hjørne med

andet skrammel. Han købte bronzetingene og videresolgte dem derefter til en antikvitetshandler, hvorfra Nationalmuseet købte dem. Den unge tjenestedreng havde i mellemtiden forladt sin plads hos gårdmanden, og ingen vidste, hvor han kunne findes. Derfor fortaber det præcise fundsted sig i historiens tåger.

### Et net af veje og jernbaner

Hvis vi bevæger os fra den fjerne fortid og frem til den aktuelle nutid, består Fredensborg Kommune i dag af fire bysamfund samt et større antal mindre landsbyer i et vekslende landskab, der populært sagt strækker sig fra sø til sund. Denne variation i naturen har gennem tiden haft stor betydning for, hvordan de forskellige dele af kommunen har udviklet sig. De fire bysamfund bindes sammen med de omkringliggende landsbyer og livet uden for kommunens grænser af et net af veje og baneføringer.

Områdets tidlige infrastruktur har nydt godt af kongemagtens tilstedeværelse i Nordsjælland. Opførelsen af brede og gode veje var en nødvendighed for, at kongemagten let kunne bevæge sig mellem slottene i København, Helsingør, Hørsholm, Hille-rød og Fredensborg. I perioden mellem 1580'erne og 1736 blev der derfor bygget et netværk af kongeveje – veje, hvor kun kongen og hans følge måtte færdes. Indtil 1700-tallet blev de bønder, der vovede at benytte kongens veje straffet hårdt, men i løbet af århundredet skete der en opblødning, der medførte, at alle nu fik ret til – mod betaling af bompenge, naturligvis – at færdes på kongevejene. Disse var dog i tidens løb blevet så nedslidte, at de på visse steder ligefrem var umulige at færdes på.

Derfor gennemførtes i anden halvdel af 1700-tallet en større genopbygning af vejnettet i hele Dan-

mark. Arbejdet blev ledet af statsmagten, men udført af bønderne fra de omkringliggende landsbyer. Vejene blev udlagt i så lige linjer som muligt. Omkring Fredensborg fandt disse anlæg sted af to omgange, nemlig Fredensborgvejen 1764-1775 og Usserød Kongevej mellem Usserød og Helsingør i 1779-1791.

Til anlæggelsen blev bønderne i hhv. den nordlige del af Fredensborg Kommune, der administrativt set hørte under Kronborg Amt, og bønderne i den sydlige del, der hørte under Hørsholm Amt, udkommanderet efter følgende model:

For hver tønde hartkorn gårdene var vurderet til, skulle bønderne i Hørsholm Amt anlægge et stykke vej svarende til 2 favne, 1 fod og 3,5 tommer. Bønderne i Kronborg Amt skulle kun lægge 1 favn, 2 fod og 1 tomme vej for hver tønde hartkorn og dermed yde et markant mindre stykke arbejde end deres sydlige naboer. Omregnet til metermål svarer de befalede strækninger til, at bønderne i Kronborg Amt skulle lægge 2,54 meter vej pr. tønde hartkorn, mens bønderne i Hørsholm Amt måtte anlægge knap 4,2 meter. Anlægsarbejdet indebar bl.a. skovrydning og transport af sten og blev ikke godtgjort økonomisk eller på anden vis.

Det er ikke usandsynligt, at det skabte vrede. Hvorfor skulle de arbejde mere end bønderne nordpå? Men sikkert er det, at det skabte vrede, at staten krævede, at de udførte et stykke arbejde, der ikke var indskrevet i deres skøder fra 1761. Heri krævedes, at de udførte reparationsarbejde på vejene, men ikke nyanlæg. Husk på, at bønderne betalte skat og i øvrigt havde mere end rigeligt arbejde på deres egne gårde.

Resultatet blev, at bønderne, deriblandt bønderne i Karlebo Sogn, der hørte under Hørsholm Amt, nægtede at udføre arbejdet. De gjorde simpelthen



*Kongevejen skærer sig i en lige linje gennem Niverød. Man fornemmer, hvor bred den har været, så der var god plads til at komme frem, når kongen kom med sit følge.*

*Fotograf: ukendt.*

oprør i 1781 og mødte ikke op på det udstukne tidspunkt. Kongemagten reagerede øjeblikkeligt og krævede oprøret slået ned ved at fængsle hovedmændene, og hvis det skulle vise sig umuligt, måtte man fængsle enten sognefogeden eller to retskafne mænd fra Karlebo, indtil de angav bagmændene.

Hele affæren endte med, at de tre gårdmænd, der efter en tid blev udpeget som hovedmænd, fik to måneders tvangsarbejde. Ved lodtrækning blandt alle de bønder, der havde nedlagt arbejdet, blev der udvalgt tretten, som skulle i slaveri på Kronborg.

I dag udgør kongevejene fortsat et centralt element i kommunens infrastruktur sammen med de bugtede landeveje, der snor sig mellem de små landsbyer.

### **Et sidespor om sønlig fromhed**

I den forbindelse skal berettes om en slægtshistorie, der tager sit udspring i netop fængslingen af de tretten mænd. Blandt disse mænd var den 70-årige Jens Jørgensen. En 70-årig var i 1700-tallet ikke som de 70-årige aktive pensionister, vi kender i dag. Han var en mand, der havde arbejdet hårdt i landbruget og havde været underlagt hoveriet, næsten siden han kunne gå. Han var altså fysisk nedslidt. Alligevel blev Jens Jørgensen lagt i jern på linje med resten af de udtrukne mænd. Dette faldt hans ældste søn for brystet, og han gik i forbøn for faderen hos arveprinsen og tilbød at tage faderens plads, da denne altid havde været så god mod ham. Det accepterede arveprinsen, og faderen blev sat fri.

