



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

### Ophavsret

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

### Links

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

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

# På vej

Bent Stiesdal



HISTORISK FORENING FOR STENLØSE OG

På vej

*På vej*

er udgivet af Historisk forening for Stenløse og omegn.

Omslagsfoto: Veksø folkedanserne på udflugt 1970.

Sats: Baskerville

Papir: Book Cover, Mat Silverblade.

Sat og trykt i Bogtrykkergaarden, Slagslunde.

© Historisk forening for Stenløse og omegn 1986.

ISBN 87-982143-1-4

Bent Stiesdal

# På vej



HISTORISK FORENING FOR STENLØSE OG OMEGN  
1986

# Indhold

Forord .....	5
Indledning .....	7
Vejenes betydning .....	7
De ældste veje .....	7
Landskabet i Stenløse .....	8
Den gamle bro .....	8
De ældste veje i Stenløse .....	10
Valdemarsvejene .....	14
Vejene ændre retning .....	16
Stenløse-København .....	17
Vejreformerne .....	17
Pligtkørsel .....	18
Pligtkørselen bortfalder .....	22
Vinter og sne .....	22
Snerydning på amtsvejene .....	24
Vinterkørsel før og nu .....	27
Parkering for hest og vogn .....	28
Husmænd på vej .....	29
Smed og hjulmand .....	30
Til fods .....	39
På udflugt .....	40
Ans i hullet .....	42
Landskibet .....	45
En skruebrækker .....	50
Med svinekroppe til København .....	54
Med halm til København .....	58
Kortspilture .....	59
Ganløse postvogn .....	63
En lastbilveteran .....	66
En Svanekniv lader man ikke bare ligge .....	70
Politievennen .....	71
Efterskrift .....	74
Noter .....	76
Stedregister .....	77

## Forord

»På vej« er et forsøg på gennem beretninger, erindringer, og foto m.m. at give et indtryk af trafikken og trafikanternes vilkår gennem nogle generationer. Tidligere er udkommet »Livet langs banen« som et resultat af et større samarbejde mellem flere historiske foreninger. Bogen her er på mange måder en videreførelse af samme emne blot omhandlende »Livet på landevejen« og med udgangspunkt i Stenløse kommune. Den skal ikke opfattes som en endegyldig beretning om vej og trafik, men som et bidrag til at fastholde nogle skildringer og oplevelser samt inspirere læseren til at opleve vejene på en ny måde.

Bogen er udgivet af »Historisk forening for Stenløse og omegn« og trykningen er betalt af Stenløse kommune.

*Bent Stiesdal*





# Indledning

## Vejenes betydning

Vejene betyder meget for et samfund. Et land uden ordentlige samfærdselsmuligheder kan kun være fattigt, og jo bedre vejnet jo rigere samfund. Og det selv om vi i dag har andre muligheder for at kommunikere f.eks. ved hjælp af TV, radio, telefon og lignende. Tidligere var veje og stier den eneste måde at få kontakt over land mellem bopladser, byer eller landsdele. Det kan derfor undre, at der først op mod vor tid virkelig tages fat på egentlig vejbygning her i landet til gavn for den almindelige samfærdsel. I de sidste 4000 år har man færdedes ad mere eller mindre vedtagne trafikårer eller naturlige færdselsstrøg. Men veje som vi kender dem i dag; afmærkede, jævne og med fast belægning, har kun eksisteret i ca. 50 år, og det er kun godt 200 år siden, man ved lovgivning fik en overordnet planlægning for anlæg og vedligeholdelse af det danske vejnet.

Andre steder i verden så man tidligt betydningen af et godt vejnet, og der blev anvendt mange ressourcer på avancerede anlæg. I Romerrigets storhedstid for ca. 2000 år siden anlagdes snorlige veje i det kæmpemæssige rige bl.a. i England, hvor mange endnu benyttes og kan findes på landkortene som »Roman roads«. Men på det tidspunkt syntes nordboerne altså ikke at være modtagelige for inspiration til vejbygning – måske var sejlads mere nærliggende end færdsel over land.<sup>1)</sup>

## De ældste veje

De første veje var ikke fast afgrænsede kørespor med vejbelægning, men ofte en bred tracé af spor på den bare mark, hvor det var trafikantens opgave at finde det i øjeblikket bedst anvendelige. Kun hvor bunden var blød i de våde passager, løb trafikken sammen i et spor for at følge en brolagt, eller en med grene eller ris lavet vejbane; måske viste bare en afmærkning det naturlige vad <sup>2)</sup>, hvor bunden kunne bære.

## Landskabet i Stenløse

De vejfarende er i Stenløse kommune stødt på mange vanskelige overgange, idet landskabet her er præget af erosions- eller tunneldale – et egentlig ret fladt land, der er gennemskåret af et net af store dalstrøg skabt i istiden. Det flade landskab opleves f.eks. på »Søsumvej« eller »Spydbakken« nær Søsum: man kan se »Pudebjerggård« og nogle huse, men ikke Søsum by, der ligger gemt i dalen bag ved. Ligeledes kan man fra samme sted se over »Stenlien-plateauet« mod Roskilde uden at se den nærliggende »Fuglesødal«. På den måde er landskabet i Stenløse fuldt af overraskelser, som det også har været det for tidligere tiders vejfarende, idet alle dalene engang har været svære at komme over på grund af søer og sumpe.

Syd og øst om Stenløse kommune løber Værebros Å gennem store engarealer, men helt op til 1740 var der en stor indsø<sup>3)</sup>, som tilbage i oldtiden har været sejlbar fra Roskilde Fjord.

Meget tyder på, at flere af de veje, vi i dag færdes på i vor kommune, følger samme spor, som de tidligst trådte stier gjorde. Den moderne vejbygningsteknik og vore biler gør dog, at vi ikke oplever noget af den dramatik, der ligger skjult i de årtusind gamle trafikårer.

Tidligere tiders trafikanter har på en helt anden måde været dus med landskab og natur. Det var i bogstaveligste forstand nødvendigt at tage landkending af alt for at finde vej og for at kunne passere de mange vanskelige overgange over sumpe og vandløb.

## Den gamle bro

Trafikken langs Roskilde Fjord og overgangen over Værebros Å-dalen har haft en meget stor betydning for en stor del af Nordsjælland og for Stenløse kommune. Kun et sted var det rimeligt at krydse Værebros Å, nemlig ca. 1/2 km vest for A6 (Hillerød - Roskildevejen) og Værebros skolehjem, og her lå den gamle overgang. I dag vidner en jordvold over engstykket ud til åen endnu om brostedet. Flere sagn og overleveringer



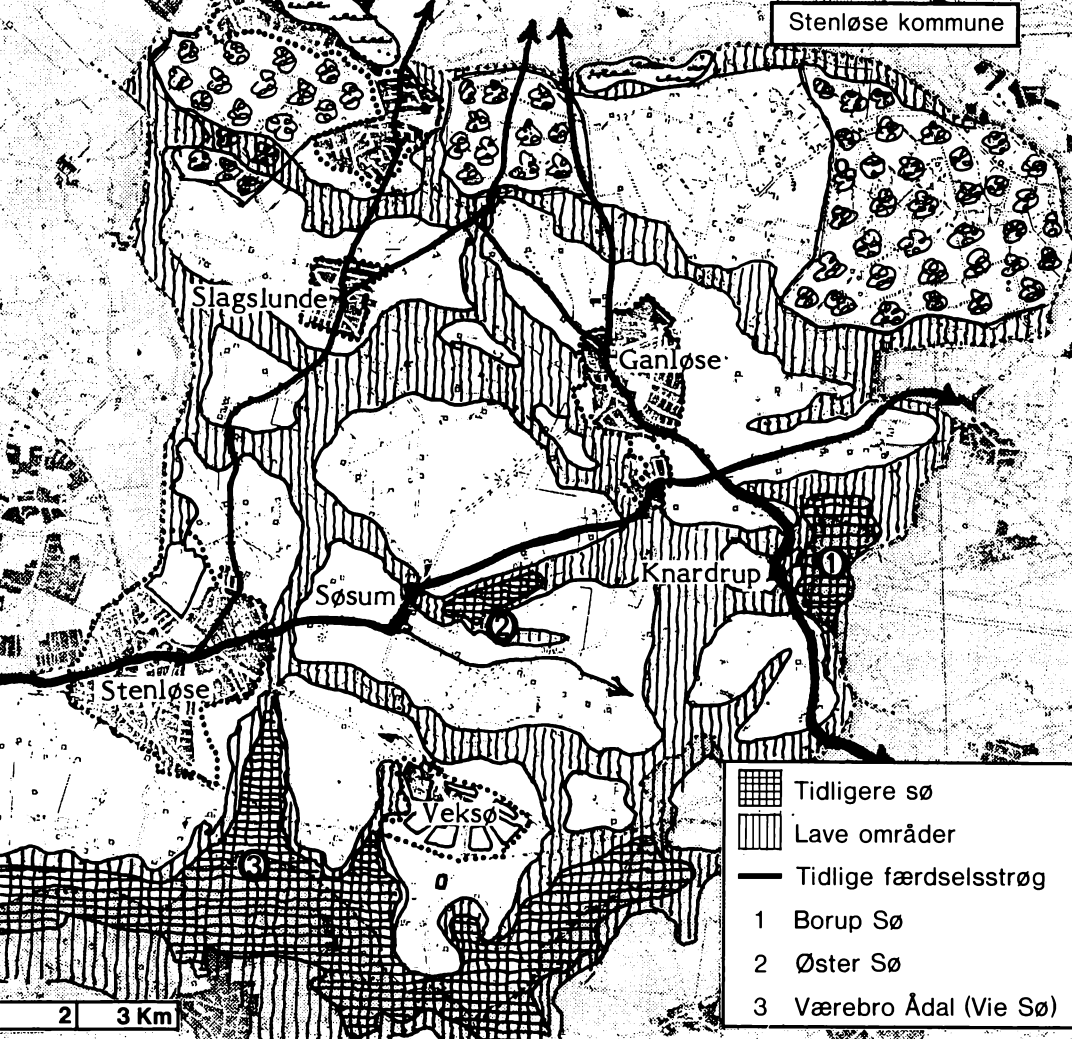
*Fra Søsุมvej mod Søsุม. Kun beplantningen om tennisbanerne og nogle huse ses, men ikke Søsุม by. Derimod får man en stærk fornemmelse af det flade landskab.*

fortæller om stedet og dermed også om dets betydning <sup>4)</sup>. Bl.a. skriver Saxo omkring 1200, at sagnkongen Frode Fredegod i tre år efter sin død førtes rundt i landet i et forsøg på at holde riget samlet, men efter eget ønske, blev begravet »ved Værebro i Sjælland i hjertet af sit rige«. Man mener det var det »Frodebjerg«, som i vore dage er gravet bort som grusgrav.

I dokumenter fra middelalderen bruges Værebro for at stedfæste andre lokaliteter f.eks. 1260 nævnes; »alt mit gods mod nord i Stenløsemagle ved Værebro«. <sup>4)</sup>

Også den kendsgerning, at der på stedet så tidligt som omkring 1200, er tale om en bro understreger overgangens betydning. <sup>4)</sup>

Nord for Værebro delte sporene sig. Det vestligste løb langs fjorden nord på (Frederikssund, Frederiksværk). Et gik over



Svestrup, Udlejre, Jørlunde, Slangerup og det østligste gik over Stenløse, Søsøm og Kr. Værløse. Denne sidste retning har bl.a. været med til at knytte forbindelsen til landsdelene i Sverige.

## De ældste veje i Stenløse

Der er næppe tvivl om, at vejen fra A6 til Kr. Værløse er blandt de ældste i kommunen. Dens forløb efter nye vejnavne er: Stenløsevej, Krogholmvej, H.P. Hansens Vej, Stenløse Center, Byvej, Søsømvej, Søsøm Bygade, Stenpilstræde, Ma-

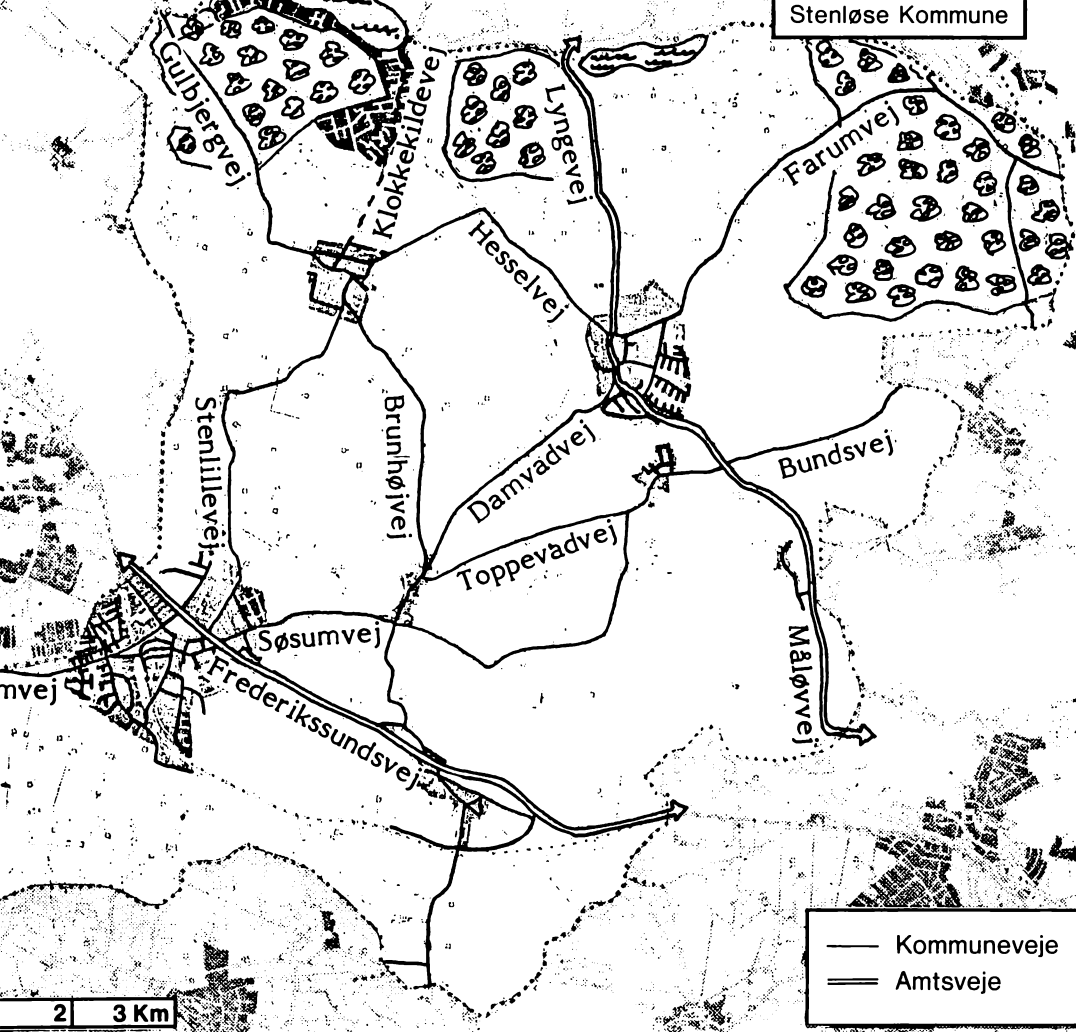
dam Anes Vej, Toppevadvej, Bundsvej. Fra Kr. Værløse har forbindelserne gået nord på over Mølleåen vest for Farum Sø eller over Fiskebæk (mellem Farum Sø og Furesøen) eller videre øst på. Både Stenløses og Søsums placering kan direkte tilskrives vejen. Stenløse ved overgangen over åen og Søsum hvor vejen gik over den markante tunneldal.

I følge mange teorier skulle de allerførste veje følge gravhøjene eller omvendt - gravhøjene være blevet lagt ved vejene. På udskiftningskortene fra omkring 1780 ses i Stenløse kommune ikke mindre end 24 høje eller dysser, der er placeret inden for en afstand af ca. 200 m fra den nuværende vej A6 - Kr. Værløse. Uden for Stenløse hvor i dag indkørselen til Sandbjergskolen er, lå tidligere »Tinghøj«, der kan tænkes engang at have været det lokale sted for rettergang. Også her gik vejen lige forbi. Kun nogle få høje er i dag tilbage.

