



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

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

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

*Tegn
til
fri Pasfager
igjennem Rommene
paa Landeveiene*



*Vei Corpsets Contoir
den _____*

TORBEN TOPSØE-JENSEN

FREDENSBORGVEJEN

Udgivet af

Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn

1975

FREDENSBORGVEJEN

TORBEN TOPSØE-JENSEN

FREDENSBORGVEJEN

Udgivet af
Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn
1975

MUSEUMSFORENINGEN FOR HØRSHOLM OG OMEGN

har tidligere udgivet:

1963. H. C. Rosted: *Træk af bondens historie på Hørsholm Gods*
1964. H. C. Rosted: *Ebberødgård 1346–1890*
1965. T. Topsøe-Jensen: *Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør*
1969. Mindebogen om „H. C. Rosted 1891–1968“, der hovedsageligt indeholder afhandlinger af *H. C. Rosted*, Årsskrift 1968–69
1969. P. Chr. Nielsen: *Vejledning for besøgende på Hørsholm Egns Museum*
1970. A. H. Brandt: *Træk af Karlebo kommunes historie*
1971. E. O. Errebo-Knudsen: *Mathildevejen*, opr. trykt i „Fra Frederiksborg Amt“, 1945
1972. Povl Eller: *Hvad blev der af portrætterne på Hirschholm Slot*
1973. Inger og Ove Rasmussen: *Fortid i Bloustrød*
1974. Svend Jensen: *Hørsholm minder*
- Årsskrifterne for 1963, 64, 65 og 74 er udsolgt.

og udsendt til medlemmer:

1964. H. C. Rosted: *Usserød Skole 1864–1964*, udg. af Hørsholm kommune
1966. H. C. Rosted: *Den gamle skole på Folehavevej i Hørsholm*, privattryk, udg. af Finn Rosetzky
1967. H. C. Rosted: *Slotsgartnerens Hus, en historisk gård i Hørsholm*, udg. af Grundejer- og Kommunalforeningen i Hørsholm

© Hørsholm Egns Museum og forfatteren

Hørsholm Bogtrykkeri

Klicheer: Middelboes Reproduktionsanstalt

Omslagsvignetten gengiver et „tegn“ til fri passage gennem landevejsbommene fra omkring år 1800.

FORORD

I forbindelse med en vejregulering på Hørsholm Hovedgade i 1931 blev Fredensborgvejens 3¼ milepæl flyttet til haven ved Frennehus på Usserød Kongevej, hvor den stod indtil foråret 1974, da Elin og Per Federspiel skulle fraflytte ejendommen. På deres foranledning og med tilladelse fra Frederiksborg Amtsråds tekniske Forvaltning og fredningsmyndighederne blev milestenen opstillet i gården ved Hørsholm Egns Museum.

En milepæl er en sjælden museumsgenstand, og placeringen af den ved museet må ses som en direkte følge af, at museumsleder, auditør Torben Topsøe-Jensen er en af landets få vejhistorikere.

Museumsforeningens medlemmer kender Topsøe-Jensens begejstrede beretninger om vejenes historie fra foreningens ture og fra årsskrift 1965 om „Kongevejen fra Usserød, nord for Hirschholm til Helsingør“. Forfatterens indgående kendskab til vejenes historie og brug gennem tiderne har manifesteret sig i to selvstændige bøger, „Ad hjulspor og landeveje“, 1966, og „Fem mil langs Øresund“, 1968 og 1974, i den fyldige afhandling om „Vejenes udvikling i Frederiksborg Amt“ trykt i årbog 1970 fra Frederiksborg Amts historiske Samfund, samt i adskillige kortere artikler.

I anledning af 200 året for åbningen af Fredensborgvejen, har Topsøe-Jensen skrevet vejens historie, såvel om forarbejderne som om selve arbejdet med „Danmarks ældste chausse“, som er et egentligt ingeniørarbejde, der skærer gennem landskabet, og ikke blot befæstelse af et gammelt færdselsspor. Fra Brønsholm til Fredensborg er vejen endnu i en sådan tilstand med hensyn til linieføring og bredde, at den vejfarende kan få indtryk af det oprindelige anlæg.

Topsøe-Jensens studier af vejens historie bekræfter, at Fredensborgvejen er værd at værne om som et kulturhistorisk mindesmærke.

På museumsforeningens vegne skal jeg rette en hjertelig tak til forfatteren, som gratis har stillet manuskriptet til rådighed.

Med tak har foreningen modtaget tilskud fra Karlebo kommune, der gennemskæres af Fredensborgvejen, samt fra Sparekasserne SDS og Bikuben til udgivelse af årsskriftet.

1. oktober 1975

P. Chr. Nielsen

INDHOLD

Forhistorien	7
Vejreformerne og Fredensborgvejen	14
Dannelsen af en overordnet vejdirektion og indkaldelse af teknisk leder 14 – Fredensborgvejen planlægges 15	
Fredensborgvejen anlægges	19
Arbejdets igangsætning og forløb 19 – Marmillod trækker sig tilbage 28 – Det pålægges de vejfarende at betale „passagepenge“ 30 – Vejen bliver færdig i 1775 31 – Fredensborgvejen får milepæle 32 – Færdslen på den nye vej 34	
Fredensborgvejen i 1800-årene	39
Fredensborgvejen og Helsingørvejen 39 – Rejsen til Fredensborg 41 – Milepælene i 1800-årene 46 – Bompengesystemet afvikles 48 – Landevejskroer og gæstgivergårde 51	
Fredensborgvejen og Nordbanen .	55
Kildehenvisninger	62



Vejen mellem Fredensborg og Hirschholm blev meget benyttet af Christian VI og Sophie Magdalene, som ofte boede på Fredensborg, mens Hirschholm Slot blev bygget. Her er den kongelige karet under udkørsel fra Fredensborg. – Gouache, 1737. Frederiksborgmuseet.

FORHISTORIEN

Tæt ved bredden af Esrum sø og ikke langt fra det sted, hvor Fredensborg Slot nu ligger, lå engang en lille jagtgård, der hed Østrup. Den tilhørte i 1500-årene kongen, kom senere i privateje og blev i 1670 erhvervet af Ulrik Frederik Gyldenløve, som i 1678 overdrog den til Christian V. Den nye kongelige ejer var en ivrig jæger, og han udvidede gårdens tilliggende med betydelige skovområder.

Hans søn, Frederik IV, holdt meget af stedet, hvor han fandt mere ro og hvile, end ophold på det store Frederiksborg kunne give ham. Men jagtgården forekom ham for lille, og han besluttede at rive den ned og i stedet at opføre et lille slot lidt nord for den gamle gård. Den nye bygning fik på kongens fødselsdag den 10. oktober 1722 navnet Fredensborg.

Christian VI og hans dronning Sophie Magdalene kom en tid ret hyppigt på Fredensborg. Kongeparrets navne er jo knyttet til Hirsch-

holm slot, men i dette slots byggeperiode, der strakte sig fra 1730 til 1744, og hvori også skete betydelige ombygninger af det allerede opførte, var det ikke altid muligt for kongeparret at bo på det. I tiden indtil 1737 tog kongen og dronningen da til Fredensborg, hvor de var i nærheden af Hirschholm, og hvorfra de kunne følge byggeriet.¹

Vejen til Fredensborg var som alle landets øvrige veje dårlig, og rejsen tog tid og var besværlig. Ganske vist kunne kongen på en del af rejsen til Fredensborg benytte de såkaldte „kongeveje“. Kongevejene var de særlige veje, som Frederik II og Christian IV havde ladet anlægge fra København til blandt andet Frederiksborg og Kronborg. Det karakteristiske for kongevejene var, at de var forbeholdt kongen og hvem, der ellers måtte have fået tilladelse til at benytte dem. Vejenes særlige karakter blev tydeligt markeret i terrænet ved bomme, der afspærrede dem fra de almindelige veje. Bommene var aflåsede, og kun de adgangsberettigede havde nøgler til dem. Strenge straffebestemmelser skulle sikre, at det almindelige færdselsforbud blev respekteret.

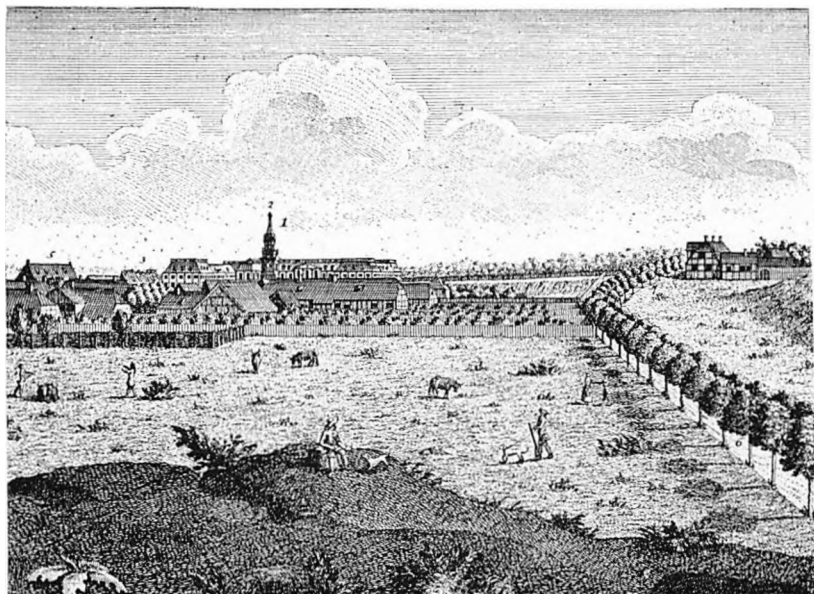
Den første kongevej blev anlagt i henhold til kgl. ordre udstedt af Frederik II i 1584, og den gik fra København over Rudersdal til Frederiksborg, hvorfra den året efter blev ført videre til Kronborg. Nogle år senere, omkring 1587, anlagdes, som en forgrening af kongevejen til Frederiksborg, en kongevejstrækning fra Rudersdal gennem Rude skov til Hørsholm. Ganske vist koncentrerede Frederik II's jagtinteresser i Nordsjælland sig om Frederiksborg, men han kom dog også til Hørsholm, hvor han i begyndelsen af 1580'erne havde ladet den gamle middelalderborg nedrive og i stedet opført et renæssanceslot.

Christian IV fortsatte kongevejsanlæggene blandt andet med en ny vej fra Hørsholm over Usserød til Nyrup, hvor den stødte til Frederik II's kongevej fra Frederiksborg til Kronborg.²

Det er muligt at spore disse kongeveje i terrænet den dag i dag. I Rude skov findes nogle små brolagte vejstykker, som antagelig er rester af Frederik II's kongevej, og Christian IV's kongevej fra Hørsholm til Nyrup indgår på enkelte strækninger i det nutidige vejnet. Både Kammerrådensvej i Hørsholm og Holmevej ved den militære klædefabrik i Usserød er dele af denne kongevej.

Frederik IV har nok savnet en ordentlig vej, når han skulle til sit kære Fredensborg. Ganske vist kunne han jo ad de eksisterende kongevejstrækninger komme helt til Usserød, men herfra og til Fredensborg var der ingen kongevej, men kun en almindelig og dårlig vej. Men hvor dårlig denne vej end var, så havde den dog den fordel, at den var den korteste.

Det var da også netop den vej, som Christian VI og Sophie Magdalene benyttede, når de under byggeriet på Hirschholm tog til Fredens-



På dette udsnit af J. J. Bruuns „Prospect af Kiøbstaden Hirschholm“ fra samlingen „Novus Atlas Daniæ“, 1761, ses yderst til højre Christian IV's kongevej til Nyrup. Indtil Usserød blev den benyttet som tilkørselsvej til Fredensborg.

borg. Men det noget kræse kongepar forlangte, at vejen skulle være i orden, og istandsættelsen pålagde de godsets bønder uden hensyn til, hvor besværligt og byrdefuldt dette arbejde end måtte være.

Fra oktober 1734 foreligger en skrivelse fra amtsforvalteren på Hirschholm gods, Christian Ulstrup, bøndernes trofaste talsmand, til dronningens overhofmester, hvori Ulstrup kraftigt ankede over det hoveri, som arbejdet med istandsættelse af vejen til Fredensborg pålagde bønderne, et hoveri, som er „meget ekstraordinært“ og mere omfattende „en nogen tid tilforn enten er sket eller på andre omliggende amter nogetsteds sker“. ³

Hvad der egentlig foregik på vejen, giver skrivelsen et meget tydeligt indtryk af. Det fremgår af brevet, at vejarbejdet blev forestået af kammerherre og jægermester Pless, og så ofte han befalede det, måtte bønderne køre sand fra stranden til vejen.

Både forleden år og nu i år, skriver Ulstrup, har arbejdet været i gang „så at fast ingen uge forbigås, at hele amtets bønder jo med sådan utåleligt hoveri og kørsel 2 à 3 dage med sandgning på vejen efter hr. kammerherrens foranstaltning, må tilbringe“.

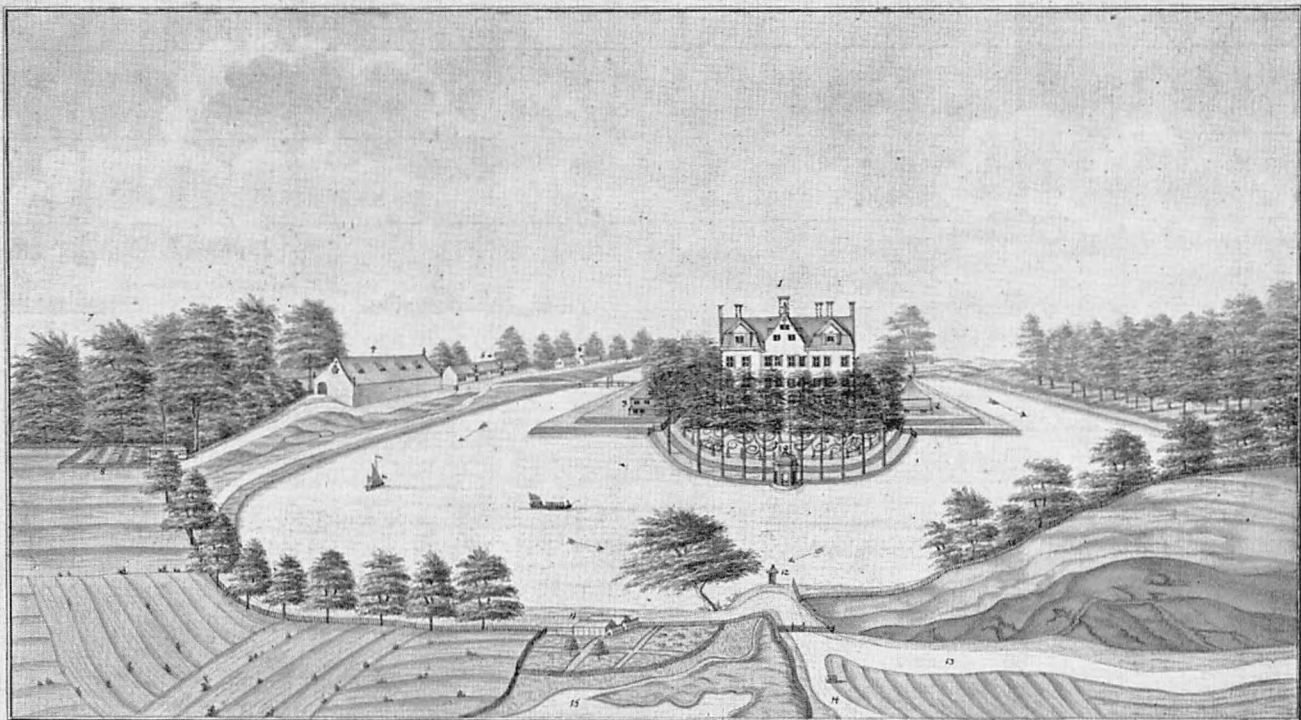
Det grus og sand, der er tale om, skulle bønderne grave op på stranden ved Rungsted og Smidstrup – „hvor hr. kammerherren dem ved soldaterne lader opsøge“ – og det skulle køres over lange afstande helt til Hesselrød og Auderød på Fredensborgvejen. 1½ mil til 7 fjerdingvej måtte bønderne køre, og da de kun kunne have små læs på de spinkle vogne og knapt nok kunne nå at køre mere end to ture om dagen, skønt de kørte fra morgen til aften, er „dette arbejde og hoveri uendeligt“. Og aldrig så snart er et stykke vej „med allerstørste møje og besværlighed“ blevet færdigt, før et andet igen optages, og så skal bønderne igen besværes med sandagning og forhindres i at udføre deres agerdyrkning og rugpløjning, som netop nu før vinteren skulle udføres. Det ville „geråde til godsets uovervindelige skade og ruin, om bønderne formedelst dette nye påkomne hoveri skulle forsømme deres sæd og pløjning i denne tid“.

Men ikke nok med det. Hoveriet var yderligere „capabel til at ruinere Hendes Majestæts bønder, hvis bester bliver derover så forstrakt og forkørt i denne tid, at de siden til pløjning deraf ikkun skal finde liden tjeneste“.