Historien om hvordan sønnen havde ofret sig for sin fader, bredte sig snart som ringe i vandet. Inden

Kystbanen blev anlagt for at skabe bedre forbindelse mellem København og Øresundskysten for både industrier, beboere og turister. Her ses arbejderne under anlæggelsen. Fotograf: ukendt.



længe havde det københavnske filantropiske selskab Kæden hørt den og fundet den så rørende, at de skænkede sønnen, der på det tidspunkt var blevet sat fri igen, et smukt sølvbæger med påskriften "Til Jørgen Jensen af Veienbrød for uvist sønlig fromhed".

Bægeret, der må have udgjort en stor affektions- og økonomisk værdi for familien, gik i de næste generationer i arv, og i 1864 tilhørte det således tipoldebarnet Jørgen Jensen, der netop var draget mod Slesvig som soldat. Om søsteren eller moderen troede, at han ville blive dræbt i krigen, eller om en af dem blot har øjnet chancen for en fortjeneste, må forblive i det uvisse. Sikker er det dog, at sølvbægeret forsvandt fra hjemmet. En overlevering siger, at søsteren solgte det for at købe et par øreringe. En anden mener at vide, at moderen solgte det for at købe mad.

Da soldaten vendte uskadt hjem fra krigen og opdagede, at bægeret var blevet solgt, lykkedes det ham at genfinde det og købe det tilbage. Senere blev bægeret sendt til reparation hos en sølvsmed i Helsingør, hvorfra det måske blev stjålet. Bægeret er siden blevet eftersøgt flere gange, men uden held. Et kryptisk svar på en af disse efterlysninger lader dog antyde, at sølvbægeret stadig fandtes i midten af 1900-tallet. Den omtalte soldat Jørgen Jensen blev i øvrigt siden både sognefoged og kirkeværg. Han døde i 1928 som den sidste veteran i Karlebo Sogn fra krigen i 1864.

### En udvikling i røg og damp

I midten af 1800-tallet kom en ny teknologisk landvinning til Danmark, nemlig damplokomotivet, der gjorde det muligt at bevæge sig rundt i landet, ja i hele Europa, uden at være afhængig af hestetrukne vogne.

For Nordsjælland havde anlæggelsen af jernbanenettet den praktiske – og måske endda mentale – betydning, at området blev tættere forbundet med hovedstaden, fordi rejsetiden blev markant forkortet.

Gennem Fredensborg Kommune løber to banestrækninger, nemlig Kystbanen og Nordbanen. Nordbanen blev anlagt mellem Københavns nye banegård og snoede sig fra Gentofte ind i landet over Holte og Hillerød, før den atter søgte mod sundet over bl.a. Grønholt, Fredensborg og Lange-rød for at nå sit mål i Helsingør.

Banen åbnede i 1864, og i 1865 tog turen mellem København og Fredensborg halvanden time, hvilket i dag lyder af lang tid, men hvis man sammenligner rejsetiden med, at strækningen fra København til Hillerød tog fire timer med postdilignen, der var den mest benyttede transportform før jernbanen, kan man pludselig fornemme, hvor stor betydning toget fik. Ikke mindst under de såkaldte Fredensborg Dage, der omtales senere, fik Nordbanen stor betydning, idet de kongelige gæster til Fredensborg lod sig transportere med særtog til og fra København.

I Nordbanens første årtier blev den særlig populær blandt velhavende københavnere, der rejste på landet om sommeren, de såkaldte landliggere. Jernbanen gjorde det nemmere for dem at komme frem og tilbage, og især mændene benyttede sig af toget, når de hver morgen rejste ind til København for at arbejde, mens resten af familien blev på landet. Også dagsturister fik glæde af jernbanen, når de lod sig transportere ud i naturen, f.eks. omkring Fredensborg, der var et yndet udflugtsmål.

Langs kysten fandtes ligeledes landligerne, og de udflugtshungrende københavnere efterspurgte i stigende grad en lignende jernbane. Sammen med

et ønske om at styrke de mange industrier, der lå langs kysten, skabte det grobund for ønsket om at anlægge Kystbanen.

Hidtil havde virksomheder og privatpersoner fortrinsvis benyttet sig af de damp- og fragtskibe, der sejlede på Øresund, når de skulle til og fra kommunens kystbyer.

I 1897 åbnede jernbanen fra Østerport til Helsingør med stop på bl.a. Humlebæk Station, der blev anlagt midt mellem Sletten og Humlebæk, samt Kokkedal- og Nivå Station. Forud for åbningen var gået en længere diskussion omkring banens placering. Krigsministeriet forlangte f.eks. i begyndelsen, at strækningen ikke måtte løbe langs kysten, da det ville gøre den sårbar over for en fjendtlig flåde i Øresund. Med tiden mildnedes ministeriets holdning. Nu skulle det blot være nemt og hurtigt at nedlægge jernbanen i tilfælde af en invasion. Dette krav gjaldt også Østerport Station, der de første år var endestation for Kystbanen.

Gennem det næste halve århundrede udviklede kommunen sig omkring de nye jernbaner. Især kystbanestrækningen skabte grobund for udflytninger fra hovedstaden – en udvikling, der ses hele vejen gennem 1900-tallet. Og mens dette forløb fandt sted, udvikledes også teknologien. Togene blev hurtigere, men mest betydningsfuld blev bilens fremkomst på markedet. Lige så stille blev det muligt for privatpersoner at transportere sig selv i bil, ligesom virksomheder og industrier nød godt af at kunne fragte deres varer i lastbiler.

Dette skabte nye behov for transportmidler, og allerede før besættelsen (1940-1945) var der planer om at anlægge et motorvejsnet i Danmark. Hørsholmmotorvejen åbnede som den første strækning i 1956, og i 1974 blev den sidste strækning mellem Brønsholm og Helsingør indviet. Fre-



*Store Kro blev grundlagt i 1723 som første og nærmeste nabo til Fredensborg Slot. På billedet fra før 1908 fornemmer man nærheden til slottet.*

*Fotograf: Peter Christensen.*

densborg Kommune havde fået sin egen motorvej og var nu i endnu højere grad forbundet med hovedstaden og verdenen udenom.