Ved Bundsbro er der sten, som tyder på, at vejen så sent som i 1772 har været tillagt en vis betydning. Godt nok løber Bunds



*Bundsvej mod vest. Midt i billedet rækken af sten fra Bundsbro.*



Å under vejen i cementrør, men langs vejen på bakken fra åen mod Ganløse står en række sten (ialt 15), der smukt minder om den gamle bro. Nogle af dem har på siden et firkantet hul i en plan tilhugget flade. Stenene er pæle, der formodes at have båret broens rækværk. Årstallet for broens tilblivelse 1772 er indhugget i den sten, der står lige ved åen og bag autoværnet. Mange andre steder kendes eksempler på broer fra samme periode bygget af groft tilhugne granitplanker. Stenbroen ved Bunds Å har dog næppe været den første bro på stedet, men

har sikkert afløst en træbro. Der er intet i stednavnet, der fortæller om et vadested, alligevel må den gamle oldtidsvej have passeret åen i et vad netop der, hvor senere broen kom til at ligge.

I skovene Ganløse Eget og Broskov findes på skråningerne mod syd mange såkaldte hulveje. De er opstået, ved at regn og trafik i sporene har ført mudder og løs jord ned ad skråningen. Når et spor blev for dybt, blev et nyt anlagt parallelt med det gamle. På den måde kan der, hvor trafikken har været stor, være hele systemer med spor. Det smukkeste eksempel er måske nok på bakken nord-vest for Røde Led. På samme måde er der opstået dybe spor på alle bakker, trafikken har skullet over, men når vi ikke finder sporene på åben mark, er det fordi dyrkningen hurtigt jævner overfladen. I skovene derimod har jordoverfladen fået lov at ligge så godt som urørt, og derfor kan mange aktiviteter stadig aflæses i skovbunden, f.eks. er det enkelte steder muligt at finde oldtidsagre, fra de første jordbruges tid.

Flere udløbere fra omtalte vej, har taget retning mod nord over Stenlille – Slagslunde eller Ganløse for at passere vandskellet mellem Bure- og Bastrup Sø.

En anden urgammel vej går fra Måløv over Knardrup til Ganløse (Knardrupvej-Måløvvej) og videre nord på. For denne forbindelse har der været to vanskelige passager, nemlig over Værebros Å i Knardrups sydkant og passagen mellem den nu udtørrede Borup Sø og Kirke Sø nord for Knardrup. Derefter passerer vejen Knardrup galgebakke, der gennem en længere periode var tingsted under Ballerup herred.<sup>5)</sup> På Knardrupholmen, hvor Knardrupgård ligger i dag, havde Hvide-slægten omkring 1200 sit hovedsæde, og det at denne betydelige slægt holdt til netop der, kan nok henføres til, dels stedets sikkerhed på holmen med to kontrolable overgange og dels den centrale beliggenhed ved en vigtig alfarvej.

## Valdemarsveje

Ingen andre konger har vel som Kong Valdemar Atterdag 1340-1375 sat sig eftermæle i sagn og overleveringer i forbindelse med veje. Men det er næppe mange af de veje, han har lagt navn til, han selv har benyttet end sige anlagt. Også i Stenløse kommune skulle ifølge sagnet Kong Valdemar have en vej, som han benyttede på sine vilde ridt til det elskede Gurre.

I »Annaler for nordisk oldkyndighed« 1838-39, står under beskrivelse af Snostrup og Ølstykke sogne:

*»Gaae vi til det sydøstlige Hjørne af Marken, da finde vi der spor af en af de mange Veie, hvis Anlæggelse tilskrives Kong Valdemar Atterdag, og som endnu kaldes »Kong Valdemars Vei«. Fortsættelsen heraf kan spores udenfor Sognets Grænser i sydvestlig Retning over Steenløse Mark og Taarbeksholm ved Værebros Aa og i nordøstlig Retning gennem Steenlille Mose. Her viser den sig som en regelmæssig Forhøining eller ligesom en opkastet Vei midt imellem Tørvegravene«.*

I Stenlille hedder en af gårdene Kongsdal. Dette stednavns oprindelse menes at have tilknytning til Kong Valdemars vej.

I »Sagn og Tro« af Anders Uhrskov står: *»En gammel gårdmand fortæller, at nede i Slagslunde gik Kong Valdemars vilde jagt tværs over vejen, og når han som dreng skulle til byen om aftenen, var han så bange at han knap turde gå, idet Kong Valdemars jagt gik tværs over vejen. Jagttoget gik gennem en gård (Kildegården), det gik ind ad porten i det vestre hus, og der kunne ingen hund leve, og videre gik toget ud af porten på det østre hus. – Kong Valdemars vej krydsede altså vejen fra syd og gik ned over en mark, og marken var, som den var stenbelagt. Det kunne slet ikke nytte, de begyndte at grave op på den, for det fik aldrig ende«.*

I »Kultur og Folkeminder« XIII 1961 gengiver Jan Steenberg dele af »Præsteindberetninger« fra Slagslunde skrevet af Henrich Friederich Pram i 1772: *»Igiennem Slagslunde Marker og Skov sees endnu mange Stæder med tydelig staaende Grøfter paa Siderne, opfyldte Moser og en opdæmmed Ende over Bure Søe den saakaldede Valdemars Kongevej. Men jeg holder dette Navn urimeligt, deels siden den de allerfleste Stæder findes andbragt i gandske lige Linier, hvorom Alder-*



dommen ey bekymrede sig, deels siden den er inden Grøfterne omtrent 10 à 12 Alen breed, hvilket andre saakaldede Valdemarsveje, som jeg har seet, ické har været, og deels siden baade Vejen og Grøfterne endnu ere saa tydelige og kiendelige, som det ické kunde være – man maae regne fra hvilken af Valdemarerne man vil. Vejen siges stykkeviis saaledes at kien-des fra Roeskilde til Frederiksborg. Men troeligt er det, at denne Vej har i de senere Tider været andlagt enten for Friderichsborgs Slots Bygning eller for Hoffets Flytning mellem Slottene«. Jan Steenberg mener med sikkerhed at kunne følge »Valdemarsvejen« gennem den vestlige del af Krogenlund over Frynebro og gennem den østlige del af Uggeløse Skov stadig med retning nord på.

Jan Steenberg har søgt andre kilder og skriver: »Dernæst vender vi os til Amtmanden over Frederiksborg, Joakim Christoffer Bülow, som i et brev af 9. Marts 1677 giver Ordre til at optage nogle Pæle, som for mange Aar siden var nedrammet til et Vejanlæg i Uggeløse Mose, men som nu, da Vejen forlængst er opgivet, henstaar til ingen Nytte«. At det er vor Vej, er jo ganske indlysende. Men hvad hentyder Amtmanden mon til, naar han taler om et paatænkt, men aldrig fuldført Vejanlæg for mange Aar siden? Svaret faar vi i Christian IV's Breve (Bd. VIII, S. 286). Den 9. Dec. 1643 skriver Kongen til Korfits Ulfeldt, at da han sidst var i København, havde han hørt sin Søn, Hans Ulrik Gyldenløve (Lensmand paa Frederiksborg) og Københavnslenstemanden Niels Vind diskutere om, hvor den nye Vej mellem Roskilde og Frederiksborg skulde gaa. Nu giver Kongen de disputerende Herrer det gode Raad, at de henlægger al Diskussion om Sagen til Aastedet; »de to Dannemænd bør krybe op i Uggeløse Kirketaarn, hvorfra de magelig kan se baade til Roskilde og til Frederiksborg, hvoraf de snart kan slutte, hvor Vejen skal gaa«. Dermed er det altsaa givet, at den Vej, vi har søgt at finde dels i Terrænet, dels i gamle Brevsager, var fra Tiden omkring 1640 og var bestemt til at være Kongevej, aaben alene for Majestæten og for dem, der kørte i hans Ærinde, men lukket for alle andre. Og det var jo paa det nærmeste det Resultat, Pastor Henrich Friederich Pram i sin Indberetning var kommet til.

Det synes muligt at de citerede kilder om en Valdemarsvej drejer sig om en langt senere vej som aldrig er blevet færdig og som måske heller aldrig er blevet benyttet. Men linieføringen



synes indlysende og det er morsomt at det også for ældre Slagslunde var den naturlige vej til Hillerød når »Apostelenes heste« blev benyttet, nemlig ad Klokkekildevej, forbi østenden af Bure Sø, gennem Krogenlund, over Frynebro, via en sti gennem Uggeløse Skov op til Uggeløse by osv.

## Vejene ændrer retning

Som alle væsentlige veje i dag ender i København, således samledes engang trafikårene i den gamle kongeby Roskilde.

Det er først op i middelalderen, da København begynder at få betydning, at vejsporene lidt efter lidt ændrer retning mod den nye hovedstad. Et eksempel er Frederikssundsvej.

Når man i middelalderen skulle fra Frederikssundegnen til København fulgte man de gamle spor til overgangen ved Værebros Å. Derfra fulgte vejen mod øst gennem Stenløse og videre over Veksø og Måløv. Først efter 1770 blev der anlagt vej fra Langager gennem Udlejre og Gl. Ølstykke og trafikken fulgte derefter omtrent samme linieføring som vi kender i dag. Ved omlægningen kom de vejfarende uden om Stenløse by og bevillingen til krohold i Stenløse blev inddraget i 1778 da alfarvej ikke på samme måde som tidligere gik forbi kroen. Derimod bevarede Veksø kro den bevilling den havde fået 1773, da den lå gunstigt ved Frederikssundsvej.<sup>6)</sup>

## Stenløse–København

Utallige er de læs der også ad Frederikssundsvej er slæbt til København. Det gjaldt landbrugets overskudsproduktion fra fødevarer til foder og brændsel. Som kuriosum kan nævnes, at der i 1594 blev brugt 9.500 læs brænde fra de sjællandske skove alene på Københavns slot.<sup>6)</sup> Det er dog nok kun en meget lille del heraf, der er kørt ind fra denne side. Men også byggematerialer som træ, tegl og granit er der brugt uanede mængder af ved hovedstadens opbygning.

Fra nyere tid kendes beretningen om sten fra stengærder og dysser, der fandt en ny plads i Frihavnen eller det nuværende Christiansborg.

Transporterne med hest og vogn fra egnen her omkring var så systematiserede og rutinemæssige, at mange fortsatte med dem længe efter, at toget var begyndt at køre.

## Vejreformerne

I slutningen af 1700 tallet blev gennemført flere såkaldte landboreformer, der var revolutionerende for livet på landet og som bl.a. indebar udflytningerne fra landsbyerne og sammen-

lægning af den tidligere opdelte jord, så hver gård fik sin jord lige ved ejendommen. Een af foregangsmændene for disse nye bestemmelser, var grev C. D. Reventlow.

Men Reventlow kunne også se, at udvikling i handel og konkurrence blev bremset af de indtil da dårlige veje. Det havde hidtil været bøndernes opgave at vedligeholde vejene som pligtarbejde. Dels var vejene generelt i meget dårlig stand og vedligeholdelsen ineffektiv, og dels tyngede forpligtelsen hårdt på de i forvejen af anden pligtkørsel og hoveri belastede bønder. Torben Topsøe-Jensen citerer i turistforeningens årbog 1964 Reventlow fra hans oplæg til generalvejkommissionen. *»Naar Veiene ere gode, istedetfor til forn slette, da kan den Reisende i een Dag komme saa langt, som ellers i to; da kan Landmanden og Fabrikanten med den halve Hestekraft i den halve Tid uden Fare for at fordærve Varer, Heste eller Vogne, med ulige mindre Bekostning og Tidsspilde føre sine Varer til Afsætningsstedet«.*

I 1793 kom vejreformerne, der betød en graduering af landets veje: »Hovedveje« der hørte under staten, »Mindre landeveje« som administreredes af amterne og »Biveje« som var kommunernes opgave. Den centrale administration af hovedvejene muliggjorde en planlægning af det landsdækkende vejnet, der tidligere manglede, og som var meget påkrævet. I princippet gælder i dag samme fordeling af vejnettet.

På kommunernes og amtets foranledning er mange store sten siden blevet slået til skærver også i vort område og ligger som bund i vejene. For fattige mennesker var det at slå skærver en mulighed for at få til føden, og mange især let tilgængelige sten er blevet slået i stykker, det gælder både stengærder og oldtidsminder. Men vejene blev bedre, hvilket der også var god brug for, da produktion og samhandel steg stærkt i begyndelsen af 1800 tallet.

## Pligtkørsel

En af de tunge forpligtelser, der fra middelalderens slutning hvilede på fæstebønderne var ægt- eller pligtkørsel. Ud over



*Vejmand ved skærvebunke 1893.*

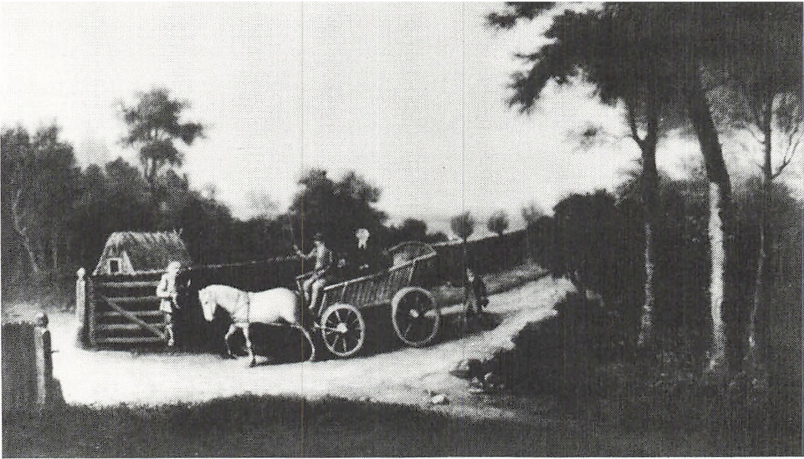
hoveri (her arbejde på krongodset), naturalieydelse (skat til kongen i naturalier; fjerkræ, småkreaturer og lign.) og diverse forpligtelser til rytteriet havde fæstebønderne pligt til efter ordre at stille med heste og køretøj for at klare forskellige transportopgaver. En af de opgaver, bønderne her på egnen fik, var

at flytte kongen og hans stab. Kongerne var uafsladeligt på farten rundt i landet, hvor de tog ophold på forskellige slotte i kortere perioder. Det var nødvendigt at demonstrere statsmagten, altså rigets monark og hans følge så undersåtterne virkelig forstod, at »fædrelandet« og lovgivningen var i gode hænder – eller i hvert fald i stærke hænder. Det var derfor ikke nok, at kongen kom alene eller med en lille stab. Alex Wittendorf skriver i sin afhandling om »Kongeveje og Alveje«: *»når Frederik II flyttede hoffet brugtes 200-300 vogne hertil foruden befordring af kongens følge. I 1596 udsendtes missiver (bestemmelser) til en række lensmænd, om hvor mange vogne, Christian IV's folk måtte få på rejser: kongens kokke 40, vinkælderen 24, spisekælderen 2, sølvkammeret 16, bageren 7, tvættersken 7, fyrbøderne 4 o.s.v. For kongen, dronningen, hertug Ulrik, danske og tyske kancelli og hele staben af hoffjunkere, hofprædikant, apoteker, skrædder, »kontrafejer«, drabanter, enspændere, musikere, dronningens medikus o.s.v., o.s.v. opregnes ialt 516 vogne, og denne liste er tænkt som en beskyttelse for bønderne, mod at hoffolkene tog for mange vogne«.*

Man kan forestille sig, hvilken karavane gennem landskabet det har været, og hvilken organisation det har været med at få alle vognene frem til f.eks. Frederiksborg slot på en bestemt dag for eventuelt at køre til Ringsted, og så der få en tilsvarende styrke af heste og vogne til at fortsætte transporten.

