



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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>

Frederiksbund
300 års købstadstilværelse

Frederiksstund
300 års købstadstilværelse

Forord

Frederikssund kan i 1965 fejre sit 300-års købstadsjubilæum. I den anledning udsendes dette festskrift som en hilsen til alle byens borgere.

Denne lille bog foregiver ikke at være »Frederikssunds historie«. Lokalhistorikeren Arne Sundbo løste allerede i 1931 denne opgave ved at skrive sit store værk »Frederikssunds og købstaden Slangerups historie«, og Dr. phil. Holger Munk forøgede i 1962 vor viden om egnens fortid ved sin gedigne bog »Færgegaarden gennem fire hundrede år«.

Men skriftets formål er gennem tekst og billeder i store træk at udvide vort kendskab til Frederikssunds tilblivelse og udvikling. Gennem fredelige arbejdsdage og under krigstiders tryk har mennesker i tre hundrede år levet deres tilværelse i vor by. Ydre omstændigheder og indre aktivitet har i løbet af dette tidsrum skabt grundlaget for den købstad, der i dag er rammen om vort liv. Den gamle skibbro udviklede sig til den levende handels-, håndværks- og industriby, der i vor tid har så store muligheder som nogen sinde før.

Fjordbyen med sin skønne omegn er vort hjem. Fortællingen om de slægter, der gik forud, forpligter os i dag over for den by, der blev resultatet af deres virke.

Alle gode fremtidsønsker for vor by og dens borgere følger med dette festskrift.

Frederikssund, juni 1965.

Carl Bruun
Borgmester



Familierne Lange og Knudsen på Flaghøjen syd for Bi-lidt

Frederikssunds historie indtil nytår 1810

*De løb egen op på en stenet strand
en vårdag i oldtidens gry,
de høstede skaldyr i fjordens bug,
de grundede' vor by.*

*De løb snekken gennem det smalle løb,
da Lejre for konger gav ly,
de sænkede skibe til fjordens bund
som værn ved vor by.*

*De lod færger krydse fra kyst til kyst,
mens munkenes sang gik mod sky,
historien krydsede fjordens strøm
og skabte vor by.*

*De fik bud fra kongernes gamle stad,
der mod svensken værnede' sit ry,
Kong Frederik bød: »Bær mit navn med ret,
følg Slangerup by!«*

*De lod skuder losse – fra fremmed havn,
de lastede skuder på ny,
vor fjord blev en port til det store hav
til gavn for vor by.*

*Gennem slægters virke blev byen til,
vi fik den som dyrebar arv,
ved arbejde, udsyn og borgersind
vi tjener dens tarv.*

Frederikssund kan i år fejre sin 300-års fødselsdag. Men talrige vidnesbyrd fortæller om menneskers liv og færden på dette sted, årtusinder før byen fik sit navn og indtog sin plads i Danmarks-historien.

Køkkenmøddingerne langs fjorden og markernes stendysser taler deres tydelige sprog om de første menneskers tilværelse og slægter-nes skiftende levevilkår.

Fra de mange højdedrag har lurernes gjalden kaldt folkene sammen for at tilbede solen og de andre guder eller for at kæmpe mod indtrængende fjender.

Skibsfundene i Skuldelev vig stammer fra den periode, da man fra kongsgården i Lejre søgte at samle det danske folk til en enig nation, og måske var det her, Palnatoke dræbte Harald Blåtand, »der gjorde danerne kristne«.

Men alt dette er i denne forbindelse kun forhistorie.

Byen Frederikssunds tilblivelse er nær tilknyttet overfartsstedet, der ligger, hvor Roskilde Fjords (Isefjords) kyster er hinanden nærmest, og den ældste betegnelse for byen er da også Sundby Færge.

I middelalderen var Hornsherred og Nordsjælland forholdvis tæt bebygget og dannede baggrund for en livlig handelsvirksomhed. Den ældste købstad i Frederikssunds nærmeste omegn var Skibby,



Østergade med byposten ca. 1890



Østergade 1965

der nævnes i flere skriftlige kilder omkring 1250. Skibby blev anlagt et stykke fra kysten i sikkerhed for fremmede sørøvere. Handelskibene måtte derfor lægge til ved Selsø Brygge nær Sønderby, og man har da med mindre både kunnet fragte varerne gennem Selsøen. Skibbys rettigheder var dog noget begrænsede, idet bønderne i Hornsherred vandt hævde på en vis frihandel, hvilket senere bragte dem utallige retssager på halsen fra borgerne i Roskilde og Holbæk.

Da Frederiksborg Slot blev bygget ca. 1560, blev materialerne afskibet nær Sundby Færges østre mole. Denne skibstrafik lagde grunden til den nye handelsplads. Ved reformationen i 1536 tilfaldt markarealerne omkring færgestedet kronens gods. Kongen gav 1566 Helsingørs borgere ret til at handle ved Sundby Færge og ansatte 1573 en tolder på stedet. I 1578 fik Slangerup ret til at bygge et pakhuis nær færgemolen og tilladelse til at eksportere korn. Da handelen herefter fik et vældigt opsving, blev der efter ordre fra kongen bygget en skibbro. På dette tidspunkt begyndte samarbejdet med Slangerup købstad, hvilket udvidedes, da dennes borgmester, Heine Friis, i 1620 forpagtede toldretten ved skibbroen. Hvornår Slangerup blev købstad vides ikke med bestemtthed, men den omtales som sådan i 1252. Slangerup havde i middelalderen haft stor betydning på grund af sin beliggenhed ved hovedfærdselsåren fra Skandinavien til kontinentet, men var nu en by i tilbagegang. En ret levende tradition siger, at det har været muligt at sejle helt ind til Slangerup, men dette er tvivlsomt.

I årene 1617–19 havde Slangerup latinskole en af tidens betydeligste åndspersonligheder som rektor, nemlig teologen Ole Vind, der

senere på grund af sin begavelse og uforfærdede væremåde blev hofpræst hos Chr. IV. Thomas Kingo blev født i Slangerup 1634 og var elev i latinskolen indtil 1652.

29. september 1623 flyttede man handelspladsen til den nuværende Frederikssunds havn, idet staten her lod bygge en skibbro af sten. Samme år fik borgerne i Slangerup anvist plads til et pakhuis, fra hvilket de kunne drive deres kornhandel. Heine Friis' efterfølger i borgmesterembedet, Hans Mikkelsen, overtog toldforpagtningen i 1626 på et såre kritisk tidspunkt i vort lands historie. Chr. IV forsøgte i 1625 at ændre 30-årskrigen gang, men led nederlag på de tyske slagmarker. Store skatter blev udskrevet, og toldsatserne blev forhøjet for at skaffe penge til videre krigsførelse. Borgmester Hans Mikkelsen var en dygtig handelsmand, der forstod at skaffe sig gode handelsforbindelser i udlandet. Især hollandske købmænd var storaftagere af dansk korn. Borgerne i Slangerup blev dog hurtigt kede af deres borgmester, idet de mente, at han ved sin storstilede korneksport lagde grunden til den store prisstigning på hjemmemarkedet. Der blev derfor indsendt en klage til kancelliet i København indeholdende et krav om, at Hans Mikkelsen skulle indstille sin handelsvirksomhed. Under sagens behandling døde borgmesteren i 1629. Vor bys første handelsmand af et vist format måtte bukke under for mangel på forståelse. På højeste sted var man nu blevet klar over det formålstjenlige i samarbejdet mellem Slangerup og Sundby Færge. Kongen gav 1631 lensmanden Frederik Urne ordre til at anvise Slangerup den nødvendige byggegrund til søboder ved havnen. 4. januar 1632 blev arealerne udstukket, og få år efter byggede den daværende



Sneglemøllen ved havnen

Havnen 1965



borgmester, Falch Olsen, et stenhus, der kom til at erstatte købstadens gamle pakhus. Huset fik navnet Falkenborg, hvilket så sent som i 1745 blev anvendt som betegnelse for hele havneområdet. Frederikssunds byvåben har sin historiske baggrund i denne begivenhed. Det forestiller en falk siddende med en sten i den ene klo. (»Falch byggede stenhuset.«)

Som en genvej til borgmesterembedet havde Falch Olsen ægtet Hans Mikkelsens enke, og udbyggede ved dygtighed sin forgængers forretning, men han måtte ligeledes hele sin tid kæmpe mod sine borgeres mistro og manglende forståelse for fremskridt. I 1634 gav kongen Roskilde havne- og handelsret ved Sundby Færge, hvilket afstedkom bitter strid mellem Roskilde og Slangerup, idet sidstnævnte bys hele eksistens nu afhang af ladepladsen ved fjorden. I 1635 indgav Slangerup en ansøgning til kongen om tilladelse til at flytte hele sin købstadsvirksomhed til Sundby Færge. Dette blev afslået, og da striden mellem Roskilde og Slangerup havde stået på nogle år, »løste« kongen problemet ved at forbyde al handel ved skibbroen. Dette skete i 1639, men allerede i 1640 kom handelen igang igen med visse indskrænkninger.