Måske er disse omfattende arbejder på denne vej, der åbenbart havde taget et vældigt omfang netop i 1730'erne, blevet foretaget, fordi man nu ville gøre vejen til kongevej. Alex Wittendorff mener i sin bog „Alvej og Kongevej“, 1973, at vejen fra Usserød til Fredensborg blev kongevej i 1736 og begrundet det med, at dronning Sophie Magdalene i 1735 gav befaling til at stille en slagbom op „ved den ny vej fra Usserød til Fredensborg“. ⁴ Da bommen året efter var sat op, siges det, at „siden slagbommen for den nye kongevej nu er færdig, vil det være fornødent at derved og bliver tilsyn“, hvorfor det bestemmes, at der skal antages en mand, som kan oppebære passagepenge, og som for dette arbejde skal „nyde hvad billigt er“, indtil man kan få en mand dertil, som vil svare en vis årlig afgift. Wittendorff peger på, at der med denne bestemmelse er ved at ske en omdannelse af kongevejsbegrebet, idet almindelige borgeres benyttelse af kongevejen mod erlæggelse af en passagepenge er noget nyt.

Dette nye princip gjaldt øjensynlig kun for denne ene kongevej, og altså ikke for nogen af de øvrige kongevejsstrækninger, der indgik i

Hirschholm slot på Frederik IV's tid. Hirschholm var et vigtigt vejknudepunkt. Her mødtes kongevejen fra København med veje fra kysten, fra Fredensborg og fra Frederiksborg. Det har været diskuteret, om den gamle kongevej gik øst eller vest om slotsholmen. I hvert fald sluttedes forbindelsen mellem de nævnte veje øst for slottet, og herfra var også tilkørslen til slottet. – Tegning af J. Fr. W. Schrøter. Hørsholm Egns Museum.



1 Das Schloß Hirsch-Holm, 2 das Gebäude so Nr:172 gebaut ist
 3 das Gebäude so Nr:1725 gebaut worinne die Kirche, 4 der Laye-Hof,
 5 der Staal, 6 des Gärtners Wohnung, 7 der Baum-Garten, 8 der Holz-

Prospect
 Des Slosses Hirsch-Holm,
 gegen Norden Repräsentirend, Jahr 1726.

Platz, nebst das Gefesene Thor-Haus, 9 Weg nach Kørnstedt, 10 Weg nach
 Copenhagen, 11 das Holländers-Haus, 12 die Schloße, 13 Weg nach Fredericksburg
 14 Weg nach Friedensbourg, 15 Louÿs Dammnen.

vejen mellem København og Fredensborg. På ingen anden kongevej spores endnu nogen lempelse af færdselsforbudet. Tværtimod, kan man sige, for den 24. april 1734, kort tid før Usserød-Fredensborgvejen blev kongevej, udstedte Christian VI en ny stor forordning om kongeveje, som netop gav udtryk for stor irritation over, at andre end de berettigede benyttede kongevejene.

Det siges blandt andet i forordningen, at kongen med største mishag har erfaret, at kongevejene fremdeles benyttes både af hyrekuske, vognmænd, bønder og mange andre rejsende, som ved deres umådelige kørsel opkører og fordærver vejene. Porte og bomme, hedder det, oplukkes ulovligt og „voldeligen angribes“ af onde og formastelige mennesker, som afhugger pælene, nedbryder bommene og bortstjæler låse og hængsler. Disse forhold vil kongen „ingenlunde tillade“, og det forbydes enhver, høj eller lav, civil, gejstlig eller militær, som ikke er forundt en nøgle til kongevejene, under noget som helst påskud at køre på kongevejene, og det gælder, hvad enten der køres med karosser, chaiser, kabrioler eller med almindelige borger- og bøndervogne.

Året efter, i 1735, indførtes yderligere kongevejs patruljer på „Hans Majestæts particulære kongeveje på Københavns og Hirschholms amter“. Patruljen, der fungerede som en slags færdselspoliti, skulle medføre et skilt, hvorpå der var stukket en kongevejsport med overskriften: „Kongevejspatrulje“. Både om dagen og om natten skulle den patruljere på kongevejene og opbringe alle, der uberettiget færdedes på dem.

At man stadig så på færdselsforbudet som en realitet, fremgår af et brev, som Christian Ulstrup før sit bryllup i februar 1739 skrev til overhofmesteren, og hvori han blandt andet indstændigt beder om, at der må blive givet tilladelse til, at når „min kæreste med hendes venner skal rejse herhjem, de da måtte passere kongevejen“, fordi den almindelige landevej mellem Hørsholm og Brede i nærheden af Holte „er så besværlig, at man ikke uden hazard på heste og vogne kan komme der igennem“, – men, tilføjer han, „om Deres Excellence måtte finde min begæring heri uantagelig, beder jeg mig pardonneret, som jeg hellere rejser, jeg ved ikke hvor langt omkring, end begærer sådanne ting, som kunne henregnes mig enten til nogen for dristig anmodning eller være Deres Excellence til nogen ulejlighed for mig“. ⁵

Hvilken vejretlig stilling vejen end fik, da den blev kongevej i 1736, blev den hverken værre eller bedre, end den havde været før. Af amtsforvalterens indberetning af 1737 fremgår det, at hoveriet med dens vedligeholdelse fortsatte, og at byrderne var lige så tunge som før og lige så urimelige. Hver gang hoffet skulle til Hørsholm eller Fredensborg, måtte amtsforvalteren ud med alle godsets bønder i flere dage for at sætte vejen i stand.



Christian IV's kongevej gennem Hørsholm indgik i byens gadenet og blev til Kammerrådsvvej, der ses midt i billedet. Til højre ses Kammerrådets hus, der blev revet ned i 1964. – Postkort ca. 1900. Hørsholm Egns Museum.

Lignende indberetninger sendte han i 1758 og 1761, og i 1763 skrev han sarkastisk, at der ikke er noget, der ligger ham mere på sinde end kongevejene, navnlig da han ved, at de „skal være lige hårde og gode i daglig regn, som i tørt vejr.“

Men da disse linier blev skrevet, var tiden ved at rinde ud for de gamle, lukkede kongeveje. Reformperioden, der helt skulle ændre vej-billedet, var allerede begyndt.

VEJREFORMERNE OG FREDENSBORGVEJEN

Dannelse af en overordnet vejdirektion og indkaldelse af teknisk leder.

Reformperioden blev indledt i 1761. Det år besluttede Frederik V „såvel til agerdyrkningens, handelens og den indre samfærdsels fremme, som til bekvemmelighed for de rejsende, at lade anlægge nye hovedveje i alle landets provinser“.

Allerførst skulle der bygges en organisation op, der effektivt kunne lede det omfattende arbejde, man nu skulle i gang med. Valget af personer, der skulle udgøre den overordnede vejdirektion, voldte vanskeligheder; og at man snart kom ind i Struenseetiden, der på mange områder vendte op og ned på det eksisterende, gjorde ikke sagen lettere.

Som leder af det hele valgte man oversekretær F. C. Rosenkrantz, der i december 1763 fik allernådigst befaling til „at påtage sig den med vejenes forbedring ny indretning“. Det viste sig dog snart, at man med ham havde gjort et dårligt valg, da han slet ikke magtede opgaven. Allerede i 1766 måtte han afgive hvervet til den tyskfødte artilleri-general H. W. v. Huth, der havde ledelsen, indtil han i 1767 faldt i unåde, hvorefter ledelsen blev overdraget til Rentekammeret.

I 1769 afgav Rentekammeret imidlertid overbestyrelsen til en særlig vejkommission, bestående af geheimeråd i konseilet, greve J. H. E. Bernstorff, greve Adam Gottlob Moltke, etatsråd C. L. Stemmann og assessor i Højesteret J. P. Bager. Allerede i 1770 skiftede ledelsen igen og blev nu overgivet til Generalitets- og Kommissariatskollegiet,⁶ som havde den, indtil den i 1771 blev henlagt under Overbygningsdirektionen, som Struensee havde oprettet. Herfra kom den i 1773 atter til Rentekammeret, hvor den under benævnelsen Bygningsdirektionen forblev indtil 1778, da den omsider og for en længere årrække faldt til ro i den lige oprettede Generalvejskommission.

Man skulle også have egnede teknikere til nyanlæggene. Men valget var ikke nemt. I Danmark manglede man fuldstændig folk, der havde

begreb om, hvorledes de „hovedveje“, man nu ønskede, skulle anlægges. På foranledning af J. H. E. Bernstorff, som var godt kendt med franske forhold og vidste, at Frankrig havde fortrinlige veje, henvendte man sig dér og fik truffet fornødne aftaler med tre franske ingeniører, nemlig Jean Marmillod, som da var overingeniør ved vej- og brobygningen, samt Philibert Baudin og Hérault de Sorbé.

De franske ingeniører ankom til Danmark den 12. april 1764, og Marmillod blev snart efter ansat som „Over-Wey-Inspecteur“. ⁷ Marmillod kom til at betyde overordentlig meget for dansk vejvæsen. Han var født i Schweiz – fødselsår ikke kendt – og kom i sine unge år til Frankrig, hvor han hurtigt avancerede. Kort efter ankomsten til Danmark blev han tillige engageret som konsulent ved arbejdet med staden Københavns brolægning og vejanlæg.

Helt let var det ikke for Marmillod at klare sig i sin ny stilling. Allerede i 1766, kort efter Frederik V's død, blev han afskediget, da man ikke mente, at der var penge nok til de vejarbejder, han havde planlagt. Den tekniske ledelse af vejarbejderne blev nu overdraget general v. Huth, der også fik den administrative ledelse. Han mente at kunne udføre vejarbejderne billigere, men da han faldt i unåde, blev Marmillod i marts 1769 genansat, nu for en 7-årig periode. Fra 1771 var han medlem af de skiftende kommissioner, hvorunder ledelsen af vejdirektionen var henlagt.

I april 1774 skulle der forhandles om forlængelse af hans ansættelse, men da sagen uden rimelig grund trak ud, og da han samtidig blev udsat for chikanerier af forskellig art, blandt andet i forbindelse med den side 28 omtalte sag om en officers utilfredsstillende tjenstlige forhold under arbejdet på Fredensborgvejen, ønskede han ikke længere at have med vejanlæggene at gøre. I april 1774 trak han sig tilbage.

Man måtte snarest muligt skaffe en afløser for Marmillod, og allerede fra 1. maj 1775 blev løjtnant H. F. Rosenberg, der hidtil havde været næstkommanderende ved vejanlæggene, teknisk leder af disse.

Fredensborgvejen planlægges.

Noget af det første, Marmillod kom til at beskæftige sig med, var vejene til Fredensborg og til Roskilde. Ved kongelig resolution af 24. maj 1764 – to måneder før planerne for Roskildevejen blev godkendt – besluttede kongen, at Fredensborgvejen eller den nye „kongevej“, som man kaldte vejen i forestillingen til resolutionen, skulle „anlægges fra Lundehuset til Rudersdal og derfra over Hirschholm til Fredensborg“ ⁸

At Fredensborgvejen blev sat i gang som den første af vejreformerens veje, kan måske undre. Den havde jo ikke egentlig betydning for

den almene befordring. Men den havde en anden egenskab, som var lige så væsentlig: den førte op til Fredensborg. Frederik V var den fjerde konge i træk, som yndede at opholde sig på Fredensborg, og nu, da anlæg af de nye veje skulle begynde, var det kun naturligt, at vejen til Fredensborg kom med blandt de første.

Charlotte Dorothea Biehl, bekendt for sine breve fra Christian VI's og Frederik V's hoffer, har fortalt om Frederik V's sidste afsked med slottet, og det viser noget om, hvilke følelser kongen nærrede for dette sted. Da han i efteråret 1765, syg og nedbrudt, skulle forlade slottet, var han overbevist om, at han aldrig ville komme tilbage – og hans store kærlighed til stedet gjorde ham det overmåde tungt at forlade det. Tre gange var han på vej til vognen, og hver gang vendte han om igen for endnu en gang at betragte „sine favorit steder med en kendelig vemodighed“ – og da „både sjælens følelser og legemets bevægelse derved var alt for stærke og heftige for hans svage tilstand, så måtte han bæres mere død end levende i vognen“⁹ Få måneder efter – den 19. januar 1766 – døde han.

Der var meget at planlægge og tage stilling til, inden vejarbejdet kunne sættes i gang. Først skulle naturligvis vejens linieføring fastlægges. Det skete meget hurtigt. Den 31. maj 1764 approberede kongen Marmillods plan og forslag til vejanlæg imellem Vibenshus og Lundehuset, og under 23. august og 13. september endvidere planerne for vejens linieføring imellem Lundehuset og Hirschholm.

Tegning og plan for den sidste strækning – fra Hirschholm til Fredensborg – godkendte kongen på Fredensborg den 8. november 1764 – men med en noget anden linieføring end den, der blev den endelige.¹⁰ Efter den godkendte plan skulle vejen føres vest om byerne Hirschholm og Usserød op til Hesselrød. Nærmere betegnet skulle den omtrent fra det sted, hvor Fuglsanghus nu ligger, føres i ret linie mod nord umiddelbart vest om gården Svenstrup til et punkt øst for Hvedehavegård, hvorfra den skulle drejes lidt mod øst, således at den ville ramme den nuværende Fredensborgvej lidt syd for Hesselrød.

Som et subsidiært forslag var på planen vist en linieføring, der kun afviger lidt fra den linieføring, der – som nedenfor omtalt – skulle blive den endelige.

Da linieføringen var fastlagt, skulle man bestemme vejens indretning og konstruktion. Man besluttede sig for at give vejen en bredde af 28

Udsnit af et militært kort af Helsingørvejen fra 1801. Her ses Fredensborgvejens forløb gennem Hørholmområdet og øverst i kortet tilslutningen af vejen fra Brønsholm til Helsingør, der er vist på billedet side 39. – Hærens Arkiv.



alen, en overraskende stor bredde. Tværprofilen blev indrettet således, at der på midten blev en 9 alen bred kørebane, den såkaldte „chaussé“, der efter det franske princip skulle bestå af et tykt paklag af svære sten, og herover et dække af brosten. På begge sider af chausseen skulle der være $6\frac{1}{2}$ alen brede „jordveje“ eller „sommerveje“ for langsomt kørende vogne. Endelig skulle der yderst i begge vejsider være 3 alen brede grøfter.

I efteråret 1764 behandlede man et forslag, som viser noget om, med hvilken omhu man gik frem i planlægningsarbejdet, og at man endog kunne tilgodese æstetiske hensyn. Forslaget gik ud på, at der „måtte gøres forbud imod at opføre nogen bygning ved vejen, uden at derom var gjort anmeldelse“, for – som det hed – at „når omstændighederne tillod det, slige bygninger kunne gives et sådant udseende, og opføres efter sådanne linier, at de kunne blive til zir for vejen“.

Forslaget, der havde den ganske særlige begrundelse, at vejen „alene faldt over det kongen forbeholdne gods“, blev godkendt af Rentekammeret, og de fornødne ordrer til dets udførelse blev udfærdiget til amtmændene.

De lige veje og de dybe grøfter var til gavn og glæde for de vejfarende. Men bønderne var ikke glade for dem. Christian Ulstrup besværede sig over nyordningen og skrev, at mens de gamle veje havde ligget i skellet mellem byjorderne, så hver by havde sine jorder på samme side af vejen, så skar de nye veje lige igennem byjorden med to dybe grøfter, så at bønderne nu måtte gøre store omveje over naboernes jorder og igennem „en for hele byen gjort overvej“ for at komme til deres marker hinsides vejen.¹¹



Ebbekøb bro over Langstrup å, bygget i 1775, det sidste år, der blev arbejdet på vejen. –
Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

FREDENSBORGVEJEN ANLÆGGES

Arbejdets igangsætning og forløb.

Kort efter at vejens linieføring var blevet godkendt, gav F. C. Rosenkrantz ordre til, at træfældning i de skovområder, vejen ville gennemskære, skulle begynde. Både i 1764 og 1765 ryddede man træer såvel i Geel skov som i Rude skov.¹²

Også selve vejarbejdet kom i gang i 1764. Om efteråret blev den sydligste strækning, fra Vibenshus til Lundehuset, ca. 1,5 km, færdig,

og man planlagde arbejdet for det kommende år. Tre arbejdssteder skulle åbnes i 1765: to ved Rudersdal, hvorfra man skulle arbejde dels henimod Lyngby, dels nordpå mod Hirschholm og en tredje ved Hesselrød, hvorfra man skulle arbejde henimod Lønholt. I 1765 nåede man at blive færdig med to strækninger: fra Hesselrød til Lønholt, ca. 2 km, og fra Rudersdal til Geels hus, ca. 3 km.

Til vejarbejdet i 1765 var der udkommanderet 300 soldater med 12 underofficerer, og til brug for denne styrke anskaffede man de nødvendige telte, skibshængekøjer og uldne køjedækkener, således at soldaterne „uden fare for deres sundhed kunne kampere“.

Vejkassens udgifter nævnte år beløb sig til i alt 21.843 rdl., af hvilke godt en tredjedel var medgået til „gager og diæter“.