## De fire bysamfund

Som det blev nævnt indledningsvis, består Fredensborg Kommune af en række landsbyer og fire større bysamfund. Disse bysamfund har hver deres særegne udviklingshistorie og deraf følgende identitet. Vi fortsætter vort strejftog med et besøg i hver af de fire større byers historie.

## Fredensborg By

Som et stop på Nordbanen ligger byen Fredensborg som et favntag omkring Fredensborg Slot. Før slottet blev opført i 1720-22, ejede kongen på stedet en lille jagtgård, Østrup, der blev brugt til jagter i de store nordsjællandske skove. Når Frederik IV blev træt af hofflivet på Frederiksborg Slot i Hillerød, søgte han mod ensomheden på Østrup.

Nær Østrup anlagde han efter en tid et lille lysthus, der mod slutningen af Store Nordiske Krig (1700 – 1721) blev grundlaget for et Fredensborg

Slot, der i sin udformning var markant mindre end det slot, der står i dag.

Kongens ensomhed var fortsat i højsædet, og han var derfor ikke interesseret i, at der blev opført andre ejendomme nær slottet. I flere år var landsbyen Asminderød derfor nærmeste nabo. Efter en tid blev det dog upraktisk, at besøgende på slottet, håndværkere og de handlende, der forsynede hoffet, ikke kunne opholde sig tættere på slottet. I 1723 blev Store Kro derfor grundlagt som den første bygning nær slottet. Her kunne gæster til hoffet overnatte. Nu gik det slag i slag med opførelsen af huse, og tilblivelsen af Fredensborg By var snart en realitet.

Hoffet tiltrak andre end håndværkere, handlende og fremmede gesandter. Slottet, og måske ikke mindst dets placering ved Esrums Søes bred og de omkringliggende skove, tiltrak i de efterfølgende århundreder et utal af kunstnere, der bosatte sig i Fredensborg i kortere eller længere perioder. Af mere kendte kan nævnes så forskellige kunstnere som balletmester August Bournonville og tegneren Ib Andersen. Også driftige handelsmænd fandt vej til byen.

Kongehusets tilstedeværelse har historisk set haft afgørende betydning for byens udvikling. Kronprinsen, den senere Frederik VI's, stedmor Juliane Marie havde i sin alderdom taget ophold på Fredensborg Slot. Forholdet mellem de to var alt andet end hjerteligt, og da enkedronningen lukkede sine øjne for sidste gang i 1796, valgte kronprinsen Fredensborg Slot fra til fordel for Frederiksborg Slot, og Fredensborg Slot – og byen – henfaldt i glemslen for en tid.

Slottet blev indrettet til lejligheder til ansatte og bekendte af hoffet, ligesom det i begyndelsen af 1800-tallet blev benyttet til indkvartering af soldater. I denne periode svandt antallet af ansatte, ligesom leveringerne til slottet mindskedes. Dette



havde selvfølgelig en negativ indflydelse på byen, hvor mange mistede deres levebrød, og mange prominente borgere flyttede fra byen.

Grundet de smukke omgivelser forblev byen og slottet dog et yndet udflugtsmål for turister fra København og Nordsjælland. Men kongerne holdt sig væk. I 1859 indtraf imidlertid en katastrofe, der skulle få stor betydning for Fredensborg. Den 17. december brændte Frederiksborg Slot, der var Frederik VII's residens. Hurtigt flyttede kongen og grevinde Danner hoffet til det nærliggende Fredensborg Slot, og, for at bruge et fortærsket udtryk, så er resten historie.

Indkvarteringen af soldater ophørte, der blev afsat midler til en større renovering, og fra 1861 tog kongen residens på slottet. Byens borgere modtog kongeparret med et fakkeltog til slottet – en tradition, der stadig holdes i hævd hvert år, når regentparret flytter til Fredensborg i foråret.

En opblomstringsperiode tog fart og særligt de såkaldte Fredensborg Dage, hvor Christian IX i en årrække samlede sine børn, svigerbørn og børnebørn fra nogle af de mest toneangivende kongehuse, må betegnes som en guldalder for Fredensborg.

I den periode blev togforbindelsen til byen som sagt oprettet, således at borgere og besøgende lettere kunne komme frem. Afstanden til København blev mindre, og det allertidligste pendlerliv i byen tog sin begyndelse. I lighed med andre danske stationsbyer fik jernbanen dermed stor betydning for Fredensborgs udvikling, hvor handelen blomstrede og tilgængeligheden tiltrak nye borgere og besøgende. Det blev mondænt at tage på kortere eller længere rekreationsophold i og omkring Fredensborg, hvor kongefamilien sikrede området en eksklusiv stemning, og hvor naturen indbød til afslappende naturoplevelser.

Trods Christian IX's død i 1906 fortsatte opblomst-

*Esrum Sø var et yndet udflugtsmål når københavnere skulle på landet. Her skuer to borgerfruer ud over søen fra Kongebroen i begyndelsen af 1900-tallet. Fotograf: ukendt.*





*Fredensborg Station dannede rammen om et større menneskeopbud den 20. juli 1906, da Frederik VIII og dronning Louise besøgte Fredensborg for første gang efter deres tronbestigelse og dermed fortsatte traditionen fra Christian IXs tid med sommerophold på Fredensborg Slot. Fotograf: Christian Linde.*

*Fredensborg Rådhus og alderdomshjemmet ligger side om side. Indtil rådhuset blev opført i 1919, havde kommunen to lokaler på alderdomshjemmet. Foto: Gøttsches Boghandel.*



*Fredensborg, Rådhuset og Alderdomshjemmet*

ringen af Fredensborg, hvor nye teknologiske opfindelser muliggjorde en række tiltag, såsom indførelsen af gas (1906) og elektricitet (1918), ligesom byen blev kloakeret (1902), hvilket sikrede den en bedre sundhedstilstand.