Også andre af kongernes aktiviteter krævede kørsel deriblandt byggeriet. *»Opførelsen af Frederiksborg slot krævede tusinder og atter tusinder af kørsler og dagværker af Sjællands kronbønder. Dragsholm, Roskildegård, Abrahamstrup og København lens bønder kørte byggematerialer til opførelsen og senere til vedligeholdelsen. En del af godset blev sejlet til Sundby færgenhavn (ved nuværende Frederikssund), hvorfra det så skulle køres til slottet. Dragsholm-bønderne havde her ca. 100 km at køre, før de kom til arbejdspladsen. Tryggevælde-bønderne kørte grus og sten samt kalk fra Faxe til Frederiksborg. Også til de mange små og store byggeforetagender i København kørte bønderne materialer. Deres modstand mod disse uhyre ekstra byrder blev brudt med svære straffe«.*<sup>7)</sup>

Selv de afgifter bønderne skulle yde i naturalier, tvang dem på landevejene. *»Under Christian IV gik der en stadig strøm af varer*



*Landkøretøj fra slutningen af 1700 tallet malet af Jens Juel.*

*til Frederiksborg. Selv om pengeøkonomien vandt frem, også i lensstyrelsen, kunne det stadig i vid udstrækning betale sig for majestæten at fortære sin egen avl, for transporten kostede kun en ordre om, at det nødvendige antal bønder skulle ud med heste og vogn. Dragsholms bønder var i fast fart tværs over Sjælland med »kongelig majestæts brød, smør, gryn, havre, gæs, høns, spind og andet« til København og Frederiksborg. Om kødforbruget i den kongelige husholdning melder et kongebrev fra 1628, at det hver måned var på 12 kokroppe, 143 fåre- og lammekroppe, 21 kalvekroppe, 27 svin, 28 gæs, 164 par høns, 56 par ænder, 68 par duer og 84 snese æg. Disse forfriskninger skulle leveres således: Antvorskov, Dragsholm og Vordingborg len deres nøjagtigt specificerede andele 1. januar, 1. maj og 1. september. Tryggevælde, Roskildegård og Kalundborg len deres 1. april, 1. august og 1. december. Kronborg, Frederiksborg og København len deres 1. marts, 1. juli og 1. november, og Møen og Helsingborg len deres 1. februar, 1. juni og 1. oktober. Noget skulle tages af lenets indkomst, noget købes, og det alt sammen skulle leveres til kongens køkkenskriver på det sted, hvor hoffet holdtes. Sundby færgenhavn kom til at spille en stor rolle for tilførslerne til Frederiksborg. Mellem færgestedet og slottet gik en evig strøm af bøndervogne fra mange egne af Sjælland med forsyninger«. <sup>7)</sup>*

## Pligtkørselen bortfalder

I forbindelse med landboreformerne i 1700-tallet bortfaldt så godt som alle de omtalte forpligtelser. Gennem pengeøkonomien blev de erstattet af skatter og afgifter. Hvor pligtkørselen stadig blev opretholdt, blev det mod betaling. Det sidste var mest inden for lokalområdet f.eks. brændsel til skoler, lægekørsel, transport ved begravelser eller lignende for folk, der ikke selv havde 2 heste og vogn (een hest gjaldt ikke for et køretøj), og det var kommunen, der måtte betale. Et af de områder hvor tvangsudskrivelse af arbejdskraft til større opgaver er blevet opretholdt helt op til vor tid, og vel egentlig stadig i princippet er gældende, er snekastning på offentlige veje.

## Vinter og sne

Fra vejreformernes gennemførelse var ansvaret for vejnettet delt mellem stat, amt og kommune, og dette gjaldt også med hensyn til snerydning. Kravet til vejenes rydningsstandard var dog før bilernes tid meget anderledes, end vi kender det i dag. Rydningen blev altid kun gjort i et spor med vigepladser, og da kane var at foretrække for vogne, var ingen interesserede i at fjerne mere sne, end nødvendigt for at ordentligt kaneføre kunne opnåes (ca. 10 cm.). Snekastningen blev udført med skovle af tvangsudskrevet mandskab. For at kommunerne kunne holde vejene farbare, inddeltes de i arbejdsdistrikter, og for hvert distrikt udnævntes en snefoged. Søsum f.eks. var opdelt i et nordligt og et sydligt distrikt, og arbejdsstyrken var på et halvt hundrede mand i hvert distrikt. Hvervet som snefoged var ulønnet, borgerligt ombud, som man ikke uden vægtige grunde kunne undslå sig for, og værdigheden gjaldt i 3 år. Var man blevet valgt til snefoged, kunne forsynet eller vejrguderne være med een og de 3 år forløbe uden, at det blev vinter af betydning, men man kunne også være uheldig med en rigtig vinter og snefygning i det uendelige. Hvis det var tilfældet, var posten som snefoged en rigtig uriaspost. Fogeden overtog en liste, hvor alle lodsejerne i distriktet var optegnet, idet der skulle stilles





*Snekastning på Brunhøjvej ca. 1947.*

mandskab i forhold til hartkorn, dog med nogen skelen til, hvor meget fremmed arbejdskraft der var på den enkelte ejendom. Listerne var inddelt i »omgange«, som regel på 3 dage. En almindelig gård stillede gerne 2 mand hver dag, en lille ejendom f.eks. 1 mand i 2 dage i hver omgang og et hus 1 mand i en halv dag i hver omgang. Mange arbejdsløse så frem til, at der kom sne, så de kunne få arbejde i nogle dage, for havde lodsejerne ikke selv de fornødne folk, måtte de leje mandskab.

Snefogeden måtte gerne uden vederlag inddrage en anden mand til at give folk besked om at stille med rydningsmandskab på et bestemt klokkeslæt og mødested. Denne mand »Udrideren« skulle så ride eller vandre rundt og advisere folk.

Den første gang på en vinter arbejdsstyrken var samlet, var en hel festdag. Karlene nød, at der endelig skete noget, og de fik lejlighed til at komme hjemme fra, så det var nærmest som en flok heste, der slippes på græs om foråret. Man sloges med

sne og drillede hinanden, f.eks. hvis en havde fået en meget lille eller en særlig stor skovl med, var der ingen ende på de bemærkninger, det kunne afstedkomme.

Men somme år kunne det ske, at styrken måtte af sted dag efter dag. Snefygning kunne få de vejstrækninger, der blev ryddet den ene dag, til atter fuldstændig at være jævnet den følgende. Også de lange vandreture, fra den ene ende af distriktet til den anden, tog på kræfter og humør, og så var snefogeden udsat. Han skulle sørge for, at sneen blev ryddet væk, men arbejdsstyrken var svær at få fuldtallig, hvis vinteren varede i flere uger, og undskyldningerne for at udeblive var utallige, f.eks. at der skulle køres roer ind eller sorteres kartofler.

## **Snerydning på amtsvejene**

Ikke alene kommunevejene skulle dog være farbare, men også amtsvejene der endda regnedes for mere vigtige og gik forud for de lokale veje. Af amtsveje i og nær vor kommune er Frederikssundsvej (vejen mellem København og Frederikssund), vejen mellem Slangerup og Farum og mellem Lyngby (Hillerød) og Måløv. Denne sidste strækning er dog først blevet amtsvej i nyere tid.

I en klage fra 1885, hvor 89 lodsejere i Slagslunde-Ganløse henvender sig til amtet, fortælles tydeligt om beboernes problemer, og man fornemmer, at politiske rævekager bagtes den gang som i dag. Dog i 30 år fandt Slagslunde-Ganløserne sig i tingenes tilstand.

### *»Til Frederiksborg Amt!*

Undertegnede Beboere af Slagslunde-Gandløse Commune tillader sig ærbødigst at andrage det høje Amt om at der maa blive foretaget en Revision af Snekastningsfordelingen af 1855 for Frederiksborg Distrikt.

Ved den nævnte Fordeling er der tillagt Communen tre Landevejssparter udenfor dens Jorder, nemlig

1. fra den Østlige Ende af Ølstykke By til vejen over Chr. Petersens Lod ved Stenløse.

2. fra Skjelet mellem R. Olsens og L. Pedersen Lodder i Veksø til Snydebro. Og
  3. fra Lynge Kro til Møllen ved Vassingerød Mark
- uden at der til Gjengjæld ydes nogensomhelst fremmed Hjælp til Ryddeligholdelsen af Communens egne meget Betydelige Vejstrækninger, ialt henved 4 Miil.

At Slagslunde-Gandløse Communes Beboere i Forhold til Nabocommunerne ere i højeste Grad forurettet ved denne Fordeling vil behagelig ses af følgende Oplysninger.

Stenløse-Viksø Commune med 551 Td. Hartkorn og Ølstykke Commune med 326 Td. Hartkorn hvilke begge faae Hjælp herfra, har sælv kun henholdsvis 9,586 (18 km) og 4,678 Favn (8,8 km) offentlige Biveje at rydeligholde, medens Slagslunde-Gandløse Commune, med 391 Td. Hartkorn selv har 14.434 Favn (27,1 km) Biveje at ryddeligholde.

Det ubillige i at denne i Henseende til Vejbyrde, overlæsedede Commune, desuagtet skal hjælpe de nævnte langt gunstigere stillede Communer, bliver saa meget mere fremtrædende som Disse i Modsætning til Slagslunde-Gandløse Commune, har den overordentlig store Fordel at være gennemkrydset af Landeveje der jo ikke paafører Dem nogensomhelst Udgifter til Vedligeholdelsen.

En anden Sag var det om Disse ikke kunde overkomme Arbejdet, men efter Vejnettets Udstrækning i Forhold til det arbejdspligtige Hartkorn at dømme synes der ikke at være Fare herfor og skulde det endeligt i et enkelt Tilfælde blive nødvendigt at bruge Lov af 30te December 1858 i Anvendelse vil den dermed følgende Udgift jo være rent forsvindende overfor de store Fordele Landevejene medføre for de Communer de gennemløber.

Iøvrigt er Snekastningsarbejdet jo langt lettere og hurtigere at udføre naar de Snekastningspligtige bo i Vejens umiddelbare Nærhed, end naar man som herfra har indtil 10 km til Arbejdsstædet. Den Ulempe at skulde sende Folkene saa langt bort fra Hjemmet for at udføre et Arbejde, der staar i et aldeles urimeligt Forhold til den Tid, der anvendes derfor, er i flere Henseender særdeles følelig.

At denne Omstændighed i Forbindelse med at Landevejene skulde kastes først foraarsager at vore egne Veje i Snevintre ofte maa henligge i flere Dage ufarbare, er saa meget misligere som Vejen No. 34 fra Badstrup Sø til Maaløv Skjæl nu har en langt videre rækkende Betydning end i 1855, ja vi fejle næppe ved at fastslaa at der kun findes faa Veje paa Frederiksborg Amt som ere stærkere befærdede end denne Vej, som saaledes har Krav paa at ryddes hurtigt.

Desuden har Communen siden Reglementet i 1855 udkom mistet den Hjælp vi hidtil har modtaget af Statsskoven idet denne i Henhold til Højesteretsdom af 26de Juli 1880 er inddraget.

Skjønt det høje Amt i Skrivelse af 6te Oktober 1883 til Frederiksborg Birk har maattet stille, de ved Skrivelse af 5te November 1881 indledte Forhandlinger om en Revision af Snekastningsfordelingen af 29de September 1855, i Bero, da det i Henhold til Indenrigsministeriets Skrivelse af 29de Juni 1882, har vist sig ugjærligt som paatænkt, at hver Commune kom til at kaste Sne paa den Strækning der laa indenfor Communens Grænser, haaber vi, støttet til den Interesse det høje Amt har vist Sagen, at dette vort ærbødige Andragende om ved en Revision af Fordelingen af 29de September 1855, at opnaa Lettelse i den særdeles trykkende Snekastningsbyrde, der paahviler os, vil blive taget under velvillig Overvejelse.

Slagslunde, Gandløse og Knardrup i Marts 1885.«

(Underskrevet af 89 jordbrugere i kommunen).<sup>8)</sup>

Så vidt vides førte brevet til en ændret byrdefordeling til gavn for Slagslunde-Ganløses beboere.

Kom der en vinter en masse sne så alle veje lukkede, gik der, med den gamle rydningsmetode uden maskinkraft, lang tid inden vejene var fremkommelige. Det var i sådanne situationer almindeligt, at der blev sat halmkoste op som afmærkning ind over de som regel mere farbare marker, så de vejfarende lige-



*Hestetrucken træsneplov.*

som skibene på søen kunne »navigere« uden om hulveje og lignende. Ideen med at sætte snehegn op på de kritiske steder kom først frem omkring 1950.

## Vinterkørsel før og nu

Vi skal med vore biler lære at køre i glat føre, selv om det p.g.a. saltning og grusning kun er i korte perioder, det er rigtig glat. Men i hestekøretøjernes tid kom ingen saltvogn, og kuskene måtte selv klare problemerne. Det var modbydeligt, når det var glat. Hestene kunne falde og komme til skade, og særlig bakkerne var frygtede. Kuskene havde gerne en kasse med værktøj og brodder. Med brodhagen blev på hvert ben drevet 2 eller 4 af de søm, som holdt hestens sko, ud og erstattet af brodder. Brodder var hesteskosøm med et højt spidst hoved, der kom til at sidde som pigge under skoene.

I slutningen af nittenhundrede og trediverne kom de første sneplove monteret på lastbiler, men så kom krigen og udviklingen gik i stå igen, dog hurtigt efter dens ophør overtog bilerne snerydningen helt.

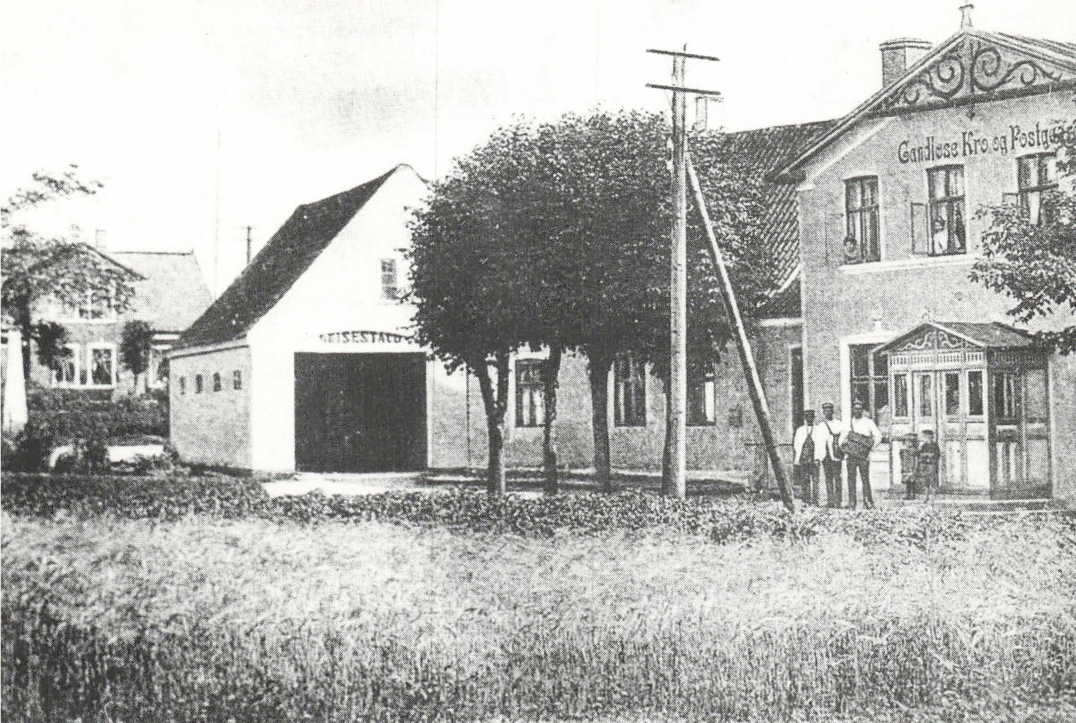
## Parkering for hest og vogn

Når man færdes med hest, bliver spørgsmålet om et sted at bede, en stald hvor hesten kan få mad og hvile, hurtigt aktuelt. Allerede i tidlig middelalder søgte man gennem lovgivning at sikre mulighederne ved at påbyde landevejskroer med et vist interval langs de befærdede veje, og i den forbindelse var rejsestalden meget vigtig. I rejsestalden kunne hesten komme under tag, få mad og under opsyn samle kræfter til den videre færd. I Stenløse kommune var der rejsestalde ved Ganløse, Veksø og Stenløse kroer. Stenløse kro fra 1896 adskiller sig fra de andre landevejskroer som et resultat af jernbanen og ikke landevejen. Skulle man med toget og kom dertil i hestevogn, måtte hest og vogn enten staldes op i nærheden eller køres hjem, medens herskabet var væk. Naturligvis var det ikke alene hestene, der havde behov for mad og hvile, og i landevejens privilegerede kroer var der selvsagt mulighed for at tilfredsstille også de menneskelige behov.

I Stenløse gamle præstegård var også en stald langs kirkegårdsmuren dels for kirkesøgende, vel mest sognebørnene i Søsum, og dels for andre huslysogende gæster i præstegården. Afstanden til sognekirken har normalt ikke været så stor her i landet, at alle kirkegængerne havde behov for stald ved kirken. Ved Madesjö kirke i Sverige kan stadig ses den gamle kirkestald, der består af 67 adskilte og nummererede stalde – en for hver gård.

Dog også for korte ophold var der behov for en sikker »P-plads« til hestene. Ved alle forretninger og lignende var der uden for en forsvarlig bom, hvor man kunne binde hesten, medens man handlede og dermed være sikker på, at den også var der, når man kom ud igen.

Var man nødt til at forlade sin forspændte hest et øjeblik, hvor der ikke var nogen steder at binde hesten, viklede man enten tømme om det venstre forhjulsnavn, så tømme strammede, hvis hestene gik fremad, eller også blev den ene skagle taget af, og tømme bundet til svinglen i stedet for; resultatet var som før, hvis hestene gik frem blev tømme strammet.