Man havde i 1764 overvejet, hvordan det meget krævende arbejde med tilkørsler af sten skulle gribes an og bestemt, at stenkørslerne skulle fordeles ligeligt mellem de tre distrikter, som vejen skulle gå igennem – Københavns amt, Hirschholm amt og Frederiksborg–Kronborg amter. Som følge heraf skulle bønderne i hvert af amterne i 1764 skaffe og tilkøre 1000 kubikfavne sten. Det viste sig imidlertid snart, at ligedelingen havde den ulempe, at Hirschholm amt blev ramt uforholdsmæssigt hårdt, idet der på dette amt kun var ca. 180 bønder.

I overensstemmelse med dronning Sophie Magdalenes resolution ændrede man derfor fordelingen af kørsler, således at disse blev sat i forhold til størrelsen af amternes „kontribuerende hartkorn“ dvs. den skattepligtige bondejord, hvorefter tilkørslerne for året 1765 for Københavns amt blev sat til 1300 kubikfavne*), for Frederiksborg–Kronborg amter til 1500, mens Hirschholm amt slap med 300 kubikfavne.

Det var betydelige mængder sten, der skulle skaffes. Til 1 favn – eller 3 alen – egentligt chausséanlagt vej, à 9 alens bredde og 1 fods dybde, skulle bruges $\frac{1}{3}$ kubikfavn sten. Bønderne i de tre amter skulle ikke alene fremskaffe alle nødvendige sten, men de skulle også læsse dem på deres vogne – små spinkle pindevogne – og transportere dem hen til vejarbejdet. Og det skulle de gøre over en afstand af indtil 900 favne fra vejen.

Ud over stenkørslerne skulle bønderne intet have med vejarbejdet at gøre. Alt det øvrige arbejde – jordarbejdet, grusets opgravning og dets transport til vejen skulle udføres ved militæret og for vej-kassens regning. Heste og vogne var vejetatens egne, men hvis der blev brug for flere heste eller vogne, end man rådede over, ville man leje.

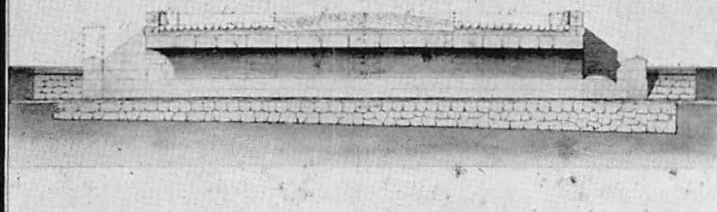
I 1766 fik man på vejens sydlige strækning anlagt et lille stykke på 110 favne, eller godt 200 m, ud for Lundehussøen, et vanskeligt og

*) 1 kubikfavn = $3 \times 3 \times 3$ alen = 27 kubikalen = $6,68 \text{ m}^3$.

n:6

DESSEIN d'un Pont de six pieds d'ouverture et 77 pieds de longueur d'une tête à l'autre
 construit en maçonnerie, avec murs en ailes, les paremens vis, revêtus en pierres de Bornholm,
 sur le nouveau chemin de Copenhague à Friedensberg, placé sur un ruisseau vis à vis d'Ebbe-
 kiøls huus à 135 toises 1 pied au de là de celui n:5 en 1777.

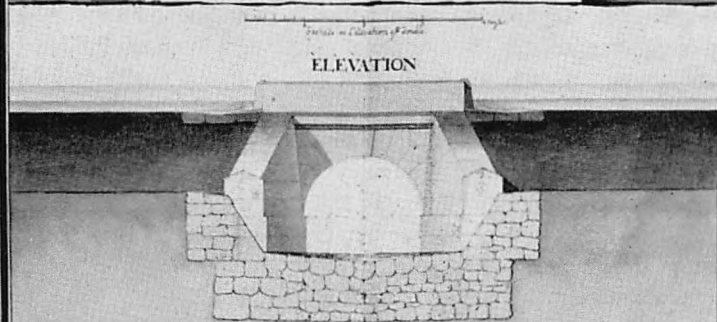
COUPE



PLAN



ELEVATION



Marmillod

Til alle Fredensborgvejens broer og stenkister blev der udarbejdet smukke farvelagte tegninger. De er næsten alle signeret af Marmillod. Tegningen her viser Ebbekøb bro over Langstrup å. – Rigsarkivet.

besværligt arbejde, fordi vejen blev trukket ganske tæt op ad Lundehus-søen. Længere mod nord fortsatte man fra Rudersdal mod nord, gennem skoven mod Petersborg og nåede med udgangen af det følgende år, 1767, helt til Hirschholm, en samlet strækning på godt 6½ km.

I syd fik man i 1767 anlagt vejen fra Geels hus til Lyngby, en strækning på ca. 3 km.

I 1768 fortsatte man i Hirschholm langs med slotsparken, men kun et ganske lille stykke, 35 favne eller knapt 70 m, indtil man nåede Frederiksborgvejen. Her standsede arbejdet indtil videre på vejens nordlige del.

På den sydlige del blev man i 1768 og 1769 færdig med den resterende del af vejen mellem Lundehuset og Lyngby, og da dette arbejde var afsluttet, var hele vejen fra København til Hirschholm færdig. Men endnu manglede en tredjedel af hele vejen, idet kun de ca. 3 km mellem Hesselrød og Lønholt af vejens nordlige del var færdig.

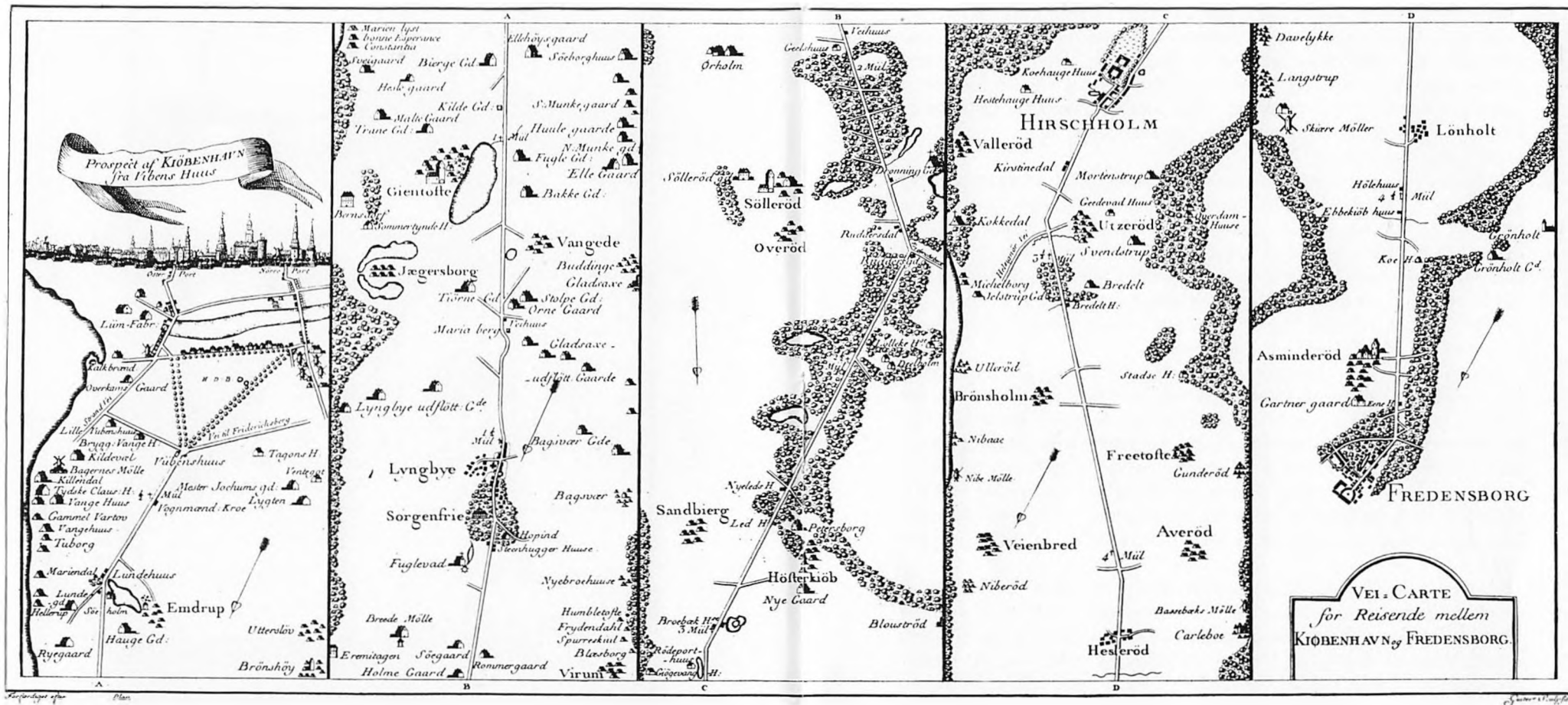
Arbejdet gik nu i stå og lå stille i fire år. Måske skyldtes det, at man efter Frederik V's død havde tabt interessen for at gennemføre vejen helt til Fredensborg, men medvirkende årsag har utvivlsomt været Struensee's almindelige sparebestrebelse. Hertil kom, at der åbenbart har hersket nogen tvivl om, hvorvidt den valgte linieføring af vejen mellem Hirschholm og Hesselrød nu også var den rigtige.

Der var dog stadig liv i sagen. I december 1771 forlangte Struensee, at der for 5 nærmere angivne vejarbejder, der var planlagt til udførelse i 1772, herunder arbejdet med Fredensborgvejen, skulle udarbejdes overslag, der skulle forelægges til godkendelse. I marts 1772 fremkom Overbygningsdirektionen med de ønskede overslag, og senere samme måned resolveredes det, at der kun måtte arbejdes på Fredensborgvejen og kun med reparationer, mens alle øvrige foreslåede arbejder, herunder også videreførelse af Fredensborgvejen, skulle udsættes.¹³

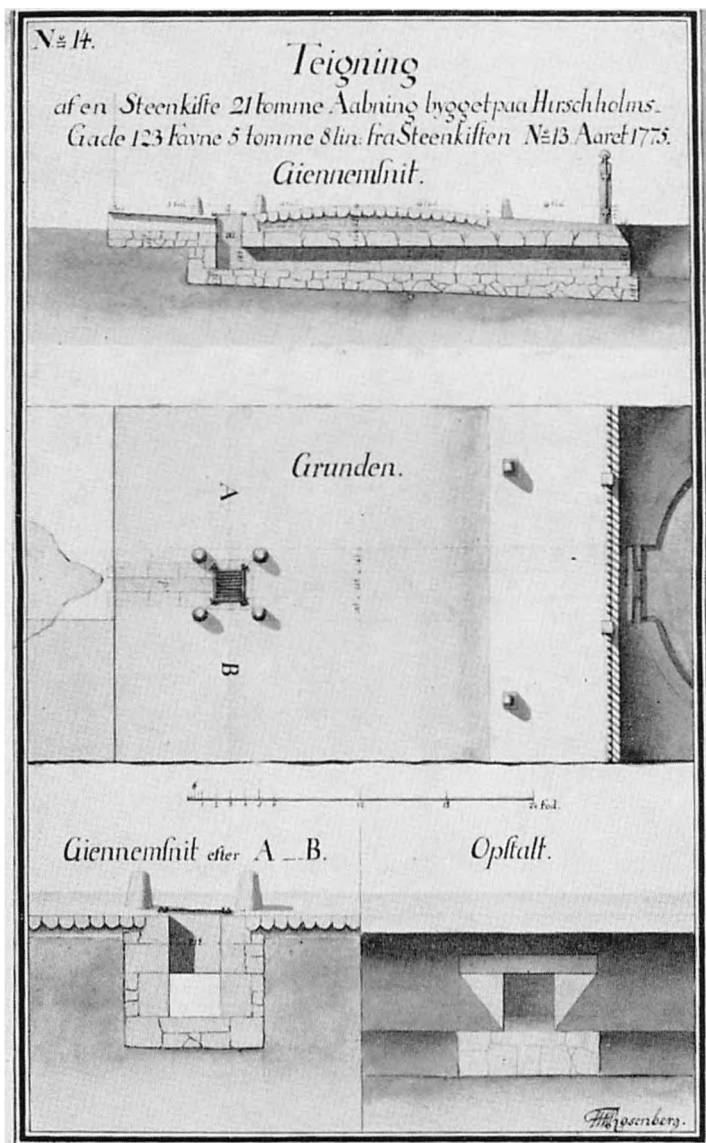
I januar 1773 forsøgte man at få vejarbejdet i gang igen. Overbygningsdirektionen foreslog, at nogle store vejarbejder, og blandt dem arbejdet med vejen fra Hirschholm til Fredensborg, skulle udføres. Kongen tiltrådte dette, dog således, at der først skulle indhentes tilslutning fra Finans-kollegiet, og når betænkning herfra forelå, skulle sagen igen forelægges kongen.

Omkostningerne ved arbejdet var budgetteret til 22.400 rdl., et stort beløb, som var begrundet med, at vejen fra Lønholt til Fredensborg skulle gå over et temmelig kuperet terræn. Beløbet chokerede Finans-kollegiet, men det kviede sig ved rent ud at nægte at bevilge pengene.

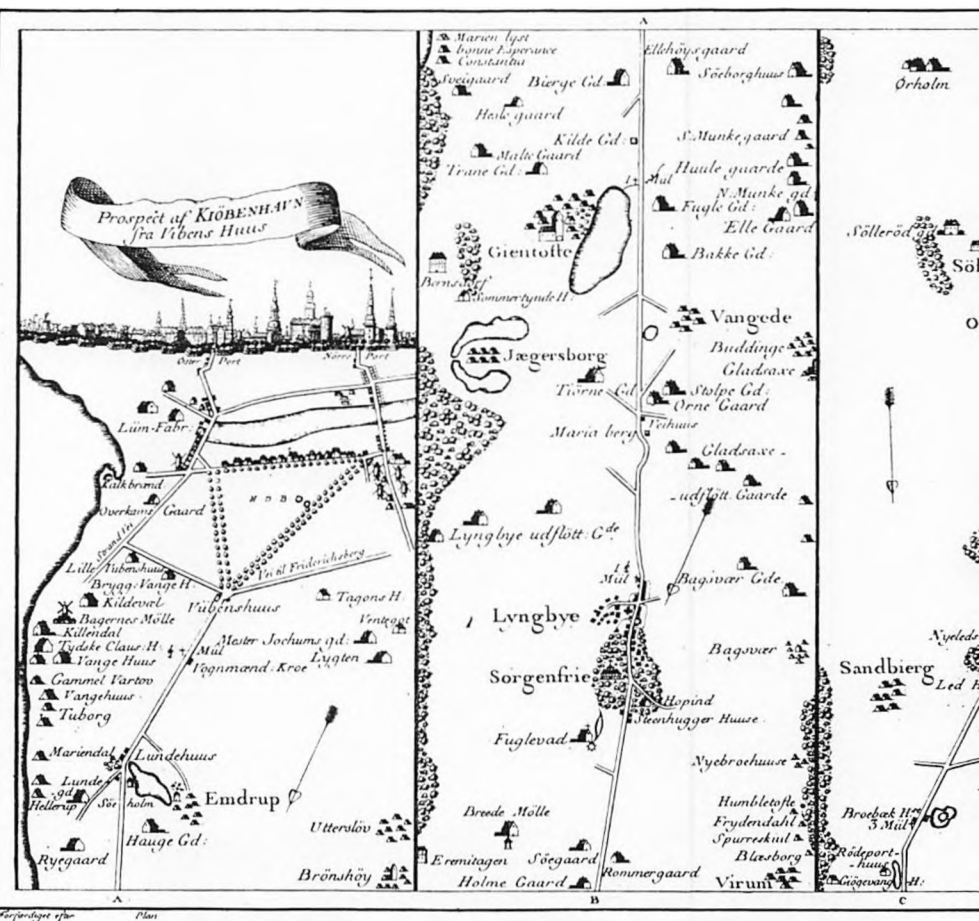
Den 27. april afgav det betænkning, hvori det hed, at kollegiet „fuldkommen indså, hvilken nytte og fordel de almindelige landevejes anlæg førte med sig“, og at Finans-kollegiet „vist ej heller nogensinde



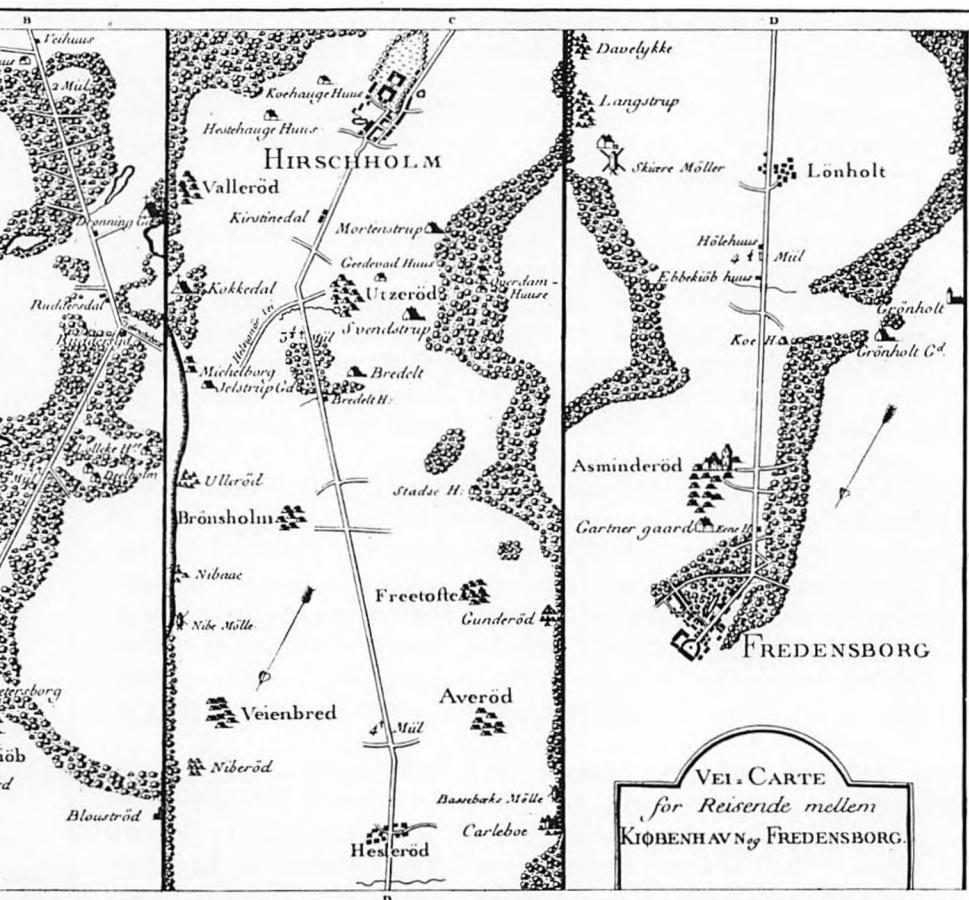
Et „Vei-Carte for Reisende mellem Kiøbenhavn og Fredensborg” af O. Steensberg blev udgivet få år efter, at vejen var færdiganlagt. Det er forfærdiget efter N. Morvilles Plan, 1782–86. Bemærk, at kortet er orienteret med nord nedad. – Det kgl. Bibliotek.