I 1648 overtog Frederik III regeringsmagten. Da dette skete, boede borgmester Falch Olsens bestyrer i Falkenborg; hans navn var Mogens Ibsen. Det blev ham, der først af alle kaldte byen Frederikssund. Mogens Ibsen udnævntes i 1651 til tolder i Falkenborg, og Frederik III gav byen ret til at bære sit navn i 1652. Mogens Ibsen havde handlet strategisk rigtigt, kontakten med Majestæten var etableret, og store ting var i vente. Slangerup var nu i synlig tilbagegang, og en pestepidemi i 1654 forværrede situationen. I

denne kritiske periode fik Slangerup en meget dygtig borgmester, Hans Atke, der indvandrede til byen fra Tøndereggen.

Mogens Ibsen og Hans Atke arbejdede i de kommende år på en sammenlægning af Slangerup og Frederikssund, og ved dygtighed og udholdenhed nåede de det ønskede resultat.

København havde forlængst set de store muligheder for en udvidet handel ved Frederikssund og klagede i 1650 til rigsrådet over fjordbyens aktivitet, idet de anså den for farlig for Københavns næringliv. Men Frederik III havde allerede da fattet en vis interesse for vor by, og klagen blev afvist.

Slangerups økonomiske situation viste sig i 1656 at være katastrofal, og samme år sendte man en klage til kongen over de betydelige indkvarteringsbyrder, der til stadighed påhvilede byen.

Ved en skatteudskrivning i Frederikssund dette år blev tre ejendomme betegnet som afgiftsfrie. De tre ejendomme ejedes af Mogens Ibsen, Bøgvad og Christen Simonsen og var beliggende nærmest havnen. Disse huse var begyndelsen til Frederikssund.

Borgerne i Frederikssund hørte til Slangerup kirkesogn, men havde jo meget nærmere til Udesundby kirke. Af dette forhold udviklede der sig snart en bitter strid, idet Frederikssunds borgere nægtede at betale tiende til Slangerup og krævede kirkeret i Udesundby. De fik 1657 lov til at benytte den nærmeste kirke, men måtte fortsat betale til Slangerup. En utilfredsstillende løsning, der ikke bilagde striden.

1657–60 hærgedes hele landet af krigene mod Sverige, og det forarmede Slangerup gik ikke ram forbi. Indkvarteringer af såvel danske som svenske soldater hørte til dagens orden. Den svenske



Da toget løb løbsk

rigsmarsk, Bengt Oxenstierna opslog sit hovedkvarter i Slangerup, hvilket blev en kostbar ære for den lille by. Selve svenskekongen, Carl Gustav, overnattede flere gange i Slangerup, og efter stormen på København blev byen indrettet til lazaret for de sårede svenskere. Som punktum for krigens velsignelser fik Slangerup den »glæde« at blive gennemgangslejr for hele den svenske armé under tilbagetrækningen. Den samlede regning lød på 30000 RD.

Under felttoget havde svenskerne ført en mængde inventar fra nordsjællandske kirker til Frederikssund havn i den hensigt at hjemføre det som bytte. Men højvande i fjorden forpurrede planen, idet alt blev ført bort af strømmen. Kirkestolene blev i Danmark. Den 30. januar 1661 frasagde Mogens Ibsen sig sit borgerskab i Slangerup og blev underlagt amtet. På denne måde fik Frederikssund sin første egentlige borger.

Atter blussede kirkestriden op. Sognepræsten i Slangerup anlagde sag mod Mogens Ibsen og fik ham dømt til at betale tiende.

Men nu var tiden moden til de store afgørelser. Hvis Slangerup skulle overleve som købstad, og hvis Frederikssund skulle have en fremtid som handelsby af betydning, måtte en sammenlægning finde sted. En købstad uden havn og en havn uden købstadsret var begge dårligt stillede; i fællesskab ville de have muligheder. Derfor indsendte man et andragende til kongen om at knytte Slangerup og Frederikssund nærmere sammen. Svaret herpå kom 2. juni 1665 i form af et kongeligt reskript, ifølge hvilket skibbroen i Frederikssund blev overdraget til Slangerup tilligemed retten til at opkræve accise (forbrugsafgift). Dette kongebrev er i virkeligheden Frederikssunds købstadsprivilegier, da Frederikssund i kraft af dette blev

optaget i Slangerup købstad.

Dette bekræftes af værket »Danske Atlas« 1774, der betegner året 1665 som det år, da Frederikssund fik købstadsrettigheder. Denne oplysning stammer fra præsten i Udesundby, der sikkert har en levende tradition i Frederikssund som kilde.

Da sammenslutningen fandt sted i 1665, var der ingen ledige pladser som rådmænd i byens styre. Men i 1669 skulle der vælges nye rådmænd, og valget faldt naturligt nok på to Frederikssundborgere, Poul Steenbeck og Karsten Atke. Hermed var købstadens enhed formelt fastslået. De to nyvalgte var i øvrigt ikke særlig ivrige efter at indtræde i rådmandsværdighederne; de havde åbenbart nok at se til i deres egne forretninger. Steenbeck blev dog senere borgmester.

Et lille intermezzo i byens liv må her nævnes. I 1668 overførte kongen Roskildes toldsted til Frederikssund. Dette fremkaldte en forbitret protest fra Roskildes side, og i 1671 fik byen sin toldret tilbage. Begrundelsen for denne disposition var, at Roskildes toldsted gav for ringe indtægt, fordi større skibe kun kunne besejle fjorden til Frederikssund.

Baggrunden for disse fremskridt kan måske findes i den bevågenhed, Frederik III nærede for Frederikssund. Hans Atke havde sikkert gjort sit til det gode forhold mellem konge og by ved sin positive indsats for enevældens indførelse i 1660.

Nu kom en kortvarig opblomstring for det samlede byområde, korneksperten steg, og tabet ved krigene formindskedes.

I 1668 blev Thomas Kingo sognepræst i sin fødeby, og hans stedson Jacob Worm blev rektor ved Slangerup latinskole. Man skulle



Den gamle rejsestald



Jernbanegade 1965

måske havde forventet et godt samarbejde mellem disse to ånds-personligheder, men det blev på ingen måde tilfældet. Der opstod ret hurtigt et bittert fjendskab, der gav sig udtryk i pinlige sammenstød og satiriske skrivelser. Efter deres tid sammen i Slangerup fik de vidt forskellige skæbner. Kingo blev biskop og Danmarks store salmedigter. Worm blev landsforvist.

Opgangstiden blev af kort varighed. I 1680 begyndte en svær tid for hele landet. Tunge skatter blev udskrevet, og mange borgere måtte flytte fra Slangerup på grund af gæld. Dette forværredes yderligere ved, at man i 1682 samlede toldstedsretten fra alle de små købstæder langs Isefjorden og oprettede et nyt toldsted i Rørvig. Kun tømmerhandelen på Norge forblev i Frederikssund. Et livligt smugleri blev resultatet af denne ordning, så Frederikssundborgerne klarede sig endda. Tolderen var jo 3 mil fra byen. (I dag er der en glimrende udsigt til havnen fra toldkammeret.)

I 1682 mistede Slangerup og Frederikssund tillige med andre små byer borgmesterembedet, og en byfoged blev indsat. Omkring 1700 var folketallet i Slangerup dalet så meget, at der kun var 50 skatteydere. Betingelserne for handelen forringedes endnu mere under Store nordiske Krig, og havnen forfaldt. Frederikssunds tilstand kunne i 1710 ikke blive værre, da der dette år kun fandtes én skatteyder ved navn Ole Pedersen.

I krigens sidste år var det sjældent at se et skib i fjorden ud over færgen, der på dette tidspunkt var byens eneste aktiv. Kaperskibe fra de krigsførende nationer gjorde havet usikkert. Men endnu flere ulykker skulle ramme det lille bysamfund. Pesten hærgede i krigens

foged, Jon Gad, fik en alvorlig tilrettevisning af amtmanden for ikke at have truffet de nødvendige forholdsregler, og byen blev afspærret med soldater. Da epidemien var overstået, havde den krævet 50 menneskeliv.