*»Gandløse Kro og Postgård« med rejsstald. Foran postbude som udgik fra postfordelingsstedet.*

## Husmænd på vej

Trafikalt set har husmændene altid været aktive, og ofte været at finde på landevejene.

Ved landsbyernes udskiftning 1780-86 måtte hver gård, også i Stenløse kommune, afgive et stykke jord på 2-4 td. land til de såkaldte jordløse. Mange af disse havde et lille hus på landsbyens fællesjord, fortjen. Bønderne var meget imod jordafgivelsen til husmændene, men i virkeligheden opnåede de at få en altid til rådighed stående hjælp inden for rækkevidde. Ingen husmænd kunne leve af det lille jordstykke, de fik tildelt, men måtte arbejde som medhjælp på gårdene eller finde andet arbejde. Der var mange beskæftigelser, husmændene tog op f.eks. væver, pottemager, urmager, slagter, tækkemand, brolægger, vejmand foruden de almindelige erhverv som tømrer og murer, alt sammen noget der var brug for, og som kunne

give en indtjening. Det var sjældent, at husmændene var oplært i et erhverv, men de fandt selv frem til et speciale.

Den begyndende industrialisering beskæftigede i perioder mange husmænd bl.a. i teglværkerne og til kalkfremstilling, men som oftest betød det en lang vandring til og fra arbejde.

Også transportopgaver var i mange år husmændenes speciale. Nogle gik bare på deres ben bud for andre mod en minimal betaling. Det kunne dreje sig om folk, der skulle betale skatter til amtet (i Hillerød) eller tiende (i Roskilde), eller det kunne være at forrette små byærinder i købstæderne eller København. En tur til fods fra Ganløse til Hillerød og hjem igen blev kun regnet for en halv dags arbejde. Andre husmænd, der af en eller anden grund havde bedre magt over tingene, anskaffede sig hest og påtog sig varekørsel og forskellig prangervirksomhed.

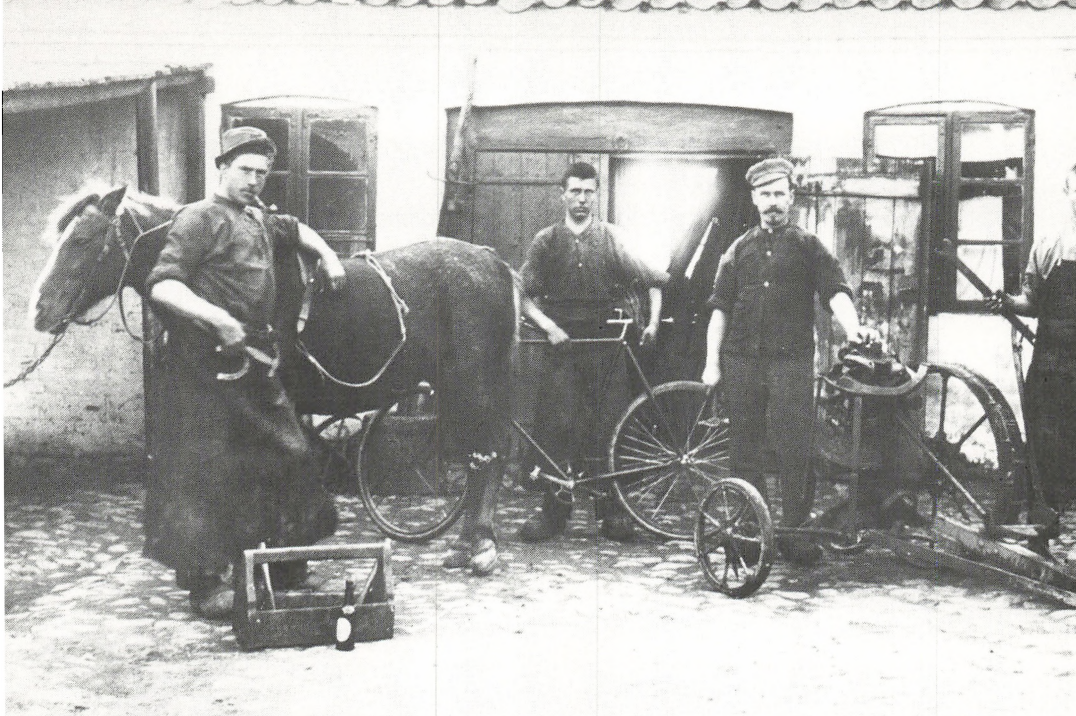
Op mod vor tid har det for en stor del været husmændenes opgave at køre mælk fra besætningerne, som der var på alle gårde og husmandssteder, til og fra andelsmejerierne. Selv om mange husmandssteder siden udskiftningen blev større ved forskellig former for tilkøbt jord og måske var på 10-15 td. land, var en biindtægt ofte nødvendig. Mælketurene var en hård tjans. Det var hver dag i al slags vejr, tit på dårlige veje og med store læs. Når en sådan mælkerute var overstået, var der ikke mange kræfter tilbage, hverken hos mand eller heste, til at tage fat på det hjemlige landbrug.

## Smed og hjulmand

Som vi i dag har automekanikere, autoelektrikere, pladesmede, lakererier osv., således havde man også tidligere en række håndværk, der var trafikanternes servicefag. Smeden der skoede heste og lavede beslag til vogne, sadelmageren der lavede sadler og seletøj og karetmageren eller hjulmanden, der opbyggede køretøjer til arbejde og fin transport.

*Forstander Anton Nielsens skildring af hjulmageren fra 1889:*  
»Hjulmagerne – denne benævnelse, som er den rigtigste bru-





*Veksø smedie 1899.*

ges imidlertid aldrig på Landet. På Øerne siger vi Hjulmand, i Jylland og Slesvig Hywlmænd eller Hjuler. Når disse Haandværkere har lært i en Kjøbstad kalder de sig gjerne Karethmager, skjønt de vist nok aldrig kommer til at røre ved en Kareth, mens de boer paa Landet. I gamle Dage kaldtes en Kjøbstadslært Hjulmand for Rottmager – Rademacher.

Mens Saddelmagerne har Grund til at vente en gylden tid, saa er denne forbi for Hjulmandens vedkommende, thi denne fandt Sted den gang, da alle Bondens Redskaber: Vogne, Plove, Harver og Tromler bestod næsten udelukkende af Træ. Disse Ting laves jo nu næsten aldeles af Jærn, eller dog for det meste af dette Stof, og Fortjenesten gaar saa over til Smedene.

Hvorledes Bonden i gamle Dage har kunnet hjælpe sig med disse Træredskaber, kan man næsten ikke forstaa. På et Vognhjul fantes intet andet Jærn, end den Ring som blev lagt omkring Hjulnavet. Vognaxlerne var af Træ og paa hele Vognen var i øvrigt ikke andet Jærn end de Søm, hvormed Fadingen

var slaet sammen og saa en Bolt til For- og Bagsmække. Plovhjulene var ligeledes af Træ og paa en Plov var der næsten ikke andet Jærn end Langjærnet. Muldfjælden og Skjæret var altsaa ligeledes af Træ, men det sidste var skoet med Jærn paa den skarpe Spids. Endnu længere tilbage i tiden blev baade Vogne og Plove beslaede med smaa Sten. Man borede huller med korte Mellemlum og drev Stenene derind. I den Tid var det særdeles vigtigt at have en god Hjulmand og godt Træ. Det leverede Bonden selv. Kunde Fæsteren betale afgiften til Herremanden i rette tid, da tiggede han altid en Risbøg til Hjultømmer. Af dette Træ huggede han saa Hjulfælge og havde dem liggende i mange Aar for at de kunde blive ordentligt gjennemtørrede inden de skulle bruges. Det anses endnu for meget vigtigt, at Hjultømmeret er saa tørt, som det kan blive, men da det nu bliver klemt ind i svært Jærnbeslag, der holder det i Stillingen, er det dog vel ikke saa nødvendigt, som da Hjulene bestod udelukkende af Træ. Alt Hjulmagerarbejde, baade paa Vogne og andre Redskaber var forfærdelig massivt og klodset. Det maatte være saadan, naar det skulde staa sig uden Jærn. Disse Træplove og Træharver med Trætænder gav Jorden en daarlig Behandling, men de gav Hjulmanden en god Fortjeneste, efter hvad man nu tjente i den Tid.

Der maatte altsaa i ældre Tider være langt flere Hjulmænd end nu om Stunder, og det var en god Næringsvej, for saa vidt som en Hjulmand aldrig manglede Arbejde, men da Bonden altid selv lagde træ til, saa kunde disse Haandværkere ikke tjene noget ved at købe Træ, hvilket de nu kan. I det nordlige Jylland er det endnu i mands Minde, at hver By havde en fast ansat Hjulmand, lige saavel som en Smed. Denne By-Hjuler skulde saa, mod en fast Betaling i Naturalier fra hver Bymand, udføre alle Reparationer paa hans Redskaber.

I vore Dage da Plove, Harver og til dels Tromler bestaar af Jærn og da alle Vogne er stærkt beslaede er der ikke saa meget at bruge en Hjulmand til. Der er maaske i det højeste en i hvert Sogn. Det eneste arbejde, de har nu, er at forfærdige og istandsætte Vogne og Slæder. Endnu er det mest almindeligt, at



*Fastvogn. Landbrugets universelle arbejdsvogn.*

Bønderne lader deres vogne, baade de fine og de grove, lave paa Landet i deres eget Sogn, eller da i den nærmeste Omegn. Det er kun enkelte Bønder, der vil flotte sig, som bestiller Vognen i Kjøbstaden. I de allerfleste Tilfælde lagde Hjulmanden selv Træ til. Han maa da paa Skovauktioner kjøbe Bøge-, Aske- og Egetræ. Derpå maa han hugge det op til Fælge eller Ege og stable det for at det kan tørres og Hærdes i Luften. Det op-huggede Træ maa han saa lade ligge i 4-7 Aar.

Landsbyhjulmændene paa staar, at det Træ, som ved større

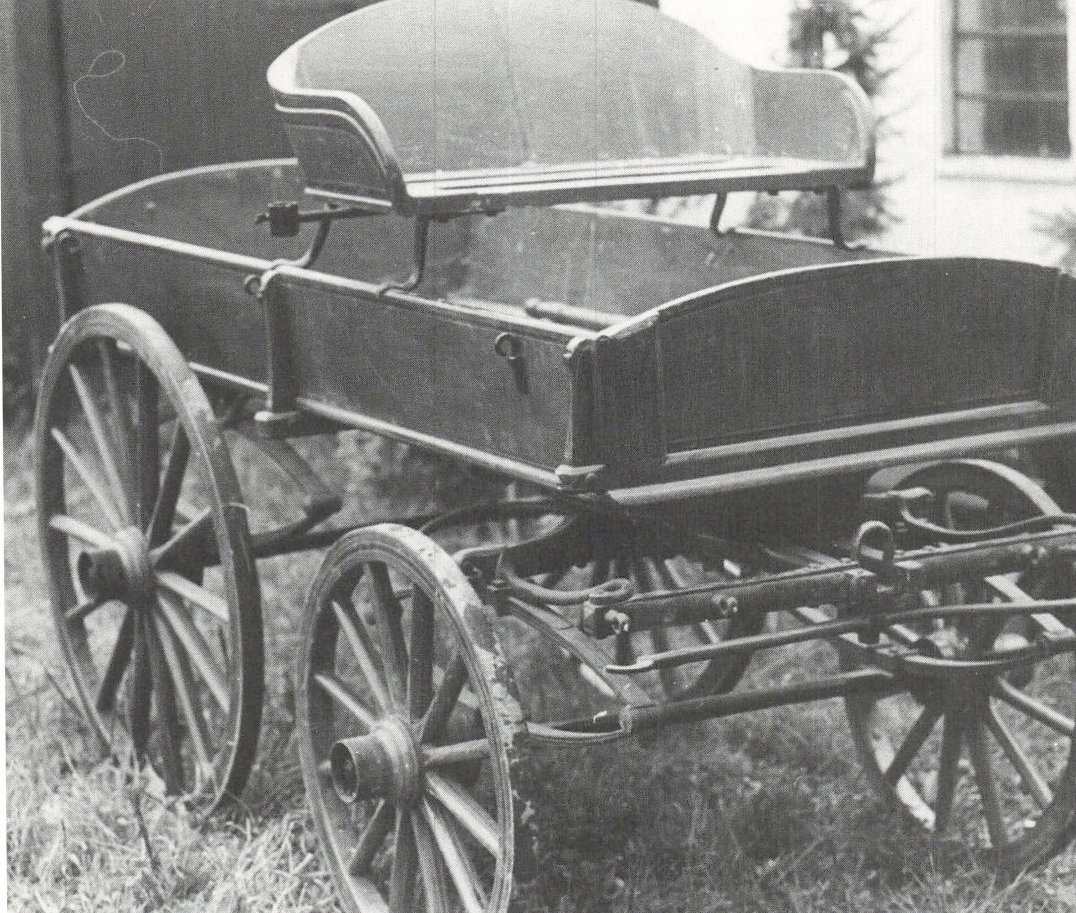
vognfabrikker bliver tørret paa kunstig Maade i Tørrestuer, bliver mere skjørt og uholdbart end hvad der tørres i Luften.

Da det for en snes Aar siden begyndte at blive Skik med Fjedervogne til Stads, da tjente Hjulmændene, Smedene og Malerne godt, indtil alle blev forsynede. Og da det for en halv Snes Aar siden blev Moden, at hver Gaardmand skulde have en let Enspænder-Fjedervogn til smaa Forretningsrejser, da faldt der atter Flæsk i Hjulmændenes Gryde, for naar en eller to Gaardmænd havde Fjedervogn, da skulde de alle have. Det blev saa en Æressag. For Folk kunne jo ellers let komme til at tro om den, der ikke fik nogen Fjedervogn, at han ikke havde Raad til at købe en.

Hver Gaardmand havde i forvejen en Stadsvogn uden Fjedre, men hvad skulde han nu bruge den til, da den ikke var bygget stærkt nok til at være Arbejdsvogn? Han kunde jo have bestilt eller købt en Vogn hos Vognfabrikanten og faaet ham til at tage sin gamle Vogn i Bytte, men det Købstadsarbejde stoler han ikke paa og han vil ogsaa være tro imod sin egen Hjulmand. Her paa denne Egn (Fyn) blev imidlertid Spørgsmaalet løst paa en heldig Maade. Nogle jyske Uldkræmmere – af dem med rigtig Handelsblod købte Bøndernes gamle Stadsvogne og solgte dem saa naar de blev pudsede op, til de jyske Bønder, hos hvem de saa fik lov til at gjælde for nye Stadsvogne, eftersom Fjedervogns-Moden endnu ikke var naaet til de langsomme Jyder. Jeg har flere gange set et Optog af disse Vogne paa Rejsen til Jylland. Et par Heste, spændt for den forreste Vogn trak saa foruden den et helt Vogntog fra fire til sex Vogne, den ene bundet bag efter den anden.

Skjønt en Hjulmand kun har Vognarbejde (For tjenesten ved Slæder er ubetydelig, da det sjældent er Slædeføre) saa kan han dog faa nok at bestille, da en Bonde, der vil have sine Ting i Orden og være vel forsynet, maa have følgende Vogne:

- 1 Familievogn (stor Fjedervogn eller Charabanc)
- 1 Enspænder-Fjedervogn
- 2 Stive Arbejdsvogne
- 2 Hjulbøre



*Enspænder-fjedervogn fra Jens Erik Andersens vognsamling i Veksø.*

Efterhaanden som de stive Arbejdsvogne gaar af, begynder nu bønderne at anskaffe sig Fjedervogne til Arbejdsbrug. Og der er altsaa Udsigter til, at Hjulmagerhaandværket kan blive ved at gaa. Der forefalder da ogsaa jævnlig Reparationer ved de mange Vogne.

Der er endnu mange Hjulmænd, som lærer paa Landet, men de sørger altid for at komme til at arbejde en Tid i Kjøbstaden for at lære mere, blandt andet Tegning. Læretiden er sædvanligvis fem Aar.«

Anton Nielsen viser med sin skildring, at han havde en fornemmelse af, hvor det bar hen ad for hjulmagere, men at det først et halvt hundrede år senere skulle blive virkelig kritisk -

og da på grund af bilerne – kunne han ikke ane. Endnu for få år siden kunne hjulmanden leve. For eksempel af at lave nutidens landbrugsvogne.

Det er et fag med stolte traditioner, der er blevet tvunget i knæ i sin oprindelige skikkelse. Hvilken stolthed de gamle karet- og hjulmagere nærrede til deres fag vises med tydelighed af en korrespondance mellem kongen, dengang Kristian den Tredie, og den jyske Peder Hjulmand.