Også lovgivningen havde stor indflydelse på Fredensborg Bys udvikling. F.eks. voksede den kommunale administration til et omfang, hvor det i 1919 blev nødvendigt at opføre et rådhus. Indtil da havde administrationen holdt til i et par lokaler i samme bygning som fattiganstalten.

På samme vis betød en ny skolelovgivning, at de gamle landsbyskoler i begyndelsen af 1900-tallet ikke længere var tidssvarende og manglede faciliteter. Sognerådet vedtog derfor at lukke en række landsbyskoler og i stedet samle eleverne på en ny centralskole i Fredensborg. Beslutningen betød, at Fredensborg i endnu højere grad blev et knudepunkt i lokalområdet.

Fundamentet til at videreudvikle det moderne bysamfund, som Fredensborg er i dag, var efterhånden lagt. Gennem hele 1900-tallet har der løbende fundet en modernisering sted, bl.a. er flere af byens ældre huse i den gamle bymidte blevet erstattet af nye – til tider med udtalt folkelig protest til følge, ligesom der er opstået helt nye parcelhusområder uden om den gamle bymidte.

Mest mærkbart i byens forandring det seneste århundrede er givetvis byens ændrede funktion. Fra at være en handelsby, hvor indbyggerne arbejdede i byen, er Fredensborg med tiden blevet en beboelsesby, hvor indbyggerne pendler på arbejde andet steds.

## Humblebæk

Fredensborg Kommunes tre resterende bysamfund ligger alle langs Øresundskysten med Humlebæk



*Fredensborghusene er tegnet af den verdensberømte arkitekt Jørn Utzon i 1963.*

placeret i det nordlige hjørne. Humlebæk kendes tilbage til 1500-tallet, hvor byen var et lille fiskerleje med otte fiskerfamilier, der dog forsvandt midlertidigt efter svenskekrigene i 1600-tallet, der lagde mange landsbyer øde i kortere eller længere tid.

Bebyggelsen lå ved en naturhavn, og først i 1810 besluttede kongen, at der skulle anlægges

et havneanlæg ved Humlebækkens udløb. Det var dog næppe fiskerne, kongen havde i tankerne. Få år forinden havde Danmark mistet sin flåde til englænderne, og nu havde man behov for et sted, hvor rigets kanonbåde, der patruljerede i Øresund, kunne søge ly.

Humlebæk Havn blev hurtig populær blandt ik-



*Humlebæk Havn var oprindeligt et fiskerleje, hvis havn blev udbygget i militært øjemed. Men området omkring havnen blev hurtigt et yndet udflugtsmål, som det ses på billedet fra 1906. Fotograf: ukendt.*

*Et idyllisk kig til Øresund hvor Strandvejen passerer Lave Skov i 1908. Sceneriet var ikke altid så besnærende når vejen sandede til. Det førte mellem 1921-1924 til anlæggelsen af en ny strandvej. Fotograf: Jørgen Nielsen, Det Kongelige Bibliotek*



ke-militære fartøjer. Fra midten af 1800-tallet begyndte dampskibene mellem København og Helsingør at gøre holdt i Humlebæk for at medtage – og afsætte passagerer. Det fik stor betydning for områdets udvikling i en årrække, hvor Strandvejen ofte var utilgængelig grundet sandfygning. Mange lokale nægtede simpelthen at køre ad Strandvejen af frygt for at sidde fast i sandet.

Når man taler om Humlebæk, er det umuligt ikke at nævne Krogerup Gods, da de to er så uløseligt forbundne. Humlebæk er således ikke noget selvstændigt ejerlav, men ligger under Krogerups, hvilket fortæller noget om ejerforholdet mellem fiskerleje og herregård.

I 1500-tallet blev en række gårde sammenlagt til godset Krogerup. Som tak for indsatsen under svensekrigene forærede kongen Krogerup til Hans Rostgaard, hvis søn bl.a. anlagde den store have. Den mest kendte ejer er dog muligvis familien Brun, der

ejede Krogerup mellem 1810 og 1939 og lagde jord til både havnen, stationen og Humlebæk Kirke.

Efter 1939 overtog staten ejendommen for at indrette højskole på stedet – en funktion stedet stadig har. Planerne blev dog sat midlertidigt i bero under besættelsen. Det skyldtes, at politiet flyttede ind i det gamle herresæde, der nu blev brugt som politiskole, indtil politiet blev taget af tyskerne af frygt for, at det tyskfiendtlige korps ville slutte sig til de allierede tropper i tilfælde af en fremtidig invasion. Som erstatning for politiet indsatte besættelsesmagten HIPO-korpset (Hilfspolizei), hvis medlemmer bestod af danskere, der tidligere havde kæmpet på tysk side og nu skulle bekæmpe sabotage mod tyskerne. HIPO-korpset overtog i den forbindelse godset indtil besættelsens afslutning.

Som omtalt lagde Krogerup jord til opførelsen af Humlebæk Kirke. Historisk set hørte området omkring Humlebæk til Asminderød Sogn, hvilket be-

tød, at sognebørnene måtte bevæge sig de knap 11 km til Asminderød, nær Fredensborg, når de skulle i kirke.

Efterhånden som befolkningen voksede, blev det nødvendigt med en lokalt placeret kirke. I midten af 1800-tallet afholdt kapellanen i Asminderød Sogn gudstjenester i Lave Skov, men løsningen var ikke holdbar i længden, og der blev derfor nedsat en komite med pastoren i spidsen til indsamling af midler. I 1868 blev grundstenen til kirken lagt, men først i 1933 blev Humlebæk udskilt fra Asminderød Sogn efter en 30 år lang proces fra de første forhandlinger i menighedsrådet i 1904.