Tegning af en af Fredensborgvejens stenkister i nærheden af Hesselrød. Den er signeret af H. F. Rosenberg, der afløste Marmillod i 1775. – Rigsarkivet. På billedet side 37 er vist en stenkiste, som den ser ud i dag.



Et „Vei-Carte for Reisende mellem Kjøbenhavn og Fredensborg“ af O. Steensberg blev udgivet få år efter, at vejen var færdiganlagt. Det er forfærdiget efter N. Morvilles Plan, 1782–86. Bemærk, at kortet er orienteret med nord nedad. – Det kgl. Bibliotek.



Stenersen's Udgave

ville lægge hindringer i vejen for fortsættelse af et så vigtigt foretagende". Men på den anden side kunne kollegiet „dog ej døge, at de mangfoldige overordentlige udgifter, som man havde haft det år, bebyrdede den kongelige kasse og gjorde det umuligt af de ordentlige indtægter at udrede en sum som den budgetterede til vejen mellem Lønholt og Fredensborg". Og til sidst kom det frem med den afgørende betragtning: kollegiet anså „den omtalte vej som en slags bivej, der var af så megen mindre vigtighed, som der hverken på Hirschholm eller Fredensborg var nogen bestandig hof-holdning". Månedsdagen derefter resolverede kongen, at vejarbejdet skulle udsættes indtil videre.

Man tog dog snart fat igen.

Allerede i august samme år besluttede kongen, at arbejdet mellem Lønholt by og Fredensborg skulle genoptages i 1774, og at det nævnte beløb på 22.400 rdl. skulle afholdes af den kongelige kasse. I begyndelsen af 1774 blev beløbet på foranledning af Finans-kollegiet forhøjet til 27.000 rdl., som man gik med til, fordi Overbygningsdirektionen havde godtgjort, at dette beløb rigelig ville indvindes i 1775, når, som det formodedes, vejarbejdet dette år skulle udføres på den sidste strækning mellem Hirschholm og Hesselrød.

Men forinden man gik i gang mellem Hirschholm og Hesselrød, blev linieføringen på denne strækning ændret. Som tidligere nævnt var der allerede på den plan, som blev godkendt den 8. november 1764, vist en alternativ linieføring, der førte vejen fra Frederiksborgvejens tilslutning i Hirschholm nord om slotssøen og derefter op gennem den nuværende gågade og videre over Usserød til Hesselrød. På forslag af Mar-millod, formentlig fordi terrænet her var nemmere at komme igennem, blev denne linieføring godkendt ved kgl. resolution af 22. september 1774.

At vejen skulle føres igennem Hirschholm medførte imidlertid, at den her, ligesom igennem Lyngby, skulle brolægges. I Hirschholm blev Hirschholm Gade på en strækning af 140 favne mod nord fra Wilsteds Gaard, langs Ridebanen og Dronningedammen, brolagt, og det samme skete med en mindre del af „Tvergaden" – den senere Lillegade. Resten af gaderne blev „lagt i sten og grus".

På et kort fra 1775 over de brolagte gader er den brolagte strækning af Hirschholms Gade betegnet som „Vey fra Kiøbenhavn til Hirschholm og Fredensborg", mens tvergaden er betegnet som „Vey fra Fredensborg til Kiøbenhavn".¹⁴ Dette kunne tyde på, at „Hirschholm Gade", den senere Hovedgade, skulle være forbeholdt færdsel fra København, mens den sydgående færdsel skulle benytte tvergaden eller Lillegade, og at der med andre ord her er tale om ensrettet færdsel, eller at der måske har været tænkt på at etablere den.



Tegningen her fra omkring 1800 viser udsigten fra Fredensborg mod syd. Det er gennem dette landskab, Marmillod havde tænkt sig at føre en indkørselsvej til slottet. – Det kgl. Bibliotek.

Et andet forslag af Marmillod blev derimod ikke til noget. Det gjaldt vejens linieføring op til selve Fredensborg slot, et forslag, som hvis det var bragt til udførelse, ville have givet slottet en imponerende og pompøs tilkørsel.¹⁵ Da Fredensborgvejen ikke flugtede med Slotsgade, ville Marmillod anlægge en ny vej i lige linie i Slotsgades forlængelse mod syd, indtil den mødte sognevejen mellem Asminderød og Grønholt. Denne nye vej ville blive ca. 4 km lang.

Skønt forslaget ikke blev accepteret, fik vejen alligevel en fornem afslutning. Ved chausseens skæring med Slotsgade og Kronborg-Fredriksborgvejen anlagde man en stor runddel med en diameter på 75 m, og som i yderkanten blev beplantet med lindetræer. Denne runddel har helt frem til 1920'erne prydet vejen, og først for en halv snes år siden forsvandt de sidste af de gamle træer.

I efteråret 1774 gik man i gang med de sidste strækninger, og samtidig hermed de sidste broer og „stenkister“. Ved stenkister forstås mindre gennemløb under vejen. Stenkisterne var bygget af kløvede sten, og her i det kuperede terræn var der brug for mange sådanne gennemløb.

Tegninger til alle disse anlæg er bevaret på Rigsarkivet.¹⁶ De er til og med 1774 signeret af Marmillod, mens de i 1775 udfærdigede teg-

ninger er signeret af løjtnant H. F. Rosenberg, som afløste Marmillod og året efter blev udnævnt til overvejsinspektør.

De gamle vejbroer på Frederiksborg amts del af vejen – fire i alt – er alle intakte. Den sydligste er broen over Usserød å. Broens vejbane er i dette århundrede hævet betydeligt og sikret mod udskridning af kraftige granitblokke. Lidt nordligere kommer Nybro ved skæringen med Donse å. Ved den for nogle år siden skete vejforlægning her blev den nye vej dog ført uden om broen. De to nordligste er Hesselrød bro, der fører vejen over Nivåen, og Ebbekøbbro ved Langstrup å.¹⁷

Marmillod trækker sig tilbage.

Endnu inden vejen blev færdig, var der sket noget, som nok har virket lidt forstemmende: Marmillod havde i vrede forladt Danmark. Der var mange årsager til, at dette skete. Uanset en særdeles positiv og for Marmillod usædvanlig rosende indstilling fra Overbygningskommissionen om forlængelse af aftalen om hans hverv i Danmark blev der ikke truffet nogen afgørelse. Og mens han ventede, blev han generet med smålige drillerier, som f. eks. med reduktion i hans løn af de beløb, han havde anvendt til skrive- og tegnemateriel.

Alt dette affandt han sig med, men myndighedernes behandling af en affære, der udspillede på Fredensborgvejen, fik bægeret til at flyde over. En kaptajn Restorff, som førte kommandoen over de soldater, der arbejdede på vejen, blev af Marmillod sigtet for efterladenhed i sin tjeneste samt utilbørligt og fornærmeligt forhold i forbindelse med soldaternes forplejning.¹⁸ Det skete i august 1774. Skønt sagen, som Marmillod sagde, kunne have været afgjort på en enkelt dag, fulgte talrige forhør, hvor vidner blev afhørt, uden at Marmillod var til stede. Og alt mens dette stod på, var Marmillod tvunget til at gøre tjeneste sammen med Restorff, men da sagen i marts 1775 omsider blev henvist til en undersøgelseskommission, slap Marmillods tålmodighed op.

Han meddelte den 22. april, at han nu ikke længere kunne befatte sig med vejarbejdet. Kort efter fik han sin afsked i nåde og med 600 rdl. i pension, hvorefter han rejste hjem til Frankrig. Nogle måneder senere fik han en „gratifikation“ på 1000 rdl.

Først to år efter forelå undersøgelseskommissionens kendelse. Den gik Marmillod imod – men han havde næppe heller varetaget sine interesser med særlig energi.

Hans afrejse fra Danmark betød et stort tab for det danske vejevæsen, men han havde lagt grundlaget for vejnettets opbygning, og hans ind-



Til erindring om Jean Marmillod, vejens bygmester, blev mindesmerket til højre i billedet rejst ved Rudersdal i 1925. I 1958 blev vejen udvidet og samtidig forsvandt højen, som stenen stod på, og alle husene i baggrunden. Postkort, 1929. Søllerød Kommunebibliotek.

sats i landet fik derigennem betydning langt frem i tiden. Til hans minde blev i 1925, 150-året for vejens færdiggørelse, rejst en mindesten. Den står i Rudersdal lige nord for vejgaflen, hvor vejen fra Holte deler sig mod Hørsholm og Hillerød. På stenen er indhugget disse linjer:

FREDERIK V
INDKALDTE
1764
FRA FRANKRIG
OBERST MARMILLOD
SOM FORESTOD ANLÆGGET
AF DENNE DANMARKS
ÆLDSTE CHAUSSEE

Det pålægges de vejfarende at betale „passagepenge“.

I 1774, samme år som vejarbejdet blev genoptaget efter standsningen i 1769, besluttede man, at de vejfarende i lighed med en ordning, der var truffet året før på Roskildevejen, skulle betale „passagepenge“. Ordningen gik ud på, at de vejfarende skulle betale en vis afgift for benyttelse af vejen, og at afgiften, hvis størrelse afhang af, hvilken slags køretøj man benyttede, skulle erlægges ved særlige bomhuse.

I henhold til plakat af 15. marts 1774 skulle der opstilles to lande-vejsbomme på vejens sydlige del – ved Vibenshus og ved Lyngby – og opkrævningen af passagepenge skulle begynde 1. april samme år.

For passage skulle erlægges følgende afgifter:

For en karet med 6 heste	12 sk.
For en karet med 4 heste	8 sk.
For en karet med 2 heste	6 sk.
For en chaise eller jagtvogn med to eller flere heste	6 sk.
En bondevogn	2 sk.
Andre vogne samt karioler	4 sk.
For en kane eller slæde	2 sk.
En ridende person	2 sk.
For bæster og hornkvæg å stykket	1 sk.
For 4 får, lam eller svin	1 sk.

Der gjaldt en lang række fritagelser for betaling af passagepenge. Det gjaldt f. eks. alle kongelige rejser, bøndernes kørsler til hoveri og lignende. Endvidere var en lang række embedsmænd fritagne, når de kørte i embedsforretninger.

Opkrævningen af passagepenge blev forpagtet til en særlig bomforpagter. Bomforpagteren måtte kun afkræve de vejfarende passagepenge ved en af vejens to bomme. Skulle en vejfarende videre, skulle han have et „tegn“, så han frit kunne passere den næste bom. I 1777 blev det tilladt bomforpagteren, hvis han ønskede det, at anlægge endnu en tredje bom henimod Fredensborg, men de vejfarende skulle stadig kun betale passagepenge ved én af bommene, selv om de passerede dem alle.

Passagepengeopkrævningen i den i 1774 anordnede form kom ikke til at gælde i mange år, idet forordningen af 15. februar 1786 om erlæggelse af bompengge på de nye landeveje, som var eller senere ville blive anlagte, også gjaldt for Roskilde- og Fredensborgvejen. Efter



Bomstedet ved Vibenshus blev etableret i 1774. Udsnit af akvarel af O. J. Rawert, 1823.
– Det kgl. Bibliotek.

denne forordning skulle „bompeng“, som afgiften nu kaldtes, fremtidig erlægges ved hver mil, hvilket for Fredensborgvejen betød, at der skulle etableres 3 nye landevejsbomme, nemlig ved Geels bakke samt i Hirschholm og Hesselrød.

Vejen bliver færdig i 1775.

I løbet af efteråret 1774 og det følgende år fik man afsluttet arbejdet på de sidste strækninger nord for Hirschholm på tilsammen ca. 11½ km – og i december 1775 – 11 år efter at vejens anlæg var approberet – kunne vejen meldes færdig. Fredensborgvejen, den første af de nye hovedveje, var en realitet.

Det var betydelige opbud af militært mandskab, der i disse år havde været sat ind i vejarbejdet. I 1764, da man kom sent i gang, udgjorde styrken dog kun 100 soldater eller „gemene“, som de kaldtes, foruden officerer, underofficerer og tambourer, men i de efterfølgende år steg antallet til 300 mand i 1765, og det kulminerede i 1766 med 650 mand.

I de to sidste år, da man arbejdede mellem Hirschholm og Fredensborg, var der udkommanderet ca. 350 mand hvert år.

Omkostningerne ved arbejdet havde i alt udgjort 236.523 rdl., hvilket var væsentlig mere end budgetteret. Mindst var udgiften i 1764 med 18.119 rdl., størst i 1766 med 46.036 rdl. I de første 5 år blev udgiften næsten udelukkende afholdt af „den kongelige partikulærkasse“, en fond, som kongen kunne bruge til dækning af mere private udgifter, mens udgifterne i de sidste 3 år hovedsagelig blev afholdt af „den kongelige Zahlkasse“, dvs. den del af statskassen, som de direkte skatter indgik i. Ca. 9.000 rdl. var ydet til lodsejere i godtgørelse for „bestandigt eller tilfældigt tab m. v.“.

I 1778 foretog man en detaljeret opmåling af vejlængden fra Nørreport i København til en række steder langs vejen. Af opmålingen fremgår blandt andet, at vejlængden fra Nørreport til Lyngby var 6065 favne, til Geels hus 7770 favne, til Rudersdal 9180 favne, til Hirschholm 12800 favne, til Usserød 13500 favne, til Hesselrød 16686 favne og til „runddelen uden for Fredensborg“ 19680 favne. Hele vejen fra Nørreport til jern-gitteret ved indgangen til Fredensborg Slots gård var 19988 favne.

Fredensborgvejen får milepæle.

Efter at vejen var færdiganlagt, forestod der dog endnu et lille arbejde, der var blevet udskudt under anlægget. Der skulle opsættes milepæle langs vejen. Det havde allerede været meningen lige fra vejarbejdets igangsætning, men sagen gav anledning til mange overvejelser både med hensyn til milestenenes udseende og hvilket materiale man skulle anvende til dem.

Omsider bestemte man sig for at lade hel- og halvmilepælene udføre af norsk marmor, som man havde liggende en del af, og som oprindeligt var indkøbt til brug ved opførelse af Marmorkirken, et arbejde, som var blevet standset af Struensee som led i hans sparebestræbelser.¹⁹ Kvartmilepælene skulle derimod udføres af granit.

Milestenene skulle have forskelligt udseende, alt eftersom de markerede hele, halve eller kvarte mil. Hel- og halvmilestenene blev udført efter tegning – vistnok af billedhugger Johannes Wiedewelt. Helmilepælene var smukke, ca. 4 alen høje obelisker, halvmilepælene var af noget lignende udseende, men ikke så høje. Både hel- og halvmilepælene blev opstillet langs vejen i 1778 – i alt 4 helmilepæle og 5 halvmilepæle. Beklageligvis var materialet så lidet modstandsdygtigt over for vejrets påvirkninger, at flere af pælene allerede i første halvdel af forrige århundrede måtte udskiftes.



De gamle helmilepæle af norsk marmor var smukke, men materialet skrøbeligt. Martinus Rørbye har på en akvarel fra omkring 1830 vist, hvor medtaget 1-milepælen i Gentofte på det tidspunkt var. – Øregård Museum.

Fredensborgvejens kvartmilensten, i alt 10, blev først opstillet langs vejen i 1791. Mange af dem står endnu på de oprindelige pladser.