**Kongen tilskriver Peder Hjulmand:**

*Vi Kristian den Tredie lader Dig Peder Hjulmand vide, at efter Vi er kommen i Erfaring, at Du kan gjøre Os Vogne, som Os ere behagelige, saa byde og befale vi hermed, at Du forføjer Dig herhid til Os og tager behørigt Mandskab med Dig, saa det naar Du hid kommer, Os ikke skal ske nogen Ophold. Dermed ske Vor Villie.*

*Kristian R.*

**Peder Hjulmand svarer:**

*Vi Peder Hjulmand, selv femte, lader Dig Kong Kristian den Tredie vide, at eftersom vi ere komne i Erfaring, at vi kan gjøre Dig Vogne, som Dig ere behagelige, saa byde og befale vi Dig hermed, at Du forføjer behørigt Materialier saa det, naar vi kommer, vi ikke skal finde noget Ophold. Hermed ske vor Villie.*

*Peder Hjulmand.*

Nok er det en Konge, der er kunden, men når man kan sit kram, som vi har talrige beviser for, karetmagere her i landet kunne, er der ingen grund til overdreven underdanighed, finder Peder Hjulmand <sup>9)</sup>.



*Frederikssundsvej set mod nordvest og Stenløse mølle. I dalen til venstre taget og skorstenen af Anders Hansens ejendom. («Ans i hullet»).*

# Til fods

*Ole Pedersen, Kollerød*

Da tiden nu var komme, da ieg skriver hiem til min fader, at ieg nu arbæder paa in mølle ved Slagelse, en miill (ca. 7½ km) der forbii, og dens navn er Lomfelund (Lundforlund). Da ieg skal møde paa secceionnen, saa kommer min fader og hender mig hiem tel den ulykkelig secceion, men paa den maade, at ieg skulde komme igen tel mit arbæde. Men det skeete aldri meer, at ieg kom tel at arbæde paa Lomfelund Mølle meer den gang eller nogen tid her i livet ...

Altsaa, nu følger ieg med min fader hiem til ovennenfte. Da vi nu har reist 11 miille (ca. 83 km), da kommer vi ing i en kroe, som leger imellem Slangerup og Roeskilde, vis navn er Verrebroe. Da vi nu havde gaae saa lang, da var ieg ferdi at blive tret af at gaa. Da der var in karl, som ieg kende, og med ham kunde vi kiørre en miill, da sagde ieg tel min fader: »Lader os kiørre med denne mand. Hand er in god ven af mig.« Men da blev min fader vred på mig og sagde: »Vi vil blive ved at gaa hele veien, lige til vi kommer hiem, og det er daarli, at du ikke kan holde ud at gaa lige saa lenge som ieg.« Men da sagde ieg: »saa vil ieg kiørre, og da maa fader gerne gaa for mig.« Men da er satan løs med ham, da hand nu bryder ud i skælsor og skælder mig skamlig ud for vinbøiedeler og in kældring ...

Ole Pedersen f. 1802 i Kollerød, henrettet i 1840 for rovmord. Medens han sad i fængslet og ventede på dommens fuldbyrdelse, skrev han sine erindringer. »Min historie om den ulykkelige skæbning som har forfulgt mig siden mit 6 aar som ieg nu er i mens ieg skriver dette«. Det lille uddrag om at gå er hentet her fra.<sup>10)</sup>



# På udflugt

*Kirsten Hansdatter, Knardrup*

**28/12 1862**

Søndag var det Regnveir hele Dagen. Jeg maatte rense Korn til Klokken 3. Vor Naboes Kirsten Pedersens Datter Johanne var kommen Hjem nede fra Landet, hvor hun tjente, jeg blev hentet derhen af hendes Moder. Jeg spiste og drak Kaffe. Og saa gik hun med mig Hjem. Da Vi havde spist, drukket og danset, saa gik Vi allesammen til Ungdomsgilde. Jeg maa her skrive noget i min Dagbog, som jeg aldrig vil glemme.

Jeg var i Besøg hos denne Pige med hendes Moder den 30. Juni 1861. Ak det var En af de skjønneste Dage. Min Broder Lars kjørte os til Roeskilde. Da jeg elsker Naturskønheden, som det i denne Egn er saa rigt paa, da det er nerved det skjønne Sorøe. Saa vandrede Vi til Fods to Miil (ca. 15 km) til Søstre Svenstrup og Birgede. Jeg saa her Herregaarden Bidsstrup, og jeg var ikke langt fra det gamle berømte Kongesæde Leire, nu det skjønne Herresæde Ledreborg.

Jeg morede mig kostelig. Folkene var særdeles gemytlige og galante, jeg var til Bal i Viby, tet ved en Herregaard af samme Navn. Jeg blev af Karlene buden Karuselture, og Valsede og Polkerede rask, men Ture kunde jeg ikke danse, Klokken 2 om Natten kom Vi Hjem, om Morgenen Klokken 8 tog Vi Afsked og gik til Stationen Viby (ca. 5 km.) Herefter gik det rask 4 Miil til Glostrup. Herfra gik Vi over Landet Hjem (ca. 17 km.).

**17/3 1863**

Klokken 1 stod Vi op, og saa drak Vi Kaffe. Klokken 3 Kjørte Vi (til Kjøbenhavn) og kom ind Klokken 7. Da Vi kom ind i Kjeldereren, saa gik jeg ned til Madammen, der drak jeg Kaffe

Kirsten Hansdatter f. 1838 i Knardrup, d. 1908 samme sted. Dagbog er fra perioden dec. 1862 til dec. 1863.<sup>11)</sup>

og en Time efter Thevand, saa gik jeg op i Kjelderren, Klokken 12 gik jeg og Fader i Boutiker. Vi købte ternede Kjoletøi til 2 Mk. Alen til Maren og Sophie og Serts til Forklæde og 22 Alen Serts til Sengeomhæng og 8 Alen hvide og blaa Gramaner, saa gik jeg igjen til Madammen og spiste til Middag, Supe stuede Snitbønner Kl. 2, og Kl. 3 gik jeg derfra og hen til Jomfru Vidresen, der var jeg kun et Øjeblik, saa gik jeg, Kl. 4 kørte Vi Hjem, jeg købte smukke Breve, Kjeldermadammen gav mig Kaffe, Vi kom Hjem Kl. halv 8, Vi skulle have været til Bibel-lesning, for det var den sidste, men Vi kom ikke.

### 14/6 1863

Kl. 7 i Morges gik Vi op til Knuds, men først skrev jeg et Brev til Lars og Fader skrev et. Da Vi kom derop, fik Vi Æbleskiver Mad og Kaffe. Hjulmandens Thorvald og Rikke var med. Kl. 8 kørte Vi hjemmefra, og det regnede hele Veien meget stærkt, men Vi blev ikke vaade. Kl. 9 kom vi til Lyngby. Vi stod af i et Gjæstgiversted og drak en Kop Kaffe, saa gik Vi i Kirke, hvor meget det regnede var Kirken dog fuld af Folk. Rørdam Prædikede. Enke-Dronning Karoline Amalie var ogsaa i Kirke. Da Vi kom ud af Kirken, var det et deiligt Veier. Vi spiste Lammesteg til Middag med brune Kartofler og Argurger, derfra kørte Vi (i) Dyrehaven og saa os lidt om og Kl. 8 kom vi Hjem til Knuds, saa fik vi Rissengrød og Æg, Æbleskiver, Brødkage, og saa dansede Vi, derefter promenerede Vi i Haven, saa drak Vi kaffe og Kl. 11 kom vi Hjem. Far skulde til Kjøbenhavn med en Mad Pose til Lars (Kirsten Hansdatters broder, soldat i Slesvig), et Stykke røget Flesk og Smør og et Faarelaar og fem Daler. Nu er denne glade Dag forbi.

# Ans i hullet

*Aage Jensen, Stenløse*

Hvor Frederikssundsvej skærer den nordligste ende af Helledemosen, havde vejen tidligere et dramatisk forløb, idet den fulgte landskabets naturlige kurver helt ned på bunden af dalen. Det vil sige, at de vejfarende måtte ned ad en stejl bakke for traks igen at skulle op ad en ny. Når vi i dag kører på den store dæmning, tænker vi ikke på tidligere tiders besværligheder, men når højest at kaste et blik til siden og nyde udsigten. Selv om disse bakker ikke var de største på vejen fra Frederikssund til København, så har de sikkert været de stejleste, og de var et problem for de tungtlæssede vogne. Hvis vognene blev læsset så bakken ved Helledemosen kunne klares, også når vejen var blød, blev det meget små læs. Nogle brugte at spænde to vogne efter hinanden. De steder hvor hestene ikke kunne magte begge vogne, blev den ene spændt fra og blev neden for bakken, til den anden var trukket op. Så blev også den hentet op, og vognene blev atter spændt sammen. Kunne man bare komme op ad bakken ved Helledemosen, så kunne hestene godt den øvrige vej klare større læs.

Problemet udnyttede omkring 1850 husmand Hans Andersen, der havde det lille husmandssted, som lå nede i bunden af dalen lige ved vejen. Når et stort læs kom ned i dalen, blev der råbt på Hans Andersen, som havde et par heste parat, de blev hægtet foran køretøjets egne heste, og så blev bakken overvundet. De småpenge sådan en tjeneste gav, blev alligevel i perioder til en væsentlig indtægtskilde på husmandsstedet, så sønnen Anders Hansen fortsatte geschæften, men efter Frederikssundsbanens oprettelse i 1879, forsvandt efterhånden al den tunge trafik fra vejen.

Åge Jensen f. 1927 i Ribe. Kom i 1949 til Stenløse kommune og har siden samlet mange beretninger af lokalhistorisk art.



*Anders Hansen ca. 1935.*

Anders Hansen, kaldet »Ans i hullet« (født i 1858, død i 1944) var på mange måder en forunderlig personlighed. Han passede arbejdet med at lodse folk op ad bakkerne, så længe nogen havde behov for det. Beretningerne fortæller, at det var en stor »dansk hest« med enorme kræfter, han havde. Det fortælles også, at hans mest yndede trafikant var »Grevinde Danner«, når denne på sine ture til og fra Jægerspris passerede hans ejendom. Grevinden gjorde altid holdt og betalte, men næppe for nogen hjælp.

Ans var ikke bare en almindelig husmand – tro ikke det. Han kunne læse tysk og fransk (havde lært sig selv det) og holdt, når økonomien tillod det, udenlandske aviser. I sine yngre dage vævede og syede han selv alt sit tøj, men på sine gamle dage, hvor han stadig gik i samme slags tøj, så han noget antikveret ud. I øvrigt forfaldt hus og andre materielle ting om ham, men det følsomme åbne væsen bevarede han. Nogen sagde engang til ham, at han skulle beskære sine frugttræer. »Hvad ville du sige til at få arme og ben skåret af«, var Anses svar, og da der i fyrreerne var mangel på tændstiktræ, overtalte nogle opkøbere ham til at sælge en stor poppel ved ejendommen, men det fortrød han. »Det træ stod altid og lige som holdt hånden over mig«. I de sidste år han levede, havde mange ham lidt til bedste, som den særting han var, men det gjorde ikke *ham* noget, han var helt andre steder henne i sine filosofier. Nogle sagde, at han arbejdede på en evighedsmaskine, og når børn af nysgerrighed forhørte sig hos ham om denne maskine virkelig kunne fungere, svarede han, at den godt kunne køre, men endnu var problemet ikke løst, med hvordan den skulle standses, så han turde ikke sætte den i gang.

Endnu er der neden for vejen rester af ejendommens have. De sidste rester af bygningerne blev fjernet omkring 1946.

# Landskibet

*Anders Peter Olsen, Stenløse*

Hjemme på Skovly stod en Lunstikovgn. Den blev ikke brugt, men var et minde om fortidens køretøjer. Akslerne var af træ med en bolt for hjulene i stedet for en møtrik, og der var ingen jernringe om hjulene, men sømmet en 5-6 slidstykker af jern uden på.

Da jeg var barn, var alle vogne man så på landevejen fjedervogne. Kun een kørte altid med stiv vogn, det var »Per Niels Ole« fra Hesselet. Ham kunne man høre længe inden, man kom ham nær, for hans køretøj buldrede og skramlede meget mere end andre vogne.

Vejene var heller ikke så gode som nu. Når de skulle grundforbedres, blev skærverne lagt ud og tromlet et par gange med en stor stentromle. Så blev vejbukkene lagt ud – hver anden på den ene side og hver anden på den anden side af kørebanen. Vognene måtte så krydse mellem disse bukke, som stadig blev flyttet af vejmanden. På den måde blev landevejene kørt til ved de vejfarendes hjælp. Vejbukkene måtte dog ikke stå på vejen i døgnets mørke timer. Nu bruger man motortromler, når landevejene sættes i stand. Så snart tromlen er færdig, er vejen fast og glat som et stuegulv, derefter bliver den tjæret, og er så lige så god at køre på som et cementgulv. Alle amtsveje og de fleste byveje er tjæret, men hvor trafikken er meget stærk bruges brolægning.

Nu har næsten ethvert menneske sin egen cykel, enten det er herrer eller damer, ja selv børn har cykler, nogle endda ofte inden de begynder i skole. Da jeg var dreng, kendte man ikke til at køre på cykel. Det vakte nærmest opsigt, da der ved præmie-

Anders Peter Olsen f. 1865 på Skovly i Ganløse Hessel, d. 1943. Drev i en længere årrække Møllehøj i Søsum. Som ældre havde han stor interesse for egnens historie og nedskrev en hel del erindringer, hvorfra beretningen her stammer.<sup>12)</sup>

skydning i 1883 kom to skytter fra København til Klokkekildebakke, hvor skydningen blev afholdt, på høje cykler »bicycler«, der havde et meget højt forhjul og et lille baghjul og faste ringe. Jeg fik min første cykel i 1897, da jeg var 32.

I dag er det sjældent at se folk gå ved landevejene. Tidligere var der langs vejbanen en sti, som fodgængerne færdedes på. Den var vist ikke egentlig anlagt, men trådt og slidt af mange fødder. Jeg husker også folk, der som bibeskæftigelse gik bud for andre, f.eks. til Hillerød for at betale skat eller til Roskilde for at betale »kongetiende« og mange andre lignende budtjenester. Den første jeg husker var Jacob Benfelt fra Ganløse. Han var en gammel mand på ca. 80 år, stor og krogrygget med en lang blå vadmelsfrakke, der nåede ham til anklerne, danske træsko med blanke kramper om, en lådden hue på hovedet, samt en tyk egekæp i hånden.

En anden som siden gik bud var »Gesvindt-skrædderen«. Det var en lille mager mand med en løbende gang, så det altid så ud, som travede han ud ad vejen. Han gik også kun med træsko, men det skulle være elletræstræsko, og de måtte ikke beslås. Købmand Søderberg, Ganløse leverede for 10 kr. om året, alle de træsko han sled. Ofte kunne han nå til Hillerød og hjem igen på en formiddag. Disse fattige folk blev betroet mange penge, men de var ærligheden selv, og man kunne trygt stole på dem.

Fra hjemmet på Skovly er kørt mange mange handelsture til hovedstaden. Min far kaldte ofte sit køretøj for »landskibet«, og han kørte i mere end 50 år mindst en; ofte to eller tre gange om ugen til København.

Det var mange forskellige hjemmeavlede og hjemmelavede produkter, der solgtes i byen f.eks. tørv, brænde, frugt, grønsager, kartofler, flæsk, kalvekød, fjerkræ, æg, smør, ost, honning, vildt og ved juletid grangrønt og juletræer. Varerne blev i de fleste tilfælde solgt til private husholdninger, idet fruene hellere ville købe de friske varer fra landet end de som regel ældre varer i butikkerne, og som regel fik vi omtrent samme priser, som blev taget i forretningerne. Det gjaldt ved disse ture, som



*Bicycle. Lærersønnen fra Stenløse med sin racercykel fra Ordrupbanen ca. 1887.*



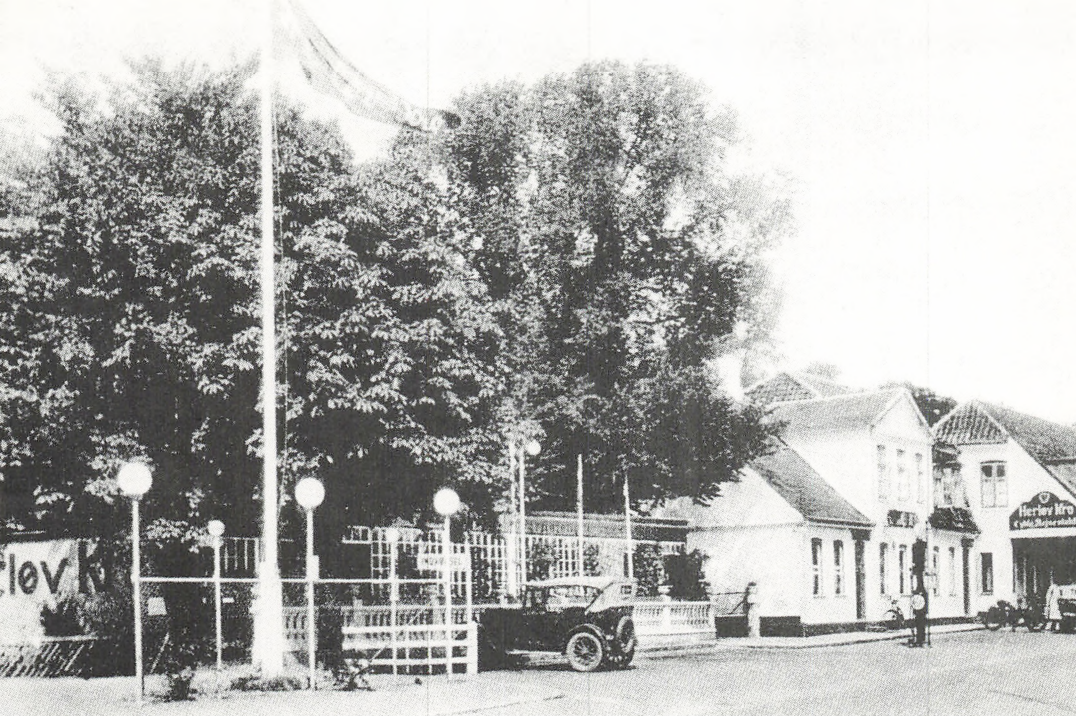
med al handel, om at sælge til den højest mulige pris og købe igen så billigt, som forholdene tillod.

Det var et stort arbejde, der tog megen tid, når »landskibet« skulle lades, men vi sled i det tidlige og silde, og da økonomien stadig blev bedre, så vi at arbejdet bar frugt.

En Københavnertur tog som regel ca. 24 timer. Der blev kørt hjemmefra kl. ca. 11 om aftenen, så meget af turen blev tilbagelagt i mørke. Der var noget ganske særligt ved disse nature – helt alene med heste og vogn på de den gang ofte øde veje. Lige så barsk det var, når vejret var dårligt, lige så dejligt kunne det være i godt vejr. Jeg husker en nat omkring 1890, jeg var på vej fra Hesselet til København med tørv. Det var om efteråret, luften var mild og fugtig – næsten tåge, så alt hang fuldt af vanddråber. Jeg var kommet et stykke forbi Knardrup mølle, da jeg pludselig så et pragtfuldt syn. Et vejtræ på venstre side af vejen var som et oplyst juletræ, med små flammer på alle kviste og grenspidser. Det så ud som træet var besat med hundredevis af små ildflammer. Jeg har læst om sådanne naturfænomener og mener, det kaldes »Sankt Elmsild«. Det fugtige vejr i forbindelse med svovl og gasdunster fra moserne skulle kunne være årsagen, ligesom det er tilfældet med »Lygtemænd«. Jeg har flere gange set disse i moserne neden for Klokkekilde Bakke, hvor de som lys kan hoppe frem og stå stille for et øjeblik efter at hoppe frem eller tilbage. Men det er meget sjældent at se Sankt Elmsild, og jeg har da heller ikke set det hverken før eller siden. Jeg holdt stille uden for træet for rigtig at betragte det skønne syn, men det varede kun kort, så forsvandt det hele pludselig.

Når man ved 2 tiden nåede Herlev kro, kom hestene ind, fik foder og vand og kuskene købte i krostuen øl og snaps til den medbragte mad. Så tog man sin kappe og dækken og opsøgte sig et natteleje enten på gulvet eller på bænkene, men ofte var alt optaget i kælderstuen, så også bordene blev brugt. Kl. 5 begyndte »Kristen staldmester« at kalde op, og nattesøvnen var forbi, så gjaldt det om at komme op og af sted i rette tid.

Når varerne var solgt i byen, og kusk og heste havde fået fo-



*Herlev kro 1930. I højre side rejsestalden.*

der i gæstgivergården, begyndte anden akt, med at køre rundt til bagerier og bryggerier for at købe gl. rug- og hvedebrød, opfejning, spildemel, skumbryg m.m., så læsset var ofte lige så stort hjem som ud. Om vinteren var gadelygterne tit tændt, inden køretøjet kom ud af byen.

På hjemvejen stod Herlev kro atter på dagsordenen, og i kroen gik det tit livligt til, hvis handelen var gået godt, var humøret højt. »Små sorte« og toddyer var billige, så opholdet i denne nødhavn til tider blev lidt længere end nødvendigt var. Når læsset var tungt, var næsten hele turen i skridt og kunne tage lang tid, men som regel nåedes hjemmets havn ved 11-12 tiden.

Det var strenge ture for hestene, men de var lige som kusken hærdede. Hestene blev passet godt, ellers kunne de ikke have holdt så længe. Vi havde to sorte heste, som blev købt 4 og 5 år gamle. »Sorte Peter« var 24 år, og »Lise« var 25 år gamle, inden de fik afsked og blev slagtet.

# En skruebrækker

*Niels Jensen, Stenløse*

Samfærdsel og trafik har for mange folk, der ikke havde økonomisk magt, været et spørgsmål om, hvor meget man kunne byde sig selv og sine ben. Den enkeltes kræfter satte for disse mennesker grænsen for, hvor langt omkring det kunne lade sig gøre at komme. Men ofte tvang nøden folk til at søge arbejde længere væk, end vi i dag synes muligt at nå til fods.

Lars (f. 1875) havde i slutningen af forrige århundrede et husmandssted i Søsum Skovvang. I begyndelsen af 1899 var det meget småt med pengene, og Lars måtte ud og se sig om efter arbejde. Der var intet at finde inden for normal radius, først i Københavns frihavn lykkedes det at få et ordentligt job.

For at nå frem til arbejdstids begyndelse kl. 6 mandag morgen måtte han hjemmefra allerede søndag nat, medbringende en god mad-knude, der helst skulle holde ugen ud. Først lørdag aften efter kl. 6 kunne der blive tid til at vende tilbage til Søsum, som dog først blev nået tæt ved midnat. Denne trafik gik godt et stykke tid, men så blev der storkonflikt (lock-out) i København, og alle veje til byen blev besat med vagter, som på det kraftigste sendte »bondeknøsene« tilbage på landet med besked om, at der ville blive taget endnu mere håndfast på dem, hvis de vendte tilbage. Enkelte, der alligevel vovede pelsen, fik en ret hård medfart og måtte konstatere, at vejen til arbejde var lukket.

Men i frihavnen manglede arbejdskraften fra landet, der var mere medgørlig end byarbejderne. Der blev derfor stillet en båd til rådighed, som gik op i sundet og lagde til i Espergærde. Derfra sejlede den som et piratskib i nattens mulm og mørke mandskab til frihavnen, der på den måde fik folk til det mest nødvendige arbejde. Lars fik nys om transporten og tog så tu-

Niels Jensen f. 1918 i Søsum. Interesserer sig for arbejderhistorie og har tidligere skrevet indlæg til »Livet langs banen« fra 1979.



*Arbejdssjak ca. 1920.*

ren til Espergærde. Under de forhold kunne det ikke lade sig gøre at komme hjem hver søndag, men med nogle ugers mellemrum gik turen igen via Espergærde til Søsum. Opholdene hjemme blev dog korte, da bådene og dermed arbejdet nødig skulle mistes. I København var det, på grund af blokaden, småt med forsyningerne, og prisen på fødevarer steg stærkt. Den ellers gode løn, disse skruebrækkere kunne opnå, forsvandt efterhånden til de daglige fornødenheder. I det hele var opholdet i byen en farlig sag, og den illegale arbejdsstyrke følte sig nærmest truet på livet – nok ikke uden grund, og da forholdene igen blev normale, måtte arbejdsstyrken søge andre græsgange.

Nogle år efter fik Lars i sommertiden arbejde på Blovstrød og Hammersholt teglværker. Også her var det en uges ophold på arbejdspladsen under meget primitive forhold, med fortering af provianten hjemmefra. Lørdag aften gik vandreturen mod Søsum og søndag nat tilbage igen. Lørdag kunne han

være ret ukendelig, da vask og barbering hørte under søndagsfornøjelserne. Arbejdstiden kunne i sommerperioden godt være på 12 timer.

Det var ikke den slagne vej, der blev benyttet, men i stor udstrækning stier over marker og langs skel. Derved blev der mulighed for at skyde genvej og gå den absolut korteste strækning. For den fattige del af landbefolkningen var fodtøjet som regel store franske træsko, der ikke var det letteste at gå med, men det billigste at anskaffe. Om vinteren slog han sten for amt og kommune. Det var dog sjældent han fik plads ved de hjemlige stenbunker, men han arbejdede i perioder ved Lystrup og Gørløse. Om vinteren gav de korte dage problemer, idet vandreturene måtte gøres i mørke for at udnytte dagens lyse timer til arbejde. De gange det tunge værktøj (stor hammer, mukkert og jernstang) skulle slæbes med, var særlig strenge.

I et par år var han med ved anlægget af Slangerupbanen, og fik endda arbejde med skinnelegemet. Der var arbejdsdagen kun på 8 timer, og så var lønnen oven i købet bedre end ved andet arbejde, idet man anså det for særlig ansvarsfuldt. Beskæftigelsen ved Slangerupbanen var ikke længere væk end at turen kunne gøres hver dag, kun hvis vejret var meget voldsomt overnattede han i en lade eller lignende. Ved arbejdet på banen lærtes en ny slags mennesker at kende, der gav venskaber for livet.

Hjemme på ejendommen var de begyndt at dyrke kartofler, og sandjordskartoflerne var lette at sælge. Markarbejdet blev udført af familien, der også behøvede flere penge efterhånden, som den voksede til.

Søndersø vandværk var næste arbejdsplads, men trods afstanden var transporten et mindre problem, idet Lars fik anskaffet en cykel. Denne cykel har været afgørende i hans liv og blev gemt i mange år. Det var et højt jernstativ med fast nav og massive ringe. Den var højt gearet og umulig at træde op ad bakke og livsfarlig at sidde på, når det gik ned ad, og med den tids ujævne grusveje gav den også en slem rystetur. Trods alle ulemperne var cyklen alligevel et stort fremskridt. Frihjul og



*Tørvfremstilling ca. 1915. I forgrunden røjlet tørv.*

luftgummi kom frem omkring 1910 og betød en yderligere forbedring. De fjedrende dæk var en stor behagelighed, og frihjul med bremse betød, at man nu trygt kunne køre i medvind og ned ad bakker.

Da første verdenskrig kom i 1914, var det slut med at trave til arbejdspladser langt fra hjemmet. Sommeren gik med at deltage i alt forefaldende arbejde på tørvemoserne, som der var mange af lige omkring. Det var ikke alene Lars, der arbejdede med tørvene, men hele familien, idet selv børnene kunne gøre sig nyttige, først med at vende tørv senere med at røjle, (røjle = at stakke i små hule kuber). Om vinteren forsøgte han sig bl.a. med at sælge fisk fra en trillebør.

Egen hest og vogn blev der først råd til i 1920. En sending russiske heste blev faldt i Københavns frihavn, og det blev til en helt hvid hest, der vakte opmærksomhed, hvor den kom frem. Betalingen var kontant, og her for fik han oven i handelen et dobbeltkapslet lommeur, som pyntede på manden.

# Med svinekroppe til København

*Lars Pedersen, Stenløse*

Min far var pranger, eller handelsmand, og handlede med svin og fjerkræ. Det var især slagtede svin, der var det helt store. Han købte svinene op på gårdene, hvor folk selv slagtede, og solgte dem på torvet i København. Det var dog kun kroppene. Indmaden fik han ikke med. Disse svinekroppe blev læsset på vognen hele som de var, og jeg husker engang, han havde nogle og tredive på sådant et læs. Han havde en 3 kæp stokvogn og to gode, men egentlig ikke ret store heste.

Far kørte til København fast hver mandag middag klokken cirka et, men ikke sjældent måtte han af sted en gang mere i ugen. En tur fra Stenløse til København tog cirka seks timer, og et læs kød kunne om sommeren godt nå at lugte lidt surt, inden det blev afsat i byen.

Det skete også, at han kørte ind om natten, især når det var varmt. På de natlige ture havde han altid en ekstra svingel ved siden af sig i vognen for en sikkerheds skyld. Prangerne havde ofte mange penge på sig efter datidens forhold, men han er aldrig blevet overfaldet.

Af og til fik jeg lov at tage med på disse køreture. Jeg glædede mig altid – der var så meget spændende at se og opleve. Vejen til byen (Frederikssundsvej) var helt anderledes end i dag. Det var en grusvej, men egentlig jævn og temmelig god. Og så gik den ind gennem alle byerne, forbi købmænd og kroer, som i Veksø, Måløv, Ballerup, Herlev o.s.v. Det mest øde stykke, syntes jeg, var mellem Ballerup og Herlev.

Engang kom far hjem og fortalte, at der var en bonde inde ved Herlev, der havde fået en slåmaskine. Folk havde godt nok talt om disse slåmaskiner, og man snakkede om, at det var no-

Lars Petersen f. 1884 i Stenløse, d. 1970. Overtog faderens ejendom (nu Stenløse Center) og drev livet igennem støberi og maskinværksted.



*Pranger og fragtmand Ole Petersen foran sit hus på Stenløse Bygade (nu Stenløse Center). Drengen med skindhuen er Lars Petersen, historiens beretter.*

get grusomt svineri, de lavede, men far fortalte, at den mark derinde var, som var den høvlet, så fint var den slået. Næste gang han skulle til byen, tiggede jeg om at komme med for at se dette vidunder, som jeg forestillede mig stor som et hus. Jeg kom også med, men var meget skuffet over at se den lille maskine i et hjørne af marken. Arbejdet, den havde lavet, så godt nok ud. Ingen kunne gøre det bedre med le.



Der blev altid bedet (holdt hvil) på Herlev Kro, det gjorde næsten alle. Maden havde man selv med, men så blev der købt kaffe, øl, eller det der var stærkere. Herlev Kro var aldrig lukket; man kunne komme ind på alle tider af døgnet, og der var et vældigt liv. Særlig de, der var for hjemadgående, var gerne livlige, og det var ofte til at mærke, at der var ekstra penge på lommen.

Efter at der var rastet, fortsattes turen, og far kom gerne til København først på aftenen og holdt ind i gæstgivergården Sjælland, hvor der blev overnattet.

Tidlig næste morgen skulle han op. Torvet startede klokken seks, og inden da skulle svinekødet være godkendt og stemplet af sundhedskontrollen. Blåstemplet, så var det fejlfrit. Sortstemplet, så var det ikke helt fejlfrit, men heller ikke farligt. Det skete jo nok, at grisen havde været syg, da den blev slagtet. Jeg har aldrig været med ved sundhedskontrollen, for inden jeg kom op, var torvet gerne i fuld gang.

Far havde fast stude nede på Nytorv, hvor de fleste prangere holdt. Bønderne holdt gerne på Gammeltoiv. Der var et bestemt sted, hvor vognen blev sat, og der var system i det. Man holdt ikke hulter til bulter, men i faste rækker. Spækhøkerne gik så rundt og pruttede med prangerne om prisen. Somme tider var det noget med 1/4 øre pundet, de handlede om.

Jeg kan huske en gang, jeg var med, at far slet ikke havde solgt nogen af grisene, da klokken var ved at være ni, hvor torvet sluttede. Så kom der en spækhøker, men han ville ikke give det, far forlangte for pundet, og så sagde jeg: »Du kan vist lige så godt sælge det, far, for ellers tror jeg slet ikke, du får det solgt.« »Der kan du høre«, sagde manden, »drengen har mere forstand på handel end du«. Men inden jeg fik set mig om havde han alligevel solgt det hele og endda til den forlangte pris.

Der var to autoriserede vejerboder i kælderens lige ud for Nytorv, og jeg har somme tider tænkt på, hvor mange svin der mon er vejet dernede. Det er mange. Når en spækhøker havde købt en svinekrop, fik han fat i en »flæskesjover«, som snup-



*Nytorv 1910, den sidste dag før markedet ophørte.*

pede det handlede svin på ryggen, løb ned i kælderen, fik det vejet og kom tilbage med gris og vejeseddel.

Inden vognen atter var klar til at rulle mod Stenløse, blev den delvis læsset igen. Nu var det blot varer, blandt andet for købmændene, som havde medgivet bestillingssedler på det, de skulle bruge. Telefonen kendte man endnu ikke.

Far holdt op med at køre til København i 1894; da havde andelsslagterierne efterhånden overtaget alle slagtninger og al handel med svinekød.

# Med halm til København

*Christen Schellerup, Slangerup*

Engang medens jeg som ung var hjemme på Vestre Ellekær i Slagslunde, kom jeg en efterårsdag i mørkningen hjem fra marken med et spand heste. Jeg havde pløjet hele dagen, og den våde jord hængte ved fodtøjet, så da jeg gik hjemad, var jeg så træt, at jeg dårligt kunne løfte benene. Pludselig så jeg uden for ejendommen et halmlæs. Den gule halm lyste i skumringen, og jeg sank næsten helt sammen, for jeg vidste, hvad det betød. Jeg skulle i nattens løb køre halmlæsset til København.

Efter at være blevet vasket spiste jeg og kunne så lægge mig lidt. Kl. 11 skulle jeg hjemme fra.

Et halmlæs var på en måde behageligt at køre med, men når hestene traskede hjemmевant ud ad vejen, og mørket lå tæt omkring een, var hestene og vejen langt væk, og det hele meget uvirkeligt, medens man lå oppe i halmen, og det var meget svært at holde sig vågen.

Efter nogle timers ophold i Herløv Kro, gik turen videre til Halmtorvet. Der blev læssene ikke sjældent afsat til folk uden for byen f.eks. Hellerup. Hvis det var tilfældet, måtte læsset efter at være vejjet køres til Hellerup, så tilbage til Halmtorvet med den tomme vogn for at få vejjet den, og derefter på ny til Hellerup med vejjersedel og få afregningen. Først derefter begyndte hjemturen.

Christen Schjellerup f. 1883 i Slagslunde, d. 1973 Drev gennem mange år Vester Ellekjær i Slagslunde.

# Kortspilture

*Peter Stiesdal, Søsum*

Far havde fem brødre, og mellem dem var kortspil en af de adspredelser, der fra ungdommen kunne holde dem sammen, og som de senere i livet virkelig satte noget ind på at få mulighed for. De elskede at spille kort, eller jeg skulle måske hellere sige, at de elskede at spille L'hombre, for jeg har aldrig set dem spille andet; men det gjorde de til gengæld også med stor liden-skab.

Engang sad de en sen aften omkring et bord her på Stiesdal, helt optaget af kortene, da mor kom ind og så, at petroleu-lamslampen oste – og det havde den gjort længe, da der var et tykt lag sod på alt og alle. Men brødrene havde været alt for op-taget af kortene til at bemærke noget.

De fire der spillede mest sammen boede ikke i nærheden af hinanden, idet farbror Peter boede i Ølstykke, farbror Ole i Hillerød, farbror Jens i Helsingør og far altså i Søsum, og afstan-den mellem dem besværliggjorde selvsagt spillemulighederne, men man kunne nå langt omkring med hest og vogn. Jeg hu-sker tydeligt disse ture, som regel til Hillerød. De indledtes med, at vogn, seletøj og heste blev gjort fint i stand. Far var me-get kritisk med, hvordan det blev gjort, og karlene sagde, at Han ofte kom og så dem efter, om de nu også gjorde det grun-digt nok.

Selve turen startede med, at farbror Peter og tante Sofie kom kørende her til Stiesdal fra Ølstykke, enspænder i deres pony-vogn. Deres hest og vogn blev så sat i hus her, og to af fars heste blev spændt for charabanc'en. Det var lette frederiks-borgheste – rigtig køreheste. Derefter steg alle til vogns. Far og farbror på det høje forsæde, og mor og tante Sofie og jeg på bagsæderne. Det var som regel først på dagen, vi kørte mod

Peter Stiesdal f. 1892 på Stiesdal i Søsum, d. 1983. Han var land-mand og tilbragte hele sit liv på gården i Søsum.

Hillerød. Vi så ofte folk gå i vejkanterne, måske til eller fra Hillerød, og ikke sjældent kom en af disse gående med op at køre. Men engang, da far tilbød en mand at køre med, afslog han det, fordi han ikke havde tid. Kort tid efter løb han også uden om os og forsvandt mod Hillerød.

Far og farbror havde god tid til at tale om de ejendomme, vi passerede. Bygninger og afgrøder blev diskuteret og vurderet, og udviklingen til det bedre eller dårligere fra år til år blev husket nøje.

Jeg husker ikke, hvad gæstgivergården, vi holdt ind i, hed, men jeg husker staldmesteren og hans karl. Staldmesteren hed Niels Nielsen, og far sagde, at han var meget dygtig til at omgås heste. Så snart vi kom kørende ind i gården, var han der med et »Velkommen til byen!« Så gav far ham tømmerne, og medens karlen stod ved hestenes hoveder, kunne vi stå af vognen – først derefter blev der spændt fra. Far og farbror rørte ikke ved noget med hestene, da de jo havde deres pæne tøj på. Det var også sådan, at så snart staldmesteren havde fået overladt tømmerne, havde han ansvaret for heste og køretøj. Inden vi forlod gæstgivergården, sagde far, hvornår omtrent vi regnede med, at komme tilbage. Det var staldmesterens opgave at fodre og vande hestene med passende mellemrum og sørge for, at de var klar, når vi kom igen.

Skulle vi besøge farbror Ole og tante Marie i Hillerød, kunne vi bare gå derhen. De boede meget smukt og havde en spændende have. Blandt andet kan jeg huske en hel række højstammede stikkelsbærbuske. Det havde jeg aldrig set før. Men var det Jens, vi skulle besøge, gik vi til stationen og tog toget derfra til Helsingør. Medens farbrødrene fordybede sig i kortspillet og tanterne i problemer med hushjælp og børneopdragelse, kunne jeg som regel gå på opdagelse i have og køkkenregioner – der taltes et andet sprog og behandledes andre emner end i stuerne.

Når vi ved 11-12 tiden vendte tilbage til gæstgivergården, var staldmesteren og karlen parat til at spænde for. Når det var gjort, stod Nielsen igen ved siden af vognen med tømmerne,



*Charabanc fra Jens Erik Andersens vognsamling i Veksø.*

og jeg kan tydeligt huske, han med høj røst sagde: »Har De gået seletøjet efter, Nicolaj Petersen?» »Ja, det er i orden«, sagde far. Kusken skulle nemlig også selv se efter, om remme, gjorde og kogl var rigtigt spændt. Og medens karlen igen stod foran hestene, steg vi så til vogns. Når alle havde pakket sig godt ind, gav Nielsen far tømmerne med et; »Vær-så-god, tak for i dag, og kom godt hjem!« Og så rullede vi ud på gaden med disse livlige og urolige heste, der længtes efter at komme hjem. Farbror Peter sagde gerne, at de næsten ikke rørte ved jorden, før vi havde passeret Favrholm og Trollesminde. Selv husker jeg de rappe hovslag på stenbroen, der gav genlyd mellem husmurene i den stille gade. Men hurtigt slap byen og gadelygterne op, og vi kørte ud på den mørke landevej, helt uden

lys og lygte på vognen. Det kan man dårligt tænke sig i dag, men i virkeligheden så både kusk og heste bedre uden det lille, flakkende lys, en vognlygte gav.

Når vi kørte hjem om natten, sad jeg gerne på en sæk på vognbunden bagi. Den sæk, der havde været havre og hakkelse i til hestene. Der i bunden sad jeg ofte helt tildækket, lunt og hyggeligt syntes jeg, og der kunne jeg rigtig høre efter, hvad der blev talt om efter sådant et besøg. Foran blev blandt andet kortspillet held og uheld gennemgået, og bagi måtte maden og sovsen stå for prøvelse, men også de to købstadsfamiliers leven med på de sidste moder fik et ord med på vejen. Ofte var farbror kusk, og jeg husker far sige: »Det er ingen sag, når man har sådan en god kusk«. »Man kan sagtens være en god kusk med sådan et par gode heste«, var svaret.

Jeg ved ikke, hvor lang tid turen til Søsum tog, men når vi kom hjem, kaldte far på karlene, og de måtte op og spænde fra.

Inden farbror Peter og tante Sofie fortsatte hjem til Ølstykke i deres eget køretøj, skulle de dog ind og have en kop kaffe. Mor fik ild på komfuret og sat kedlen over, men mere oplevede jeg ikke af sådan en tur, for så snart vi kom ind, blev jeg puttet i seng. Hvornår de andre nåede Ølstykke, ved jeg ikke.

# Ganløse postvogn

*Esther Hansen, Ganløse*

I 1919, Sct. Hansaften, kom far, Niels Hansen med sin familie til København efter 7 gode år i Argentina.

To dage senere arriverede familien i Ganløse, det hjemlige sogn, og efter at man havde fået sig rigtigt installeret, skulle der så tages fat på noget helt nyt.

Gennem mange år havde Ganløse Kro også været »Postgård«, det vil sige en slags posthus eller fordelingssted for området. Fra kroen kørtes to daglige ture til Måløv station med post og passagerer. Køretøjet var nærmest en slags landauer med plads til 4 passagerer, og køreturen tog ca. en time. Skulle man til byen, måtte man bestille plads i postvognen en uge før; så blev man skrevet op og kunne regne med at komme med.

Far var ikke bange for at prøve noget nyt. Han overtog i 1920 postruten og startede med heste og vogn som hidtil, men samtidig købte han bil og fik den bygget om til passagertransport, med to sæder, så folk sad med benene mod midten og ryggen udad. Der var plads til 12 passagerer.

Far havde ikke kørekort, så det måtte også erhverves. Da bilen var klar, blev færdigheden i at køre den indøvet på Farum hovedgade – frem og tilbage, og på den igen. Til sidst kunne køreprøven aflægges i Hillerød, og den motorsagkyndige sad bagi. Under prøven kommanderede han »Holdt!«. Bremserne blev slået i, og den sagkyndige kurede hen ad sædet og ned på gulvet. Bremseprøven var altså effektiv.

Så startede da den nye rutebil fra Ganløse til Måløv, og køretiden kom ned på 17 minutter. Samtidig var der så rigelig plads, at forudbestilling ikke længere var påkrævet. Det at køre postruten gav 300 kroner om måneden, og en billet kostede 75 øre retur.

Esther Hansen f. 1906 på Bastbjerg i Ganløse. Var som barn flere gange i Argentina med sine forældre.



Med bilen kom også på andre måder nye tider til Ganløse. Far fik indført kontrabog for postforsendelserne, så den post, der passerede indleveringsstedet i Ganløse, også nåede adressaten. Tidligere havde der været problemer med breve, der blev åbnet, og andre, der slet ikke kom frem grundet »postmesterens« personlige interesser.

Successen med den nye bil var så stor, at der hurtigt blev anskaffet en bil til, og derefter endnu en. De to sidste biler blev brugt som lillebiler eller hyrevogne. Ingen havde selv bil på det tidspunkt, så det var en strygende forretning. Der var ansat to chauffører, og gagen var i starten 100 kroner om måneden.

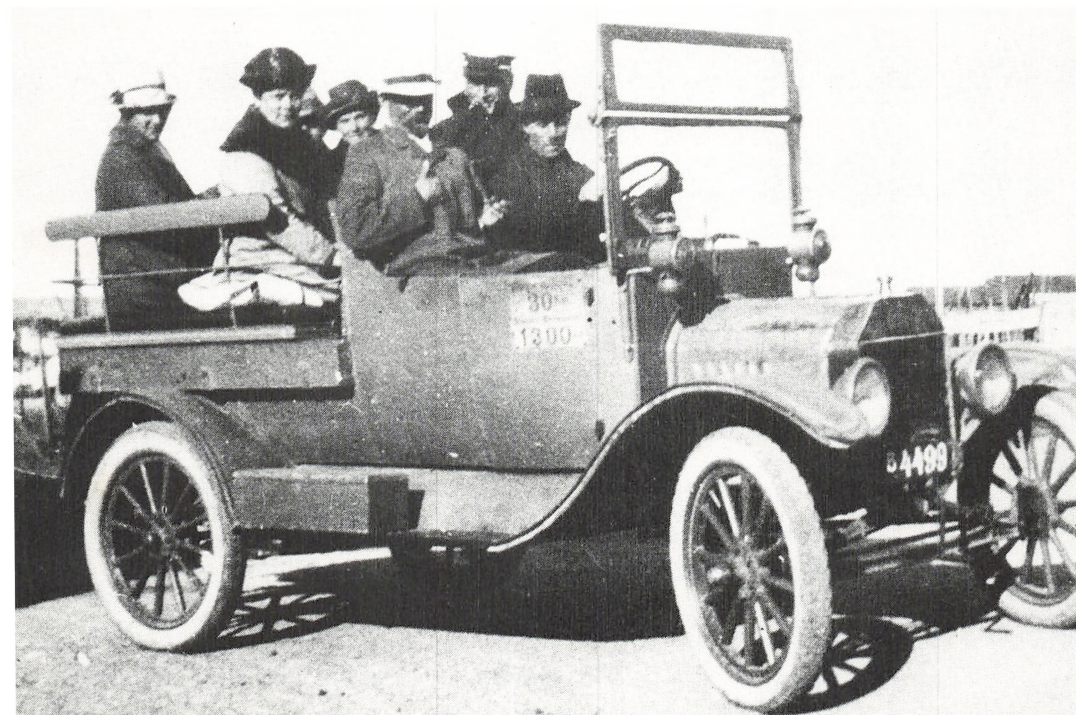
Bilerne var meget driftsikre. Var de først startet (med håndsving), så tøffede de også igennem meget. Nok forekom punkteringer, men det var ikke slemt, når man tænker på vejens beskaffenhed. Selv om vinteren, når der var sne, klarede de sig godt. Der blev kørt med snekæder, og der var godt med luft under vognen.

Når posten først på formiddagen kom til Ganløse Kro, mødtes byens »spidser« på kroen (8-10 stykker). Så fik de deres post og en lille hjertestyrkning og drøftede de sidste begivenheder.

*Lars Petersens værkstedsvogn forsynet med passagersæder til søndagsudflugten.  
En motoriseret Charabanc.* →



*Niels Hansens rutebil og vognmandsforretning ca. 1922. Mester selv med blød hat og hænderne i siden.*



# En lastbilsveteran

*Gerda Bredde Sørensen, Søsum*

Min morfar Peter Henrik Hansen blev født i 1875 på et husmandssted i Ølstykke. Omkring 1910 fik han og mormor, der hed Marie, mulighed for at overtage et statshusmandssted på Stenløse mark, Krogholmvej 69. Det vil sige, det var kun jorden de overtog, bygningerne opførte de selv. Alle murstene til byggeriet kom med bane til Ølstykke station, og mormor kørte dem ud til pladsen med hest og vogn, men engang under disse transporter var det ved at gå helt galt for hende. De havde en udstationeret militærhest, en såkaldt »Remonte«, som mormor kørte med. Der var bare det ved den hest, at den kunne gå helt i baglås og blive så stædig, at det ikke stod i menneskers magt at ændre dens luner. Skete det, så bøjede den hovedet helt ned, så den kunne bide i seletøjet og gik – bare lige fremad uden at det var muligt at standse eller dreje. En dag da det gik hjemad fra Ølstykke station med læs, fik den sine nykker og fortsatte ud ad A6 mod Roskilde. Først et stykke på den anden side Værebros Å lykkedes det at få hold på krikken, få vendt og sat kurs mod Stenløse.

Da ejendommen var etableret, begyndte Peter Henrik, som morfar altid blev benævnt imellem folk, at køre med fisk. Med en tohjulet kærre og en lille hest drog han fra ejendom til ejendom og falbød sine fisk i området. Også en fætter Lars Christiansen fra Stenløse handlede med fisk. Fiskene bestilte de pr. telefon i Hundested, og fik dem bragt med bane til Kregme. Derfra måtte de selv hente dem, så der skulle tilbagelægges en god tur, inden selve arbejdet med at fordele fiskene kunne begynde.

Engang mødtes begge fætre i Stenlille med deres fiskevogne, her bestemte de, at de ville til Søsum, – men hvem kom først?

Gerda Bredde Sørensen f. 1938 i Søsum. Har i sit hjem ofte hørt beretninger om bedstefaderen »Peter Henrik«.



*Et læs slagtesvin. »Peter Henrik« med sin første bil ca. 1926.*

Et væddemål kom straks i stand. Men nu var der bare det, at fætter Lars kørte med to heste og stor vogn, så udsigterne var ikke gode for Peter Henrik. Men så fandt han på at køre ad den lille vej, som ejeren af den yderste ejendom på Lillevangsvej brugte til på trillebør at bringe mælken til en mælkerute på Stenlillesiden. Den vej tog Peter Henrik, og det gik også fint til at begynde med, men ved bygrænsen kom han til Spange Bæk, som den gang var en åben rende. Broen var for smal, men Peter Henrik manglede ikke råd, han stod ned i vandet og holdt det ene hjul, hesten og det andet hjul kunne godt være på gangbrættet. Efter at have klaret grøften var det en smal sag ad Lillevangsvej at nå Søsum før fætter Lars.

Ca. 1923 startede Peter Henrik med at køre vognmandskørsel med en meget flot nyanskaffet Ford lastbil. På siden stod, at højeste hastighed var 30 km i timen. Meget af forretningen bestod i at transporere svin til Frederikssund Svineslagteri og byggematerialer fra bl.a. Søsum Teglværk.

På et tidspunkt brød et kamhjul i bilen sammen, og det viste sig, at Ford ikke havde det som reservedel her i landet, så det skulle hjemskrives fra Amerika, men det ville Peter Henrik ikke vente på. Han henvendte sig til »Maskin-Laus« (Lars Petersen) i Stenløse og klagede sin nød. »Hvis du kan skære hjulet i træ, så skal jeg nok støbe det«, var den besked han fik. Så gik Peter Henrik i gang med sav og kniv, siden løvsav og fil og til sidst var der virkeligt et kegleformet hjul med skrå tænder. Det støbte »Maskin-Laus« og hermed kom bilen til at køre.

En anden gang var der problemer med, at køleren lækkede. Da det ikke rigtigt lykkedes at få den loddet, kom han et stykke Cikorierod ned i vandet. Det afgiver et fedtet stof, som sætter sig i revner og utætheder, men vandet kommer til at ligne kaffe og lugte som kaffe. Cikorie anvendes som bekendt også til kaffeerstatning. Engang netop i den periode kom bilen i kog og slog knappen af på bakken i Søsum by. Efterhånden som kaffeduft brente sig, kom der også folk til og for vittige hoveder havde bemærkningerne mange variationer.

Engang kom Peter Henrik til at vælte en dame, der skældte voldsomt ud, »Hvis ikke du holder kæft kælling, så vender jeg bilen og kører dig over en gang til«. Dermed var munden lukket.

Ca. 1928 blev lastvognen udskiftet med en ny og større. Peter Henrik hentede den selv i sydhavnen. Den var plomberet, så først efter 1000 km kunne den komme op på mere end 25 km i timen. Med den nye vogn er vi i bilismens tidsalder, men desværre blev det også morfars død. Han omkom i 1931 ved en eksplosionsbrand i bilen. Ingen ved rigtig hvad der skete, måske er der strøget en tændstik for at se efter benzinen, i hvert fald blev hans store stolthed også hans endeligt.



*»Peter Henrik« med den nye, stærke vogn ca. 1929.*

# En Svanekniv lader man ikke bare ligge

*Frede Larsen, Slangerup*

I 1932 boede min bedstefar Lars Larsen hos os hjemme på »Præsteskovgård« i en periode. En dag gik han til marked i Hillerød, og hen på eftermiddagen vendte han atter tilbage, men om aftenen kunne ingen finde ham. Der blev ledt og kaldt, men ingen steder var han at finde. Familien blev urolig og spurgte hos naboer, men bedstefar var og blev væk. Først sent dukkede han op. Det viste sig så, at da han første gang var i Hillerød, havde han siddet ved Favrholm og spist sin mad, men der lagt sin gode lommekniv fra sig. Da han så, efter at være kommet til Slagslunde, opdagede det – ja, så var der ikke andet at gøre end at gå op og finde den, for en god Svanekniv lader men ikke bare ligge.

Frede Larsen f. 1930 på Præsteskovgård i Slagslunde.

# Politivennen.

No. 241.

Løverdagen den 12te August 1820.

Forsendes med Posten i Følge Kongelig allernaadigt Lilladelse.

## To flette Kirke- eller Sogneveie paa Landet.

For nogle Dage siden, gjorde Indsenderen en lille landlig Reise til Frederiksborg og dens Omegn, for at besøge nogle gode Venner. Ved denne Leilighed kom han til at fornøje gammelt Betjendtskab med tvende flette Kirke- eller Sogneveie, nemlig den fra Slagslunde til Ganløse, og den fra Kirke-Værløse til Farum. Han fandt til sin store Forundring, at ingen af disse Veie var i de 5 à 6 Aar siden han passerede dem bleven istandsat, og at de begge, især den sidste (fra Kirke-Værløse til Farum) var saa fuld af Huller og Slag, at man endog ved høilys Dag hvert Dieblif stod Fare for at vâlte. Og dette var nu midt



om Sommeren, hvor affhyelig hvor næsten ufremkommelig maae den ikke være ved den mørke Vintertid. Men hvad kan da være Aarsagen til, at en Vei, som Præster paa Embedsvegne hver Søndag maae og skal passere, er af Mangel paa behørig Reparation, ofte saaledes, at han ikke uden øjensynlig Fare kan passere den? Skal den maastkee være et Symbol paa hiin aandelige Vei til Livet, der ogsaa afmales som besværlig og trang? men, saavidt man veed, er denne dog hverken Sliden eller fuld af Hul-ler, hvorpaa hiin fatale Kirkevei har saa stor Dverflødighed. Eller skal nu, da de blodige Forfølgelser (den undtagen hvor opbragte Forfattere snerte hverandre til Blodet) for Aarhundrede siden ere ophørte, Præsten være den eneste der maae belave sig paa at fortjene Martyrkronen ved at brække sin Hals paa en affhyelig Kirkevei. Sandeligt at en Mand, der i en lang Række af Aar, har levet og virket for det Gode; for sit Embeds Lær og sin Menigheds Opbyggelse, en Mand hvis Navn staaer hæderligt blandt Fædrenelan-

dets udmærkede Taleres, og elskeligt og  
 Kjært i alle Godes Hjerter der kjende ham;  
 at Oldingen Kampmann skal hver Hellig-  
 dag han besøger sit Anner, være udsat for  
 at vælte; at han skal bestige Vognen med  
 den ikke ugrundede Frygt, som en lemlæstet  
 Krøbling maaskee igjen at bringes tilbage,  
 dette er dog virkelig saa opvækkende, at det  
 maae vække billig Uvillie og Skade hos en-  
 hver det ikke er ganske ligegyldig ved andre  
 Menneskers, end sig selv ved Venners Skjæb-  
 ne. Hvem det forresten er som har med  
 hine Veie, og deres Istandsfættelse at be-  
 stille, veed Indsenderen ikke, men at han  
 anseer det for en heel rigtig Pligt for disse  
 Vedkommende, snarest mueligt, at  
 lade en saa afskyelig, og saa længe forsømt  
 Wei vorde forbedret; og at han troer det  
 at være uforsvarligt, om denne Pligt læn-  
 gere opsættes. Dette erklærer han herved  
 offentlig og skal, om forlanges, nærmere  
 vedstaae og erklære det under sit Navn.

---



*Frederikssundsvej mod sydøst ca. 1910.*

## Efterskrift

På de foregående sider har læseren hørt om tidligere tiders dårlige vejforhold, og det er lagt op til den enkeltes forestillings-evne at se disse veje for sig, men hvad angår vejenes bredde, kan man stadig enkelte steder få en fornemmelse af, hvor hurtigt vi vænner os til brede og helt plane veje.

Den for ca. 5 år siden nedlagte Frederikssundsvej, fra Spyd-bakken mod vest, nu kaldet »Humlebakken«, har man allerede svært ved at forstå kunne afvikle trafikken til København.

Ved Toppevadvej, øst for Toppevad industriområde og nær krydset med Måløvvej, ligger nogle stumper vejbane, både



*Krydset Stenløse Bygade–Frederikssundsvej 1985, samme sted som billedet over for.*

nord og syd for den nuværende vej. Disse stumper er dele af den oprindelige vej, der blev benyttet for ca. 25 år siden. Gå engang hen og oplev dem som eksempel på kommunevejenes størrelse.

Et fint eksempel på en vej i kommunen, hvor man stadig kan opleve samspillet mellem vej og landskab, er Stenlillevejen. Den er indordnet landskabets luner og smyger sig langs moser og bakkeknolde. Den snor sig, tilsyneladende umotiveret, men i virkeligheden for at komme vinkelret og kortest muligt over lave og en gang våde passager. Forhåbentlig vil det lykkes at finde ordninger, så det ikke bliver nødvendigt at regulere og udvide Stenlillevej til ukendelighed.

## Noter

- 1) Vognens udvikling og anvendelse:  
Vogne menes tidligst at være anvendt i oldtiden hos Perserne, Grækerne og Romerne, dels som stridsvogne men også til person- og godstransport. Her i landet kendes vogne fra bronzetiden (1500-500 f. Kr.) fra bl.a. helleristninger, Solvognen m.m. og nok mest anvendt til kultisk formål. Først i middelalderen får vogne betydning for samfærdselen hos os, og det er ret umagelige vogne uden nogen form for affjedring. I 1500-1600 begynder man at ophænge vognfadingen i læderremme for at opnå en vis affjedring. Efter 1800 bliver der mere behagelige vogne med bladfedre. Efter 1900 lægges, på finere vogne, gummi på hjulene for yderligere stød- og lyddæmpning.
- 2) Kendte vadnavne i Stenløse kommune: Damvad, Maglevad og Toppevad.
- 3) »Kongsgården i Udlejre og Beboerne gennem 300 Aar«. Arne Sundbo. Frb. amts hist. årbog 1920 side 31.
- 4) »Den gamle Værebros«, Hans Stiesdal. Frb. amts hist. årbog 1952 side 25.
- 5) »Ballerup Tingsted« F.H. Ballerup-Måløv Avis 1969 d. 5/3, d. 12/3, d. 16/4, d. 30/4, d. 18/6.
- 6) »Krohold i Stenløse-Veksø«, Holger Nielsen. Hist. forening for Stenløse 1974 side 6.
- 7) »Alvej og Kongevej«, Alex Wittendorff 1973 side 110.
- 8) Arkivalie, Stenløse hist. forenings arkiv.
- 9) Anton Nielsens skildring, omtalen af samme samt Chr. III's brevveksling med Peder Hjulmand er hentet fra Sparresholms vognsamplings katalog 1972 og gengivet med tilladelse af A. Strauss og P. Garth Grüner.
- 10) »Ole Pedersen, Kollerød. Min Historie«, Margrethe Ramsy. Foreningen, Danske Folkeminder 1978.
- 11) Kirsten Hansdatters dagbog: Udskrivet kopier af dagbogen på Værløse museum »Mosegården« og Stenløse hist. forenings arkiv.
- 12) Erindringer, A.P. Olsen. Stenløse hist. forenings arkiv.

# Stedregister

- A6 8, 10, 1, 66.  
Abrahamstrup 20.  
Argentina 63.  
Antvorskov 21.  
Amerika 68.  
Ballerup 54.  
Bastbjerg 63.  
Bastrup sø 13, 16, 26.  
Bidstrup 40.  
Birkede (Birgede) 40.  
Bløvstrød 51.  
Borup Sø 10, 13.  
Broskov 13, 16.  
Bundsbro 11, 12.  
Bundsvej 11, 12.  
Bunds Å 12, 13.  
Brunhøjvej 12, 23.  
Bure Sø 13, 14, 16.  
Byvej 10.  
Christiansborg 17.  
Dragsholm 20, 21.  
Dyrehaven 41.  
Espergærde 50, 51.  
Farum 71.  
Farum Sø 11, 24, 63.  
Farumvej 12.  
Favrholm 61, 70.  
Faxe 20.  
Fiskebæk 11.  
Frederiksborg 15, 20, 21, 24, 77.  
Frederiksborg Amt 24, 26.  
Frederiksborg Slot 15, 20.  
Frederikssund 9, 20, 24, 42.  
Frederikssundsbanen 42.  
Frederikssundsvej 12, 17, 38, 42, 54.  
Frederiksværk 9.  
Frodebjerg 9.  
Frynebro 15, 16.  
Fuglesø-dalen 8.  
Furesø 11.  
Gammeltorv 56.  
Ganløse 10, 12, 13, 16, 26, 30, 46,  
63, 64, 77.  
Ganløse Eged 13, 16.  
Ganløse Kro 28, 29, 63, 64.  
Ganløse Orned 16.  
Glostrup 40.  
Gl. Ølstykke 17, 24.  
Guldbjergvej 12.  
Gørløse 52.  
Halmtorvet 58.  
Hammersholt 51,  
Helledemosen 16, 42.  
Hellerup 58.  
Helsingborg 21.  
Helsingør 59, 60.  
Herlev Kro 48, 49, 54, 56, 58.  
Hesselet 45, 48.  
Hesselvej 12.  
Hillerød 16, 24, 30, 46, 59, 60, 63, 70.  
H.P.Hansensvej 10.  
Hundested 66.  
Jægerspris 44.  
Jørlunde 9.  
Kalundborg 21.  
Kildegården 14.  
Kirke Sø 13.  
Klokkekilde Bakke 16, 46, 48.  
Klokkekildevej 12, 16.  
Knardrup 10, 13, 16, 26, 40, 48.  
Knardrupgård 13.  
Knardrupvej 13.  
Kollerød 39.  
Kongsdal 14.  
Krogenlund 15, 16.  
Krogholmvej 10, 12, 66.  
Kronborg 21.  
Kr. Værløse 9, 10, 11, 71.  
København 15, 16, 17, 20, 21, 24,  
30, 40, 41, 42, 46, 48, 51, 54, 56,  
57, 58, 63.  
Københavns frihavn 17, 50, 53.  
Københavns len 20, 21.  
Københavns Slot 17.  
Langager 17.  
Ledreborg 40.  
Lejre 40.  
Lillevangsvej 67.  
Lundferlund 39.  
Lyngby 41.

Lyngø 24.  
 Lyngø kro 25.  
 Lyngøvej 12.  
 Lystrup 52.  
 Madam Anes Vej 10.  
 Madesjö kirke 28.  
 Møen 21.  
 Møllehøj 45.  
 Mølleåen 11.  
 Måløv 13, 17, 24, 26, 54, 63.  
 Måløvvej 12, 13.  
 Nytorv 56, 57.  
 Ordrupbanen 47.  
 Præsteskovgård 70.  
 Pudebjerggård 8.  
 Ringsted 20.  
 Roskilde 8, 15, 17, 30, 9, 40, 46, 66.  
 Roskilde Fjord 8.  
 Roskildegård 20, 21.  
 Røde Led 13, 16.  
 Sandbjergskolen 11.  
 Sjælland gæstegivergård 56.  
 Skovly 45, 46.  
 Slagelse 39.  
 Slangerup 9, 24, 39, 58, 70.  
 Slangerupbanen 52.  
 Slagslunde 10, 13, 14, 16, 26, 58, 70, 71.  
 Slagslunde-Ganløse kommune 24, 25, 26.  
 Slagslunde mark 14.  
 Slagslunde Skov 16.  
 Slesvig 41.  
 Snostrup 14.  
 Snydebro 25.  
 Sorø 40.  
 Spangebæk 67.  
 Spydbakken 8.  
 Stenlien-plateauet 8.  
 Stenlille 13, 14, 66, 67.  
 Stenlille mark 14.  
 Stenlillevej 12.  
 Stenpilstræde 10.  
 Stenløse 8, 9, 10, 11, 14, 16, 17, 24, 42, 45, 47, 50, 54, 57, 66, 68.  
 Stenløse Bygade 55.  
 Stenløse Center 10, 54, 55.  
 Stenløss kommune 8, 42.  
 Stenløse kro 28.  
 Stenløsemagle 9.  
 Stenløse mark 14, 66.  
 Stenløse mølle 38.  
 Stenløse præstegård 28.  
 Stenløsevej 10.  
 Stenløse-Veksø kommune 25, 29.  
 Stiesdal 59.  
 Sundby 20, 21.  
 Svestrup 9.  
 Søndersø 52.  
 Søster Svenstrup 40.  
 Søsøm 8, 9, 10, 11, 16, 22, 28, 45, 50, 51, 59, 62, 66, 67, 68.  
 Søsøm Bygade 10.  
 Søsøm Skovvang 50.  
 Søsøm Teglværk 67.  
 Søsømvej 8, 9, 10, 12.  
 Tinghøj 11.  
 Toppevad 16.  
 Toppevadvej 11, 12.  
 Trollesminde 61.  
 Tryggevælde 20, 21.  
 Tårnbæksholm 14.  
 Udlejre 9, 17.  
 Uggeløse 16.  
 Uggeløse mose 15.  
 Uggeløse kirke 15.  
 Uggeløse Skov 15, 16.  
 Vassingerød mark 25.  
 Veksø 10, 16, 17, 25, 35, 54, 61.  
 Veksø kro 28.  
 Veksø smedie 31.  
 Vester Ellekær 58.  
 Viby 40.  
 Vordingborg 21.  
 Værebros 9, 39.  
 Værebros skolehjem 8.  
 Værebros Å 8, 13, 14, 17, 66.  
 Værebros Å-dal 8, 10.  
 Ølstykke 59, 62, 66.  
 Ølstykke kommune 25.  
 Ølstykke sogn 14.  
 Østersø 10.