I 1897 anlagdes Humlebæk Station som et stop på Kystbanen midt mellem Humlebæk og det sydligere fiskerleje Sletten. En anekdote fortæller, at stationens placering i midten af ingenting skyldtes, at fruén på Krogerup Gods ikke ønskede støjen fra stationen nær sit hjem. Stationen blev derfor bygget på det yderste af Krogerups jorder.

Det var nu ikke længere nødvendigt at lade sig fragte med dampskib eller prøve lykken på Strandvejen. Derfor fik Kystbanen stor betydning for den



øgede tilstrømning af turister og landliggerne i sommermånederne.

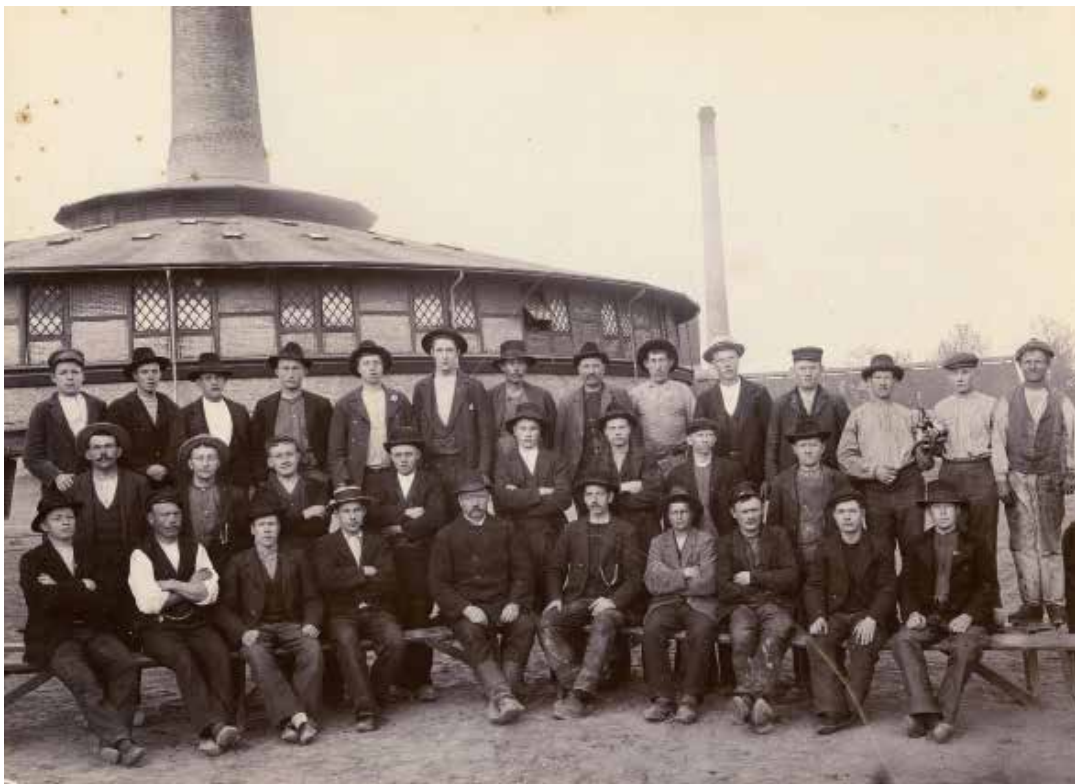
I begyndelsen nøjedes landliggerne med at leje sig ind hos fastboende familier, der lejede deres hjem ud, mens de selv boede på loftet eller i udhuset. Efterhånden blev landliggerne dog til fastliggerne med egen ejendom. Humlebæk var som sagt oprindeligt et lille fiskerleje, men tilflytningen af de kapitalstærke københavnere ændrede befolkningssammensætningen betragteligt. Langsomt men sikkert voksede Humlebæk sig større og større med sommervillaer langs kysten, og inden længe var de to gamle fiskerlejer Humlebæk og Sletten sammenhængende.



*Humlebæk Kirke blev indviet i 1868 på Krogerups jord. Billedet er fra omkring 1910.  
Fotograf: ukendt.*

*Grundet besættelsen blev statens planer om at indrette Krogerup til højskole sat i bero. I stedet oprettede man en skole til kystpolitiet, som ses på billedet. Efter politiet blev taget i september 1944, overtog HIPO-korpset ejendommen indtil krigens afslutning.  
Fotograf: Svend Aage Møller*

*Nivaagaard Teglværks Ringovn, der i dag er enestående i Danmark, og teglværkets mandlige arbejdere. Teglværket beskæftigede ligeledes mange kvinder, hvilket fik ejeren Johannes Hage til at oprette et børneasyl (børnehave) til teglværkfamiliernes børn. Fotograf: ukendt.*



I dag tiltrækker Humlebæk især besøgende til kunstmuseet Louisiana. Louisiana åbnede første gang dørene for besøgende i 1958 som museum. Stifteren Knud W. Jensens ønske var at gøre den moderne kunst tilgængelig for befolkningen og skabe et hjemsted for den, som på daværende tidspunkt ikke fandtes på andre danske museer. Efter få år blev samlingen og udstillingerne udvidet til også at dække international moderne kunst.

Louisiana ligger i dag fortsat på det landsted, Alexander Brun opførte i 1855, og som han navngav efter sine tre hustruer, der alle hed Louise. Siden er villaen blevet udvidet og løbende tilpasset husets udstillingsformål, men udsigten over Øresund er blevet bevaret, så gæsterne fortsat fornemmer den samme tiltrækningskraft til området, som fik

de første landliggere til at bosætte sig permanent omkring de gamle fiskerlejer.

## **Nivå**

Fra Humlebæk i nord bevæger vi os langs kysten mod syd til Nivå og krydser den tidligere kommunegrænse mellem Fredensborg-Humlebæk og Karlebo.