Alle milenstenene blev forsynet med Frederik V's monogram. Man ønskede på den måde at mindes den konge, der havde besluttet, at vejen skulle anlægges. På hel- og halvmilenstenene havde monogrammet fået en særlig smuk udformning. Det var udført i ophøjet relief og over monogrammet, også i relief, var udhugget en kongekrone og nederst på stenen et posthorn.

Marmillod fremkom i 1771 med et forslag om et nyt begyndelsespunkt for de nye hovedvejes længdemåling. Tidligere havde man regnet vejlængderne fra byportene, men Marmillods forslag gik ud på, at



I Frederiksborg amt er næsten alle de gamle kvartmilepæle bevaret på de oprindelige pladser, og de er stadig omgivet af lave hække, som oftest af tjorn. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

man skulle regne vejlængden fra byens omtrentlige midtpunkt. Sådan gjorde man i Rom og Paris. På det sted i byens centrum, hvorfra vejlængderne skulle regnes, foreslog han rejst en pyramide, prydet med inskriptioner og figurer svarende til formålet. Forslaget vandt ikke genklang, og det blev end ikke besvaret.²⁰

Færdslen på den nye vej.

Selv om de store arbejder på vejen naturligvis besværliggjorde færdslen, blev den dog på intet tidspunkt standset. Det var jo meningen, at alle de nye veje skulle være åbne for den almindelige færdsel, og det skete for Fredensborgvejen, efterhånden som de enkelte strækninger blev færdige. Den 10. november 1769 blev den første delstrækning af den nye vej, strækningen indtil Lyngby, åbnet for almindelig færdsel, men allerede forinden var, ved resolution af 29. september 1767, kongevejspatroljerne på kongevejen til Fredensborg blevet afskaffet.²¹

At vejen i 1771 var færdig indtil Hirschholm, kom navnlig hoffet til gode. Det var jo i 1771, at Christian VII og hoffet tilbragte næsten et

halvt år på Hirschholm. Den 5. juni kørte den kongelige oppakning og udrustning til det lange sommerophold fra København til Hirschholm. 294 vogne i alt rullede langsomt af sted mod Hirschholm, og i hele den sommer, der fulgte, var vejen præget af det liv, der levedes på slottet. Og der skete meget den sommer på Hirschholm. Det var herfra, at landet i et halvt år blev styret af Struensee, og talrige af hans forordninger og kabinetsbeslutninger er udstedt på Hirschholm slot. Daglig var der forbindelse ad Fredensborgvejen mellem Hirschholm og København. Og det var ad den vej, de 200 norske matroser i september 1771 vandrede mod Hirschholm for at få deres sold udbetalt, og det var også ad denne vej, at hoffet en sen novemberdag for sidste gang rejste fra Hirschholm slot.

I god tid inden sommeropholdet havde Struensee udbedt sig forslag til en plan om en kørende post mellem København og Hirschholm. Denne post, den såkaldte „agende hofpost“, skulle efter planen køre daglig i begge retninger, så længe hoffet opholdt sig på slottet. I april blev forslaget til kørslen godkendt. Man skulle køre med en lukket postvogn, trukket af 4 heste, og skønt postens primære formål var at betjene hoffet, blev det tilladt almindelige rejsende at benytte den. Der skulle i vognen være plads til 10 personer samt deres rejsegods. Turen til Hirschholm skulle koste 3 mark, til Lyngby 2 mark, hvis man ville sidde inde i vognen. De udvendige pladser skulle koste det halve. Hele turen mellem København og Hirschholm skulle gøres på 2½ time.

I juli meddelte Generalpostamtet, at det havde truffet aftale med vognmændenes oldermænd om, at denne straks skulle sætte endnu en vogn ind på ruten, som skulle køre, indtil en ny og bekvemmere rejsevogn, ophængt i remme og med plads til 10 personer, kunne leveres. Vognen skulle afgang fra Hirschholm hver morgen kl. 9 og fra København hver aften kl. 7.

I september samme år blev det yderligere bestemt, at hofposten skulle medtage almindelige breve. Mellem København og Helsingør blev brevene endnu ekspederet af fodposterne, som udgik fra København og Helsingør og mødtes i Rungsted, hvor de omvekslede postsække. De skulle nu fremtidig mødes i Hirschholm og have posten færdig i god tid, så hofposten ikke blev forsinket. Den skulle være i København så tidligt, at breve kunne nå Hamborgposten samme aften.

For de almindelige rejsende, men dog navnlig til bekvemmelighed for de norske undersåtter, blev der endvidere i sommeren 1771 planlagt en almindelig postvogn mellem København og Helsingør. Den skulle køre ad den nye vej fra København til Hirschholm, men herfra og til Helsingør skulle den køre ad „Helsingørvejen“, som Strandvejen dengang officielt hed. Inden den kom i gang, indstillede Generalpost-

amtet, at forskellige vejstykker på postvognens nordlige rute først skulle sættes i stand. I overensstemmelse hermed bestemte en kabinetsordre af 21. august, at tre vejstrækninger straks skulle udbedres, nemlig „vejen fra Hirschholm til Sundet“, den brolagte strækning „lige bag Nivå“ og endelig den brolagte vej mellem Sletten og Humlebæk, en vejstrækning, der til tider henlå i næsten ufremkommelig stand.

Postvognen skulle kunne medtage 10 personer, og den skulle trækkes af 6 heste. Posten skulle afgå fra København mandag, onsdag og fredag og fra Helsingør tirsdag, torsdag og lørdag, alle dage kl. 8 om formiddagen.

Efter indstilling fra Generalpostamtet blev posten fritaget for visitationer undervejs, men det blev dog i december samme år bestemt, at der skulle ansættes en mand i Hirschholm til at passe på kontrabandevare på postvognen. Hvervet blev overdraget postekspeditør løjtnant Niels Holm i Hirschholm, som herfor fik en årlig løn på 200 rdl.

Postvognen kom først i gang den 1. januar 1772, men den nye rejseforbindelse fik kun kort levetid. Det viste sig snart, at den kørte med et betydeligt underskud, og en kgl. resolution af december 1772 bestemte, at den skulle ophøre ved årets udgang.²²

Efter Struensees fald i 1772 og Christian VII's skilsmisse fra Caroline Mathilde blev Hirschholm ikke længere benyttet af kongen og hoffet. Til gengæld fik Fredensborg nu en glansperiode som sommerresidens for enkedronning Juliane Marie og arveprins Frederik. Det var dem, der lige til 1784, da kronprins Frederik tog magten, var de egentlig styrende, og i disse år, da regeringsmagten i sommertiden koncentrerede sig i Fredensborg, kom den nye vej i hele dens længde for alvor til sin ret.

Hver sommer, når hoffet flyttede til Fredensborg, trak store vogntog af sted ad vejen fra København og op til slottet med den mægtige udrustning for sommeropholdet. Det var bønderne, der blev udskrevet til disse transporter, og vogntogene var store. I 1784 stillede Københavns amt bønder med 146 par heste og vogne for at transportere godset til Rudersdal, hvor det blev overtaget af bønderne fra Frederiksborg og Kronborg amter. Da bønderne her ikke kunne levere et tilstrækkeligt antal heste, måtte man leje 60 par i Københavns amt og 48 par i Hirschholms amt.

Inden vejanlægget var afsluttet, måtte vejen befares med forsigtighed, da man ellers kunne komme ud for ubehagelige overraskelser. Hofmarskallen havde erfaret, hvor galt det kunne gå og klagede i 1775 over, at vognene i kortegen til Fredensborg kørte i sæk ved Usse-



Flere af vejens gamle stenkister er endnu i brug. Her er en stenkiste fra Fredensborg-vejen lidt nord for Langstrup å. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

rød, og at man måtte „frygte at brække vognene itu eller at måtte blive siddende“.

Da først vejen var færdig, var det anderledes nemt at komme til og fra Fredensborg. Enkedronningen skulle en dag i 1776, året efter at vejen var færdig, til Christiansborg. Hun tog af sted fra Fredensborg kl. 7 om morgenen og var allerede tilbage kl. 3 om eftermiddagen.²³

Efter magtskiftet i 1784 blev der stille i Fredensborg, men enkedronningen boede her stadig om sommeren, og på vejene omkring slottet kunne man møde hendes karet forspændt med 6 hvide heste.

Den norskfødte kongelige skuespiller Michael Rosing tilbragte i disse år sommeren i Fredensborg, og hvert år i maj måned flyttede familien ud. Rosing lejede en af bøndernes tørvevogne, læssede den med alt familiens habengut og anbragte sig selv og familien øverst på læsset. Det hændte, at de i nærheden af slottet mødte enkedronningen, som Rosing i øvrigt var meget hengiven, men et møde under disse om-

stændigheder var han ikke rigtig glad for. Men var mødet uundgåeligt, kunne Rosing sige: „Ja, så i Guds navn da“, hvorpå hele familien kravlede ned og stående i vejkanterne hilste dronningen. En samtale med dronningen fulgte som regel efter.²⁴

Den 10. oktober 1796 døde enkedronningen på Fredensborg. Efter at hun havde henligget på Castrum Doloris i slotskirken, fandt bisættelsen sted den 12. november fra Roskilde Domkirke. Dagen før førtes kisten ad Fredensborgvejen mod København.

En pragtfuld og imponerende procession ledsagede kisten det første stykke vej.²⁵ En eskadron af garden til hest med dæmpede pauker og trompeter åbnede processionen. Lige efter garden red kammerfoureren „med lang kappe og nedhængende flor“ fulgt af talrige fyrstelige personer, officerer og embedsmænd i kareter trukket af 6 heste – og derefter hofembedsmænd, alle til hest og i strålende uniformer. Så kom „den højsalige dronnings sørgevogn“, omgivet af 12 lakajer i sorte livreer og bærende brændende hvide voksfakler, som var „bebundne med flor og våben“. En lang række fyrster og officerer i kareter eller til hest sluttede op efter vognen, og processionen afsluttedes med en eskadron af garden til hest.

Hele den store procession fulgte dog ikke længere end til Asminde-rød. Her opløstes den, og ligvognen, kun ledsaget af et kommando husarer, fortsatte mod Hirschholm og derfra videre mod syd.



I 1792 blev vejen fra Brønsholm til Helsingør tilsluttet Fredensborgvejen. Billedet viser tilslutningsstedet, som det så ud i 1970, da Fredensborgvejen lige var blevet spærret som indledning til den omfattende ændring af vejsystemet her. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

FREDENSBORGVEJEN I 1800-ÅRENE

Fredensborgvejen og Helsingørvejen.

Med enkedronning Juliane Maries død i 1796 sluttede en epoke i Fredensborgs historie. Men med Fredensborgvejen var der allerede inden enkedronningens død sket noget, der helt skulle ændre dens karakter.

I 1778 – tre år efter at vejen var blevet færdig – bestemte et kgl. reskript, at den overordnede vejdirektion igen skulle ændres. Man oprettede den såkaldte Generalvejskommission, der skulle være „bestandig vedvarende“, og som blandt andet skulle tage sig af den fremtidige

vejplanlægning. Det vigtigste i denne henseende var at få anlagt nye gode hovedveje på Sjælland fra København til de større byer – Helsingør, Kalundborg, Korsør og Vordingborg.

Allerede i november samme år bestemte en kgl. resolution, at den første af de nye veje skulle være vejen til Helsingør. Da vejen langs Øresundskysten, den gamle „adelvej“ til Helsingør, ikke lod sig sætte i anvendelig stand, valgte man til den nye hovedvej til Helsingør at benytte et stykke af den nyanlagte Fredensborgvej, nemlig strækningen fra København til Brønsholm lidt nord for Usserød, og herfra at anlægge en ny vej til Helsingør.²⁶ Arbejdet på denne vej begyndte i 1779, og da den i slutningen af 1792 var færdig, dannede den sammen med Fredensborgvejen indtil Brønsholm en ny hovedvej mellem København og Helsingør.

Hele denne vej hed fra nu af „Helsingørvejen“, mens vejen langs Øresundskysten, der hidtil havde båret dette navn, en kort overgang blev kaldt „den gamle Helsingørvej“ og derefter „Strandvejen“, mens man ved „Fredensborgvejen“ fra nu af i almindelighed forstod vejen fra vejgaflen ved Brønsholm til Fredensborg.

Naturligvis blev der stor forskel på benyttelsen af de dele af den nyanlagte Fredensborgvej, der lå henholdsvis nord og syd for vejgaflen ved Brønsholm, hvor den nye vej til Helsingør var blevet tilsluttet. Et vist indtryk heraf får man ved at betragte størrelsen af forpagtningsafgifterne ved vejens 5 bomhuse. Disse tal viser ganske vist ikke direkte trafikmængden ved bommene, men en sammenligning af forpagtningsafgifternes størrelse for de enkelte bomme viser lidt om forholdet mellem trafiktætheden ved bomstederne.

I 1794 var forpagtningsbeløbene for de fem landevejsbomme – ved Vibenshus, Vangede, Geels skov, Hirschholm og Hesselrød – i rigsdaler henholdsvis 3014, 1420, 795, 425 og 101. Et lille halvt hundrede år senere, i 1839, var de tilsvarende tal, ligeledes i rigsdaler: 3500, 2620, 1200, 550 og 211.

En sammenligning af tallene for de to år viser, at der i den mellemliggende tid er sket en lille stigning af forpagtningsbeløbene. Stigningen, der kun i ringe grad skyldes de stedfundne beskedne stigninger af passageafgiften, vidner om, at færdslen i de forløbne år er steget noget. Men at forpagtningsbeløbenes indbyrdes størrelsesforhold for de enkelte bomme er nogenlunde uforandret for de to år, og forøvrigt også for alle de mellemliggende år, viser tillige, at der ikke i perioden er sket nogen ændring i „færdselsmønstrer“.

For begge år afspejler tallene stor færdsel nær København, en færdsel, der hurtigt aftager for hver mil, man fjerner sig fra byen, og navnlig mindskes betydeligt nord for Lyngby (bommen ved Vangede).

Og de afspejler tillige en meget lille færdsel forbi Hesselrød, det eneste af vejens fem bomsteder, der *kun* registrerer færdslen til og fra Fredensborg. Betragter man forpagtningsafgifterne for Sjællands 41 andre landevejsbomme, vil man se, at kun fire af alle disse bomme har forpagtningsafgifter, der er mindre end Hesselrødbommens.

At færdslen på den nordlige del af Fredensborgvejen var så ringe, kan ikke forbavse. Den gennemgående færdsel til Helsingør, der i øvrigt heller ikke var stor, passerede ikke Hesselrødbommen, og bøndernes lokale kørsler til markarbejder o. lign. betød ikke ret meget.

Det samme gjaldt den indbyrdes færdsel mellem Hirschholm og Fredensborg. Begge disse byer, eller „flækker“ som de officielt kaldtes, var små og ubetydelige. Hirschholm flække var skabt af slottet, men byudviklingen var ikke rigtig blevet til noget. Endnu omkring 1830 havde den kun lidt over 400 indbyggere og næsten ingen jorder. Man ernærede sig af lidt korn- og urtekramhandel, ved værtshushold og håndværksdrift. De handlende hentede deres varer i København, hvortil de også bragte deres korn- og fedevare. Iøvrigt holdt man markeder to gange om året, i april og i oktober, hvor der blev solgt heste, kvæg, landbrugs- og husflidsprodukter samt de ting, som byens håndværkere havde fremstillet.²⁷

Flækken ved Fredensborg var ligesom Hirschholm skabt af det nærliggende slot, men bydannelsen skred kun langsomt frem. Erik Pontopidan skrev i 1764 i „Den Danske Atlas“, at der netop var begyndt at danne sig en by i skoven med nogle små gader og „skønt uordentlige og besatte med små huse“, så havde de dog allerede „anseende af en flække eller liden købstad“.

I 1831 var man kommet op på omkring 500 indbyggere, som ernærede sig ved lidt avlsbrug og af en beskednen handel og håndværksdrift. Men, som en samtidig forfatter skrev, den holdes for at have den sundeste beliggenhed i Sjælland og „vælges derfor af mange til opholdssted om sommeren; ligesom den ofte besøges af rejsende, der vil fryde sig ved de afvekslende spadseregange og udsigter, dens herlige, skovrige omegn frembyder, og som ikke lidet oplives ved den skønne Esrom sø“.²⁸

Rejsen til Fredensborg.

Mange lystrejsende ad Fredensborgvejen gav slottet og dets idylliske omegn dog ikke. En mand, der boede i Fredensborg omkring 1820, skrev, at byen var et næsten isoleret sted. Om vinteren kunne det ske, at folk fra Frederiksborg eller Helsingør foretog en køretur dertil. Men om sommeren var det anderledes; da fik byen „daglig besøg fra hele

omegnen, endogså fra København". Og han tilføjer, lidt resigneret, at der sikkert havde været endnu flere besøg, hvis ikke forbindelsen med omverdenen havde været så dårlig, som den var.