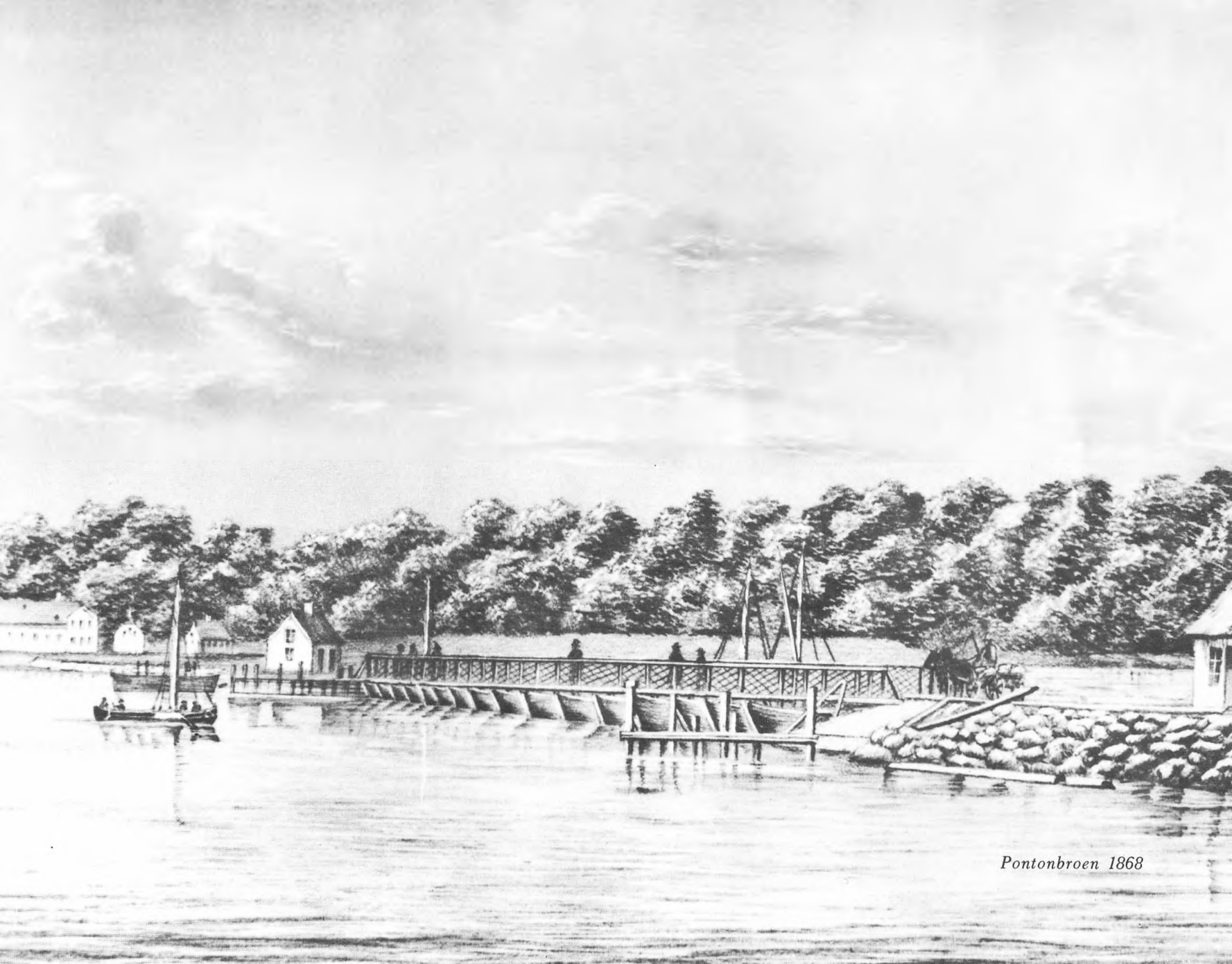
Indbyggerne i 1700-tallets danske byer levede i en stadig skræk for ildebrand, hvilket ikke var ubegrundet. Heller ikke Slangerup undgik sin skæbne på dette punkt. I 1719, 1724 og 1727 blev den hårdt prøvede by hjemsøgt af ildsvåde, der alle tre gange lagde en mængde huse i aske. Efter alle disse katastrofer fik borgerne skattefrihed i en årrække, men dette var kun en fattig hjælp. Slangerup var nu dødsdømt som købstad.

I 1736 blev byens latinskole nedlagt og delvis erstattet med en almindelig degneskole. Skoleholderen fra 1764 til 1778 var egentlig murer af profession; hans navn var Hans Engel.

Brændevinsfremstillingen var i 1700-tallet et vigtigt erhverv i de fleste danske købstæder, men også på dette område kom der en alvorlig tilbagegang for Slangerups vedkommende. Hjemmebrænderiet florerede, og det var umuligt for byfogden at holde det nede. Rørvig toldsted blev nedlagt i 1749, og Frederikssund købte sin toldret tilbage. Nu kom en god udvikling igang, og handelen fik et kraftigt opsving.

I 1719 kom Rasmus Hansen Lange til Frederikssund fra Roskilde. Han byggede gæstgiveriet »Bielidt« i 1722 og nedsatte sig i øvrigt som brændevinsbrænder og farver; sønnen Hans Rasmussen Lange overtog senere faderens virksomheder.

Omkring 1740 kom der i mange år store sildestimer til fjorden, og fangsten gav grundlag for en ret stor eksport. Frederikssund



Pontonbroen 1868

begyndte at vokse, men var på dette tidspunkt indesluttet af Udesundbys markjorder. Borgernes eneste mulighed for at udvide byen var at købe jord af bønderne, men denne udvikling kom først rigtigt igang efter landboreformerne i 1780'erne.

Foruden Lange var der i 1750 følgende betydelige købmænd i Frederikssund: Plum, Smith, Hagedorn og Lemming. Disse mænd var blandt andre de ledende ved byens glædesfest for Kronprins Christians fødsel i 1749. Det var en strålende dag i Frederikssunds historie med parade, festtale af sognepræsten Hans Lemming og efterfølgende taffel, der varede i to dage.

Allerede i 1737 havde Frederikssund fået sin egen politimester, Aksel Pedersen, hvis vigtigste opgave var at sørge for, at der ikke blev handlet på søn- og helligdage, hvilket Frederikssunds borgere ikke tog så nøje. Ud over dette skulle han holde orden på de handlende ved de to årlige markedsdage, som Frederikssund i 1749 havde fået lov at afholde. Markedsdatoerne var 29. juli og 10. november.

Frederikssund købte i 1759 sin egen brandsprøjte og byggede et sprøjtehus lige ved skibbroen. Her havde sprøjtehuset sin plads så længe, at man nåede at forevige det ad fotografisk vej.

Byens indbyggerantal var i 1764 ca. 130, hvilket viser en meget stor fremgang siden 1710. Tiderne var blevet gunstige for vor by.

I 1768 opfordrede Slangerup amtet til at påligne Frederikssund halvdelen af byområdets skatter. Men efter lange forhandlinger enedes man om, at Slangerup skulle bevare $\frac{3}{5}$ og Frederikssund $\frac{2}{5}$ af de samlede skatter. Trods fornyede protester fra Slangerups side forblev denne skatteordning uændret, indtil byerne skiltes.

På denne tid fik Frederikssund sin første brolægning, idet gaden nærmest havnen blev belagt med sten. Frederikssunds hovedgade havde nu tre afdelinger: Strandgade, Vimmelskaftet og Østergade. Eget kærnerembede fik Frederikssund i 1779. Byens første kærner hed Anders Ruggaard, og hans efterfølger blev skomageren Niels Rasmussen, der som en del af sit embede skulle føre opsyn med byens løsgående svin.