Ligesom Humlebæk og Sletten kan Nivås oprindelse spores tilbage til fiskeri. Der findes spor efter mennesker tilbage til stenalderen i området, og fra middelalderen findes Nivå omtalt som fiskerleje. Det blev dog ikke fiskeriet eller for den sags skyld landliggerne, der fik betydning for Nivås udvikling.

I midten af 1700-tallet var Danmark gang på gang i krig med svenskerne på den anden siden af sundet, og den danske kongemagt følte sig nødsaget til

at opruste og modernisere flåden. I Sverige havde man en flåde bestående af galejer, der i midten af århundredet var blevet sejlet i position til at kunne indtage Sjælland eller erobre Norge, der stadig var på danske hænder. I Danmark valgte man at kopiere denne flåde, og konstruktionen af en galejflåde blev igangsat.

Det var dog ikke nok at have en flåde. Man skulle også have et sted at placere den, når den ikke var til havs. Til det formål valgte man at opføre en galejhavn i Nivå. I 1757 var havnen færdig, bortset fra nogle få væsentlige detaljer: man manglede et forsvarsværk, og så var der ingen penge på budgettet til den daglige drift og vedligeholdelse. Det viste sig også, at ved kuling fra øst kunne man risikere, at skibene ikke kunne komme ud af havnen, hvilket ville sætte flåden ud af spil ved et svensk angreb.

Kort efter Christian VII's tronbestigelse i 1766 blev hele galejprojektet opgivet efter stærkt pres fra kongens rådgivere, der fra projektets begyndelse havde været modstandere af galejflåden og -havnen. De næste mange år forfaldt havnen, og Nivå vendte tilbage til sin stille tilværelse fra før, statsmagten fik øje på fiskerlejet.

Helt stille var tilværelsen dog næppe. Fra omkring 1701 havde dronning Louise, som ejede området, drevet et teglværk i Nivå. Fra 1766, hvor dronning Sophie Magdalene var nødsaget til at frasælge ejendomme for at finansiere sit høje forbrug, kom teglværket på skiftende private – ikke kongelige – hænder med vekslende succes og engagement. I 1859 købte Alfred Hage teglværket på auktion, hvilket betød begyndelsen på en ny periode i teglværkets lange historie.

Store dele af Nivås udvikling omkring 1900 bør med rette tilskrives Alfred Hage og hans søn Johannes. F.eks. opførte Hage i 1870 en ringovn, der



*Nivaagaards Malerisamling blev åbnet for offentligheden i 1908 i denne tempelligende bygning, der husede Johannes Hages private malerisamling. Billedet er fra 1938.*

*Fotograf: ukendt.*

i dag er kendetegn for teglværket, og dengang var revolutionerende for teglværksindustrien, idet man kunne øge produktionen betydeligt.

Johannes Hage overtog i 1872 Nivaagaard Teglværk og i perioden frem til sin død i 1923, blev han kendt som Nivås store filantrop. Det må tilskrives ham, at Nivå Kirke blev opført i 1910, ligesom han indrettede et asyl (børnehave) til teglværksarbejdernes børn og i 1891 et hospital til kronisk syge og svækkede arbejdere på teglværket. Senere blev patientgruppen udvidet til at dække hele Frederiksborg Amt. I dag er Johannes Hage dog mest kendt for at have åbnet sin private malerisamling for offentligheden i 1908, i dag kaldet Nivaagaards Malerisamling.

Nivaagaard Teglværks succes under især familien Hage skyldtes ikke udelukkende familiens engagement men også gunstige forhold i omgivelserne.

Rent geografisk gjorde Øresund det muligt at borttransportere teglstenene med skibe, hvilket var langt billigere end at køre dem med hestetrukne vogne. Da Kystbanen blev anlagt i 1897 overtog jernbanen transporten med en yderligere reduktion af transportomkostningerne til følge.

Men vigtigst af alt var, at områdets lerholdige jord var gunstig for teglstensproduktion. Det betød, at

Niverødgårdsskolen blev opført for at dække områdets øgede behov for skolepladser, på samme måde som behovet for daginstitutioner, plejehjem og indkøbsmuligheder satte sit præg på området. Fotograf: ukendt.



der spredt i hele Fredensborg Kommune blev bygget talrige større eller mindre teglværker gennem historien. Nogle teglværker havde en kort levetid i forbindelse med et konkret byggeri, mens andre bestod i flere århundreder.

Nivaagaard Teglværk stoppede produktionen i 1980, ligesom det nærliggende Sølyst Teglværk ophørte i 1981. I begge tilfælde ophørte produktionen på grund af svigtende omsætning. Sammen med det nordligere beliggende Niverød Teglværk, havde disse teglværker været fundamentet bag Nivås befolkningsmæssige og økonomiske vækst.

I takt med at teglværkernes betydning i lokalsamfundet mindskedes, ændredes Nivå fra industriby til pendlerby, hvor større og større dele af befolkningen havde arbejde uden for byen og kommunen. Hermed opstod en ny periode i Nivås historie som opland for hovedstadens voksende middelklasse, der fik økonomisk råderum til at flytte fra storbyens slum til frisk luft og natur i de nyanlagte parcelhuskvarterer i bl.a. Nivå. Det virker nærmest symbiotisk, at Nivås teglværker var storleverandører til netop udbygningen af nye parcelhuskvarterer.

## Et nedslag i historien

Da den tyske besættelsesmagt i oktober 1943 igangsatte interneringen af de danske jøder, kom både Nivå og Humlebæk til at spille en central rolle, der har gjort begge lokalsamfund verdenskendte i eftertiden.

Grundet samarbejdspolitikken med den danske regering havde man fra tysk side valgt at undlade at deportere jøderne af frygt for folkelig modstand. I august 1943 ophørte samarbejdspolitikken dog, og den 1. oktober igangsattes deporteringerne af jøderne.