Det var nemlig næsten umuligt at få vogne til hovedstaden eller noget andet sted, og selv den mådelige og langsommelige befordring med bondevogne kunne kun benyttes, når man formåede at skaffe deltagere i turen. For det var dyrt at leje en bondevogn, og på visse årstider, når bønderne var beskæftiget med markarbejde og lignende, ville de slet ikke køre. Det var, skriver han, „lige så let at komme til Fredensborg med en af de talrige bøndervogne, som daglig førte kornvarer og brændsel til hovedstaden og vendte tomme hjem, som det var vanskeligt at komme tilbage igen".²⁹

Men man kunne naturligvis gå. Det var jo i „fodvandringen"s tid, hvor det „at rejse til fods", som Hostrup senere skrev, var det eneste saliggørende. Knud Lyhne Rahbek var en af dem, der ikke var bange for at tage turen til fods. Han boede i 1781 i Jægerspris og var på det tidspunkt brændende forelsket i Michael Rosings kone, skuespillerinden Johanne Rosing. Rosings tilbragte, som så ofte, sommeren i Fredensborg, og meget tit var Rahbek på besøg hos dem, og altid tilbage lagde han vejen til fods.³⁰ Sin dagbog har han, naturligt nok, betroet sit hjertes sorger og glæder – men om turen til Fredensborg, endsiige om vejen er der ikke et ord.

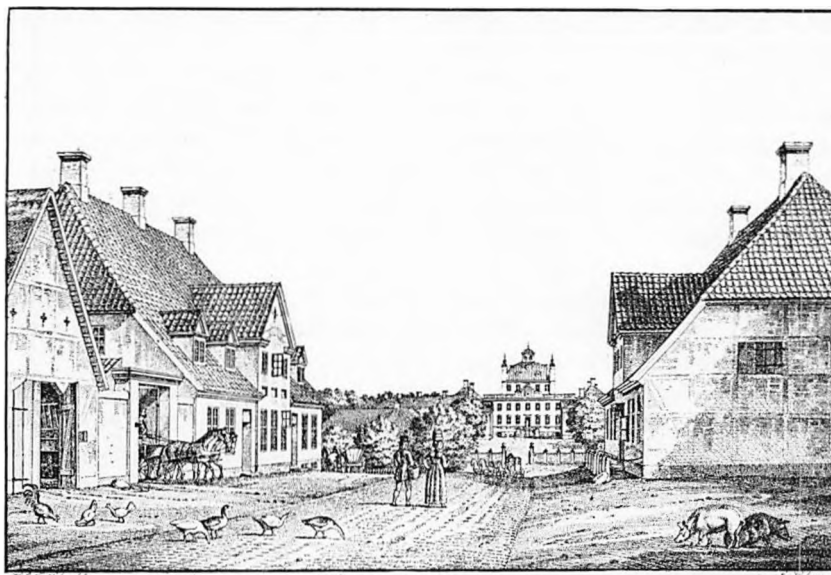
De rejsende til Fredensborg har i det hele taget ikke været meget meddelssomme med hensyn til indtryk af vejen eller oplevelser på rejsen. En af de rejsende, som også kom på disse kanter, var Lauritz Engelstoft, senere professor i historie ved Københavns Universitet. Han var en ivrig vandringsmand. Sammen med en ven foretog han i 1797 en større vandring i Nordsjælland og besøgte også Hirschholm, hvorfra han ville til Fredensborg. Hver dag førte han dagbog og beskrev omhyggeligt den lange vandretur.³¹

Engelstoft og rejsekammeraten kom til Hirschholm en junaften kl. 9 og fik logis i huset hos en madam Haase, „der i begyndelsen syntes at frygte for sådant et par vandrende riddere", men „da vi var velklædte, forlangte en flaske vin og varm mad til aften, sagde, at vi ville se slottet etc.", blev hun beroliget.

Undervejs til Hirschholm havde de truffet en bonde og aftalt med ham, at han skulle køre dem til Fredensborg næste dag – for „en bagatel af 4 mark". Da bonden næste dag ikke kom til aftalt tid, gik de en tur for at se på omegnen. Byen blev de hurtigt færdig med, – den „er kun liden, husene ere kun een etage; det er skident i gaderne".

Kl. 2 kom bonden – og de rullede af sted mod Fredensborg.

Hvis man her glæder sig til at få en skildring af køreturen ad Fre-



Den landlige idyl i Fredensborg har tegneren H. G. F. Holm, kaldet „Fattigholm“, fanget i dette stik fra samlingen „Sjællands yndigste Egne“, 1838. Huset til venstre er Store Kro.

densborgvejen, bliver man skuffet, for Engelstoft affærdiger hele turen med disse ord: „Vejen fra Hirschholm til Fredensborg har ikke meget interessant, det vidste vi i forvejen, ellers havde vi ikke kørt“. Efter 5 kvarters forløb havde de tilbagelagt de 2 mil fra Hirschholm til Fredensborg, – “thi vor bonde kørte som i almindelighed alle sjællandske bønder rask“.

Det er synd, at han ikke har ofret lidt mere opmærksomhed på rejsen, for hans dagbog er ellers fuld af gode og interessante iagttagelser. Men fra anden side kan der dog hentes et og andet af interesse for vejen.

En svensk student, som i 1806 foretog en fodvandring i Europa, begyndte turen i Helsingør for herfra at fortsætte til København. Lidt syd for Frederiksborg drejede han af ad en vej til venstre for også at få Hirschholm Slot at se. Han berømte landskabet, der „som overalt her“ var dejligt, vekslende mellem kornagre og grønne bøgeskove. Hvilken vej han gik, er ikke ganske klart, men han kom da til Hirschholm, „hvis kronede slot længe havde været synligt over de omgivende træer, en liden øjenlyst“. Og på posthuset i Hirschholm fik han en

gunstig vederkvælgelse, der serveredes af en „tækkelig pige, som ej synes uvant med at omgås svenske“.

Efter at han havde set og beskrevet og også tegnet det øde slot og den forfaldne park, gik han videre ad Kongevejen mod København. Han beretter om indtryk og oplevelser fra turen. Til Lyngby kom han sent om aftenen, „udtrættet og i mørke“, men alt var optaget, så han ikke kunne få logi. Han klarede det dog ved at lægge sig på en bæk med kufferten som hovedpude, – og skønt bænken var smal og hård, fik han dog god hvile efter 3½ mils vandring.³²

Takket være de mange rejsende, der kom på Helsingørvejen, er hele denne vej langt hyppigere omtalt end Fredensborgvejen nord for Brønsholm. Her er det mest utilfredse vejfarende, der fremkom med bidrag om vej og rejse, når de skulle have luft for deres irritation – og trygt henvendte de sig til den for optagelse af klager altid beredvillige „Politiven“. En klager besværede sig i 1806 i mange numre af bladet over en mødding, der var placeret i nærheden af Fredensborg slot. Trods hans tidligere skrivelser herom konstaterer han, at den flere måneder efter det første indlæg endnu ikke var borttaget, men meget vokset, „så at man kan antage den for tvende møddinger“. Den „gør passagen for gående særdeles ubehagelig; man undres derfor billigen over, at ejermanen ikke synes at ville ænse den gjorte påanke“.

For de vejfarende var det ubekvemt, at de ikke kunne se, hvad klokken var, når de kom til Asminderød, fordi urskiven på kirketårnet endnu ikke var eftersat, og bedre var det ikke ved Fredensborg. På slotstårnet var der ganske vist en urskive med en viser, men uret var borttaget.

Galt var det også med vejviserne på vejen. En klager beretter, at en englænder ved vejgaflen ved Brønsholm ikke vidste, hvad vej han skulle tage for at komme til Helsingør. Uheldigvis valgte han den forkerte og gik omvejen over Fredensborg.

Værre var det dog, at bønderne, som en klager påpegede i 1804, ophobede det tømmer, som skulle til Sletten, formodentlig for udskibning, på begge sider af vejen. Det var farligt for de vejfarende i mørke, og som han siger, „en vej er intet oplagssted“.³³

Fredensborgvejen var jo anlagt som „hovedvej“, skønt den ikke på noget tidspunkt havde haft en færdsel, der motiverede det. Ved vejenes klassificering i vejforordningen af 1793, vejenes „grundlov“ for de næste godt 70 år, nævnes den da heller ikke blandt de nye „hovedlandeveje“, hvorved man forstod veje, „som forbinde en provins med en anden“.

Som vej betragtet kunne den ikke være bedre bygget. Men den havde én ulempe: den var meget bakket eller, som en vejtekniker ville sige,



I Rude skov følger vejen stadig terrænformerne, som den gjorde det, da den blev anlagt. Kørslen her var besværlig, og skoven velegnet til et røveri som det, der skete i 1845. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

dens „længdeprofil“ var ikke god. Det mærkes den dag i dag og navnlig på den del af vejen, der går gennem Frederiksborg amt, hvor terrænet mange steder er meget kuperet, f. eks. i Rude skov og i området omkring Hesselrød.

I vejreformernes tid lagde man imidlertid ikke så megen vægt på at komme af med bakkerne. Det vigtigste var, at vejene „så meget som muligt gik i lige linie“. Og mødte man ved vejanlægget store bakker, gravede man dem ikke igennem, men lod selv store veje „vige fra den lige linie“.

Den bakkede vej havde dog alvorlige ulemper. For hestene var det besværligt og langsommeligt at trække køretøjer op ad bakkerne. Denne ulempe gav sig et næsten tragikomisk udslag en gang i året 1845. En hotelkarl og en postkarl, begge fra Hørsholm, havde planlagt et røveri fra postvognen, når den var på vej gennem Rude skov til Hørsholm. De havde lavet en falsk nøgle til postvognens værdipostaflukke, og en mørk nat, da de vidste, at der var værdipost med vognen, besluttede de at foretage kuppet. Da postvognen kørte op ad den stejle Svedenbjerg bakke, kom de frem fra deres skjulested i skoven, løb forsigtigt om bag vognen, låste bagklappen op og fjernede posttaskerne. Allerede dagen efter blev de dog begge fanget.³⁴

Bakkerne var naturligvis besværlige om vinteren. Pastor J. F. Topsøe, der virkede i Hørsholm omkring 1850, tog ofte ture til København enten for at besøge familie eller for at gå i teateret. Når rejsen skulle finde sted, lod han sin karl, Jørgen, spænde for wiernervognen, og så tog hele familien af sted. Men om vinteren, når sneen lå over vejen, og hesten havde svært ved at stå fast på bakkerne i Rude skov, hændte det, at hele familien måtte ud af vognen for at skubbe på. Turen til København tog normalt 2½ time, men efter en teateraften foretrak man at overnatte i byen.

Vintervejret var også på anden måde ubehageligt for de vejfarende. Vinteren 1798–99 var meget streng, og Hirschholm fik det at mærke ved forsinkelser på op til et døgn af postdiligencen, og det forlød en dag, at en bonde fra Karlebo skulle være fundet ihjelfrosset. Det var forøvrigt snemængden den vinter, der var anledningen til, at man udfærdigede nye regler for det besværlige og byrdefulde pligtarbejde med snerydningen. Perioden mellem frost og tø var også ubehagelig på vejen. I 1806 beklagede en mand sig i „Politivennen“ over, at hele vejen fra Lundehuset til Hirschholm var, som han udtrykte det, „en eneste slade af pladder“ – og hvad det så var, skal det nok have gjort rejsen besværlig.³⁵

Milepælene i 1800-årene.

Noget af det, de vejfarende lagde mærke til på vejen, og havde brug for, var milepælene. I det mange steder ret øde og åbne land, som vejene gik igennem, var der ikke meget, der kunne orientere de vejfarende om sted og afstand. Men milepælene kom dem til hjælp. For hver fjerdingvej man kom frem, stod en milesten med oplysning af afstand fra byporten i København.

Vejmyndighederne har utvivlsomt været glade for de smukke milepæle af norsk marmor. De kunne ses langt borte fra, og de prydede vejen. Så meget desto større må skuffelsen have været over, at de var så skrøbelige. Martinus Rørbyes side 33 viste tegning af vejens 1-milepæl illustrerer pælen i malerisk forfald. En vejfarende, der oplevede en pæl i lignende fremadskridende tilintetgørelse, skrev bekymret om den til „Politivennen“. Det var 3-milepælen omtrent en fjerdingvej syd for Hørsholm, han havde i tankerne. Den var nu næsten helt ødelagt, skrev han, „indhulet på begge sider, så midten er blevet meget tynd og synes derfor ikke at kunne bære byrden af den øverste del“. Han havde ofte set børn fra de nærliggende gårde lege i nærheden af den, og andet sted havde han „undertiden set en mødig vandrer sætte sig under en sådan pæl for under dens skygge at søge ly for solen“. Hændte det sig,



De gamle hel- og halvmilepæle af norsk marmor blev omkring 1840 udskiftet og erstattet af svære kegleformede granitpæle. Ved to af halvmilepælene har man dog anvendt fodstykkerne fra de gamle pæle. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

at pælen ved et stærkt vindstød styrtede om, når nogen var den nær, ville de næppe komme derfra med livet, og han sluttede med et ønske om, at „pælen måtte blive efterset og dens skrøbelighed helbredet“. ³⁶

Pælen blev formentlig snart efter fjernet og erstattet af den granitkegle, der endnu står på stedet. Som det gik denne pæl, er det gået alle Fredensborgvejens milepæle af norsk marmor, og kun ganske få pæle af denne type eksisterer endnu*). Den sidste af Fredensborgvejens milepæle af norsk marmor var 2-milepælen på Geels bakke. Den blev fjernet omkring 1930 på grund af vejudvidelse og flyttet til Frilandsmuseet, hvor den stod, indtil den blev frostsprængt i 1942.

På Frederiksborg amts del af vejen er to af de gamle halvmilepæle – 2½ milepælen i Rude skov og 4½ milepælen ved Lønholt – kun delvist blevet erstattet af granitmilepæle, idet de granitkegler, der nu findes her, er sat op på de gamle baser fra de oprindelige pæle.

*) På Roskilde-Korsørvejen findes tre og på Amager Landevej to. På Helsingørvejen er een af dem bevaret. Det er 5½-milepælen ved Rørtang.

Kvartmilepælene på Frederiksborg amts del af vejen er alle bevaret, og med en enkelt undtagelse nær står de på de oprindelige pladser. Den eneste undtagelse er 3¼-milestenen. Den stod oprindeligt på pladsen ud for den bygning, der nu har nr. 24 på Hørsholm Hovedgade, men blev i forbindelse med vejudvidelse i 1931 flyttet til Frennehus's have. Da denne ejendom for få år siden blev eksproprieret, blev stenen igen flyttet og står nu med fredningsmyndighedernes tilladelse ved siden af Hørsholm Egns Museum på Sdr. Jagtvej.

Tre af Fredensborgvejens milepæle er af en anden type end de her nævnte. Det er 1-, 1¼- og 1½-milepælene på den nuværende Lyngbyvej. Disse pæle er af granit, høje og slanke i stilen. De er udført efter tegning af billedhugger H. E. Freund. Milepæle af denne type var tænkt at skulle erstatte de gamle milepæle. Man opgav dog at gå videre med dem og besluttede i stedet fremtidig at lade pæle udføre som granitkegler, en type, man kendte fra chausseen fra Kiel til Altona.³⁷

Bompengesystemet afvikles.

Bompengereordningen, som blev indført i 1786, var gældende i hele første halvdel af århundredet. Taksterne blev ændret adskillige gange, efterhånden som nye vogntyper kom på vejene, men principperne var de samme. Der gjaldt en række fritagelser for at betale bompenge. F. eks. var alle, der gjorde „fadedurs- eller andre kongerejser“ fritagne og ligeledes alle, der rejste i kongelig tjeneste, eller som rejste med kongelige skatter eller landgildekorn. Endvidere vejbetjentes kørsel og al kørsel, der vedrørte vejarbejderne. Og så naturligvis en lang række embedsmænd. Alle „nærpågrænsende steders beboere“ var i et vist omfang fritagne, nemlig for kørsler i deres avlsbrug og fædrift, f. eks. når de kørte „med møg eller gødning“.

På Fredensborgvejen såvel som på alle landets øvrige store veje var de rejsende meget utilfredse med bompengereordningen. Det var dyrt at skulle betale bompeng, hver gang man passerede en bom, det var besværligt, og det gav anledning til en masse kiv og skænderi med bommanden om, hvor meget der skulle betales. Og om natten hændte det, at bommanden sov så fast, at man kun med besvær kunne få ham vækket.

En rejsende besværede sig i „Politivennen“ i forargede vendinger over, at han, da han med et rejseselskab en januar dag i 1820 skulle til Fredensborg og hjem igen, ved hvert af vejens 5 bomhuse på udturen såvel som på hjemturen blev afkrævet forskellige beløb, der varierede fra 3 til 13 skilling. Taksttavle så han ikke noget til, og han var meget



Billeder af landevejsbommene er ikke almindelige. Billedet her er antagelig fra en af landevejsbommene på Roskildevejen, men det kunne ligeså godt have været fra Fredensborgvejen. – Pennetegning af Tom Petersen, 1884. Tilhører forf.

vred over, at man som rejsende blev behandlet ganske vilkårligt af den mand, kone eller dreng, som er ansat for at tage imod beløbene, og som afkræver beløbene „så at sige på slump eller efter eget forgodtbefindende“.