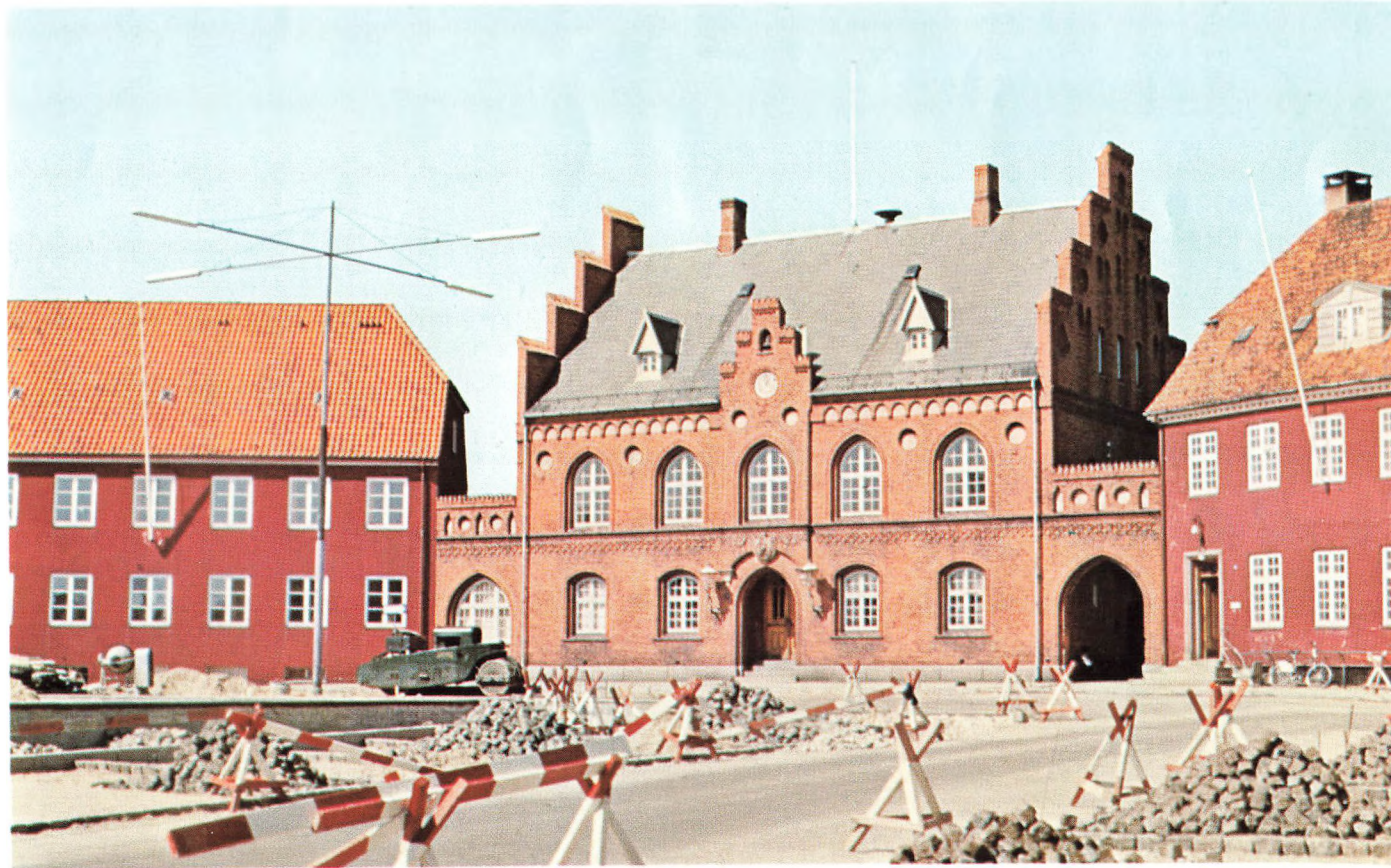
Havnen trængte omkring 1790 til en kraftig udbedring, da den på dette tidspunkt slet ikke kunne klare den tiltagende skibsfart, men først langt senere blev der rådet bod på dette. Den sidste alvorlige bestræbelse på at bevare Slangerup som købstad blev udvist af stiftamtmand Haxthausen, der i 1888 foreslog at flytte Slangerup til Frederikssund, hvor man kunne bygge på Udesundbys jorder. Men planen mislykkedes, fordi Slangerupborgerne ikke troede på ideen.

Fra 1640 har vi nøje efterretninger om færgemændene ved Sundby Færge. David Rasmussen var færgemand til 1660, og efter ham havde hans to sønner bestillingen. Færgegården har sikkert langt tilbage virket som kro og overnatningssted, selv om ingen skriftlige vidnesbyrd taler om det. Alene dette, at man ofte måtte vente på godt overfartsvejr, skulle bekræfte denne antagelse. I isvinteren 1744–45 skete en drukneulykke, da en mand ved navn Niels Larsen ville gå over isen. Først næste sommer fandt man den druknede. 1802–12 havde den mest kendte færgemand Kgl. skuespiller Hans Christian Knudsen embedet ved overfarten. I Knudsens embedstid skete den 7. februar 1808 et forfærdeligt forlis, hvorved 13 mennesker mistede livet.



Det gamle torv

Torvet under omlægning 1965



Også Frederikssund mærkede dønningerne af Napoleons krigseventyr. Da englænderne gik til angreb på vort land i 1801, dannede man ret hurtigt i Frederikssund en borgervæbning til værn for byen. Kaptajn for det datidige hjemmевærn blev købmanden Hans Holm, og uniformen kom til at bestå af rød kjole og blå benklæder. Borgervæbningens fane findes endnu i byen.

1805 blev et sørgeligt år i vor bys historie. Den 4. august kl. 22 udbrød der brand. På få timer blev den nordlige del af byen raseret, og tre mennesker indebrændte. Et ellers godt århundrede fik en sørgelig start.

I 1808 blev en stor del af Slangerup ligeledes hærget af brand, og hermed var denne bys skæbne beseglet. I 1809 blev Slangerup frataget sin købstadsrettigheder og adskilt fra Frederikssund.

Fra nytår 1810 fortsatte Frederikssund alene sin tilværelse som købstad.

Digterpræsten Christian Hjort skriver i 1884 følgende vers om vor by:

*I ønsket Havn hin Gut nu Glad for Anker lagde.
Af Norges Skatte tit han, Frederikssund, Dig bragte,
Du Handlens Plantebed! Naturen var Dig blid,
En Stad Du blive kan ved Snildhed, Held og Flid.*

De følgende tider skulle give ham ret.

Svend Arpe



Posthuset 1913

Hilsen fra Frederikssund.

Frederikssunds historie 1810-1965

Mørke skyer hængte tungt og lavt over Danmark i de første decenier af det 19. århundrede, landet var udmarvet af krig med England og Sverige, seddelpengenes kurs (i forhold til sølvet) raslede ned, der stiledes mod bankerot, den kom da også. Der rådede en forfærdende forvirring i økonomien, man optog udenlandske lån, udskrev skatter . . . nationaløkonomen og historikeren Marcus Rubin træffer i sin skildring af tiden 1807–1814 sikkert sømmet på hovedet, når han skriver, at »man opgav ævred og lod bygningen ramle sammen«. Og bygningen – det var det danske samfund!

I denne uheldsvangre tid trådte sundbyen Frederikssund frem som en selvstændig købstad. Der var et halvt hundrede familier med tilsammen 270 mennesker. Befolkningen var fattig – som alle andre i landet –, der fattedes alt, hvad der normalt måtte høre til en købstad. Kun ikke modet og troen på, at det nok skulle lykkes at føre bysamfundet videre . . .

Ved reskript af 18. april 1809 bestemtes det, at Frederikssund skulle »fortsætte i købstadsrettighederne, som tilforn var udøvet i samdrægtighed med Slangerup, idet Frederikssund befandtes egnet til at bære og udvikle en købstads rettigheder og byrder«.

Samtidig beordrede kancelliet amtmanden over Frederiksborg H. N. Arctander til at drage omsorg for at tilvejebringe en administration i Frederikssund. Kancelliet havde ydet sit bidrag hertil ved at udnævne assistent hos underfogeden i København, Knud von Hadeln, der var halvt norsk og halvt tysk, til byfoged, byskriver, vejer, måler og vrager i Frederikssund og birkedommer i birkerne i Horns Herred.