Heldigvis var tyskernes planer blevet lækket, og en række modige mænd og kvinder påbegyndte en farefuld redningsaktion, hvor jøder – hvoraf de fleste boede i København og omegn – blev fragtet til den nordsjællandske Øresundskyst og herfra sejlet over sundet til Sverige i fiskerbåde. Både Humlebæk og Nivå er i eftertiden blevet kendte overfartssteder i forbindelse med jødernes flugt.

Richard Oestermann flygtede via Nivå og husker turen således:

*"Eyvind havde forbindelse med en Humlebæk-*

fisker, der ville tage os over til Sverige. Den 1. oktober om aftenen cyklede Eyvind, Margot og jeg gennem skovene til Dageløkke, hvor vi samlede min mor og Lilian op. Vi skulle til en landtange, der strækker sig ud i Nivåbugten. For enden af denne tange var en badebro, og der skulle fiskeren hente os klokken 23. Det var en stærk oplevelse at krydse Strandvejen, hvor Gestapo-biler på jagt efter jøder kørte frem og tilbage.

Vi kom ud på enden af landtangen og opdagede, at der var en dør med en hængelås. Vi skulle gennem døren for at komme ud til badebroen. Eyvind og jeg kiggede på hinanden – og så brækkede vi med vore bare hænder låsen op. Den var gammel og rusten, men vi havde en af de oplevelser, at man pludselig har vældige kræfter, når ens liv står på spil.

På den anden side [af] døren havde vi en imaginær fornemmelse af sikkerhed. [...] Vi så Gestapo-bilernes projektørlys og hørte med rædsel jøders anskrig, når de blev taget af tyskerne fra deres skjulesteder.

[...] Efter en halv times sejlads dukkede en tysk båd op. Den var så nær, at vi kunne se, der var tre mænd ombord. Vort held. Havde det været en 10-mands båd, var vi næppe sluppet så nådigt. 10 personer ville lettere komme i tvivl om hinandens synspunkter. Men de tre mænd så os fiske – og drejede af." (Kristeligt Dagblad 30. september 1993)

## Kokkedal

Fra Nivå følger vi Kystbanen til Kokkedal, der ligger mod den sydlige grænse til Hørsholm Kommune. Faktisk ligger Kokkedal så nær Hørsholm, at kommunegrænsen går gennem Kokkedal Station og Kokkedal Slot ligger i Hørsholm Kommune.

Nogle vil mene, at man slet ikke kan bo i Kokke-



Også Nivaagaard Teglværks udskibningsmole blev brugt til at hjælpe jøderne på flugt. På selve teglværket blev de gemt i de store ovne, indtil de kunne blive sejlet over sundet. Fotograf: ukendt.

dal. Bag dette udsagn gemmer sig det faktum, at der ikke eksisterer et ejerlav fra gammel tid med navnet Kokkedal. Køber man en grund i byen, vil man få udstedt et skøde på en matrikel i et ejerlav som Brønsholm By, Ullerød By eller Jellerød.

Hvor Humlebæk ligger under ejerlavet Krogerup grundet godsets historiske ejerskab af Humlebæks jorder, skyldes det manglende ejerlav i Kokkedal byens nylige oprindelse. Kokkedal består ganske enkelt af flere forskellige smålandsbyer og gårde, hvis bebyggelser først er vokset sammen i anden halvdel af det 20. århundrede.

Et sted, der har spillet en markant rolle i områdets historie er Brønsholmsdal, der i dag er indrettet til almene boliger, men tidligere har været noget så forskelligt som klædefabrik, fattiganstalt og rådhus.

I 1799 købte en københavnsk klædefabrikant, Johan Conrad Scheidtmann, en udflyttergård i Brønsholm, da pladsen i København var ved at være for trang til hans fabrik. Han skabte her De Brønsholmsdalske Fabrikker, der ved hjælp af Donse Å's vandkraft de følgende år producerede stof til militæret i samdrift med Usserød Klædefabrik nær Hørsholm. Staten overtog i samme forbindelse ejerskabet af Brønsholmsdal.

Brønsholmsdals storhedstid blev dog kort, da





*Kokkedal Station ligger på kommunegrænsen til Hørsholm som et stop på Kystbanen. Fotograf: John Meinckes Kunstforlag.*

statsbankerotten i 1813 satte en stopper for statens interesse i at understøtte virksomheden. I 1818 blev produktionen stoppet, og de efterfølgende år blev bygningerne frasolgt eller nedrevet. En kort overgang blev selve fabriksbygningerne herefter brugt af Aktieselskabet til Forædling af Landmandens Producter i Frederiksborg Amt, før de i 1848 blev indrettet til kolerasygehus i forbindelse med, at de første tilfælde af kolera ramte Danmark.

Epidemier varer jo ikke evigt, og snart stod bygningerne tomme igen, efter endnu et mislykket forsøg på at bruge dem som fabrik. I mellemtiden havde kommunerne i Hørsholm Amt erkendt, at man var nødt til at gøre noget ved problemet med de indbyggere i kommunen, der af den ene eller anden grund ikke kunne forsørge sig selv.

Sædvanen havde været, at sognets fattige gik på omgang hos gårdmændene, der så på tur skulle forsørge dem. Løsningen var ikke holdbar i længden og Birkerød, Blovstrød, Hørsholm og Karlebo kommuner indgik derfor et samarbejde om at samle de fire kommuners fattiglemmer ét sted, nemlig på Brønsholmsdal.

Nu fulgte en længere periode fra 1865 til 1934, hvor den tidligere fabrik fik nyt liv som fattig- og arbejdsanstalt, hvor de fattige blev sat til at arbejde

for kost og logi. De fleste lemmer, som beboerne kaldtes, var forældreløse børn, fysisk og psykisk handicappede, landstrygere, kriminelle og ældre, der ikke kunne klare sig selv og ikke havde familie, der kunne tage sig af dem.