Ved Vangede bom var det særlig galt. Her blev han afkrævet og betalte 6 skilling, men da slæden holdt nogle øjeblikke „mens en af selskabet steg ud for at forrette et nødvendigt ærinde“, kom bomkonen tilbage og forlangte $4\frac{1}{2}$ skilling til, „da hun først nu blev vaer, at der var 4 heste for slæden“. Han fik dog hurtigt hyppet hestene af sted, og nøjedes med de allerede betalte 6 skilling.³⁸

Særlig besværlige kunder ved bommene var kulsvierne. På deres hjemture fra København med gode krobesøg undervejs satte de ikke megen pris på at blive vækket for at skulle betale bompenge, men de forstod at hævne sig. Det hændte, at de, når bommanden var noget sent på det, smuttede forbi bommen, eller at en særlig hævngherrig kulsvier, inden han kom til bommen, varmede en skillingsmønt i sin pibe, og når så bommanden strakte hånden ud, fik kulsvieren ved hjælp af sin uldvante trykket mønten solidt og fast i hånden på bommanden.³⁹



På Fredensborgvejen i Københavns amt fortsatte bompengeopkrævningen lige til 1. april 1915. Billedet viser „Rojels Bom“ ved Geels bakke. – Postkort omkring år 1900.

Utilfredsheden med bompengesystemet var almindelig, og allerede inden grundlovens givelse forsøgte man at få det afskaffet. Det lykkedes allerede i 1851 at få det afskaffet på Fyn, men på Sjælland først i 1854 – dog ikke i Københavns amt. Her var bompengene så store, at amtet ikke ville af med dem. Rejsende på Fredensborgvejen måtte altså endnu i mange år besværes med bompengebetalingen. Først i 1915 blev systemet afskaffet også i Københavns amt. Den 31. marts 1915 var sidste dag, forordningen af 1786 var i kraft.

Det var ikke helt uden grund, at man i Fredensborg omkring 1820 kunne føle sig lidt isoleret. Der havde allerede længe været direkte rejseforbindelser mellem København og Helsingør, men det nærmeste de kom Fredensborg var Hirschholm. Den store diligence på Helsingørvejen, der begyndte i 1798, kørte kun en halv snes år, og blev så afløst af dagvogne, åbne, ubekvemme og ufjedrede vogne, der meget betegnende gik under navnet „radbrækkermaskiner“. Men de kom ikke til Fredensborg.

Ville man til Fredensborg, kunne man f. eks. først tage til Hirschholm. Mellem København og Hirschholm var der daglig forbindelse i begge retninger, men fra Hirschholm til Fredensborg måtte man klare sig, som man bedst kunne. Der fandtes dog en direkte forbindelse.

Det var den såkaldte „pakkepost“, som i et begrænset omfang medtog rejsende. Den afgik kun een gang om ugen, nemlig søndag. Ville man med, måtte man „indskrive“ sig lørdag aften mellem 6 og 8, men man kunne tage chancen og møde op og lade sig „indskrive“ søndag morgen mellem kl. 7 og 8. Var der plads på vognen, kom man så med.

Men situationen forbedrede sig snart, og omkring 1850 kørte den „forenede brev- og pakkepost“ til Fredensborg to gange om ugen hele året – fra København tirsdag og lørdag kl. 4 om eftermiddagen og fra Fredensborg mandag og fredag kl. 7 om morgenen. Fragten var 1 rigsdaler pro persona. Og hvis man ville ofre lidt mere på rejsen, kunne man tage en af „extraposterne“ – enten en åben vogn eller en lukket vogn, som var dyrere, men den kunne ikke fås ret mange steder. I Hirschholm, som var extrapoststation, fandtes der 2 lukkede Wiener-vogne.⁴⁰

Befordringsmidlerne til og fra Fredensborg forblev stort set uforandret indtil 1864. Det år åbnede jernbanen til Helsingør over Hillerød og Fredensborg – og nu blev situationen en ganske anden.

Landevejskroer og gæstgivergårde.

„At bede og smøre, sinker ej at køre“, siger et gammelt ordsprog. Ingen veje i gamle dage manglede da heller kroer eller „bedesteder“. Fredensborgvejen fik endda mange. Vigtigst af dem alle var nok gæstgiveriet i Hirschholm. Det kan føres tilbage til 1725, da murermester Simon Møller, der havde med ombygningen af Hirschholm slot at gøre, fik fri våning, ret til at „brygge og brænde uden afgift alle de varer, som i hans hus kunne fortæres“ samt udvisning af 4 skovlæs brænde mod som gæstgiver at betjene hoffolk og fremmede. Senere opførte han en gæstgivergård, hvor Hørsholm hotel nu ligger.

Da Simon Møller var død, giftede hans enke sig med en af dronning Sophie Magdalenes lakajer, Thyge Wilsted. Han fik gæstgiverrettighederne fornyet og udvidet mod at forpligte sig og efterfølgere til at forsyne „hofbetjente og andre rejsende og skikkelige folk med spisning og gode drikkende varer for billig betaling“.

Takket være stedets betydning som bedested for diligencer og dagvogne fandt postvæsenet det ønskeligt, at hvervet som postmester blev forenet med gæstgiveriet, og da Jens Madsen Hvidberg i 1826 blev konstitueret som postmester, overtog han samtidig gæstgiveriet. Forbindelsen mellem posthuset og gæstgivergården ophørte imidlertid i 1845, da Hvidberg, efter den lidt pinlige affære med postrøveriet i Rude skov, ønskede at fratræde som postmester.



Amsterdam kro, eller Christinedal kro, som den oprindelig hed, blev opført ved Frensborgvejen endnu inden vejen var færdig. Foto ca. 1900. Se også billedet side 57. – Hørsholm Egns Museum.

Da Hvidberg overtog gæstgivergården, var den endnu ret beskeden og bestod af flere små bygninger. Selve gæstgivergården lå ud mod Ridebanen og indeholdt 10 værelser. I husets nordlige ende ud mod rejsestalden lå posthuset.⁴¹

Ubetinget tilfredshed med betjeningen på gæstgiveriet har der ikke været, hvis man da ellers skal tro, hvad en rejsende i 1830 betroede „Politivennen“. Han skrev, at man stundom midt på dagen, og selv når gæsternes antal er ringe, kan komme til at vente hele kvarterer eller længere på kold spise, kaffe eller deslige“, og det skyldes, efter hans opfattelse, at gæstgiveren, „der formodentlig står i den fejlagtige opfattelse, at de rejsende ere til for hans skyld“, næsten aldrig lader sig se i gæstestuen. Herbergtaksten er ikke opslået, og iøvrigt er det besynderligt, at rejsende med ekstraposten altid „forelægges det spørgsmål, om de ere villige til at betale kuskens fortæring, og at denne, når man af sine grunde erklærer sig herfor, næsten altid opgives til to mark“.⁴²

Man skal dog ikke lægge for megen vægt på den slags gnaverier, og hvad enten klageren har ret eller ikke, beholder postgården i Hørsholm den poetiske sfære, den nu engang er forlenet med.

Det var her, at Henrik Hertz boede i sommeren 1832, den sommer, som han tilbragte i Hørsholm sammen med Johanne Luise og Johan



Store kro syd for Fredensborg blev opført i 1723. Hovedbygningen til højre i billedet brændte i 1908. Maleri af C. Zeuthen, ca. 1850. Privateje.

Ludvig Heiberg, og som er indskrevet i litteraturhistorien. Hans digtning om livet på gæstgivergården og stemningen på postgården har for altid fået Hørsholm til at leve i dansk poesi. I hans digtercyklus „Erindringer fra Hirschholm“ findes digtet „Postgården i Hirschholm“, et af de smukkeste i dansk lyrik. Og i et af sine breve omtaler han postgården og rejselivet. Han skriver blandt andet:

„Den færdsel, der er uden for mine vinduer en dag igennem, og den mængde vogne, der holder i stalden ved Postgården, gør du dig knap noget begreb om. Næst efter „Diana“ . . . og Vallerød-Høiens udsigt er stalden det, der morer mig mest herude“.⁴³

Og alligevel var det først en halv snes år senere, at der rigtig kom liv i postgården. I 1838 blev en stor ny diligence sat ind på Helsingør-ruten, og i 1840 kom der endnu en vogn, så der nu var to daglige forbindelser i begge retninger. Når postvognene mødtes på postgården i Hørsholm, var der liv og munterhed. De rejsende kom ud, fik strakt benene og nød forfriskninger, indtil posthornets toner igen hastigt kaldte alle til vogns.

Omtrent samtidig med, at Fredensborgvejen blev færdigbygget, fik Hørsholmegnens endnu en kro. Det var Christinedal kro, senere omdøbt til Amsterdam kro. Den blev bygget af mølleren i Usserød, der havde haft krorettigheden og forpagtningen af opkrævning af passagepenge

ved broen over Usserød å på den gamle vej til Fredensborg. Men da linieføringen for strækningen fra Hørsholm mod Hesselrød i 1774 var blevet ændret, som foran side 26 omtalt, søgte han om tilladelse til at flytte kroen til den nye vej. Han fik tilladelsen og byggede den nye kro lidt syd for Usserød, hvor den lå, indtil den blev nedrevet i 1970.⁴⁴

Nordligst på vejen, lige syd for Fredensborg, ligger Store Kro. Lige som postgården i Hørsholm stammer Store Kro fra tiden før Fredensborgvejens anlæg. Den blev opført i årene 1722-23, fordi man ønskede et sted, hvor gæster og besøgende med ærinder til slottet kunne bo.

Arkitekt for kroen var J. C. Krieger, slottets arkitekt. Til kroen hørte en rejsestald, som Krieger også havde leveret tegning til. Den blev opført lige over for kroen på den anden side af vejen og havde plads til 40 heste. Kroens hovedbygning brændte i 1908, blev genopført og igen helt ombygget i 1936. Den gamle rejsestald findes derimod endnu, men er ombygget og indrettet som anneks til hotellet.⁴⁵

På vejens sydlige strækning lå adskillige kroer.⁴⁶ Sydligst Lunde-
huset ved den lukkede kongevej. I 1742 blev der givet det københavnske borgerskab tilladelse til i sommertiden at køre til Lunde-
huset ad kongevejen, således at de, der måtte ønske det, kunne divertere sig her. I Lyngby lå fra gammel tid hele to kroer – Lyngby kro, senere kaldet Store Kro, lå nord for landsbyen, mens en kro, der bar navnet Holland, lå syd for byen. Begge var de bygget ved porte, der førte ind til den lukkede kongevej. Store Kro havde i begyndelsen af forrige århundrede privilegium på gæstgiveri og krohold samt tilladelse til brændevins-
handel, ølbryggeri og butikshandel. Hovedbygningen var et teglhængt stuehus, og kroen havde et tilliggende på 20 tdr. land. Den fortsatte sin tilværelse i lang tid og blev senere omdannet til Lyngby hotel. Kroen Holland, som også blev kaldt Postgården, bestod i 1830'erne af to stue-
huse, et på hver side af vejen. Den havde rejsestald, hestemølle og meget mere samt et tilliggende på 55 tdr. land. Denne store virksomhed kunne dog ikke klare sig, da jernbanen kom til Lyngby. Den måtte lukke, og jordene blev bortsolgt.

Den gamle kro i Holte blev i 1778 flyttet til den nye vej nær bommen her, den såkaldte Rojels bom, men den mistede krorettighederne knapt en snes år senere. Virksomheden fortsatte dog med brændevinsbrænderi og bryggeri samt handel med høkervarer, indtil den igen i 1841 fik krobevilling.

Endnu skal nævnes Rudersdal kro, den nordligste af Fredensborgvejens kroer i Københavns amt. Det er også en gammel kro. Oprindeligt var her en bolig for opsynsmanden ved kongens rejsestald. Han skulle tillige huse de kongelige ordonanser, der kom forbi ad den lukkede kongevej. Kroen fik stærk fremgang, da den nye vej var anlagt.

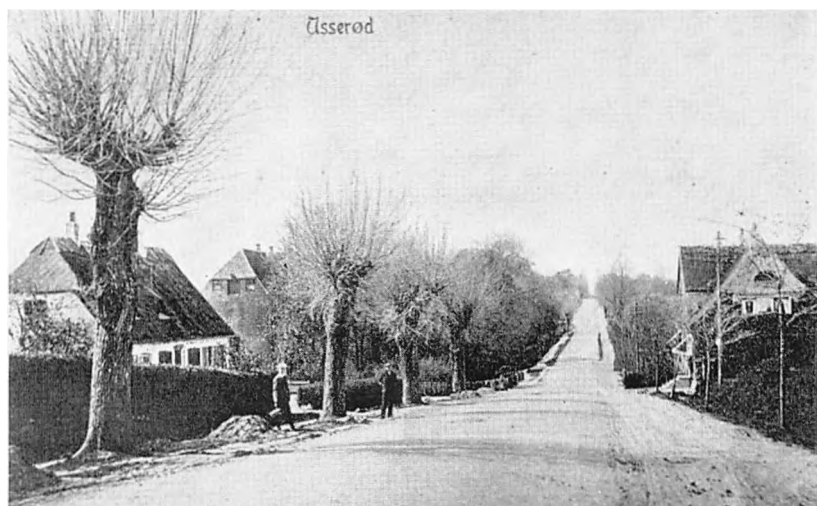


Nordbanens åbning i 1864 gav en hurtigere forbindelse til Hørsholm. Dagvognen, der på en time tilbagelagde vejen mellem Holte og Hørsholm, ses her ud for Ny-Holte kro på vej til stationen. – „Fra København til Helsingør“, 1864.

FREDENSBORGVEJEN OG NORDBANEN

Det 19. århundredes nye og sejrrikt fremtrængende trafikmiddel var jernbanen. Den kom i året 1864 til Nordsjælland. I 1861 havde Rigsdagen vedtaget en lov, der bemyndigede Det sjællandske Jernbaneselskab til blandt andet at anlægge en jernbane fra København over Hillerød til Helsingør. „Den nordsjællandske Jernbane“, som banen officielt hed, blev med stor festivitas indviet den 8. juni 1864 og åbnet for drift dagen efter.

Jernbanen skabte en helt ny trafiksituation i Nordsjælland og dermed også for Fredensborgvejen. Nu kunne man tre gange om dagen komme med toget til Fredensborg og hjem igen, og turen hver vej kunne gøres på 1 time og 35 minutter. Skulle man til Holte, kunne

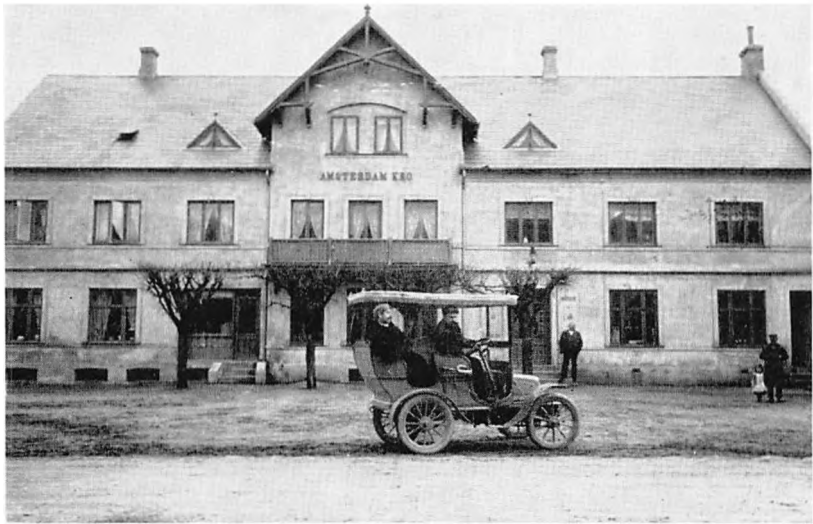


Udsigt ad Usserød Kongevej mod Usserød å omkring århundredskiftet. Automobilerne er endnu ikke dukket op, og der er fredeligt på vejen, som er flankeret af stynede popler. Huset til højre er den gamle „doktorbolig“, der oprindeligt var fabriksbolig. – Postkort: Hørsholm Egns Museum.

man vælge mellem 4 tog, og for rejsende til Hørsholm ventede ved hvert togs ankomst til Holte en dagvogn, der fortsatte ad Kongevejen til Hørsholm. Togturen til Holte varede 40 minutter og dagvognsturen til Hørsholm 1 time.

Nordbanens tilstedeværelse bevirkede naturligtvis, at der meget snart blev stille på vejen. En tilsvarende udvikling konstaterede man i disse år på alle de gamle „hovedlandeveje“, efterhånden som de fik en parallelt kørende jernbane til nabo, og det førte til, at man i 1860'erne tog spørgsmålet om hovedlandevejenes fremtidige styrelse op til nærmere undersøgelse. Resultatet kom i 1867 i form af en lov, der fuldstændigt ændrede vejenes styrelsesforhold. De offentlige veje blev nu delt i amtsveje, de såkaldte „landeveje“, og sogneveje, der skulle administreres af henholdsvis amtsrådene og sognerådene.

For Fredensborgvejen betød det, at strækningen i Københavns amt – indtil Rude skov – blev overtaget af amtet som „Københavns amts landevej nr. 5“. I Frederiksborg amt blev Fredensborgvejen fra amtsgrænsen ved Rudersdal og indtil vejgaflen ved Brønsholm slået sammen med vejen herfra til Helsingør og fik betegnelsen „Frederiksborg amts vej nr. 2“, mens strækningen fra vejgaflen ved Brønsholm til Fredensborg blev registreret som en særskilt vej, amtets landevej nr. 9.



Amsterdam kro, som den så ud efter en større ombygning år 1900. Restauratøren, Jens Kruse, er kommet frem i døren for at se på det fremmedartede køretøj, der holder foran kroen. – Foto, 1904. Hørsholm Egns Museum.

Den gamle Fredensborgvej, som vi har set blive til og vokse op som en vej­mæssig enhed, var efter nyordningen i 1868 ikke længere een vej i administrativ forstand. Knap hundrede år nåede den at blive, inden den blev stykket ud i tre forskellige veje, der blev administreret af to forskellige amtsråd.

Hvorledes vejen så ud, da nyordningen trådte i kraft, giver overvejspektørens beretning et indtryk af. Overvejspektøren var den embedsmand, der efter nyordningen i 1867 på statens vegne førte tilsyn med amtsvejene. Han foretog i årene efter 1868 en gennemgang og beskrivelse af samtlige amtsveje i hele landet.

Om Københavns amts del af Fredensborgvejen oplyser rapporten, at den er en af de gamle chausserede hovedlandeveje. Der er ingen mangler fundet ved den, og det konstateres, at der er stor forskel på antallet af køretøjer på vejens nordlige og sydlige del. Nord for Lyngby var færdslen væsentlig mindre end syd for, hvilket jo ganske svarer til de gamle erfaringer.

Overvejspektørens tilsvarende beretning om vejene i Frederiksborg amt viser, at den da næsten hundrede år gamle Fredensborgvej stadig var, som en vej skulle være. Rapporten omtaler begge amtets dele

af vejen under eet – som hørende til den gruppe veje, der tidligere var hovedlandeveje – og de beskrives „som stærkt byggede“. Det gamle vejanlæg spores tydeligt i rapporten, som videre siger, at vejene er „fuldstændigt chausserede med paklag og sliddække, med en vejbredde af 21 alen og en 9 alen bred kørebane“. De vedligeholdes med stenlag „efter nybelægningssystemet og holdes derved i fortræffelig stand“. ⁴⁷

Om færdslen på vejen oplyser beretningen, at den siden jernbanens åbning er aftaget betydeligt, og at sliddet på kørebanen derfor kun er ringe. Og sådan vedblev det at være i lang tid, helt frem til automobilernes tid. Så lidt benyttet var vejen, at det kunne være svært at holde den brede kørebane fri for græsvækst, og man havde set, at der på steder, hvor der var fyldt nyt reparationsmateriale på vejen, kunne vokse rugstrå op midt på vejbanen.

Det siger sig selv, at man på en så lidet benyttet vej ikke ofrede mange kræfter på ændringer og moderniseringer, men nøjedes med at foretage vedligeholdelser og iøvrigt kun udføre de mest nødvendige arbejder.

Omkring 1892 tog man fat på at plante vejtræer langs amtets landeveje. Der havde tidligere en del steder stået popler og lignende træsorter, men rodskud fra disse træer havde generet vejen og naboejendomme temmelig meget, og man foretrak derfor træer, der ikke sætter rodskud.

I 1908 blev meterloven vedtaget. Den medførte, at alle veje skulle opmåles på ny, hvilket i Frederiksborg amt skete i 1910-11, hvorefter man satte kilometersten op. Tegningerne til dem skyldes arkitekt Jensen-Klindt. Det var meningen, at milestenene samtidig skulle fjernes fra vejene, men inden dette var sket, var der gennem ministeriet for offentlige arbejder og på initiativ af Nationalmuseet udsendt skrivelser om, at alle milestene skulle bevares på deres pladser; også de små indhegninger, med hække, som oftest af tjørn, der omgav dem, ønskede man bevaret. Takket være dette initiativ er næsten alle vejens milesten bevaret på deres oprindelige pladser. ⁴⁸

En ny tid for Fredensborgvejen – og for alle landets øvrige veje – blev indledt, da de første automobiler viste sig. Hvad dette køretøj betød for vejen, gjorde man sig vel ikke dengang helt klart, men man fik en lille forsmag på, hvad der ventede, da prinsen af Wales, den senere kong Georg V, omkring år 1900, var på besøg hos svigerfaderen Christian IX på Fredensborg. Prinsen havde medbragt sin automobil, et enormt eksemplar af Daimler typen. Med det forlystede han sine værtsfolk og medgæster ved kørsel på vejene i omegnen af Fredensborg. Alle



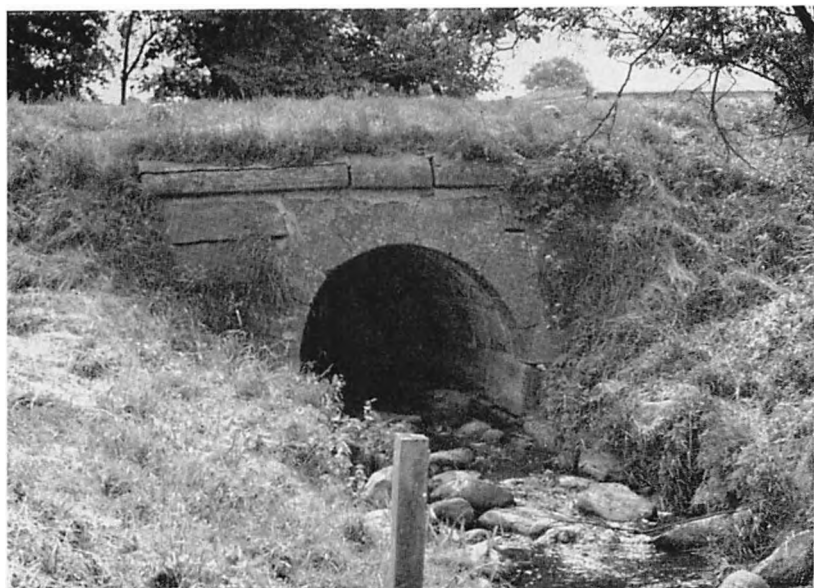
Nord for Hesselrød får man ligesom i Rude skov et tydeligt indtryk af den gamle hovedlandevejs lige linje – og af dens mange bakker. – Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

steder, hvor automobilen viste sig, spredte den skræk og rædsel, og beretningen om kørslen gik viden om og kom endog med i en af de københavnske revyer, hvor man sang:

Prins Edward i auto slog mægtig til keglerne,
hans kørsel var ganske uden for reglerne.

At man imødeså automobilernes udbredelse med stor bekymring fremgår af, at man i Frederiksborg amt satte en indsamling af underskrifter i gang på en adresse, der gik ind for, at amtet skulle fylde alle landevejsgrøfter til, for at fredelige hestekøretøjer dog kunne redde sig ind på marken, når en automobil viste sig. Forslaget blev vedtaget i amtsrådet, men blev opgivet af økonomiske grunde.⁴⁹

Det gik jo ikke helt så galt med automobilerne, som man havde frygtet. Antallet af dem steg kun langsomt, og i 1909, det første år, de indgår i statistikken, var der kun 699 i hele landet. Svend Jensen skriver i sin erindringsbog „Hørsholm Minder“, 1974, om de første biler på Usserød Kongevej. De kom kun sjældent, højst tre-fire stykker om dagen, men støvplagen var slem – både for de kørende og for vejens naboer. Endnu under første verdenskrig var Kongevejen dog fredelig og idyllisk, også nærmere ved København. Gunnar Sandfeldt



Endnu står den hvælvede bro over Nivaa bygget i 1775. De fire gamle broer på Frederiksborg amts del af vejen eksisterer alle endnu. De er et besøg værd. Foto: Helge Pedersen, Hørsholm.

har i Søllerødbogen for 1968 givet en charmerende og fornøjelig skildring af Holteegnen omkring 1920, der viser, at Kongevejen og Geels Bakke endnu dengang var fredelige og idylliske.

Efter første verdenskrig begyndte det store opsving for motorkøretøjerne – og det fortsatte i forøget tempo efter anden verdenskrig. Og vejene er blevet ændret i takt hermed.

Kører man i dag hele Fredensborgvejen igennem, vil man på strækningen i Københavns amt intet finde, der minder om den gamle hovedvej. Udvidelser, forbedringer og moderniseringer har forlængst slettet alle spor.

Anderledes i Frederiksborg amt. Her har strækningen gennem Rude skov, takket være Hørsholmvejen, fået lov at føre en forholdsvis fredelig tilværelse, og her er det muligt at fornemme den gamle vej. Bakkerne i Rude skov og også nord for Hesselrød ligger, som da vejen blev anlagt, og vejen følger dem stadig. Så høje er bakkerne nogle steder, at de skjuler, hvad der måtte komme på vejen længere fremme.

De fleste af milepælene står endnu langs vejen, og nord for Hesselrød kan man finde enkelte stenkister med markeringsstenene i vejkan-ten. Også vejens gamle broer er bevaret. Går man ned til vandløbene, kan man se broernes opbygning af svære kampesten. I over to hundrede år har de holdt, skønt der er sket en kolossal vækst af belastningen på vejbanen, og mere end andre steder på vejen aner man her den vældige indsats, der blev gjort, da vejen blev bygget. De bilister, der i dag haster ud ad vejen, tænker næppe på, at denne vej er Danmarks ældste chaussé. Men nogle vil dog nok lægge mærke til, at vejen på mange måder adskiller sig fra de almindelige nyanlagte veje. For den, der er opmærksom på det, og gør sig forskellighederne klart, vil kørslen blive andet og mere end blot en befordring fra et sted til et andet – og han vil måske opleve, at selv en prosaisk landevej kan bringe bud fra en svunden tid.

KILDEHENVISNINGER

1. Jan Steenberg: Fredensborg Slot, 1969, 96.
2. Alex Wittendorff: Alvej og Kongevej, 1973, 244 ff og 270 f.
3. C. Christensen: Hørsholms Historie, 1879, 106 f.
4. Alex Wittendorff, anf. st., 286.
5. C. Christensen, anf. st., 375, note 1.
6. Holger Hansen: Kabinetstyrelsen i Danmark, II, 1919. Nr. 1127, 1144. – Til dette og det følgende hovedafsnit er iøvrigt benyttet: C. L. Paulsen, Forsøg til en historisk Beretning om Vejvæsenet i Danmark, 1823. Manuskript i Rigsarkivet, Rentekammeret, 249, 2.
7. Dansk Biografisk Leksikon, XV, 1938, 335 f.
8. Rigsarkivet. Rentekammeret 451, 1: Direktionen for de nye vejanlæg. Kgl. rescripter, rentekammerbreve og andre indk. skrivelser. 1763–67.
9. Interiører fra Kong Frederik V's Hof. Charlotte Dorothea Biehls Breve og Selvbioграфи, udg. af Louis Bobé, 1909, 133.
10. Rigsarkivet. Kortsaml. Rentekammeret, 202.
11. C. Christensen, anf. st., 109, note 1.
12. Ch. Lütken: Den Langenske Forstordning, 1899, 152.
13. Holger Hansen, anf. st. Nr. 1145.
14. Rigsarkivet. Rentekammerets reviderede regnskaber: Den kgl. vejkasse 1764–1794. Pakke 3 (1773–1775).
15. Jan Steenberg, anf. st. 207.
16. Som note 10 og 14.
17. Landevejsbroerne i Frederiksborg amt er behandlet af S. P. Wilhelmsen og Arne Schmidt i Meddelelser nr. 5, udg. af Frederiksborg Amtskommune, Teknisk Forvaltning, 1975.
18. Denne sag er omhandlet i C. P. Paulsens forannævnte manuskript og refereret i J. T. Lundbye og V. Hermansen's bog: Roskilde Landevej, 1927, 74 f.
19. Kai Uldall i Lyngby-Bogen, 1970–71, 82.
20. Smstds., 83. Også omtalt af C. P. Paulsen i anf. værk.
21. Carl Bruun: København, III, 1901, 312.
22. Holger Hansen, anf. st. Nr. 1269. 1278. 1286. 769. 921. – Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1711–1808, 1903. 208, 210 f., 255 f.
23. Valdemar Seeger: Fredensborg, 1915, 75, 82. – C. Christensen, anf. st., 110.
24. Robert Neiindam: Episoder og Personligheder fra Teatrets Verden, 1964, 32.
25. Ved Hendes Majestæt høiselig Enke-Dronning Juliane Maries Henbringelse til Roeskilde, og Nedsættelse udi den Kongelige Begravelse sammesteds. København, 1796.
26. T. Topsøe-Jensen: Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør, 1965.
27. S. Sterm: Topographie over Frederiksborg Amt, 1831, 12 f.
28. Den danske Atlas, II, 1764, 259. – S. Sterm, anf. st., 58.
29. Valdemar Seeger, anf. st., 122.
30. Knud Lyne Rahbeks Ungdomskærlighed. Memoirer og Breve XV, 1911, 54.
31. Lauritz Engelstoft: Mine Vandringer i Sjælland i Juni 1797, ved Povl Eller, 1961, 45, 56.
32. Thor August Odenkrants: Nordsjælland og København i Sommeren 1806, ved Torben Nielsen, 1956, 26, 31.

33. Politivennen, 1806, 6498 f. – 1804, 4891.
34. Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1808–1848, 1908, 439. – J. Rosenkilde-Nielsen: Postrøveriet i Rude Skov 1845, Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1955, 138–149.
35. Politivennen, 1804, 4811. – Helsingørerbladet, 1798–99, no. 10 og 11.
36. Politivennen, 1819, 2918.
37. Kai Uldall: Lyngby-Bogen, 1970–71, 91.
38. Politivennen, 1820, 3353 ff.
39. L. Both: Kulsvierne og deres nærmeste Omgivelser, 1868, 21.
40. Eiler Hagerup Tregder: Haandbog for Reisende, 1824, 87 f. – S. Bojesen: Reise- og Posthaandbog for 1838, 61 ff., 260 f. – Skriv- og Reise Calender (årlig udsendelse).
41. C. Christensen, anf. st., 251. – Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1808–1848, 1908, 318. – H. C. Rosted: Den gamle Postgaard i Hørsholm, 1925.
42. Politivennen, 1830, 514 ff.
43. Breve fra og til Henrik Hertz. Udg. af Dr. med. Poul Hertz, 1895, 99.
44. C. Christensen, anf. st., 306.
45. Svend Risom: Gamle Huse i Fredensborg Slotsby. Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1962, 87 f. – Kaj Strandberg: Store Kro gennem 250 Aar, 1973.
46. Om kroerne i Københavns amt henvises til Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst, 1938.
47. General Rapport over Kongeriget Danmarks Landeveie for Aarene 1868–69, 1869–70 og 1870–71. Kbh., 1872.
48. Frederiksborg Amtsraad 1842–1942, Hillerød, 1942.
49. Smstds., 82. – „Auto“, 1944, 318.

Forfatteren retter en tak til museumsinspektør ved Nationalmuseet Kirsten-Elizabeth Høgsbro, som har henledt opmærksomheden på de i Rigsarkivet beroende tegninger og planer, udarbejdet af Marmillod.

HØRSHOLM EGNS MUSEUM

er en selvejende institution, hvis virkeområde er det gamle Hørsholm amt, der bestod af sognene Hørsholm, Karlebo, Birkerød og Bloustrød. De tre førstnævnte kommuner og Allerød kommune udpeger ialt fem bestyrelsesmedlemmer til museets bestyrelse. Et bestyrelsesmedlem vælges af Hørsholm Distrikts økonomiske Selskab, og fire af Museumsforeningen for Hørsholm og Omegn. Museet og museumsforeningen har samme bestyrelse.

MUSEUMSFORENINGEN FOR HØRSHOLM OG OMEGN

søger at fremme de lokalhistoriske interesser inden for museets virkefelt ved at arrangere ture på egnen, ved foredrag og ved udgivelsen af et årsskrift. Årsskriftet tilsendes medlemmerne gratis; et mindre antal sælges fra museet og gennem museumsforeningen.

Bestyrelsen opfordrer til at støtte arbejdet for at bevare minderne fra fortiden om egnen og dens befolkning – et arbejde, der er af overordentlig betydning i disse år, hvor store dele af egnen er i en rivende udvikling fra landbo- til bykultur.

Nye medlemmer er velkomne. Årskontingentet er 20,00 kr.; for pensionister, der ytrer ønske om nedsat kontingent, dog kun 10,00 kr.

Indmeldelse kan ske hos:

formanden, lektor *P. Chr. Nielsen*, Folehavevej 21, 2970 Hørsholm, telefon (02) 86 10 49 og

museumsleder, auditor *Torben Topsøe-Jensen*, Sophienbergvej 14, 2960 Rungsted Kyst, telefon (02) 86 38 25.

Museets adresse: Hørsholm Egns Museum, Sdr. Jagtvej 2, 2970 Hørsholm. Postgiro nr. 8 09 85 14.

Besøg Hørsholm Egns Museum. Åben daglig – undtagen mandag – fra 1. maj til 31. oktober samt i Påsken, og i vinterhalvåret om fredagen kl. 12.30–16.00.

Museumslederen træffes efter aftale på museet, bedst fredag eftermiddag. Museets telefon (02) 86 07 11.

Museumsforeningens medlemmer har gratis adgang til museet.