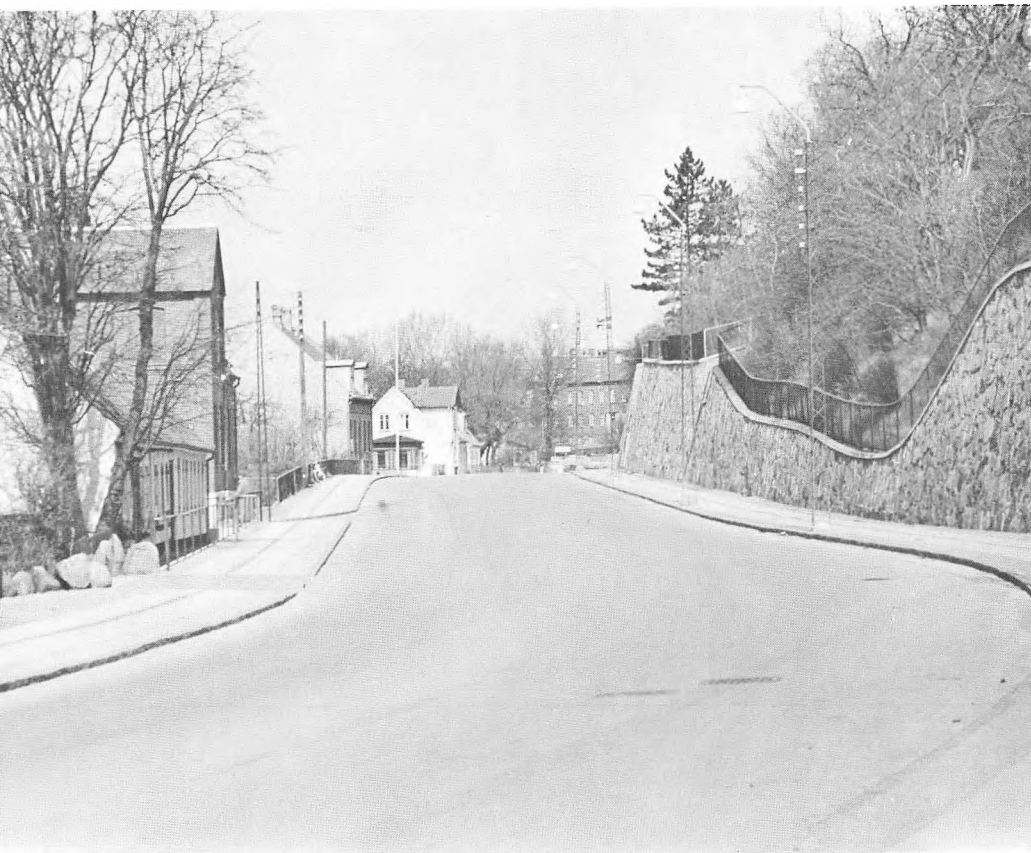
Det var amtmandens sag at finde to mænd, han kunne »eligere« til sammen med byfogeden at styre byen. De skulle, som det hed i reglementet, »være fornuftige og retsindige mænd, ordineret ud af borgerskabet til formænd for byen, hvilke byfogeden holder sig til i påkommende tilfælde angående byens tarv, vedtægt samt dont og væsen, hvilke mænd derom sammentræder og delibererer samt afgiver deres betænkning og deklaration til byfogeden, når rekviererer, på borgerskabets vegne. Hvad de vedtager er det øvrige borgerskab fornøjet med og pligtig at følge«.

Byens første eligerede blev købmændene O. Smith og Michaelsen. Byfoged von Hadeln og Smith og Michaelsen var således den nu selvstændige Frederikssunds første bystyre.

von Hadeln købte straks efter sin tiltræden murermester Hermann Karl Jenrichs gård (nu Havnegade 5, 7, 9 og 11), senere købte han endnu en gård, der var nabo mod vest. Han var således en af byens egne.

Frederikssund gik ind i sin nye, ansvarvsfulde tilværelse som selvstændig købstad uden festivitas af nogen art. 1. januar 1810 var en mandag. Dette at skulle vove sig ud i noget nyt på en mandag havde foruroliget nogle af byens indvånere, men sognepræsten, P. Holm Borch understregede i sin nytårsprædiken at slig overtro skulle man ikke lade sig påvirke af. Han sluttede med at nedbede velsignelse over det, der rent verdsligt var sket med byen.

Så sang man en af den tids yndede salmer: Vor sang skal festligt lyde på årets første dag, hvis sidste ord lyder:



Færgevej 1965



J. F. Willumsens Museum

*Sign hver i kald og stand,
lad kundskab, dyd og glæde
og velstand sig udbrede!
Sign Konge, folk og land!*

Byfogeden havde efter gudstjenesten en »lille høne« at plukke med sine bysbørn, i hvert fald de unge, for han kaldte til kirkestævne, hvorunder han påtalte den uvornhed, ungdommen havde vist ved nytårsnat at køre en arbejdsvogn mod byfogedens port, hvorved denne havde lidt betydelig skade.

Ovenpå denne donnertale defilerede byens borgere forbi øvrighedspersonen, der modtog gode ønsker for det nye år og dybe beklagelser over det skete, som man dog mente forvoldt af udenbys karlfolk!

Det eneste festlige over dagen var en nyfalden sne, der pudrede tage og agre.

Så var hverdagen inde!

Som sagt savnede Frederikssund alt, hvad der hører til et bystyres funktion. Styrets tre mænd måtte mødes hos byfogeden eller i en købmandsbod hos de eligerede.

Byens handlende følte sig generet af, at byens vejtilførsler var usle, og at de nye vejplaner, som Frederiksborg amt arbejdede med førtes et stykke nord for byen, idet man i amtet anså det for betydningsfuldere, at der for de kongelige, som lejlighedsvis agede fra Frederiksborg til Abrahamstrup (nu Jægerspris slot) blev tilvejet bragt den kortest mulige vej. Man ville derfor have vejen fra Slangerup til færgestedet ved Bi-*lidt drejet en kende mod syd,*

så den fik tilslutning til byens (ganske vist ufyldstgørende) veje. Ellers kunne man ikke hindre det, man kaldte forpranget. Navnlig ude ved færgestedet faldt fremmede handlende, ligervis ulve, over Horns Herred-bønderne, der agtede sig til torvning i Frederikssund. Det lykkedes også efter års kamp. (125 år efter fik man under navnet omkørselsvejen den vej, som amtet da tumlede med.) Et andet handelspræget problem var havnen. Der savnedes skibbro, skibene skulle ankre op der, hvor nu havnen er, og varerne befordredes til stranden med joller og pramme. Der gik mere end 30 år, inden det lykkedes at få tilvejet bragt en anvendelig skibbro. Den blev indviet 1844.

Tredje ting var en administrationsbygning, altså et rådhus. Bygearbejdet blev udbudt i efteråret 1839. Rådhuset toges i brug det følgende år. Når der hengik så mange år, må nok en væsentlig årsag hertil søges i, at der var delte meninger om dets placering. Nogle holdt på den plads, hvor det kom til at ligge, andre ville have det opført i Ude Sundby, nærmest der, hvor Frederikssunds private Realskole nu ligger. Ude Sundby var ganske vist en anden kommune, men der eksisterede den ordning, at de arealer, som ejedes af borgere i købstaden, hørte under denne. Og de gode Frederikssundere ejede megen jord udenfor egne grænser.

Ja, der var også en del strid om rådhusets størrelse!

Det blev den i 1838 (i.h.t. en ny kommunallov) oprettede borgerrepræsentation, der førte rådhusbyggeriet igennem. Rådhuset, en stilren eetages bygning, kostede 5860 rigsdaler at opføre. 1840 blev der i torvets yderkant anlagt en brostengade. Midterpartiet fik »lov til at ligge som det lå«.



Byen oversvømmet 1921



Færgevej 1896

Byens torv har sin egen tilblivelseshistorie, som fortjener en plads i denne fremstilling af byudviklingen.

Arealet, hvor torvet ligger, tilhørte for 150 år siden Lunbjerggård, som ejedes af Hans R. Lange. Han solgte imidlertid i 1829 en part (21.890 kvadratalen) til byen.

Byfoged von Hadeln og de to eligerede – muligvis tilrådet af en landinspektør E. W. Knoph – fastlagde en plan for torvets udnyttelse, derunder den halvcirkel, som endnu karakteriserer dette i kunstnerisk henseende klart udtrykte torvebillede. Tillige bestemtes, at den del af arealet, som ikke medgik til selve torvet skulle deles i 11 parceller, heraf skulle de 10 være lige store, den 11 dobbelt så stor, nemlig for at give plads til rådhuset, der skulle ligge i midten. Grunden lige vest for rådhuset tænktes anvendt til skole og gymnastikplads (det blev den også).

Det mest interessante ved de bestemmelser, de tre mænd traf, er dog, at køberne ikke skulle betale nogen købesum for grundene, men svare en årlig afgift. Den årlige afgift skulle svare til det beløb, byen havde ydet for hele arealet, hvorved byen kom til at besidde torvet og pladsen til rådhus gratis.

Dette blev ført ud i livet netop i 1839, hvor den fulde grundskylds »opfinder«, Henry George, fødtes i Philadelphia!

Antallet af borgerrepræsentanter var fastsat til seks, valgt for en periode af seks år, dog at een (i de første år efter lodtrækning) afgik hvert år. Dette fornyelsesvalg fandt sted 2. januar ved repræsentationens første sammentræde. Byen ønskede ikke indført ligningskommission, man var tilfredse med de hæderværdige Taksererborgere, som gennem år havde fordelt skattebyrderne.

Den første borgerrepræsentation kom til at bestå af brændevinsbrænder Niels Jensen, bager G. A. Agerlin, købmand Johan Beisenhertz, gæstgiver Hans Ankjær. De to forannævnte eligerede var selvskrevne, byfoged Carl Gottfred Krüger var kongevalgt formand. Repræsentationen blev således på syv.

De syv vise mænd rykkede ind på rådhuset i et dertil indrettet lokale. Bystyret havde fået fod under eget bord. Der var opstillet en jernpengekiste, hvortil tre mand havde hver sin nøgle. Kisten kunne derfor kun åbnes, når alle tre var til stede.

For – som det hedder i datidens sprog – at den gemene borger skulle kunne følge med i, hvad borgerrepræsentationen foretager sig, vedtoges det hvert tredje måned at udsende regnskab. Regnskabet blev trykt de første år i 150 eksemplarer, senere, da interessen for tallene syntes at være ringe, nedsattes tallet til 100. Der holdtes møde hveranden torsdag.

I 40-erne skød der adskillige småbeværtninger op, byen prægedes af disse og brændevinsbrænderierne. I en beskrivelse i 60-erne berettes, at »Frederikssund besidder ikke mindre end otte brændevinsbrænderier og 28 beværtninger, deraf dog tre med linneddækkede sengepladser«.

Allerede 6. februar 1827 fik gæstgiver Hans Ankjær privilegium til at drive gæstgivergården Isefjord. Han havde dog i adskillige år forud modtaget rejsende, »desformedels at concursen af rejsende er i tiltagen på grund af byens skønne omgivelser«. Senere kom Postgården (ikke den nuværende restauration af samme navn, men »Dannebrog«), Løven i Havnegade (nu nr. 7).

Midt i århundredet beskæftigede byen sig iøvrigt med forbedring



Frederikssund kirke

af havnen (skibsfarten var øget), anlæg af en pontonbro til erstatning af færgeriet til Horns Herred og udvikling af skolevæsenet. Endelig må det nævnes, at man fik skabt et brandvæsen. Sprøjten var »opstaldet« i et hus, der lå på tværs i Havnegades brede ende. Her var iøvrigt også byens første torv, hvor oplandets bønder mødte, når de havde noget at falbyde. Som en mindelse fra den tid har man det særsyn, at Havnegades numre ikke begynder fra byens midte, men fra havnen.

Der rettedes også initiativ ud mod den store verden, idet interessen fangedes af jernbanen mellem Roskilde og hovedstaden. Nogle år før havde et dampskib – Harlequin – pløjet fjordens vande, hvilken begivenhed havde vakt jubel og skabt forventninger. Tanken var nu, at man skulle danne et aktieselskab med anskaffelse af et dampskib for øje. Efter kun et par års arbejde med sagen realiseredes tanken. Det var i 1847, damperen Augusta indsattes. Man kunne så sejle til Roskilde og tage toget til København. Nogen strålende forretning blev det dog aldrig. Men – et interessant eksperiment, visende byens fantasi og vovemod.

Lad os vende tilbage til det mere nære: forbindelsen til Horns Herred. Kong Frederik d. 7^e købte i 1854 Jægerspris gods med alle dets herligheder af staten. Majestæten skænkede godset til sin kone, lensgrevinde Danner. Begge satte de jo stor pris på såvel slottet som dets omgivelser – og befolkningen. Fra såvel byen som oplandet i Horns Herred søgte man, ved henvendelse til majestæten, at opnå en væsentlig forbedring af transportforholdene over fjorden.

26 I februar 1863 opholdt kongen og grevinde Danner sig på Jægers-

pris slot. Her havde en deputation foretræde for majestæten, der imidlertid ikke kunne bestemme sig. Grevingen holdt sig i baggrunden og gav ikke sit besyv med i laget. Måske senere. 3. marts resolverede kongen, at han ikke selv ville bygge en bro, men var sindet at overlade det til hvem der ville. I november samme år døde han. Så kom den ulykkelige krig i 1864. Man fik andet at tænke på end bygge bro.

Fire år senere rejstes spørgsmålet atter. Da med stor kraft. En deputation skikkedes til hovedstaden for at søge foretræde hos grevinde Danner i hendes bolig i Ny Vestergade. Der var to repræsentanter for landet, to for byen, de sidste var sagfører Glud og trælasthandler Hans R. Lange. Grevingen hørte med megen venlighed på deputationens fremstilling, men udpræget økonomisk, som hun var, stillede hun en del spørgsmål. Det må have irriteret hr. Glud, for han »gik op i en spids« og mindede om grevingens herkomst. Hun rejste sig, nikkede venligt til de tre og sagde med snerrende stemme til den formastelige: Ellers tak, hr. Glud! Dermed trak hun sig tilbage – meget værdigt. Da deputationen lidt efter befandt på gaden, bemærkede Hans R. Lange i en ironisk tone til sagføreren: – Det var som om grevingen sagde *klud* og ikke Glud! Sagføreren gryntede bare.

Lange fik nu den idé, at de tre skulle forsøge at få foretræde – uden sagføreren. Det var en overmåde venlig grevinde, de nu fik i tale. Hun tilbød at overlade et broelskab færgeretten for 25.000 rigsdaler. Een måned efter havde man bekræftelse på tilbudet. Forinden var broelskabet stiftet. Der blev omgående taget fat på anlæg af en pontonbro. Den blev under udfoldelse af store festlig-



heder indviet den 3. juni 1868 på kronprins Frederiks (senere Frederik d. 8') 25 års fødselsdag. Ingen af de kongelige overværede festligheden.

Men folket var der! I et samtidigt referat hed det: En mængde mennesker bølgede igennem Færgelunden indtil den lyse morgen!

Hen på sommeren – umiddelbart efter den store brand i Ude Sundby – aflagde kong Christian d. 9' et besøg i byen og beså herunder den nye bro. Majestæten skænkede under sit besøg 300 rgd. til de brandhægede i Ude Sundby.

Senere overtog Frederiksborg amt Kronprins Frederiks Bro. I 1935 afløstes pontonbroen af en højbro med klapper. Indvielsen fandt sted den 30. oktober under overværelse af kong Christian d. 10', dronning Alexandrine, kronprins Frederik og hans unge brud, kronprinsesse Ingrid, der her for første gang deltog i en officiel handling.

Broen betegnede et vældigt fremskridt. I dag er dens kapacitet for ringe. Og der arbejdes med nye muligheder.

Løsningen af det vigtige trafikspørgsmål, som broen var, betingedes af et harmonisk samarbejde mellem by og opland. Noget, der går igen på praktisk talt alle områder. Gør det også i nutiden. I midten af århundredet dannedes en række foreninger som samlede land og by. Således en forening til nytte og fornøjelse, initiativet kom ude fra, men sammenkomsterne holdtes i Frederikssund på »Dannebrog« eller i »Løven«. Tre af foreningerne eksisterer endnu, nemlig Klubben Enigheden fra 1861 og Fugleskydningsselskabet fra 1860 og Sangforeningen fra 1858. I disse foreninger har folk fra by og land kunnet mødes, snakke sammen om tidens rørelser

og – som det hed tilforn – fornøje sig. Spøgefuldt er det sagt, at der i sangforeningen er »støbt mange kommunalpolitiske kugler« i de svundne år. Også egnens landboforening, ganske vist stiftet i Skibby, har i over 100 år været et bånd mellem by og land. Senere kom Borger- og Håndværksforeningen og andre foreninger til.

I 70 år var folketingskredsen medvirkende til at knytte byen og dens naturlige opland sammen. Ved valgloven i tilknytning til juni-grundloven af 1849 oprettedes Frederikssundskredsen, officielt benævnt Frederiksborg amts 5. kreds, og den bestod af de fem Horns Herreds kommuner, seks kommuner på den anden side fjorden og med købstaden som det naturlige midtpunkt. Vel ingen folketingskreds i dette land har været mere selvfølgelig. Men – politiske manøvrer søndrede den, da vi fik den reviderede grundlov af 1915. Betydelige mænd har repræsenteret denne ikke mere eksisterende folketingskreds. Ved det første valg – 4. dec. 1849 – valgtes ved kåring på Frederikssunds torv højesteretssagfører C. E. Rotwitt, der bevarede kredsen til sin død 1860. Han var en nær ven af lensgrevinde Louise Danner. I sit sidste leveår var han som kongepræsident leder af det første venstreministerium i Danmark. Senere har kredsen været repræsenteret af to meget ansete lokalpolitikere: gdr. P. Pedersen, Sigerslevvester, der senere blev medlem af landstinget, hvor han hørte til – som man sagde den gang – en af »Estrups syv vise bønder«, gdr. P. Petersen, Oppe Sundby, der tilhørte Venstre. Endvidere bør nævnes bondevennerne overretssagfører Balthasar Christensen og gdr. Hans Jensen, Kundby. Kredsen repræsenteredes fra 1901 til 1910 af Sigurd Berg, der var indenrigsminister 1905–1908. Dens sidste repræsentant var møller



Fiskerbåde i havnen

L. Pedersen, Annisse. Kredsen deltes mellem Frederiksværkkredsen og Hillerødkredsen.

Når en historisk fremstilling af en bys udvikling indenfor 150 år er begrænset til et ret lille rårerum indenfor et festskrift, hvis udarbejdelse tillige er skænket meget kort tid, må fremstillingen – i hvert fald af den nyere tid – forme sig som et strejftog.

Byudviklingen er gået meget rolig, afstemt efter befolkningstallet. Det var i 1845 646, i 1860 763, foretog i de næste år en næsten fordobling til 1506, i 1890 var man nået til 1828. Udviklingen kendetegnes ved, at byen ved juletid 1858 kunne notere sig for noget så moderne som tranlamper, 1870 kom petroleumsløset og 1874 etableredes gadebelysning. 1896 nåedes et stort skridt fremad, nemlig ved anlæg af gasværk. Kommunalt vand kom i 1907 og elektricitet i 1914. Det sidste ikke uden vældig diskussion, hvorunder mange med dyb beklagelse sagde farvel til den hyggespredende petroleumslampe, der virkede så samlende – mente man. Og så skal lige tilføjes, at elektricitet i en årrække har været leveret fra Isefjordværket. I fjor lukkede man kulgasværket og gik over til flydende gas.

Skolen havde i en længere årrække trange kår, men også den fulgte med og øvede en betydelig indflydelse. En tid var der to skoler, den gamle på torvet, den nye i Skolegade (bygningen ligger der endnu), indtil skolevæsenet blev samlet i den nuværende Falkenborgskole. Her oprettedes i 1936 eksamensafdeling. I november 1961 indviedes første afdeling af Frederikssunds skole i byens norddel. På et areal ved Marienlyst skole skal det kommende gymnasium, som byen fik tilsagn om i januar 1962, ligge.

Byen har desuden en meget stor privatskole, der har sin største betydning som oplandsskole.

Et stort problem, der optog byen gennem adskillige år, var inddæmningen af først lille så store Blød, hvorved Kalvøen blev gjort landfast med den øvrige del af kommunen. På den store Blød var der i trediverne en meget benyttet motorbane. Nu er byens idrætsanlæg placeret her. På Kalvøen finder man byens smukke friluftsteater med vikingeboplads og den meget smukt beliggende Kalvøpavillon samt byens søbadeanstalt.

Det blev ikke søvejen til Roskilde, der blev Frederikssunds port ud til den store verden, men en jernbane gennem oplandet til hovedstaden. Denne jernbane indviedes den 17. juni 1879. Den var som de øvrige sjællandske baner privatanlagt. 1885 overgik den til DSB. 1908 vedtoges anlæg af den såkaldte Midtbane, der skulle gå fra Næstved over Ringsted, Frederikssund til Hillerød. Den havde således de bedste betingelser for at blive en genvej for den skandinaviske kontinentalforbindelse. Næstved–Ringsted blev taget i brug i midten af tyverne, strækningen Ringsted-Frederikssund den 17. november 1928. Sidste strækning Frederikssund–Hillerød blev aldrig gjort færdig, selvom man kun manglede at forsyne banelegemet med skinner. Denne bane blev altså ikke, hvad der var tænkt om den. Man sagde, den havde forsynet imod sig. Toggangen Ringsted–Frederikssund standsede 14. maj 1936. Næstved–Ringsted strækningen bevarede og anvendes til kontinentaltrafikken. Så går der ikke noget fra København.

Tilbage stod ude i landskabet viadukter og andre baneanlæg som skamstøtter for en misrøgtet statsopgave, Frederikssund med en



Færggården 1965



Vikingebopladsen

station udenfor byområdet og et vejnet, anlagt udelukkende for at betjene det indvundne »jernbaneknudepunkt«. Der ligger jernbanestationen fremdeles!

Ude i fjorden står Midtbaneanlæggets betonpiller som »tandstumper«, skæmmende fjordbilledet, medens østdæmningen er overtaget af Frederikssund, der har udnyttet den til havneformål. Byens havn er flere gange i dette århundrede udvidet og har nu en betragtelig kapacitet.

Byen har været hærget af flere store brande, som har arret den. Den såkaldte julestorm i 1921, der skabte oversvømmelse i byen, voldte også stor skade og vel kan betegnes som en naturkatastrofe. Frederikssund har mange gange i sin tilværelse været »foregangsmand« – ikke mindst de sidste 20 år –, var det også ved sin overgang fra kongevalgt til folkevalgt borgmester. Loven om de sidste trådte i kraft den 1. april 1919. Året før bad den kongevalgte borgmester i Frederikssund, by- og herredsfoged Jürgens sig fritaget for borgmesterhvervet. Indenrigsministeriet spurgte byrådet, om det ville være villigt til at vælge efterfølgeren af sin midte. Det var man. Der opstilledes to kandidater: jernstøber H. P. Larsen og redaktør J. P. Kostrup. Afgørelsen skulle træffes på grundlag af en folkeafstemning. Den gav til resultat, at H. P. Larsen fik 296 st., Kostrup 291, fire stemmer, der først var tildelt sidstnævnte, erklæredes ugyldige. H. P. Larsen var således valgt. Derpå kunne ministeriet entledige Jürgens og udnævne Larsen, der således både var folkevalgt og kongevalgt. Der var iøvrigt ikke noget politisk ved valget, begge de opstillede var venstremænd.

32 Jernstøber H. P. Larsen beklædte borgmesterhvervet til 1921, hvor-

efter han efterfulgtes af købmand Chr. Christiansen, som efter halvandet års forløb trak sig tilbage på grund af sygdom. Så valgtes redaktør J. P. Kostrup til borgmester. Han efterfulgtes 1929 af kommunelærer, senere folketingsmand Emil Retoft, der sad i borgmesterstolen i godt 16 år. 1946 valgtes købmand Carl Bruun til borgmester. Han har således ledet byens styre i 19 år.

Som nævnt tidligere har Frederikssund i de sidste 16–18 år været inde i en betydelig udvikling, der har ændret byens struktur. Mens den før nærmest kunne betegnes som handelsby – omend man gennem mange år har haft en betydelig virksomhed som Frederikssund Jernstøberi og Maskinfabrik, Frederikssund Skibsværft, slagteriet – er den nu præget af industrier. Hele denne, til tider eksplosive, udvikling, har byrådet haft et fast greb om, bl. a. gennem opkøb af gårdene, der randede byområdet, modningen af arealerne o. s. v.

Ekspansionen startedes lige efter besættelsestidens ophør i 1945 af et oprettet Erhvervsråd. Dette ændredes senere til et Initiativråd, hvis første indsats var en byfest i 1952. Denne fest havde bymæssige formål, sådan som man arrangerede slige byfester så mange andre steder. Men – festen i Frederikssund bød på noget særegent, idet man havde søgt emnet for det underholdende arrangement i sagn-tiden: kongebarnet, kong Skjolds ankomst i en snekke. Det blev kimen til de senere så kendte vikingespil, der siden dette år er opført på friluftscenen på Kalvøen. Her kan nævnes spillene Roar og Helge, Starkad (Stærkodder), De Skuldelev Skibe og sidst, men ikke mindst Sagnet om Amlø, der er opført i England og Frankrig på disse landes sprog. Disse spil har gjort Frederikssund



Schweizerhuset i Færgelunden 1965

kendt ikke alene på hjemmebane, men langt ud over vort lands grænser. Det er da også almindeligt, at byens benævnes vikingebyen. Spillene har indirekte andel i den rige udvikling, der har præget Frederikssund.

Men – lad tallene illustrere udviklingen. Byen havde i 1930 3108 indbyggere, i 1945 3559, i 1955 5214 (1.-4.-1951 indlemmedes Ude Sundby med 650 indvånede), 1961 5730 og 1.-4.-1965 6683. Frederikssund er den købstad, som har den næststørste befolkningsfremgang i procenter. Udskrivningstallene for personlig skat viser på endnu mere håndfast måde udviklingen: 1937–38 udskreves 215.000 kr., 1947–48 674.000 kr., 1957–58 var man nået op til 1.982.000 kr. og endelig tallet fra budgettet for 1965–66, det er på 5.635.300 kr.

Det er en by i fremdrift, der standser op for at se tilbage over tre seklers liv og virke, på en historie vævet i lyst og mørkt mønster, skabt af tidens vilkår.

Det er ikke alene på det materielle, byen har gjort en indsats, også en stor kulturel opgave er løst. Med Staten som partner påtog Frederikssund kommune sig at opføre et museum for J. F. Willumsens kunst. Museet indviedes i 1957. Det hører nu uadskilleligt med i bybilledet. Giver det karakter.

Foranstående skildring er som en mosaik (og skal opfattes sådan), de små dele, i forskellige farver, skal samles til et fortællende billede – forhåbentlig vil det lykkes for læseren. Nogen dybtgående og systematisk fremstilling har pladsen i festskriftet ikke tilladt.

Tor Jørgensen.



Byvandring

*Isen bandt med stærke lænker
landet i en vinter lang,
nu har solen vakt til live
markens blomst og fuglens sang.*

*Forårsblæstens milde brise
hvisker ømt til bøg og eg
varsler os en snarlig sommer
spår om høstens tunge neg.*

*Forårstegn i Færgelunden –
Fugletræk ved Marbæk strand.
Hvide sejl som stolte svaner
krydser over fjordens vand.*

Det er forår, det er spadseretid! 300-års byfødselsdag! Hvor er Frederikssunds gamle bygninger? Ja, desværre ejer byen ikke nogen bygning på sin egen alder, bortset fra kirken. Nedgangstider og ildebrand har i årenes løb gjort vældig indhugst i antallet af ældre ejendomme. Men standser man på sin vandring ud for den gamle tømmerplads i Østergade, har man foran sig to ærværdige eksempler på forrige århundredes bygningskunst. Til højre for indkørslen ligger det gamle bindingsværkspakhus, fra 1832, med sin grundmurede, høje gavl vendt mod gaden, ganske som på den tid da stoute tømmerskudeskippere berettede om strabadserne på deres sidste norgesfærd. Til venstre ser man det lange, smukke empirehus, der med sin elegante kvistfacade har dannet rammen om gamle dages borgerliv.

Skyllebakkevarteret nær havnen giver endnu indtryk af den hygge, der må have hersket i det gamle Frederikssund, og vel at mærke skæmmes indtrykket ikke af forfald. Hvor er det dejligt at se denne lille provinsidyl så velholdt. Man fornemmer stadig den gamle fisker- og havnebys stemning, når man en aften lader turen gå om ad de små stræder nær vandet.

*Vårsol over Skyllebakkens
alderstegne hyggekrog
er som hentet ud af selve
eventyrets billedbog.*

På havnepladsen ved toldbygningen er nogle fiskere i færd med at friske malingen op på deres både, og inden for sejlklubbens område, hvor drengene gør deres fartøjer klar til sommerens togter, udvises ikke mindre aktivitet. En kutter baner sig tøffende vej mellem russiske og finske tømmerbåde, og et polsk kulskib er ved at blive tømt for det sidste af sin last. Solens stråler får vandets krusninger til at flimre, og lyset kastes skarpt tilbage fra de hvide bjerge af skaller, der som en hilsen fra landets urtid er hentet op fra fjordens bund. Havnen har i historiens løb været betingelsen for byens vækst. Havnens virksomhed er i dag et af mange vidnesbyrd om byens livskraft.

*Langs med havnens travle kajer
svinger kranens sultne grab
hugger ned i skibets indre,
blot der trykkes på en knap.*



Campingpladsen 1965



Kronprins Frederiks bro 1965

*Bunker, stabler, baller, kasser
fylder molen favn for favn,
raske næver griber trosser,
der er liv i byens havn.*

Går man gennem Kalvøanlæggets indkørsel, lægger man den travle by bag sig. Ro og fred hersker i dette naturskønne område. Dog kan man om aftenen høre den taktfaste tælling fra roklubbens anløbsbro og de ivrige opmuntringer fra fodboldtræneren på stations grønsvær. Ved midsommertid er Kalvøen målet for tusinder af mennesker. Borgere og turister kommer hver aften i en tæt strøm til denne skønne naturscene, hvor »Vikingspillet« siden 1952 med Per Buckhøj som styrismand og byens borgere som aktører har ydet sit vægtige bidrag til historiefortælling og turistsag. I 1965 stævner snekken ud med Poul Reichardt ved styreåren. Fra højdedragene ved kysten kan man se til Skuldelev vig, hvor de prægtige skibsfund fra vikingetiden blev gjort, og i klart vejr toner Roskilde Domkirkes spir frem i horisonten. På Kalvøens historiske grund lyder i dag malersvendens vikingelur og fodboldpublikumets bifald.

*Hvor de gamle kæmper tændte
baunehøjens klare bål,
kæmper klubbens raske drenge
for at få det sidste mål.*

Inden vi forlader Kalvøanlægget, må vi dvæle et øjeblik ved mindestenen for byens grundlæggelse. I grå granit står mejslet, at Frederik III i 1665 gav Frederikssund købstadsrettigheder.

*Først hed stedet Sundby Færge,
Falkenborg hed stedets havn.
Da vor by blev gjort til købstad,
skænkede kongen den sit navn.*

Frederikssund kirke er præget af skiftende tiders byggemåde. Hovedskib og kor er fra middelalderen og opført af kampesten i romansk stil. Våbenhus og tårn er fra den gotiske periode, og materialet er munkesten. I 1700-tallet udvidede man skibet mod nord, og korrundingen er fra slutningen af forrige århundrede. Medens tonerne fra kirkens nye orgel stemmer sindet til andagt, betragter vi C. F. Blunch's smukke alterbillede, der forestiller Jesus i Getsemane. Kristusskikkelsen rammes af lyset fra de to alterstager, der blev skænket til kirken i 1622, det år da skibbroen ved Sundby Færge blev påbegyndt. Alle generationer i vor bys historie har været i dette rum, har set disse to stager. Ved dåb og begravelse har her alle slægtled knyttet forbindelsen med det fremtidige og det forbigange. Mange lys er brændt ned, siden Falch Olsen byggede sit stenhus, – lys tændt i glæde, – lys tændt i sorg. Men stagerne står der stadig; og den samme klokke, der kimedede nytåret ind over den selvstændige købstad i 1810, ringer i dag, medens kirkegængere efter højmassen starter deres biler.

Gennem nye bolig- og industrikvarterer når vi på vor vej mod broen til J. F. Willumsens Museum, hvis stilfulde, enkle arkitektur er placeret smukt i grønne omgivelser. En rundgang i museets ene-stående samlinger af malerier, skulpturer, tegninger, raderinger og litografier giver den kyndige såvel som den uerfarne museumsgæst et indtryk af geni og fantastisk formåen. Willumsens kunst er en tilbedelse af det sande og stærke i livet, han søger klarhed for sig selv og beskueren.

*Streg og farver i en fyrig,
klar og ærlig symfoni.
Varme, sydlandske motiver,
sol og nattetrylleri.*

*Stærke linier sprænger rummet,
vækker sindet, skaber tro
på, at sandhedsvejen findes.
over kunstens høje bro.*

Som nabo til museet ligger byens campingplads, der med sin store kapacitet er blevet et fint, turistmæssigt aktiv for Frederikssund. Blandt danske og udenlandske campister har pladsen, trods sin korte eksistens, allerede nu erhvervet sig et godt ry. Fra tidligt på sommeren begynder her et liv, som man næsten kan kalde en by i byen, og først når kulde og regn sætter ind for alvor ved efter-årstid, kører den sidste campingvogn bort.

Kronprins Frederiks Bro er en af livsnerverne i vort lands trafik-net. En stadig strøm af biler kører over broen. På fine sommer-søndage kan bilstrømmen næsten have karakter af kødannelse. Netop når man skal passere broen, kan det ske, at man får den oplevelse at se broklappen gå i vejret for at lade et skib gå igen-nem. Kun få minutter tager det at få broen op og ned, og straks efter fortsætter den uendelige trafikstrøm.

Over broen kommer man til Færggården. Fra dette sted har overfarten været dirigeret i århundreder, og nu ligger den smukke, rødkalkede gård og byder velkommen til Hornsherred. Giver den gående sig tid til et lille hvil ved Færggårdens fårefold, hvor de små lam kåde af vårsolen tumler rundt, har han for sig en idyl og et sceneri, der sikkert ikke har forandret sig, siden færgen blev trukket fra bred til bred. Inden vejen atter går hjemad, må man en lille tur ind i den nyudsprungne Færgelund, der med sit malerisk beliggende Schweizerhus er et yndet spadseretursmål.

På hjemvejen over broen har man Frederikssund foran sig i fuld udstrækning, fra Kalvøens spids i syd til Klinten i nord. Således præsenterer vor by sig på smukkeste måde for dem, der ankom-mer hertil over broen. Gennem det gamle villakvarter nærmer vi os centrum.

Lad os standse vor byvandring på torvet. Vi betragter de store anstrengelser, der gøres for at forskønne byen i anledning af 300-års festlighederne. Morten Niensens skulptur vil sikkert blive en god fødselsdagsgave til Frederikssunds borgere. Lad os håbe, at den årvågne udkigsmand bag den frembrusende snekkestævn vil vise sig at være et symbol på vor bys fremtid.

Svend Arpe.

Tekster: Svend Arpe og Tor Jørgensen

Foto: Ulf Nellemose
Gl. billeder stillet til rådighed
af Kurt Fr. Petersen

Lay-out: Flemming Ljørring

Tryk: Fritz Schur A/S · Frederikssund