Nogen nem tilværelse har det ikke været at være under offentlig forsørgelse på Brønsholmsdal, hvor alle uden undtagelse blev sat til at arbejde for deres ophold. Det fortæller måske lidt om forholdene, at der både blev indrettet lighus og arrest i ejendoms-komplekset. Beboerne kunne ikke komme og gå som det passede dem, ligesom børnene gik i skole på ejendommen, og der blev holdt særskilte gudstjenester der.

De fire kommuner havde derved afskåret alle de sognebørn med særlige behov eller afvigende opførsel fra resten af fællesskabet. Ikke desto mindre må anstalten ses som et stort fremskridt for de udstødte og fattiges forhold, da de nu blev garanteret kost, logi og lægehjælp. Dermed ikke sagt at Brønsholmsdal vakte positiv omtale i lokalområdet. Dels fandt områdetets gårdmænd, at den var for dyr i drift, og tilligemed huserede der mange skrækhistorier, og alle værgede sig mod at blive indsat der. Man skal nok i den sammenhæng huske på, at det var forbundet med stor skam i 1800-tallet, hvis man ikke kunne forsørge sig selv. F.eks. blev man udelukket fra at deltage i de demokratiske valg, selvom man var mand – kvinderne fik først adgang til lokale og landsdækkende valg i hhv. 1908 og 1915.

Som tiden gik, ændredes samfundets opfattelse af, hvordan de mennesker, der af den ene eller anden grund ikke kunne forsørge sig selv, skulle behandles. Derfor blev de kriminelle og de fysisk og psykisk handicappede fjernet fra Brønsholmsdal i slutningen af 1800-tallet, ligesom de resterende fattige blev flyttet til Fredensborg, og også børnene



blev omplaceret. Brønsholmsdal var nu ikke længere fattiganstalt, men blev Karlebo Kommunes første alderdomshjem. De ældre havde i 1891 fået mulighed for at søge om aldersunderstøttelse fra staten og udtrådte således af gruppen af uforsørgede elementer med en ny social status. Ikke desto mindre hang Brønsholmsdals ry ved. At komme på "Dalen" var forbundet med noget utrygt og dårligt helt frem til hjemmet lukkede.

Karlebo Kommune indrettede mellem 1965 og 1996 rådhuset i det, der kaldes Den Gule Bygning. Indtil da havde kommunekontoret ligget i Avderød, men pladsen blev for trang og placeringen for decentral i forhold til den massive tilvækst af boliger i kystdistriktet.

Denne forøgelse af boliger skyldtes, at de store gårde, f.eks. Jellerødgård og Holmegård, der indtil første halvdel af 1900-tallet havde siddet massivt på jorden, nu begyndte at sælge fra til private bygherrer, boligselskaber og i begrænset omfang til

kommunen. En del blev udbygget før 2. verdenskrig, men i den efterfølgende økonomiske opblomstringsperiode tog udviklingen for alvor fart. Københavnerne ville ud af byen og have luft og eget græs under fødderne, og nu havde de fået råd til det, i takt med at kvinderne kom ud på arbejdsmarkedet. Samtidig sikrede Kystbanen, at pendlertiden til København var overskuelig i en travl hverdag. Derfor skød parcelhuskvarterer og boligblokke op med tilhørende infrastruktur og dannede i løbet af få årtier det Kokkedal, vi kender i dag.

### Et nyt strejftog?

Kongemagt, fiskerliv, teglværksindustri og klædefabrikken sætter fortsat deres præg på kommunen i større eller mindre grad. Nogle blot som minder om hvordan det var en gang, som en fælles kulturhistorie, andre med praktisk betydning for hverdagen i nutidens kommune.

Gennem historien har kommunen været præget

*På Jellerødgård blev der fortsat høstet korn i 1940. Blot få år senere var området udstykket og er i dag en del af Kokkedal. Fotograf: Engdorff.*



af en dualitet, hvis samspil har skabt fremdrift. Kongemagtens og borgerskabets jagt på fritid og frihed har i kombination med ihærdige iværksættere, driftige industrier og lokal arbejdskraft resulteret i den udvikling, der danner baggrunden for det lokalområde, vi kender i dag og for den udvikling, der finder sted nu og fremover. Så mon ikke det vil være oplagt på ny at tage på strejftog gennem Fredensborg Kommunes historie en gang i fremtiden?

### Læs mere

Algreen-Ussing, Frederik (1865) *Touristen i Nordsjælland*. Illustreret Veiviser paa Udflugter mellem København og Helsingør. Forlagsbureauet i København.

Berthelsen, Jørgen G, Nivaa. *Teglværk og samfund 1701 – 1860* (2012) Karlebo Lokalhistoriske Forening.

Berthelsen, Jørgen G, *Danmarks Teglværker. Fredensborg og Hørsholm Kommuner* (2014) Museum Sønderjylland Cathrinesminde Teglværk.

Bramsen, Bo (red.), *Strandvejen før og nu* (1995) Politikens Forlag.

Brandt, A. H. (1965) *Brønsholmsdals historie*. Karlebo Kommune.

Damgaard, Kjeld og Nielsen, Carl Christian (reds.) (1997) *Kystbanen og dens omgivelser*. Klampenborg-Helsingør. De lokalhistoriske foreninger langs banen.

Hartmann, Godfred (red.), *Fredensborg. En skildring af slotsbyen gennem tiderne* (1992) Fredensborg-Humlebæk Kommune.

Madsen, Claus Bitsch Ellekær Madsen, *Fra Fredensborg. Bygninger, borgere, begivenheder* (2003) Bevaringsforeningen Fredensborg.

Poulsen, John (1991) *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*. Historisk-Topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Strandberg, Kaj, *Store Kro gennem 250 år. Kongens Weertshuus ved Fredensborg* (1973) Uden forlag.

Topsoe-Jensen, T (1965), *Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør*. Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn.