Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

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

TORBEN TOPSØE-JENSEN

FEM MIL LANGS ØRESUND

Strandvejens historie



STEEN HASSELBALCHS FORLAG
KØBENHAVN

FEM MIL LANGS ØRESUND

Strandvejens historie

TORBEN TOPSØE-JENSEN

Ad hjulspor og landeveje (1966)

TORBEN TOPSØE-JENSEN

FEM MIL LANGS ØRESUND

Strandvejens historie



STEEN HASSELBALCHS FORLAG
KØBENHAVN

© Torben Topsøe-Jensen, 1968
Omslag: Litografi af C. M. Tegner »Udsigt fra Humlebæk«
fra samlingen »Souvenir de Marienlyst«
Titelbladsvignetten forestiller familien Heiberg.
En pennetegning af Carl Thomsen fra »Juleroser«, 1905
Bogen er sat med Garamond og trykt i
Det Hoffensbergske Etablissement, København
1. oplag 1968
2. oplag 1969
3. oplag 1969

Indhold

Forord 9

Adelvejen, der fører til Helsingør 11–40

Ret en herlig vej. Side 11–25.

Strandvejens benævnelse i ældre tid. Den nordsjællandske vejtrekant 11 – Det 16. og 17. århundredes rejsende glædede sig over den smukke vej 12 – De mange vandløb 14 – Vejen og havet. Strandvarsler og strandinger 18 – Fiskeriet langs kysten. Fiskestader 20 – Pastor Boesens skildring af Strandvejen fra 1757 21 – Historiske tildragelser langs vejen. Christian II og Hvidøre. Grevens Fejde. Hans Rostgaard på Krogerup. Karl XII's landgang ved Humlebæk 23.

Da kystvejen var »hovedvej«. Side 26–40.

Vejens placering i terrænet. Den er vist på kort fra Christian IV's tid 26 – Strandvejen var alfarvej til Helsingør 30 – Dens tilstand i 1700-årene. I Københavns amt 31 – I Frederiksborg amt 32 – Broer og stenkister 33 – Kroer 34 – Vejen bliver postrute i 1624 35 – Vejen bliver spærret under pesten i 1711 36 – Strandvejen under vejreformerne. Den bliver opgivet som hovedvej, og en ny Helsingørvej anlægges over Hirschholm og Nyrup 38.

Strandvejen omkring år 1800 41–68

Den besværlige sandvej langs søkysten. Side 41–53.

Vejen syd for Klampenborg sættes i fremkommelig stand. Istandsættelsen af den københavnske strækning overlades til Generalvejkommissionen 41 – J. A. Bjerg udnævnes til vejfiskal i Københavns amt 42 – Hans henvendelse til grev Ernst Schimmelmann og grundejerne mellem Hellerup og Charlottenlund om bidrag til istandsættelsen 43 – Bjerg afløses som vejfiskal af politimester M. I. L. Nielsen 46 – Den engelske landgang ved Vedbæk i 1807. Oprydningsarbejder på vejen om efteråret 47 – S. Dahlerup bliver vejfiskal i Frederiksborg amt 49 – Krigen 1807–14 mærkes også på Strandvejen i Frederiksborg amt. Humlebæk Havn bygges 52.

På tur langs Øresundskysten. Side 54–68,

De besøgende i Dyrehaven undgik Strandvejen indtil omkring år 1800 54 – »Kildevogne« og »kaffemøller« 56 – Vandringer til Dyrehaven 59 – F. C. Sibbern og Lauritz Engelstoft om turens skønhed. H. F. Martensens vandring til Rungsted 62 – Nogle indtryk af vejen mellem Rungsted og Helsingør 64 – En vejfarende blev generet af en gal orne og andre af løse hunde 65 – Oplevelser på kroerne langs vejen 66 – Kystpoliti indføres i 1817 68.

Strandvejen i 1800-årene 69–116

Det første chausseéanlæg på Strandvejen. Side 69–81.

Strandvejsfærdslens stærke stigning 69 – Det var umuligt at holde vejen vedlige 70 – J. G. Randel fremsætter forslag om anlæg af en chaussé og opkrævning af bompenge ved »Slukefter« 71 – Rentekammerets behandling af forslaget 72 – Det approberes af

kongen den 4. maj 1825, og arbejdet går straks igang 74 – Randel har svært ved at klare arbejdet økonomisk, og bomopkrævningen forlænges til 1847 77 – Samtidens vurdering af arbejdet 78.

Bomhuset ved »Slukefter«. Side 82–86.

Baggrunden for bompengeordningen var forordningen af 15. februar 1786. Bompengeopkrævningen bliver straks meget upopulær 83 – De vejfarendes stridigheder med bommanden om, hvor meget der skulle betales 83 – Nye takstreglementer 84 – En synsforretning over bomhuset fra 1868 85 – Bomhuset nedrives år 1900, og bompengeopkrævningen i Københavns amt ophæves i 1915 86.

Strandvejens vanding. Side 87–96.

Ulidelig støvplage på Strandvejen 87 – Enkelte grundejere foranstalter vanding af vejen foran deres huse 88 – Vejentreprenør Wulff indsender i 1837 forslag til Rentekammeret om Strandvejens vanding, men forslaget kan ikke gennemføres 88 – Sagen rejses igen i 1843 og gennemføres nu 89 – Samtidens vurdering af vandingen 91 – En synsforretning over vandingsmateriellet 93 – Frederik Bøgh om »Børstedrengene« 94.

De øvrige vejstrækninger. Side 97–110.

Strandvejens tilstand på staden Københavns grund 97 – Mange klager over vejen i Københavns amt 98 – Vejen bliver i 1843 klassificeret som »mindre landevej« 101 – Klagesager i amtsrådet 102 – Strandvejen i Frederiksborg amt 103 – I 1867 bliver Strandvejen »amtsvej« 104 – Vejens tilstand og udseende i århundredets sidste tredjedel 106.

Havets indhug. Side 111–116.

Oehlenschläger om havets angreb på kysten ved Strandmøllen 111 – Skader på vejen under julestormen i 1806. Snekkersten et af de mest udsatte steder langs kysten 112 – Havets ødelæggelser ved Skodsborg, Vedbæk og Rungsted 113 – Stormfloder i 1862, 1872 og 1882 114 – Isens ødelæggelser 115.

Strandvejsfærdslen i 1800-årene 117–158

Med wienervogn, kapervogn og omnibus. Side 117–136.

Strandvejsfærdslen i stadig vækst 117 – Henrik Hertz om stemningen ved køreturen 118 – Erindringer om Strandvejsturen. J. Plenge. Fr. Paludan-Müller, Herluf Jensenius og Helena Nyblom 120 – J. L. Heiberg og Axel Henriques om kørslen med kapervogne 122 – »Anders Tikjøb«s rejse til Bellevue 124 – Droscher og omnibusser på Strandvejen 125 – En omnibustur til Vedbæk i 1874 126 – Hestesporvogn til Hellerup 128 – En færdselsberegning fra 1845 129 – En færdselstælling fra 1886–1888 131 – Birkedommer U. Schow om Strandvejsfærdslen 132 – Stadig mange fodgængere 134 – »Skovserne«s vandringer til København, og Snekkerstenpigernes fodture til Helsingør 135.

Nye befordringsmidler. Side 137–158.

Danmarks første dampskib, »Caledonia«, sejler lystture til Klampenborg 137 – Regelmæssig dampskibsfart i Sundet fra 1843 138 – Poul Reumert og Otto Rung om barndommens sommerferieture med dampskibet til Snekkersten 140 – Klampenborgbanen åbnes i 1863 142 – Knud Bokkenheuser om livet på Charlottenlund station 143 – Nordbanen åbnes i 1864 145 – Stadig svært at være turist i Nordsjælland 146 –

Dampspovogne sættes i drift i 1884 147 – Glæden over dem er kun kortvarig 148 – De er for upraktiske og for farlige 149 – Kritikken antager ofte ironisk form 150 – Otto Rung om kørslen med dampspovognen 153 – Sophus Claussen og dampspovognen 153 – Forslag om luftbane mellem København og Klampenborg 155 – Cyklerne vinder indpas 156.

Den idylliske Strandvej 159–181

St. Blicher og de Saint-Aubain om Strandvejen 159 – At »ligge på Landet« langs Strandvejen bliver mere og mere almindeligt. Hellerup og Charlottenlund er landlige også i århundredets slutning 162 – Badning fra Strandvejen møder vanskeligheder 163 – Klampenborg Badeanstalt åbnes i 1845 164 – N. S. Lorentzen om Taarbæk i 1840 165 – Skodsborg opdages 167 – Holger Drachmann om Vedbæk og Rungsted 168 – Sletten og Humlebæk i forrige århundrede 172 – Elith Reumert om Espergærde omkring 1890 174 – Otto Rung om sommeropholdet i Skotterup 176 – Fiskerne langs kysten 177 – Der bygges fiskerihavne 178 – »Kadrejerne« 180 – Sct. Hans Aften langs kysten 181.

Det tyvende århundrede 183–220

Strandvejen i forvandlingens tegn. Side 183–201.

Voksende færdsel og tættere bebyggelse truer den landlige idyl 183 – Kystbanens anlæg og åbning 184 – Den elektriske sporvogn afløser den hestetrukne sporvogn 186 – De første automobiler viser sig på Strandvejen 187 – I 1906 bliver automobilkørsel på Strandvejen næsten helt forbudt 188 – Cyklerne dominerer færdslen. Kapervogne er endnu i brug 189 – Vejarbejder i tiden efter år 1900 190 – Milesten bliver afløst af kilometersten i 1907, og bompengeopkrævningen ophører i 1915 192 – Trusler mod Strandvejens æstetiske værdier 193 – Bestræbelser på at værne dem 196 – Badehotellerne har deres glansperiode 198 – Strandvejen under første verdenskrig 199 – Hellerup, Vedbæk og Rungsted får havne 201.

Fremad mod nutiden. Side 202–220.

Motorkøretøjernes antal tager et voldsomt opsving, og nye, store vejarbejder sættes igang 202 – Strandparken mellem Hvidøre og Klampenborg anlægges og indvies i 1935 205 – Kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg anlægges fra 1935 til 1938 207 – Dr. Ragnar Numelin om Strandvejen i 1930'rne 208 – Strandvejen under anden verdenskrig. Cyklerne kommer igen 209 – Flygtningetransporterne over Sundet 210 – Strandvejen efter krigen 212 – Diskussion om vejens fremtid 212 – Bebyggelsen ændrer karakter, og de gamle hoteller forsvinder 214 – Fredningsbestræbelser og deres resultater 215 – Afslutning 219.

Litteraturfortegnelse og kildehenvisninger 221

Navneregister 233

Kort over kysten Helsingør–Nivaa, 1778–79 240

FORORD

For de allerfleste Danskere og i alt Fald for Nordsjællændere og alle Københavnere har Ordet Strandvejen en ganske særlig Klang. Tusinder af Mennesker har Minder om forfriskende Ture og sommerlige udflugter langs den dejlige Øresundskyst, og for Digtere og Malere har Strandvejen fra København til Helsingør stadig været en Kilde til Inspiration.

Som alle Veje har en Historie, har Strandvejen *sin* – og den er måske endda rigere på afvekslende og brogede Billeder end de fleste andre danske Veje. Adskillige Forfattere har da også tidligere beskæftiget sig med Emner med Tilknytning til Strandvejen, men Genstand for deres Undersøgelser har som oftest mere været Lyststederne langs Kysten og deres Ejere end selve Vejen.

Det har været hensigten med nærværende Bog at forsøge at give en samlet Redegørelse af Strandvejens Udvikling fra primitiv Sand- og Grusvej gennem et næsten øde Landskab til den moderne, tætbebyggede Vej, vi kender i Dag. I Forbindelse hermed er givet en Fremstilling af Strandvejsfærdslens Vækst gennem Tiderne. Da Vejen for Generationer af Københavnere har været den foretrukne til Udflugter, må denne Del af Skildringen tillige betragtes som et Bidrag til Københavnerlivets Historie.

Rungsted, August 1968.

Torben Topsøe-Jensen

I nærværende tredie Udgave af »Fem mil langs Øresund« er der foretaget enkelte Rettelser og Tilføjelser.

Rungsted, Juli 1969.

Torben Topsøe-Jensen

Adelvejen der fører til Helsingør

Ret en herlig vej ...

Strandvejen er en gammel vej. Dens ældste historie er hyllet i mørke, men allerede på de første danske kort, der viser noget om veje, er den markeret. Johannes Mejer, Christian IV's berømte kartograf, indtegnede den på sine Sjællandskort. Her ser vi den som en tynd linie, der følger Øresundskysten helt fra København til Helsingør. Vejen bærer ikke præg af, at en lineal har været i brug, da dens linie blev lagt. Det fornemmes, at det er gammel vej, en selvgroet vej. Som alle gamle veje havde det for vane, fulgte den landskabsformerne, indrettede sig efter dem. Usikkert famlede den sig frem langs kysten, – snart veg den uden om fugtige engdrag, snart bugtede den sig hen langs foden af baglandets stejle bakkefald.

Strandvejen hedder den i dag, men det navn har den ikke altid haft. Oprindelig havde den vel ikke noget egentligt navn, og længere fremme i tiden optræder den under mange forskellige betegnelser. »Den store landevej, der går til København«, kaldte man den, eller »Adelvejen, der fører til Helsingør«, eller blot »Helsingørvejen«. Også »Sandvejen« benævntes den, et navn, der siger en hel del om dens tilstand og om dens egenskab. Først langt senere, i tiden henimod år 1800, slog betegnelsen »Strandvejen« igennem, – og dette navn har den beholdt lige siden.

Spørgsmålet om, hvor gammel vejen egentlig er, lader sig ikke så let besvare. Nogle af stednavnene langs kysten viser tilbage til middelalderen, men oplysninger om selve vejen giver de ikke. Tre lokaliteter har siden middelalderens dage fæstnet det nordsjællandske vejnet, tre vigtige byer: Roskilde, København og Helsingør, – og vejtrekanten mellem dem har i århundreder dannet grundstammen i det nordsjællandske vejnet.[1]

Roskilde, danernes ældgamle kongesæde, var Sjællands største vejknudepunkt. En af vejene herfra gik mod øst, til Havn eller Købmændenes Havn, det lille opblomstrende fiskerleje ved Øresund, som Absalon havde fået overdraget af kong Valdemar og ladet befæste med volde og pæleværk. Fra Havn var der en vigtig overfart til Skaa-

ne og til Lund, som tidligt havde placeret sig som en af de betydeligste byer i middelalderens Danmark, og som i 1104 var blevet sæde for Romerkirkens »provincia Dacia«, omfattende hele otte bispedømmer. En anden af vejene fra Roskilde søgte langs med Roskilde Fjord til Værebro og forgrenede sig derfra op i Nordsjælland.[2] En af forgreningerne gik til overfartsstedet ved Øre eller Ørekrog, hvor senere Helsingør voksede op i ly af den stærke Flynderborg, og hvorfra der var den korteste overfart til de danske landsdele hinsides Sundet. Fra kysten ved Øre kunne man, som Adam af Bremen sagde, »endog se over til Helsingborg«.

Den tredje af vejene i vejtrekanten var kystvejen mellem Havn og Ørekrog. En vis betydning havde den sikkert allerede i middelalderen, men større rolle spillede den næppe før henimod periodens slutning, da Øresundstolden var blevet indført, og København på Christoffer af Bayerns tid – eller måske allerede under Erik af Pommern – var blevet kongernes faste opholdssted. I de følgende århundreder grundfæstede den sin stilling mere og mere og blev efterhånden en af de mest befarede veje i det sjællandske vejnet.

Vejen lå i et af de allersmukkeste af de sjællandske landskaber. Havet sluttede sig tæt op til den og blev kun enkelte steder skjult for de vejfarendes blikke af kuplede bakkedrag, – men det kom straks igen til syne, med nye udsigter til fjerne pynter og næs. Ved Rungsted åbnede landet sig, og foran sig havde den vejfarende det vide udsyn over Sundets vældige, seglformede kystlinie, der langt ude i nord fortonede sig i kimingen. På vestsiden af vejen vekslede enge med frodige marker og tætte skove, som nogle steder fulgte bakkedragene helt ud til kysten og lukkede sig hen over vejen.

Det var ikke mærkeligt, at de vejfarende tit glædede sig over vejen. Direkte siger de det kun sjældent, for forfatterne af det 16. og 17. århundredes fåtallige rejseberetninger var ikke lyriske, og naturbeskrivelser ofrede de ikke megen plads på, men selve de objektive kendsgerninger, der er nedfældet i beretningerne, lader os glimtvis fornemme, at forfatterne må have glædet sig over vejens skønhed.

Der kan næppe være tvivl om, at den schlesiske adelsmand, der i 1593 rejste vejen igennem, har været henrevet af den, når han senere kunne sammenfatte sine indtryk i udbruddet: »... ret en herlig vej: langs Sundet og undertiden gennem smukke bøgeskove«.[3] Hverken de rejsende, som på hesteryg eller til vogns hastede af sted, eller de bøndervogne, som nu og da sindigt agede gennem det tunge



Elias Meyer: Prospekt af Strandmøllen. Akvarel. Ca. 1790.

Kunsthistorisk Billedarkiv.

sand, har kunnet forstyrre den stilhed og dybe fred, der hvilede over den hele vej. Ensomheden mærkes i en skildring fra 1623, hvor en tysk fyrste fortæller, at der flere steder langs vejen stod store flokke af vildt, og så lidet sky var dyrene, at han til vogns kunne komme dem på pistolskud nær.[4] De springende hjorte kunne være besværlige nok. I »de skønne skove ved Snekkersten«, skrev en forfatter omkring år 1800, vrimler det med hjorte og rådyr, og hele natten hører man her »tuden af horn, hvori hyrderne jævnligen støde, for at skrække dyrene bort fra kornagrene«.[5]

En engelsk beretning fra 1593 har vel ikke enkeltheder om vejen, men når forfatteren fortæller, at han og hans ledsager havde kørt den fem mil lange vej fra København til Helsingør »ad mange omveje langs kysten«, tør man formode, at turen har behaget ham. Ingen har vist mere direkte ytret sin glæde over vejen end englænderen Thomas Henshaw, som i 1672 fandt, at her var »the pleasantest pas-

sage of twentyfive miles that ever I rode any where«. Han glædede sig over at høre nattergalene synge – selv om de naturligvis ikke sang så godt som hjemme i England. Måske var det egnens lighed med de engelske landskaber, der havde frydet ham, en lighed, der også var iøjnefaldende for andre. En italiener, der i 1739 passerede gennem Sundet, omtalte den smukke Sjællandskyst og fortalte, at markerne her var lige så veldyrkede som i England.[6] En fransk adelsmand, der besøgte Danmark i den franske ambassadørs følge, rastede i 1702 undervejs til Helsingør en hel time i et hus eller et herberg, som han kaldte »Ronstockrow«. Denne kro, Rungsted Kro, siger han, er den smukkeste på hele egnen. Han roser det gode losement, man kan få her, og beundrer den smukke have, der er fuld af frugttræer og utallige blomster. Bag ved haven hæver sig en lille høj, og »en smule længere borte er der en skov, som strækker sig to tredjedele af vejen fra København til Helsingør.«[7]

Rungsted var vel et af de steder på vejen, der i særlig grad har glædet dem, der kom forbi. Det var her, Johannes Ewald boede fra 1773–1775, og det var her, han skrev »Rungsteds Lyksaligheder«, digtet om den danske skærsommer. I Rungsted var det også, at digteren F. L. Stolberg tilbragte sine lykkeligste ungdomsår. »Intet sted har jeg elsket som Rungsted«, skrev han senere, og aldrig, mente han, ville han komme til at elske nogen plet på jorden højere: »Når jeg er i Rungsted, føler jeg mig altid ung«.[8]

Ustandselig var der vandløb, som krydsede vejen. Mange af vejens stednavne vidner endnu om bække og åer, der engang gennemskar vejen eller strømmede hen over den. Over åerne og de største bække var der lagt broer af svære bulfjæle, men de små bække rislede frem fra bakkerne frit ud over vejen, fladede sig ud og klukkede bort mellem vejstenene og ud i strandengene. Vandløbene vanskeliggjorde tit rejserne, men måske har dog en og anden af de rejsende fundet en opmuntring eller adspredelse ved at betragte det rindende vand. Bækkene var netop en af de naturens lyksaligheder, som fik Johannes Ewald til i begejstrede vendinger at lovprise egnen ved Rungsted,

> hvor sprudlende Bække,
> snart dysse, snart vække
> Camoenernes Yndling, den følende Skiald,
> med steds' eensrislende Fald.
> – – –



Udsigt mod Hven over det idylliske landskab ved Aggershvile.

Maleri af Jens Juel. Ca. 1800. Kunsthistorisk Billedarkiv.

En rejsende fra midten af 1700-året dvælede i tankerne ved en kilde mellem Skodsborg og Aggershvile. Kildevandet blev ført fra kilden gennem et trærør til et vandtrug – »og kører sjældent nogen vognmand der forbi, han jo tillige lader sine heste slukke deres tørst af dette gode ferske vand«. Også kilden, der udsprang af en stor banke nær Skodsborg, omtaler han. Den var kort tid forinden blevet sat i stand af stedets ejer og smukt indrettet med en lille indhegning, hvor den vandrende kunne hvile sig i det skyggefulde pilekrat, der var plantet omkring kilden.[9]

Flere af kilderne er blevet berømte til sene tider. I Enrums park rejstes i 1786 et mindesmærke ved kilden, hvor Karl XII i året 1700 hentede vand, da hans hær lå i Vedbæk. Nord for Tipperup bakke springer endnu kilden, hvor Frederik Rostgaard på Krogerup opsatte en kumme af granit og heri lod udhugge sit og sin gemalinde Conradine Revenfelds våbenskjolde samt en latinsk indskrift, der i over sættelse lyder: Rostgaard og Revenfeld sørger for dette væld. – Læsk dem, Christus, med stedserindende kildevand. 1741.[10]

Den af Strandvejens kilder, der er blevet mest berømt, er måske kilden neden for Sølyst, greve Ernst Schimmelmanns lyststed. Hvor kilden udsprang, indrettede han det lille anlæg, som stedse skulle minde efterverdenen om hans elskede hustru, Emilie Schimmelmann. Han lod maleren Nicolai Abraham Abildgaard tegne mindestenen, en støtte af granit; endnu læses på stenen den vemodsfyldte inskription

EMILIA
HER VANKEDE DU EENGANG
ACH FORLÆNGST EY MEER
HELLIGT ER DET STED DU YNDEDE
USKYLDIGHED HIMLENS USKYLDIGHED
OPFYLDE HIERTET VED DIT NAVN
OG HVO SOM HAR ELSKET
NÆVNE DET MED TAARER
†
ANNO 1780

Schimmelmann skænkede det lille anlæg til offentligheden, så det stedse kunne være til glæde og vederkvægelse for den, der havde



Mange steder i nærheden af Krogerup finder man stene, der er forsynet med Frederik Rostgaard og hans gemalindes våben eller navnetræk. Her ses ægteparrets våbenskjolde indhugget i granitkummen ved kilden nord for Tipperup Bakke. Se også billedet side 35. Forf. foto.

vandret den lange vej herud. Oehlenschläger omtalte kilden i Sanct Hansaften-Spil,

Her risle saa milde
de Bølger fra Land,
fra venlige Kilde,
langt ud i den himmelblaae Strand.

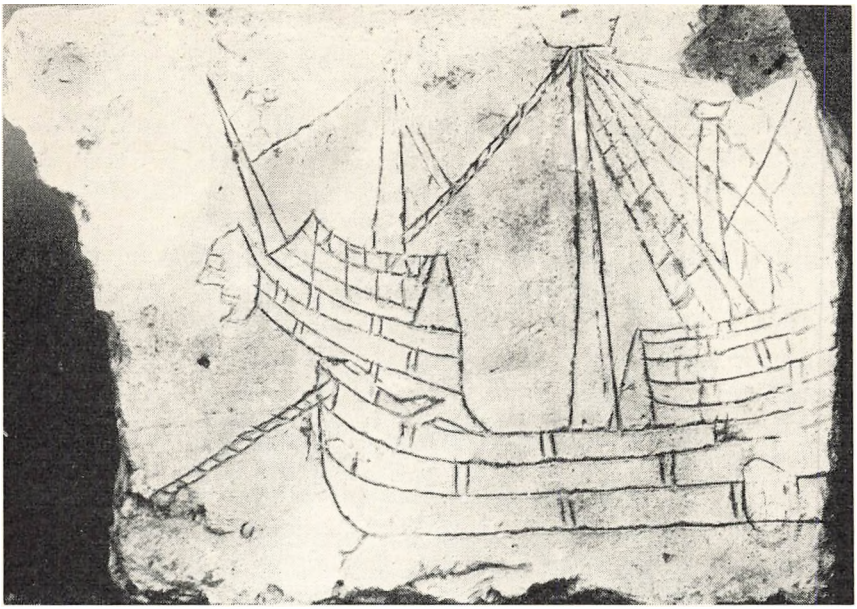
Kilden og dette lille anlæg vakte begejstring vidt omkring. En franskmand skrev, at han vidste mere end ét land, hvor »denne herlige kilde ville være omgivet af et jerngitter med spidse, truende pigge, bag hvilket den ufølsomme og hovmodige ejer ville lade hånt om fodgængernes tørst og træthed«. Stedet er stadig – i digt og prosa – blevet berømmet, og det er måske det sted på hele Strandvejen, der hyppigst er blevet gengivet på malernes lærred. Fra højen tæt inden for Sølysts indhegning betragtede Engelstoft udsigten, da han vandrede ud ad vejen i 1797, og han skrev, at man fra dette sted havde »den skønneste udsigt, som jeg tror naturen er i stand til at frembringe ...

Hvo, der ej her kan henrykkes af naturens skønhed, må være et udartet menneske«.[11]

Det er Sundets nærhed, der stedse har givet vejen dens særlige præg, dens stemning og charme. Om sommeren så de vejfarende havet som en stille lysflade, der flimrede blegt og hvidligt mod morgensolen og tonede dybtblåt, når solen gik i syd. Stemningen en sommermorgen ved Klampenborg er indfanget af forfatteren A. F. Just, der i en fortælling fra 1798 lader en af personerne skildre landskabet fra en lille høj over for Bellevue: »Det var den højtideligste morgen, jeg har set. Havet lå udspændt for vore øjne, det var stille som et stykke blå taft, der er spændt i ramme. Solen spejlede sig i bølgernes klarhed. Fiskeren skød sagte sin båd frem til garnet. Skovene ved havsiden farvede dette billede dobbelt skønt; de mørkegrønne toppe, de ved jorden krybende buske gav det holdning og styrke«. Fra højen så fortælleren en flittig landbruger lægge den snorlige fure hen på agerens ryg –– »det blanke plovjern syntes jeg var sølv, og hans messingknappede trøje var mig i dette minut guldknappet«.[12]

Men havet var mere end blot æstetisk baggrund for vejen. Det var af havet, beboerne langs vejen levede, og deres samhørighed med havet er ældgammel. Det fornemmes af et mærkeligt fund, man gjorde for næsten 70 år siden, da man var i gang med at restaurere Vor Frue Kloster i Helsingør. Man stødte på nogle gamle munkesten fra klostrets opførelse omkring 1450, og på nogle af stenene var der på oversiden indridset et billede af en såkaldt karrak, en skibstype, der var almindelig i 1400-årene. Karmelittermunkene, der anlagde klosteret, havde deres eget teglværk ved »teglgården«, hvorfra man kunne se ud på Sundet.[13] Man kan da tænke sig, at en af teglstrygerne har fået øje på skibet ude i Sundet og så i en ledig stund har fæstnet sit indtryk på den endnu våde sten.

Selv om Sundet i nogen grad er et dækket og beskyttet farvand, er søen dog langtfra altid rolig. Uhyggeligt kunne der være langs kysten i mørke efterårs- og vinternætter, når østenstorme fik havet til at rejse sig og bølgerne frådede hen over vejen. Gang på gang så man land og huse forsvinde i havet, og udenfor, i brændingen, blev skibe slået til vrag. I sådanne nætter, fortalte sagnet, kunne man møde »strandvarsler«, genfærd af lig, som drev op på stranden fra de sønderslåede skibe. Men strandvarslerne higede efter at blive begravet i indviet jord, og den, der mødte strandvarslet uden at kunne hjælpe det, var ilde stedt. Sagnet fortæller om en bonde fra Taarbæk, som det nær



På nogle af de teglsten, der blev anvendt til bygning af Karmelitterklosteret i Helsingør er indridset skibsmotiver, hentet fra Sundet. Her ses en såkaldt Karrak, en skibstype, der blev anvendt på den tid, klosteret blev opført i midten af 1400-årene. Handels- og søfartsmuseet på Kronborg.

var gået galt for, da han mødte genfærdet, og lignende sagn kendes fra Nivaa.[14] At finde strandvaskere langs kysten var ikke ualmindeligt. Ud for Vedbæk fandtes et strandareal, der forlængst er forsvundet i havet, men som i sin tid skal have været anvendt som begravelsesplads for strandvaskere. Endnu i 1880'erne kunne man ved Skotterup over rugmarken foran skoven skimte et frønnet trækors over graven, hvor 7 engelske søfolk var stedet til hvile.[15]

På en sten lidt nord for Snekkersten havn er indhugget Christian V's navnetræk og nedenfor læses årstallet: 1682. Efter traditionen er stenen sat som et minde om en stranding, der fandt sted her, men intet er overleveret om det drama, der da blev udspillet. Den rigtige »Snekkersten« ligger lidt nordligere og ude i vandet. Den siges at have fået navnet Snekkersten, fordi snekker i gamle dage blev fortøjet til stenen. Det er om denne sten, sagnet fortæller, at den vender sig, hver gang den lugter bagt brød, og at den danser, hver gang den hører musik.[16]

Fiskeriet var det gamle erhverv langs Øresundskysten, og fiskerlejerne fulgte tæt efter hinanden hele vejen igennem. I 1764 skrev Erich Pontoppidan, at fiskerlejerne ikke mere er i den stand, de fordum havde været i, – »fisk fattes ikke, men alene hænder til at fange dem«. Af fiskerlejerne i Sundet var Snekkersten det vigtigste. Fiskerne sluttede sig sammen i små »selskaber« på fire mand, som »underholdt« en båd.[17]

Ejeren af Strandmøllen, Chr. Drewsen, der længe havde været aktiv for at få bundgarnsfangst indført, havde for egen regning indkaldt en kyndig mand fra »skaanske siden«. I 1785 fik han tilladelse til i 10 år og uden at erlægge nogen afgift at udsætte bundgarn til fiskeri på det af ham udsete sted i stranden ved Vedbæk by. Men bundgarn fandtes dog også nærmere, f. eks. ved Snekkersten; af en indberetning fra 1763 om behovet for fiskerihavne i Nordsjælland, fremgår det bl. a., at Snekkersten, som var et af de rigeste fiskerlejer i Øresund, anvendte bundgarn, og at fiskerne af og til søgte om at få »udvist« bundgarnspæle af bøg. Skotterup er i indberetningen nævnt som et fiskerleje af samme beskaffenhed som Snekkersten, mens det om Sletten oplyser, at det »kuns har mådeligt fiskeri«.[18]

Den dag i dag er der langs vejen minder om det gamle fiskeri. Flere steder på strækningen fra Nivaa til Helsingør ser man hist og her nogle firkantede granitsten med bogstaverne FS samt et tal indhugget. FS er betegnelse for »fiskestader«, og tallet angiver fiskestadets nr. regnet fra Helsingør. Stenene angiver de steder, ud for hvilke de berettigede fiskere må sætte bundgarn. Fiskerne betegner ikke fiskestaderne med deres nummer, men har givet dem forskellige navne. På Espergærdekanten kender man f. eks. Vase- (eller Vasa-)stadet, Skomagerstadet, Sobækstadet, Ejederkildestadet og Skyttestadet. Ved Snekkersten var Guldkandestadet og uden for Helsingør Borgmesterstadet.[19]

I 1757 kom en beskrivelse af hele vejen fra København til Helsingør. Den er forfattet af præsten Ludvig Boesen og findes i hans bog om Helsingørs historie. Beretningen viser os vejen i dens velmagtsdage, da den endnu var hovedvejen mellem København og Helsingør med stærk færdsel og mange kroer, og den fremhæver, hvor smuk vejen er. Beskrivelsen turde være den første af sin art. Den er her gengivet med forfatterens retskrivning, der giver beskrivelsen en særlig patina:[20]

»Kiøbenhavns Veyen og de Syd-Vest Grændser for Byen ere efter alles Tilstaaelse den behageligste Strandbred, som kand findes; Thi



På strækningen mellem Nivaa og Helsingør står endnu mange af de sten, der markerer de gamle fiskestader. Denne står umiddelbart øst for Strandvejen på stejlepladsen ved Snekkersten. Forf. foto.

Natur og Konst have forenet deres Kræfter til at giøre noget smukt heele Veyen igiennem. De, som reyse udenlands, tale meget om de rare Alleer paa Lande-Veyene af Frugt-Træer, som Valnødde-Træer, Citron- og andre skiønne Træer, hvor igiennem Veyene falde, som fra Edensborg i Skotland til London, adskillige Veye i Holland, ved Rhin-Strømmen, etc. Blandt disse bør Helsingøers Veyen til Kiøbenhavn have Sted, der i Steden for en stedsevarende Allee har en fri Prospect paa den eene Side over Sundet til Skaane, etc paa den anden Side til Skovene og de der imellem liggende smaa Pladser, etc.

Paa den første Miiles Vey fra Kiøbenhavn kommer man igiennem Vartow, forbi Blegdammene, og Landsbyer, seer Alleer overskiære Markerne, og gaae ind i Skovene til Kongelige Sommer-Slotte. En Miil fra Kiøbenhavn er Cnuds-Hoved, og Hvid-øre, hvor tilforn har været et Slot af samme Navn, som i sær er bekiendt i Christiani 2. Historie. Og her ongefær var det, at samme Konges Gemahl Dronning Elisabeth kom i Land, og blev indført i Kiøbenhavn. Paa den anden Miiles Vey ere Skovene, og den store Dyre-Havge. Ind i Sko-

vene ligge Jægersborg og Sorgenfrie Slotte. I Dyre-Havgen tæt ved Veyen ligger Lyst-Slottet Gyldenlund eller Charlottenlund. Her er og en Papiirs-Mølle, hvor Skoven og Aaen er ret værd og besee. Hist og her langs ind i Landet findes og Lyst-Gaarde og Havger, de rige Folk i Kiøbenhavn tilhørende.

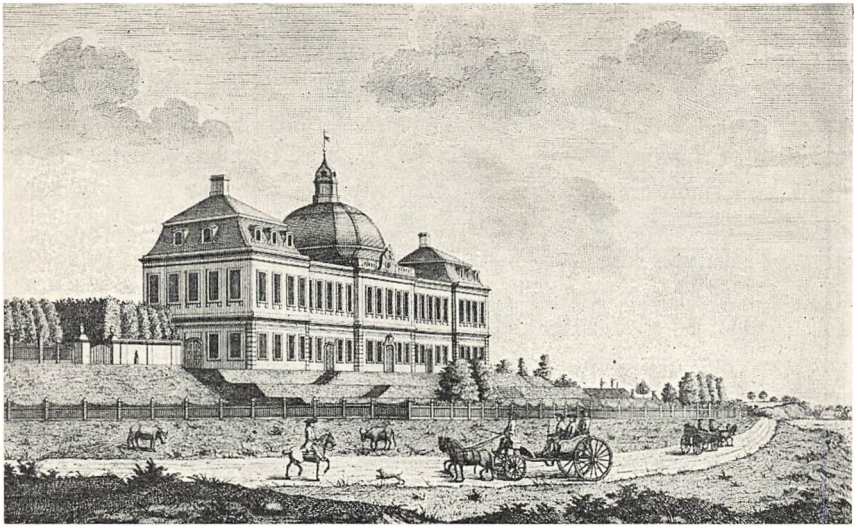
Den tredie eller mellemste Miile-Vey imellem Cronborg og Kiøbenhavn har endnu Dyre-Havgen. Sophienborg Slot ligger her tæt ved Veyen imellem Sundet og Skoven. Dette Slot er anlagt af Dronning Sophia Magdalene for Prospectens Skyld, og ligger paa Halvveyen imellem Kiøbenhavn og Helsingøer. Bag det ind i Skoven og iblandt ulignelige smukke Egne ligger det prægtige Slot Hirschholm med en nye lille Kiøbstæd af høybemeldte Dronning anlagt. Her kand man see Helsingøer.

To Miile fra Helsingøer er Nivaae, en Aae, som udløber i en Bugt, Nivaae-Bugt kaldet, hvor nyeligen er anlagt en Havn for en Kongelig Flotille.[21] Siden kommer man igiennem det lille Fisker-Leye Humlebæk, hvorved inde i Skoven ligger en Herregaard Krogerup kaldet, bekiendt i Frederici 3. Historie. En tre fierding Vey fra Byen begynde Fisker-Leyer og Landsbyer Lokkerup og Snekker-Steenen, hvilke strække sig næsten en halv Miil langs Sundet. Naar de ere forbi, kommer man forbi 3 Tieglbrænderier, som til deels kand tillige ansees for Lyst-Gaarde, og derpaa er man nær Byen.

Denne Vey imellem Kiøbenhavn og Helsingøer er saa bebygt, at den snart kand blive en ordentlig Gade, og siges der, at Saltzburgerne, som bleve uddrevne, have havt i Tanke at ville bebygge denne Strandbred saaledes, skiøndt jeg intet andet har derfor end et løs Rygte. Paa denne Vey 5 Miile lang ligge allene 24 privilegerede Vertshuuse, bland hvilke Hvidøre, Vedbæk, Torbek, Humlebek, Runsted, Nivaae, Snekker-Steenen ere de fornemste. Her er og en sterk Passage, saasom her er en Hoved-Lande-Vey ind og ud af Riget til Sverrig«.

Da denne beretning blev skrevet, var vejens tid som hovedvej imidlertid ved at rinde ud. Den vejmæssige tilstand, som Boesen ikke omtaler, var ikke god, og i vejreformernes tidsalder blev vejen, som nærmere omtalt i det følgende afsnit, kasseret som fremtidig hovedvej mellem København og Helsingør.

Det kan ikke undre, at Strandvejen, en af hovedvejene til København og tilmed beliggende tæt op ad Sundet, byens udgang til havet, ofte måtte blive skueplads for historiske begivenheder – nogle store og



Sophienberg Slot ved Rungsted som det så ud, da det blev opført i 1744–46. Omkring år 1800 blev hele øverste og en del af nederste stokværk revet ned (se billedet side 107). Efter stik af J. J. Bruun, 1758.

skæbnesvangre, andre mindre, men også de danner dog nuancer i det rigt varierede handlingsforløb, der udgør Danmarks historie. Boesen omtalte enkelte af dem. Bemærkningen om, at Hvidøre er bekendt fra Christian II's historie, sigter til, at det var her, kongen i 1513 havde stillet en gård til rådighed for Dyveke og hendes moder Sigbrit. Her boede de, indtil kongen tre år senere fik dem anbragt i København. Og nær Hvidøre var det også, at kongen modtog sin dronning, den 13-årige Elisabeth, kejser Karl V's søster, da hun i året 1515 steg i land på dansk jord. Optoget, der førte hende fra Hvidøre til København, formede sig som en strålende og pragtfuld procession, hvor alt, hvad der kunne kaste glans og farve over en middelalderlig fest, var repræsenteret.[22]

Knapt en snes år senere oplevede man i det nærliggende Skovshoved tildragelser af en ganske anden art. En af de sidste dage af juni måned i 1534 stod en flåde af lybske skibe nordpå op i Sundet. Den var under ledelse af den unge grev Christoffer af Oldenborg. Ud for Skovshoved havn ankrede flåden op, og Sct. Hansdag »gjorde de landgang med alle deres folk ... og drog siden til Roskilde« – det var indledningen til Grevens Fejde.

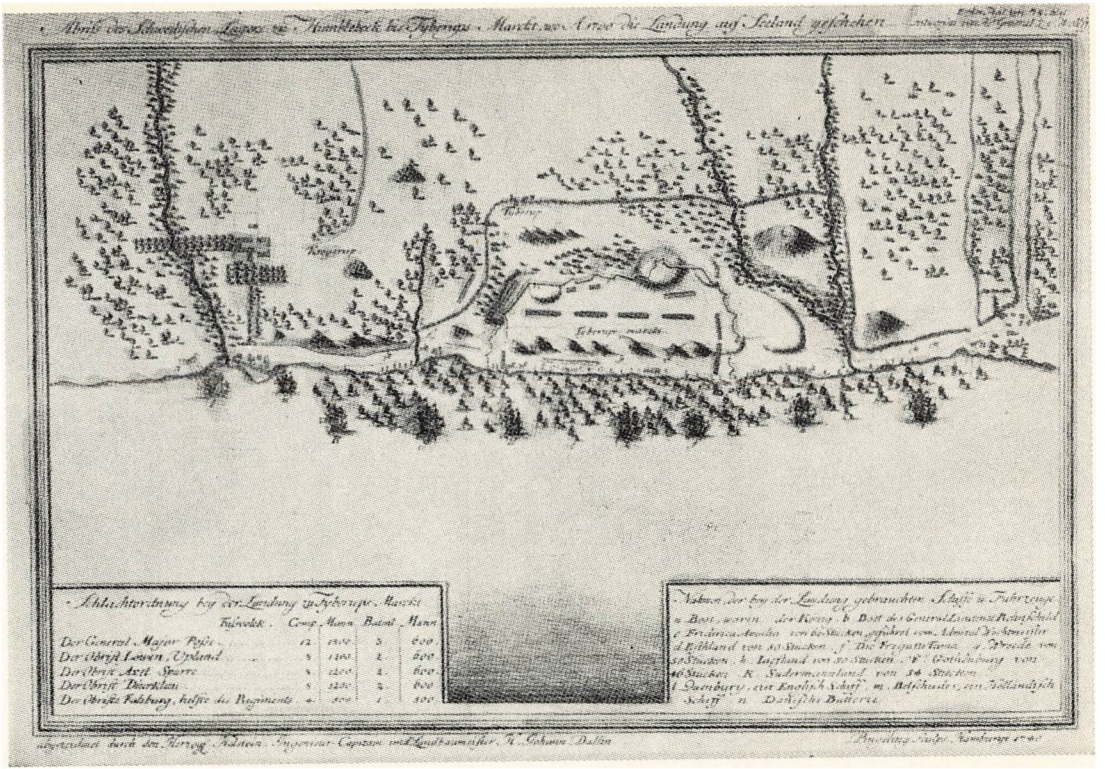
Også den idylliske Rungsted kro mærkede af og til historiens vinge-

sus. I december måned 1657 rykkede et detachement ryttere ind på kroen. De var af Kaj Lykkes regiment og skulle holde sig rede her, for hurtigt som ordonnanser at kunne komme rundt i landet med budskab – et varsel om, at urolige tider forestod. Mange år senere, i 1680, rullede en tung og stærkt bevogtet karet op ved kroen. Den var kommet fra København og dens passager var den tidligere greve og stormægtige rigskansler Peder Griffenfeld, nu livsvarig fange. Han måtte blive på Rungsted kro, indtil han blev bragt om bord på en fregat og sejlet til det fjerne fængsel på Munkholm ved Trondhjem.

I Rungsted kro var det også, at selveste Karl XII slog sig ned, da han efter landgangen ved Humlebæk den 4. august 1700 havde flyttet sin lejr længere mod syd. Da han i september atter forlod Sjælland, indskibede han hæren fra Vedbæk, og det var under opholdet her, han efter sagnet daglig hentede vand fra Kilden i Enrums park.

På Krogerup sad på Frederik III's tid Hans Rostgaard. I krigsårene 1658–60 var han meget aktiv både som medlem af den sammensværgelse, der havde sat sig som mål at befri Kronborg, og som organisator af forsendelse af hemmelige efterretninger til København. Han traf aftale med fiskerne i Nivaa, som i mørke og iskolde nætter stagede sig vej gennem isflager til det afspærrede København med vigtige meddelelser om den hollandske flådes ankomst og om planerne for stormen på København.[23]

Mange andre tildragelser har gennem tiderne udspillet sig på og ved Strandvejen. Endnu skal blot nævnes en forlængst glemt episode, en plan om et anslag, der skulle være udført her mod den 18-årige kronprins Christian, den senere kong Christian VI, og som, hvis det var lykkedes, nok ville have medført dramatiske begivenheder. Den berømte og berygtede engelskfødte sørøver, John Norcross, der havde samarbejdet med svenskerne, forsøgte flere gange i 1717 at fange kronprinsen. En gang var det lige ved at lykkes for ham. Norcross havde flere dage i træk ligget i en båd med bevæbet mandskab under en pælebro ved kysten ud for Gyldenlund. Kronprinsen havde været på jagt og skulle fra Gyldenlund ride ad Strandvejen til byen. Det blæste imidlertid med en råkold vind fra havet, og han fulgte derfor et råd om at ride en anden vej hjem. Det var i øvrigt ved samme bro, at prinsesse Charlotte Amalie af Hessen-Kassel var steget i land, da hun i 1667 kom til Danmark 17 år gammel for at indgå ægteskab med den senere Christian V. Rester af broen kunne man endnu i 1830'rne se i stranden ud for Charlottenlund.[24]



Den 4. august 1700 gjorde Karl XII landgang ved Humlebæk. De svenske skibe gik tæt ind under land og åbnede ild mod kysten. Trods heftig modstand lykkedes det ikke de danske styrker at forhindre landgangen.

Det kongelige Bibliotek.

Da kystvejen var »hovedvej«

Det er ikke let at finde frem til den gamle kystvejs nøjagtige placering i terrænet. Bebyggelsen har forlængst udslettet alle de gamle vejspor, men det er dog muligt enkelte steder at fastlægge et par punkter, f. eks. hvor vejen skæres af større vandløb, eller hvor den af havet er tvunget indad til foden af stejle skrænter.

De gamle kort fortæller ikke meget om vejen. De ældste, som overhovedet viser den, er, som nævnt, Johannes Mejers kort over det nordøstlige Sjælland. Men hvor stort et fremskridt disse kort end betegner i forhold til de tidligere, ganske vejløse kort, giver det dog ikke stort mere end en skitsemæssig placering af vejen.[1] På den svenske general Erik Dalbergs kort over Helsingørs omegn er vejen ud for Snekkersten vist lige i strandkanten, men på hans kort over Københavns nordlige omegn fra omkring 1660 er vejen end ikke antydet. Kun to veje nordud fra København er vist: Kongevejen over Lyngby og vejen over Gentofte og Stokkerup og videre helt til Strandmøllen. På kortet fra 1697 over »Alle store vejes måling og afdeling« er Strandvejen ganske vist med, men den er, som alle veje på dette kort, kun indtegnet rent skematisk med et par rette linier.[2]

Før Christian IV's udvidelse af København lå byens østre port for enden af Østergade. Fra byporten udgik den gamle Helsingørvej, trak vestover, norden om det areal, hvor senere Kongens Have blev anlagt, og ud over Sortedamsdæmningen (nu Østerbrogade). Et vidnesbyrd om vejens forløb har man i Helsingørgade, der endnu for en halv snes år siden skar sig skråt igennem fra Borgergade til Adelgade. I Christian IV's nye byplan fik vejen til Helsingør en anden linieføring, sigtende mod den nye Østerport. Den nye vej, der gik skråt igennem Nyboder, blev en tid lang kaldt »Den store Stenbro«, og den kan stadig spores af den retning »Gammelvagt«, en af Nyboders små gader, har fået.[3]

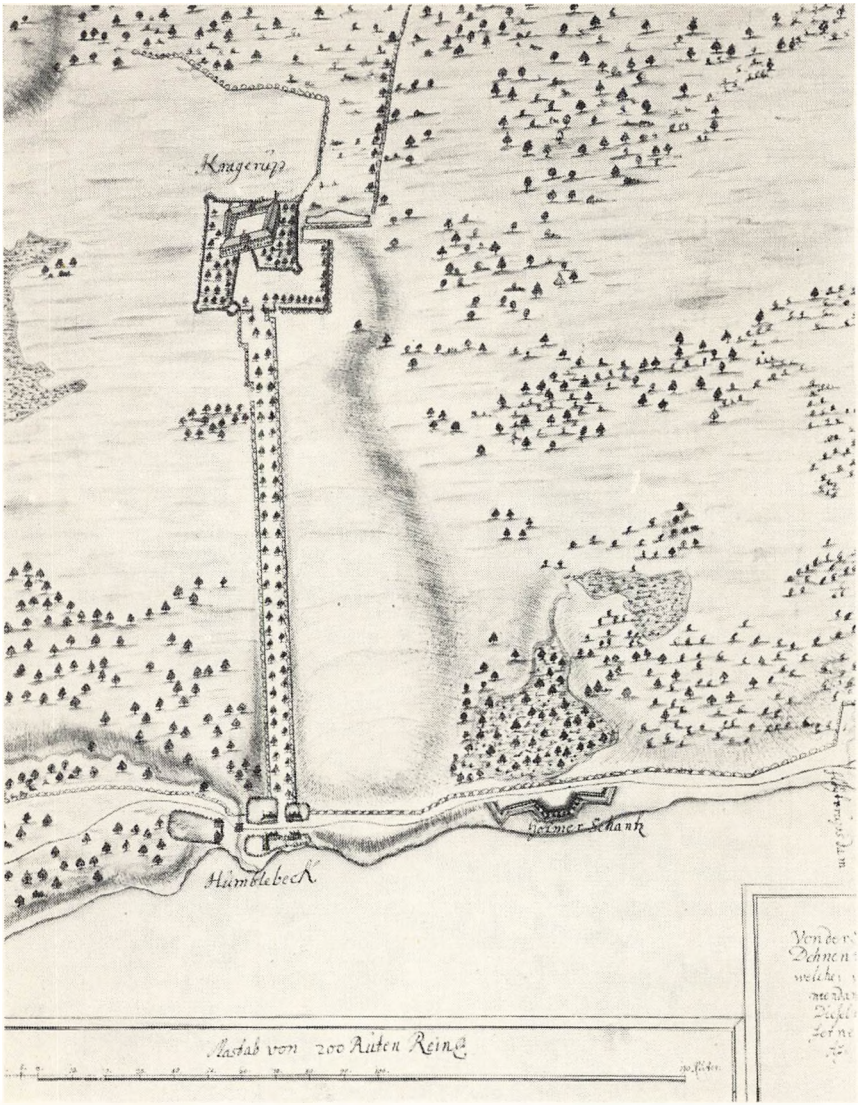
Det er ikke muligt at sige noget sikkert om, hvorledes vejens linieføring har været i området uden for byen. Før Frederik I's tid fandt forbindelsen med Nordsjælland kun sted ad Nørre Landevej, på fjælebroen over Peblingesøen og videre over Lygten ad nuværende Frede-

rikssundsvej og Frederiksborgvej. I forbindelse med opbygning af Københavns forsvarsanlæg lod Frederik I bygge dæmninger ved Sortedammen og over Rosbæk og Emdrup Bæk for derved at få vandet fra Lersøen ledet ind i Peblingesøen, og på Christian III's tid blev Helsingørvejen ført ud over Sortedammen.[4]

Kortene over København og omegn er endnu i lang tid tavse med hensyn til veje, hvilket måske, som Vilh. Lorenzen mener, kan skyldes militære hensyn. Et kort fra 1687, som han har beskæftiget sig med, viser forbindelsen fra Østerport til Sortedammen og nord på til resterne af Christian IV's Vartov, hvor vejen deler sig i tre grene, af hvilke den østlige svarer til den senere Strandvej. På kortet er tillige vist en vej, der fra Kastellet gik langs stranden. Vilh. Lorenzen gør opmærksom på, at Strandvejen her »kun kan være projekteret, thi først 19. april 1690 approberede kongen dens anlæggelse«. På A. Chr. Willars kort over de nordsjællandske rytterdistrikter fra 1720 er Strandvejen tydeligt vist med den linieføring, vi kender, fra den nuværende Triangel over Vartov og videre mod nord.[5]

Vanskelighederne med at finde vejens placering i terrænet fortsætter hele strækningen igennem. Nogle steder har vejen også skiftet plads; havet har tvunget den længere ind i land, eller færdselen har dannet nye spor, der lå mere bekvemt i terrænet, og til tider har der været flere parallelle forgreninger. På et kort fra 1713 der bl. a. viser placeringen af fire batterier mellem Humlebæk og Espergærde, er nord for Humlebæk og op til »Svinebækken« (nu Søbæk) vist to vejlinier. Den ene følger nogenlunde den nuværende »gamle Strandvej«, op ad Tipperup bakke, den anden går vestligt i et knap så bakket terræn. På strækningen ud for Egebæksvang er vist tre, på en kort strækningen endog fire, parallelle veje. To af dem føres sammen, inden vejen passerer Egebækken. På det bag i bogen indsatte kort, der blev tegnet i 1778 til brug for anlægget af den nye Kongevej fra Hirschholm til Helsingør, er nogle af forgreningerne endnu vist. J. T. Lundbye har i 1918 omtalt fund af vejspor i Egebæksvang, som kan være rester af en af disse forgreninger.[6] Den vestligste af dem, der på kortet fra 1713 er betegnet som »Koningweek«, hører næppe med til Strandvejen. Inde i Egebæksvang og tæt op ad skovgærdet mod øst, næsten skjult af græs og mosdække, ligger stadig en gammel brolagt vej, som måske er levn fra den på kortet viste kongevej.

Ved Humlebæk havde vejen en ganske anden linieføring, end den har i dag. Sydfra gik den, som vist på et andet udsnit af kortet fra



På denne og næste side ses to udsnit af et kort fra 1713, der viser placeringen af 4 batterier mellem Humlebæk og Espergærde. Bemærk vejens forløb ved Humlebæk.



På dette udsnit af kortet ses vejens mange forgreninger nord for Espergærde. Til højre det nordligste af de 4 batterier, Schrøders Skanse, samt Egebæks Bro.

Forsvarets Bygningstjeneste.

1713, fra højdedraget i en slyngning med stærkt fald ned til bækken og herfra videre mod nord.

At Strandvejen som tidligere nævnt var »hoved-lande-vej«, har vi den dag i dag synlige vidnesbyrd om langs selve vejen. Det er ovenfor omtalt, at Strandvejen er indtegnet på kortet fra 1697, som viser de hovedveje, der under ledelse af Ole Rømer blev opmålt i årene efter 1692. I forbindelse med opmålingen blev hovedvejene forsynet med milesten, en for hver hele, halve og kvarte mil. Fire af de sten, der blev opstillet på Strandvejen, står der stadig. En af dem, en helmilepæl, står på den gamle Strandvej ud for nr. 186 mellem Charlottenlund og Skovshoved, og på den godt 1 m høje granitpæl ses indhugget Christian V's kronede monogram, hvorunder læses: 1 Miil. Ved Sletten kro står en anden af stenene. På den er indhugget 4¼ M og øverst på stenen ses tre skålformede fordybninger. Sådanne fordybninger fandtes på mange halv- og kvartmilesten fra Ole Rømers tid, og antallet af fordybninger angav det antal kvarte mil, som stenen skulle markere. Milestenen ved Sletten kro må vel derfor oprindelig have været anvendt et andet sted på vejen. En tredje sten står nogle hundrede meter syd for Tipperup Mølle; den har to skålformede fordybninger samt angivelsen: 4¾ Miil. Den fjerde af de gamle milesten står nord for Nivaa omtrent ud for vejen, der går mod Nivaa Kirke. Den er ret lille og uanselig og har en skålformet fordybning.

Man skal ikke, fordi Strandvejen var hovedvej, fristes til at tro, at den var i bedre stand end landets almindelige veje. At en vej var »hovedvej« eller »hovedlandevej« betød kun, at den rent faktisk var en vigtig vej, og det er derfor ganske naturligt, at kravet om istandsættelse og vedligeholdelse blev kraftigere understreget for sådanne veje end for de almindelige veje. I et brev fra 1682 siges det således, at vejene i hele landet »befindes på adskillige steder hel ilde anlagte og ikke således holdes ved lige, som det sig bør«, og det pålægges stiftsbefalingsmanden i Sjælland med proprietærerne at overveje, hvorledes vejene bedst, kortest og med mindst besværing kunne indrettes – og dette gælder *især* for de fire sjællandske hovedveje, – hvoriblandt vejen fra København til Helsingør nævnes.[7]

Trods påbud og udstedelse af den ene forordning efter den anden blev vedligeholdelsen ikke bedre, og så sent som på Frederik V's tid var hele Helsingørvejen i en elendig forfatning. For en del skyldtes den dårlige vedligeholdelse, at så mange forskellige ejerlav skulle vedligeholde hver sin strækning af vejen uden noget fælles overop-



Ganske enkelte af de gamle milepæle fra Christian V.s tid findes endnu på Strandvejen. Her ses den eneste bevarede helmilepæl, der står på Gammel Strandvej mellem Charlottenlund og Skovshoved.
Forf. foto.

syn. Af en indberetning fra 1738 fremgår det, at ni forskellige ejerlav: Gentofte, Ordrup, Gammel Vartov, Vangede, Søllerød, Taarbækhuse, Springforbi, Skovshoved og Hvidøre – skulle vedligeholde den del af Strandvejen, der lå i Københavns amt. Hele strækningen her var godt 27.000 alen, og af disse var 22.486 alen karakteriseret som »god vej«, mens 4.750 alen var »ond vej«.[8]

Fra 1761 og følgende år findes udførlige og meget oplysende »Besigtelser« over de enkelte vejstrækninger inden for amtet. I 1761 får vi f. eks. at vide, at »Søllerød sogns vejpart er i temmelig god stand, undtagen at grøfterne ved Skodsborg og »Store Schaars Bakke« skal gøres noget dybere for at tage imod vandet, som ellers går ind på og beskadiger vejen«. I 1762 indberettes det, at »Gyden« ved Springforbi trænger til mere godt strandgrus, og at vejen igennem bakken ved Skodsborg må gøres bredere, »såsom den er meget smal«. Der gøres opmærksom på, at der ved Hvidøre er et hul straks ved vejen, som er farligt for de rejsende om natten og derfor uomgængelig vil være at istandsætte. Det er gennem de følgende besigtigelser muligt at følge dette huls videre skæbne. I 1766, altså 4 år efter, hedder det, at hullet, »som er meget farligt for de rejsende om natten«,

endnu ikke er istandsat. Dette gentages i besigtigelserne for 1770 og 1771. Så mangler indberetninger lige til 1783, men i besigtigelsen for dette år er hullet ikke omtalt.[9] Det har således i alt fald taget 9 år at få dette farlige hul fyldt ud.

Vejens udseende på dens nordligste strækning giver en kendelse, der i 1618 blev afsagt i Helsingør Byting, et lille indtryk af. Kendelsen vedrører de vigtigste veje til byen og siger blandt andet: »Den første adelvej er ved Svinglen«, hvormed menes vejen, der gik ud fra Svingelporten, d. v. s. Strandvejen. Videre siges det, at adelvejene på byens grund skulle være forsynede med led, hvor markveje og mølleveje stødte til, så kreaturer ikke kom ud på dem.[10]

Et illustrerende eksempel på vejens almindelige tilstand giver en sag fra Helsingør fra året 1764. Ifølge en opfordring fra amtmanden til alle amtets købstæder om at fremkomme med oplysninger om landevejenes og befordringsvæsenets tilstand var vognmandslavet i Helsingør blevet kaldt op på rådstuen i Helsingør for at afgive forklaring om, hvorfor lavsmedlemmernes antal stadig var aftagende og befordringsmidlerne var i fortsat forfald. Lavet indrømmede, at antallet af medlemmer i de sidste to år var aftaget fra 8 til 5, og at antallet af heste var aftaget fra 12 par til 5 par. Som hovedårsag til denne uheldige udvikling angav lavet sletheden af vejen fra Helsingør til København. Befordring af rejsende og gods mellem disse to byer havde hidtil været vognmændenes vigtigste erhvervskilde, da det kun var sjældent, at der var ture til Frederiksborg eller andre steder. Men, som lavet sagde, »Sandet ved Lokkerup« (den lille landsby ved Snekkersten) og ved Vedbæk og især den opkørte stenbro gennem Humlebæk skov kunne ikke andet end ødelægge både heste og vogne, og sjældent gik noget år forbi, uden at de på »denne turs lange og besværlige distance tilsatte begge dele«. Vognmændene havde forgæves søgt om tilladelse til at køre gennem Egebæksvang for at undgå det sandede stykke ved Lokkerup, og de håbede, at der blev taget alvorligt hensyn til deres forestilling om, at vejen måtte blive forbedret.[11]

Det kan undre, at vejen, med den betydning den havde som eneste forbindelse mellem København og Helsingør, var så dårlig. At vognmandslavets forklaring dog næppe er overdreven, giver Videnskabernes Selskabs kort over det nordøstlige Sjælland en bekræftelse på. På dette kort, der er opmålt i 1764, men først trykt en del år senere, er vejen fra København indtil Nivaa vist med signaturen for »landevej«,

mens resten af vejen kun er vist med signaturen for »mindre landevej«.

Broernes tilstand gav ofte anledning til klager. I 1676 afgav 8 mand beretning om konge- og landevejene i Københavns amt. På »landevejen mellem København og Helsingør« var der en stor bro ved Gammel Vartov, som det tilkom København at reparere. Den fandtes at være meget brøstfældig, men en stor træbro ved »Siwerts Hus« i Skovshoved var helt forrådnet, og det ville koste 100 slettedaler at istandsætte den.

En af de ældste og vigtigste broer var den over Mølleåens udløb ved Strandmøllen. Den var blevet udbedret i 1642, og i 1663 beedigede et tingsvidne, at broen nu igen var blevet fuldstændig istandsat med bjælker, rækværker og sten, mens et andet vidne bekræftede, at han inde på Bremerholm havde hentet tømmer til dens reparation. Endnu to vidner forsikrede, at Lyngby og Søllerød havde kørt sand og grus til, som var anvendt til opfyldning ved Mølledammen. Henved 30 år senere var broens tilstand imidlertid sådan, at rejsende med svært belæssede vogne ikke uden største fare kunne køre over den, og man tænkte sig, at omkostningerne ved den nødvendige istandsættelse kunne skaffes ved at afkræve de rejsende en afgift, når de passerede, sådan som man gjorde ved mange andre broer, f. eks. ved den nærliggende Rungsted Kro, hvor hver vogn måtte betale »1 sexl«.[12]

Broen over Strandmøllen er også omtalt i de foran nævnte »Besigtelser«. I besigtigelsen fra 1771 nævnes to broer over Mølleåens udløb i Sundet, som »efter beretning« er blevet repareret af amtets tømmermester, men ved besigtigelsen blev de »befundet meget brøstfældige og usikre for de rejsende at passere«, og trængte »højlig til reparation«. Dette gentages i indberetningen året efter, hvor det tilføjes, at de er meget farlige, »såsom de endnu ikke er blevne reparerede«. I 1773 oplyses det, at de behøver reparation »med planker og beklædning«.

En større bro førte over den vandrige Nivaa. Lensmanden på Kronborg fik i januar 1616 pålæg om at lade broen mure »således som han tidligere havde ordre om«. De kampesten, der skulle bruges, skulle han »i vinter lade henføre«, og kalken skulle skaffes fra København. I Christian V's tid fik ejeren af Rungsted Kro ret til at opkræve brokorn ved Nivaa mod til gengæld at holde broen ved lige og at drive en kro her.[13]

Over Humlebæk førte en bro, som i 1735 blev fornyet af Frederik

Rostgaard på Krogerup. På et gærde i nærheden af broen lod han indsætte en sten, hvis latinske inskription fortalte, at han og hans hustru for den offentlige bekvemmeligheds skyld havde ladet bygge »den nærliggende træbro«, ikke af pligt, men efter eget ønske.

Vandet fra de mindre vandløb blev efterhånden ledet bort under vejen gennem »stenkister«, små stensatte kanaler under vejbanen. I besigtigelserne fra Københavns amt er det om flere af stenkisterne bemærket, at de trænger til at oprenses, og i en indberetning fra 1787 fra Helsingør oplyses det, at der på byens 3.600 alen lange del af Strandvejen findes i alt 7 render til bortledning af vandet. Nogle af dem var murede stenkister, andre blot trærender. De var fra 6 til 12 alen lange og blev vedligeholdt enten af byen eller af private, som f. eks. ejerne af Kronborgs Teglgaard.[14]

Kroerne langs vejen vidner også om dens alder og betydning. Allerede på Christian II's tid, da man for alvor tænkte på at indrette kroer langs de alfare veje, en for hver anden mil, var Helsingørvejen blandt dem, der skulle have kro. På en bevaret liste over de kroer, der nu skulle oprettes, er det en kro »udi Rwnsti«, d. v. s. Rungsted, der står øverst. Denne kro, der jo lå midtvejs, blev måske den af alle vejens kroer, der fik størst betydning. På Christian V's tid fik toldforvalteren i København, Lauritz Eskildsen, af »sær kongelig nåde« ret til »fri bryggeri og brændevinsbrænderi« i kroen. Dette skete, fordi han havde ofret betydelige beløb på at opbygge Rungsted Kro helt fra grunden »til et velbeskikket værtshus for de rejsende«, og fordi kroen ligger »på landevejen midt imellem København og Helsingør, halvtredje mil fra hvert sted, hvor idelig rejsen og fart falder«. I tilgift fik han ret til udvisning af de kongelige skove af 20 læs brænde om året. Der måtte herefter ikke findes andre kroer nærmere Rungsted end I mil på begge sider, og så nøje blev eneretten håndhævet, at amtmanden fik ordre til at lade en stald i Vedbæk nedbryde, fordi »den siges at være til stor skade for Rungsted Kro«. Ejeren af stalden traf dog aftale med Eskildsen om at holde beværtning i Vedbæk mod at købe drikkevarerne i Rungsted.[15]

Kroen i Vedbæk var i øvrigt en af vejens gamle kroer. Den havde fået bevilling i 1650, efter at ejeren af Strandmøllen havde søgt herom og motiveret sit andragende med, at der til hans gård i Vedbæk »tit og ofte formedelst modvind og uvejr kommer mange folk, såvel af adel som gemene mand, hvilke der sammesteds da ingen losement kan få«.



Stenkisten ved Humlebæk før bækken blev rørlagt i 1959. Billedet viser den sydvendte side af broen med Frederik Rostgaards tavle, der er omtalt på side 34.
Forf. foto.

En anden gammel kro ved vejen var kroen ved Hvidøre. Den kendes fra tiden omkring Grevens Fejde, da der ved Hvidøre var et meget benyttet udskibningssted. Flere kroer dukkede op i de følgende århundreder, og i 1757 var der, efter pastor L. Boesen, i alt 24.

Nu og da fik kroerne også kongelige besøg. Christian IV overnattede flere gange i Rungsted Kro, hvorimod Frederik II ikke synes at have været så tilbøjelig til at benytte sig af kroer, når han rejste ad Helsingørvejen. I alt fald skrev han i 1586 til lensmanden i Københavns len og bad ham om »ved kornmøllen« (enten i Hvidøre eller muligvis Strandmøllen) at lade indrette »et hemmeligt gemak og værelse«, som kongen ønskede at benytte, når han »ville bede imellem København og Helsingør«.[16]

Tydeligst understreges vejens betydning måske af den kendsgerning, at den, straks da postvæsenet var blevet indført i 1624, blev inddraget i nettet af postruter.[17] Der kom postruter både til Helsingør og til landsdelene på den anden side af Sundet, helt til Varberg i Halland. Helsingørruten blev betjent af gående bude, og sådan fortsatte det lige til 1777. Helsingørbudene afgik i begyndelsen kun 1 gang om ugen – fra København om mandagen, tilbage igen onsdag, og fra Helsingør tirsdag og tilbage til Helsingør torsdag, men senere

blev postgangen udvidet til et gående bud daglig i hver retning. I 1650 åbnedes postruten helt til Norge – over Helsingør, Helsingborg og videre gennem Skaane og Halland, Vestgötland og det dengang norske Bohuslen. Den blev betjent af ridende bude.

I 1709 satte man personbefordring i gang mellem København og Helsingør, og den daværende bestyrer af postvæsenet fik i den anledning ordre til indtil videre at holde 24 rideheste, hvoraf 8 skulle være opstaldede i København, 8 i Rungsted Kro og 8 i Helsingør. Prisen for at benytte en hest var 2 rdl. foruden 1 mark til postillonen, som altid skulle følge med, og befordringstiden var fastsat til 3 à 3½ time. Personbefordringen blev dog kun opretholdt et par år.

Postbefordringen ad Helsingørvejen blev ofte udsat for svære vanskeligheder. Særlig galt var det i 1711, pestens år. Trods alle sikkerhedsforanstaltninger var pesten nået til Sjælland, hvor den først viste sig i Helsingør, som i maj måned blev totalt afspærret både til vands og til lands. En kæde af militære vagter blev trukket fra Villingebæk til Espergærde, og soldaterne havde ordre til at skyde enhver, der forsøgte at trænge igennem afspærringen. Men byen kunne ikke undvære forsyning, og posten skulle også besørges. Forsyningerne klarede man ved at indrette et torv i Espergærde, og her måtte bønderne møde op med alt nødvendigt til byens underhold – kreaturer, korn, brændsel osv. Posten var det lidt sværere at få ekspederet, men man fandt på et sindrigt system, der skulle muliggøre postudveksling, uden at smitten fra den pestramte by fik mulighed for at brede sig. Man bestemte, at posten fra Helsingør skulle »røges«, inden den blev nedlagt i postsækken og bragt uden for byen. Når den var blevet røget, skulle den på et bestemt tidspunkt bringes 100 skridt uden for afspærringen og henlægges på et nærmere angivet sted. Her skulle budet fra København allerede have henlagt sin postsæk, som Helsingørbudet så tog med ind i byen. Budet fra København skulle holde vagt i en vis afstand fra sækkene, og så snart Helsingørbudet havde ombyttet sækkene og trukket sig tilbage, skulle denne blæse i hornet som tegn på, at københavneren nu kunne nærme sig postsækken. Også andre steder langs kysten blev der foretaget afspærringer. I Rungsted blev kroen isoleret, men forpagteren fik dog en begrænset tilladelse til selv at bevæge sig uden for det afspærrede kroområde til et nærmere bestemt sted, hvor han kunne sælge »24 tønder øl tøndevis«.[18] Trods alle foranstaltninger lykkedes det ikke at holde pesten uden for København, og 1711 blev et af de mørkeste år i byens historie.



Milepæl med skålformede fordybninger ud for Sletten Kro. Stenen stammer antagelig fra Christian V.s tid, men har næppe oprindelig stået på dette sted.
Udlånt af Nationalmuseet.

Postbefordringen ad Helsingørvejen stødte også på andre vanskeligheder. I 1726 blev der etableret »agende post«; den skulle afgå to gange om ugen og medtage både personer og gods samt pengeforsendelser. Straks fra begyndelsen gik det hele temmelig sløjt, og der kom klager over den mand, der havde fået tilladelse til at drive ruten. Han betalte ikke vognmændene og kom engang i slagsmål med en underofficer i Svingelporten og fik ved den lejlighed prygl af de vagthavende soldater. Året efter kom der nye klager, fordi han ikke afregnede, som han skulle, og til sidst fik han at vide, at han ikke mere skulle befatte sig med den agende post, og at hovedårsagen til, at det var gået så dårligt, var hans egen slette opførsel, »dels at han på så inconsiderat en måde ... har yppet bruillerie fast med alle ..., dels at han selv har dé créditeret dette postvæsen ved at gøre urigtig

levering af det, som på bemeldte post til befordring har været givet«. Med denne salut ophørte den agende post at køre på Strandvejen. Der blev gjort flere forsøg på igen at komme i gang, og i 1777 åbnede postvæsenet selv en agende post på denne rute, samtidig med at de daglige gående bude ophørte, »hvilken befordring hverken er den sikreste eller anstændig nok for en kongelig post«. Men heller ikke den nye personbefordring kunne svare sig.

Strandvejens tilstand måtte i vejreformernes tidsalder forekomme ganske utilstrækkelig. Man stod jo nu foran en genopbygning, eller nyanlæg om man vil, af hele det danske vejnet, og første prioritet i hele dette kæmpearbejde havde de sjællandske veje. Den første af de nye veje, Fredensborgvejen var færdigbygget i 1764, og snart efter kom en ny vej til Helsingør i søgelyset. Det reskript, der i 1778 havde oprettet »Generalvejkommissionen« – den kommission, der skulle planlægge og gennemføre det nye vejprogram – nævnede udtrykkelig en vej til Helsingør som en af de første og vigtigste af de nye veje, men det var endnu uvist, hvor vejen skulle gå.

En del af en ny vej til Helsingør – strækningen fra København til Hirschholm – havde man jo, da Fredensborgvejen var blevet færdig. Men hvorledes skulle vejen videreføres fra Hirschholm? Nord for Usserød, hvor Fredensborgvejen trak sig bort i nordvestlig retning, førte en »almindelig landevej« mod Mikkelborg på Strandvejen. Denne vej dannede en ganske naturlig forbindelse mellem den nye hovedvej til Fredensborg og den traditionelle kystvej til Helsingør. Hvis en ny vej til Helsingør skulle benytte de eksisterende veje, måtte vejen langs kysten nord for Mikkelborg dog først sættes grundigt i stand.

Mulighederne for en sådan løsning er åbenbart også blevet overvejet, men opgivet. I stedet valgte man at anlægge en helt ny vej fra Usserød til Helsingør, og da der netop fra Hirschholm og nordpå lå en af de gamle, lukkede kongeveje, valgte man at benytte denne vejs tracé til Nyrup og videre til Helsingør. I forestillingen af 1779 om den nye vejs anlæg gives forklaring på, hvorfor man opgav at benytte den eksisterende Strandvej nord for Mikkelborg, idet det siges, at man har foreslået den vestligere vej over Nyrup »for at undgå den besværlige sandvej langs søkysten, som ej vil kunne sættes i god og vedvarende stand«. Til brug for arbejdet med at fastlægge den nye vejs linieføring udarbejdede man et kort, der er gengivet bag i denne bog. Den 22. februar s. å. tiltrådte kongen forestillingen om den nye



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort over det nordøstlige Sjælland. Det er opmålt i 1768, men først udgivet en halv snes år senere. Kongevejen til Helsingør, der er anlagt i henhold til kgl. resolution af 1779, er indtegnet.

hovedvejs anlæg. Arbejdet gik straks i gang, og i 1792 var vejen færdig.[19]

Da den nye »Kongevej« over Hirschholm og Nyrup åbnede, havde Strandvejen udspillet sin rolle som »hovedvej« og der blev øde og stille på den før så befærdede vej. Det er karakteristisk, at kromanden i Nivaa hurtigt blev klar over, hvor udviklingen bar hen, og allerede i 1787 søgte og fik han tilladelse til at bygge en ny kro ved »Kongevejen«, Niverød Kro.

Det var »Kongevejen«, der i vejforordningen af 1793 blev klassificeret som »hovedlandevej«, den fineste af vejforordningens vejklasser, og det var ad denne vej, at Danmarks første diligence rullede i året 1798. Kongevejens officielle navn blev: »Helsingørvejen«, det navn, der hidtil var blevet brugt om kystvejen, som fra nu af blev kaldt: »Den gamle Helsingørvej«, men længe varede det ikke, før kystvejen blev betegnet som Strandvejen, og dette navn vandt meget hurtigt almindelig anerkendelse og blev snart også vejens officielle navn.

Strandvejen omkring år 1800

Den besværlige sandvej langs søkysten ...

»Den besværlige sandvej langs søkysten, som ej vil kunne sættes i god og vedvarende stand«, det var de ord, der blev brugt om Strandvejen i den kongelige forestilling fra 1779, og som var afgørende for, at vejen blev kasseret som hovedvej. Men at den blev det, var ikke ensbetydende med, at den nu var fuldstændig prisgivet. Vejforordningen af 1793 indeholdt en bestemmelse om, at man, mens arbejdet med planlægning af de nye veje stod på, skulle sætte alle de gamle veje i »nogenlunde fremkommelig stand«. At gøre dette for Strandvejens vedkommende var imidlertid ikke så ligetil en sag.[1]

En del af Strandvejen lå på Københavns grund. Bestyrelsen af vejarbejderne på stadens grund uden for voldene – og altså også på den københavnske del af Strandvejen – var i 1797 blevet overdraget til Generalvejkommissionen. Strandvejen i København bestod da af to kørebaner – en jordvej og en stenbro. Jordvejen var fuld af huller, »en naturlig følge af en mådelig stenbro, hvor ingen kører uden i nødsfald«. Man istandsatte jordvejen, »endskønt uden varighed, så længe stenbroen er den samme«. At istandsætte stenbroen var mere besværligt, men det lod sig dog gøre at fjerne alle de små sten, som fandtes på den »og meget havde bidraget til dens brøstfældighed og lettere beskadigelse«, og erstatte dem med større tilhugne brosten.

Et af de vigtigste arbejder på den københavnske del af Strandvejen i disse år var vejens bygning igennem en 8 alen høj dæmning, der fandtes ved Tuborg, og som i sin tid var blevet anlagt for at aflede vandet, som fra egnen omkring Lundehuset strømmede mod stranden. Arbejdet, hed det, »har været meget besværligt formedelst grundens beskaffenhed og umuligheden af at aflede under arbejdet det fra de højere egne tilstrømmende vand«. Men i 1806 havde man dog fuldført slusen og kunne året efter oplyse, at vandet allerede siden forrige efterår havde haft et fuldkommen hensigtsmæssigt aftræk.

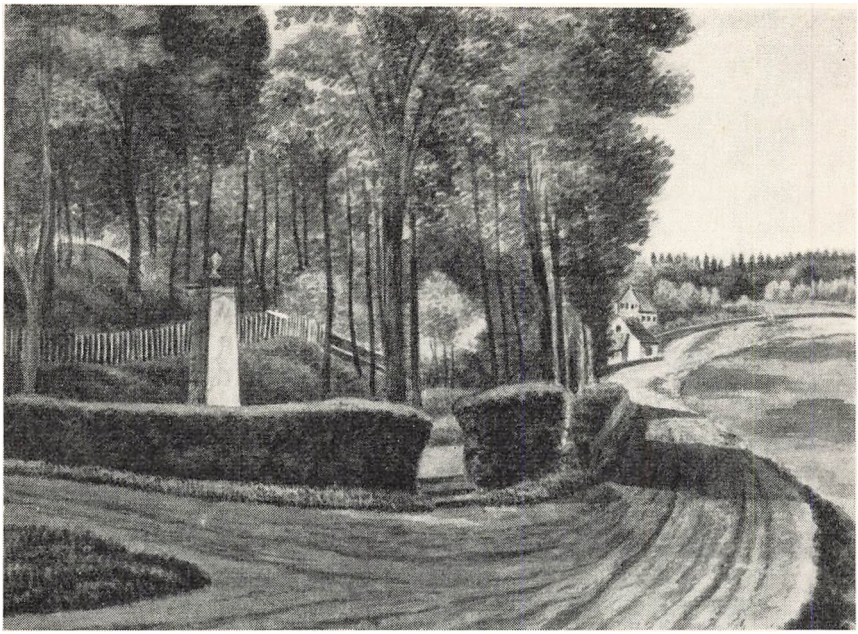
I Københavns amt gik Strandvejen fra »Slukefter« til Fuglebæk ved Smidstrup og havde ifølge en opmåling fra 1806 en længde af 8.343 favne, der fordelte sig således på de enkelte ejerlav: Gentofte

mark, 974, Charlottenlunds grund, 458. Ordrup mark, 1.281. Grev Schimmelmanns grund, 382. Lyngby marker, 1.813. Søllerød sogn marker, 3.435. Vejens tilstand var overalt meget ringe og nogle steder direkte farlig. En vurdering af vejen – fra 1804 – sagde, at den »ikke var synderlig bedre, måske rettere sagt værre, end naturen havde leveret den«. Næsten »bestandig gik den fort i et til dels levende sand, som man med møje måtte arbejde sig igennem, og som endog for heste var så trættende, at man derfor som oftest foretrak at køre en mindre skøn, endog en hel mil længere vej«. Man undrede sig over den »søvnagtighed«, der var årsag til miseren, og klagede navnlig over nedkørslen ved Emilie Kilde, hvor man fra Ordrupvejen styrtede ned fra en stejl højde på et sted, hvor Strandvejen var ganske smal, »og hvor intet kunne forebygge, at et par vilde eller slet regerte heste jo kunne fare lige ud i søen«.[2]

I Københavns amt skulle birkedommeren og amtsforvalteren føre tilsyn med vejarbejderne, men de havde i forvejen så meget at gøre, at de ikke kunne overkomme det. Amtmanden foreslog derfor, at man udnævnte en mand, der særlig skulle tage sig af dette tilsyn. Kancelliet bifaldt indstillingen, og ved et reskript af 17. oktober 1800 blev »vejpolitiet« i amtet overdraget til landvæsenskommissær J. A. Bjerg, der tillige som »Vei-Fiskal« skulle påtale alle forsømmelser eller uordner ved vejarbejderne og inddrive mulkter hos de skyldige osv.[3]

Bjerg gik straks i gang med at forbedre Strandvejen, blandt andet i Skovshoved gade, »som forhen om vinteren var ufremkommelig«, og imellem Taarbæk og Springforbi, hvor han lod den afgrave og gøre bredere. Flere steder satte han stenkister, så man kunne undgå, at vandet fra skrænter og bakker flød ud over vejen. Men han var klar over, at det alt sammen kun var småforbedringer, som ikke hjalp stort.

Strandvejens skæbne optog ham meget, og han fattede efterhånden en plan, der skulle muliggøre en virkelig forbedring af den. I 1803 skrev han i det nedenfor omtalte brev til grev Schimmelmann, at lige siden bestyrelsen af amtets vejvæsen blev mig overdraget, »har jeg ikke ladet Strandvejen eller den såkaldte gamle Helsingørs Landevej undgå min opmærksomhed, i betragtning af at deraf om sommeren især, er megen stærk passage, ej alene for lyststedsejerne langs med stranden, men og for en del andre, som sætter nogen pris på denne vej langs søkysten, når den er nogenlunde passabel«.



Den smalle passage med den stejle skrænt ned til vandet ud for Emilie Kilde før stedet blev reguleret i 1828. Vejen til venstre er Emiliekildevej, der gennem en slugt førte ud til Strandvejen. »Rawerts maleriske Rejse«. Det kgl. Bibliotek.

Han mente, at det ville være urimeligt at lade bønderne i Gentofte, Lyngby og Søllerød sogne udføre arbejde på Strandvejen. Ganske vist var vedligeholdelsen fra gammel tid inddelt på gårdene her, men bønderne disse steder havde mange andre og vigtigere veje at vedligeholde, og der var i alt fald ikke megen mening i, at bønderne i Gentofte skulle besværes med Strandvejen, som kun meget få af dem overhovedet benyttede. Han var kommet til det resultat, at vejen »nu vel ikke længere kan kaldes landevej, men snarere en bivej«. For biveje gjaldt det ifølge vejforordningen, at de skulle istandsættes og vedligeholdes af »dem, som have nytten deraf, og for hvis skyld de ere til«. Følgelig, mente Bjerg, måtte det være ejerne af lyststederne langs Strandvejen, der skulle bidrage til vejens istandsættelse.

Han forelagde derfor sagen for den fornemste og mest indflydelsesrige af alle lyststedsejerne, nemlig ejeren af Sølyst og Christiansholm, gehejmeråd og statsminister greve Ernst Schimmelmann, og tilføjede i det allerede omtalte brev, at såfremt greven ville finde det

passende at yde bidrag til vejens istandsættelse og forbedring, ville han formode, at de andre lyststedsejere også ville gøre det.

I skrivelsen til grev Schimmelmann fremhævede Bjerg, at der navnlig var tre strækninger, som trængte til forbedringer. For det første hele strækningen fra midten af Øregaards jordlod til hen forbi Charlottenlund, hvor vejen overalt var meget tung og sandet. For det andet strækningen forbi Emilie Kilde, hvor havet havde bortskyllet så meget af skrænten, at vejen nu kun var 7 til 8 alen bred og farlig at passere, især når to vogne mødtes. Han frygtede for, at stedet snart ville blive helt impassabelt, da havet stadig truede. Det var hans agt at udvide vejen til en bredde af 12 til 15 alen, men først måtte han foretage opfyldning ud mod havet og sikre denne med en dobbelt stenmur langs stranden. Det tredje sted var strækningen mellem Taarbæk og Springforbi.

Henvendelsen blev gunstigt modtaget af grev Schimmelmann, som »for at befordre iværksættelsen af hr. kammerråd Bjergs med gode og træffende grunde understøttede forslag til Strandvejens forbedring« gav et tilskud på 300 rigsdaler. Det var herefter ikke vanskeligt også at få de fleste af de øvrige grundejere til at yde bidrag. Et par af bidragsyderne tilføjede en personlig bemærkning på listen. Resultatet af henvendelsen blev et beløb på 425 rdl. givet af ejerne af syv ejendomme:

Agent Erichsen, »Hellerup«, gav 150 rdl., Bügel, »Bonne Esperance«, 100 rdl., Jens Lind, »Lindslyst«, 50 rdl., Grev G. Holck Winterfeldt, »Maglegaard«, 25 rdl., Halkier og Dons, »Marienlyst«, 50 rdl. betinget af »at vi ingen skade lide på vores ejendom eller berøves det grus eller den sand, som af søen opkastes ved vor ejendom mod strandkanten, som skal tjene til at sætte det dige for vor jord, som af Generalvejkommissionen engang var sat, og som siden imod vores villie er bortkørt til vejarbejdets brug«. Chr. Jacobsen Smidt, »Constantia«, gav 30 rdl., Hauser, »Karenhøy« 20 rdl. og tilføjede, at han med fornøjelse kontribuerede til forbedringen »omendskønt jeg har foresat at blive ved at forbedre den strækning vej over min grund, fra Charlottenlund lige til Skovshoved, og tvivler ikke om, at jo enhver gøre det samme over sin distrikt af bemeldte så såre slette vej«.

Der var imidlertid stadig et vejstykke, der ikke var penge til, det var det meget sandede stykke, der gik hen over Charlottenlunds grund. Her var der yderligere sket det, at en sti, der »på nogle steder endog

var skyggefuld«, var »blevet gående folk berøvet«. Det ideelle ville efter Bjergs opfattelse være, at der samtidig med, at vejbanen blev forbedret, blev anlagt en bekvem fodsti. Han tænkte sig at forbedre vejen ved at lægge et lag ler på 4 til 6 tommers tykkelse hen over den i en bredde af 7 til 8 alen. Chefen for vejkorpset sagde god for planen. Vejarealet var 24 alen bredt mod syd og 30 alen mod nord, så der var plads nok til stien. Dog mente han, at stien burde adskilles fra vejen ved en trærække, og ikke, som Bjerg havde foreslået, ved en grøft, da en grøft ikke kunne holdes i det sandede terræn, og fordi en række træer bedre kunne forhindre de ridende i at komme ud på stien.

Alt dette ville dog blive temmelig dyrt, men Bjerg skrev til Rentekammeret, at det vel »ei heller kan anses for ubilligt, i hensyn til vejens afbenyttelse, at Hans Majestæt Kongen som ejer af bemeldte Charlottenlund enten påtager sig vejens istandsættelse over Charlottenlunds grund, eller og træder i forening med øvrige beboere langs stranden, og giver et passende bidrag til denne vejs istandsættelse«. Med denne motivering ansøgte Bjerg Rentekammeret om enten at lade vejen forbedre for Hans Majestæts regning langs med Charlottenlunds jorder eller på majestætens vegne at give et passende pengebidrag til arbejdets udførelse. Han tilføjede, at sagen hastede, »da det nu er den mest belejligste tid, inden høhøsten begynder, at få folk til dette arbejde, om noget derved i sommer skal fremmes«.

Rentekammeret så med velvilje på sagen og forelagde den for kongen, der den 8. juli 1803 resolverede, at der »til istandsættelse af Strandvejen for så vidt den løber over Charlottenlunds grund, må af kammerets extrafond udvilges indtil 400 rdl.«

Allerede i 1804 blev Bjerg udnævnt til amtsforvalter i Københavns amtstuedistrikt og fratrådte derfor som vejfiskal. »Politivennen« beklagede i 1806 det savn, som Strandvejen led ved kammerråd Bjergs forflyttelse, og skrev, at »den store forbedring, kørevejen fik af ham især ved Constantia, Charlottenlund og Emilie Kilde, vidner til mandens ære, og råbe højt om fortsættelse her og om efterlignelse andetsteds«. Ganske særlig tilfredshed var der med fodstien fra Hellerup til Skovshoved. »Politivennen« roste i 1804 Bjergs arbejder og skrev, at det, »som er endnu allervakrest og som det første af sin slags her til lands er at langs med kørevejen er opført en højere fodsti for dem, der gåe tilfods«.[4]

Men netop med fodstien blev der meget snart vrøvl, og her var

det igen »Politivennen«, der var talerør for klagerne. Allerede samme år klagedes der over, at de ridende benytter gangstien: »... Dersom det havde været en ung laps, ville man have regnet det til de mange drengestreger, vi så hyppigt regaleres med af de mange papasønner, der troe sig ophøjede over al orden og anstændighed, når de bestige den hest, de uden ansigts sved fåe penge til at købe eller leje; men at se en mand af sat alder gøre sig delagtig i sligt er dobbelt harmeligt. Måske hans fodspor netop lokkede mange flere derop, og altså vil den behagelige sti snart ødelægges«. Bladet efterlyser anbringelse af snore, stenter eller »vinkeldøre« – »thi det er dog mindre ulejlighed at liste sig over eller igennem disse end at måtte hovedkulds springe ned af stien, for ikke at overrides af disse tankeløse hestefolk«.[5]

Ved reskript af 5. juli 1805 blev politimester i Københavns amts rytterdistrikt M. I. L. Nielsen udnævnt til vejfiskal i Bjergs sted.[6] Den første Strandvejssag, den nye vejfiskal ses at have beskæftiget sig med, angik også passagen ved Emilie Kilde, som igen var blevet ødelagt ved havets angreb. Af hans indberetning fra sommeren 1807 fremgår det, at Strandvejen i det hele, men især det stengærde, som ved Emilie Kilde var opsat til værn mod søens voldsomme brud, havde lidt meget ved vinterens storme, uagtet det »efter mit skøn var sat overmåde godt«. Det meste af gærdet var »næsten aldeles ruineret«, men, som han udtrykte det, »når fæstningsværker ej kan stå, vil man vel tilgive, at dette arbejde ødelægges ved rædsomme rasende naturscener«. Han antog, at istandsættelsen ville koste mindst 100 rdl.

Hvor primitiv Strandvejen endnu var, giver en af vejfiskal Nielsens sager et indtryk af. Han foreslog i 1807, at en »bugt« på Strandvejen ved Vedbæk skulle rettes ud og den lige linie følges, da vejen »forhen skal have haft en lige direktion, og ved buningen nu er bleven 22 favne 1 alen længere, uden at nogen rigtig hensigtsmæssig grund kan være derfor«.

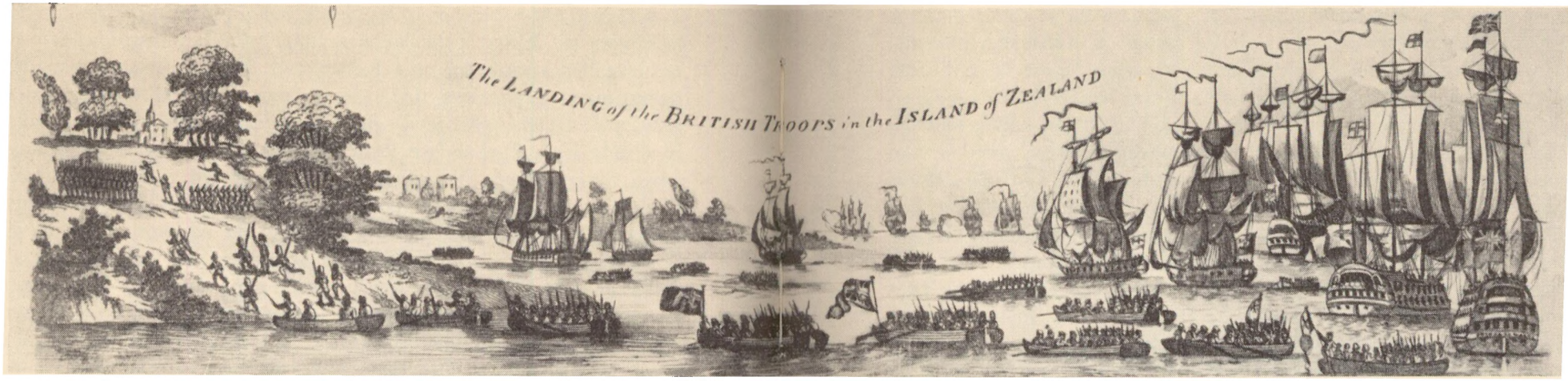
Man havde sagt ham, at årsagen til buningen var tilstedeværelse af flyvesand, men »at det ikke kan indses, at der skulle være flyvesand omtrent 12 à 16 favne nærmere og ej længere fra stranden«. Selv troede han, at det var »privat egennytte« af vedkommende lodsejer, der havde forårsaget, at vejen havde fået en krum linie, og gjorde opmærksom på, at når vejen igen blev rettet ud, kunne kongen derved spare en del riisgjerde til vejen, »som han nu, såvidt vides, vedligeholder«.

I august 1807 blev man fra Strandvejen pludselig vidne til indledningen på de dystre og skæbnesvangre begivenheder, der snart efter udspilledes omkring og i København. Med undren så man den kæmpemæssige engelske flåde, der i begyndelsen af måneden ankrede op ved Helsingør. Straks da den var rapporteret til København, blev dele af de Sjællandske Ryttere udsendt til recognoscering langs vejen og en gruppe blev stationeret i Nivaa, en anden i Taarbæk. Flåden trak snart efter sydover, og den 15. august indberettede sognefogden i Holte, at den engelske flåde nu har nærmet sig så tæt til land, som den kan komme imellem Skodsborg og Vedbæk, »og alt folket er så bedrøvet og frygter for, at de går i land i nat«. Kl. 5 om morgenen den 16. august begyndte landgangen på en åben slette ved Vedbæk ved det såkaldte »Bleghus« og straks derefter fremrykningen mod København. Den skete ad tre veje. Venstrefløj rykkede ind ad Strandvejen og nåede om aftenen til Charlottenlund. I de følgende dage landsattes det tunge artilleri ved Skovshoved og Charlottenlund, og talrige batterier blev opstillet rundt om byen – på Strandvejen alene fire. Det største ved Svanemøllen, hvor der opstilledes 9 »firetyvepundere«, 2 morterer og 2 haubitsere. Ved Kildevælds Have anlagdes en »fleche« med nogle få, mindre kanoner.[7]

Det engelske hovedkvarter blev oprettet på Hellerupgaard, og her blev også kapitulationen underskrevet den 7. september. Den første, der passerede Strandvejen, efter at portene igen var blevet åbnet, var J. C. Drewsen. Han havde som frivillig deltaget i Livjægernes udfald i Classens Have den 31. august og ville nu aflægge sin fader på Strandmøllen et besøg. »Jeg brugte mine ben så godt,« skrev han, »at jeg på mindre end 1½ time indtraf på Strandmøllen.«[8]

Også den engelske flådes afsejling og bortførelsen af den danske flåde kunne man se fra Strandvejen. På Taarbæk Rev sejlede englænderne et af de danske skibe, »Neptunus«, på grund, og – som en samtidig forfatter skriver – da de ikke kunne få det flot, »så stak de Neptunus, den dejlige Neptunus, salige Gerners mesterstykke, i brand. Et rørende syn for hver ærlig dansk mand«.[9]

Der forestod et stort arbejde med at rydde op på Strandvejen efter englændernes bortgang. Vejen havde fået adskillige skader ved bombenedslag, og desuden var et stort stykke af stenbroen gravet bort. For at fremme istandsættelsen på den for »passagen så nødvendige Strandvej« udskød man et andet for længst planlagt vejarbejde, og allerede i midten af november kunne chefen for vejkorpset, oberst-



Udsnit af et gammelt engelsk billede af den britiske landgang den 16. august 1807 på Stranden ved Vedbæk. Først landsattes et kompagni Hanoveranere og derefter en infanteribrigade med et par lette feltkanoner. Landskabets udformning er fri fantasi. Landingsstedet var den ganske flade strand imellem den nordlige indgang til Vedbæk og det såkaldte Bleghus, omtrent det sted, der er vist på billedet side 169. Det kgl. Bibliotek.

løjtnant Rosenberg, meddele, »at staden Københavns andel af Strandvejen, som går til »Slukefter«, er uden mangler«.

Den 7. november forlangte Admiralitetskollegiet, at den meget opkørte vej mellem byen og Charlottenlund straks blev sat i stand, så det var muligt at transportere en del egetømmer – antagelig til brug ved flådens genopbygning – fra kongens skove til staden. Vejfiskalen beordrede bønderne i Gentofte til ufortøvet at gå i gang med arbejdet, som skulle være afsluttet den 23. s. m., og hvis de sad påbudet overhørig, kunne de vente at blive alvorligt straffet, da arbejdet var »af særdeles vigtighed for at fremme det til rigets og landets forsvar fornødne«. Det trak dog ud med at få arbejdet udført; man blev klar over, at hvis der nu i november måned blev fyldt ler i vejens huller, ville det kun gøre ondt værre, og chefen for vejkorpset foreslog derfor, at man ventede med transporterne, indtil frosten indfandt sig – og dermed synes man at have ladet sig nøje.

I Frederiksborg amt, eller som det dengang hed Frederiksborg-Kronborg og Hirschholm amter, var vejenes tilstand ved århundredets begyndelse ganske som i Københavns amt. Næsten alle vejene her, hed det i 1801, var »så yderlig forfaldne, at de behøve enten at istandsættes eller af ny at anlægges efter en rigtig plan«. Og som i Københavns amt blev tilsynet med vejarbejderne og vejpolitiet i Frederiksborg amt fraskilt birkedommerembedet og overdraget til en vejfiskal. Det skete ved reskript af 29. maj 1801, og til vejfiskal beskikkede man hospitalsforstander S. Dahlerup, der fik nøjagtig samme status som kollegaen i det sydligere liggende amt.[10]

Færdslen i Frederiksborg amt nødvendiggjorde ikke så store vejarbejder som i Københavns amt, men Strandvejens naboskab til havet skabte problemer nok endda. Et af de steder, der voldte vejfiskalen mest besvær, var strækningen over Kronborg Teglværks jorder, hvor vejen lå lige i strandkanten. Under en voldsom storm med højvande 2. juledag 1806, den samme storm, der havde hærget Kronborg (side 112) og raseret brinken ved Emilie Kilde, gik et stort stykke af vejen i havet. En ny måtte i hast anlægges højere oppe på teglværkets grund, og vejfiskalen foreslog, at der i den anledning blev givet grundejeren godtgørelse for den jord, han havde måttet afgive enten for en tid eller for bestandig.

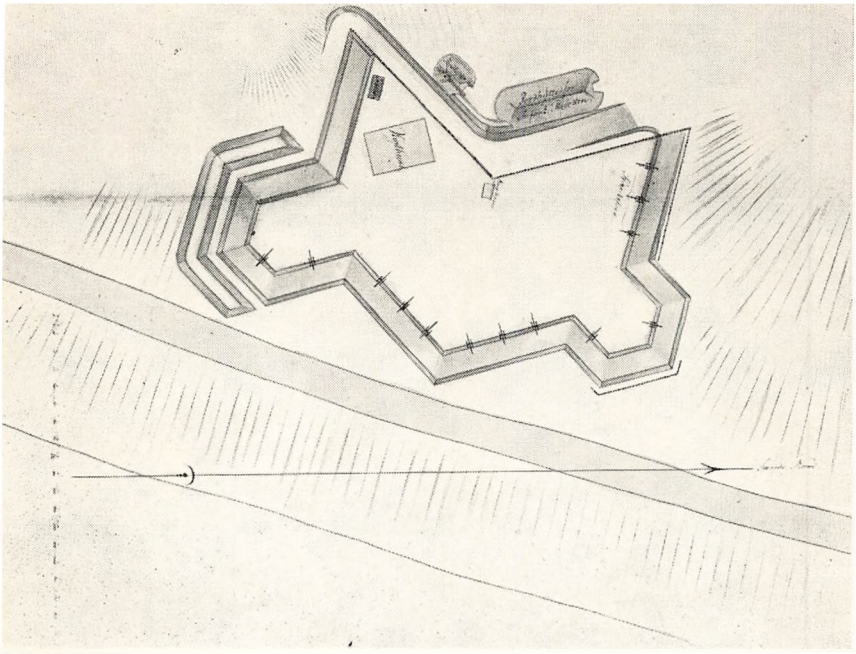
I 1813 var vejfiskalen igen beskæftiget med Strandvejen på teglværkets grund. Han gjorde amtmanden opmærksom på, at ejeren af teglværket havde opsat et 160 favne langt stengærde langs vejen og så tæt ved den, at vejen, hvor den var bredest, nu kun var omtrent

9 alen, og hvor den var smallest kun 5¼ alen. En så smal vej langs den stejle brink var naturligvis alt for farlig, og vejfiskalen foreslog, at man pålagde ejeren at flytte gærdet, så vejen kunne få en bredde af 12–14 alen. Ejeren reagerede voldsomt på henvendelsen og skrev, »at jeg aldeles ikke har fornærmet vejen, hvilket jeg endog kan oplyse ved en fra 1737 havende opmålingsforretning«, men at han tværtimod hver gang, havet havde bortskyllet hans grund, havde udlagt nyt areal til vejen. I alt havde han i de senere år afgivet jord til vejen i en bredde af 11 til 12 alen uden nogen sinde at have fået godtgørelse for den. Stengærdet havde han opført i 1813 til værn for jorden imod havets angreb; det havde kostet ham over 200 rdl., og han ville ikke betale en flytning af det, men skulle det flyttes, ville han i alt fald have godtgørelse for jorden.

Amtmanden mente, at ejeren selv måtte bekoste stengærdets flytning, da han jo havde ladet det opsætte uden forinden at have anmodet vejmyndighederne om at få vejens bredde bestemt. Han overlod imidlertid sagens afgørelse til Rentekammeret, som fandt, at ejeren skulle have godtgørelse både for den afgivne jord og for hegnets flytning.

Et betydeligt vejarbejde blev udført ved Humlebæk i årene efter 1810 i forbindelse med anlægget af Humlebæk havn. Man havde længe ønsket, at der måtte blive anlagt havne langs kysten, som i høj grad savnede anløbssteder. I 1806 havde man foreslået, at der som middel til større benyttelse af Strandvejen blev anlagt bådehavne hist og her på kysten, for, som det hed, fiskerlejerne »lider meget ved kystens havnløshed« og små bådehavne ville også gøre lystsejladsen og varetilførslen ulige lettere og forhøje værdien af alle på kysten liggende steder. Ikke mange år efter fik kysten både anløbsbro og havn, men begge anlæg havde ganske særlige begrundelser. En anløbsbro blev bygget ved Vedbæk, der i 1810 var blevet toldsted, og havnen blev anlagt ved Humlebæk, fordi stedet skønnedes udmærket egnet til indretning af base for kanonbåde og kanonbådsbaser var der hårdt brug for under de bevægede år efter 1807.

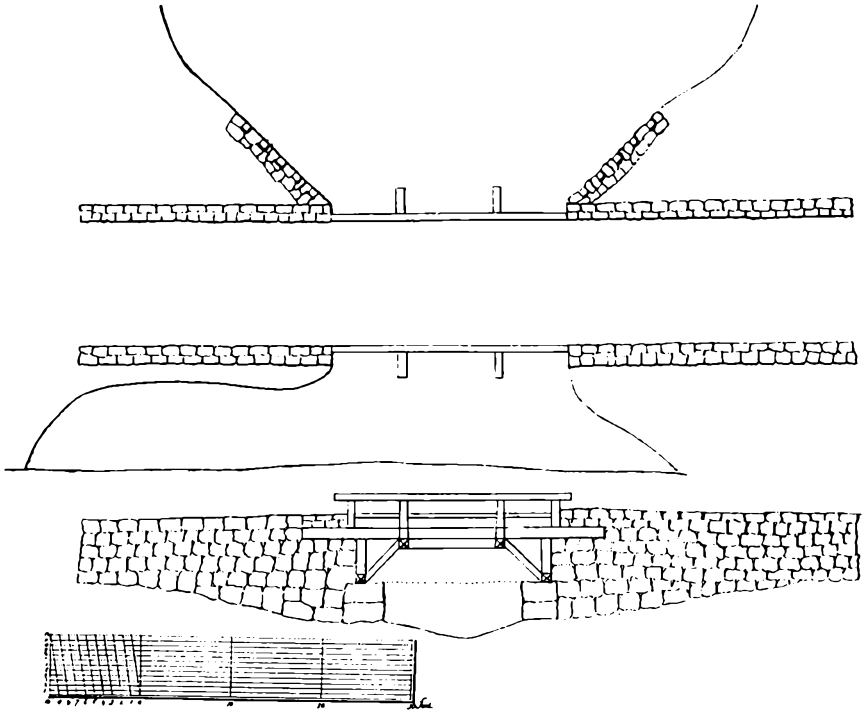
Det blev et både dyrt og langvarigt projekt. I begyndelsen af 1810 resolverede Frederik VI, at havnen skulle anlægges, og allerede fra 1812 kunne den anvendes, selv om den langtfra var færdig. Der kom ofte kanonbåde ind her, og småfartøjer benyttede den nu og da som nødhavn. I 1812 blev en »mellemjolle«, en slags kragejolle, stationeret i havnen »for at bruges mod snighandel«.[11]



I årene efter 1807 blev der opført mange batterier langs de danske kyster. Her ses et croquis af batteriet ved Skanseøre, der havde til opgave at forsvare Helsingør red. Forsvarets Bygningstjeneste.

Havnens anlæg nødvendiggjorde en omlægning af vejen. Hidtil havde den fulgt kystlinjen og var fra højderne syd for bækken faldet brat ned mod denne, som den passerede ad den tidligere (s. 34) omtalte træbro. Nu blev den ført vest om søen op til Krogerup Allé, som den fulgte, indtil alleen mødte Strandvejen nord for bækken. I forbindelse med forlægningen af vejen blev stenkisten – ved Louisianas parkeringsplads – bygget, og her kunne man, lige til bækken blev rørlagt for en halv snes år siden, glæde sig over det rindende vand, der forsvandt ind under stenkisten og i et brusende vandfald fortsatte ned til den lille sø nord for stenkisten. Frederik Rostgaards gamle træbro forsvandt, da havnen blev bygget, og antagelig samtidig er den stentavle, han havde opsat ved stengærdet i nærheden af træbroen, blevet flyttet til stenkisten og muret ind i dens sydvæg (se billedet side 35).

De urolige år 1807–14 mærkedes også på andre måder ved Strand-



Tegning, antagelig fra ca. 1810, af Strandvejens bro over Nivaa.
Vejdirektoratets Kortsamling.

vejen i Frederiksborg amt. Af de mange batterier, der nu blev indrettet rundt omkring på kysterne, blev to anlagt ved Humlebæk havn, et nord for havnen og et andet syd for. Det største af Strandvejens batterier var Skanseøre batterie ved Snekkersten. Det blev armeret med 10 stykker 18 pundige kanoner og 3 stykker 20 pundige haubitsere, og omgivet af svære palisader. Man kom ind i batteriet gennem en barriereport, og inden for batteriets område fandtes »en ovn til glødende kugler«.

Vejsagerne bærer også spor af de ufredelige tider. I december 1807 skrev amtmanden til Dahlerup, at det var blevet ham meddelt, at broen over Nivaa var så brøstfældig og svag, at man ikke med sikkerhed turde køre over den med en 3 pundig kanon. Han anmodede derfor Dahlerup om snarest muligt at undersøge broens tilstand og

foranstalte den repareret »så de i denne tid nødvendige transporter over samme kan ske uden fare«.

I øvrigt synes der ikke at have været større eller mere betydelige vejarbejder på denne del af Strandvejen. Vejen gled ind i vejarbejdet sammen med amtets øvrige veje, og vejfiskalens indberetninger om udførte vejarbejder omfatter også Strandvejen. Ved indsendelse til Rentekammeret af Dahlerups indberetning for året 1809 skrev amtmanden, at der ved amtets veje er gjort alt, hvad der efter omstændighederne kunne og burde gøres, hvilket han turde påstå »fordi til dato ingen klage over ufremkommelige steder eller betydelige huller i ommeldte veje er indløbne, uagtet vejrliget i sidste efterår har været så ufordelagtigt for vejene«. At ellers alle jordveje »på nærværende tid kaldes slette, fordi de er dybe og tunge, er en uundgåelig følge af dette efterårs vedvarende regnvejr og milde luft«.

Et par år senere synes det, som om man har sløjet af på vedligeholdelsen. Amtmanden skrev i 1812, at han med yderste misfornøjelse har set den skødesløshed og ufuldkommenhed, hvormed vejarbejdet mange steder, især i det sidst forløbne år, er sket. Han pålagde derfor vejfiskalen »ret alvorligen at sørge for, at sognefogderne og de antagne opsynsmænd på det nøjeste opfylder deres pligter, at grusen er allevegne så skarp, som den kan fås, at intet ufuldført og uforsvarligt arbejde tåles, at der arbejdes troligt i de til en dags arbejde anordningsmæssige timer, at ikke ved vejarbejdet antages børn eller skrøbelige mennesker, som intet forsvarligt arbejde kan udføre, og endelig, at anordningsmæssige straffe uden skånsel og hastigen anvendes for enhver forsømmelse, uorden og uforsvarligt arbejde«.

Vejfiskalembederne, der som nævnt var blevet oprettet i Københavns og Frederiksborg amter, henholdsvis i 1800 og 1801, blev ikke opretholdt længe. Embedet i Københavns amt blev i 1819 overdraget til den nyudnævnte birkedommer i Nordre Birk Christian Rimestad, der, som nedenfor side 72 omtalt, blev stærkt engageret netop med Strandvejen. Ved hans død i 1832 blev embedet i Københavns amt nedlagt, og heller ikke i Frederiksborg amt blev det fortsat.[12]

Strandvejen befandt sig omkring år 1800 i en mærkelig stilling, den var – som vi har set – opgivet af vejmyndighederne som fremtidig hovedvej til Helsingør. Man fandt den som vej betragtet for ringe og opgav at sætte den i stand. Men alligevel oplevede Strandvejen, eller nøjagtigere den sydlige del af den, i sommertiden nu en færdsel som aldrig før. Her i nærheden af hovedstaden havde enkelte københavnere allerede omkring 1730–40 bygget store landsteder som f. eks. Hellerup og Mariendal, og længere ude var der kommet lyststeder som Aggershvile, Enrum og enkelte andre. I den følgende tid kom der stadig flere (blandt andre det berømte Sølyst (»Seelust«) i Klampenborg). Omkring år 1800 tog byggeriet endnu mere til, navnlig mellem Hellerup og Charlottenlund, hvor der rejste sig det ene store landsted efter det andet.

Færdslen til og fra disse landsteder betød nok noget, men det, der virkelig fyldte på vejen, var skovturstrafikken – »Dyrehavsrejserne«. Københavnernes skovture var dog begyndt langt tidligere; allerede i slutningen af 1600-årene tog byens borgere på udflugter til de kongelige slotte som f. eks. Gyldenlund (Charlottenlund), og traditionen med Sct. Hans Aften at valfarte til de gamle helligkilder holdt sig længe efter reformationen. Før i tiden var det navnlig kilden ved Vartov – lidt syd for det nuværende Tuborg – man besøgte. Biskop Jens Bircherod skrev i sin dagbog, at han den 23. juni 1675 var gået ud til Gammel Vartov, »hvilken mange folk denne Sct. Hans Aften efter årlig sædvane søgte til, fordi man indbilder sig, at denne skal have nogen lægedomskraft hos sig«, og da han så, med hvilken iver man søgte at få fat i kildevandet, kunne han ikke dy sig for selv at prøve det, og han lod »noget deraf i en skål henbære til en afsides krog ved strandbredden, hvor jeg toede mig dermed«.[1]

Først fra omkring midten af 1700-årene blev Kirsten Pils kilde det yndede udflugtsmål, men efterhånden var det dog nok så meget forlystelserne omkring kilden, der trak. De, der ville til Kirsten Pils kilde, undgik helst den sandede Strandvej og kørte hellere ad vejen forbi den »gotiske kirke«, (som vi hører det i Sanct Hans Aften-Spil) eller ad Bernstorffsvejen og videre gennem Ordrup til Emilie



Kørsel til skoven med de såkaldte »kaffemøller«. Navnet »kaffemøller« blev først brugt om de vogne, bønderne udlejede til skovturskørsel og senere om kapervognene. Navnet er antagelig blevet til på grund af den lydlige lighed mellem vognhjulenes kørsel i sandet og kaffemøllernes knusning af kaffebønner.

Fra P. Klæstrup: Det forsvundne København. 1879.

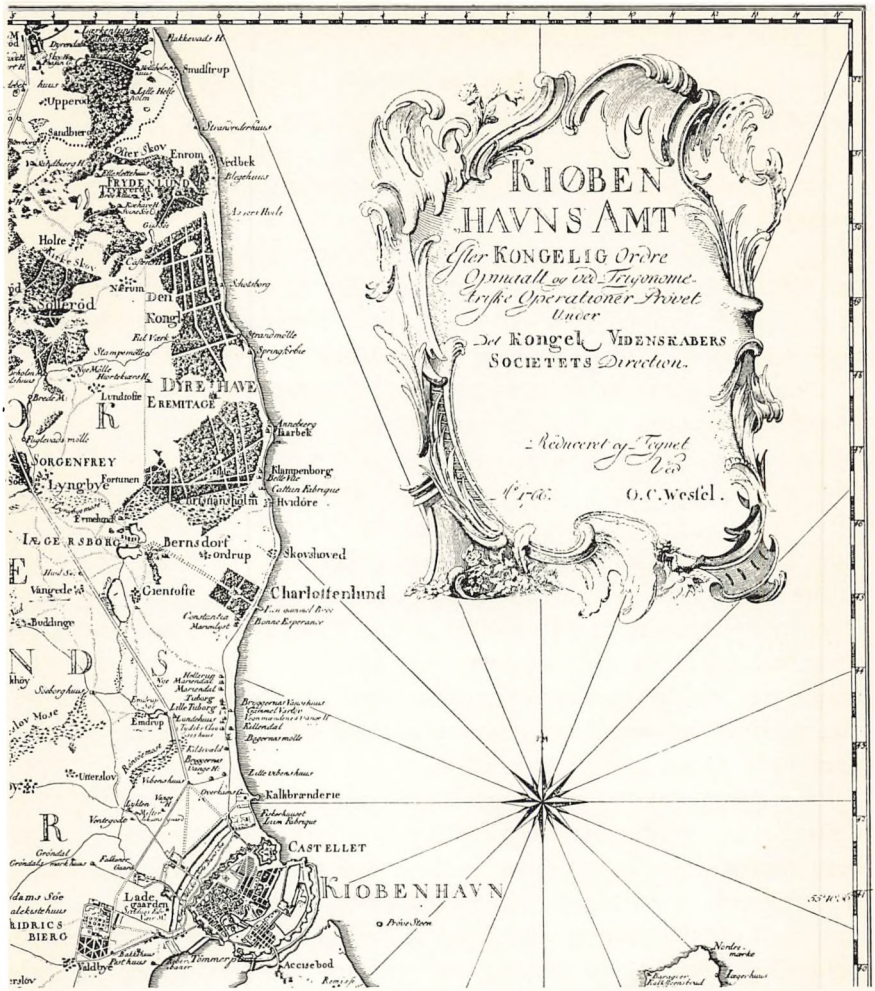
Kilde. Disse veje var blevet anlagt i 1770'erne, og man kom ud på Strandvejen gennem slugten, som Oehlenschläger skrev om i strofen

Huulveien mod Havet
nedluder saa brat,
med Skygge begavet,
med Træer besat.

Men i tiden omkring år 1800 blev Strandvejen den foretrukne vej for den stadig voksende skovturstrafik. Udflugten til Dyrehaven med den afvekslende køretur og med de brogede og muntre oplevelser, der ventede på Dyrehavsbakken, var for københavnerne den store og med længsel imødesete begivenhed. »Såvist som det derfor hørte til københavnernes medfødte menneskerettigheder en gang hver sommer at komme ud på Bakken, så vist var det en luksus at komme der flere gange«, skrev Orla Lehmann.[2] Sommerferie var jo dengang et ukendt begreb for de allerfleste, men en tur i skoven skulle og måtte man have – bort

Fra qvalmfulde Mure!
Til Marken saa huld!

Rejsen til skoven kunne gøres enten til vogns, på hesteryg eller til fods. Var man ikke selv så heldig at være ejer af et køretøj, kunne man hyre en vogn, eller man kunne lade sig befordre med en af de vogne, som omegnens bønder mødte op med i København for at tjene lidt ekstra ved skovturskørsler for byens borgere. Bønderne havde i mange år foretaget disse »kilderejser«, og i 1780 så man sig nødsaget til at regulere forholdene en lille smule. Man udstedte nogle bestemmelser, som ganske vist så lidt forbeholdent på bøndernes skovturskørsler, »som vel ikke ved nogen anordning er tilladt«, men som man på den anden side ikke kunne have noget imod, så længe kørslerne kunne fås for billig betaling, da de »er til lettelse for stadens indvånere«. Det blev derfor tilladt, at bønderne ligesom hidtil, »fra Pinsedag til 8 Dage efter Frue Dag« måtte foretage skovkørslerne, men de måtte kun holde med deres vogne på nærmere angivne steder uden for byens porte, og det »således i ordentlige rader og på siden af vejen, at de ikke i mindste måde tilspærrer eller hindrer passagen enten for gående, kørende eller ridende; skulle nogen understå sig at holde nærmere byen, bøde de derfor 1 rdl.'s mulkt; og om de



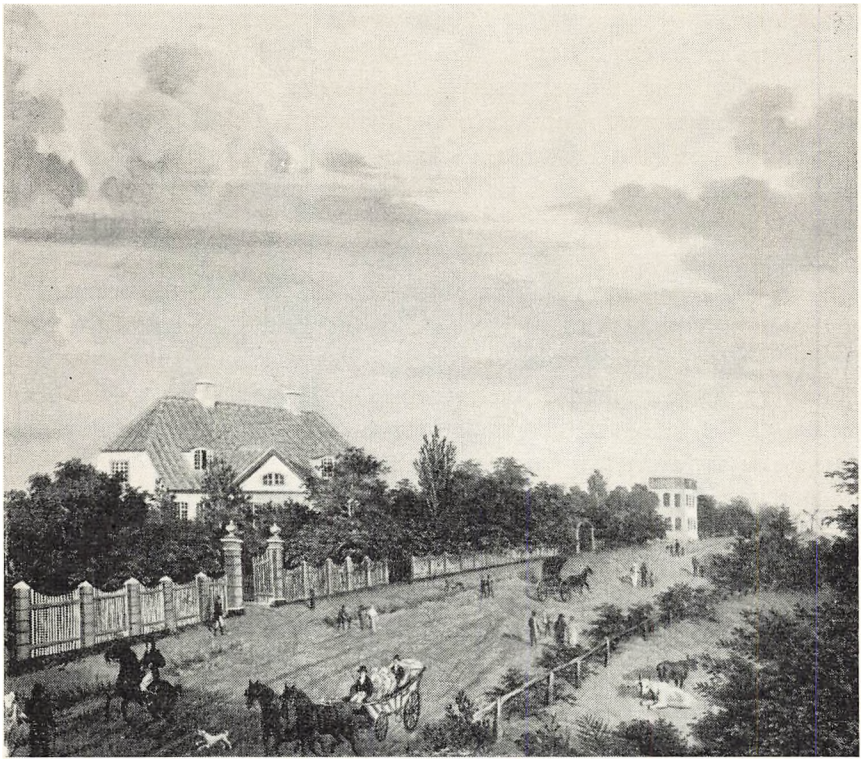
Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1766 over Københavns amt. Alle de store lyststeder langs Strandvejen er indtegnet. Ud for Charlottenlund er vist den på side 24 omtalte bro. På kortet ses den sydlige del af Kongevejen til Fredensborg over Hirschholm, approberet i 1764. Det kgl. Bibliotek.

holde uordentligt, tilspærre eller hindre passagen, erlægges en mulkt af 4 mark«.

Det var dog en blandet fornøjelse at køre med disse »kildevogne«, klodsede og umagelige som de var, og kravet om billig betaling blev heller ikke altid respekteret. Når der var mange mennesker, som ville i skoven, satte bønderne prisen op til både 4, 5 eller 6 rigsdaler for en tur til Dyrehaven. Det var disse vogne, der i daglig tale blev betegnet som »kaffemøller«, fordi den lyd, de frembragte, når de tungt belæssede blev slæbt gennem vejens sandede hjulspor, kunne minde om lyden, når kaffemøllen var i gang.

Oehlenschläger havde i barndommens somre oplevet skovturene og har fortalt om, hvorledes hele familien med et par gode venner drog af sted: »Madkurven blev da pakket fuld, flaskefoderet vel forsynet, min fader trak en nankins overkjole på for støvet, og nu rullede vi af sted«. Glæden og forventningerne til sommerens udflugt skrev, noget senere, også J. Davidsen om: »Hvo kan beskrive den glæde, vi børn følte, da endelig den lykkelige morgen oprandt, som vi havde talt om fire uger i forvejen, og som vi havde frydet os til så inderlig. Det var den eneste skovtur i sommerens løb, fader havde råd til, og man kan tænke sig vore forventninger. Jeg var tre gange oppe om natten for at kigge ud ad vinduet. Vejret var prægtigt, mildt og klart, ikke en sky på himlen. Vi skulle af sted kl 9, men vi børn vare alt på benene kl 6, og kl 7 vare vi i vor fulde pynt, jeg i gule nankins bukser og den grønne kasket med kvasten i toppen. Jeg skulle sidde ved siden af fader mellem ham og kusken – hvor mageløst. Jeg fik måske lov til at køre hestene.«[3]

En nedgang i de kørendes antal kan spores i årene efter 1807, men senere, efter statsbankerotten i 1815, var det til gengæld, som om man blev flottere og nu ikke længere lod sig nøje med kildevogne, men foretrak mere elegante og bekvemme køretøjer. Dette, forklarede et blad, skyldtes de »hyppige omvæltninger i folks økonomiske forfatning«, der havde medført, at rige »speculant-eqvipager ad koncursvejen« var kommet i vognudlejernes hænder: »Dersom eqvipagerne kunne tale, så ville mangen en, der nu køres af en hyrekusk, tilråbe sin fornemme kollega: Heute mir, Morgen dir!« – og bladet forundrer sig over, hvorledes nydelserne nu forfines og går fra højere klasser over i ringere: »De stænder, som for 100 år siden lode sig nøje med øl, gøre nu fordring på vin og cognac ... og de, som da



Strandvejen udfor Hellerupgaard i 1825. Vejens bredde varierede betydeligt fra sted til sted. Her var den meget bred, mens den ved Emilie Kilde var så smal, at to vogne knapt kunne passere hinanden (sammenlign billedet side 43). I baggrunden lysthuset til Hellerupgaard, det såkaldte »Spøgelseshus«, opført i 1770'erne og nedrevet i 1897. Maleri, ukendt kunstner, Københavns Bymuseeum.

kørte til Dyrehaugen på en såkaldet kildevogn, skulle nu have en Holstensk- eller Wienervogn ...«[4]

Vandringer til skoven var i tiden omkring år 1800 i stadig stigning. I 1807 sammenlignede forfatteren af et indlæg i en avis tilstanden nu, hvor Strandvejen var blevet bedre, med forholdene i hans ungdom, »da man anså det fruentimmer, der turde vove en sådan rejse, for en sand skjoldmø«. Nu, siger han, kan man på sommerdage se »hele skarer vandre ad den til Kirsten Pils Kilde«, og for nylig havde han endog set unge mødre med et barn ved brystet, et andet ved hånd, og to-tre ved siden trippe derud.[5]

Og i de vanskelige år efter 1807 tog vandringerne et yderligere opsving, hvilket skyldtes, som et blad i 1810 skrev, at »vognlejens nuværende dyrhed ikke er afpasset efter de flestes finanser«. Ganske vist så man stadig mange »kareter, chaiser, wienervogne, holstenske vogne, ryttere på egne eller lejede heste«, men langt de fleste tiltrådte turen til fods. Det var navnlig Charlottenlund, de gående styrede mod, og, som bladet skrev, »uden at skræmmes af vejens længde eller besværlighed, vandrer selv mangen ung dame fra hovedstaden kekt derud ved sin elskers side«, og den barnevogn, »som må befordre et par små gutter«, må tillige tjene til transport af provianten. Ved solens nedgang begynder fodgængerne at sætte sig i bevægelse hjemad, »og den del af Strandvejen, som er nærmest ved hovedstaden, er opfyldt med en uafselig række folk, som have nydt dagens glæde og med kendelig fornøjelse vender tilbage til deres boliger«.[6]

Det var den almindelige opfattelse, at man egentlig først rigtigt kunne få udbytte af en skovtur, når man gik den til fods. Litteraten H. F. Martensen har udtrykt det ved i indledningen af sin beskrivelse af en vandring langs Strandvejen at sige, at er man en god fodgænger, »da takke man Gud derfor – thi langt bedre nyde vi enhver landlig scene, når vore ben have ført os hen, hvor de findes, og vorder man end stundom lidt træt, da kan man jo udhvile sig, hvor man lyster; man generes så at sige af intet, kun i de varme dage af tørst, men den stiller man dog i ethvert bondehus, man når, i vand eller mælk. Man forsyne sig med en god stok, en kikkert, et par gode bøger; er man tobaksrøger, da med pibe og tobak, hvilket man vist ikke glemmer, og med nogle penge i lommen, og således udrustet giver man staden en god dag, og traver så munter ud i det frie«.[7]

Hvilken vej kunne være bedre valgt til en sådan lang travetur end netop Strandvejen. Lad os følge Martensen lidt på vej og se, hvordan den så ud, da han i 1825 vandrede ad den helt til Rungsted, og selv om skildringen er fra en lidt yngre periode end den vi her beskæftiger os med, dækker den dog ganske godt tiden omkring år 1800. Desværre tager skildringen først sin begyndelse ved Charlottenlund, da

→

Strandvejen syd for Hvidøre omkring 1820. Bygningen ude på pynten er Vilhelmsdal. Her lå omkring 1760 lyststedet Johanneshvile, der blev ombygget og indrettet som bageri. Det blev nedrevet i 1870'erne og arealet udlagt som strandhave til den nye store villa, Hvidøre, der blev opført vest for vejen.

Maleri af C. W. Eckersberg. Kunsthistorisk Billedarkiv.

19

Martensen forudsætter vejen hertil bekendt for læserne. Men et par andre vejfarende kan udfylde dette hul i hans skildring.

Vejen begyndte helt inde ved Trianglen, som omkring år 1800 henlå som en idyllisk »grønning« og var lejet ud til en jomfru Winsløw, der havde kalkuner og gæs gående her. F. C. Sibbern har i et af sine breve skildret vandringen ud af byen en sommermorgen ganske tidligt. Klokken 4 forlod han byen, og allerede det landlige Østerbro glædede ham; her havde han udsigten over havet: »Hvor strålede alt morgenligt i solen. Havet lå stille, næsten mælkehvidt,« skrev han. Den frie udsigt over vandet var dengang noget ganske selvfølgeligt næsten hele vejen igennem, og man havde den endog inde fra den nuværende Østerbrogade. Lauritz Engelstoft blev på sin tidligere omtalte vandring i 1797 også betaget af »den herlige udsigt« (skønt han var noget generet af den kalkrøg, som fra kalkovnene ved søen breder sig hen over sletten mellem kysten og vejen), og han skrev i dagbogen, at »efter de flestes dom kan ingen kyst i Europa i henseende til yndighed sættes i lighed med den sjællandske fra København til Helsingør«.[8]

Op mod Charlottenlund tager Martensen fat og siger, at der hertil er en skøn fodvandring, »når man ikke om sommeren forulejliges så meget af støv, forårsaget af de utallige vogne, som i skovtiden fra morgen til aften befare den«. Skoven er han meget glad for, men den skal helst besøges tidligt om morgenen, mens utallige fugle »kvidrer så yndigt deres morgensang, og ... råbukkene springe så munter over engene«. Længere op ad dagen, når »stadens stive stråjunkere og deres sippernippede knejsnakker ankommer, da er man genert i hver en gang«.

Vandringen går videre med udførlig omtale af Skovshoved, af stien hertil fra Charlottenlund, »hvorfra man nyder en skøn udsigt over Sundet«, Emilie Kilde, Bellevue. Når man er kommet til Taarbæk, skriver han, begynder vejen at blive banket. Straks uden for byen drejer vejen lidt op fra stranden, og imellem den og vejen har man marker helt til Strandmøllen. Strandmøllen opdager man ikke, før man »havende et lidet buskads på højre hånd, kommer af en hulvej ned i en dyb dal, hvor den med sine bygninger udfolder sig langs med stranden«. Han skildrer den yndige udsigt fra højen ved Strandmøllen til »Skovsborg« og til de høje skrænter ved Vedbæk og langt ned i Sundet: »Den svenske kyst tager sig herfra skønt ud; Hven ligger lige for os i Sundet, og man kan se kreaturerne græsse på



Vedbæk ved midten af forrige århundrede. Foran kroen, der dannede midtpunktet i den lille bebyggelse, gik den macadamiserede vej henover den lave, sandede strandbred. Kroen brændte i 1898 og blev erstattet af et hotel. Trefoden midt i billedet er den ene af to båker, der på Sjællandssiden markerede et »undersøisk telegraftov« mellem Vedbæk og herregården Hillesborg nord for Landskrona. Maleri af Carl Baagøe, 1864. Søllerød Rådhus.

markerne der, og er det henimod aften, da forgylder solen så yndigt St. Ibs Kirke på de høje banker«. Han taler om Skodsborg, der ligger så vakkert under ly af Dyrehaven, der så at sige hænger ud over det, men »undertiden om vinteren skyller stranden her helt op, oversvømmer vejen og slår højt op på husene«.

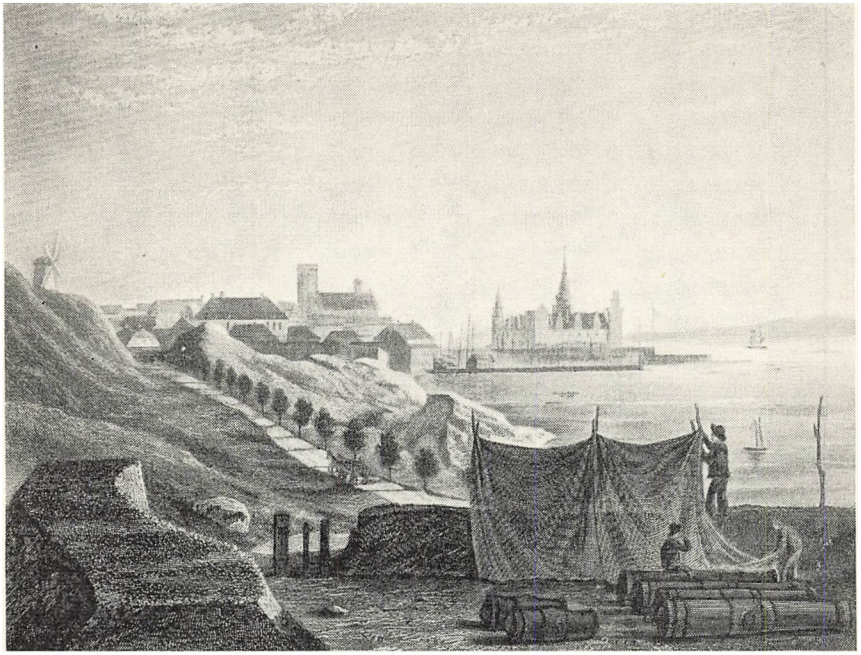
Straks nord for Skodsborg har man de store sandbanker ved Vedbæk for øjnene, men inden man når dem, må man passere et besværligt stykke vej, hvor »sandet på sine steder når midt op på anklerne, da vejen her er så lav og nær strandbredden«. Man kan dog også gå på en sti på ryggen af bakkeskråningen og har så kørevejen liggende lodret under sig. »Denne bankstrækning er kun bevokset med lyng og usselt skovgræs, men fårene græsse gerne her, da disse, som bekendt, elsker høje steder«.

Vedbækbankerne fjerner vejen så meget fra stranden, at man får besåede marker mellem denne og vejen, og samtidig får man udsigt langt ind over land til små skovpartier og gyngende sædemarker. På den anden side af Vedbæk er vejen meget sandet og svær at passere, og et langt stykke må man så godt som vade igennem sanddynger.

Ved Rungsted ender han vandringen. Fra Ewaldshøj kaster han et blik mod nord, til Kronborg og alle skibene på reden. Smukkest og rigest »på banker og dale, skove, marker, små byer, vakre lyststeder og maleriske bugter i Sundet« finder han de tre mil imellem København og Rungsted: »Ingen vil fortryde at gøre en tur dertil, hvilken man til vogns frem og tilbage mageligt kan gøre i en dag«.

Han slutter sin lange og noget omstændelige skildring med resigneret at sige: »Pennen har kun svagt og dunkelt fremstillet, hvad øjet har set; thi tanken mangler ord til at udtrykke sig, der hvor synet og følelsen har nydt«.

Den nordlige del af Strandvejen var ikke meget besøgt, efter at Kongevejen var taget i brug. Udflugterne fra København nåede kun sjældent uden for Dyrehaveområdet, og den lokale færdsel mellem de små fiskerlejer betød ikke meget. L. M. Wedel var under en hjemrejse fra Jylland i land i Snekkersten og »promenerede i de skønne skove«. Han fandt omegnen »meget behagelig« og »situationen i sit slags såre skøn og fortryllende, da man ser ud over Sundet og stederne i Skåne«. Han lagde mærke til det karakteristiske syn af de mange større og mindre skibe, der lå for anker og ventede på gunstig vind, og omtalte den henrivende sejltur, han dagen efter gjorde gennem Sundet.[9]



Batteriet ved Skanseøre omkring 1840. Det var nu nedlagt og stedet anvendtes som stejleplads.
Kobberstik af C. F. Christensen i J. L. Heiberg: Danmark et malerisk Atlas. (1841–43).

Et lille glimt af Strandvejens nordlige del har svenskeren Thomas Odencrants nået at få, da han en dag i august 1806 steg i land i Helsingør for til fods at begive sig til København via Fredensborg og Frederiksborg. Han skrev i dagbogen, at straks uden for Helsingør går den såkaldte Strandvej af til København »gennem dejlige environs«. Til venstre i nogen frastand lyste det hvide Krogerup »ret net frem mellem de grønne bøge«.[10]

Stort set henlå Strandvejens nordligere strækninger dog i uforstyrret stilhed og ro. En Helsingøravis bragte i 1798 en omtale af et lille optrin, der understreger vejens ensomhed. En mand klagede over, at ejeren af et sted henad Snekkersten lader en gal orne, »som søger folk og undertiden sætter børns liv i fare, gå løs omkring på den alfare vej, uagtet han vel neppe kan være uvidende om, hvad skade den er i stand til at gøre«. En færgemand var f. eks. kort forinden blevet anfaldet bagfra af ornen, og havde han ikke »til lykke haft en bådshage ved hånden, som han jagede den i flaben, ville det upå-

tvivlelig have set sørgeligt ud med ham«. Endnu værre var det, at også et barn var blevet anfaldet af ornen, som på en meget glubsk måde havde lagt sine forben på barnets skuldre, revet det omkuld og skulle til at hugge på det, da barnets fader kom til og reddede det.

Brevskriveren spørger, om det er forsvarligt, hvis en sådan utilladelig uorden ikke bliver standset, og håber, at meddelelsen måske kan blive årsag til, »at déns arme og ben, som kommer ad denne kant, for fremtiden bliver befriede fra al fare og skade i den henseende«.[11]

Et sådant optrin hørte naturligvis til sjældenhederne, hvorimod overfald af hunde absolut ikke var enestående. »Politivennen«, som tog sig af besværinger af enhver art, åbnede også sine spalter for klager over løse hunde, de spadserendes evige plage. I 1803 bragte det f. eks. en klage fra en vandringsmand over, at han en aften, da han kom forbi Sophienberg, var blevet »anfaldet af en stor vandhund og to mindre, der alle tre kom i flyvende fart fra en meget høj banke indhegnet for oven«. Den usynlige ejer søgte ved fløjten at kalde dem tilbage, men længe forgæves, og bladet henstillede, at sådanne hunde holdtes bundne, eller også måtte ejeren være indstillet på, »at man benytter sig af de ved selvforsvar nødvendige og tilladelige midler«. Året efter klagede en anden vandrende over, at han i Sletten var blevet overfaldet af en hel sværm af køtere og endog bidt i benet, hvilket foranledigede »Politivennen« til at anråbe vedkommende politi »at holde stedets beboere til at skåne den offentlige sikkerhed«.[12]

Nogle af de rejsende har givet et par indtryk fra Strandvejens kroer. Wedel omtalte »et anselig stort gæstgiverie« i Snekkersten, som har megen søgning, og Engelstoft har fortalt lidt om sit besøg i Vedbæk kro i 1797. Han og en kammerat kom en junidag til kroen for at søge natteleje, men madammen gjorde sig i begyndelsen lidt kostbar og sagde, at hun ventede fremmede fra København. Hun fandt dog snart både kammer og seng til dem. De fik en kop te, som var »mådelig nok«, og om aftenen opvartede værtinden dem med »røræg og skinke samt pandekager i temmelig knapt mål«. De gik i seng kl 9, trætte efter en lang dag, og stod næste morgen op kl 5, og da de ikke mere havde lyst til værtindens te, nød de i stedet »tidlig vinost med smørrebrød«.[13]

Da Martensen henved 30 år senere vandrede ud ad Strandvejen, beskrev han kroen som »stor og ret god«. Han gør i øvrigt ikke meget ud af kroerne, men anbefaler dog Taarbæk kro som en stor kro,



Rungsted Kro i midten af forrige århundrede. Opført omkring år 1800, forsynet med tilbygninger og senere igen ombygget til Rungsted Badehotel. Den gamle kro, hvor Ewald boede, udgør nu en del af Rungstedlund.

Tegning i Fr. Algreen-Ussing: Touristen i Nordsjælland, 1865.

der »i gamle dage var meget besøgt af københavnere«, og skriver, at der ved Springforbi fordum har været en kro, »som nu i flere år har været nedlagt«. Han sigter herved antagelig til »Spring-ej-forbi«.

Ikke alle steder var man lige villig til at modtage fremmede. I Rungsted var der omkring år 1800 blevet bygget en ny kro, og til den kom en sen sommeraften en mødig vandringmand, for øvrigt den samme, som var blevet generet af hundene i Sletten. Han blev imidlertid mødt med den oplysning, »at der ikke var plads for ham«. Forgæves tilbød han at nøjes blot med en bænk eller en stol og tilføjede, »at han kunne betale, skønt han gik til fods«, men blev stadig afvist. For ikke at udsætte sig for større ubehageligheder, »som jo gerne kunne ventes af således tænkende mennesker«, tyede han til sidst til en af fiskerhytterne. »Disse gode folk« lukkede ham villigt ind og gav ham natteherberge »så godt som deres evne, ikke deres villie, kunne yde«. »Politivennen«, der bragte denne meddelelse, føjede til, at man måtte ønske, »at politiet på det strengeste straffede

enhver herberger, eller hans folk, når de behandlede en rejsende således, som denne blev behandlet i vertshuset i Rungsted«.[14]

Naturligvis var det fristende for dem, der færdedes langs Strandvejen, at sætte over Sundet til Skaane. At denne mulighed åbenbart også er blevet udnyttet i mere lyssky øjemed, får man en fornemmelse af, når man ser at der i 1817 blev oprettet et såkaldt Kystpoliti, der blandt andet skulle forhindre løsgængeri langs kysten og våge over, at mistænkelige personer ikke sneg sig ud eller ind af landet. Kystpolitiets nytte synes dog at have været ret problematisk og bestod, som en samtidig forfatter skrev, kun i, at dets autoriteter »fra første hånd fik synet af de mange smukke skånske bønderpiger, som kom herover«. Men det fik lov at bestå i lang tid; først i 1919 blev det ophævet.[15]

Strandvejen i 1800-årene

Det første chausséanlæg på Strandvejen

Vejfiskal Bjerg var formodentlig gået ud fra, at den istandsættelse af Strandvejen, han havde forestået, ville kunne holde i mange år. Men det varede ikke længe, før det viste sig, at dette ingenlunde var tilfældet. Vejen var jo nok blevet bedre, men synderlig god var den trods alt ikke, og i stand til at tage den færdsel, der nu kom, var den slet ikke.

Det var udflugtstrafikken, der stadig tiltog. Ikke alene var der flere og flere, der besøgte Charlottenlund Skov, men, som amtmanden skrev, »hovedfærdslen til Jægersborg Dyrehauge, såvel i den såkaldte dyrehaugetid som ellers i sommerens løb, har trukket sig ned til Strandvejen«. Til tider kunne færdslen ligne en flugt fra hovedstaden. I 1819 skrev en avis, at uagtet det om søndagen havde truet med regn, skulle alle af sted: »til fods, til vogns, til hest, ja til – damps«, hvilken sidste bemærkning refererede sig til udflugterne med det lige anskaffede »Caledonia«, Danmarks første dampskib, som blandt andet blev benyttet til sejlture om søndagen mellem København og Klampenborg, – »ikke et krik fandtes der i hele København, som jo var kommen for en vogn eller havde fået sadel på, for at befordre folk til kilden«.[1]

På sommerdage kunne man fra tidlig morgen se endeløse rækker af tæt pakkede udflugtsvogne af alle arter, de såkaldte holstenske vogne med de karakteristiske kurveflettede sidestykker og store tunge »kaffemøller« i broget blanding med alle slags nye elegante lystkøretøjer, offenbakkere, berliner- og wienervogne, diabler og kabrioletter, gigger og kareter, alt og alle indhyllet i tætte støvskyer. Amtmanden – von Lowsow – var ved at fortvivle, og i et brev til Rentekammeret skrev han, at hovedfærdslen såvel i den såkaldte »dyrehaugetid« som ellers i sommerens løb, har trukket sig ned til Strandvejen: »Den der ikke med egne øjne har set det, vil neppe kunne gøre sig nogen forestilling om, at færdslen på de dage, skoven mest besøges, kan være så stor på Strandvejen, som den virkelig er det. Jeg overdriver det

neppe, når jeg siger, at der på en sådan dag kan tælles vogne ikke i hundrede, men i tusindvis«.

Det kan ikke forbavse, at en så voldsom færdsel efterhånden fuldstændig ødelagde den svage vejbane, som på hele strækningen fra Slukefter til Klampenborg kun bestod af et lag ler, klasket oven på vejens dybe sand. På tørre sommerdage hvirvledes det afslidte materiale op i mægtige støvskyer, men heller ikke i fugtigt vejr var vejen god. Mange steder var jordsmonnet så lavt og vejen så fugtig og »sid«, at den til tider var ganske ufremkommelig. Omegnens bønder, som skulle køre gødning ud fra København, blev ofte nødt til om vinteren, når det satte ind »med søleføre«, at læsse gødningen af ved Hellerup og lade den blive liggende her, indtil føret muliggjorde den videre transport.

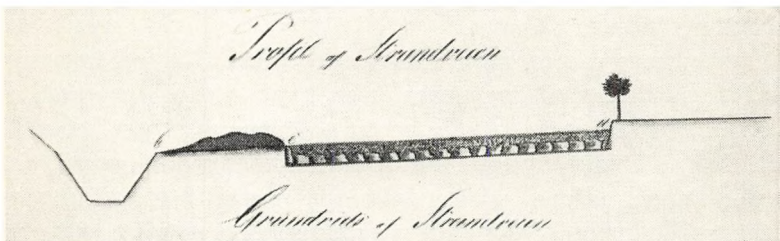
Amtmanden havde længe anset den hullede og opkørte vej for meget farlig for sommerens færdsel, »thi 3, 4 à 5 rækker vogne opfylde vejen, især til visse tider af dagen, og uagtet den tunge vej lader man sig i almindelighed ikke nøje med langsom kørsel«. Men han øjnede ikke mulighed for at afhjælpe ondet. Man havde forsøgt at udbedre vejen ved de gængse metoder, som var at fylde grus og sten i hullerne, men det syntes kun at gøre ondt værre. Gruset gjorde den i forvejen tunge vej endnu tungere at køre på, og stenene bevirkede, at der snart blev »to huller i stedet for ét, nemlig et foran og et bagved det med sten fyldte hul«. Heller ikke påfyldning af ler hjalp det bitterste, lige tung og umulig var og blev vejen, og på de varme sommerdage kunne man se folk stå af på det værste sted for at skåne de fede bryggerheste.[2] Amtmanden var klar over, at det eneste rationelle ville være at anlægge en chaussé, men han havde af gode grunde »afholdt sig fra ethvert dertil sigtende forslag«. Man nøjedes med at holde kørebanen så planeret, som det nu engang var muligt, og at lappe lidt hist og her på gangstien, og så lod man i øvrigt vejen passe sig selv.

Da situationen syntes mest håbløs, skete der pludselig noget, som helt ændrede billedet. En mand ved navn Johan Gottlieb Randel fremkom i februar 1825 med et forslag til vejens forbedring, som virkede i højeste grad overraskende og tillokkende. Randel var sadelmager af profession, men man vidste, at han i sin ungdom havde haft »med vejanlæg i sit fødeland Tyskland at bestille«, så helt uvidende om disse ting kunne han vel ikke være.

Det var ikke i lyse vendinger, at Randel omtalte Strandvejen. »Det

er almindelig bekendt«, skrev han, »at Strandvejen fra »Slukefter« til indkørslen til Jægersborg Dyrehave ved Klampenborg, især når vådt vejr indtræffer, er så ufremkommelig, at de kørende ere udsatte for betydelig fare ved at velte med vognen«. Hele denne vej, »som yndes og passeres af de fleste af hovedstadens indvånere og omegnens beboere«, tilbød han at istandsætte på egen bekostning, og uden mindste udgift for det offentlige.

Hans forslag gik ud på, at han ville påtage sig at anlægge en »chaussé« på hele strækningen imellem »Slukefter« og indkørslen til Dyrehaven. Chausséen foreslog han anlagt med en bredde af 8 alen og med et 12 tommer tykt stenlag. Langs med chausséen og på den side af den, der vendte ud mod stranden, ville han anlægge en jordvej eller, som han kaldte det, en »sommervej«.



Tværprofil af chausseen fra »Slukefter« til Klampenborg. 1825.
Tegning, Rigsarkivet.

Ganske vist skulle det offentlige ikke betale anlægget, men uden vederlag ville han naturligvis heller ikke forestå arbejdet. Han foreslog, at der til gengæld for vejanlægget blev givet ham ret til at etablere en bom ved »Slukefter«, »og der i 15 på hinanden følgende år lade mig betale passagepenge af kørende og ridende efter samme takst som den, der sættes for passagen af de øvrige bomme uden for København«. Opkrævning af bompenge til brug ved vejens vedligeholdelse var absolut ikke noget nyt – det var indført ved en forordning af 1786 for hovedlandevejene yderligere fastslået i vejforordningen af 1793 – men det var i højeste grad noget nyt at anvende systemet ved andre veje end netop hovedlandevejene.

Amtmanden, til hvem forslaget var indsendt, havde, inden han forelagde sagen for Rentekammeret, vist det både til chefen for vej-

korpset, oberst Kochen, og til den nye vejfiskal, birkedommeren i Københavns amts nordre birk, justitsråd Christian Rimestad, i hvis jurisdiktion denne del af Strandvejen lå. Begge disse var positivt indstillet over for forslaget. Man blev enige om at afslutte en »forening«, d. v. s. en kontrakt med Randel, som skulle træde i kraft, når den var approberet af Rentekammeret.

I »foreningen« var alt om arbejdets udførelse, tilsynet med det, aflevering osv. nøje bestemt. Med hensyn til selve vejanlægget fulgte man stort set Randels forslag, idet man dog ændrede bredden af chausseen fra 8 alen, som Randel havde foreslået, til 10 alen. Randels forpligtelse gik herefter ud på, at han på hele strækningen skulle anlægge og inden 30. september 1826 »have aldeles fuldført en 10 alen bred og 10 à 12 tommer dyb chaussé med et lidet fald mod Strandsiden«. Vejen skulle have en passende indgrøftning mod strandsiden og være forsynet med »en jordvej mellem chausseen og grøften, hvor lokalet tillader sådant«.

Rentekammeret, som snart efter modtog forslaget, var meget velvilligt stemt, og det er interessant at se, hvor hurtigt og grundigt og med hvor meget hensyn til alle berettigede interesser det behandlede sagen. Noget af det vigtigste for Rentekammeret var naturligvis, at arbejdet kunne udføres uden udgift for staten. I forestillingen til kongen sagde man, at det ville være særdeles gavnligt, »samt for stadens og dens omegns beboere behageligt«, om denne vej, der ligger hovedstaden så nær, kunne blive omlagt til chaussé (hvorved, når denne tilbørligen holdtes ved lige, »alle mangler for bestandig ville være forsvundet«. Men da Strandvejen »ikke er nogen landevej«, så kunne det ikke pålægges omegnens bønder at fuldføre sådant arbejde, hvortil deres kræfter desuden ville være aldeles utilstrækkelige, »og udført for Kongens kasses regning ville det blive alt for dyrt.« Men, siges det videre, »nu har uventet tilbudet sig en lejlighed, at forbemeldte vejstykke, der udgør henved 1 mil, kan uden omkostning for det offentlige blive omlagt til chaussé«.

Rentekammeret var ikke mindre tilfreds med, at Randel fik et passende vederlag både for det første kapitaludlæg og for omkostningerne ved vejens vedligeholdelse i de 15 år, aftalen var gældende, og det lagde vægt på, at entreprenøren kunne få »en klækkelig fordel både for sit arbejde og for den risiko, der stedse er forbundet med et sådant foretagende«. Om ideen med at lade arbejdet udføre som privat entreprise hedder det i sagen, »at det efter hvad erfaring i andre

lande forlængst har vist, sikkert er meget ønskeligt, når private overtager udførelsen af almengavnlige offentlige arbejder eller anlæg«, og at Randels forslag fortjener al mulig understøttelse og opmuntring, da sådanne private foretagender »endnu ere højst sjeldne her i landet, og deres fordel ikke synes at være almindelig nok erkendt«.

De vejteknisk kyndige overvejede, hvorledes vejbanen skulle konstrueres; om den skulle have et lag svære bundsten, eller om man skulle »gøre anlægget ganske på den Mac-Adamske måde uden underlag af sten«. Oberst Heide af vejkorpset sagde herom, at »uagtet man vistnok kan erkende nytten og fordelen ved anvendelsen af den Mac-Adamske måde under passende omstændigheder, tror jeg, det ville være overilet ubetinget at antage dens fortrinlighed i ethvert tilfælde; thi man bør ikke tabe af sigte, at de lastvogne, som bruges på de engelske veje, sjeldent have hjulfælge under 5 til 6 tommers bredde, men vel ofte på en bredde af 10 til 12 tommer«, og så længe det ikke er afgørende bevist, at mac-adamiserede veje »kan vise samme udholdenhed imod vore vejødelæggende smalfælgede vogne, bør man neppe ubetinget anvende denne måde i det store«. Dette råd fulgte man, og den kongelige resolution, der godkendte hele ordningen, forudsatte, at der kom et solidt lag bundsten nederst i vejen.

Inden sagen var færdigbehandlet, fremkom nogle af beboerne langs vejen med et ønske om, at bompengene ved »Slukefter« kun måtte blive opkrævet på den tid af året, da lystkørslerne fandt sted, d. v. s. i tiden fra 1. maj til 1. november, mod til gengæld, at hele ordningen blev forlænget fra 15 til 16 år. De støttede deres ønske på, at de som avlsbrugere havde deres meste kørsel med mælk, hø, halm og gødning om vinteren, og at det ville være en følelig byrde for dem at skulle betale bompenge, »hver gang deres vogne, ikke for ejernes fornøjelse, men for avlsbrugets skyld, passerer bommen«. Randel, som havde fået lejlighed til at udtale sig om spørgsmålet, kunne under ingen omstændigheder gå med til det fremsatte ønske, men han havde ikke noget imod, at tre af andragerne – ejerne af Mariendal og Hellerup samt »gårdmand gamle Niels Nielsen« på Onsgaarden – som alle boede ganske nær ved bommen, blev helt fritaget for at betale bompenge.

Dette tiltrådte Rentekammeret, idet man om de øvrige beboer blot mente, at de måtte nøjes med at glæde sig over, at de nu fik en god vej at køre på i stedet for den sandede og hullede, de hidtil havde haft.

Med denne ændring og med ændringen om, at vejbanen skulle

være 10 alen bred og ikke 8, forelagde Rentekammeret sagen for Kongen, som den 4. maj 1825 approberede ordningen således, som man var blevet enige om ved foran omtalte »forening«.

Arbejdet kom straks i gang. Det var jo meningen, at det skulle være afsluttet 30. september året efter, men det viste sig snart, at vejanlægget var langt vanskeligere at udføre, end man havde regnet med.

Allerførst skulle vejens linieføring fastlægges, og allerede det gav anledning til mange overvejelser. Ved Charlottenlund indrettede man en holdeplads for ikke mindre end 400 køretøjer (et arrangement, der straks, da det var udført, blev mødt med tilfredshed, da man så fremtidig kunne blive forskånet for »køresvendenes tølperagtige behandling«), og ved Emilie Kilde, det sted, der ustandselig havde voldt så meget hovedbrud, bestemte man sig for at gøre vejen betydeligt bredere end før, men først måtte der bygges en solid stensætning neden for skrænten ud mod vandet. Dette sidste arbejde skød Randel fra sig som værende selve vejarbejdet uvedkommende, og det blev da også senere udbudt i licitation og udført for det offentliges regning. Det største problem var nok at få ordnet forholdene ved Bellevue og Strandvejens forbindelse med Dyrehaven. På kortskitsen side 79 er vist, hvorledes man her rettede vejen noget ud og trak den lidt længere mod øst. Stedets udseende har H. G. F. Holm vist os på sit stik af udsigten ved Bellevue netop på den tid.

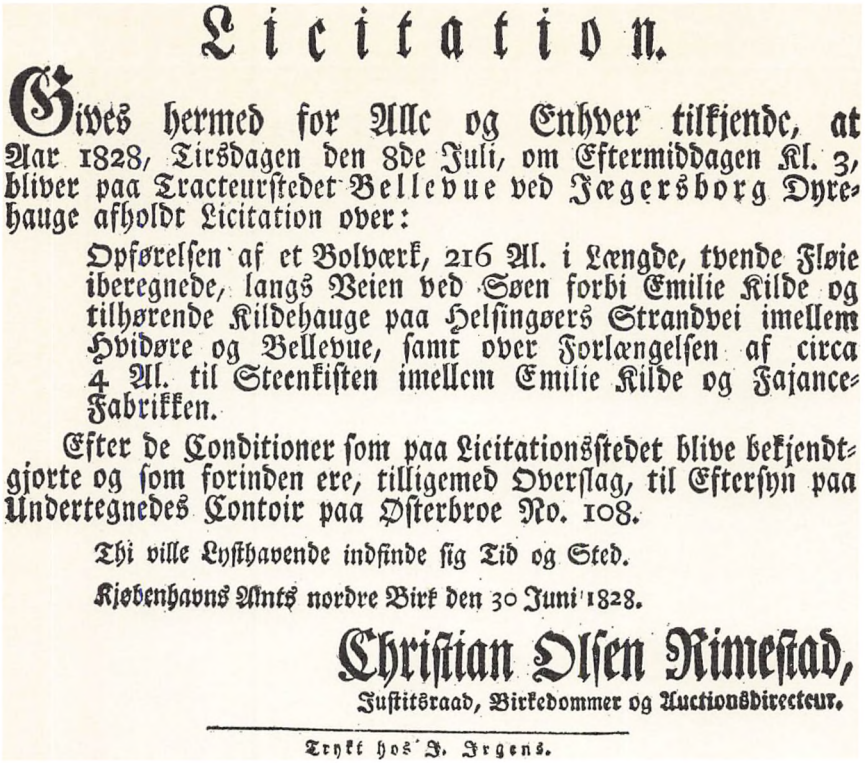
Der skulle bruges enorme mængder af sten og grus, og det fremskaffede materiale blev oplagret på særlige »stenpladser«, som man indrettede forskellige steder langs vejen, f. eks. på Charlottenlund Slotsplads, »ved grosserer Rønnekamps have« imellem Hvidøre og Skovshoved, ved Christiansholms fabrikker og i Taarbæk. Så stort var behovet for sten, at man ikke undså sig for at nedbryde de gamle gravhøje i Dyrehaven, hvad der fik stadskonduktøren i København, professor Rawert, til at skrive til sekretæren ved den antikvariske kommission, at »da der i de gamle gravhøje findes overflod af sten, går det nu løs på at ødelægge disse«. Han opfordrede kommissionen til at skride ind; »men hurtigt må ske, hvad gøres skal, thi man graver dagligen«.[3]

Allerede inden et år efter at arbejdet var begyndt, opstod der ønske om, at der langs med den nye vej også måtte blive anlagt en gangsti »for at sikre fodgængere for påkørsel«. Vejfiskal Bjerg havde jo i sin tid anlagt en sti på det meste af strækningen og ladet den beplante med træer. Stien havde dengang vakt stor begejstring, den



Udsigt ved Bellevue. »Næppe undlader heller nogen fremmed rejsende at gøre sig bekendt med dette sted, hvis skønheder overhovedet ere af den natur, at de bedre føles end beskrives«.

Citat og stik af H. G. F. Holm. »Sjællands yndigste Egne«, 1838.



Licitation.

Gives hermed for Alle og Enhver tilkjende, at Aar 1828, Tirsdagen den 8de Juli, om Eftermiddagen Kl. 3, bliver paa Tracteurstedet Bellevue ved Jægersborg Dyrehauge afholdt Licitation over:

Opførelsen af et Bolværk, 216 Al. i Længde, tvende Fløie iberegnede, langs Veien ved Søen forbi Emilie Kilde og tilhørende Kildehauge paa Helsingørs Strandvei imellem Hvidøre og Bellevue, samt over Forlængelsen af circa 4 Al. til Steenkisten imellem Emilie Kilde og Fajance-Fabrikken.

Efter de Conditioner som paa Licitationsstedet blive bekjendtgjorte og som forinden ere, tilligemed Overslag, til Eftersyn paa Undertegnedes Contoir paa Østerbroe No. 108.

Thi ville Lysthavende indfinde sig Tid og Sted.

Kjøbenhavns Amts nordre Birk den 30 Juni 1828.

Christian Olsen Rimestad,
Justitsraad, Birkedommer og Auctionsdirecteur.

Trykt hos J. Jrgens.

Meddelelse om afholdelse af licitation over udførelse af bolværk til sikring af vejen ved Emilie Kilde. Landsarkivet for Sjælland.

havde trukket mange gående ud til kysten, hvor de havde glædet sig over »den herligste promenade«, og den havde inspireret en avis til at skrive, at Strandvejen er »den skønneste spadseregang i hele Sjælland«, men nu i 1826 var den gamle sti så forfalden, at den næsten ikke var til at gå på.[4]

Randel var villig til i forbindelse med chausséanlægget at anlægge en ny gangsti langs chausseen og mente at kunne klare det økonomisk. Man blev enige om vilkårene og fik ved kongelig resolution af 29. november 1826 godkendt en ordning, hvorefter Randal påtog sig at anlægge stien, mod til gengæld at få ret til at opkræve bompenge ved »Slukefter« i endnu ét år, eller alt i 16 år fra 1825 at regne. Stien skulle gå fra »Slukefter« til Charlottenlund, og hvis terrænet tillod det, føres helt igennem til Klampenborg. Den skulle

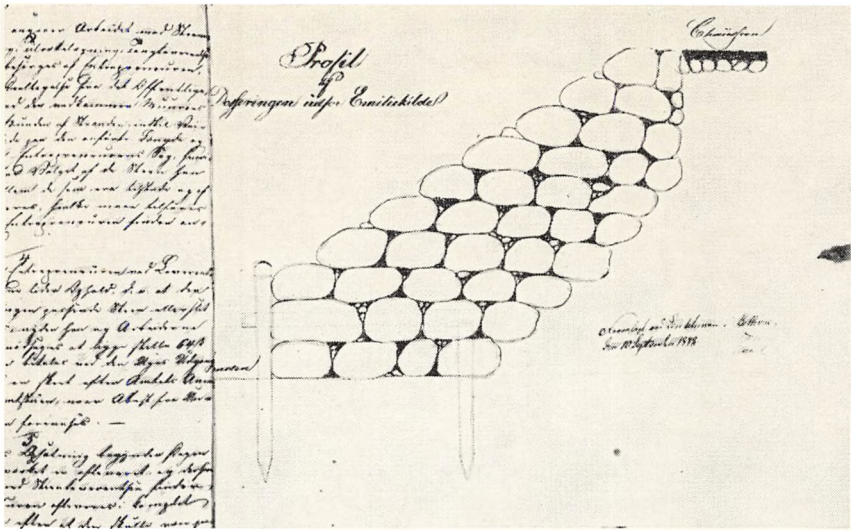
være 6 alen bred og have en højde over vejen på 12 tommer for at hindre de kørende i at komme op på den.

Allerede da H. F. Martensen på sin tidligere omtalte vandring kom forbi Charlottenlund, lagde han mærke til, at arbejdet med den nye vej kun syntes at skride langsomt frem. Hans iagttagelse var ganske rigtig: arbejdet trak ud – og af flere grunde. Det var svært at skaffe stenene hurtigt nok – mange måtte købes i Sverige – men hovedårsagen til forsinkelsen var dog den triste kendsgerning, at Randel efterhånden var kommet i svære pengevanskeligheder. Det lykkedes dog at afhjælpe dem; som medinteressent i anlægget indtrådte en mand ved navn Wulff, og ved Rentekammerets mellemkomst blev der truffet forskellige låneordninger, så arbejdet kunne fortsætte.

Da arbejdet i oktober 1827 var færdigt, havde det kostet 38.960 rigsbankdaler og entreprenørerne havde intet tjent. Men Rentekammeret var glad for, at vejen var blevet lavet, og så i øvrigt med megen sympati på entreprenørerne. I 1830 søgte de igen at få gennemført forskellige økonomiske hjælpearrangementer, og blandt andet drøftede man en yderligere forlængelse af entreprenørernes ret til at oppebære bompenge. I Rentekammeret var man ganske klar over, at entreprenørerne, når vedligeholdelsesperioden var gået, ikke ville have fået anden løn for hele deres store arbejde med at anlægge og vedligeholde vejen i alle de mange år, end bevidstheden om, at det offentlige havde fået en god vej. En sådan bevidsthed, skrev en af referenterne i Rentekammeret, »er vistnok al ære værd, men dermed er desværre vedkommende ikke hjulpen«. Sagen endte med, at det ved kongelig resolution af 12. februar 1830 blandt andet blev bestemt, at entreprenørerne, når de ved udløbet af den 16-årige periode godtgjorde, at hele anlægget var blevet vedligeholdt efter forskrifterne, måtte oppebære bompenge i yderligere 6 år til 1847.

Arbejdet havde været besværligt, og naturligvis havde det medført gener for de vejfarende. Det manglede da heller ikke på klager. Også fra kongen kom der en klage! Frederik VI var så uheldig at komme kørende mod København en dag i august 1827, da passage var umulig, og dagen efter måtte amtmand Lowzow høre for det. Det blev pålagt amtmanden at foranstalte og iagttage, at der, »når for fremtiden nogen vej under Din jurisdiktion lægges under reparation, således at samme ikke kan befares, derom i forvejen sker offentlig bekendtgørelse til efterretning for alle vejfarende. Befalende Dig Gud!«

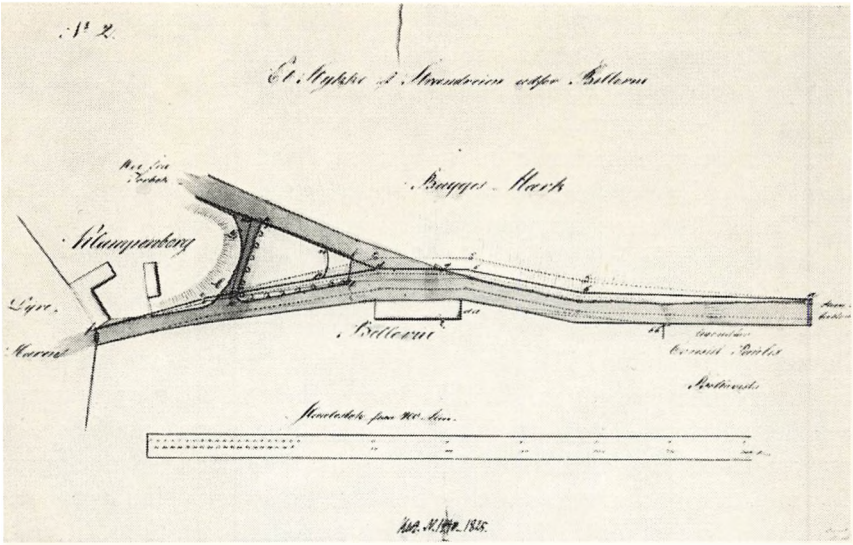
Fra publikum var der en række klager over de mest ligegyldige



Profiltegning af dosseringen ud for Emilie Kilde, fremlagt ved licitationen over anlægget. 1828. Tegning, Landsarkivet for Sjælland.

ting. Mere forbavsende er den kritik, der fremkom fra chefen for vejkorpset oberst Kochen, som synes at have været unødig hård i sin bedømmelse. Man får næsten en fornemmelse af, at hans kritik ikke er uden sammenhæng med den kendsgerning, at arbejdet var udført uden bistand af vejkorpset. Midt i al kritikken er det velgørende at møde et indlæg, der er positivt i sin bedømmelse. Forfatteren af indlægget lægger ikke skjul på, at han har følt sig noget generet af, »at den altid færdige dadelsyge« også har vist sig her – og den havde »næppe sit udspring fra den ædleste kilde«. Han mindes i sit indlæg den gamle elendige vej og glæder sig over, at man nu har en bekvem chaussé, »ved siden af hvilken en lige så bekvem som skøn, med tvende rader lindetræer beplantet fodsti afgiver en tryg og behagelig promenade for fodgængere«. Hele dette anlæg »er forestået af en privat, og derhos aldeles uformuende mand, hvem man, efter hvad velunderretning vil vide, lagde mange og det endda ikke ubetydelige hindringer i vejen«. Alle hindringer var heldigt blevet overvundet, »dog kun ved hædersmændene Lowzow og Rimestads bevågne og kraftige understøttelse«.[5]

Vejentreprenørerne skulle jo i en længere årrække holde vejen ved lige, men af chefen for vejkorpsets indberetninger at dømme synes



Tegning af området ved Klampenborg, der viser de ændringer, der i forbindelse med chausséanlægget skulle foretages her. Tegning, Landsarkivet for Sjælland.

det til tider at have været så som så med entreprenørernes indsats. I 1830 skrev han f. eks., at vejens »vedligeholdelse langt fra ikke er hensigtssvarende« og at frygt for, at den »inden få år går sin undergang i møde, uagtet dens varige anlæg, dog må opstå hos enhver, som henvender mindste opmærksomhed på reparationsmåden«. Han var navnlig utilfreds med, at der på jordvejen, som skulle tjene de ridende til bekvemmelighed og nu skulle have været helt dækket af græs, var henlagt i hundredvis af vognlæs dynd, der var afskuffet chausseen og lå som en vold, der fuldstændig hindrede vandet fra vejen i at løbe ned i grøften. Når det havde regnet, dannede der sig hele bassiner af regnvand bag jordvolden »til ubodelig skade for vejen«.

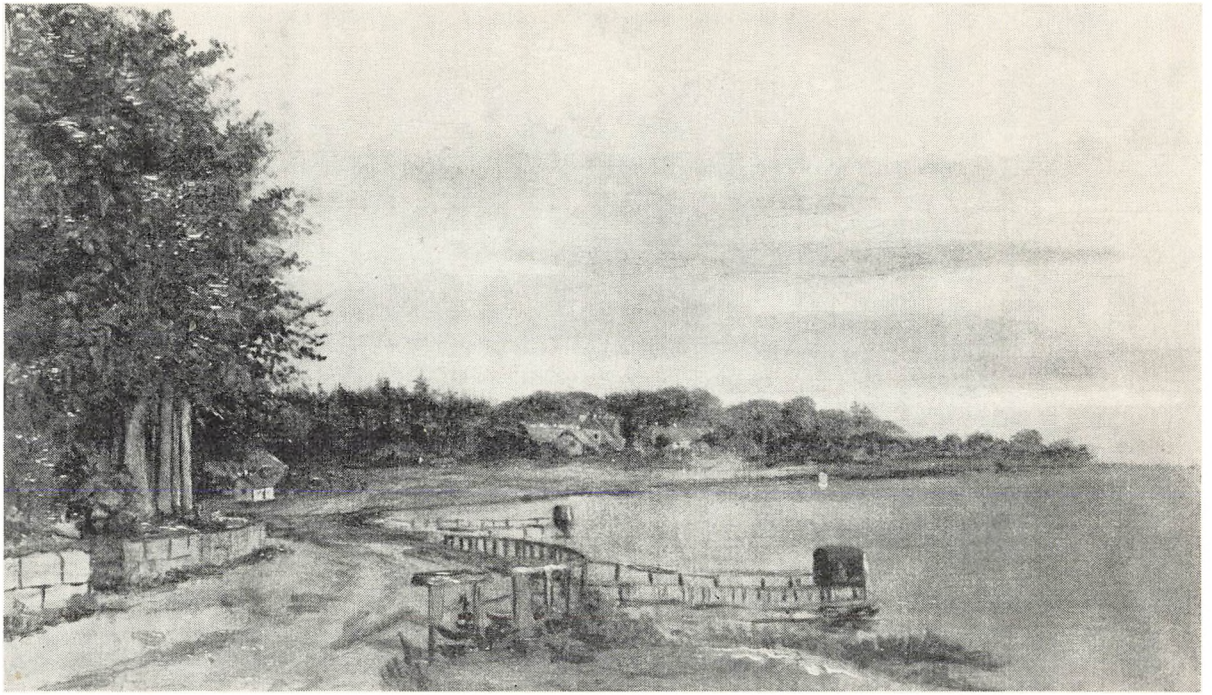
I juni måned året efter var de fleste af jordbunkerne fjernet, men ikke alle, og de, der var tilbage, ville efter Kochens opfattelse ødelægge jordvejen, og »på en tid som nu, hvor Dyrehaugens frekvens begynder, er endog de kørende udsatte for at komme til ulykke ved i mørke at køre på en af disse dyndbunker«. Der var også andet at kritisere. F. eks. var vejen fyldt op med »næsten uslåede« sten, og disse runde sten, der også var for store, ville medføre en »højst be-

sværlig og for vogntøjet ødelæggende kørsel«. Gangstien var det også galt med. Ikke alene var den for smal, men flere steder var den ganske inpassabel, fordi man havde smidt jorden fra grøfterne op på den – alt sammen noget, skrev Kochen, »der vidner om, at entreprenørerne ikke har mindste idé om, hvad pligter der påhviler dem ved vedligeholdelsen«, og han mente, at entreprenørerne burde have en instruks for fremgangsmåden ved reparation.

Wulff, som nu var alene om vejarbejderne, havde for sit vedkommende også en del at klage over. I 1831 skrev han til amtmand Lowsow, at bakkerne langs vejen på strækningen fra lidt nord for Skovshoved og til henimod Hvidøre var »nedflydte i vejgrøften« og havde fyldt den med jord, så vandet ikke kunne finde afløb, og »ej at tale om det vansirende med dette kaos, må jeg tillade mig underdanigst at gøre Deres Højvelbårenhed opmærksom på det deraf flydende tab for mig, hvem chausséens vedligeholdelse påligger«. Han var i det hele taget meget utilfreds med, at der ustandselig strømmede vand ned på vejen fra bakkerne i vestsiden, og så galt var det, at vandet et sted endog havde skåret sig under vejen og var kommet op i stuen i et af husene øst for vejen.

Klagerne over vejens dårlige vedligeholdelse synes nok at have været en del overdrevne, og i Rentekammeret tog man i alt fald situationen ganske roligt, idet man var klar over, at Randel, da »foreningen« om vejanlægget blev indgået, »intet begreb havde enten om arbejdets omfang eller om, hvad det ville koste«, og det var netop en af grundene til, at Rentekammeret havde givet den yderligere forlængelse på 6 år.

Alt mens bølgerne gik højt i diskussionen om økonomi og vedligeholdelse, lå den nye vej ude langs kysten – plan og fast og dejlig at køre på. Og man kørte og vandrede til skoven som aldrig før, glædede sig over vejen og mærkede intet til, at den skulle være dårligt vedligeholdt, og da Strandvejen i 1834 blev omtalt i et betydeligt topografisk værk, var det med følgende ord: »Vejen er i enhver henseende meget behagelig; den er macadamiseret og vel vedligeholdt«.[6]



Strandvejen ved Emilie Kilde efter istandsættelsen. Vejen er nu gjort bredere, og skrænten er sikret med rækværk ud mod vandet. Sammenlign billedet side 43. Maleri af Chr. Købke, ca. 1836. Kunsthistorisk Billedarkiv.

Bomhuset ved »Slukefter«

Det var sikkert ikke med særlig blide følelser, at københavnerne den 27. juni 1825 i Berlingske Tidende læste den nedenfor gengivne meddelelse om, at bompengeopkrævningen nu var begyndt, og hvis nogen havde håbet på, at ordene »indtil videre« måske dækkede over en vis kortere periode, blev de skuffet. Ordningen kom til at vare i 90 år! Man opførte nu det lille hyggelige bomhus ved »Slukefter«, som tre à fire generationer af københavnere måtte standse ved, hver gang de kørende eller ridende skulle en tur på Strandvejen.

Hele arbejdet med chausséanlægget var jo baseret på bompengene. Den nærmere ordning med hensyn til opkrævningen og alt, hvad dertil hørte, skulle i enhver henseende være som fastsat i forordningen af 15. februar 1786 om bompenges erlæggelse på de nye hovedlandeveje. Det gjaldt også for, hvem der var fritaget for at betale bompenge, men som noget særligt for denne bom var der i overensstemmelse med aftalerne af 1825 indrømmet fri passage for ejerne af Mariendal, Hellerup og den ved Hellerup beliggende bondegård Onsgaarden. Denne fritagelse vedblev at gælde lige så længe, bommen eksisterede. Som noget selvfølgeligt havde vejentreprenørerne Wulff og Randel fri passage for deres heste og vogne, så længe de havde vedligeholdelsen af vejen, og det havde de indtil 1847, fra hvilket tidspunkt bomindtægterne ville tilfalde amtet.

Som det kunne ventes, blev bompengeopkrævningen på Strandvejen lige så upopulær som alle andre steder, hvor den fandtes. I 1827 besværer en mand sig over bompengeopkrævningen ved »Slukefter« og siger, at den behagelighed at kunne køre en lille mil længere på Strandvejen på en bedre vej end for et par år siden vist betales for dyrt, og det motiverer han med, at det ofte sker, at man på kolde aftener, når man skal hjem fra skoven, »må lide af ophold i hjemkørslen«, allerede længe inden man når bommen, fordi vognene ikke ekspederes hurtigt nok. Særlig ubehageligt er det for familier, som har børn med – »og hvilke kjærlige forældre lade ikke deres børn profitere af den frie natur!« – men måske ville ulemperne ophøre, hvis »det strengt blev påset og påtalt, at ingen vogne måtte

Ved en med Sadelmager J. G. Randell afsluttet, og af Hs. Majestæt Kongen under 4de Mai d. A. allernaadigst approberet Forening betræffende Chaussé-Anlæg paa Strandveien, er Entreprenøren givet Ret til ved Slukefter, hvor Chausséen begynder, at anlægge en Bom, og ved samme at oppebære Bompenge i Overeensstemmelse med de almindelige Anordninger om Bompenge paa Hovedlandeveien, hvoraf følger, at de ved bemeldte Anordninger bestemte Fritagelser for Bompenges Erlæggelse ogsaa gjelder med Hensyn til denne Bom.

Forpligtelsen til at erlægge bemeldte Bompenge begynder Fredagen den 24de d. M. og vedvarer indtil videre.

Hvilket herved bringes til offentlig Kundskab.

Kjøbenhavns Amts nordre Birk, den 23de Juni 1825.

C. D. Rimestad.

Meddelelse i Berlingske Tidende om, at bompenge fra den 24. juni 1825 og indtil videre skal betales ved »Slukefter«.

dreje ud af eller ind i rækkerne, at vognene stedse kørende i ordentligt trav holde sig til højre, og at nogle flere var til stede ved bommen for at ekspedere de forbikørende«.[1]

Endnu mere irriterende var måske de ustandselige kævlerier med bommanden om, hvor meget der skulle betales for de forskellige slags køretøjer. Ved denne bom, som ved alle andre, fremkom en række klagesager, der ofte gav anledning til skriverier og subtile fortolkninger af bomregulativets noget summariske takstbestemmelser. F. eks. opfattede bommændene de store og svært belæssede vogne, som kom fra Stampen, Raadvaddam og Strandmøllen som »fragtvogne« (til 4 eller 7 skilling i bompenge, eftersom de var forspændte 2 eller 4 heste), men Rentekammeret var ikke enig heri. Det bestemte i 1847, at da vognene »ikkun benyttedes af fabrikørerne til at transportere deres egne varer her til staden«, måtte de henføres »til de i plakat af 27. november 1830 § 1, 1. membrum, omhandlede arbejdsvogne, for hvilke der kun skal svares 2 skilling i bompenge«.[2]

En mere kuriøs sag blev rejst i 1867 af en af de senere bommænd ved »Slukefter«, som var gerådet i voldsomt skænderi med Gardehusarregimentets officerer, der vægrede sig ved »imod bestemmelserne i forpagtningskonditionernes post 3, litra g« at betale passagepenge, når de ridende passerede bommen uden sabel og »altså må antages ikke at være på tjenesterejse«. Regimentet var for så vidt



Bomhuset ved »Slukefter«. Over for bomhuset ses lysthuset i Hellerupgaards Have. Bomhuset blev revet ned år 1900, men bompengeopkrævningen fortsatte indtil 1. april 1915. I forgrunden til højre ses en af vandingsposterne.

Litografi af C. Bayer.

enig med bommanden, men krigsministeriet var af en ganske anden opfattelse og oplyste, at Gardehusarregimentets officerer altid »ere fritagne for bompenges svarelse, når de er ridende til og fra København, jvf. skrivelse fra general- og kommissariats-Kollegiet til Husarregimentet af 26. maj 1792 i den militære reskriptsamlings 4. del, 2. bind, s. 517«. Om det var bommanden eller officererne, der blev mest overrasket, melder historien intet om, men amtsrådet, som havde været mellemmand i sagen, trak sig lettet ud af striden med en bemærkning om, at det herefter ikke fandt tilstrækkelig anledning til at foretage videre i sagen og »derfor må have det overladt til bomforpagteren, hvorvidt han vil søge det omhandlede spørgsmål afgjort ad rettens vej«.[3]

Takstreglementerne blev nu og da ajourførte, og en sammenligning af de forskellige reglementer giver et udmærket indtryk af den stadige udvikling af vogne og vogntyper. Det sidste reglement er fra 1905, og har fået motorkøretøjerne med. Inden for de firhjulede personmotorvogne sondredes der mellem dem, der havde indretning til

at lukkes, og som skulle betale 16 øre, og dem, der ikke havde det, og som slap med 10 øre. De dyreste motorkøretøjer var »motor omnibusser til fragtkørsel«, som skulle betale 35 øre eller lige så meget som f. eks. »flytteomnibusser med flere end 2 heste« eller de drabelige »dampomnibusser«.

Bomhuset, bommen og den ved bomhuset værende have skulle overlades forpagteren til fri afbenyttelse. Når der skiftedes bomforpagter, skulle der afholdes »lovligt syn og beskrivelse«, hvorefter den nye forpagter« på egen regning skulle holde alt ved lige og ved fratrædelse aflevere det i lige så god og forsvarlig stand, som han det havde modtaget«.

Synsforretningerne giver et godt indtryk af, hvordan bomhuset så ud (illustr. side 197). I en synsforretning, der blev afholdt den 21. oktober 1868 i anledning af, at bomforpagtningen nu blev overdraget fra »enkemadam Ingeborg Hansen til Hans Hansen«, blev følgende registreret ved bomhuset og bommen:[4]

1. En bomstue i selve bomgården (nærmest ved selve bommen) i bygningens nordvestre hjørne med brædde gulv, gipset loft, 2 fag vinduer, 1 dør, fornødne låse og beslag; væggene ere hvidtede.
2. En bom af fyr, 17 alen lang og 6 tommer i diameter, med 3 stolper, 14 alen jernkæde og en med planker opført bomgård, omgiver af fyrretræesgitter.
3. To stk. taxttavler, fastgjorte ved det ene fag vinduer af bomstuen.
4. En beboelseslejlighed i det ved bomgården beliggende sidehus, bestående af 3 fag bindingsværksbygning, muret dels med brændte og dels med rå sten og tækket med strå, indrettet til:
   a. En stue til vejen med brædde gavl og gipset loft samt 1 fag vinduer og 1 dør med fornødne låse og beslag; væggene er tapetserede.
   b. En stue til gården, med brædde gulv og gipset loft, 1 fag vinduer og 1 dør, med fornødne låse og beslag; væggene er tapetserede.
   c. En korridor med dør (ud til vejen).
   d. Et køkken med dør med skorstensindretning med brædde loft, 1 fag vinduer, 1 dør og 2 halvdøre med fornødne låse og beslag, væggene er hvidtede.
   e. Et spisekammer.
   f. Et loftsrum over bygningen.

   Alt dette befandtes at være i god og forsvarlig stand.

Modstanden mod bomafgifterne førte til, at bommene på Fyn og på Sjælland uden for Københavns amt blev afskaffede henholdsvis i 1851 og 1854. I Københavns amt ville amtsrådet ikke gå med til afskaffelse, da dette ville betyde et stort tab af indtægter. Amtsrådet var så glad for disse, at man endog modsatte sig anlæg af en jernbane til Klampenborg, da dette var på tale omkring 1840, fordi man frygtede, at jernbanen ville formindske bomindtægterne. Bomhuset ved »Slukefter« var så afgjort det af Københavns amts 7 bomhuse, der gav de største indtægter. I 1869/70 var indtægten 8.600 kr., mens den af bommen ved Damhuset, som var det af bomhusene, der gav den næststørste indtægt, kun var 6.920 kr. I 1889/90 var tallene henholdsvis 11.000 kr. og 7.220 kr.

Da motorkøretøjerne viste sig i større tal på amtets veje, var landevejsbommens dage snart talte. Opkrævningen var nu blevet helt håbløs at have med at gøre, og uviljen mod systemet blev større og større. Under disse omstændigheder tog Københavns amtsråds sognerådsforening initiativet til, at der mellem København og Frederiksberg kommunalbestyrelser, Københavns amtsråd og forskellige sogneråd blev afgiver en indstilling om bompengeopkrævningens afskaffelse. Man søgte ministeriet for offentlige arbejder om aftalens godkendelse, og ministeriet forelagde rigsdagen et forslag til lov i overensstemmelse med aftalens indhold. Lovforslaget blev vedtaget i slutningen af 1914 og trådte i kraft den 1. april 1915. Den 31. marts var sidste dag, bompenge blev opkrævet ved bommen ved »Slukefter« og ved de øvrige bomme i amtet – og det sidste levn fra Generalvejkommissionens dage var forsvundet fra vejbilledet. Men allerede forinden var bommen blevet fjernet og bomhuset revet ned. Det skete år 1900 i forbindelse med en udvidelse af vejen gennem Hellerup.

Strandvejens vanding

Mange beretninger om turen ud ad Strandvejen i århundredets første tredjedel indeholder jeremiader over den evindelige og ulidelige støvplage, man var udsat for, hver gang man på varme sommerdage færdedes her. Mægtige støvskyer hvirvledes i vejret af den voldsomme færdsel, og som i tætteste tåge rullede de endeløse rækker af overfyldte vogne ud ad den smalle vej.

Helt galt havde det naturligvis været, før chausseen var blevet anlagt. Ude fra vandet, hvor man havde vejen lidt på afstand, kunne man rigtig se det. En passager på dampskibet »Caledonia« har fortalt om turen op igennem Sundet en dejlig junimorgen 1819. »Den skvulpende sø med sine sølvbølger vifter os svalende kølighed imøde«, skrev han, og han så Sjællands yndige kyst glide venligt forbi, med alle landstederne, haver, bakker og marker – men ud for Charlottenlund ændrede billedet sig. Hele Strandvejen derinde så han nu »indhyllet i støvskyer, hvor mange hundrede vogne rulle af sted«.[1]

Hvide som snemænd ankom man på tørre dage til Klampenborg, men her optrådte de såkaldte »børstedrenge«, som for et par skilling befriede folk for det værste støv. En svensker, der som turist i 1827 havde besøgt København og også været en tur i Dyrehaven, skrev om ankomsten til skoven: »Öfverhöljda med dam, anlände vi till den lummiga lustparken, hvarest genast, så snart vi hoppat ur vagnen, en svärm af pojkar, med borsten i ena handen och i den andra en liten bricka till tecken af sitt privilegium, rusade frem, och, i det den ena sökte skuffa den andra ur vägen, begynte skrapa och putsa oss från hufvud till fötter, emot ett tvåskillingsstycke för besväret«.[2]

Omsider fandt man på den idé, at man jo kunne dæmpe støvet ved at lade vejen vande. Hvem der egentlig fandt på det er ikke ganske klart. Artillerikaptajn A. F. Tscherning, den senere krigsminister, nævnes i almindelighed som ophavsmand til ideen,[3] men længe inden han optrådte som aktiv i vandingssagen, var andre så småt begyndt at interessere sig for den. En bladartikel fra 1836 beskæftigede sig ret indgående med emnet og mundede ud i et forslag om, at man skulle lade hele vejen syd for Klampenborg vande.[4] Artiklen siger,

at der næppe gives nogen vej i nærheden af staden, hvor der på varme sommerdage er en så utålelig støv som her, og især er det galt i kildetiden, hvor vejen er meget befærdet. »Vel have enkelte ejendomsbesiddere, hvis huse eller gårde støde til vejen, begyndt på at lade vejen vandes, hvorved støvet hindres fra at trænge ind i deres boliger«, men denne partielle vanding er langt fra tilstrækkelig og frembringer kun ønsket om en almindeligere vanding – især på vejen fra »Slukefter« til Charlottenlund.

Hvis ejerne på denne strækning ville beregne den skade, som støvet forvolder dem ved at trænge ind i deres huse, haver og på de tilstødende marker, »ikke at tale om, at den fodring, der vokser på og i vejgrøften, går tilspilde, så skulle man vel formene, at de for en ringe udgift ville frakøbe sig dette onde«. Indlægget sluttede med at foreslå, at hvis det offentlige skulle udføre arbejdet, kunne det jo lade opføre en bom, hvor de passerende, hvad enten de kom til vogns, til hest eller til fods, skulle betale. »Enhver skovbesøger, der ønsker at indånde en ren luft og at sikres for at få sine klæder bedærvet af støv, vil vist med fornøjelse erlægge en sådan afgift«.

Der var flere, som for alvor syslede med planer og projekter om at få gennemført en vanding. En af dem var løjtnant J. F. Wiglar. Han, der nu var dimitteret, var en kendt skikkelse på Strandvejen, idet han var ejer af stalden ved Charlottenlund, og det gav ham en nærliggende grund til at interessere sig for den daglige færdsel på vejen. Gang i vandingssagen kom der dog først, da forpagteren af bommen ved »Slukefter«, den tidligere entreprenør ved chausséanlægget Wulff, rejste den. Han var for så vidt også den, der var nærmest til at gøre det, da han jo boede i bomhuset og derfor bedre end nogen anden kunne tale med om ulemperne ved vejstøvet.[5]

I marts 1837 indsendte han et »underdanigst promemoria« til Det højkongelige Rentekammer, hvori han blandt andet skrev: »Ikkun få ønsker gentages så ofte og af så mange individer som de, der påtrænger sig enhver, når han, næsten kvalt af støv og hede, når til det af hofråd Hambro vandede stykke af Strandvejen og her atter tør åbne øjnene og kan ånde frisk og sund luft. »Gid hele vejen var således«, ønsker enhver og det vistnok med rette. Men ikke blot med hensyn til den store behagelighed, en sådan almindelig vanding ville forskaffe, kunne man ønske den; også bør vistnok tages hensyn til den virkelige fare, som er forbunden med at passere denne meget befarede vej, hvor den ene vogn næsten hvert øjeblik møder den anden,

og hvor man, indhyllet i en tæt støvsky, stundom ikke formår at se fire skridt fra sig«.

Wulff tilbød i forbindelse med den vedligeholdelse af vejen, som påhvilede ham, at lade foretage en almindelig vanding af hele strækningen fra »Slukefter« til Klampenborg imod en godtgørelse, som skulle bestå i, at han fik ret til i en betydelig årrække at oppebære indtægten af bommen ved Slukefter. Forslaget vakte interesse hos alle autoriteter, og ingeniørkorpset, der i 1838 havde overtaget vejbygningen fra det samtidig ophævede vejkorps, lod en officer udarbejde en plan over, hvorledes en sådan vanding kunne foretages. Planen indeholdt blandt andet forslag om, at der langs med vejen skulle etableres et vist antal brønde med tilhørende vandposter, hvor vandvognene kunne forsyne sig med vand.

Under sagens behandling døde imidlertid Wulff, og samtidig viste der sig en del vanskeligheder med at få arbejdet finansieret. Under disse omstændigheder og fordi man fandt det betænkeligt at indrømme bomforpagteren ret til i flere år at oppebære indtægten af bompengene, indstillede Rentekammeret i 1839 til kongen, at den påtænkte vanding af Strandvejen for tiden skulle bortfalde, og dette blev tiltrådt.

I 1843 blev sagen taget op igen og nu på initiativ af løjtnant Wiglar. Han søgte at få virksomme mænd til at støtte planen, og blandt andet henvendte han sig til den kendte handelsmand, agent J. F. Suhr, der i 1840 var blevet ejer af Sølyst. Suhr gik ind for sagen, og ved at undersøge det tidligere forslag kom han til det resultat, at de store udgifter, der var forbundet med det, skyldtes, at man havde regnet med for få pumper, så vognene måtte køre for mange og for lange strækninger for at hente vand. Det oprindelige forslag blev derfor lavet om, og antallet af brønde med tilhørende pumper forøget til 25, hvorved man håbede at kunne undgå den fordyrende tomkørsel med vandingsvognene. Man anslog, at der ved hver vanding skulle påføres vejen 625 tønder vand, svarende til »et vandlag af ½ linjes højde eller til, hvad en jevn regn giver i et par timer«. Til hver vanding skulle man bruge fire vogne, og de skulle udføre vandingen på 3 à 4 timer; man tilstræbte om fornødent at få vejen vandet to gange dagligt i de fire sommermåneder fra 15. maj til 15. september.

Udgifterne til anskaffelse af brønde, vogne og andet materiel blev anslået til 7.000 rbd., som man mente at kunne skaffe ved lån fra ejere og beboere langs vejen. 4.300 rbd. havde man allerede tilsagn

om, og man regnede med, at flere af de øvrige grundejere ville låne det resterende beløb, så snart forslaget var blevet approberet. Selve vandingen i de fire sommermåneder kunne gennemføres for ca. 2.000 rbd., som skulle dækkes gennem en forhøjelse af bompengene i vandingstiden.

Under sagens behandling i amtsrådet kommer Tschernings navn ind i billedet. Til det første møde havde man inviteret løjtnant Wiglar, agent Suhr og artillerikaptajn Tscherning, »fra hvem sagen, der havde foranlediget mødet, var udgået«. Amtsrådet erklærede enstemmigt, at vanding af Strandvejen på den foreslåede måde og på de foreslåede vilkår »ikke blot måtte anses for ønskelig, men tillige for udførlig og tilrådelig.« Man fandt det naturligt, at Strandvejen blev vandet helt inde fra Lille Vibenshus. Dette var Københavns kommunalbestyrelse enig i og overvejede i den anledning at opføre et bomhus også ved Lille Vibenshus.

Amtsrådet må åbenbart have været meget sikker på, at hele vandingsforslaget ville blive godkendt, for det gik straks i gang med de forberedende arbejder og overlod det til kammerråd Drewsen på Strandmøllen at afgøre alt det yderligere fornødne. Drewsen var således den egentlige bestyrer af arbejdet, men han blev understøttet i detailarbejdet af kaptajn Tscherning, som påtog sig det daglige tilsyn. Mens arbejdet stod på, boede han i bomhuset.

Den 4. maj 1843 approberede kongen hele planen, og den 8. juni udstedtes bekendtgørelsen »Angående forhøjede passagepenge på Strandvejen i de 4 sommermåneder fra 15. maj til 15. september til dækning af de ved vejens vanding forårsagede omkostninger«. Kun ganske enkelte vogne – bønders og andre arbejdsvogne, færres- og torvevogne samt bønder-karrer med 2 hjul – var fritaget for at betale de forhøjede afgifter. Alle andre køretøjer skulle betale vandingsafgifter fra 2 til 6 skilling alt efter vognenes størrelse og antallet af forspændte heste. I øvrigt gjaldt for vandingsvognene den færdselsmæssige begunstigelse, at de under vandingen ikke skulle være forpligtet til at »vige sporet« for andre end de kongelige herskaber.

Vandingen kom snart efter i gang. Den 12. juni og de følgende dage udførtes nogle prøvevandinger, og den 16. s. m. opkrævedes de forhøjede bomafgifter for første gang. Man vandede da strækningen fra Lille Vibenshus til Charlottenlund. Den 24. juni udstraktes vandingen til Skovshoved, og den 9. juli, to måneder efter arbejdets påbe-

gyndelse, blev vandingen for første gang ført helt igennem til Klampenborg.[6]

Allerede under arbejdet med etablering af brønde og poster viste det sig, at det var med temmelig blandede følelser, man betragtede hele det mærkelige arrangement, der nu var ved at tage form. De ganske uskyldige vandmestre overvågede arbejdet og måtte daglig tage imod ubehageligheder af folk, der tilfældigt kom forbi, og da opkrævningen af de forhøjede bompenge først begyndte, blev det endnu værre. Ofte blev afgifterne betalt med største uvilje og under skældsord, og man så selv velklædte personer søge at unddrage sig betalingen. Men der kom også klager over, at man ikke fik valuta nok for pengene, og man skældte ud over vandingskontrahenternes skamløse forsømmelser og over, at de ikke opfyldte deres forpligtelser med at vande tit nok og overalt, »så de kørende og ridende for den sags skyld ligeså godt kunne tage ad Lyngby Kongevej«.[7]

Alt synes dog forholdsvis snart at være faldet til ro, og man glædede sig over den friskhed, der nu hvilede over vejen. Vi ser det hos Paludan-Müller, der i sit store digterværk lader os følge Adam Homo ud ad Strandvejen:[8]

> Ja, følg ad Østerport ham ud af Staden,
> Strandveiens rige Herlighed imod,
> Hvor han omviftes mildt af Sommerluften,
> Og af det slagne Græs indsuger Duften!
>
> Den støvfri Kjørevei, som nys er vandet,
> La'er reent ham glemme, han er Støvets Søn;
> – – –

Så glad blev man for vandingen, at flere beboere nord for Klampenborg for egen regning ville lade vejen vande ud for deres ejendomme. Drewsen og Sønner søgte og fik i 1851 amtsrådets tilladelse til at vande vejen ud for Strandmøllen på den betingelse, at vejen ikke tog skade; året efter fik kancelliråd Soldenfeldt, Søelund, en lignende tilladelse. I de følgende år fik blandt andet redaktør A. P. Liunge tilladelse til at vande vejen igennem Taarbæk, såfremt den ikke derved tog skade og vandingen ikke forårsagede ulemper for de vejfarende.

Netop på den tid, da vandingen begyndte på Strandvejen, var interessen for »gadeskylning« i København meget aktuel. I et skrift fra



En af vandingsposterne med vandbeholder mellem Charlottenlund og Skovshoved. Tegning af Peter Ølsted. Tilh. forf.

1844, der propaganderede for en effektiv vanding af de københavnske gader, kom nye argumenter til forsvar for vej- og gadevanding ind i billedet. Det blev nemlig fremhævet i skriftet, at en sådan rensning vil have en afgjort indflydelse »på de lavere folkeklassers moralitet«, hvilket forklares ved, at støvet udvikler »miasmer« (bakterier), som »virke fortrinsvis på maven«; deres virkning forøges ved slet føde ... »mændene, ja undertiden også konerne tage deres tilflugt til spirituøse drikke, forfalde lidt efter lidt til drik og bevirke således deres egen og deres families legemlige og åndelige undergang« – men når gaderne vandes, »så formindskes også den uimodståelige hang til brændevin; mændene forblive i deres fritimer hellere i familiens kreds og vænne sig lidt efter lidt mere til en solid huslighed«.[9]

Til vandingens gennemførelse krævedes en mængde materiel af forskellig art. Synlige for alle vejfarende var de poster og vandkar, som på høje stativer blev opstillet ved hver brønd. Man kan se dem afbildet på enkelte gamle Strandvejsbilleder, og der hentydes til dem i Adolf Marius Rosenkildes roman »Anders Tikjøb«, hvor en af studenterne på Anders Tikjøbs spørgsmål om, hvad de store kasser der til højre betyder, svarer, at »det er badekar for dem, der ikke gider

gå ned til stranden. Her på Strandvejen bestiller man ikke andet end at vaske sig og gå i bad«.[10]

Alt vandingsmateriellet blev overleveret fra den ene bommand til den anden og blev omhyggeligt registreret. Ved den overleveringsforretning af bomhuset, der er omtalt foran s. 85, blev også vandingsmateriellet registreret således:[11]

Der overleveredes endvidere følgende hørende til vandingen:

1. 1 stk. læderslange, 6½ alen lang, med kobber-knærør.
2. 1 – – , 9½ – – , med do do
   (denne er delt i to dele, den ene 3 alen og den anden 6 alen lang med messingtøj til sammenskruning).
3. 4 stk. læderslanger, hver på 2½ alens længde og 5½ tommers vidde, hver slange forsynet med en bliktud.
4. 4 stk. lange ventilkroge.
5. 25 stk. brønde med tilhørende poste, stativer, kar og stilladser, som ere anbragte langs vejen fra Vibenshus til inden for Dyrehaveporten ved Klampenborg, med undtagelse af no. 3, som findes ved stranden ud for Svanemøllen. Alle over jorden værende trædele ere malede med oliefarve, og no. 1 til 25 påmalede de blikplader, der ere slåede fast på stativerne.

   Alt dette befandtes at være i god og forsvarlig stand, dog med følgende undtagelser:

   a. posterne ved no. 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 18, 24 og 25 i alt 10 stk. ere kassable.
   b. kar-stativet ved no. 24 er kassabelt.
   c. posterne ved no. 2 og 16 trænge til reparation, idet den første er revnet på en længere strækning, og den anden trænger til, at et forrådnet stykke udtages.
   d. kar-dækslerne ved no. 3, 6, 12, 14 og 22 trænger til reparation.

»Børstedrengene« forsvandt ikke helt, selv om Strandvejen blev vandet. Vandingstiden varede jo kun fire måneder, og på meget varme og tørre sommerdage var det ikke tilstrækkeligt til at dæmpe støvet helt. Skovgæsterne blev stadig bestormet af »børstedrengene«, som vi kan se på det her afbillede maleri fra 1865 af Otto Bache og høre det i Frederik Bøghs omtrent samtidige digt:[12]

1.

Nej vil I nu se til de Pokkers Drenge,
Bestandig skal de dog frem sig trænge!
Der kommer en Herre og Dame, som rider
Saa stadselig frem langs det rullende Vand,
Og de myl'rer omkring dem til alle Sider
Og raaber og skriger saa højt de kan:
»En Skilling, Herre! Vi slaas derom!«
Og Skillingen hurtig af Lommen kom.
I Luften den fløj. Da blev der en Renden,
En Tumlen og Skraalen og Endevenden,
En Puffen og Støden og Spænden-Ben,
Saa de trilled paa Jorden hver eneste En.
Paa Bunden af Bunken den Mindste laa,
Og de Andre sig væltet derovenpaa,
Men han var just glad i Sandet dernede,
Thi han vandt jo Sejer i Kampens Hede.
»En Skilling, Herre! En eneste blot«,
Og Herren de vækked paany af Tankerne,
»Saa skal vi børste Dem rigtig godt,
Og Hestene børste vi opad Skankerne.
En Skilling, Herre!« Og Skillingen kom.
De sloges derom, ja, de sloges derom.

2.

En Mark fik de samlet, de Pokkers Drenge,
Hvad gjorde de saa med de mange Penge?
Er Striden bitter, er Kampen haard,
Desbedre er Hvilen, som forestaar.
De dejligste Kirsebær fik de nu fat,
Og saa spilled de Kort om den hele Skat.
Hvor var der en Skjænden, hvor var der en Støj,
De trumfed i Jorden, saa Sandet fløj,
De banded og galed, de grinte og snød
Og spiste af Frugten, saa rund og saa rød.

Det er dog et underligt Folkefærd
De Drenge med al deres store Besvær
For noget, som kun har saa ringe Værd.



Børstedrengene slås om belønningen for at have befriet nogle skovgæster – af det bedre borgerskab – for noget af det værste støv.

Maleri af Otto Bache. 1865. Kunsthistorisk Billedsamling.

De sloges jo nys, som det Livet gjaldt,
Men tarveligt ud deres Møje faldt:
Ja, Kirsebær fik de, og det var nok Alt.
– Dog, Drenge gaar ej deres egne Veje:
De gjør, som de rigtige Mennesker pleje.

Om vandingens senere skæbne skal blot bemærkes, at de gamle vandingsposter med tilhørende kar forsvandt, da der kom vandværksledninger langs vejen. Vandingen fortsatte dog endnu et stykke tid og ophørte først, da man ind i dette århundrede begyndte at overfladebehandle vejbanen.

De øvrige vejstrækninger

Med chausséanlægget fra »Slukefter« til Klampenborg var den værste og den mest trafikerede del af Strandvejen sat i stand. Men chausseen udgjorde jo trods alt kun en ringe del af vejen, og én ting var i alt fald sikker: dens anlæg gjorde savnet af en ordentlig vej nord for Klampenborg endnu mere følelig.

Allerførst kom dog ønsket om en forbedring af Strandvejen over Københavns grund. Her var vejen skandaløs dårlig og bestod endnu i 1842 af en 9 alen bred stenbro med en jordvej ved siden – akkurat som omkring år 1800. Kæmneren anede ikke, hvad han skulle stille op med en sådan vej: »Uopholdelig at istandsætte den omhandlede jordvej ser jeg mig ikke i stand til, dels fordi jeg har aldeles ingen begreb om, hvorledes en sådan vej skal behandles for at blive god; ... dels udfordres til påfyldning og istandsættelse, om vejen var i langt bedre tilstand end den, hvori den nu befindes, ikke blot nogle dage eller uger, men må jeg antage henved et par måneder.« Forrige år, skrev han, var der kørt 8 à 900 læs jord og ler på vejen, men det blev i regnvejr forvandlet til mudder, og i tørt vejr blæste det bort som støv.[1]

Skønt det ville blive meget dyrt, bestemte borgerrepræsentationen sig i 1842 til i det følgende år at iværksætte en makadamisering af vejen. Arbejdet begyndte, og naturligvis, kan man næsten sige, blev det også kritiseret. »Fædrelandet« skrev i maj 1843, at magistraten nu havde opfundet en ny sindrig måde at istandsætte veje på, idet man på den københavnske del af Strandvejen har ladet alt skarn, sand og jord skuffe af kørebanen over på fodstien, formodentlig, mente bladet, for at »elastisk blødhed skal erstatte fodgængerne den pine, de lide på ... flere af de ujevne trottoir«, og det opfordrede magistratens medlemmer til at prøve fodstien langs Strandvejen ved at forsøge at spadsere ad den til skoven – men helst i embedsgalla med silkestrømper og sko.[2]

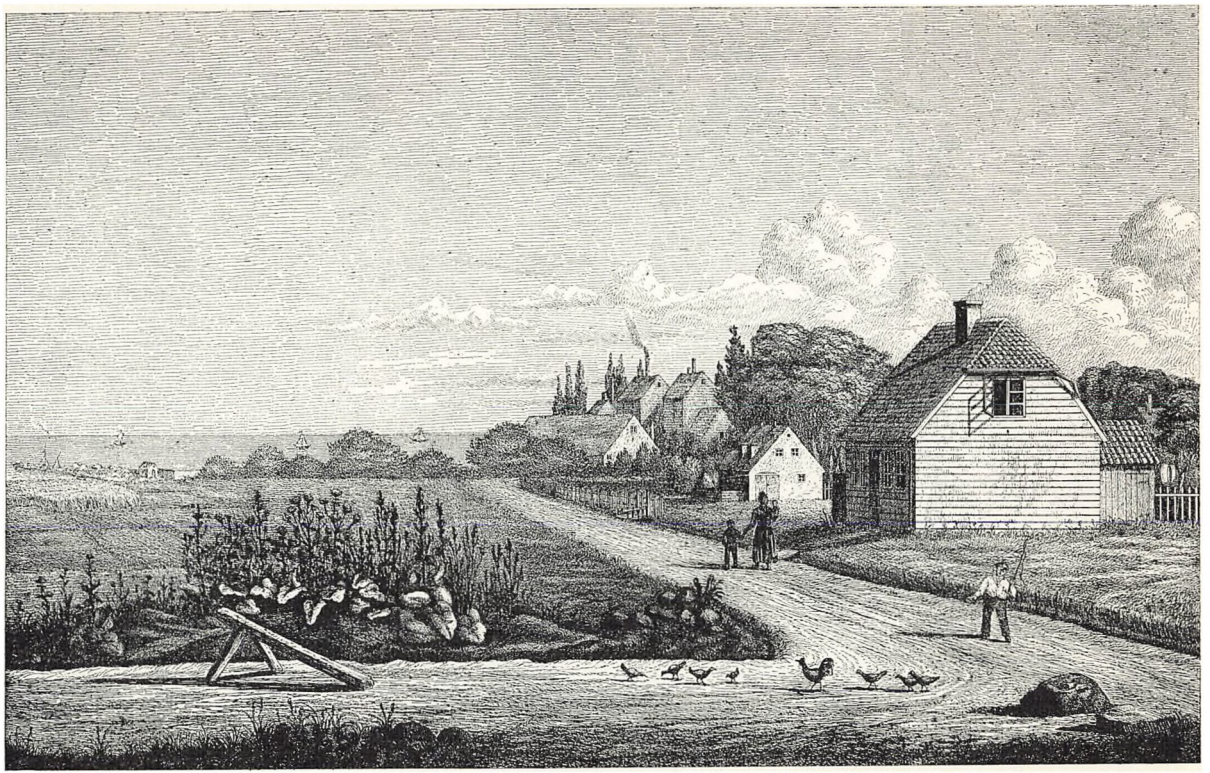
Ved »Slukefter« kom man ud på Københavns amts del af Strandvejen, hvor chausseen var god og behagelig at køre på. Men fra Klampenborg og helt til Helsingør, var vejen stadig den bakkede jord- og sandvej, den havde været i århundreder. At køre her var ikke nogen

fornøjelse – i alt fald ikke for den, der satte bekvem befordring over kørslen i et smukt landskab.

Vejmyndigheder og publikum var ikke helt enige i deres vurdering af vejen, og det var publikum, der var mest kritisk. En vejsynsrapport fra 1833 var stort set tilfreds med vejens tilstand, selv om der naturligvis var et og andet at kritisere. Vejen igennem Skovshoved by manglede f. eks. grøft på den ene side, og imellem Klampenborg og Strandmøllen var vejen meget leret og fuld af huller, mens den op til Skodsborg fandtes »antageligen forbedret«. Fra Skodsborg til Aggershvile var den meget »sandig«, men dog forbedret, og imellem Aggershvile og Vedbæk var den »nyt indgrøftet og forbedret«. En stor del af vejen fra Vedbæk til amtsskellet var »nyt indgrøftet og oprundet« og påfyldt med grussand, mens det mellemste stykke stadig var sandet og løst.[3]

Når man hører, hvad de rejsende kunne fortælle om vejen i årene lige før og lige efter denne rapport, er det svært at se, at det er samme vej, der tales om. En rejsende havde i over 20 år rejst mellem Helsingør og København, flere gange om året og både sommer og vinter; tidligere var han altid taget ad Kongevejen, men var efterhånden blevet så glad for Strandvejen, at han nu foretrak den og fra Hirschholm kørte over Fuglehave til Smidstrup og herfra videre langs kysten. Han var forfærdet over vejens tilstand. Ved Vedbæk og Skodsborg, skrev han, kørte man kun i sand, huller, vand og morads, og ofte havde han måttet beklage både egne og andres heste, når de skulle igennem den tunge vej på bakkerne her. Han havde, det måtte han dog indrømme, nu og da set, at der blev repareret lidt på vejen, men kun på steder, hvor den var mere god end slem, og aldrig ved Vedbæk og Skodsborg, »skønt det er en afgjort sag, at disse steder især om sommeren ere næsten ufremkommelige eller i det mindste kun med meget besvær kan passeres med en belæsset vogn«.

I en kro ved vejen havde han engang set, at en »repartition« eller fordeling af vejarbejdet var slået op, og han havde glædet sig over, at der åbenbart nu skulle til at ske noget, men der skete intet. Han havde mange forslag til vejens forbedring, f. eks. mente han, at man mellem det såkaldte Bleghus og Vedbæk burde lægge vejen noget østligere og i lige linje, og at stenkisten ved Smidstrup, som var alt for smal og farlig at passere om vinteren, skulle gøres bredere, og så håbede han meget, at halvtredje-milspælen ved Vedbæk, der i mange



Endnu omkring 1860 var der udsigt til Sundet fra Strandvejen, som det ses af dette billede, et litografi fra 1844 af Chr. Piil. Vejen ud mod Sundet er den senere nu forsvundne Øresundsvej.

år havde ligget hen ad jorden, igen måtte blive rejst op, »de vejfarende til efterretning«.[4]

En anden rejsende fandt, at man ved at befare Strandvejen snarere skulle føle sig hensat til en afkrog af landets fjerneste provinser end 1¾ mil fra hovedstaden i dens skønneste og mest besøgte egn. Uforstyrret var vejen igennem mange år gået sin ødelæggelse i møde, »thi at der engang hvert andet eller tredje år med sparsom hånd er blevet lagt små klatter grus i de dybe huller har ikke gjort standsning heri«, for sporet af dette såkaldte vejarbejde var allerede udslettet dagen efter. Vejens elendige tilstand var så meget mere forbavsende, som materiale til reparation jo var lige ved hånden. Men der var meget andet, der var galt; stenkister manglede, og grøfterne kunne man kun lige skimte, helt tilgroede som de var af buske og træer, der med store grene strakte sig ud over vejen og helt skyggede den.[5]

Aggershvilebakken, som så ofte stod for skud, fik sig igen i 1836 en omgang af en rejsende, der fortalte, at man nu havde fjernet det gamle stenlag, så vejen var »en lerælte, hvor heste vade i til knæene, og hvor det er umuligt endog for et par kraftige heste at trække en kun med ringe læs betynget vogn op«, og at vejen derfor »med ret kan kaldes ufremkommelig«, men, siger han næsten opgivende, »hvor skal man begynde, og hvor skal man ende, når man vil drøfte tilstedeværende mangler på denne vejstrækning, og den uhensigtsmæssige måde, man afhjælper dem på?« At et arbejde med opsætning af en stenkiste netop skulle udføres nu i marts måned, forstod han ikke, men måske »kan den mand, som udfører dette arbejde, ikke tåle solens stråler«.[6]

Situationen begyndte at blive prekær, og vejmyndighederne var klar over det, men vidste ikke, hvad de skulle stille op. I 1842 skrev den tilsynsførende til amtet, at det ville være aldeles uoverkommeligt for de pågældende sogne, Lyngby og Søllerød, at holde vejen ved lige med den stærke færdsel og transport, der var på den. Men amtsrådet, som var blevet oprettet i henhold til en kongelig anordning af 13. august 1841, besluttede at indstille til Rentekammeret, at Strandvejen i Københavns amt i stedet for som hidtil at være »bivej«, nu skulle have status som »mindre landevej«, hvorved man forstod veje, der havde betydning som forbindelsesveje mellem købstæder. At Strandvejen skulle være »mindre landevej«, betød mere end en anerkendelse af dens voksende trafikale betydning. Heri lå tillige det reelle, at der fremtidig ville være bedre muligheder for at få den holdt ordentligt



To »Skovsere« på vej til byen med fiskekurve på ryggen. Svinene løber frit omkring og ødelægger vejen. Akvarel af H. G. F. Holm. Københavns Bymuseum.

ved lige. Dette skyldtes en netop i 1841 udstedt forordning, der ændrede den gamle vejforordning af 1793 blandt andet med hensyn til vejenes vedligeholdelse, idet »naturalarbejde«, d. v. s. det ulønnede pligtarbejde, blev afskaffet ikke alene på »hovedlandeveje«, men også på »mindre landeveje«. På disse sidste veje skulle vedligeholdelser fremtidigt udføres ved lejet mandskab, hvilket naturligvis var betydelig bedre end den gamle metode med anvendelse af ulønnet pligtarbejde.

Rentekammeret tiltrådte i 1843, at Strandvejen i Københavns amt blev »mindre landevej«, og straks efter påbegyndte man en »grundforbedring« af hele amtets del af vejen. Amtsrådet optog til dette formål et lån på 3.000 rigsdaler til chaussering af bakker og hulveje ved Taarbæk. År efter år arbejdede man sig længere og længere mod nord. Men de vejfarende var utålmodige, og nu syntes man pludselig, at vejen havde været meget bedre dengang, sognefogderne i Lyngby og Søllerød stod for vedligeholdelsen end nu, hvor den under amtets be-

styrelse var bragt i sådan forfatning, at den ikke længere syntes egnet til offentlig afbenyttelse.[7]

I amtsrådene drøftede man Strandvejens problemer, og det er et fyldigt og broget billede af livet på vejen, der afspejles i forhandlingsprotokollerne.[8] I 1845 behandlede man en kuriøs sag fra Skovshoved. Fiskerne her og i Taarbæk holdt en stor mængde svin, som efterhånden var ved at blive noget af en plage. Vejen flød med døde fisk, og grisene tog for sig af retterne, men disse dyr, der »lige så lidt respekterer det offentliges ejendom som den privates«, afstedkom »mangen molest på den igennem disse lejer løbende Strandvej, ved at oprode og nedtræde gangsti og grøft og ved at ødelægge de ved vejen plantede træer, hvoraf der i Skovshoved nu så godt som ingen er tilbage«. Amtsrådet havde allerede tidligere på året forsøgt at få fiskernes oldermand til at gøre noget for at standse ødelæggelserne og de mange andre ulemper, som svinene medførte, men han havde svaret, at det ikke var ham muligt at få disse ulemper hæmmet. Den her viste akvarel, som H. G. F. Holm malede omtrent på den tid, forhandlingerne stod på, kunne næsten være en illustration til amtsrådets forhandlingsprotokol. I 1849 opgav man en hårdt tiltrængt istandsættelse af vejen gennem Taarbæk, da den ville være nytteløs, »så længe den uskik hersker, at løse svin går omkring uden at være tilbørligt ringede«.

Svinene havde nok ødelæggelse af træerne i Skovshoved på samvittigheden, men ikke mishandlingen af vejens øvrige træer. Trærækken langs gangstien, der var plantet samtidig med, at chausseen blev anlagt, blev i mange år vedligeholdt af det offentlige, men da man på et vist tidspunkt sparede denne udgift, gik det hurtigt tilbage for træerne. I 1837 skrev politimesteren, at den »sjældne promenade«, som trærækken dannede, har lidt overmåde meget: mange af træerne var brækkede eller på anden måde beskadiget, og de fleste af dem trængte til at renses for mos, og alle behøvede de beskæring og forsyning med frisk jord. Men ikke alle var begejstrede for træerne. Mange af grundejerne var stærkt irriterede over dem, fordi de generede udsigten mod Sundet. Gang på gang behandlede man i amtsrådet forespørgsler fra grundejerne om at måtte fælde træerne, og som oftest tillod man enten en fældning eller kapning af toppen.

Som tidligere nævnt fandtes fra gammel tid to broer over Mølleåens udløb ved Strandmøllen. I 1848 bad Strandmøllens ejere amtet om at sætte den sydligste bro i farbar stand. Rådet afslog det under



Strandvejen ved Babyloneskoven ved Humlebæk. Billedet er antagelig tænkt anvendt som forlæg for et senere maleri og bærer påskrift om, hvor der er sand, og hvor der er græs. Skitse af Fabritius de Tengnagel, 1836. Tilh. forf.

henvisning til, at det alene er for fabrikkens skyld, at der er to broer i stedet for én, og at amtet for få år siden på ny havde opbygget den nordligste af broerne. Det mente, at det måtte påhvile ejerne selv at sørge for at holde den påklagede bro i farbar stand, medmindre de måtte foretrække at nedlægge den.

Også sager af ganske andet indhold behandlede amtsrådet, som f. eks. en klage fra en gartner i Vedbæk over, at han, da han gik ad Strandvejen, var blevet overøst med skælds- og ukvemsord af en af amtets vejmænd, som også ved andre lejligheder skulle have puffet og stødt ham. Det fik man naturligvis ikke vejmanden til at indrømme, men det blev dog betydet ham, »at det er hans pligt at begegne de vejfarende med høflighed, og at han ved at tilsidesætte, hvad der i så henseende påligger ham, vil udsætte sig for at blive meddelt afsked«.

I Frederiksborg amt var vejen endnu ikke grundforbedret. Et indtryk af dens tilstand giver ovenstående tegning, hvor Fabritius de Tengnagel har vist Strandvejen ud for Babyloneskoven i 1844. Teg-

ningen har formodentlig været tænkt som et forlæg til et senere maleri og er forsynet med påskrifter om, hvad der er »sand«, og hvad der er »sand og magert græs«.

Ikke længe efter, at strækningen i Københavns amt var blevet »mindre landevej«, blev strækningen i Frederiksborg amt[9] det også, og man ansatte jagtjunker Ørsted som vejinspektør. Ved hans død i 1849 deltes embedet i to distrikter, Frederiksborg og Hirschholm birker og Kronborg østre og vestre birker, og vejinspektør Høeg blev konstitueret i begge distrikter. Året efter udnævntes ingeniørkonduktør Adolph Lundberg fra Fredericia som vejinspektør i Frederiksborg og Hirschholm birker.

I 1852 drøftede man i amtsrådet opsætning af milepæle og anbringelse af vejvisere på amtets mindre landeveje. Man overlod det til Lundberg at fremkomme med forslag til disse indretninger, og i 1853 godkendte rådet, at der blandt andet på Strandvejen blev opstillet milepæle i overensstemmelse med forslaget. De blev anbragt på vejen året efter, og de allerfleste af milepælene fra den tid står endnu langs vejen gennem Frederiksborg amt. Det er milepæle af den kegleformede type, og de bærer Frederik VII's monogram. Årstallet 1854 er indhugget i stenenes basis.

Året 1867 betegner et skel i dansk vejhistorie. Da blev den gamle vejforordning af 1793 afløst af vejbestyrelsesloven af 21. juni 1867, som indførte en rent kommunal administration af vejene. Strandvejen blev amtsvej eller »landevej«, som det officielt hed, under administration af amtsrådene for København og Frederiksborg amter. De udøvede deres myndighed gennem deres amtsvejinspektører, men staten bevarede et vist tilsyn med amtsvejene og dermed også med Strandvejen gennem en særlig embedsmand, den såkaldte overvejinspektør.

Kort efter nyordningens gennemførelse udarbejdede overvejinspektøren en beskrivelse af alle amtsveje.[10] Om Strandvejen i Københavns amt, amtets »landevej nr 7«, hedder det, at vejen havde en god hovedretning, men er ført i utallige bugter, der »nu alene kunne ses motiveret ved de tilgrænsende ejendommes beliggenhed«. Dens bredde var meget forskellig; der var strækninger, hvor vejen var over 20 alen bred, men der fandtes også vejsnævringer, hvor bredden indskrænkede sig til 8 alen. Mellem Bellevue og Smidstrup var bredden i gennemsnit kun 10 alen. Kørebanen var i hele dens udstrækning chausseret, men kun på strækningen fra »Slukefter« til Dyrehavs-



Strandvejen ved Klampenborg.

Maleri af Carsten Henrichsen. 1875. Øregaards Samlinger.

porten var der »et regelmæssigt paklag af 6 tommers tykkelse«. På den øvrige strækning var der et tyndere underlag af større stenlag.

Strækningen syd for Bellevue og vejstykket gennem Taarbæk, der på begge sider næsten var helt indesluttet af bygninger og haver, var i sommertiden meget stærkt frekventeret og blev afslidt så hurtigt, at der krævedes nye »lagbelægninger« hvert fjerde eller femte år, mens den øvrige strækning kun behøvede at belægges hvert ottende år. Ligesom kørebanen var også vejens to broer, stendosseringer og øvrige tilbehør overalt i upåklagelig stand, hed det til slut.

I den tilsvarende beskrivelse af Strandvejen i Frederiksborg amt,[11] amtets »landevej nr 1«, oplystes det, at vejen sammen med en del andre udgjorde en klasse veje, der stod tilbage i henseende til »linieudstikning« og reguleret længdeprofil, men i øvrigt kunne henregnes til de bedre slags veje, forsynet som de var med en ret god kørebane. Denne bestod overalt af »stenslag i en tykkelse af fire à fem tommer, til dels med underlag af et ældre, noget uregelmæssigt dannet paklag af sammelsten«. Vejens bredde var overalt ca. 10 alen, og der fandtes tre broer, ved Nivaa, Humlebæk og Espergærde.

Allerede i denne beskrivelse er de spørgsmål berørt, som i resten af århundredet kom til at spille så stor en rolle for Strandvejens udformning, nemlig dens bredde og dens »længdeprofil«, hvorved forstås dens stigningsforhold. Det varede dog noget, inden man tog fat på at forbedre disse forhold, for der var nok at tage fat på endda. Først og fremmest gjaldt det om at holde vejen ved lige. Man havde nu opgivet den gamle metode med at fylde grus på og var helt og holdent gået over til at foretage istandsættelser ved at lægge nye lag af kampestensskærver på vejbanen, efterhånden som slid og færdsel gjorde det nødvendigt.[12]

Man blev dog snart klar over, at reguleringer af vejen ikke kunne udsættes længere. I Københavns amt, hvor trafikken til tider var meget stærk, voldte den alt for smalle vej stadig bekymringer. Navnlig var man betænkelig ved vejen igennem Skovshoved. Forholdene ved Strandmøllen var heller ikke gode, men værst var dog vejen gennem Taarbæk. Her var en udvidelse påtrængende nødvendig, vejen blev mere og mere bebygget, og i 1874 blev forholdene karakteriseret som »virkelig faretruende«.

I de følgende år tog man fat på udvidelserne, som dog endnu var ret beskedne og egentlig kun bestod i reguleringer af kørebanen i forbindelse med anlæg af gangstier, først ved Havslunde mellem Ny



Sophienberg Slot efter ombygningen (sammenlign billedet side 23). Vejen er nu blevet macadamiseret, men vejbanen er endnu »svag«. Det lavtliggende område nord for slottet er ofte blevet udsat for oversvømmelser.

Tegning af Carl Baagøe. Det kgl. Bibliotek.

Taarbæk og Skodsborg og fra Taarbæk Kro igennem Sobakken og noget senere syd for Skovshoved og nord for Skodsborg Skole. Større vejudvidelser begyndte omkring 1880 syd for Vedbæk, hvor vejbanen på en ca. 117 favne lang strækning blev gjort bredere.

Alt dette var jo kun småting, og en gennemgang af hele vejen i 1888 viste, at vejbredden i Københavns amt varierede fra 12 til henved 28½ alen, mens den i Frederiksborg amt stadig kun var ca. 10 alen.[13] Men i århundredets sidste 10-år kom der for alvor gang i udvidelsesarbejderne. Først udvidede man vejen langs Hellerupgaard, Maglegaard, »Bonne Esperance«, Constantia, Sølyst. I de følgende år flere andre steder og nord for Skovshoved, hvor den såkaldte »hulvej« blev gjort hele syv fod bredere. Langs Klampenborg Badeanstalt blev forterrænet afgravet, og det areal, der før optoges af vejskråningen, blev inddraget til vejareal. Kort før år 1900 udvidede man vejen mellem »Slukefter« og Hellerupvej ved at fjerne den vestlige trærække.

I Frederiksborg amt drøftede man i 1888 en generel udvidelse af vejen fra amtsgrænsen ved Smidstrup til Sletten, således at vejen her overalt kunne få en bredde af 14 alen. Lodsejerne stillede sig i det

store og hele velvilligt over for sagen, og man blev enige om en erstatning for jordafståelse på 1.000 kr. pr. tønde land, såfremt der ikke gjorde sig særlige forhold gældende ved det afståede areal. I Sletten by kunne man dog ikke føre vejen igennem i denne bredde, og det gjaldt derfor om at »sikre sig, at der, indtil udvidelsen kan bringes til udførelse, ikke lægges den flere hindringer i vejen end dem, der allerede findes«.

Arbejdet kom kort efter i gang, og inden 1894 var strækningerne fra Smidstrup gennem Rungsted til lidt nord for Mikkelborg samt fra Nivaa Teglværk til Sletten færdige og snart efter også det mellemliggende vejstykke. Men det nordligste stykke af vejen vedblev resten af århundredet at være for smalt.

Afgravning af bakkerne – »regulering af længdeprofilen« – var det andet påtrængende problem. Naturligvis var kørslen besværlig ad den bakkede vej, men sikkerhedsmæssigt stod bakkeafgravningen i anden række i forhold til vejudvidelserne, og det var først i slutningen af 1870'erne, at man begyndte på den. Da gennemførte man den store afgravning af bakken ved Tipperup Mølle, og en halv snes år senere kom turen til en anden af de store bakker i området: Humlebæk Bakken. Omtrent samtidig arbejdede man i Vedbæk med at afgrave flere mindre bakker og fik derved stigningsforholdene betydeligt forbedret.

Strandvejens mange vandløb var efterhånden næsten alle ledet under vejen gennem stenkister eller rør og fremtrådte derfor ikke som egentlige broer. I 1888 var der på hele Strandvejen endnu 6 broer, i Københavns amt: Taarbækbro, Strandmøllebroen og Vedbækbroen, og i Frederiksborg amt: Nivaabro, Humlebækbro og Svinebækbro.[14] Nivaabro er den eneste, der endnu fremtræder som egentlig bro. Den blev i slutningen af 1870'erne ombygget og fik bropiller af beton, jernbjælker og plankedæk.

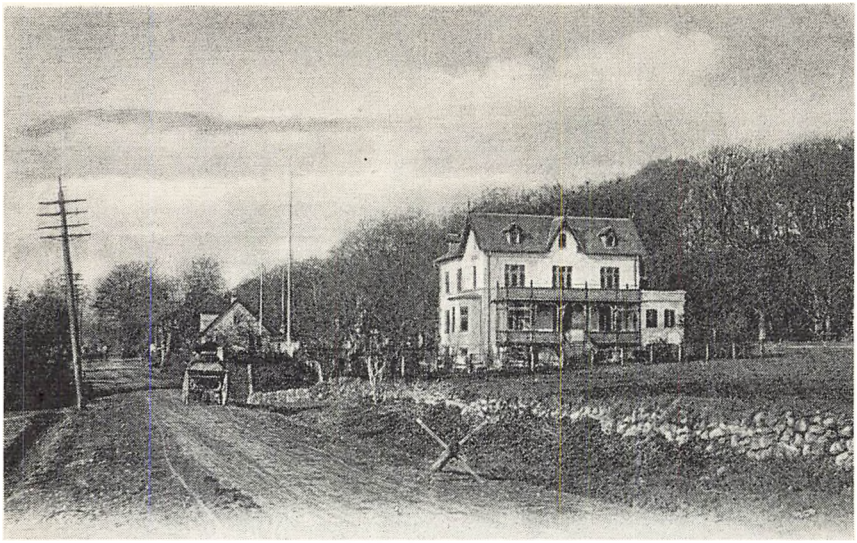
Et meget specielt arbejde blev i årene 1883–84 udført på vejstrækningen mellem Trianglen og Klampenborg. Det var sporanlægget for dampspovognen (se s. 147). Arbejdet var besværligt og hele anlægget i virkeligheden forfejlet og ødelæggende for Strandvejen. Man måtte så at sige presse hele det massive sporanlæg ned i den i forvejen meget smalle vej. Særlig galt var det i Skovshoved, hvor hele vejbanen, inklusive dampspovognens »fritrumsprofil«, kun var 20 alen, og hvor den smule vej, der blev tilbage til den øvrige færdsel, kun bestod af to kørebaner, der på nogle steder var endog meget smalle.



Slugten fra det gamle Humlebæk Hotel til fiskerlejet. Stengærdet, til venstre i billedet, der begrænsede vejen, da den omkring 1810 blev ført uden om Humlebæk Havn, findes endnu. Postkort fra ca. 1900.

Et andet stort vejarbejde, der i øvrigt slet ikke var dikteret af vejformål, kom i 1890 i gang på Strandvejens nordligste strækning lige uden for Helsingør. Det skyldtes omlægning af Nordbanens indføring i Helsingør, foranlediget af, at den hidtidige jernbanestation ved Trækbanen i byens udkant skulle flyttes til havnen. I forbindelse med dette arbejde blev der foretaget en opfyldning ud for den nye station, og alt dette nødvendiggjorde en ændring af Strandvejens linieføring til byen. Tidligere gik vejen langs kysten og var først drejet ind i byen syd for Stengade. Nu blev den lidt nord for Skanseøre ført ind i land og hen over jernbanesporet ved en viadukt, men man benyttede lejligheden til at udvide og grundforbedre det tilstødende stykke af Strandvejen ved Trykkerdammen.

I århundredets sidste 10-år begyndte der at dukke forskellige ting frem på Strandvejen, som varslede en ny tid. Kort efter 1890 blev gasledninger lagt ned i vejsiden og de første gaslygter opstillet, foreløbig kun på strækningen mellem »Slukefter« og Springforbi. Ikke længe efter kom en anden nydannelse – en cykelsti. Den blev anlagt



Strandvejen ud for Skotterup ved århundredskiftet. Den var just ikke egnet til automobilkørsel. I forgrunden en firarmet »brolæggerjomfru«. Postkort, ca. 1900.

mellem »Slukefter« og Constantia. Nu kom der også telefonpæle på vejene. Frederiksborg amt gik i 1891 med til, at telefonnettet blev videreført langs Strandvejen fra Smidstrup og helt til Helsingør.

De omtalte ændringer ved vejen og nydannelser på den er kun det vigtigste af alt det, der skete med Strandvejen i det 19. århundrede. Sammenligner man vejen ved år 1800 med dens tilstand år 1900, vil man se, hvilke fantastiske forandringer og forbedringer der er sket. Ikke et 10-år gik til ende, uden at vejen var blevet ændret. Og dog er alt dette intet imod, hvad der er sket i tiden efter år 1900. To ting nåede lige at vise sig, inden 1800-årene rindede ud. Det var Kystbanen og automobilet. Hvad de kom til at betyde for vejen og dermed for hele egnens udseende, var der næppe nogen, der ved år 1900 gjorde sig helt klart.

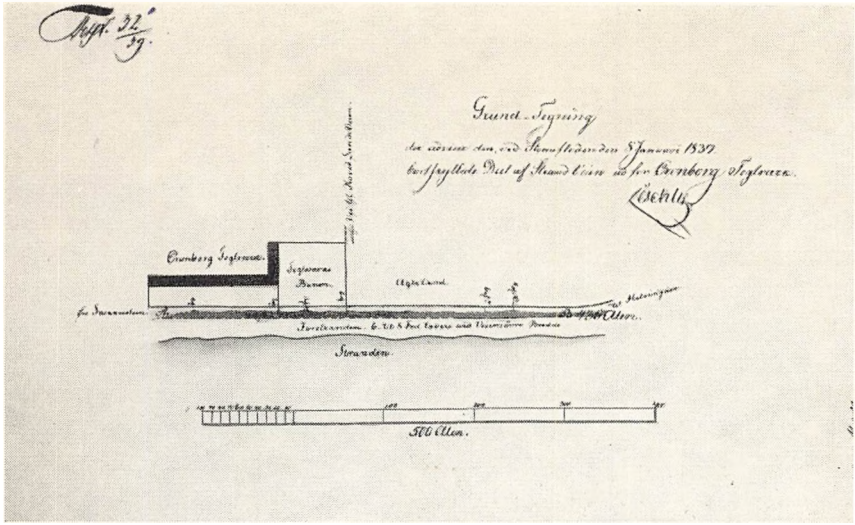
Havets indhug

Århundreder igennem er Øresundskysten blevet angrebet af bølgerne. Stejle brinker er styrtet i havet, og flade strandenge er blevet oversvømmet og bortskyllet. Nu og da er man stødt på gamle minder om det, der engang var. Da man for små hundrede år siden arbejdede med anlægget af Snekkersten havn, fandt man under havbunden ældgamle egestubbe, rester af en skov, der i længst forsvunden tid bredte sig her. Havets angreb er fortsat gennem historisk tid. Det er allerede (s. 19) nævnt, at et strandareal ved Vedbæk, hvor man begravede strandvaskere, blev opslugt af havet. Landsbyen Smidstrup, der endnu i 1600-årene eksisterede og ernærede sig »med sildefiskeri, flyndergarn og andre små fisk«, blev oversvømmet og er også udslettet.[1]

Den, der færdedes langs kysten, da udsigten endnu var åben, kunne ikke undgå at se de stadig ny ar af den evige kamp. I digtet »Sommermermorgnen ved Strandmøllen«, skrev Oehlenschläger:

....
Men skal da dette Eden her
Forgaae, som hint, ved Tidens Ælde?
Skal denne Skrint med grønne Træer
Kun stakket over Søen hælde?
Skal Lundens dristighøie Rand,
Med sine grønne Blomsterhaver,
Nedstyrte med det skiøre Sand,
Som aarlig Bølgen undergraver?
Skal der ei være Spor igien
Af alle disse Yndigheder,
Som nu saa sødt mig trylle hen,
Og Danmarks gode Engel freder?
....

Denne strofe, oplyser C. M. Rosenberg, blev i 1801 kommenteret med, »at søen undergraver og bortrøver årlig en del af bakken på dette sted, og er allerede, hvad den i mandsminde har borttaget, et betydeligt jordstrøg«.[2]



Tegning af stormfloodsskaden den 8. januar 1839 ud for Kronborg Teglværk. Det med sort viste areal af vejen blev bortskyllet. Rigsarkivet.

Strandvejen har ikke kunnet undgå at måtte ofre til den grådige nabo. Gennem hele forrige århundrede kan vi følge skaderne, som havet forvoldte på vejen. Julestormen i 1806, som hærgede så voldsomt ved Emilie Kilde og ved Kronborg Teglværk (se s. 46 og s. 49), rasede også mod selve Kronborg. Den nordvestlige orkan pressede vandet sammen ved Kronborgpynten, og kun en time efter at stormen var begyndt, stod vandet flere tommer over hovedbroen og trængte ind i Slaveriet og Hovedvagten. Stenglacis'erne ved kysten blev ødelagt, den indre og den ydre voldgrav oversvømmet og de mindre broer revet væk. En tysk rejsende, som i sommeren 1807 kom i robåd fra Helsingborg, lagde straks mærke til slottets ødelagte glacis ud mod kysten.[3]

Snekkersten har med sin udsatte beliggenhed gang på gang fået stormen at mærke. Istandsættelsen i 1813 efter tidligere stormskader er allerede omtalt. Et stort stykke af Sjællandsøre, det flade strandareal ud for voldstedet, hvor det gamle Flynderborg antagelig lå, blev bortskyllet i 1817, og en ny vej måtte lægges inden for Trykkerdamsbakken eller Borrevold, som det dengang hed.[4]

Under stormen den 8. januar 1839 sank et stort stykke af vejen mellem Snekkersten og Helsingør i havet. Af en erklæring om ve-



Udsigt fra Strandvejen ved Snekkersten. Stedet her er gentagne gange blevet hærget af det oprørte hav. Tegning af Carl Locher.

jens istandsættelse hedder det, at Kronborg Teglværk i »den nuværende ejers tid« tre gange har afgivet areal til vejens udfyldning, og tre gange »have distriktets sogne lige til Græsted og Valby afgivet heste, vogne og folk til kørsel med jord i 1000 læs, som ved næste højvande og storm atter er skyllet i stranden«, og det tilføjes, »at ruiner af pinde, under benævnelsen af pillotage, vise, hvor aldeles spildt og hensigtsløse det hele arbejde har været«. Det bliver i sagen nævnt, »at forstranden fra Helsingør mod København årlig tager af, og mere og mere udsætter husene for fare«. Navnlig gælder det strandene ud for Snekkersten og Sletten. »Den angrebne strækning på førstnævnte sted frembyder nu ikke mere end 6–8 alen forgrund til bygningerne ved et lodret nedfald mod stranden af 4 alen«. Erklæringen understreger, »at vejen nu må anses for så farlig som mulig, thi, uimodsigelig vil, ved indtrædende tøvejr, brinkene falde ned, indtil en naturlig skråning efter de forskellige jordarter har dannet sig.«[5]

De flade strande ved Skodsborg, Vedbæk og Rungsted blev også tit hærgede. En stormflod i 1824, der medførte talrige skibsforlis i

Kattegat, anrettede store ødelæggelser ved Rungsted både på fæstehuse og på Strandvejen. Bagefter sikrede man vejen ved at bygge to høfder og anbringe risgærder. Ege- og bøgepæle samt kvas til risgærderne blev udvist i de kongelige skove, og bønderne måtte uden betaling hente alt dette og de kampesten, som skulle bruges til anlæggene. Risgærderne blev atter og atter bortskyllet, men igen fornyet. En svensk avis skrev om stormen i 1824, at »resande från Helsingör berätta att landsvägen till Köpenhamn varit på flera ställen barrikaderad med kullblåsta höga träd, så att passagen varit på söndagsmorgonen formeligen afbruten«.[6]

Under en storm i 1850 gik det igen ud over Rungsted strand, hvor dæmninger blev ødelagt, og nogle år senere var der oversvømmelsesskader både i Rungsted og i Vedbæk. Begge steder blev kysten nu sikret ved bygning af stendosseringer, som mange gange blev repareret og udvidet.

Nogle af århundredets værste storme rasede i 1862 og i 1872. 2. juledag 1862 steg vandet til højder, »hvis lige man ikke har set i mands minde«; i Taarbæk var vejen og haverne sat under vand, og flere fiskerhuse var i fare for at styrte sammen. Længere nordpå undergravede havet de høje skrænter, så hele jordmasser styrtede i søen. Den fantastiske orkan og stormflod i 1872, der blev en naturkatastrofe for Lolland, Falster og områderne ved Køgebugt, slap man forholdsvis godt fra i Øresund. Stormen var vestlig og altså fra land, og der var derfor smult vande langs (Sjællands-)kysten, men betydeligt højvande. Ved Hellerup steg vandet helt op til Bommen, og et af husene på Sønder Onsgaards strandgrunde var helt afskåret; beboerne kravlede op på taget, og en gårdmand forsøgte forgæves at undsætte dem med et køretøj, men det lykkedes dog at få dem bjærget pr. båd. En gammel fisker fra Skovshoved blev i 1922 spurgt om, hvorledes man dér på egnen havde klaret sig under stormfloden, og han kunne svare, at »vi slap nådigt«, men højvandet ved Hellerup og ved Hvidøre var slemt. Ved Hvidøre gik vandet helt op i »Kildehaven«, så vejen var spærret. Senere slog vinden om til øst, og mange fiskere mistede alle deres redskaber, og et lille hus styrtede i havet.[7]

Den 16. og 20. februar 1882 var der igen stormflod med højvande, oversvømmelser og ødelæggelser af vejen, og nu både ved Snekkersten, Sletten, Rungsted og Vedbæk. Frederiksborg amtsråd forhandlede med lodsejerne om udbedring af skaderne mellem Rungsted og Mikkelborg og ud for Strandmosegaard ved Sletten. Man



Situationen ved Taarbæk under stormen og højvandet i 1862.
Tegning af Carl Baagøe i Illustreret Tidende

overvejede at forlægge Strandvejen, men opgav det, da lodsejerne afstod fra at grave sand, sten og grus i stranden, samtidig med, at de gav amtet tilladelse til at anlægge høfder ud for kysten og benytte det inddrevne tang til beskyttelse. Samme år udførte nogle fiskere ved Snekkersten et bolværk- og gærdearbejde til sikring af forstranden ud for deres tørvelodder. Da de dermed tillige sikrede vejen, søgte de amtet om tilskud, men fik afslag.

Århundredets sidste storm kom i 1899, og nu gik det ud over Skodsborg og Vedbæk, skønt kysten her få år forinden var blevet sikret ved anlæg af fire høfder og ved en ombygning af det forfaldne stenglacis. Nu forhøjede man glaciset og støbte en betonkant langs den østre side for at forhindre en underminering af glaciset.

Højvande og stormfloder var ikke ene om at angribe kysten. Isen gjorde også sit, men ødelagde for det meste, hvad mennesker havde bygget. Holger Drachmann opholdt sig i 1880–81 i Vedbæk og blev vidne til isskruningernes hærgen: »Og det store, øde, hvide, islagte Sund kom med et ansættende i stormkolonner ind mod den forsvarsløse strand. Hej, hvor blev damskibsbroerne splintrede og haverne raserede, lysthusene omstyrtede og villaruderne knuste. Det var væl-

dige, løsslupne kræfter, som var ude i den nat at øve hærværk – og så ganske uforudset«.[8]

Kampen mellem havet og kysten gik videre, men det 19. århundrede havde dog vist, at man efterhånden kunne tage brodden af de værste angreb.



»*Slukefter Kro*«. Fotografi fra slutningen af forrige århundrede.

Strandvejsfærdslen i 1800-årene

Med wienervogn, kapervogn og omnibus

Samfærdselsmidlerne undergik i 1800-årene en udvikling som ingen sinde før. I århundreder færdedes man til lands med heste og til søs ved sejl, men nu kom dampkraften, og i løbet af et lille hundrede år ændredes vilkårene totalt for al samfærdsel.

Dampkraften kom også til at præge færdslen på Strandvejen, (som det nærmere er omtalt i det følgende afsnit), men hestevognene holdt dog stillingen så nogenlunde op til 1900. Længe havde man ventet på, at Strandvejen indtil Klampenborg blev sat i ordentlig stand. Da det endelig var sket, blev det også påskønnet, hvad færdslen tydeligt viser. Sommersøndage var hele vejen fra tidlig morgen til sen aften som en uafbrudt række af køretøjer – private ekvipager, hyrekuske og kapervogne – i én stor tummel af hjul og heste. Man sammenlignede Strandvejen med de mest besøgte promenader i de europæiske storstæder, og den kunne, mente pastor J. Plenge, være en nok så

livlig promenade som Chiajaen i Neapel, Korsoen i Rom, Pradoen i Toledo og Hydepark i London.[1]

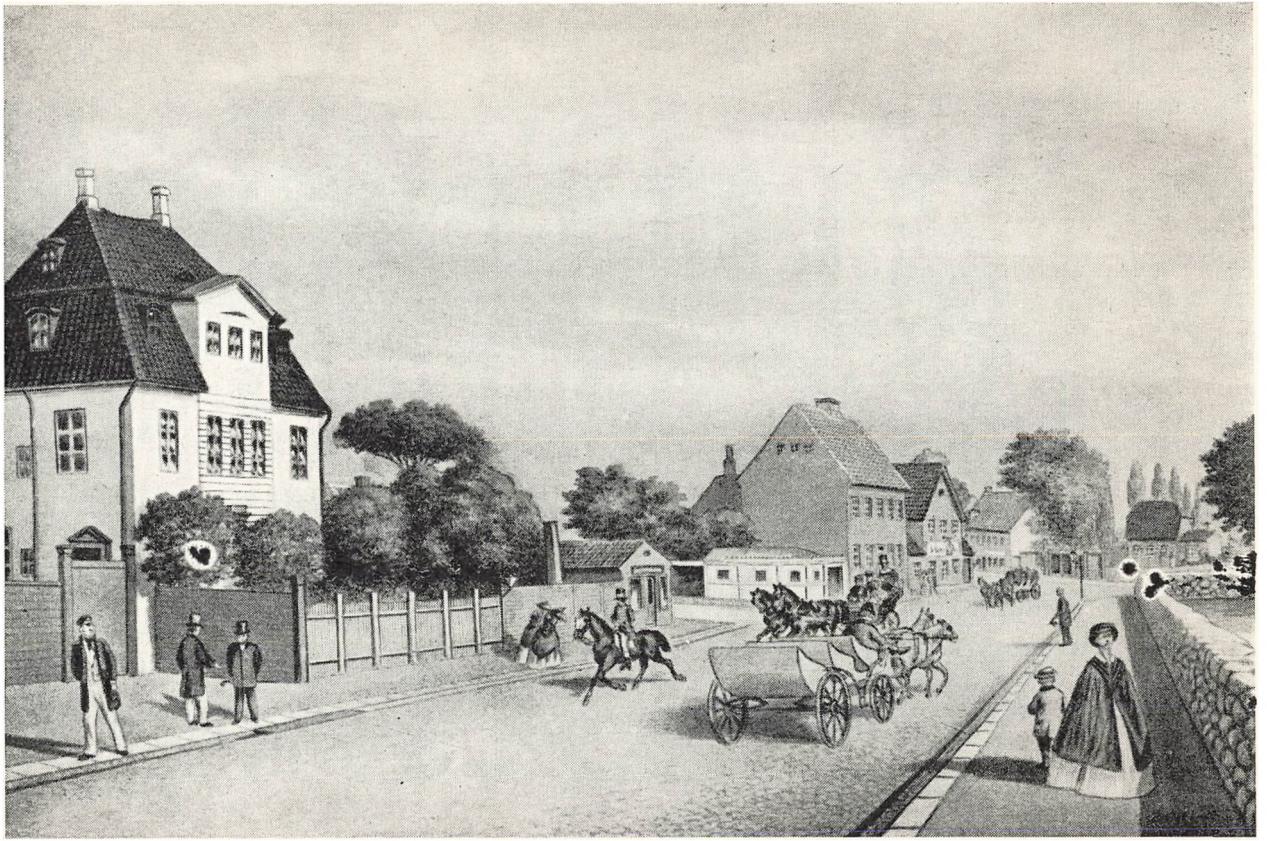
Københavnerne higede bort fra den kedsommelige, snævre og beklumrede by, ud ad den friske Strandvej. I sit digt »På Strandveien« (fra tiden efter 1830) har Henrik Hertz indfanget stemningen ved køreturen langs det blinkende Sund, fastholdt charmen ved aftenturen under vejtræerne. Så levende har han gjort det, at den, der læser digtet i dag, næsten føler, at han selv har oplevet turen:[2]

Rullende henad de støvede Veie,
Kjøre vi muntert og let.
Træerne strække, medens de neie,
Efter os Bladenes Net.
Søen er speilklar,
Vandene blaa.
Stjernerne spille
Med Glands derpaa.

Kudskene smelde, Hestene springe.
Mærker du, han vil forbi?
Tversover Sporet listigt vi svinge –
Jeg er en Kudsk med Genie!
Hestene rende,
Træernes Løv
Skjuler os naadig
For Qvalm og Støv.

Vinde, der lufte paa vuggende Vande!
Vinde fra Sø og fra Sund!
Kommer og kjøler min Elskedes Pande.
Vifter omkring hendes Mund!
Elskede! Vinden
Haster fra Sund,
Kysser med Glæde
Din Kind, din Mund.

Skovturene om søndagen var for de fleste københavnere stadig sommerens store oplevelse. Allerede forberedelserne og forventningerne til turen kunne sætte humøret op og, som Pastor Plenge mindedes det



Østerbro 1860.

Litografi af C. Bayer.

fra 1830'rne, »det hjertelige samråd med venner og slægtninge, der skulle være meddeltagere, omhuen for at få en rigtig god og rummelig vogn og et par pæne heste, ængstelsen for, at vejret, som i flere dage havde truet, skulle bryde løs netop på den for længe siden berammede dag, den glædelige overraskelse at finde en skyfri himmel og en strålende sol, når man tidlig på morgenstunden sprang op af sin seng for at udspejde vejrets beskaffenhed, den livlige summen af de glade gæster, der efterhånden samlede sig, den med småintriger forbundne placeren på vognen eller på vognene, indåndingen af den friske luft, synet af de frodige marker, de velsmagende måltider under træernes skygge, spadsereturen gennem de ubekendte egne, hjemkørslen i den kølige aftenvind – kort sagt, alt, hvad der dengang hørte uadskilleligt med til en skovtur, dannede et så yndigt poetisk hele, at erindringen derom ikke så snart udslukkedes, men ofte lod en sådan dag stå som et lyspunkt for ens hele Liv«.[3]

Skovturene blev foretaget enten med private eller med lejede vogne, eller man kunne benytte sig af de såkaldte »kapervogne«. At køre med egen vogn var naturligvis det bedste, og det at »holde køretøj« var en fornøjelse, man satte pris på. Handlende og fabrikanter havde det for virksomhedens skyld, men mange andre, embedsmænd og lidt velstående particulierer, holdt også køretøj. En lille enspænder kunne omkring 1830 holdes for et par hundrede rigsdaler om året. Hver søndag og også ofte om onsdagen kørte man så en tur i omegnen, og det var en stående regel, at man inviterede et par gode venner med.[4]

At leje et køretøj var næsten lige så godt. Fr. Paludan-Müller har i »Ivar Lykkes Historie« skildret den lette stemning hos et selskab, der en smuk sommermorgen kørte ud ad Strandvejen i en åben, letrullende wienervogn. På bukken sad den galonerede kusk, der med fast og øvet hånd styrede de vælige heste: »Rask rullede man ned af gaderne og ud gennem Østerport, fulgte så Strandvejen langs Sundet, forbi haver og lyststeder gennem sværm af kørende, ridende og spadserende folk. Luftens friskhed og lethed, løvets og græssets saftige farve, sollysets spil på land og hav, såvel som de mange forbisejlende skibe og både – alt fremkaldte i vognen det livligste ordskifte, der endnu vedvarede, da man ved middagstid ankom til Vedbæk Kro«. Inden middagen nød man fra en højtbeliggende mark i nærheden synet af det solbeskinnede Hven, det blå Sund og Skaanes fjerntfra vinkende kyster.[5]



Det omkring århundredskiftet forsvundne Lille Vibenshus på hjørnet af Jagtvejen og det nuværende Østerbrogade. Postkort.

Skovture med hestevogn holdt sig længe, efter at Klampenborgbanen i 1864 blev åbnet, ja hele århundredet ud. Herluf Jensenius har skildret, hvorledes han henimod århundredets slutning som barn på Nørrebro blev tilskuer til »flugten fra den lumre stad«, som skjalden Adam et hundrede år tidligere havde skildret:[6]

»Den seks års purk er blevet vækket ved, at en vogn holder foran porten nedenfor. Der lyder hesteprusten og piskeknald. Drengen springer ud af sengen og hen til vinduet. Nedenfor holder en flot lakskinnende charabanc med knejsende kusk på bukken og et par flotte bæster som forspand med det blanke seletøj blinkende i morgensolen. Det er nok urtekræmmerens på første sal, der skal i skoven!

Og ganske rigtigt: på fortovet svanser urtekræmmerens »småtøser« rundt i stiveste puds, hvide struttende kjoler med farvestrålende skærf om livet og lige så farvestrålende hårbånd i fletningerne. Nu kommer da også butikssvenden, næsten ukendelig i al sin stads, belæsset med en anselig forsyning af flaskefoder, som han med megen omhu forvarer i magasinet under køretøjet. Derefter kommer mutter selv, fulgt af stuepigen, begge slæbende på mægtige madkurve. Flere familiemedlemmer kommer til og til sidst urtekræmmeren i egen høje

person i lysegrå diplomat med hvid vest og skinnende cylinderhat.

Man stiger til vogns: butikssvenden kommer på bukken ved siden af kusken, de øvrige på de to langsæder bagved. Kusken slår et flot knald med pisken, og de vælige gangere strækker ud, og af sted går det. Småpigerne råber hurra, og der viftes til urtekræmmerens kundekreds, som efterhånden er kommet frem i vinduer og gadedøre. Og den lille dreng, der ligger i sin bare skjorte oppe i vinduet på tredje sal, kikker langt og lidt misundeligt efter de bortkørende«.

Et smukt indtryk af Strandvejsturen, som den blev opfattet af en ti-årig pige, har Helena Nyblom, datter af maleren Jørgen Roed, givet i sine erindringer, hvor hun fortæller om den årlige skoleskovtur. Man kørte til skoven i en »Holstenskvogn« med flere sæder og med plads til en 12–15 personer. I skoven kogte børnene æg, kaffe og kartofler og »dækkede bord på græsset«, og efter en lang og vellykket dag kom hjemturen: »Solen sank, og det blev mørkt over havet. Jeg har endnu den følelse af dyb melankoli, og som greb mig og altid griber mig, når jeg hører de lange, utrættelige bølgeslag i tusmørket. På hele hjemturen sang vi. Den ene sang afløste den anden, bestandig unisono, og alle sange var med mange vers. Det var ikke videre smukt, men vi var umådeligt ivrige i at synge, og det forøgede end mere den behageligt sørgmodige stemning, i hvilken sommernatten satte os alle«.[7]

Mindre bekvem var nok turen med kapervognene. De blev kaldt således på grund af kaperkuskenes anmassende initiativ for at kapre passagerer. Oprindelig var det omegnens bønder, der foretog disse kørsler, men efterhånden overgik befordringen til københavnske vognmænd. Kapervognene holdt til på bestemte steder i byen. Navnlig var Trianglen en meget søgt holdeplads, og blev ligefrem betegnet som »kapervognenes paradis«. Ikke alle var lige begejstrede for disse køretøjer. Johan Ludvig Heiberg var det i alt fald ikke. Det fremgår tydeligt af hans beskrivelse: »Hvad kan være smagløsere end synet af disse store, kluntede med fire sæder forsynede holstenske vogne, hvor tre til fire mennesker sidder på hvert sæde, og mange endnu have små børn på skødet? Og dette kun med møje bevægelige læs trækkes af et par udmagrede heste hen ad en støvet landevej, hvor den ene kusk søger at køre den anden forbi ved hjælp af uophørlige piskeslag. Damerne ere udmajede på den latterligste måde, som om de skulle til bal, og ikke til skoven, og skønt klæderne ere deres Et og Alt, så kunne de dog ikke føre over deres hjerter at opsætte turen, selv om den visse regn hænger dem over hovederne«.[8]



Kapervogn af den type, som blev anvendt på Strandvejen. Vognene var forsynet med fire bænke, der hver havde plads til tre personer. Udlånt af Nationalmuseet.

At han nok har haft ret i noget af det, han siger, fremgår blandt andet af en avisartikel fra 1852, hvori der fortælles, »at det er sket flere gange i sommer, at et par kaperheste på Bellevueturen er blevne jagede nogle og tyve mil på en dag; man har set døde kaperheste ligge på vejen, og den grusomme behandling af næsten alle sådanne heste har idelig været genstand for omtale«.[9]

Fra en noget senere tid har forfatteren Axel Henriques fortalt om sine oplevelser, da han – omkring 1860 – kørte med kapervogn. Disse vogne, siger han, var 4-sædede jagtvogne med 12 pladser, kuskens iberegnet, og de satte sig først i gang, når alle pladser var besatte: »Nu vil man måske tro, at dette altså skete, når 11 lysthavende havde indfundet sig, ak nej, det kunne godt ske, at der sad 4 på én vogn og ventede, 5 på en anden og 6 på en tredje. Man lod sig »kapre« af en kusk, hvis falske ord man troede på, og hvis heste forekom én mindst faldefærdige. Mistede man tålmodigheden, når man havde siddet én eller flere halve timer og ville stige ned af vognen, råbte kusken frækt: »Nu kører vi, det er ikke værd at vente længere. Læg op Ferdinand!«

Så lod man sig bedåre og sad dér tålmodigt og ventede, til vognen var fyldt og staldkarlen, der måske aldrig har været døbt »Ferdinand«, virkelig »la'e op«. Og så rullede man af sted«.[10]

Særlig berømt for eftertiden er kapervognene blevet gennem A. M. Rosenkildes allerede omtalte beretning om Ebeltoftdegnen Anders Tikjøbs mærkelige rejse til hovedstaden, hvor han bl. a. havde lejlighed til at køre med kapervogn til skoven.

Anders Tikjøb fik at mærke, hvad det ville sige at begive sig i lag med kaperkuskene. Han nærmede sig i sine egne tanker holdepladsen ved Østerbro og havde endnu ikke lagt mærke til den lange række af vogne, der holdt ved alleen, da »tre svære karle med pidske i hånden kom stormende hen mod ham«, og herefter fortsætter fortællingen:[11]

»Da de løb hver fra sin kant, så det ud, som om de ville fange mig, hvorover jeg unegtelig i øjeblikket blev noget altereret, men jeg mærkede jo snart, hvad det gik ud på.

»Skal herren op at kjøre?« spurgte én.

»Vil De til skoven, go'e herre?« råbte en anden.

Da hele min person aldeles ikke er indrettet på at indgyde respekt lige over for det slags mennesker, var der her naturligvis slet ikke tale om, hvad *jeg* ville, hvorfor jeg også forholdt mig ganske rolig for at oppebie det øjeblik, da én trak af med mig som et bytte for den stærkeste.

En tredje trådte til og tog fat i min paraply.

»Kom her, De små!« sagde han, »jeg har plads for et barn«.

»Det skal De ikke regedere på, min go'e mand!« sagde nu den første; »det er bare vittighed. Ser De – han vil nok give Dem en barneplads, men når De skal betale, vil han ha'e fuld fragt«.

Nu kom der flere kuske til, som halede mig hver sin vej.

»Til Bellevie, go'e herre, eller til skoven?«

»Tag ikke med ham, lille ven! han kører baglænds. Kom De med mig! Her er en vogn for standspersoner. I aftes havde jeg fuldt læs; lutter folk af første klasse; 14 personer! Men i dag er der bedre plads; De kan lægge Dem på langs i vognen; det er så behageligt – værs'artig«.

En skevøjet fyr trådte hen til mig og hviskede mig fortroligt i øret: »Jeg skal hilse herren fra de to nysselige småpiger, der sidde derhenne på den smukke vogn og spørge, om De ikke har lyst til at sidde imellem dem?«



Kapervogn på vej gennem Skovshoved.
Illustration af Otto Bache til A. Rosenkildes fortælling om Anders Tikjøb.

Jeg blev så forstyrret over al denne skrålen, at jeg hverken vidste ud eller ind«. Endnu flere fristelser og tilbud blev han udsat for, inden han endelig havnede i en vogn, der efter lang ventetid endelig begyndte at rokke.

Kapervognene fortsatte længe deres ture fra København til Klampenborg og blev også anbefalet for turister. Dog med noget forbehold, thi ganske vist havde kapervognene privilegium på gemytlighed, men som en turistfører sagde, »vi skylder dog mindre erfarne turister at bemærke, at gemytligheden sent på aftenen kan antage temmelig massive former, hvorfor damer ialtfald kun i en herres selskab kunne benytte denne befordring«, en udtalelse, der falder ganske i tråd med birkedommer U. Schows side 152 refererede mening om kapervognene.[12]

De private køretøjer og kapervognene blev ikke ene om at besørge trafikken ud ad Strandvejen. I 1828 viste de første droscher sig i København og vandt hurtig udbredelse. Allerede året efter var der 38 holdepladser i byen, og med droscherne kunne man foretage kortere ture ud ad Strandvejen.

I 1841 indførte man de fra de fleste af Europas hovedstæder så kendte omnibusser. I en annonce fra dette år bekendtgøres det, at en omnibus med fire heste afgår fra Møntergade nr. 128 begge pinsedages morgen kl. 6 præcis til Sorgenfri, »og siden op ad dagen fra Østerport til Charlottenlund og tilbage«. Omnibusserne var ikke bekvemme, de var store og klodsede med to bænkerækker, hvor passagererne sad så tæt, at de ikke kunne undgå at røre hinanden med knæene, men de afhjalp et stort savn, og ruterne blev hurtigt forøget. I 1845 fandtes i København henved et halvt hundrede ruter, hvoraf flere gik til omegnen f. eks. til Dragør, Lyngby og ud ad Strandvejen både til Klampenborg og Vedbæk. Da dr. Hjaltelin i 1845 havde åbnet sin badeanstalt i Klampenborg (se s. 164), etablerede han kørsel mellem anstalten og København med to omnibusser, »Hertha Nr 1 og 2«. Desuden kørte omnibussen »Figaro« tre gange om ugen til Klampenborg senere suppleret af »Solen«. Der var på et vist tidspunkt tale om at bygge en kæmpeomnibus, der kunne rumme 50 personer, og som skulle trækkes af 6 à 8 heste, men politiet i København modsatte sig dette eksperiment.

En meget benyttet omnibus var »Dannebrog« som kørte fra »Hotel du Nord«, hvor nu »Magasin« ligger, til Taarbæk. Den kørte på hverdage fra København kl. 11, 15 og 19 samt på helligdage kl. 9^{30}, 11, 15, 19 og 22^{30}. Axel Henriques mindes også sine ture med »Dannebrog« og fortæller, at »Dannebrog«s to førere, »den glade Nielsen« og »den bedrøvede Nielsen« skiftedes til at entre op på bussens tag og anbringe alle kurve og anden bagage på de rigtige steder »så pålideligt og kærligt, som en moder anbringer sin lille pige eller dreng i den rigtige vugge«.

Da Klampenborgbanen åbnede, blev omnibusbefordringen udvidet til områderne nord for Klampenborg. Fra Klampenborg afgik omnibus til Vedbæk og Rungsted fra 16. maj til 30. september – i den egentlige sommertid mod Vedbæk kl. 9, 10, 15 og 16 og mod Rungsted kl. 10 og 16. Om søndagen var der afgang til Vedbæk så godt som hver time.

I 1879 var taksten for omnibusturen fra Klampenborg til Skodsborg 40 øre, til Vedbæk 50 øre og til Rungsted 65 øre. At turen med bussen ikke just var nogen nydelse, turde fremgå af dette indtryk fra en rejse til Vedbæk i 1874:

»Der var et forfærdeligt spektakel i og ved vognen, passagererne skændtes og råbte i munden på hinanden, medens kusken ganske ro-



Omnibussen mellem Klampenborg og Rungsted omkring 1860.
Udlånt af Søllerød Kommunebiblioteker.

ligt stod og grinte i skægget, som om den sag ikke vedkom ham. Hvorledes der skulle komme orden i tingene var mig en gåde, indtil der pludselig afsløredes et højst interessant omsvøbssystem. Først blev nemlig alle, som ikke havde billetter, jaget ned af vognen, og så blev alle, der var heldigere stillet, med møje placeret. Men derpå blev – til de billethavendes store forbavselse – de fleste billetmanglende medtagne, således at vi, da vognen endelig begyndte sin sneglefart, talte 17 voksne passagerer og 6 børn, alle placeret på den mest maleriske måde. Kusken sad nede på forsmækken, og bukken rummede to børn og fem voksne ved hjælp af et bræt, der var stukket ind under hyndet, og hvorpå der balancerede to voksne med fare for at falde af, hvis nogen af de på hyndet blot rejste sig en lille smule; jeg sad inde i vognen og havde på mit højre ben en temmelig før ældre kone, en ubehagelighed, jeg dog ikke ville protestere imod, da den medførte den behagelighed, at jeg på mit venstre ben havde fået konens datter, en nydelig ung pige, som – vistnok meget mod sin vilje – agerede skødebarn. Imellem mine knæ stod en skoledreng, der ivrigt tyggede lakridsrod og tørrede saucen af på mine benklæder, medens en yngre frue lige over for mig holdt mine øjne åbne ved hjælp af spidserne på sin parasol«.[13]

Staden København fik i 1860'erne et nyt trafikmiddel: sporvog-

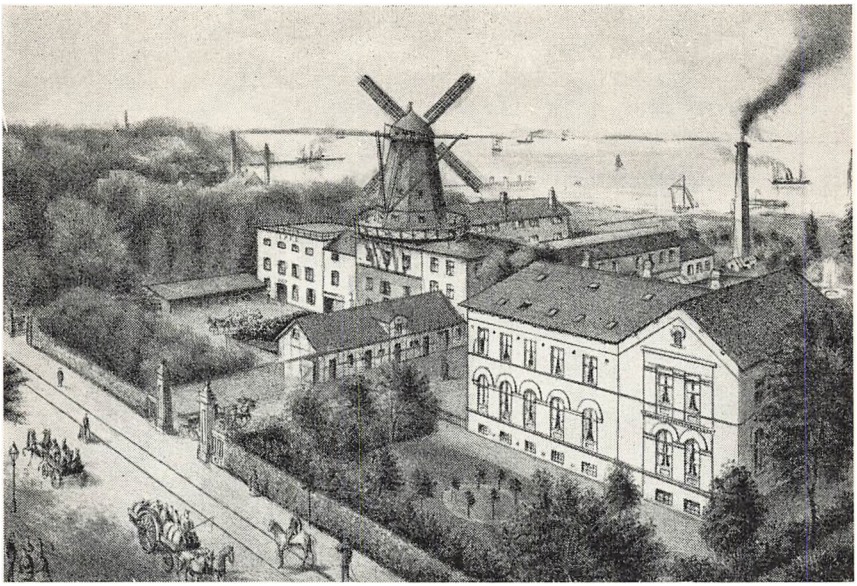
nen.[14] Forslag om en sporvejslinie i København blev fremsat allerede i 1850'erne af redaktør, cand. theol. Peter Larsen, som fik kongelig bevilling til anlæggets udførelse. Længere kom han heller ikke; det var et vilkår for bevillingen, at planerne skulle realiseres inden 2 år efter bevillingens meddelelse, og da dette vilkår ikke kunne opfyldes, bortfaldt den. Nogenlunde samtidig med Peter Larsen arbejdede løjtnant C. F. Garde meget ivrigt for at få en sporvejslinie oprettet. Han indsendte flere andragender om tilladelse til at anlægge og drive nogle nærmere angivne linier, og da myndighederne omsider blev positivt indstillet over for tanken, fik Garde, da den fornødne lovhjemmel var tilvejebragt, koncession til at drive blandt andet en sporvejslinie fra København til Taarbæk. Af forskellige grunde kunne han ikke få planerne ført ud i livet og overdrog til sidst alle sine rettigheder til et engelsk firma, »Copenhagen Railway Compagny Ltd.«. Det åbnede i 1863 den første københavnske hestetrukne sporvejslinie og to år senere den anden linie, som gik fra Skt. Annæ Plads til Lille Vibenshus.

Selskabet kunne imidlertid ikke klare sig økonomisk og afstod i 1866 koncessionen og alle anlæg til et nydannet selskab, »Kjøbenhavns Sporveis-Selskab«, der allerede samme år forlængede Strandvejslinien til »Slukefter«. Linien blev aldrig, således som det oprindelig havde været meningen, ført igennem til Taarbæk.

De første hestetrukne sporvogne, som altså også kørte på en lille strækning af Strandvejen, var nogle fantastiske køretøjer, store, gulmalede og forsynet med smukke våbendekorationer på siderne og vinduer i spidsbuestil. Fra platformen i vognens bagende førte en vindeltrappe op til vognens tag, hvor der også var indrettet siddepladser. Hver vogn blev trukket af to heste, som kuskene selv måtte hente hos forskellige vognmænd og aflevere igen, når arbejdsdagen, der som oftest var på 16–17 timer, var endt.

Den hestetrukne sporvejslinie til »Slukefter« eksisterede, indtil dampsporvognen kom i gang. Da denne i 1892 måtte indstille driften, kom der igen i nogle år en hestetrukken sporvejslinie på Strandvejen og denne gang helt til Klampenborg.

De mange beretninger fra tiden indtil århundredets midte, der er citeret i det foregående, er alle enige om én ting: færdslen var på søndage i sommertiden overmåde stor. Det ville unægtelig have været interessant, om der havde foreligget en egentlig færdselstælling



Svanemøllen, tidligere Bagernes Mølle, lå i mange år som et knejsende vartegn for København, synligt langt op i Sundet. Skinnerne på vejen var til brug for den første hestetrukne sporvogn, der begyndte at køre på Strandvejen i 1868.

fra den tid. Det gør der ikke, men der foreligger noget, der er næsten lige så godt: en færdselsberegning. Den stammer fra 1845 og skyldes de planer, der da var fremme om at anlægge en jernbane fra København til Klampenborg. Københavns amtsråd var, som tidligere omtalt, meget imod en sådan bane, fordi den ville berøve amtet indtægten af bommen ved »Slukefter«, den mest givtige af alle amtets landevejsbomme.[15]

For at få de »mest autentiske oplysninger om frekvensen på lystfarende« imellem København, Charlottenlund og Klampenborg i de fem sommermåneder maj til september opstillede kommissionen, der arbejdede med disse spørgsmål, et større regnestykke. Som udgangspunkt tog man bomforpagterens bruttoindtægt i de fire »vandingsmåneder«. Denne indtægt, 2.200 rigsdaler, måtte jo være fremkommet ved de bompenge, som lystkøretøjerne havde betalt. Hvis man, som kommissionen gjorde det, antog, at der for hver 18de åbne vogn passerede 1 wienervogn, så ville indtægten på de 2.200 rigsdaler være fremkommet ved passagen af 5.280 wienervogne (à 4 skilling) og



Skuespilleren Elith Reumert i en elegant, letløbende enspænder ud for Grøndalshuset i Charlottenlund omkring 1885.

95.040 åbne vogne (à 2 skilling). Godt 100.000 køretøjer havde altså passeret bommen, både under ud- og hjemkørsel. Da langt de fleste af dem passerede om søndagen, er det klart, at færdslen på disse dage var enorm.

Kommissionen skulle også søge at finde frem til antallet af personer, der rejste mellem København og Klampenborg. Den gik ud fra, at der med hver wienervogn var befordret fire og med hver åben vogn i gennemsnit fem, hvilket giver 496.320 personer, men da dette tal jo kun er persontallet for de fire »vandingsmåneder«, og man ønskede tallet for alle fem sommermåneder, måtte man foretage et skøn for den femte måneds vedkommende. Man anslog færdslen i den femte måned til ⅙ af den samlede færdsel i »vandingstiden«, eller 82.720 personer, og kom således til, at i alt 579.040 personer i sommermånederne kom kørende ad Strandvejen.

Antallet af besøgende i Klampenborg var dog endnu større, idet mange mennesker enten gik eller kom sejlende med dampskibet. Man

opstillede flere andre sindrige beregninger og kom til, at det samlede antal personer, som året igennem på den ene eller anden måde rejste mellem København og Klampenborg, var 928.700.

Foruden personbefordringen var der ad Strandvejen en ganske betydelig kørsel med varevogne. Til de tre store fabrikker, Stampemøllen (klædefabrik), Isenkræmmernes fabrik på Raadvaddam og Strandmøllen (papirfabrik) kørte der daglig vogne med »fabrikata« til København, og der kom vogne tilbage igen med varer og materialer. Hertil kom al brændekørslen fra Dyrehaven, transporten af kød fra slagtere i Ordrup og fisk fra Skovshoved og Taarbæk og endelig den ikke ubetydelige transport af mælk og tørv til byen.

En rigtig færdselstælling har vi små 50 år senere. Daværende amtsvejinspektør i Københavns amt R. W. Winkel lod i årene 1886, 87 og 88 foretage færdselstællinger flere steder i amtet og alene på Strandvejen fire steder: ved Bommen, ved Bellevue, ved indkørslen til Charlottenlund Skov og ved Skodsborg. Man talte 2 à 3 gange om året og hvert år på nogenlunde samme tidspunkter.[16]

I nedenstående skema er tællingsresultaterne vist, idet der i kolonnerne a og b er anført tallene for henholdsvis to- og enspænderkøretøjer og i kolonne c det samlede antal vogne.

	Ved Bommen			Ved Charlottenlund Skovs indkørsel			Ved Bellevue			Ved Skodsborg		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
1886												
23/5–29/5	420	364	784	269	303	572	263	219	482	172	62	234
14/9–20/9	267	235	502	200	225	425	175	139	314	132	71	203
1887												
11/1–17/1	113	52	165	64	44	108	65	41	106	48	27	75
22/5–28/5	273	255	528	215	222	437	194	149	343	131	74	205
18/9–24/9	300	196	496	204	168	372	201	138	339	100	55	155
1888												
14/2–20/2	100	53	153	66	47	113	67	47	114	58	33	91
27/5–2/6	254	233	487	209	245	454	189	171	360	301	92	393
23/9–29/9	211	190	401	179	184	363	186	137	323	109	72	181
Middeltal	242	197	439	176	180	356	170	130	300	133	61	194

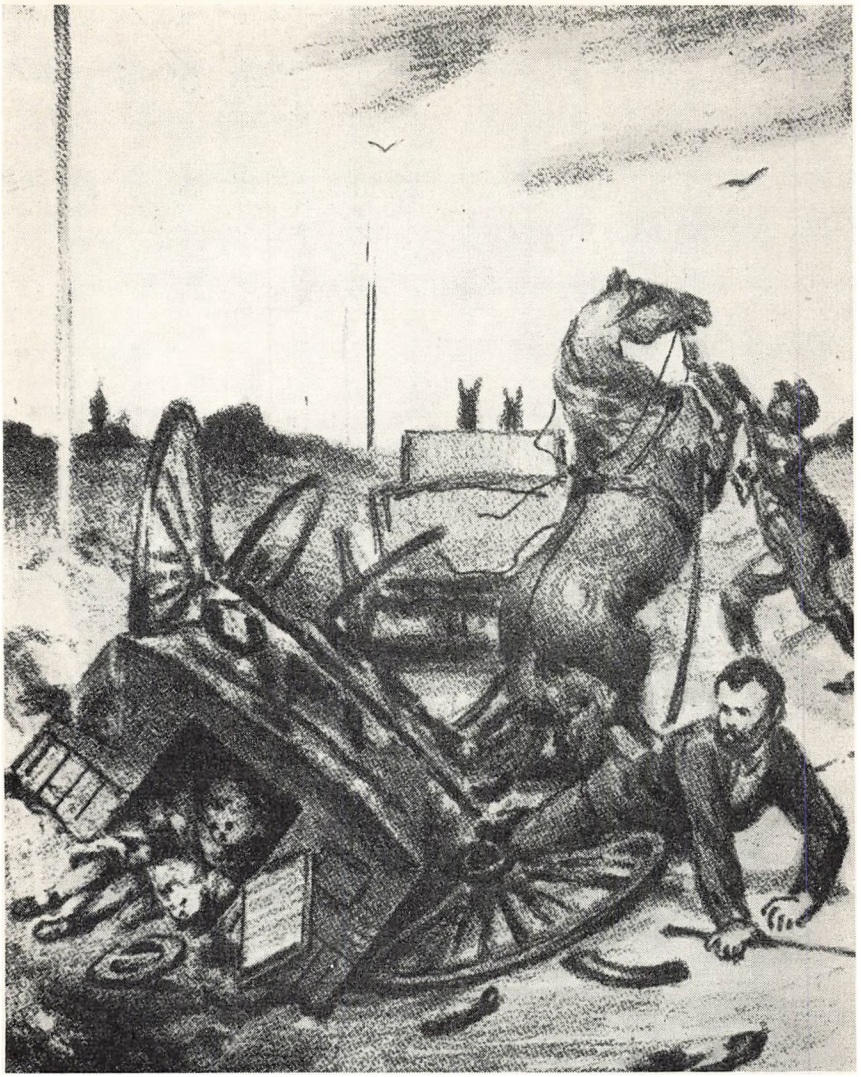
I 1888 foretog man tællinger endnu et sted, i Vedbæk, hvor tallene for to- og enspænderkøretøjer i maj–juni var henholdsvis 134 og 102, eller i alt 236, og i september henholdsvis 95 og 98, eller i alt 193.

Som det fremgår af skemaet, skete der en stærk udtynding af færdslen allerede ved Charlottenlund. I øvrigt er tallene overraskende små, hvilket må skyldes, at ingen af tællingerne er foretaget i den egentlige sommertid. Mere overraskende er det, at tallene igennem de tre år stort set viser en nedadgående tendens.

At der i den egentlige sommertid var en ganske anderledes stor trafik, end den skemaet viser, fremgår af et avisnotat fra 11. juni 1888, hvor det meddeles, at der alene ved dampsporvejsstationen ved Hellerup fra kl. 9 til 24 taltes 832 enspænder- og 1.014 tospænderkøretøjer, i alt 1846 vogne, hvoraf det mindste antal fra kl. 5–7 (71 stk.) og det største antal fra kl. 14–15 (272), fra kl. 21–22 (259) og fra kl. 22–23 (281). Ved Hellerup var der således i disse timer passeret gennemsnitlig 4 à 5 vogne i minuttet, og antallet for hele dagen var mere end fire gange større end middeltallet fra skemaet.

Til belysning af arten af de køretøjer, der fyldte så meget i sommertrafikken, har vi en iagttagelse, gjort af birkedommer i Nordre Birk U. Schow. Han havde følt sig lidt krænket på dampsporvognens vegne over, at den ustandselig blev kritiseret, og mente, at man begik uret, hvis man alene lastede den for de mange ulykker, der nu skete på Strandvejen. Det havde vist sig, skrev han, at de fleste af uheldene skyldes uforsigtig kørsel, »thi det er kun enspænderkøretøjer, hvem de omhandlede uheld ere tilstødte, og disse befordringsmidler udmærke sig i særdeleshed ved kudskenes mangel på magt over hesten«. Han beklagede, at disse vogne stadig tiltager i antal – »søndagen den 27. f. m. talte jeg i 3 kvarter ikke færre end 50 udadkørende på Strandvejen« – og han mente, at enspændervognenes fare for færdslen skyldes, »at de ofte under stærk færdsel på Strandvejen køres af damer, for hvem det måske kan være morsomt nok at regere over et sådant 'fartøj', men som selv ingen idé have om den fare, der er forbunden med slig kørsel, og derfor ganske ere givne tilfældigheder i vold«.

Noget godt har han dog at sige om enspænderkøretøjerne: »Det ser drabeligt og mandhaftigt ud, at en dame sidder på kudskesædet med en lang pisk i hånden og kører et par fyrige heste«, og fra et færdselsmæssigt synspunkt – »jeg taler som politimand«, siger han



Kørselsuheld var ikke ualmindelige i den stærke færdsel på Strandvejen. Tegningen viser en færdselssituation under påsketrafikken i 1889, hvor en håndværksmester fra København væltede med sin vogn. Hans fem børn, der var med på vognen, kom ind under vognkassen, men slap med skrækken. Ulykken skete ved, at hesten blev sky for en »bicycle«. »Gazetten«, 1889.

– så ser han langt hellere disse køretøjer »end de små ponyvogne, kørt af damer, hvis formål hovedsagelig er at 'tage sig ud', mens de ikke selv have begreb om situationens vanskelighed«.[17]

Skønt kørselsmulighederne hurtigt blev både flere og bedre, var der dog stadig mange, der på gammeldags vis foretrak at gennemføre skovturen til fods. Fra 1830'rne mindes Plenge, hvorledes spadserestien kunne være »sort af hjemvandrende familier, hvis fædre og mødre ofte måtte tage de søvnige børn på deres arme, der endnu var trætte af de vældige madkurve, de havde båret ud om eftermiddagen«. Hvor velkommen var da ikke en lille hvile ved det gæstfri »Slukefter«, hvor »et krus gammelt øl med en pind i« hjalp til at skylle støvet ned og gav friske kræfter til vandringen.[18]

Nicander, den tidligere omtalte svensker, der havde oplevet børstedrengene, valgte at spadsere hjem ad Strandvejen: »Vi vandrade till fots tillbaka åt staden. Hela vägen öfversvämmades af åkande, ridande och gående: ju längre det led in på natten och ju närmare vi nalkades staden, ju pittoreskare framställde sig de spatserande eller vid kanten af vägen hvilande grupperna. – – – Solen var nära att begynna en ny dag, innan vi, efter en angenäm natur-fest, mycket kringströfvande och en svensk mils återvandring, glada och trötta insomnade på det Nordiska Värdshuset«.[19]

Endnu i de første år efter Klampenborgbanens åbning, var det almindeligt at gå til og fra Dyrehaven. Det anbefaledes ligefrem de togrejsende om søndagen at stå af i Hellerup og gå de par minutter ned til Strandvejen »for at fatte, hvor meget den er for hovedstaden«. Her ved det gamle »Slukefter« kunne man se kildevogne jage forbi hinanden i lange rader og folk i tusindvis drage hjem fra skoven »med den friske guldregn i hatten og bøgegrene i hånden og synge ret af hjertens lyst«.

Den lokale befolkning langs kysten havde dog ikke megen glæde af alle de nye befordringsmidler, som man ikke så meget til uden for Klampenborg, og som trods alt var ret dyre at benytte. Når beboerne derfor havde ærinder andre steder ved vejen, måtte de ganske simpelt spadsere, som de var vant til. Selv lange ture regnede man ikke stort. Christian Drewsen fortalte, at en af hans faders mest betroede tjenere, Johan Hendrik Preuss, lærte Strandmøllen at kende, da han som 8-årig vandrede ind ad Strandvejen fra Rungsted til København, og den tur gjorde drengen adskillige gange.[20]

Også ved århundredets slutning var menigmand henvist til at spadsere. Omkring 1890 måtte drenge i Nivaa, der skulle have en bedre

skoleundervisning, i 8-årsalderen gå den lange vej fra og til Hørsholm Realskole. De måtte op kl. 5 og af sted kl. 6^{30} for at være i skole kl. 8, og de kunne ikke være hjemme igen før kl. 15^{30}. En af dem, der havde prøvet det, fortæller, at det kunne ske, at han efter hjemkomsten blev sendt til Kvistgaard station med et brev for sin fader. Så måtte han af sted igen, og nu gik det over marker og grøfter, for ad vejen frem og tilbage var der to mil. Nogle unge mennesker i Nivaa, der var i tømrerlære i Hørsholm, måtte gå frem og tilbage både sommer og vinter, og da deres mester fik arbejde i Birkerød, så »var det bare med at komme op en time før om morgenen«. Fodtøj var dyrt, og man gik derfor i træsko om sommeren og træskostøvler om vinteren.[21]

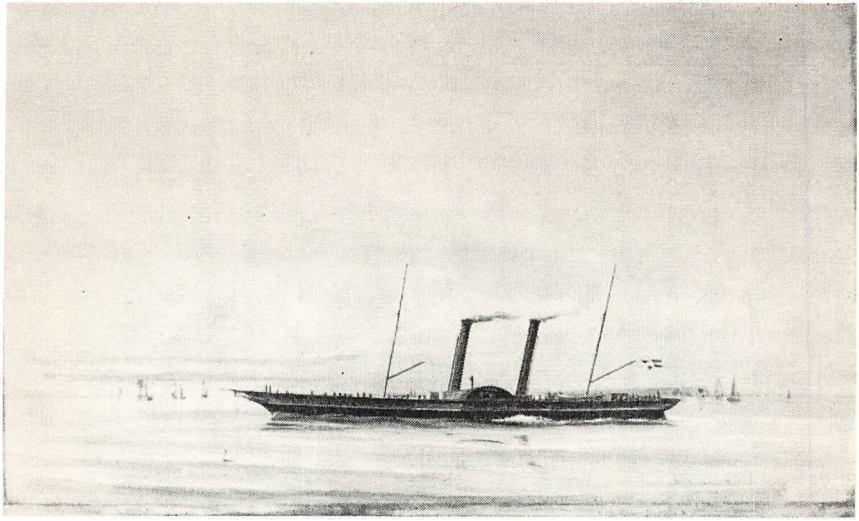
Blandt de vandrende lagde man særlig mærke til »Skovserne«, fiskerkonerne fra Skovshoved, i deres karakteristiske dragter og med fiskekurve på ryggen. Deres vandring til staden var en gammel tradition. Både fra Skovshoved, Taarbæk, ja helt fra Vedbæk så man dem komme. En forfatter fra 1700-årene hæftede sig ved kurvene, som han beskrev som flettet og indrettet således, at de sluttede til ryggen og hvilede på hofterne, og de blev bundet over skuldre og arme, »så at derudi en stor tyngsel uden særdeles besværlighed kan bæres«. Konerne betjente sig af to stokke, som de stak bag ud under kurven, »mulig for at holde tyngslen udi des bedre balance«. I kurvene havde de fisk »af den slags, som kan konservere sig levende«, og når de havde udsolgt, provianterede de sig med adskilligt, som de pakkede i kurven. Sko havde de ikke på, de bar dem i hånden for at spare på dem, men de gik med de såkaldte »stunthoser«, nogle fodløse strømper, hvis oprindelse går tilbage til forhistorisk tid.[22]

Hele århundredet igennem fortsatte fiskerpigerne deres vandring ind til København. »De stakkels fiskerpiger nutildags trælle vist hårdere for det daglige udkomme end kvinderne hos fortidens kystboere, der levede af havet«, skriver Maria Bojesen i 1855, og forbavsede sig over, at de kunne holde det liv ud, den ene dag efter den anden: »Hvorledes vejret end er, må de af sted, og kun de færreste ... kunne undvære nogle skillinger for at få lov til at køre hjemad med tomme vogne«. Men undertiden kunne man møde et køretøj overfyldt af fiskerpiger, »og det er et ganske ejendommeligt optog at se en sådan 'opstabling', thi en opstabling er det tilvisse; men idet man glæder sig ved, at de trætte mennesker kunne hvile fra al anstrængelse, beklager man derimod de stakkels heste, der har en sådan karavane at trække af sted

med«. Da Anders Tikjøb kørte hjem fra sit besøg i Skovshoved, var vognen fyldt til bristepunktet med trivelige, muntre og snaksommelige fiskerkoner med kurve på ryggen. Så indeklemt sad han, at han måtte snappe efter vejret.[23]

Og mens »Skovserne« vandrede til og fra København med kurve på ryggen, kom fiskerpiger fra Skotterup og Snekkersten kørende med trillebøre fulde af fisk til Helsingør. Sammen med deres medsøstre fra Aalsgaarde tog de opstilling på fisketorvet, som i forrige århundrede var placeret på fortovet i Stengade lige overfor Hotel d'Øresund – til liden bekvemmelighed for de forbipasserende.[24]





Dampskibsfarten i Sundet blev stadig udvidet og nye skibe sat ind. Dampskibet Hamlet II, som blev sat ind i farten i 1857, var et elegant og hurtigt skib. Endnu ses sejlskibenes linjer i skroget. Maleri på Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg.

Nye befordringsmidler

Det 18. århundredes tekniske storværk var dampmaskinen. Den ændrede tilværelsen for alverdens lande og folk, og for samfærdslen betød den, at århundreders gamle rejseformer i løbet af et par menneskealdre måtte opgives som forældede og uanvendelige. Dampkraften blev kort efter år 1800 taget i brug af skibsfarten; allerede i 1807 prøvesejlede man på Hudsonfloden verdens første dampskib, og hurtigt gik de nye skibe deres sejrsgang verden over.

I 1819 fik Danmark sit første dampskib! Det var auditør Steen Andersen Bille, der tog initiativet til anskaffelsen af skibet, som han ville indsætte på ruten mellem København og Kiel. Det var bygget i Skotland og bar landets gamle navn: »Caledonia«. Den 19. maj kom skibet til København, men det måtte ikke gå til kaj, da man på grund af brandfaren anså det for alt for farligt at tage et af disse »ildskibe« så tæt op ad de bebyggede områder. Den 23. samme måned var det på præsentationstur i Sundet, og forinden havde talrige københavnere været ude i både for at betragte vidunderet.[1]

»Caledonia« blev meget snart sat i rutefart mellem København og Kiel, men sommersøndage anvendte man det til lystture i Sundet. Allerede ugedagen efter ankomsten foretog det sin første offentlige lysttur, som blev annonceret i aviserne. Her fik man at vide, at der om bord var et særligt værelse »indrettet til damernes bekvemmelighed«, og at der på turen ville blive serveret spise- og drikkevarer »imod særskilt betaling«, samt at et fuldstændigt musikkorps ville udfylde tiden. Billetter kunne fås hos portneren i gården nr. 2 på Kongens Nytorv for 4 rdl. eller på Toldboden. Lystturene i Sundet fortsatte gennem mange år, men egentlig rutesejlads blev det ikke til foreløbig.

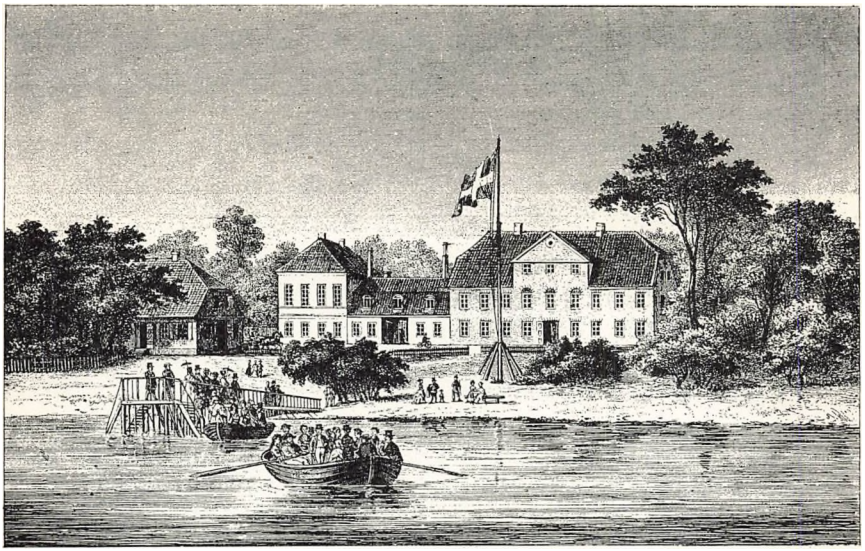
Først i 1843 kom der regelmæssig dampskibstrafik i Sundet. Et rederi i Helsingør anskaffede til det formål et dampskib, som fik navnet »Hamlet«. Det var en lille hjuldamper på kun 30 læster og med en maskinkraft på 40 hestekræfter. Den 13. maj 1842 begyndte det sejladsen mellem København, Helsingør og Helsingborg, men så lidt var der endnu at sejle med, at skibet allerede i midten af november måtte lægge op for vinteren. Få år efter kom der en ny dampskibsrute på Øresund. For at skabe en bekvem forbindelse til Klampenborg, hvor dr. Hjaltelins kurbadeanstalt i 1845 var åbnet (se s. 164), indsatte man

Dampskibsfart i Sundet.

Söndagen den 26de Juli afgaaer
det nye Dampskib „**Hamlet**"
fra Kjöbenhavn til Malmö Kl. 10 Form.
— — til **Bellevue** Kl. **3** Efterm.,
— — til Helsingör og Helsingborg
Kl. **5** Efterm.,
anlöbende Bellevue, Skodsborg, Vedbek, Rungsted og Humlebek.

„**Ophelia**"
fra Kjöbenhavn til Helsingör og Helsingborg
Kl. **11**$^{3}/_{4}$ Form.,
— fra Helsingör til Kjöbenhavn Kl. **5** Efterm, anlöbende Humlebek Kl. **5**$^{1}/_{2}$, Rungsted Kl. **6**, Vedbek Kl. **6**$^{1}/_{4}$, Skodsborg Kl. **6**$^{1}/_{2}$ og Bellevue Kl. **7** Efterm.,
fra Kjöbenhavn til Malmö Kl. **8** Aften.
Mandagen den 27de Juli farer Skibene igjen som sædvanligt.

Annonce fra Berlingske Tidende om dampskibsfarten i Sundet med det nye damskib Hamlet, der er vist på side 137.



De rejsende fra dampskibene blev roet i land i store både, der, før havnene blev bygget, gik ind til anløbsbroer. Her er vist bådene, der ankommer til broen ved Bellevue.

samme år to små hjuldampere, »William« og »Emma«, der efter skibenes farve blev kaldt »de blå drenge«.

Sundfarten antog efterhånden fastere former. Rederiet i Helsingør anskaffede i 1846 et nyt skib »Ophelia«, der året efter blev sat ind i driften, og i 1857 udskiftede man det første »Hamlet« med et nyt og større, der også kom til at hedde »Hamlet«, og som sammen med det lidt yngre »Horatio« i delvis samarbejde med svenske rederier besørgede Sundsejladsen.

Nye rederier kom til og nye skibe blev indsat i Øresundsfarten, som fik større og større betydning. Det var dampskibene, man benyttede, når man skulle nord for Klampenborg, og det var dem, der betingede den stadig tiltagende udbygning af fiskerlejerne med villaer. I den sydlige del af Sundet blev der bygget dampskibsbroer, hvor skibene kunne lægge til. Andre steder måtte passagererne sættes i land af de lokale fiskere, som løb ud med deres både, når dampskibet kom.

Dampskibenes fartplaner blev indrykket i aviserne, og her bragtes også meddelelse om de særlige søndagsture, der blev arrangeret i sommertiden. Selskaberne synes at have villet overgå hinanden i ydelser

til passagererne. Et selskab annoncerede med, at der under sejladsen ville spille et stort orkester, og et andet lokkede med, at skibene gik helt ind til anløbsbroerne, så de rejsende blev fri for ilandsætningen ved hjælp af robåde.

Når man i sidste halvdel af århundredet flyttede på landet, foregik udflytningen altid med dampskibet. Poul Reumert har engang i et interview fortalt om barndommens ture med damperen: »... jeg måtte op halvseks, når jeg skulle i skole. Klokken seks kom damperen. Den stoppede ved Snekkersten, man blev roet ud af en fisker – en line kastedes ud og halede fiskerbåden nærmere – og så klatrede man op på damperen ad stigen. ... og De kan tro, der var mange mennesker med, for hjuldamperen var jo i virkeligheden en forløber for det senere grosserertog. Klokken tre sluttede skolen, og så gik turen i omvendt rækkefølge. Det blev sent, før man nåede hjem, for båden startede først klokken fem fra København; men det var lange, lyse aftener, så hvad gjorde det«?[2]

Naturligvis elskede drengene turen med hjuldamperen. Otto Rung skrev om sejlturene op langs kysten med »Øresund« og »Gylfe«, som for børnene var årets store fest: »Vi ilede i trav om bord og spurgte straks efter vor gode ven fra sidste sommer, den flotte, store styrmand Andersen. Og han hjalp os med at se efter, om alt vort rejsegods var med om bord. Inde i ruffet ud for døren ned til maskinen med det blanke stål og messing af de mange hjul og stempler, der stod vore egne tremmesenge og vore tangmadrasser, viklet om med sejlgarn. Og ved Vedbæk kom fader ud fra rygesalonen og tog os med ned i kahytten, hvor hver af os fik det vidunder, som ikke findes mere nu på jorden, men i de gamle Øresunds-år blev kaldt en *dampskibs-bøf!* Intet duftede så lifligt som derinde fra kokkens lille kabys: af løg, tilsat med olie fra maskinrummet«.[3]

Ved Snekkersten, hvor familien skulle i land, kom to fiskere ud og hentede passagererne og deres gods. Helt ufarlig var denne omladning ikke. Et år, skriver Rung, hændte det, at en af de unge fiskere fra sin båd ville række en buket blomster op til en damepassager, men faldt udenbords og druknede for alles øjne!

Da kystbanen blev anlagt, tabte kystsejladsen efterhånden sin betydning for dem, der skulle til og fra landstederne, men turen med Sundbådene til Helsingør blev endnu i lang tid en yndet og eftertragtet forlystelse. Fra hjuldamperen, der roligt plaskede op gennem Sundet kunne man nyde udsigten til alle Strandvejens smukke steder. Skibet gled



Maleri af Andreas Juuel. Vedbæk 1853. Udsigt fra Krohaven. Privateje.

langs den skovklædte pynt ved Skovshoved og forbi Vedbæk og Rungsted, hvor villarækken hørte op, og hvor det frodige agerland skød sig ud mod stranden, videre tæt forbi Hven og over Nivaabugten. De skånske kyster kom tættere på, alt mens skibet nærmede sig Kronborg og Helsingør. Intet er skønnere i Danmark, skrev Palle Rosenkrantz engang, »og den færd bør alle prøve, thi her er det herligt at fare«.[4]

Først adskillige år efter at dampskibet var en realitet, blev det muligt at anvende dampen som drivkraft i samfærdslens tjeneste på landjorden. I Danmark skete det ved åbningen af jernbanen fra København til Roskilde i 1847, men allerede da havde der været forslag fremme om anlæg både til Klampenborg og til Helsingør.

Forslaget om en bane til Klampenborg blev fremsat i 1840'rne af den initiativrige dr. Hjaltelin, som var meget interesseret i banen, for at gæsterne til hans store badeetablissement i Klampenborg nemt og bekvemt kunne komme til og fra badet. Han fik regeringens tilladelse til at foretage de fornødne nivellementer i terrænet, men tanken om en jernbane netop til Klampenborg stødte på massiv modstand ikke mindst fra grundejerne langs Strandvejen, som protesterede mod den ødelæggelse, den ville forvolde. Da Hjaltelin heller ikke kunne få tilladelse til at erhverve de nødvendige arealer gennem ekspropriation, gik det hele i stå.[5]

Tanken om jernbaner både til Helsingør og Klampenborg var stadig levende, men først da banen til Korsør var åbnet i 1856, kunne man igen tænke på at få planerne gennemført. Men nu opstod der nye vanskeligheder. Man havde jo lige fået en banegård syd for byen, og den kunne ikke anvendes til en nordgående bane. Man fandt dog efterhånden frem til en løsning, og i 1861 blev vedtaget en lov, der bemyndigede indenrigsministeren til at give Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på at anlægge og drive en jernbane fra København til Helsingør med en sidebane til Jægersborg Dyrehave. En ny banegård ved det nuværende Axeltorv blev opført i 1863/64, og herfra gik banen i en stor vestlig svingende bue over Lygten til Hellerup, hvor sidebanen til Klampenborg begyndte.

Åbningen af Klampenborgbanen den 22. juli 1863 blev en af de helt store dage både for banen og københavnerne. I tusindvis strømmede folk af sted til banegården, men trængslen på udturen var for intet at regne mod det, man kom til at opleve, da man skulle hjem. Ikke alene de, der var kørt ud med toget, men også alle, der var kommet til Klampenborg på gammeldags manér, ville hjem med den nye

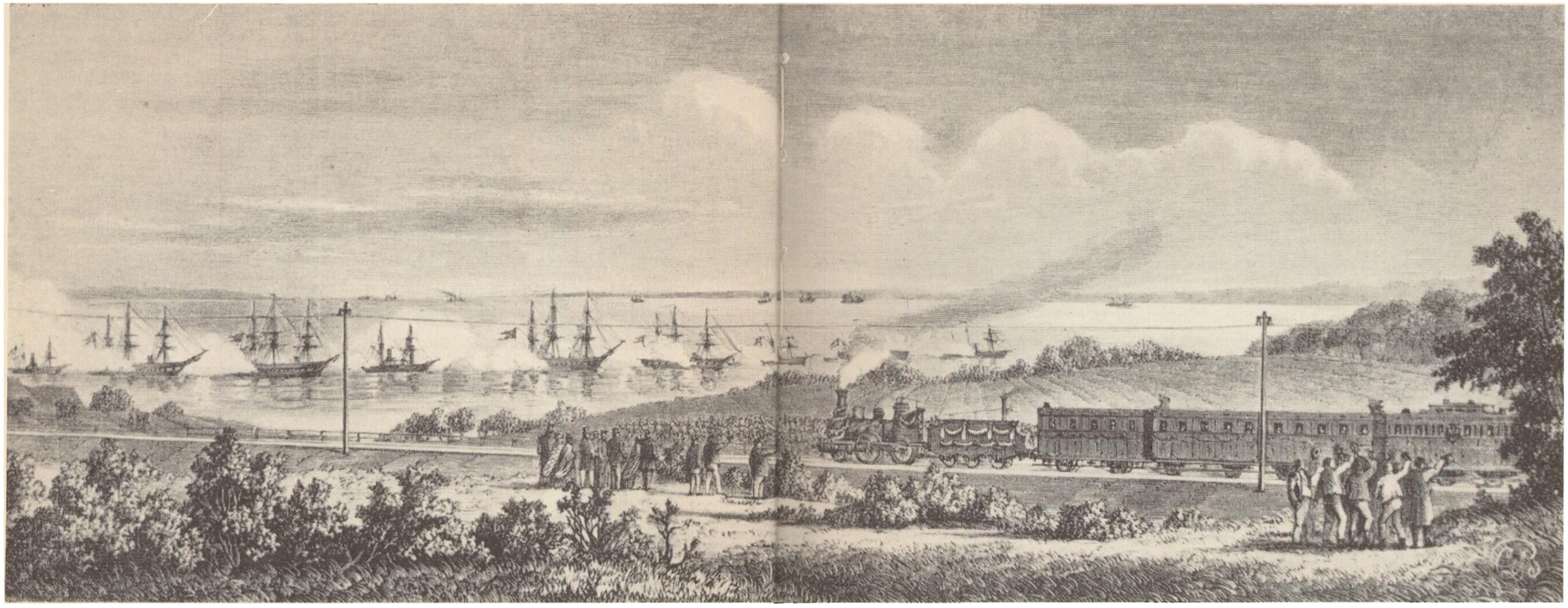
befordring. Der opstod fantastiske scener, da togene blev bestormet, og trods afsendelse af tog hver halve time var de sidste af skovgæsterne først hjemme mellem kl. 4 og 5 mandag morgen, og da var både Charlottenlund og Klampenborg stationer hærgede og molesterede og efterladt med knuste vinduer og sprængte døre.[6]

I de første år var toggangen på Klampenborgbanen meget beskeden. I vintersæsonen 1865/66 gik der f. eks. kun fire tog til Klampenborg – kl. 10, kl. 15, kl. 17^{30} og kl. 22^{45}, og kun mandag, torsdag og lørdag aften gik der tog direkte til Klampenborg. På ugens øvrige dage kørte toget fra København til Lyngby tilbage til Hellerup, og derfra til Klampenborg. Ville man disse aftener til Charlottenlund eller Klampenborg, måtte man derfor enten vente i Hellerup, eller gøre rejsen med mellem Hellerup og Lyngby og tilbage. Der var tre klasser på toget. Enkeltbilletter kostede henholdsvis 60, 40 og 25 øre, og returbilletter det dobbelte.

Med toget behøvede skovturen ikke at tage så lang tid. Knud Bokkenheuser mindes, hvorledes han og hans søskende kom med forældrene i skoven søndag morgen med første tog og efter en lang spadseretur nåede hjem til frokost med toget kl. 11^{30}. Men en skovtur med toget kunne aldrig blive den samme oplevelse, som de gamle skovture havde været. Hele sceneriet var borte, glæden og befrielsen, »der for lange tider efter kunne forfriske ens sind og legeme til at bære livets daglige prosa« var forsvundet. Som pastor Plenge skrev i 1873: »man sætter sig i den så uendelig prosaiske jernbanekupé, ærgrer sig over den snegleagtige kørsel og gisper efter et frisk vindpust, løber et par timer om i skoven uden at få vådt eller tørt og må så lystre piben, når klokken er slået til at vende hjem«.[7]

Klampenborgbanens succes kunne der dog ikke rokkes ved, og passagertallet voksede år for år. I 1879 var der 1.062.341 rejsende, og i 1883/84 var tallet steget til 1.400.806, men året efter var der en tilbagegang til 1.179.782 rejsende, rimeligvis som følge af dampsporvognens anlæg.[8] Ét stort gode havde Klampenborgbanen: nu kunne folk ligge på landet hele sommeren, og alligevel kunne familiefaderen passe sin forretning, eller hvad han skulle, i byen.

Endnu omkring 1880 var det at bo i Charlottenlund at være på landet. I sine erindringer har Knud Bokkenheuser skildret det hyggelige, landlige og noget provinsielle liv, der udfoldede sig på den lille station, hvor »stationsforvalter«, kaptajn N. H. Grosche herskede med uindskrænket myndighed og forenede sin stilling som stationsforvalter med



Indvielsen af Nordbanen den 8. juni 1864 skete under de festligste former. Et »blomsterfloromvundet« lokomotiv fremførte et særtog med kongen, den kongelige familie og mange honoratiores, og blev overalt modtaget med begejstring.

Særlig festlig var kørslen fra Snekkersten til Helsingør, hvor toget blev hilst med salut fra de opankrede orlogsskibe, mens skibenes landgangskompagni præsenterede gevær. Tegning af Carl Baagøe i Illustreret Tidende.

postmester- og telegrafbestyrerhvervet. Han virkede alfaderligt for de faste togrejsende, og altid elskværdig så han til, at alt gik, som det skulle.

Hvert af de tre morgentog havde sit specielle publikum og sit særlige ansigt. Første tog om morgenen gik 7^{15}, og med det kom »de rigtige slidere«, hvoriblandt var mange af tidens kendte københavnere. Flere kom så sent, at leddet oppe ved skoven allerede var lukket, men så stod Grosche og klappede i hænderne og råbte: »Kom nu, kom nu! Vi kører!«, og så gik den vilde jagt ned ad jernbanevejen. Han kunne drive det så vidt, at han kunne sige: »Vi må tøve lidt endnu! Morescos vogn er ikke kommet!« – eller: »Jeg har ikke set noget til Hansens eller Puggaards fra Krathuset«. Og så ventede toget.

Det andet tog var et udpræget skoletog, og de ængstelige mødre behøvede ikke at følge deres dumdristige unger til stationen. Grosche passede på, at de ikke kom for nær sporet og hverken sprang på eller af, før toget holdt. Det tredje morgentog var det roligste, med det tog alle husmødrene, der skulle gøre indkøb i byen og enkelte ældre og større grosserere og forretningsfolk, og når det var afsendt, sænkede roen sig over den lille station.[9]

Selv om Klampenborgbanen blev mere populær end banen over Hillerød til Helsingør, var det dog denne, der var det største og vigtigste anlæg. Strækningen fra Hellerup til Lyngby blev taget i brug allerede i 1863, mens hovedstrækningen til Helsingør først blev indviet den 8. juni 1864. Et åbningstog med kong Christian IX, dronning

Louise og flere medlemmer af kongehuset kørte strækningen igennem i festsmykkede vogne. Det standsede ved alle stationer, og hvert sted var begejstringen stor. Ved Snekkersten blev det mødt med kanonsalut fra en halv snes opankrede orlogsskibe, blandt hvilke var »Jylland« og »Sjælland«, der kun en måned forinden havde kæmpet ved Helgoland. Den festlige indvielse netop på det tidspunkt, hvor krigen med Tyskland ikke var formelt afsluttet, stod som et »tegn på landets velstand og kraft«, som Christian IX sagde i sin åbningstale.

Nordbanens betydning for bebyggelse og beboelse ved Strandvejen var ret begrænset, navnlig i de første år, da der endnu ikke var nogen station i Snekkersten. Først efter nogle års forløb kom der en holdeplads. Ganske anderledes kom Kystbanen til at præge Strandvejen, men da den først blev taget i brug i 1897, viste dens virkninger sig først for alvor lidt ind i det nye århundrede (se s. 184).

Hvor svært det før Kystbanens åbning var at være turist langs Øresundskysten, gør man sig ikke længere nogen rigtig forestilling om. For den sydlige strækning vedkommende kunne det endda gå, da det var muligt med omnibus eller almindelig hestevogn at komme fra Klampenborg og Holte til Skodsborg, Vedbæk og Rungsted. Ville man længere mod nord, var det meget sværere. Det lod sig f. eks. ikke gøre at besøge Humlebæk og Gurre på samme dag, skønt de dog ligger ret nær hinanden. Man måtte tage toget til Kvistgaard station, »der ligger så ensomt, at den synes ganske umotiveret at være anlagt netop her«. Når man vel var ankommet til Kvistgaard, kunne man så vælge, om man ville besøge Humlebæk – knap en fjerdingvej sydøst for stationen – eller Gurre. Ville man besøge begge steder, måtte man gøre turen til Kvistgaard to gange, da der ikke var nogen kro i Kvistgaard, man kunne overnatte på. Og skulle man uden for sæsonen til Rungsted, var det nemmest at tage toget til Hillerød, hvorfra der gik dagvogn over Hørsholm til Rungsted kro.[10]

Naturligvis var det blevet meget lettere at komme til Dyrehaven, men Klampenborgbanen havde dog en ulempe, som for en stor del af københavnerne var nok så generende. Banegården lå helt ude vest for byen, og det betød for mange en lang spadseretur. Det var et savn, at der ikke fandtes en mere direkte forbindelse fra byens østlige del til områderne nord for byen. De gamle hestesporvogne kom jo aldrig til Taarbæk, som det oprindelig havde været meningen; omnibusser og kapervogne forslog ikke længere, og dampskibene afgik kun sjældent.



Scene i Klampenborgtoget. Litografi, ca. 1870. Det kongelige Bibliotek.

Så fandt man på dampsporvognen, det mærkeligste og mest mislykkede befordringsmiddel, der nogen sinde er set i Danmark.

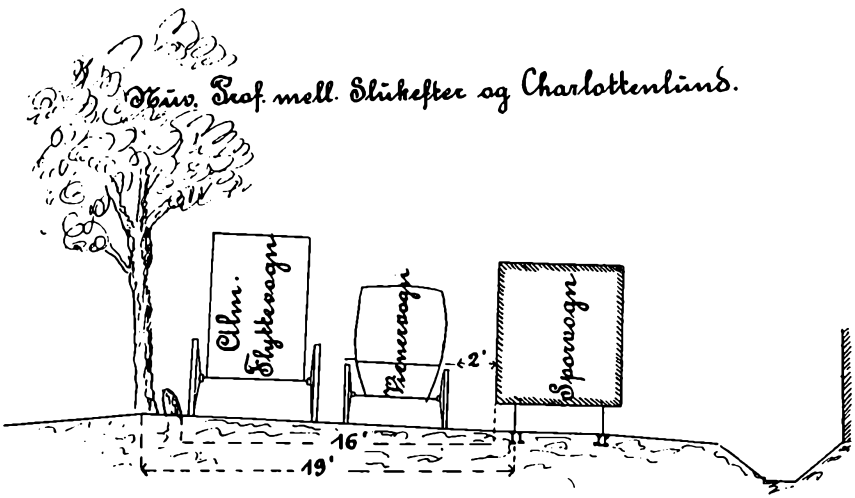
Netop i disse år arbejdede og eksperimenterede man i udlandet med at skabe en eller anden form for brug af dampkraften til sporvejslinier, og herhjemme tog man ideen op. Flere ingeniører syslede med tanken om at anvende damp som drivkraft netop på Strandvejen, og det lykkedes en af de interesserede at få tilladelse til at anlægge en dampsporvejslinie her. Planen gik dog i stå, og gang i sagen kom der først, da den kendte finansmand C. F. Tietgen, der var formand for »Kjøbenhavns Sporveis-Selskab«, havde fået tilladelse til at benytte damplokomotiver på sporvejsstrækningen fra Trianglen til »Slukefter«. Han fik dannet et nyt selskab, »Strandveiens Dampsporvognsselskab«, og da fornøden lovhjemmel var tilvejebragt og koncessionerne i orden, gik man i gang med anlæggene. Skinnevejen skulle placeres i vejens østside og så tæt op ad gangstien som muligt. Nogle steder blev det dog nødvendigt at indskrænke gangstien for at få tilstrækkelig plads til kørebanen. Man indkøbte lokomotiver og vogne, og den 23. marts 1884 åbnede man driften.[11]

Sjældent er et anlæg blevet modtaget med så spændte forventninger og så megen optimisme som dampsporvognen, og sjældent er forventningerne så hurtigt og så grundigt blevet skuffede. Der var ellers nok, der kunne mane til skepsis. Alene tanken om at køre den smalle vej igennem med et sådant monstrum, som dampsporvognen var, måtte virke afskrækkende. Ser man på det reglement, der blev udfærdiget, inden kørslen kom i gang, forstår man, at det må have været med bange anelser, man begyndte. Kørehastigheden blev begrænset til 2⅛ mil i timen, og denne hastighed måtte endda kun anvendes på lige eller overskuelige strækninger af sporet, når dette og den tilsvarende del af vejen var fri for anden færdsel. Gennem Skovshoved (fra Skovshovedvej til Emilie Kilde) måtte der kun køres med halv fart, og under kørslen her skulle alle mod Sundet vendende vinduer i vognene holdes lukkede, fordi sporvognen bogstavelig strøg op ad husene. Selv den ret beskedne fart, man havde foreskrevet, viste sig snart at være for stor, og i 1887 krævede ministeriet kørehastigheden nedsat til 1¾ mil i timen, hvilket bevirkede, at flere vogntog måtte indsættes, og dette betød yderligere driftsomkostninger.

Dampsporvognen skulle afgive lydsignaler til advarsel for vejfarende og beboere. Signalerne skulle gives af maskinisten ved enkelte stærke slag med passende mellemrum på en kraftig klokke foran på maskinen, og når klokken lød, var de vejfarende pligtige at vige til side.

Hele strækningen var enkeltsporet og forsynet med drejeskiver ved begge endestationer samt flere såkaldte »undvigespor«. Der var syv stoppesteder mellem Trianglen og Klampenborg: ved Gasværksvej, Eltham, Hellerup, Constantia, Charlottenlund, Skovshoved og Hvidøre. Køretiden mellem de enkelte stoppesteder var ca. 5 minutter, og hele køreturen varede godt tre kvarter. Der kørte på et vist tidspunkt 29 tog i begge retninger med første og sidste afgang fra Trianglen kl. 6^{24} og kl. 23^{00}.

Glæden over dampsporvognen blev kun kortvarig. Allerede efter det første år viste der sig mangler og ulemper, som man ikke havde regnet med. Lokomotiver og kedler var for små, og maskinerne frembragte en infernalsk støj, som man dog i nogen grad fik dæmpet ved at fjerne nogle trækkæder, men så var drivhjulene tilbøjelige til at løbe rundt på skinnerne, uden at toget rokkede sig af stedet. Det hændte, at alle passagerer måtte ud og skubbe på, når toget skulle op ad bakken ved Hvidøre. I fygevejr om vinteren kørte det uhjælpeligt fast i driverne, og driften måtte indstilles i uger ad gangen.



Profil af vejen mellem »Slukefter« og Charlottenlund. Megen plads var der ikke på Strandvejen, efter at dampsporvognen var blevet etableret. Amtsvejvæsenet overvejede at udvide vejbanen, men opgav det.

Daværende amtsvejinspektør i Københavns amt, R. W. Winkel, var alt andet end tilfreds med at skulle have dampsporvognen til at køre på Strandvejen, og han har fortalt om alle de kvaler, den voldte ham. Lokomotivet var et fænomen helt for sig selv. Det var monteret på en speciel bogie og indbygget i passagervognen, der hvilede dels på lokomotivets bogie, dels på sin egen bogie, »og så var det den snedige mening, at efterhånden som vognen fyldtes, forøgedes også den vægt, der hvilede på lokomotivets drivhjul, og dermed trækkraften. Men, o ve, den væg, der skilte lokomotivrummet fra passagererne i den lukkede del af vognen, var så tynd, at passagerrummet altid var ret stærkt opvarmet, og det *var* jo ikke så godt, i betragtning af at det hele var lavet for sommertrafikken til Dyrehaven. Ingen opholdt sig godvilligt i den del af vognen, nej, man klumpede sig tværtimod sammen på den åbne bagperron bag personvogns-bogien og var altså med til at vippe lokomotivet i vejret. Jeg har en varm sommerdag været vidne til, hvordan en ung pige med ryggen mod den fatale mellemvæg rødmede til glødhede og tørrede sveden af sig, indtil hun fortvivlet gav op«.[12]

Værst af alt var dog den fare, dampsporvognen betød for den øvrige færdsel, og de talrige ulykker og skader, den forårsagede. At se løbske

heste galoperende af sted med vraget af en vogn slæbende efter sig, hørte med til søndagens oplevelser, og ustandselig klagedes der i aviser og andre steder over ulykkerne. En ulykke, der optog København meget, fandt sted i juni 1886, da Casino's unge, smukke primadonna Louise Broch kom alvorligt til skade. Hun kom kørende i sin lille ponyvogn, og med en stor flytteomnibus tæt op ad ponyvognen på den ene side og damplokomotivet lige så tæt på den anden, blev hesten sky og drejede ind mod dampsporvognen, der knuste ponyvognens hjul. En uge efter blev en enspændervogn påkørt af dampsporvognen, og alle fire passagerer kom til skade. En måned senere gik det ud over en kalechevogn; passagererne, en københavnsk grosserer og fem børn, slap dog uden større skader, men hesten måtte slås ned.[13] Og sådan gik det år efter år.

Kritikken tog til, aviserne var forargede, og klager strømmede ind. På en klage fra beboerne på Strandvejen svarede indenrigsministeren i 1886, at han erkendte, at de vejfarende med grund kan klage over sporvognen, »og havde man forudset eller kunnet forudse, hvor store disse ulemper ville blive, må det betvivles, at koncessionen var blevet givet«. Men nu var anlægget der jo, »med det bestående ret«, som han sagde, og det måtte vel også indrømmes, at det var et stort gode for en betydelig del af Københavns befolkning, og at det bødede noget på savnet af en banegård i byens østlige del. Noget kunne der også gøres for at forbedre vejen, selv om dette ikke var muligt alle steder og i alt fald ikke i Skovshoved.[14]

Ofte benyttede kritikken sig af den ironiske form som i dette »forsvar« for dampsporvognen, hvori det blandt andet siges: »Den er vældig stærk, og alle raske fyre synes godt om den personificerede styrke. Det er en fornøjelse at se den rutsche hen ad Strandvejen, klippe tæerne af de mennesker, der kommer den for nær, kappe hovedet af Skovserkonerne, når de række det ud af deres vinduer, mase søndagsrytterne og lejehestene til en Centauervælling, vælte charabancer, wiener- og holstenskvogne uden hensyn til nationalitet, afstedkomme blodsudgydelse og benbrud uden at bekymre sig om alder og køn og til sidst – så lystig, som om der ikke var hændet det mindste usædvanlige – sætte sig på ende- og drejeskiven ved Bellevue. Der er vistnok noget

→

Skillingsviserne, der behandlede aktuelle emner, ofte i ironisk form, fandt i dampsporvognen et taknemmeligt offer for deres groteske humor.

Høker Petersens mærkelige Uheld ved Dampsporvognen.

Besunget og beskrevet med dertil hørende Spænd og Halløj af Pudse-Petersen.



Og: **Mit Sommerhjem.**

Kjøbenhavn. — Rud. Foltmars Tryk.
Faas i Holmensgade 33, ved Larsegade.

lumsk i den måde, på hvilken den kommer ansættende omkring hjørnerne, men intet er jo fuldkomment i denne verden.

... Allerede ved Trianglen får man øjet op for dens dyder. Så rolig og stille, så fredelig massiv, som om den aldeles ikke havde ondt i sinde, står den og slukker tørsten ved en vandhane. Man tror ikke, at den kan rokkes af stedet. Man fristes til at gå hen og klappe den. Men den koger indeni. Blidt og yndefuldt glider den hen ad skinnerne; den synes at kunne standses med den lille finger, men det er dog ikke værd at forsøge derpå; det vil gå ud over både den og alle de andre fingre ... Dampsporvognen ringer med klokker. Der kan ikke tænkes noget mere idyllisk. Man holder hestene an som i fordums dage, når det ringede Ave Maria, og folder hænderne til en stille bøn, medens den herlige maskine buldrer forbi. Man tæller i en hast sine lemmer, lukker øjnene i en slags from hengivelse og frydes som en lærke, når man ved den påfølgende opgørelse af status finder dem alle i behold. Og skulle det hænde – hvad det jo gør en gang imellem – at man mister et par fingre, får knækket et par ribben eller knust en fod, mindes man jo på en håndgribelig måde om livets kortvarighed. ... Dampsporvognen støder ikke og snøfter ikke som sine medbrødre på skinnerne. Langt borte høres den, som når der fejes kanonkugler sammen på et loft, nær ved er den let på tå som en legion katte, der spadsere hen over edderdunsdyner ...«[15]

I diskussionen blandede sig enkelte røster til forsvar for dampsporvognen. Således skrev birkedommer U. Schow i sit foran side 125 omtalte indlæg:

»Jeg har ikke kendt noget foretagende af den natur, der i den grad har vundet publikums gunst som dette, og hvilke indvendinger man end vil fremkomme med imod det, vil trafikken utvivlsomt tiltage i stedet for aftage, thi foretagendet må i de hele betragtes som sundt og er et særdeles stort gode for publikum, der befordres både billigt og godt, medens de, der på anden måde befordres ad Strandvejen, utvivlsomt i antal kun ere et forsvindende mindretal. Man er derfor fuldstændig berettiget til at spørge, om kørslen på Strandvejen da alene skal være forbeholdt dem, der have råd til at holde køretøj eller lejet befordring eller kaperkuskene. Vi andre, som nu ikke have råd hverken til at holde befordring eller til at give mindst 12 à 14 kroner ud for hver gang, man ønsker at trække frisk søluft, men ikke have synderlig lyst til at sætte os op på en kapervogn – thi om man end ikke vil undse sig ved

selv at bestige et af disse køretøjer, kan man dog ikke byde sin kone og døtre et befordringsmiddel, hvis traditionelle kendemærke er: 'Læg op, Ferdinand', – Vi andre, siger jeg, bør dog ikke være aldeles afskårne fra at befærde landets smukkeste vej uden til fods«.

Sådanne velmente forsvar kunne dog ikke redde situationen. Dampsporvognen var og blev upopulær, ja havde i virkeligheden længe været dødsdømt. Passagerantallet dalede støt og roligt, og da driften viste sig at være langt dyrere end påregnet, kom selskabet snart i håbløse økonomiske vanskeligheder. At fortsætte var komplet umuligt, og da sommeren 1892 var gået, standsede man den 30. september driften.

Da amtsvejsinspektør Winkel senere mindedes de bevægede dampsporvognsdage, sammenfattede han sin nekrolog over »det raslende og støjende Strandvejsuhyre« i få ord: »Det var et forfejlet anlæg, og driften svarede ganske dertil«.[16]

Hvad enten dampsporvognen nu var god eller dårlig, så kørte den dog faktisk i en lille halv snes år, og den gled ind som en del af dagliglivet og hverdagen på Strandvejen. Skolebørnene brugte den, og her sad om morgenen den 14-årige Otto Rung og forelskede sig i en jævnaldrende, brunøjet skolepige: »Men når ferien så var forbi, måtte vi skoledrenge køre ind hver dag med den nye dampsporvogn, der hostende og prustende løb på skinner ned ad Strandvejen og med endestation på Trianglen. Den tur var vort store eventyr! Vi havde vort eget private abonnementskort hængt i en snørelidse omkring halsen over blusen. Vi balancerede sammen med uvorne kammerater på det smalle trinbræt langs den åbne bivogn. Og på en af bænkene så jeg hver morgenstund en skolepige på min egen alder, fjorten år, med lange sorte krøller ned på kadettøjskraven og med en determineret amorbuet mund og brune lumske øjne. Jeg fik at vide, hvad hun hed, men ikke mere! Og mon hun anede det bitterste om mig? Skønt hun, når hun var i det humør, kunne møde mine øjne i et smil, medens hun sad med skolebogen på sine knæ og hørte sig selv i franske gloser«.[17]

Sophus Claussen kunne endog få dampsporvognen til at danne rammen om et charmerende opgør mellem to unge ægtefæller, selv om det måske nok mere var den drømmeriske aftenstemning under Strandvejens lindetræer end kørslen i den prustende dampsporvogn, der glattede misstemningen ud – på en måde, som må have glædet dampsporvognens tidsalder:[18]

Da vi til Aften spiste i Skoven, Skæbnen vilde,
at det ej ret os smagte, og hun befandt sig ilde.

Og mens vi gennem Skoven til Strandvejen spasérte,
saa saâ hun i vort Forhold det slette og forkerte.

Hun talte om sin Stolthed, som var saa let at krænke,
og hvad om hint og dette vel Verden maatte tænke!

Og hun var bleven hæftig, forinden hun blev færdig.
Til Strandvejen vi naaed', og *jeg* begyndte værdig ...

Og mens i Aftnens Stilhed der hørtes fjærne Toner,
og Linde stod og drømte med deres lyse Kroner –

mens langs den tavse, hvide Chaussé vi traf paa somme
med Bøgegrene ventende paa Dampsporvognens Komme –

og medens Oldenborrer forbi os hastig svirred,
– saa talte jeg alvorlig, mens let min Stemme dirred.

Jeg talte fast og rolig. End grubler jeg bestandig,
hvorledes dog min Stemme blev saa sonor og mandig.

Skønt jeg var streng og fattet, var mine Ord ej bitre;
det gav en egen Rhytme, at Stemmen kunde sitre.

Og under al min Talen saa gik hun ved min Side;
jeg mærked Trodsen over i tænksom Tavshed glide.

Hun stille og med Anger mit lange Opgør hørte,
til Dampsporvognen ankom, og vi steg ind og kørte.

Hun sad, som var hun Sorgen i Skikkelse som Kvinde,
dog til et Ord hun kunde sig ikke overvinde.

Og vi var halv Vejs komne, min Ro jeg næsten misted;
da ydmyg og stilfærdig sin Arm i min hun listed –

og hvisked et og andet om Vind og Blæst og Kulde,
som hendes Trang til Varme hos mig forklare skulde.

Da vi tilsidst os maatte *formaliteter* forsone,
hun loved mig at være en artig, lille Kone.

Da dampsporvognen havde indstillet driften, opstod der en følelig mangel på befordringsmidler på Strandvejen syd for Klampenborg. Navnlig de faste beboere savnede en regelmæssig forbindelse til og fra byen. Noget hjalp det, da Kjøbenhavns Sporveis-Selskab i november 1892 genoptog kørslen med hestesporvogn fra Kongens Nytorv til »Slukefter«, men først i 1897 blev kørslen videreført helt til Klampenborg. Man brugte blandt andet de gamle vogne fra dampsporvognens tid, som blev »savet over« og forspændt et par heste.

Denne befordring var naturligvis kun en nødløsning, og der arbejdedes stadig med forslag til måder og midler til udfyldning af det befordringsmæssige tomrum, men opgaven var vanskelig, fordi vejen var for smal til større arrangementer. Et af forslagene vakte dog betydelig interesse. Det havde den store fordel, at dets gennemførelse ikke ville belaste selve vejen, men derimod luftrummet over vejen. Det gik ud på at bygge en elektrisk dreven bane oven over vejen. Man tænkte sig, at denne luftbane skulle udgå fra Grønningen med endestation i Klampenborg, og at den skulle hvile på 7 til 8 m høje jernstøtter. Sådanne baner var begyndt at komme frem i udlandet, hvor man havde haft gode erfaringer med dem. De var billige i drift, de ville ikke tage plads op på vejen, og de ville ikke genere hestene. Banens længde var anslået til 11¼ km, og kørslen hele strækningen igennem skulle kunne gøres på 40 minutter, inklusive 1 minuts ophold ved hver af banens 12 stationer. Forslaget kom til drøftelse i Københavns amtsråd, hvor man dog ikke turde tage ansvaret for det, og så faldt det bort.[19]

I århundredets sidste ti-år begyndte cyklen at vise sig på Strandvejen. Den var gennem en række misfostre og fantastiske former for »maskiner« – »velocipeden« også kaldet »væltepeter«, »kænguruen«, den høje »bicykel« osv. – omsider nået frem til en form, der havde praktisk betydning. »Safety« kaldtes den i almindelighed, og var omkring år 1900 så at sige allemands eje.

Der var en umådelig modstand mod cyklerne, og aviserne var ved at flyde over af harme og indignation: »Fra at være en uskøn, men uskadelig adspredelse i ledige timer er bicykleuvæsenet endt med at

blive en epidemi, hvorimod den gode smag bør nedlægge sin protest«, skrev man. »Bicyklisten er en parodi på rytteren; han viser sig iført nattrøje og lange nøgne ben og med ridepisk til at holde hundene borte med«. Værst var naturligvis modstanden mod damernes cykling: »Toppunktet af galskab er det nu at se vore sportsdamer, der hidtil har holdt sig til tricyklen, vise sig på gaderne ridende den lille hæslige tohjulede »Safety«, på hvilket instrument, de humpende hen over brostenene, udelukkende er optagne af skørterne og de rebelske ben«, og man henviste dem, som andre ofre for en epidemi, til et ubeboet sted.

Diskussionen gik højt. »Om sømmelighed vil jeg ikke tale. Smuk er denne sport ikke for en kvinde. Og bliver den det nogensinde?« spurgte en læge, og fik fra en kollega det svar: »Lad være med den snak om »ladylike«. Skulle det ikke være mindst lige så ladylike at køre på bicyklette som at forøge sin bagdel med et kubikfod i volumen? Flertallet af unge piger og koner lider i høj grad under det stillesiddende liv, de fører«, og han forsikrede, at de unge piger ikke vil mangle unge mænd, som vil finde dem smukke, selv om de cykler.[20]

Cyklerne medførte også mange rent praktiske vanskeligheder. Bommanden ved »Slukefter« mente, at nu måtte cyklisterne virkelig også betale bompenge som alle andre kørende. Han havde søndag den 16. august 1891 talt ikke mindre end 885 cykler, der passerede bomhuset. Andragendet blev afslået i Københavns amtsråd, hvor man gjorde gældende, at skulle folk på cykel betale, så måtte man også lade folk med trillebøre og med barnevogne betale, hvortil amtmanden bemærkede, at der dog ikke kom 800 trillebøre og ej heller 800 barnepiger med vogn ad Strandvejen om søndage. Fra haven i det lille bondehus nær bomhuset, hvor Otto Rungs forældre havde lejet sig ind for sommeren, spejdede Otto Rung i drengeårene efter de mærkelige folk, »der kaldtes bicykle-ryttere, i knæbukser og med jockeyhue oppe på et hjul med sadelen højt over vores havegærde og i et sus fór forbi med hvirvel i pedalerne af begge ben!«[21]

Interessen for cykler voksede år for år. Dansk Bicykel Klub søgte i 1891 om, at der i København måtte blive indrettet en særlig sti på ridestierne, hvor cyklisterne kunne køre, og man henviste til, at »man i udlandets storbyer endog er gået så vidt at anlægge særlige cykelstier«.

→

Situation ud for pavillonen ved Tuborg. Der var trængsel af hestevogne, cykler og gående. Bag chara-bancen midt i billedet skimtes dampsporvognen.

Tegning af Alfred Schmidt i M. Galschiøt, Danmark.

I 1895 åbnedes en cykelskole for damer og herrer (samme år, som paven nedsatte en kommission, der skulle afgøre, om det var passende for præster at køre på cykel), og i 1896 afholdtes det første professionelle cykelløb i Danmark. Der agiteredes for cykelstier langs vejene, og da prins Christian og prinsesse Alexandrine ankom til Danmark, blev de modtaget med cykel-flagtog.



Litografi fra Skovshoved, ca. 1840. Det kgl. Bibliotek.

Den idylliske Strandvej

Engang i 1838 foretog Blicher en vandring fra Hamborg langs den jyske vestkyst helt til Skagen. Det tog ham seks uger at gennemføre turen, og da han kom hjem, skrev han en lille bog om den. Et af kapitlerne kaldte han »Strandvejen«, men da han frygtede, læseren skulle tro, at han nu ville føre dem til Sjælland, skyndte han sig at sige: »Tænk for alting ikke på den der ved Øresund!, hvor man en hel time rejser igennem bare haver og lystlunde, og mellem hele gader af bare lyststeder, det ene smukkere end det andet: hvor Flora

idelig tilvifter os sin berusende duft, og Pomona frister os med sine ambrosiske frugter: hvor havet med sine snekker slynger sig lyseblåt tindrende, lig en kanal besejlet af svaner; hvor, på de milde midsommerdage, hele hovedstadens pyntede verden iler karavanevis frem og tilbage mellem de røgoverhvælvede huse derinde og de løvomhvælvede telte derude«.[1]

Det er den sydligste strækning af Strandvejen, Blicher taler om, strækningen indtil Klampenborg, og han stiller den op som en kras modsætning til den strandvej, han vil skildre, strandbredden langs Vesterhavet, »med vand til venstre, sand til højre og luft foroven«, og man aner, at det nok er denne vej, der står hans hjerte nærmest. Men det gør ikke hans skildring af Strandvejen ved Øresund ringere. Som Blicher skildrede Strandvejen, netop sådan opfattede københavnerne den elskede vej, som de ustandselig søgte ud til.

Det kan være vanskeligt for nutidens mennesker helt at fatte, hvor henrivende og betagende dejlig Strandvejen dengang var. Mange af det forrige århundredes malere valgte deres motiver fra de utallige smukke steder, det gælder f. eks. Eckersberg, Købke, Carsten Henrichsen og mange andre. De fleste af deres billeder er desværre gemt væk i private samlinger, og kun enkelte kan ses på offentlige samlinger og i museer. Man kan fordybe sig i litteraturen, og man vil finde skildringer både i poesi og prosa, der formår at genskabe vejen og landskabet, som det dengang var. Forfatteren de Saint-Aubain har i en novelle fra 1837 fastholdt noget af sommeraftenens flygtige stemning på Strandvejen: »Der er neppe nogen vej smukkere end Strandvejen, når duggen om aftenen ligesom har bundet støvet, og alle blomster og blade drage ånde igen efter dagens trykkende hede. Overalt er det stille, støjen af vognene er ophørt, lysene blinke venligt fra de mange lyststeder, hvor der drikkes the og spises til aften for åbne døre. Det runde spejl, som næsten almindelig hænger lige for døren over sofaen, fordobler lysenes antal og giver denne huslige scene et anstrøg af festlighed, som uvilkårlig bringer vandreren til at standse. Til højre ruller Sundet sine små, krusede bølger imod strandbredden, de enkelte stjerner, som titte frem mellem skyerne, spejle sig i vandfladen og se ud som gyngende lygtemænd, den milde aftenvind blæser imod landet, men den er neppe stærk nok til at føre den hvislende lyd til vort øre, som vandet frembringer ved at rulle over småstenene ved stranden. Det er mørkt, men kun så mørkt, at omridsene blive blødere, utydeligere og hemmelighedsfulde; fanta-



Emilie Kilde omkring 1850. Stedet er et af de oftest afbildede steder på Strandvejen.
Litografi, Emilius Bærentzen, 1856.

sien sættes i bevægelse, den låner omgivelserne alle mulige former og farver, og Strandvejen, som er smuk i virkeligheden, bliver til en eneste, endnu smukkere drøm«.[2]

Naturligvis måtte kysten fra København til Helsingør blive københavnernes mest yndede udflugtsmål og mest elskede sommeropholdssted. Endnu omkring år 1800 var hele kystområdet en fuldstændig landlig idyl. Der var jo nok villaer og landsteder langs den københavnske del af vejen, og enkelte store landsteder lå der jo både i Hellerup, Klampenborg og så langt mod nord som til Vedbæk, men de forstyrrede ikke idyllen, tværtimod, kan man sige, for de store skyggefulde haver eller parker, som det egentlig var, fremhæves gang på gang som noget af det, der gjorde vejen værd at besøge. Hundrede år senere var billedet et ganske andet; da var det meste af vejen brændt med landsteder og sommerboliger, – og dog var idyllen ikke ødelagt, for lige bag hækken om huse og haver bredte bondelandet sig med bugnende kornmarker og saftige enge, hvor kreaturer græssede dagen lang.

Først var det stederne i Københavns umiddelbare nærhed, man søgte til. »Man lejede sig for et halvt hundrede daler en lille indskrænket lejlighed på Strandvejen mellem Vibenshus og Bommen, og her tilbragte man de bedste sommermåneder«, skrev Plenge i sine erindringer om sommerlivet i 1830rne.

Selv om det i århundredets sidste halvdel nok var de nordligere områder, der virkede mest tiltrækkende og det måske også i nogen grad ansås for »finere« at ligge på landet her, bevarede de sydlige områder stadig deres tiltrækning. Axel Henriques har fortalt om barndommens sommerferier i slutningen af 1860'erne. Familien boede på landet i et hus ikke langt fra det sted, hvor nu Hellerup station ligger. Hele egnen var endnu uberørt og landlig, »der boede i tresserne vel ca. 20 mennesker om sommeren og 3 om vinteren«. Man kunne køre mange minutter uden at passere almindelige beboelseshuse, og Sundet lå åbent for blikket. Otto Rung tilbragte som barn nogle somre i Hellerup, og det var endda en snes år senere end Henriques. At bo i Hellerup en sommer var endnu i de år: at være landligger. Men idyllen forsvandt, da man i århundredets sidste tiår begyndte udstykningen. Hurtigt forvandledes det tidligere bondeland til villakvarter, mens karrébebyggelse bredte sig mere og mere langs Strandvejen.[3]

Det var om Charlottenlund, Poul Martin Møller drømte, da han i 1820 sad på Java og lod tankerne gå mod nord til det danske forår:[4]

> Selv iblandt Constantias fulde Ranker
> Mindes jeg med længselsfulde Tanker
> Løvet i Charlottes Bøgelund.

Charlottenlund holdt længe stillingen som sommeropholdssted. Forfatteren Knud Bokkenheusers forældre boede her i 1890'erne, og det lå ikke længere fra byen, end at familien kunne lægge søndagsturen herud »for at se til landstedet«. Kl. 7 om morgenen begav man sig af sted ud ad Strandvejen, »dette kunne være en drøj tur, for vore små ben var tit trætte af den lange marsch«, men til gengæld tog man så toget hjem. Sommerferien blev altid tilbragt i Charlottenlund, hvor børnene tumlede sig i skoven med dens ubanede veje og stier. Om søndagen samledes landliggerne ved Grøndalshuset for at se Skovserpigerne og egnens tjenestepiger træde 5-øresdansen.[5]

Landlivets største glæde, badningen, havde længe haft trange kår langs Øresundskysten. I begyndelsen af århundredet var bade fra stranden for de allerfleste et ukendt begreb. I 1806 efterlyste en mand søbade på kysten mellem København og Helsingør og skrev, at den lighed, der i flere henseender er mellem de to søstater England og Danmark, gør, at man må forundre sig over, at københavnerne endnu ikke kender den nydelse og det middel til sundhed, som englænderne kalder søbade. En eller anden ejer af et af kystens mange dejlige lyststeder kunne afhjælpe savnet, mente han, ved at indrette et søbad i lighed med dem i Margate, Thanet og på flere steder ved Themsen. Han tænkte sig et sted med et stort og smukt fælles »spise-, danse-, snakke- og spillehus« og små nette huse til to eller fire personer, »et doktorhus med en doktor i«, et ridehus og de fornødne heste, have, keglebane, bibliotek, en god kok, en havn med nogle lystbåde m. m., og alt dette skulle næppe anbringes længere borte end Vedbæk. Et sådant etablissement kom også, men først 40 år senere, da dr. Hjaltelin indrettede det nedenfor omtalte kurbad ved Klampenborg.[6]

Indtil da måtte man nøjes med at bade fra stranden, men at gøre det var ikke så ligetil endda. I sommeren 1835, som var meget varm, tog badelivet syd for Helsingør et sådant omfang, at borgmesteren så sig nødsaget til at bekendtgøre, at »da badning fra strandbredden eller bad i nærheden af en meget befaret vej er stridende mod velan-

stændighed og volder offentlig forargelse, finder jeg mig foranlediget til aldeles at forbyde en sådan badning på strækningen fra den nordre arm af Helsingør Havn til anden teglgård (ved Snekkersten). Enhver, som overtræder dette forbud, straffes med bøder fra 2 mark sølv til 5 rdl. sølv«. Men ejerne af landsteder kunne jo indrette sig med badebroer, og det gjorde de også. I 1840'rne kom der i nærheden af København så mange af dem, at de bagved liggende grundejere fandt sig foranlediget til at protestere, da alle disse badebroer ganske berøvede dem udsigten til Sundet.[7]

Skovshoved og Taarbæk var to meget søgte sommeropholdssteder. De fattige fiskere søgte at tjene lidt ekstra ved at leje deres boliger ud til københavnerne, og så mange sommergæster var der, at det i 1873 blev sagt, at Taarbæk var et udflyttet stykke København.

Et karakteristisk syn i Skovshoved i disse år var som tidligere omtalt alle de mange svin, som tumlede frit og hæmningsløst mellem gårde og huse og ud over vej og gangsti. I »Anders Tikjøb« er givet en måske ikke helt troværdig forklaring på denne generende svineforekomst. Den skyldes, hedder det, den omstændighed, at fiskerne lejer deres huse ud om sommeren, mens de selv flytter ind i udhusene, hvorved svinene midlertidigt bliver hjemløse. Svinene var efterhånden ved at blive noget af et problem. Ikke alene ødelagde de vejen, men hvad der måske var værre, så flød det til glæde for svinene med sild over hele vejen, hvilket var sundhedsmæssigt betænkeligt, for, som amtsrådet sagde, det er vel sandt, at Skovshoved og Taarbæk kun er fiskerlejer, men deres anvendelse til sommerophold for københavnerne tiltager år for år.

I 1845 fik det meget besøgte Klampenborg endnu en attraktion, da den berømte Vandkur- og Søbadeanstalt åbnede. Den islandske læge dr. med. J. Hjaltelin havde i udlandet studeret kurbadeanstalter og ville nu anlægge en sådan i Klampenborg.[8] Han trådte i forbindelse med redaktør A. P. Liunge, som havde planer om at anlægge en søbadeanstalt, og de blev enige om at forene deres planer. Hjartelin fik overladt et ca. 23 td. land stort areal af skoven, som blev suppleret med tilkøb blandt andet af et stykke af skrænten nord for Taarbæk, et areal, som man dog ret hurtigt måtte skille sig af med. Det kom til at danne kernen i den udstykning og bebyggelse, der senere gik under betegnelsen Ny Taarbæk.

Arealet indrettedes som park, og her byggede man blandt andet kurhuse, traktørhuse og de senere så berømte cottager. Badet blev



Strandvejen nord for Strandmøllen. Maleri af E. R. Eilersen.

snart meget besøgt, her kunne man modtage kure og bade, eller man kunne rekreere sig, og der blev sørget godt for underholdning. Der blev indrettet et nyt Tivoli, og ustandselig var der koncerter og soireer og meget andet. I Christian IX's tid var etablissementet ofte rammen om officielle fester. Det fortsatte sin eksistens som badehotel helt op i dette århundrede, indtil dets æra brat sluttede, da hovedbygningen nedbrændte i julen 1923. Også cottagerne, der gennem mange år blev stærkt benyttede som sommeropholdssteder, er forlængst forsvundet.

Efterhånden nøjedes københavnerne ikke med at leje sig ind for sommeren, men begyndte at købe grunde og bygge sommervillaer. Dyrlæge N. S. Lorentzen, der var født og opvokset i Taarbæk, har nedskrevet, hvad hans fader, der var vognmand, har berettet om livet i fiskerlejet og egnens udseende i tiden omkring midten af forrige århundrede. Høje græs- og skovklædte brinker strakte sig fra det sted, hvor nu Taarbæk havn ligger, nordpå lige til Strandmøllen og var begrænset af Dyrehaven og Øresund. Hele dette område lå så indbydende til sommerophold, og lidt efter lidt fyldtes det med herskabe-

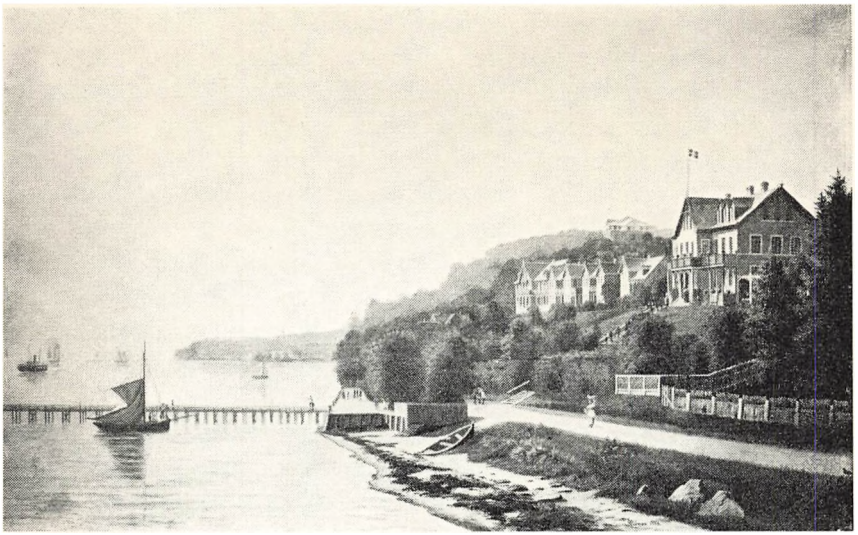


Palæet i Skodsborg 1852, samme år som Frederik VII købte det. Han og grevinde Danner ses midt i billedet. Tegning af H. G. F. Holm. Københavns Bymuseum.

lige villaer og store haver, der strakte sig terrasseformet ned mod vandet.

Grundene var endnu i 1840'rne meget billige. Lorentzen fortæller, hvorledes faderen, som dreng (omkring 1843) var til stede en aften, da der var fest på Taarbæk Kro. Her blev han vidne til salget af en af de mest værdifulde grunde i Taarbæk i dag. Kromanden ville forære Lorentzens bedstefader strandmarken helt til Bellevue, hvis han ville give en flaske portvin, som kostede en rigsdaler: »Min fader, stødte i hemmelighed til min bedstefader og sagde: 'Gør'et, Far, gør'et Far!', men hans fader jog ham bort med et: 'Jeg tror, du er tosset, unge; for en daler kan jeg få en tønde havre til bæsterne'. Et ungt menneske, der var til stede, tilbød at give portvinen, fik slutseddel på handelen og var dermed ejer af den største og mest værdifulde del af Gamle Taarbæk«.[9]

Uden for Taarbæk tyndede bebyggelsen ud. Omkring midten af århundredet tronede Stokkerup i uforstyrret ro. Her boede komponisten Peter Heise, som dog ikke var begejstret for landliggerlivet. Helena Nyblom fortæller, at han hver dag tog ind til byen og blot læng-



Skodsborg Søbad, opført i 1874, blev snart et af kystens mest besøgte badehoteller. På billedet ses anløbsbroen for sunddamperen.

Maleri af E. R. Eilersen. 1883.

tes efter, at de skulle flytte ind igen: »Så snart de var kommet til Stokkerup, gik han og så på ribsene, og så sagde han til sin hustru: 'Tænk dig, når disse bliver røde, så flytter vi herfra'.«[10]

Fra Taarbæk trak bebyggelsen sig nordover, langsomt men sikkert. Skodsborg, som man fik øje på i midten af århundredet, var i første halvdel af 1700-årene et øde sted, næsten da. Fiskerleje havde der aldrig været, men der lå to store lyststeder, »Skodsborg«, som hele egnen fik navn efter, og »Retraite«. De kom på skiftende ejeres hænder, arealer blev solgt fra, og omkring år 1800 var her en hel lille by med en halv snes huse. »Retraite« blev senere anvendt til industriformål, mens »Skodsborg« i 1852 blev erhvervet af Frederik VII. Her tilbragte han mange somre sammen med grevinde Danner. Han byggede huset om og opførte et anneks – begge bygninger indgik senere i Skodsborg Sanatoriums kompleks – og han byggede en gangbro over Strandvejen til Kongshøj på strandsiden. Ude i vandet havde han sin »jagt« liggende, og sommeren igennem fiskede han, foretog udgravninger af Dyrehavens oldtidshøje eller gjorde ture i omegnen sammen med grevinden. Også hun var glad for »Skodsborg Palæ«, som stedet blev

kaldt, og tilbragte efter kongens død endnu nogle år her. Hun døde i 1874, og snart efter blev det meste af »Palæet«s areal solgt.[11]

Allerede mens Frederik VII boede i Skodsborg, var interessen for egnen tiltaget, og i århundredets sidste 20–30 år tog udviklingen fart. Villaer dukkede op, og to hoteller rejste sig her: »Øresund«, der afløste den gamle kro, og hvor 20 værelser, fra 1–4 kr. stod til rådighed, og hvor Table d'hôte serveredes for 2 kr. 50 øre, samt Badehotellet, senere kendt som »Skodsborg Søbad«. Det blev opført i 1874 lige over for dampskibsbroen og bestod foruden af selve hotelbygningen af diverse villaer og en koncertbygning. Det blev meget besøgt, også af udenlandske turister, og gav i mange år Skodsborg ry som et internationalt turiststed.[12]

Vedbæk havde fra ældre tid haft enkelte store lyststeder. Det berømteste var »Enrum«, som stammede fra 1700-årenes første tredjedel og en tid lang ejedes af Christian Colbjørnsen. Lidt yngre var »Alexandria«; det blev i 1810 erhvervet af toldvæsenet og var toldsted indtil 1865, da det igen kom i privateje under navnet »Miramare«. Vedbæks tid som sommeropholdssted begyndte nogenlunde samtidig med Skodsborgs. Holger Drachmann boede i Vedbæk i begyndelsen af 1880'erne og har i noveller og andre steder skildret brydningen mellem den bosiddende fiskerbefolkning og landliggerne. I sommeren 1881 slog også forfatteren Karl Larsen sig ned i Vedbæk, og han har i en lille skildring af »Odin og hans gamle Kæmper« bevaret et billede af »de Vedbækker-Højsommer-Sold med Holger Drachmann som topfiguren«.[13]

Karl Larsen skrev mange år senere, at »vi gæster fra København, som lå derude, følte os som hovedstadens forposter mod nord«. Lige uden for dørene havde de endnu uberørte egne, som de til fods kunne farte om i.[14] Men udstykningerne lurede, ja, de var allerede kommet i gang; kromanden solgte fra, og det samme gjorde mange andre grundejere. Vedbæk var i virkeligheden ved at blive noget af et nybyggerland. Så længe der var plads nok, var det altid vest for vejen, man byggede, her var jo mere læ, og så havde man udsigten over strandengene. Ustandselig havde der været jamret over sandet, og karakteristisk nok indeholdt skøderne på de grunde, der var udstykket fra kroen, deklarationer om, at de nye ejere »bærer ansvaret for den sandflugt, som muligen ville opstå på parcellen«.[15]

Vedbæk-Rungsted – »to navne, der for en snes år siden ved deres blotte klang kunne bringe tanken hen på idyl og fred – og nu?«



Vinterbillede af stranden ved Vedbæk. Til højre kroen, i baggrunden lyststedet Alexandria, senere ombygget og navngivet Miramare. De to lave tårne foran bygningen blev benyttet af toldvæsenet som pakhuse, da Vedbæk i 1810 var blevet toldsted. Det var omtrent her, at den engelske landgang fandt sted i 1807.

Maleri af Hans P. Jørgensen. Privateje.

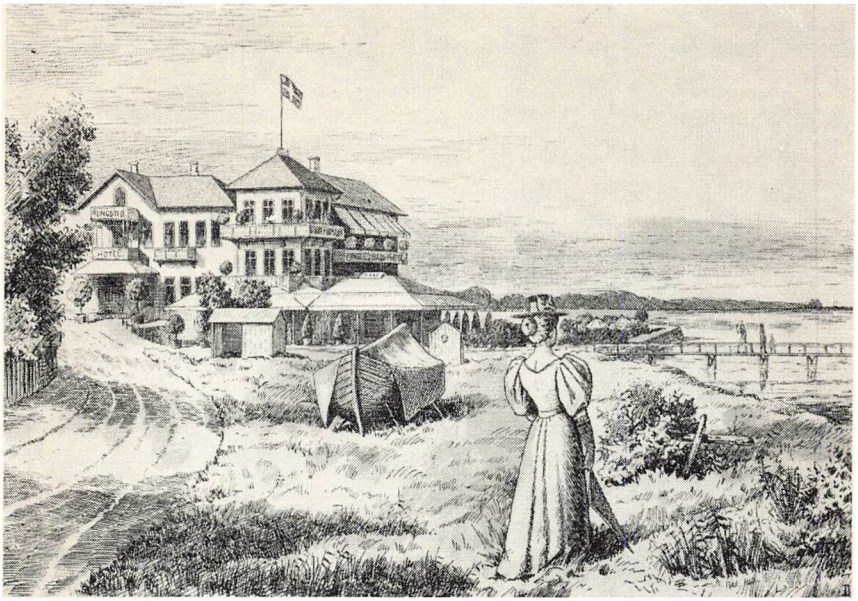


Johannes Ewalds mindestøtte i det nordvestlige hjørne af Rungstedlunds Park – ikke at forveksle med Ewalds Høj ved Strandvejen, hvor der i 1876, hundredåret efter at Ewald havde forladt Rungsted, blev opstillet en mindestøtte med digterens portræt i medaillon, udført af Vilhelm Bissen.

Tegning af H. G. F. Holm i »Sjællands yndigste Egne.

spurgte Drachmann i 1893.[16] Han stillede selv svaret: København har erobret dem og giver dem næppe fra sig igen. »Vedbæk er Østergade fortsat – kedsommelighed, bysladder, nøgternhed, overtrukket med den sødlige fernis henholdsvis af asparges, jordbær og rødgrød... De uundgåelige kystdampere vælter deres flom af smågrosserere og damer ud over »Enrum«s have og ind over Larsens Hotel«.

Men man kunne jo trække nordpå, forbi »Smidstrupgaard Slot« til Rungsted, »thi Rungsted har endnu nogle chancer – så længe det varer«, og i Rungsted er der fiskere, skrev Drachmann, »og vil man se dem – lære dem at kende i deres oprindelighed – så bør man tage her ud eller bedre, leve her høst og vinter over«. Rungsted, den fra Ewalds tid så berømte idyl, bevarede længe sine lyksaligheder. Det var ikke, fordi egnen var glemt, dampskibet ankrede jo op udenfor, og både kunstnere og forfattere søgte herop. Tegneren H. G. F. Holm indlemmede et billede af Ewalds høj – den »rigtige« Ewalds høj i »Rungstedlunds« park – i sit værk »Sjællands yndigste Egne«, og



Den stadig stigende interesse for at »ligge på landet« om sommeren havde gjort det nødvendigt at ombygge Rungsted Kro (se side 67) og i slutningen af forrige århundrede så kroen, der nu var blevet til badehotel, sådan ud.

Det kgl. Bibliotek.

Johanne Luise Heiberg og Henrik Hertz har fortalt om sommerdage i 1832, »den Bellmanske sommer«, da Heibergs og Hertz boede i Hirschholm og herfra gjorde udflugter med mad og vin i barnevognen til strandbakken ved Rungsted, hvor de lejrede sig om frokosten og glædede sig over udsigten. Også Edvard Grieg, tilbragte en lykkelig sommer i Rungsted. Under opholdet, i 1865, skrev han klaversonaten i E-mol og violinsonaten i F-dur.[17]

»Jeg for min part skylder Rungsted meget«, skrev Holger Drachmann,[18] og tænkte på de glade dage i Rungsted Kro, »hvor man kunne spise – og drikke – og more sig ved de lange rubbere whist ved røverhistorier og sømandsender, som man selv spandt eller lod spinde for sig« – og samværet med fiskerne i den lune smøge ude ved rejsestalden: »Duft af dagvogns – og prangerheste, blandet på det fortroligste med duften af det halvvåde fiskervadmel, islændere, søstøvler, slagterfrakker, kuskekavajer – herligt!« Og landskabet glædede ham, de bløde linier i jordsmonnet og i stranden – og »Sophienberg« med

sit »halve slotsudseende, sine gamle lindetræer, rococohaven – minderne om Struensee og Caroline Mathilde – altid disse to navne – altid kærlighed – og altid ulykkelig!« »Sophienberg« ejedes fra 1872 af konsul F. H. Block, hvis ene datter var gift med komponisten P. E. Lange-Müller. De flyttede senere ind på »Sophienberg«, som han elskede, og i havestuen med udsigten over Sundet stod hans flygel.[19]

Vejen fra Rungsted til Helsingør var ikke synderlig tiltrækkende, mente Maria Bojesen, og »ved sommertid betænker man sig i almindelighed ikke længe på at foretrække en sejltur med dampskibene, ... fremfor den støvede kørevej, der ingen mærkeligheder frembyder«, og hun fandt, at kysten her var »tarveligere forsynet med naturskønheder og smukke landsbyer end nærmere hovedstaden«.[20] Om denne opfattelse er rigtig kan naturligvis diskuteres, men i alt fald fik vejstrækningen fra Rungsted til Sletten lov at ligge nogenlunde uberørt i det meste af århundredet.

Det idylliske Sletten, der lå gemt bag de høje skrænter mod vest, var endnu omkring år 1880 et ægte fiskerleje. Fra Sletten trak vejen op i bakkedraget og nærmede sig Humlebæk, som allerede før 1880 var fuldt af landliggere. Det havde jo alt, hvad man kunne ønske sig. Hør blot, hvad en turistfører fra 1865 fortæller om Humlebæk: »Kysten er høj og meget bakket, stiger brat ned mod stranden og frembyder en række stolte udsigter over Sundet, op til Helsingør, over til Skaane, til Hven og Rungsted. Når Sundet vrimler af sejlere, er her muntert nok, og også på landjorden rører sig et rastløst liv nede ved havnen. Den bedste udsigt har man fra krohaven, der ligger på et af de højeste punkter. Med undtagelse af den nøgne strandbred er Humlebæk helt indhegnet af skov, og det er vel egentlig denne, eller rettere foreningen af skov og strand, der har skaffet stedet et sådant ry, som der går af Humlebæk«.[21]

Som en mur lukker villahaverne nu for udsigten mod Sundet. Tidligere var der intet, der skjulte synet af sejlerne og Skaane. Men ét sted er udsigten endnu fri, det er fra det lille anlæg ved 4½ mil pælen, hvor vejen drejer ind mod Louisiana. Herfra kan man også se havnen, og man kan forestille sig vejens forløb op over bakkedraget, hen over Louisianas parkområde og stejlt ned til kysten.

Hernede lå Humlebæk gamle kro, lille og beskeden, hvor man holdt auktioner over brænde og kreaturer, og måske mindre interesserede sig for at betjene de vejfarende, hvis man ellers kan fæste lid til, hvad en af kroens gæster i 1827 har fortalt om et besøg. Han var

Torsdagen den 14de December om Formiddagen Kl. 10 bortsælges ved Auktion, som afholdes i Humlebeks Kroe:

84 Favne frisk Bøge Knude Brænde
En Deel afbarkede og fældede Egetræer tjenlige til Gavntræe
Nogle Bunker Elle- og Hesselt Udhug
1 Stud og nogle unge Kjør tjenlige til Slagtning
Nogle fedede Beder.

Det som sælges foreviſes 2 Dage før Auktionen af Avlingsfuldmægtig Hansen paa Kraagerup.

Kraagerup d. 4de December 1826.

T. Brun.

Meddelelse i kgl. priviligeret Helsingørs Avis.

gået indenfor, men følte sig temmelig ilde berørt over betjeningen og stillede det spørgsmål, om kroen virkelig er en offentlig landevejskro? Det må den jo være, siger han, da den ligger ved Strandvejen, men hvorfor findes der så ikke en af øvrigheden godkendt takst? Han fandt den dog helt inde i krostuen og siger, at så var det også at ønske, at de varer, som efter taksten dér kan fås, »måtte være i forhold til prisens hensigtsvarende gode« samt, at de overleveres i det mindste med nogenlunde simpel høflighed.[22]

En ny kro blev senere bygget nord for Krogerup Allé, og da Humlebæk for alvor blev turiststed, blev kroen bygget om til Humlebæk Badehotel, der eksisterede, lige til en forlægning af Strandvejen i 1923 førte den nye vej hen over hotellets areal. I slutningen af århundredet kom udstykninger og bebyggelser i gang, og den ene store villa efter den anden rejste sig i det område, der kaldtes Ny Humlebæk.

Espergærde var længe et af de allersmukkeste steder på den nordlige Strandvej. Her trak skoven helt ned til vandet, kun adskilt fra kysten af den smalle Strandvej. Om sommeropholdet her har Elith Reumert fortalt i sine erindringer. Han havde i 1891 købt den gamle villa »Mary Hill« fra 1848, »det første anselige hus, man rejste på den lange, sandede strækning fra Humlebæk til Skotterup«. Det var et stort hus, med 10 værelser, og da der også fulgte en hestestald med, anskaffede Elith Reumert sig både hest og vogn.[23] Poul Reumert har i det tidligere omtalte interview fortalt, at det hændte, at faderen, når han arbejdede på en oversættelse, satte sig op i pony-

vognen, »bandt tømmerne om livet og lod hesten trave roligt af sted, mens han skrev. Det var ikke mærkeligt, at bønderne standsede, når de så det ejendommelige optog – men det gik udmærket«.[24] Otto Rung har skrevet om de mennesker, der holdt til på Espergærdekanten om sommeren – »Vilhelm Bergsøe, digterpræsten den gamle Christian Hostrup, der i sin have over for vor hver morgen spadserede mellem sine stikkelsbærbuske, dampende på sin lange pibe og med det glatte stålgrå hår langt ned over frakkekraven«. – Også Elith Reumert så han, »vor scenes ypperlige og eneste elegantier«, komme kørende i rask trav i sin enspænder hen forbi havens stakit.[25]

Muntert og hyggeligt fortæller Elith Reumert om livet i sommerhuset – om køreture i omegnen, spadsereture i Egebæksvang og om sommerens samvær med husets gæster. Blandt disse var Christian Hostrup, som boede i det lille, stråtækte »Hostruphus«, som hans menighed i Frederiksborg havde skænket ham. Admiral Gad, kom kørende til Espergærde fra Humlebæk enten på en trehjulet cykel eller i en gig, trukket af et æsel.[26]

Endnu var der stille og fredeligt i Espergærde, men på varme sommerdage, siger Elith Reumert, kunne Strandvejen omkring Hotel »Gefion« ligne Østergade i strøgtiden, og ifølge postvæsenets statistik »var landliggernes antal i Espergærde i det sidste tiår løbet op mod halvfemte tusind sjæle«. Men i Egebæksvang, som han havde forelsket sig i, fandt han den dybe fred, som nu og da kunne savnes på Strandvejen, og han skrev om skoven:[27]

....
Jeg kjender hver Plet i Skoven her,
Hver lønligste lille Sti,
hvor ingen kan ane, man er saa nær
det moderne Landliggeri.
....

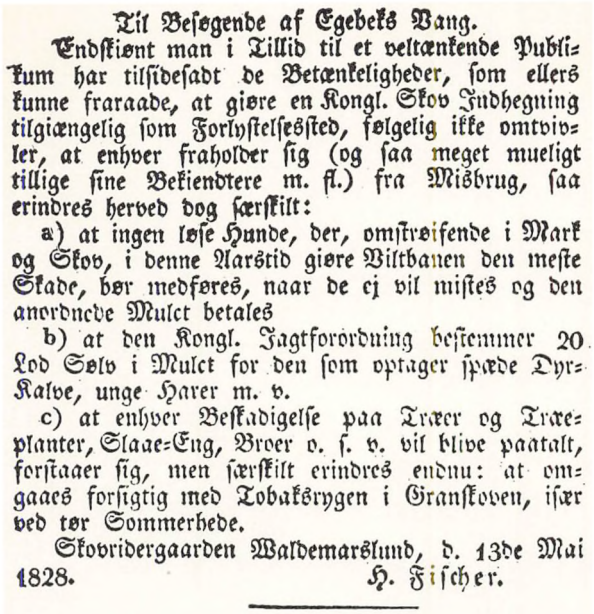
Egebæksvang havde dog længe været et meget søgt udflugtssted. En fisker opførte allerede i 1828 for sine egne midler en bro ved Skotterup til bekvemmelighed for alle, der ønskede at gøre en sejltur til skoven. Så besøgt var stedet, at der samme år blev udfærdiget nogle ordensbestemmelser for besøgende i Egebæksvang, idet man, som det hed, »har tilsidesat de betænkeligheder, som ellers kunne fraråde at gøre en kongelig skovindhegning tilgængelig som forly-



Strandvejen ved Espergærde. Huset midt i billedet er »Mary Hill«, som Elith Reumert købte i 1892, og hvor Poul Reumert tilbragte barndommens somre.

Malet i 1873 af Vilhelm Petersen. Tilhører arkitekt B. Waagepetersen.

stelsessted«. En initiativrig mand averterede straks efter, at man i skoven daglig i konditorteltet »kan bekomme is og forskellige sorter forfriskninger – anbefalende mig til enhver, der vil forunde mig deres søgning«. Lidt senere, omkring 1840, blev Egebæksvang mødested for politiske talere som Ploug, Blicher, Monrad, Lehmann og H. N. Clausen.[28]



Til Besøgende af Egebeks Vang.

Endskiønt man i Tillid til et veltænkende Publikum har tilsideſadt de Betænkeligheder, som ellers kunne fraraade, at giøre en Kongl. Skov Indhegning tilgiængelig som Forlystelsessted, følgelig ikke omtvivler, at enhver fraholder sig (og saa meget mueligt tillige sine Bekiendtere m. fl.) fra Misbrug, saa erindres herved dog særskilt:

a) at ingen løse Hunde, der, omstrøifende i Mark og Skov, i denne Aarstid giøre Viltbanen den meste Skade, bør medføres, naar de ej vil mistes og den anordnede Mulct betales

b) at den Kongl. Jagtforordning bestemmer 20 Lod Sølv i Mulct for den som optager spæde Dyr-Kalve, unge Harer m. v.

c) at enhver Beskadigelse paa Træer og Træeplanter, Slaae-Eng, Broer o. s. v. vil blive paatalt, forstaaer sig, men særskilt erindres endnu: at omgaaes forsigtig med Tobaksrygen i Granskoven, især ved tør Sommerhede.

Skovridergaarden Waldemarslund, d. 13de Mai 1828. H. Fischer.

Meddelelse i kgl. priviligeret Helsingørs Avis.

I Skotterup lidt længere mod nord lå allerede i begyndelsen af 1880'erne »villaerne side om side, en hel sammenhængende by, der snart ganske har udslettet præget af de oprindelige fiskerlejer«.[29] Her boede Otto Rung i drengeårene omkring 1880. Familien lejede et lille fiskerhus. Ejeren, en gammel fisker, havde set kaperbådene løbe ud fra den dulgte Humlebæk havn under krigen 1807–14. Nu sad han hver morgen foran gavlen på et dørtrin og bødede rødspættegarnet fra et lille trug lagt over sine bukseknæ. Rung fortæller om besøg hos den herlige pottemager over for Egebæksvang, der kunne lave vidunderlige, glaserede nattergale, der kunne fyldes med vand og slå triller, når man fløjtede i en lille tud foroven, og om, hvorledes han

og hans søskende fangede krabber fra bådebroen og tog med fiskerne ud at røgte garn kl. 5 om morgenen. Om dagen legede de med »børn af en skærslipper og fik lus«. Ind imellem læste de annoncer om ægte Randershandsker til 2 kr. parret eller om »fineste herregårds-græssmør til 75 øre pundet«. Det var tider!, siger han.[30]

Videre gik vejen, forbi Snekkersten Kro, hvor der altid var mange mennesker, og hvor udsigten pludselig åbnede sig, overraskende og betagende mod Kronborg. Stadig har denne udsigt begejstret og inspireret, og det vil den vedblive at gøre. I vort århundrede har Johannes V. Jensen i »Danmarkssangen« glædet sig over sommerstemningen ved Sundet, hvor »Kronborg luder ved Sjællands Port«, og Tom Kristensen har givet oplevelsen af Kronborg et malende og lyrisk minde i et digt, der indledes med denne strofe:[31]

Som en gammel Sten i Stranden,
mosbeklædt og grov og graa,
ligger Kronborg Slot i Randen
af det lysforblæste Blaa;
Sol og Salt og bitre Vinde
gennem fire Hundred' Aar,
farved Taarn og garved Tinde
paa den gamle Kongegaard.

For fiskerne, de faste beboere i kystens små fiskerlejer, skabte den stadig voksende invasion af københavnere i sommertiden mange vanskeligheder. De havde aldrig kendt andet end det hårde, primitive liv, hvor der måtte slides for det daglige brød. Nu blev de konfronteret med andre og lettere livsformer. Holger Drachmann så det og skildrer i novellen »Skraaplaner« brydningen mellem fiskerne og de københavnske sommergæster.[32] Novellen foregår i et lille fiskerleje, som han kalder »Vangaa«, men der kan ikke være tvivl om, at det er Vedbæk, hvor Drachmann havde tilbragt megen tid, både sommer og vinter.

Novellen skildrer, hvorledes fiskerne finder nemmere måder at tjene deres penge på: De udlejede deres huse, solgte jorden fra til sommervillaer, og fiskerlejets piger tog pladser i villaerne oppe på skræn-

ten. Men villaerne så ned på fiskerhusene: »de skulle jo være der, ellers var det ikke et fiskerleje, ellers manglede billedet sin staffage. Villaerne ville ikke savne disse hytter, en båd med et rødt sejl, en svinesti og et dusin halvnøgne børn; men de skulle være beskedne. Fiskerlejet var erobret, kulturen var trængt sejrrig igennem, men urindvånerne måtte ikke helt forsvinde, de skulle afgive garantier for, at man virkelig boede ved søen«.

Et andet sted skriver han, at den oprindelige befolkning i Vedbæk ikke som de i sin tid langt mere udsatte Taarbæk-fiskere havde været mandstærke og »marvfulde« nok til at stå imod: »Vedbæk fiskerbefolkning er for intet at regne – villabeboerne har drevet dem ud i søen (eller ind på Ladegården) – eller de fører en tarvelig tilværelse som dekoration på stranden«.[33]

Overgangstiden mærkedes langs hele kysten. En forfatter bedømte forholdene ganske nøgternt, da han – i 1901 – skrev, at der ikke skal siges Nordsjællands fiskere »noget ondt på, om de også bestiller noget mindre nu og tjener noget mere end før, om de heller ikke er så gode fiskere, som de var. Det er da til deres ære, at de pynter op på hytten, en hæderlig sag, om de udbyder den til leje. Naturbørn kunne de ikke blive ved at være, da de så at sige opslugtes af den store by«.[34]

I øvrigt var fiskerne netop i sidste halvdel af århundredet særdeles aktive. Det var på det tidspunkt, de gik i gang med at bygge de små fiskerihavne langs Øresundskysten. Man havde længe savnet dem. Den eneste havn lå i Humlebæk, og i alle de andre fiskerlejer måtte man stadig døje med besværlige landinger på åben kyst og med ophalinger af bådene på stranden. Hver gang måtte båden tømmes for ballast og redskaber, som alt sammen møjsommeligt blev båret i land. Skulle noget udskibes fra et eller andet sted på kysten, skete det på åben strand. I mange år blev brændt fra de kongelige skove udskibet fra kysterne ved Sletten og Espergærde. Efterhånden kom der dog hist og her et par anløbsbroer. Vedbæk havde haft bro fra århundredets begyndelse, og i midten af århundredet fik Sletten og Rungsted det også.

Det første fiskerleje, der gik i gang med havnebyggeri, var Taarbæk, hvor kromanden og tre fiskere tog initiativet. De søgte om statstilskud, og selv om det blev afslået, så fik de dog tilladelse til at anlægge en havn, der blev bygget i årene 1865–66 og indrettet med anløbssted for Sunddamperen. Kort efter fik også Skovshoved en



Snekkersten Havn – bygget i 1868–69. Postkort.

havn. Til at begynde med turde man slet ikke tænke på havn, blot en stenfyldt pælebro, men nogle velhavende borgere animerede og støttede fiskerne til straks at få bygget en havn. Heller ikke her fik man statstilskud, men der kom mange penge fra private. Christian IX skænkede 600 rdl., og flere skaffede man ved indsamling. Der blev afholdt en stor fastelavnsfest og i forbindelse hermed en indsamling; to fiskerbåde blev rigget som fregatter og i festligt optog ført til Bellevue, hvor der var bazar. Pengene blev skaffet, og i 1869 var havnen færdig.[35]

Fiskerne i Snekkersten – kendt af københavnerne om ikke på anden måde, så i alt fald gennem de københavnske gadehandleres fristende råb med »store levende Snekkersten-Torsk« – gik omkring 1870 i samarbejde med deres naboer i Skotterup om bygning af en havn til fælles bedste. De prøvede også vejen til statskassen og fik mere ud af det end deres sydligere kolleger. De opnåede et tilsagn om 1.000 rdl. af de midler, der var stillet til rådighed for fiskeriet i almindelighed, fordelt med 250 rdl. om året i fire år. Kong Christian IX skød personlig 300 rdl. til, og mange private ydede også her støtte.

Men havnen var dyr, og der manglede stadig penge. En del af dem skaffede man ved i 1872 at afholde en fest til fordel for havnebyggeriet.[36] Den fandt sted Sct. Hans Aften og følgende dage i Egebæksvang, og den blev begunstiget af strålende vejr. Mange gæster fra begge sider af Sundet fandt vej til festpladsen, hvor der var sørget rigeligt for underholdning og opvisninger af forskellig art. Der var kaproning (mellem fiskerbåde), kapløb, og man kunne se på »drenge, der klatrer i træer« osv. Blandt de mange talere var Christian Hostrup, der henviste til et af de ved frihedsstenen anbragte mottoer:

Det være skal vort Maal i Flidens Værk,
At styrke os og gjøre Danmark stærk.

Dagen sluttede med musik, dans og stort sankt hansbål med fyrværkeri, og den gav et godt overskud.

De andre fiskerlejer i nabolaget ville naturligvis ikke stå tilbage for Snekkersten; både Sletten og Espergærde, hvor en anløbsbro for nylig var blevet bortskyllet af de oprørte bølger, gik kort efter i gang med havnebyggerier.

De små havne var andet end blot fiskerihavne. Her holdt også »kadrejerne« til, en slags omsejlende skibsprovianteringshandlere. De stak til søs helt op i Hornbækbugten eller så langt mod syd som til Dragør, og her langt ude i søen lå de og ventede på, at riggen af en fuldrigger eller af et barkskib skulle vise sig i horisonten. Når det skete, fik man travlt. Man løb på siden af de store skibe og »drev« med dem, alt mens kadrejerne falbød deres varer – proviant, rom, brændevin og lignende, som man solgte og i tilgift skaffede sig lidt tovværk eller sejldug og den slags. Kadrejerne hørte sammen med sejlskibene, og da disse forsvandt fra havene, forsvandt også kadrejerne.

Fiskerihavnene var rammen om fiskernes daglige liv, og hørte med til det Strandvejsbillede, sommergæsterne opfattede. Det var altid en oplevelse for landliggerne at lægge turen rundt om havnen. Her mødtes man, og her var der noget at se på, både, der kom hjem med fangst, eller fartøjer, som skulle af sted på nye fisketure. På stejlepladsen og ved molerne blandede fornemmelsen af tang og fisk sig med lugten af tjære. Den lå over hele havnen, kom en i møde fra garnene og fra de bredbovede fiskerbåde, der stod på beddingen og skinnede af lige påsmurt sort og fed tjære.



Sct. Hans Aften ved Snekkersten.

Tegning af Carl Baagøe i Illustreret Tidende, 1878–79.

Ved de små havne oplevede man først rigtigt Sct. Hans Aften, den dejlige, festlige indledning til sommeren. Ved Snekkersten satte man tjæretønder ud på de store sten i strandkanten, eller man anbragte dem på stager ude i vandet som bavner, og skønt tjæren var dyr nok, blev der ikke sparet. Fra havnemolen så man ud over Humlebækbugtens stille havflade – overalt flammede og knitrede bålene, helt nede ved Rungstedpynten så man dem som svage og fjerne glimt. Der blev sunget og danset og sværmet i haverne langs hele kysten, og da de sidste gæster vandrede hjem i den lyse sommernat, lå den krydrede brænderøg endnu som en blålig dis over vejen.

Det tyvende århundrede

Strandvejen i forvandlingens tegn

Udviklingen omkring Strandvejen tog fart i det sidste ti-år af forrige århundrede. Storbyen voksede, og flere og flere mennesker flokkedes om sommeren langs kysten, og det mærkedes på vejen. I en skildring fra 1893 skrev en forfatter: »Strandvejen! Hvilken broget billedverden der har tegnet sig på københavnerens nethinde imellem Lille Vibenshus og Vedbæk! Hvilken vekslen og sammenblanding af by, land, have, villa, hytte, skov, strand og menneskemylder! Hvert øjeblik skifter scenen. Man har vendt byen ryggen, og alligevel er byen fulgt med. Dette første stykke Strandvej er jo endnu København Ø. Og lidt længere ude slås byliv og landliv, om ikke på liv og død, dog således at det landlige sættes i knæ«.[1]

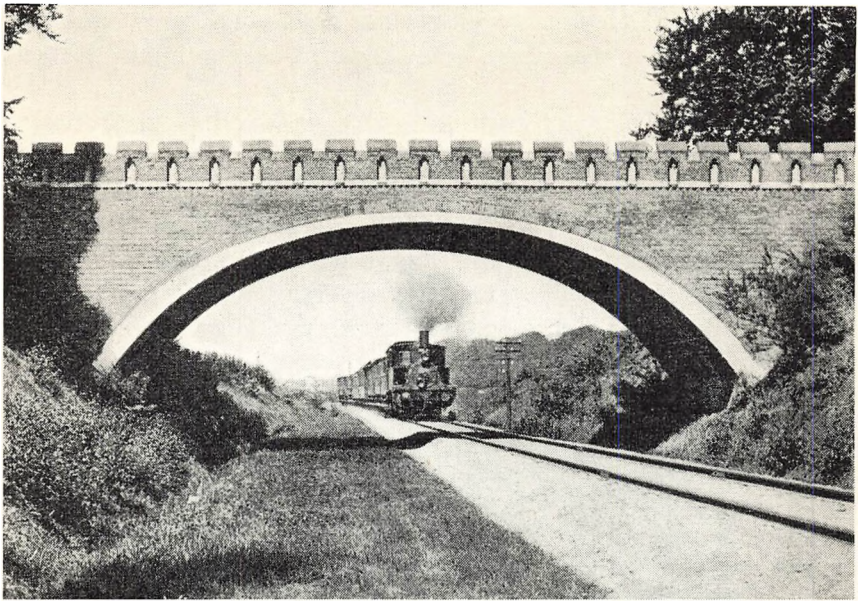
Vejingeniørerne kunne med rette glæde sig over vejenes tilstand, da man gik ind i det 20'nde århundrede. Nu var jo omsider den opgave løst, som mændene fra vejreformernes dage havde stillet: alle landeveje var forlængst blevet udbygget, og bivejene også, næsten da. Og Strandvejen kunne man se på med tilfredshed; hvor der for blot 60–70 år siden havde været to rækker smalle hjulspor i det sandede og bakkede jordsmon, var der nu en god og fast kørebane, smal mange steder ganske vist, men dog »grundforbedret«, og så var man kommet af med de værste af vejens mange stigninger.

Alligevel var der grund til en vis bekymring for vejens videre skæbne. Det ene nye befordringsmiddel efter det andet var i hurtig rækkefølge lagt frem for befolkningen til fri afbenyttelse, Kystbanen, de elektriske sporvogne, automobilen, cyklen og motorcyklen, og alle var de med til – hver på sin måde – at føre mennesker op langs kysten i et tempo, man ikke havde forestillet sig. Tilstrømningen kunne jo ikke undgå at indvirke på vejen, og man måtte erkende, at den faktisk var ude af stand til at rumme den færdsel, der allerede var, for ikke at tale om den, som snart måtte komme. Men også for landliggerne og for alle, der søgte ud ad vejen, meldte bekymringerne sig, ikke så meget på grund af selve vejen – det interesserede næppe så mange – men for det meget nære spørgsmål om, hvorledes det skulle gå med vejens omgivelser og med den landlige fred og skønhed, som nu syntes at være truet.

Det var egentlig Kystbanen, der først satte fart i udviklingen. En jernbane langs Øresundskysten havde længe været på tale, men det var gået med den som med så mange andre jernbaneprojekter: der var stor uenighed ikke alene om, hvorvidt den overhovedet var nødvendig, men også om, hvilken linieføring den burde have. Flere politikere var imod og fandt det helt urimeligt, at københavnerne nu skulle have to jernbaner til Helsingør. Militæret var heller ikke begejstret, men kunne dog gå med til en enkeltsporet bane med hestetrukne vogne! En sådan bane kunne jo i tilfælde af krig hurtigt fjernes. Omsider blev man enige, og ved lov af 8. maj 1894 fik regeringen bemyndigelse til blandt andet at anlægge en jernbane fra Klampenborg station forbi Skodsborg og Rungsted til Helsingør. Banen blev dobbeltsporet på strækningen til Rungsted, mens den øvrige måtte nøjes med enkeltspor. Der var en del frygt for, at den skulle skamfere landskabet, og helt undgik man det heller ikke. Blandt andet gik det ud over Jægersborg Dyrehave, hvor en gruppe store ædelgraner fra von Langens tid – den berømte forstmand, der i slutningen af 1700-årene reformerede skovbruget i Nordsjælland – måtte ryddes, men en del af stammerne fik dog en fornem anvendelse, da de blev brugt som loftsbjælker i byrådssalen på Københavns Rådhus, hvor man på bjælkerne kan læse følgende inskription: »Ædelgran fra Jægersborg Dyrehave, sået 1765, fældet 1895«.[2]

Kystbanesporet var færdigt i juni 1897. Med spændt forventning stod man en junidag langs hele strækningen og ventede på åbningtoget. Da det rullede forbi, virkede det som selve eventyret. Forfatteren Karl Larsen, som boede i Rungsted i sommeren 1897, oplevede togets passage og skrev senere: Hele egnen kom uden fælles aftale vandrende ad skovveje og markveje, og alle stillede sig i umådelig god tid med næsen mod tremmerne i rækværket og så, »hvorledes toget virkelig kom brusende inde fra den grønne skov; helt amerikansk syntes vi det virkede«. »Vi havde«, skrev han, »hørt den nye tids vingesus«, og i uvilkårlig ærbødighed »stod vi som børn og beundrede de høje herrer, der med ministeren i spidsen steg ud og blev komplimenteret af det til prøvefarten indbudte selskab«. Og Hørsholms fortræffelige gamle birkedommer havde til lejligheden iført sig uniform – dog uden trekantet hat og kårde.[3]

Selve indvielsen fandt sted den 2. august, og samme dag åbnedes også Østbanegården, »denne mærkelige indretning med de mange trapper«, som en avis betegnede den. Banen skulle egentlig have været åbnet lidt tidligere, men tidspunktet blev udskudt, da Gentofteulykken den 10.



Et kystbanetog, forspændt en »O-maskine«, passerer broen ved Krogerup alle. Banen var enkeltsporet mellem Rungsted og Helsingør indtil 1923. Postkort.

juli samme år endnu hvilede som en skygge over landet. Indvielsen skete uden større højtidelighed, og pressen havde man ikke inviteret med, hvad et enkelt blad var meget fornærmet over, som det kunne ses af dets omtale af åbningen: »I dag åbnedes Kystbanen offentligt med et såkaldt åbningstog. Hvad der sidder i det tog, ved vi ikke, men vi antager, at det er de samme embedsmænd, som har siddet i andre prøvetog, der er ført ad Kystbanen, og vi tør gå ud fra, at de i dag, mindre end nogen sinde, nægter sig at tømme et glas vand på Kystbanens velgående«.[4]

Man regnede ikke med, at Kystbanen ville blive videre benyttet. Statsbanerne anslog, at det årlige passagerantal ville være 300.000 i hver retning, men i det første beretningsår var der en million rejsende. Og trafikken steg hurtigt, i 1923 blev banens andet spor mellem Rungsted og Helsingør anlagt og året efter taget i brug.

Siden den herostratisk berømte dampspovogns dødelige afgang havde det københavnske vognmandslav besørget forbindelsen på den sydlige del af Strandvejen med den før omtalte hestesporvogn, men den var naturligvis allerede, da den genoptog sin kørsel, ganske utilstræk-

kelig. Fra mange sider rejstes ønsket om at få etableret en elektrisk sporvej, således som man allerede havde det på enkelte linier i København.[5]

Bankdirektør A. Heide, der havde været aktiv ved elektrificeringen både af de københavnske og de frederiksbergske sporvejslinier, tog initiativet til også at få elektrificeret Strandvejslinien. Han startede et nyt selskab, Tuborg-Klampenborg Elektriske Sporvej, der fik koncession på ruten, hvorefter man gik i gang med anlæggene. Den elektriske sporvej blev anlagt som dobbeltsporet bane indtil Traverbanevej, mens den på den øvrige strækning indtil Klampenborg kun var enkeltsporet med nogle vigepladser. Der blev etableret sporvejssløjfer både i Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg, den sidste dog først efter, at et større opfyldningsarbejde ud for Emilie Kilde var bragt til udførelse.

Da kystvejen skulle anlægges i 1930'rne, måtte sporvejssløjfen i Klampenborg flyttes længere mod nord for at skaffe plads til badestranden, og ikke længe efter blev også sløjfen ved Charlottenlund flyttet for ikke at genere udsigten fra Jægersborg Allé og fra den lige opførte Skovriderkro.

Den 30. november 1902 kørte vognmandskonsortiet for sidste gang med hestesporvognen ad Strandvejen, og den 30. maj 1903 begyndte NESA kørslen med elektrisk sporvogn, foreløbig mellem Hellerup og Charlottenlund, men fra 1. januar 1904 gennemkørtes hele strækningen. Driften til Hellerup blev indtil 1911 varetaget af Københavns Sporvejs-Aktieselskab, hvorefter Københavns kommune overtog den.

De elektriske sporvogne fik lov at køre i mange år på Strandvejen. Endnu huskes de åbne bivogne, der blev benyttet i sommertiden, og hvor passagererne fik rig mulighed for afsvaling. En halv snes år efter driftens åbning talte man om at forlænge linien helt til Taarbæk, men det blev ved snakken. Sporvejsdriften blev imidlertid mere og mere urentabel, men uanset dette fortsatte man kørslen op til 1951.

Til Danmark kom automobilerne allerede i slutningen af 1880'erne, og det var få, der tog dem alvorligt. Man betragtede dem nærmest som en slags kuriositeter. En af de første københavnske biler blev i 1887 prøvekørt i gården til »Hammels Maskinfabrik« af en værkfører Johansen, og den vakte naturligvis stor opmærksomhed. Det var en åben vogn på fire høje hjul med højt fodstykke og forsynet med for- og bagsæde med ryglæn som på de gamle agestole, »og det skal være meningen«, skrev en avis, »at hr. Johansen skal køre hr. Hammel helt ud til Skovshoved, hvor han bor, hvis de kan komme så langt ...«. En



Fem år efter at dampsporvognen havde indstillet driften, kom der igen en hestetrukken sporvogn på Strandvejen. Den kørte dog kun til 1902, da den blev afløst af den elektriske sporvogn. NESA. 1902–27.

mand, der i sin ungdom havde været i lære på teglværket i Nivaa, har fortalt om sit første møde med automobilen, som han ikke vidste noget videre om, før han en dag så en på Strandvejen. Han ville ikke tro sine egne øjne, og bestyrtet skyndte han sig ind til sin mester og fortalte, at han lige havde set en vogn komme kørende hen ad vejen – uden heste! – men han opnåede kun at blive sendt ud af døren med en lussing og en bemærkning om ikke at forsøge at være morsom; lidt efter fik han dog en undskyldning, da også en anden og åbenbart mere troværdig iagttager fortalte, at en automobil netop var passeret.[6]

I året 1900 havde en journalist lejlighed til at deltage i en køretur i Nordsjælland med den første automobil, der »er udgået fra dansk fabrik«. Turen gik ad stærkt befærdede gader ud til »den fedtede Strandvej og det bakkede terræn, til dels belagt med skærver«. Under kørslen konstaterede han, at automobilen uden vanskelighed lod sig styre gennem vognfærdslen, og at den ikke skræmte hestene; den var også i stand til at holde sin fart selv på mindre gode veje: »den syntes at kunne tilbagelægge et par danske mil på trekvart time«.[7]

Automobilerne bredte sig i begyndelsen kun langsomt. Den første danske tælling af motorkøretøjer, foretaget i 1909, viste 699 automobiler – over halvdelen af dem var hjemmehørende i København og på

Frederiksberg – og 3.467 motorcykler. Fra 1909 til 1917 skete der en tidobling af antallet af biler, således at man nu kom op på i alt 7.300, mens antallet af motorcykler samtidig blev fordoblet.

Skønt ringe i antal var automobilerne besværlige nok, og det blev snart nødvendigt at lovgive om dem. I 1903 kom så den første automobillov. Det ville være synd at sige, at motorkøretøjerne havde lovgivernes bevågenhed, men det var jo heller ikke at vente, med alle de betænkeligheder, man havde ved overhovedet at anerkende dem. Man mente, at de ville skræmme hestene, og man frygtede, at deres slid på vejene villle medføre alt for store udgifter til vedligeholdelsen. Loven er præget af denne usikre stillingtagen. F. eks. måtte automobilerne ikke i størrelse eller udseende væsentlig afvige fra hestekøretøjer, og der var meget snævre grænser for deres benyttelse. Man måtte ikke køre med dem om natten, og den tilladte kørehastighed var meget ringe og fastsat ud fra en sammenligning med hestekøretøjernes fart.

Fandtes der nogen vej, der var mindre egnet for disse køretøjer end Strandvejen! Det varede da heller ikke længe, før man blev nødt til at tage stilling til, hvad man nu skulle gøre. Naturligvis kunne man ikke straks lave hele vejen om, men at have bilerne på Strandvejen var en lige så umulig tanke. Man gjorde da i 1906 det, at man ganske simpelt forbød motorkørsel på visse dele af vejen.

På strækningen fra Lille Vibenshus til Rungsted Badehotel blev motorkørsel helt forbudt, mens man herfra til Helsingør nøjedes med at forbyde motorkørsel på søn- og helligdage i sommertiden. Der gjaldt dog en række undtagelser fra færdselsforbudet. Ejere af motorkøretøjer, der boede eller havde forretningslokale på den »aflukkede« del af Strandvejen, kunne, hvis de søgte om det, få tilladelse til at køre med bil på Strandvejen mellem bopælen og forretningslokalet via nærmere angivne sideveje. Færdselsbegrænsninger, med noget skiftende indhold, var gældende, indtil kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg blev taget i brug i 1938.

Havde man således ringe glæde af automobilerne på Strandvejen, var fornøjelsen så meget desto større af cyklerne. Cyklerne kom helt til at præge Strandvejsfærdslen. Snart kunne alle anskaffe sig en cykel, eller leje en hos forskellige »udlejningsstationer« og hos de større cykelhandlere. Man behøvede ikke engang at aflevere den på det sted, hvor den var lejet.[8] De fleste københavnere kørte i alt fald til Klampenborg, og her var der en trængsel og et virvar af cyklister. »Til fods, til vogns, til hest strømmer skarerne forbi; strømmen er mest udad-



Bellevue Kro. Ved reguleringen af Bellevueområdet forsvandt både Gammel Bellevue og Bellevue Kro. Krobygningen havde i forrige århundrede tjent som rejsestald. Postkort, ca. 1900.

gående – kapervogne fuldt besatte. – Cykle! – Herskabskøretøjer – Cykle! Cykle!«, sådan var indtrykket af en sommersøndag ved Klampenborg i 1890'erne, – »Fred! – Fred på Strandvejen? Tænk ikke på det! Ja, måske i regnvejr«.[9]

For dem, der ville i skoven, var der endnu omkring 1900 mulighed for at gøre det på gammeldags maner med kapervogn. De holdt stadig på den gamle holdeplads ved Trianglen eller ved Gyldenløvesgade (over for Klampenborgbanens station) og sorterede nu under politiet. De havde vognens nummer og bogstaverne E.T. – »efter takst« – malet på bagsmækken. Vognene var enten tospændere, med plads til 12 personer, eller enspændere, med plads til højst 5 personer. Belært af tidligere tiders klager over vognenes usikre afgang var det nu bestemt, at vognene ikke måtte køre, før der var udsolgt, medmindre man ville betale for de tomme pladser.

Ved stationerne på Kystbanen holdt ved hvert togs ankomst hestedroscher og mange steder også kapervogne. Fra Rungsted station kunne



Bakken ved Strandmøllen har altid voldt vejmyndighederne besvær. Mange gange er den blevet afgravet, og svinget rettet ud. I 1967 blev længen midt i billedet revet ned i forbindelse med en vejregulering. Postkort.

man f. eks. med kapervogn køre til Hørsholm formedelst 25 øre. Men det varede ikke mange år, før kapervognene her og andre steder blev afløst af automobiler.

Ville man køre helt for sig selv, kunne man stadig leje en drosche eller et »herskabeligt køretøj« som landauer og karet hos byens større vognmænd. De kostede 4 kr. i timen og ville man have den en hel dag, måtte man give 16–18 kr.[10]

Automobilernes begrænsede kørsel på Strandvejen medførte ikke, at vejen blev ændret. Men man fortsatte med at forbedre den på traditionel vis, udvidede, hvor det var mest påtrængende, og afgravede bakker, hvor de var mest generende. Straks efter år 1900 udvidede man således vejen både ved »Slukefter« og nord for den såkaldte »Skovshoved Hulvej«, og samtidig blev svinget ved Taarbæk Bakke rettet ud. Det største arbejde i disse år bestod i nedlægning af sporene til den elektriske sporvogn på strækningen indtil Klampenborg, og i den forbindelse skete der en næsten fuldstændig ombygning af hele



Strandvejen ved Roligheden i Vedbæk, ca. 1915.

Udlånt af Søllerød Kommune-biblioteker.

denne del af vejen. Megen plads til den øvrige færdsel blev der alligevel ikke. Ud for dobbeltsporet kunne vejen ikke blive mere end 12 alen bred, og på det enkeltsporede stykke endda kun ca. 10 alen.[11]

Da færdselsbegrænsninger var sat i kraft, kunne man i ro og mag forberede, hvad der videre skulle ske med vejen, alt mens man stadig arbejdede på at forbedre den. Og der blev arbejdet meget i disse år. Næsten hver sommer var der et eller andet sted et større projekt i gang. Et af de vigtigste var reguleringen af bakken ved Strandmøllen, som så mange gange tidligere havde voldt besvær. Nu blev bakken igen fladet ud og svinget gjort mindre skarpt. Og år for år fortsatte man med at anlægge cykelstier. I Frederiksborg amt var man klar over, at vejen overalt var for snæver og vejbanen for svag, men foreløbig indskrænkede man sig til at rette nogle skarpe sving ud, f. eks. ved Rungsted Badehotel. Ikke langt herfra, ud for Sophienberg, blev kysten og vejen atter sikret med et nyt stenglacis.[12]

Motortrafikken begyndte imidlertid at volde de forskellige amtsvejvæsener alvorlige bekymringer. Amtsvejinspektør Winkel har fortalt,

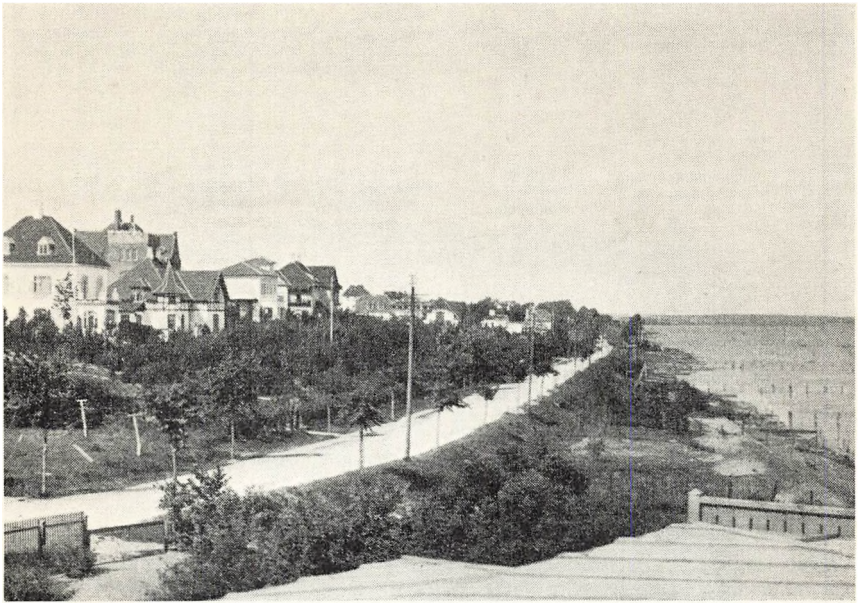
hvorledes glæden over de gode kørebaner lidt efter lidt forvandledes til sorg over vejenes elendige tilstand og erkendelse af umuligheden af at opretholde de vedligeholdelsesmetoder, man hidtil havde brugt »ja næsten siden Romerrigets dage«. Det var dog ikke et problem, man alene havde i Danmark, og årsagen var alle vegne den samme: automobilernes bløde gummihjul. Som det dengang blev sagt: havde man udsat en præmie for en maskine, der hurtigst muligt kunne ødelægge vore veje, så burde automobilerne have 1. præmie.[13]

Men der var mange andre problemer end »dæklagets forstærkning«. Adskillige veje, og navnlig Strandvejen, var så tæt bebygget, som var de veje i en forstadsbebyggelse, og støvet fra automobilerne og støjen, de frembragte, var ved at blive en plage for alle. Det var nødvendigt at finde frem til andre former for vejdække, der på én gang var støvfri og lyddæmpende, og netop på Strandvejen blev der eksperimenteret med dette.

I Frederiksborg amt trængte problemet med den alt for smalle vej sig stadig på. Særlig galt var det mellem Sletten og Snekkersten, og det kunne allerede omkring 1915 forudses, at en udvidelse af denne strækning samt en forlægning af vejen i Sletten ville blive nødvendig inden længe.[14]

Den, der færdedes langs Strandvejen i århundredets første år, kunne ikke undgå at bemærke, at der stadig skete små ændringer, som ikke alle skyldtes vejens forbedring. I 1907 kunne man ved Emilie Kilde og andre steder se »nogle sære, små huse vokse frem«. De var seks, syv alen høje og lige så brede, og de havde »et mystisk præg over sig«, ikke mindst på grund af udskriften på dørene, hvor der stod: Adgang for uvedkommende strengt forbudt! og nedenunder: Livsfarligt! Højspænding! Det var transformatorstationer, dengang et uvant syn: elektriciteten var ved at vinde indpas.[15]

Samme år blev loven om Danmarks overgang til metersystemet vedtaget. For vejenes vedkommende betød det, at de gamle milepæle skulle udskiftes med kilometersten. Man var allerede godt i gang med at fjerne dem, da der på foranledning af Nationalmuseet blev besluttet, at milepælene skulle bevares på deres pladser. I Frederiksborg amt lykkedes det at redde de allerfleste af Strandvejens milesten. Ikke alle steder gik det helt fredeligt for sig, da de nye kilometersten skulle opstilles. Ejeren af en grund ved Hvidøre protesterede voldsomt og nægtede at afgive areal til den nye 10-km sten, og den kom først på plads, da amtsrådet havde besluttet at ekspropriere det nødvendige areal.



Straks efter kystbanens åbning bredte bebyggelsen sig også i Rungsted, der længe havde været ret uberørt. Billedet viser villarækken, der skød op nord for Rungsted Badehotel. Det kgl. Bibliotek.

I 1915 ophørte opkrævningen af bompenge på Strandvejen. Bompengene var jo i forvejen meget upopulære, og opkrævningen af dem kunne umuligt forenes med automobilkørslen. Det voldte derfor ikke længere vanskelighed at få bompengesystemet afskaffet. Den 31. marts 1915 var sidste dag, bompenge blev opkrævet i Københavns amt, men da var det gamle bomhus ved »Slukefter« allerede borte; det blev, som tidligere omtalt, revet ned år 1900.

Truslen mod Strandvejens »æstetiske værdier« blev stadig større. Faresignaler var tidligt blevet hejst, bl. a. af Holger Drachmann. Han, som havde kendte det gamle Vedbæk og det gamle Rungsted, var chokeret over udstykningerne og over udviklingen, der frit og uhæmmet fik lov at gå sine egne veje. Allerede omkring 1890 skrev han om »den virkelig stilfulde stranddekoration«, rækken af de gamle skovfyrre ud for Sømandshvile i Rungsted, der til dels var eller snart ganske ville blive indlemmet i villaparceller, »hvis ikke en særlig radikal middagsgrosserer hugger dem om«. Og hans indignation gennemgår et hastigt

crescendo: »Du godeste gud, er der da slet ingen smagsautoritet i vort på autoriteter just ikke fattige land? Skal disse Gammelholms-Matadorer have lov til at skalte og valte med en af de smukkeste kyststrækninger på denne side kanalen? Hvad siger pressen? – ingenting; eller Kunstakademiet? – ingenting; eller vor kunstnerstand? – ingenting. Ingen siger noget om noget, som det er værd at sige noget om ...« osv.[16]

Den faretruende udvikling forstærkedes af Kystbanen, som gjorde det muligt at bo, hvor det skulle være langs Strandvejen, og alligevel komme til og fra København på kort tid. Og med eksplosionsagtig fart bredte bebyggelsen sig. Kun få år efter Kystbanens åbning skød et nyt villakvarter sig frem i Espergærde syd for Egebæksvang og sluttede sig til den allerede eksisterende villarække mellem skoven og stranden, så hele Espergærde nu var ét stort villakvarter, der næsten gik i ét med Skotterup. Rungsted var også kommet med nu. »Ewald ville neppe kende Rungsted igen, om han kunne skue ned fra sin mindesten på højen ved det elegante hotel, og endda ville han finde både strådækte hytter og en enkelt bondegård«, skrev en forfatter i 1901.[17] Mere og mere blev alt det gamle, hyggelige og smukke overskygget af det nye, mere og mere blev Strandvejen forvandlet fra den frie landlige vej langs Øresundskysten til en kedsommelig villavej, hvor tætte hække og buskadser som portierer lukkede af for udsigten til Sundet.

Men reaktionen kom. I Skodsborg rejste kommunalforeningen i 1912 spørgsmålet om fremsættelse af et lovforslag, som ville give ret til ekspropriation i de tilfælde, hvor udstykningsplaner helt ville ødelægge naturskønheder langs vejen. Tanken blev ivrigt diskuteret og kommenteret; forfatteren af et indlæg i debatten var forfærdet over, hvor lidt man gjorde for at værne om naturværdier, mens tid var, og om Strandvejen skrev han: »Går man ud af byen mod nord ad »Strandvejen« – det navn klinger nu næsten parodisk – så går man ad en gade, der med små afbrydelser strækker sig helt op til Stokkerup. Med undtagelse af Charlottenlund og Klampenborg kan man først på det ovennævnte sted ved Strandmøllen se noget til havet. Det sted vil man nu lukke. Og ved Emilie Kilde har der været lignende projekter fremme. Hvor må man være de mænd taknemlige, der omsider vil prøve på at sige stop«.[18] Endnu manglede man organer, der kunne tage sig af naturfredningsmæssige opgaver. Danmarks Naturfredningsforening var lige blevet dannet, men havde ingen beføjelser, og først i 1917 kom den første lov om naturfredning.



Badehotellet i Humlebæk forsvandt, da Strandvejen i begyndelsen af 1930'rne blev ført igennem fra Humlebæk Kirke til foden af Tipperup Bakke, se billedet side 205. Det kgl. Bibliotek.

En af dem, der var mest ivrig for at gøre noget for bevaringen af skønheden langs vejen, var hoffotograf Peter Elfelt. Han holdt i 1914 et foredrag om Strandvejens skæbne, som gav et godt indtryk af, hvorledes vejen – alle københavneres, »ja alle danskes kæle- og smertensbarn« – var blevet misrøgtet og mishandlet gennem årene. Han havde i mange år færdedes på Strandvejen, »på høj og lav cykle, til fods og i vogn«, og næsten hvert år havde han med bedrøvelse set den blive forringet.[19]

Foredraget var formet som en gennemgang af hele Strandvejen, hvor hvert af de steder, der enten gav anledning til ros eller dadel, blev fremdraget. Ødelæggelsen af udsigten fra vejen var et af de væsentligste angrebspunkter. Talrige steder, sagde han, var der plantet hække og haver mellem vejen og stranden, så den frie udsigt nu var ganske skjult for de vejfarende, og mange grundejere havde foretaget mærkelige arrangementer, der var direkte skæmmende. Et sted havde ejeren af en ejendom, der grænsede op til et offentligt areal, rejst træhytter med tagpap, som ikke alene var hæslige, men fuldstændig spolerede den ellers så dejlige udsigt fra det frie areal. Ejeren af en grund nær Strandmøllen havde anmodet de nærboende om at køre deres skrald ned på hans strandgrund, for at det kunne fylde den op og skabe en ny byggegrund – og stedet lignede nu en køkkenmødding! Andre steder var udstykninger, beplantninger og opfyldninger i gang, og atter andre steder så man det ildevarslende skilt med »villagrunde til salg«. Selv hvor fiskerne havde deres stejleplads, som f. eks. i Skovshoved, var man ved at udstykke. Et sted var strandens naturlige klitrække beplantet, et andet sted var strandbredden spærret med pigtrådshegn og rækværker osv., og om anvendelsen af mange af de smukkeste steder herskede der usikkerhed og utryghed.

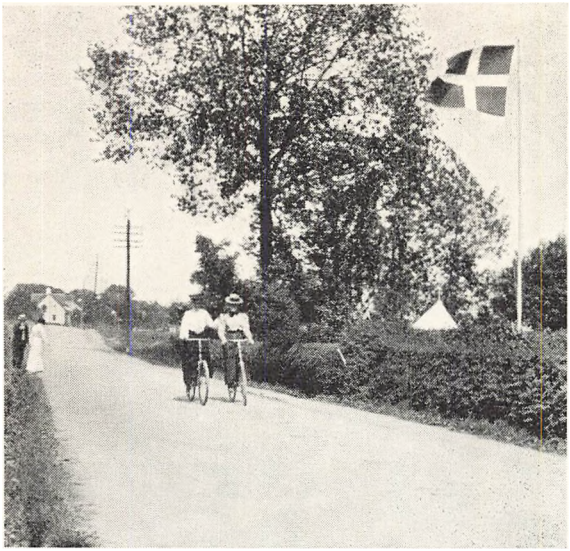
Men der var dog også opmuntrende momenter. Nogle villaejere holdt deres bevoksninger i passende højde, og andre havde af velvilje åbnet udsigten gennem haverne; en del havde endog lagt servitut på deres arealer, så den fri udsigt var sikret, men sådanne arrangementer var desværre kun sjældne. Han sammenfattede sine betagtninger med at sige: Stykke for stykke af den gamle skønhed forsvinder, og i det, der bliver anlagt, er der intet storsyn, intet håb for udviklingen og fremtiden. Det er for snævert og elendigt, ingen plads for sporvogne, biler, cykler og spadserende; og han mente, at det burde være et princip, at hvor det på nogen måde er muligt at bevare et kig ud mod vandet fra Strandvejen, skal det holdes i hævd.



Det gamle bombus ved Slukefter forsvandt, da vejen gennem Hellerup blev udvidet omkring år 1900. Husets indretning er beskrevet i den på side 85 omtalte synsforretning. De to taksttavler ses anbragt på husets facade. Huset til venstre i billedet var bommandens bolig.

Samtidig med, at denne vanrøgt fandt sted mod nord, blev Strandvejen i egentlig forstand afkortet mod syd. Byggeriet i Hellerup tog fart og forvandlede den i løbet af få år til en gade, der lignede en hvilken som helst gade i København. Og på området nord for Trianglen, hvor der før havde været udsigt over det blå Øresund, kun afbrudt af den lave bebyggelse omkring det lille havneanlæg ved Kalkbrænderiet, blev enhver udsigt nu kvalt af Frihavnen og dens mange bygninger. Havnens anlæg blev besluttet i 1891, og ikke længe efter begyndte man på opfyldninger og byggerier, som fjernede kysten fra Strandvejen. Massive bygninger og karreer tårnede sig op, så intet uden navnet mindede om, at det var Strandvejen, man var på.

Med forståelig bitterhed sammenlignede akademisekretær docent P. Johansen i 1914 København med byer som Stockholm og Helsingfors, hvor man havde forstået at drage skønhed af byernes beliggenhed ved vandet og havde anlagt gader og pladser, der mundede ud imod vandet, så de favnede det og drog det med ind i byens centrale kvarte-



To unge landliggerdamer på promenadekørsel langs Stranden ved Skotterup.
Foto. 1903.

rer. Men her! »Ingen skulle mærke, at København ligger ved havets bred«, sagde han.[20]

I årene indtil første verdenskrig havde Strandvejen sin turistmæssige glansperiode. Mange af de gamle kroer var forlængst bygget om og udvidet og fremtrådte nu som elegante badehoteller: »Gefion« i Espergærde, »Humlebæk Badehotel«, »Rungsted Badehotel« osv., og Kroen i Vedbæk, der var brændt ned i 1898, var igen bygget op. Det gamle gæstgiveri ved Bellevue var stadig meget besøgt trods dets høje alder.

Størst af alle Strandvejens hoteller var »Skodsborg Søbad«, som omkring år 1900 havde 120 værelser fra 2 til 8 kr. Alle hoteller var fuldt besat sommeren igennem af danske og udenlandske turister, blandt hvilke tyskere eller »pølsetyskere«, som københavnerne kaldte dem, var rigt repræsenteret. Endnu huskes »Skodsborg Søbad« fra mellemkrigsårene, hvor det helt op til sidste verdenskrigs udbrud var målet for de københavnske studenters rusudflugter. Trukket af to fede bryggerheste rullede charabancer med glade studenter og studiner den lange vej ud til Skodsborg, hvor middagen, og efter den, dansen ventede. Først når solen var ved at stå op ude bag Hven, gik det atter ind til byen ad den nu ganske øde Strandvej.

Mens egnen omkring Klampenborg solede sig i glansen fra Hvidøre, hvor kejserinde Dagmar og dronning Alexandra tilbragte deres somre,



På Stranden ved Skotterup. I baggrunden vraget af et mindre sejlskib, et ikke så sjældent syn dengang.
Foto. 1903.

og mens københavnere i tusindvis på varme sommersøndage bunkede sig sammen på den lille strand ved Charlottenlund, kaldet »Fluepapiret«, blev der ferieret langs hele den øvrige vej. Sommerhuse bredte sig, fiskerhuse blev lejet ud, og når ferien stod for døren, rullede flyttelæs efter flyttelæs ud ad vejen; Strandvejskøbenhavnernes flyttelæs »det husker De da nok«, spurgte engang Fredrik Nygaard. Flyttelæsset »med viftepalmer, potteplanter, snoede mahognitræsborde, vaskebaljer, svulmende dyner og gud ved hvad!«[21]

Ude i sommerhusene hyggede man sig, badede fra de mange badebroer, cyklede ture ind i bondelandet og »vendte molen« på aftenturen. Gæsterne blev hentet på stationen af den lokale vognmand, der mødte op med landauer og atter kørte dem til aftentoget.

Men i juli måned 1914 blev den fredelige stemning afløst af uro og nervøsitet. Rygter svirrede, usikkerhed og uvished bredte sig, og så kom den 2. august som et lynnedslag. Alle afbrød deres ferier, de udenlandske turister hastede hjem, mange for at melde sig under fanerne, og hotellerne stod tomme.

Indkaldelserne begyndte, og ud ad Strandvejen marcherede infanteristerne. Fæstningsartilleristerne kørte til deres stillinger ved Klampenborg i linie 14's åbne bivogne. Soldater blev indkvarteret i Strandvejsvillaerne, og op langs kysten og på havnemolerne blev der posteret



Efter krigsudbruddet i 1914 blev der truffet drastiske forholdsregler for at imødegå en eventuel landgang af de krigsførende magter. I Taarbæk satte man pigtrådsspærringer op på begge vejsider. Efter: »Fyrretyve Aars Kavalkade i Pressefotografi«.

vagter. Taarbækområdet så ud, som lå det i fronten: tværs gennem haver og plæner var der gravet skyttegrave og bygget pigtrådsspærringer, træer og buske blev ryddet væk, der skulle være frit ud til stranden. Og alle badebroer og badehuse blev taget ned.

Som tiden gik, begyndte soldaterne at kede sig, og kvarterværterne morede sig just heller ikke. Malerinden fru Ragna Norstrand, som ejede et sommerhus ved Springforbi, har fortalt, at »i den tid, vi havde indkvartering, turde vi slet ikke gå ned til stranden. Soldaterne, der intet havde at bestille, huserede dagen lang ved vandet, de badede ustandselig, og badedragter havde de ikke«. Kokkepigen, som nu skulle lave mad til 50 soldater, græd, men om aftenen blev hun igen i godt humør, »så sad pigen på det store køkkenbord, omgivet af en snes kurtiserende soldater, og da skinnede hendes ansigt af henrykkelse«.[22]

Man fandt dog snart på en løsning af forplejningsspørgsmålet, idet den lokale kommunalforening lejede en villa af Skodsborg Søbad og

deri indrettede en fælleshusholdning for alle soldaterne. Udgifterne blev dækket ved tilskud fra samtlige kvarterværter, og hele ordningen vakte almindelig tilfredshed.

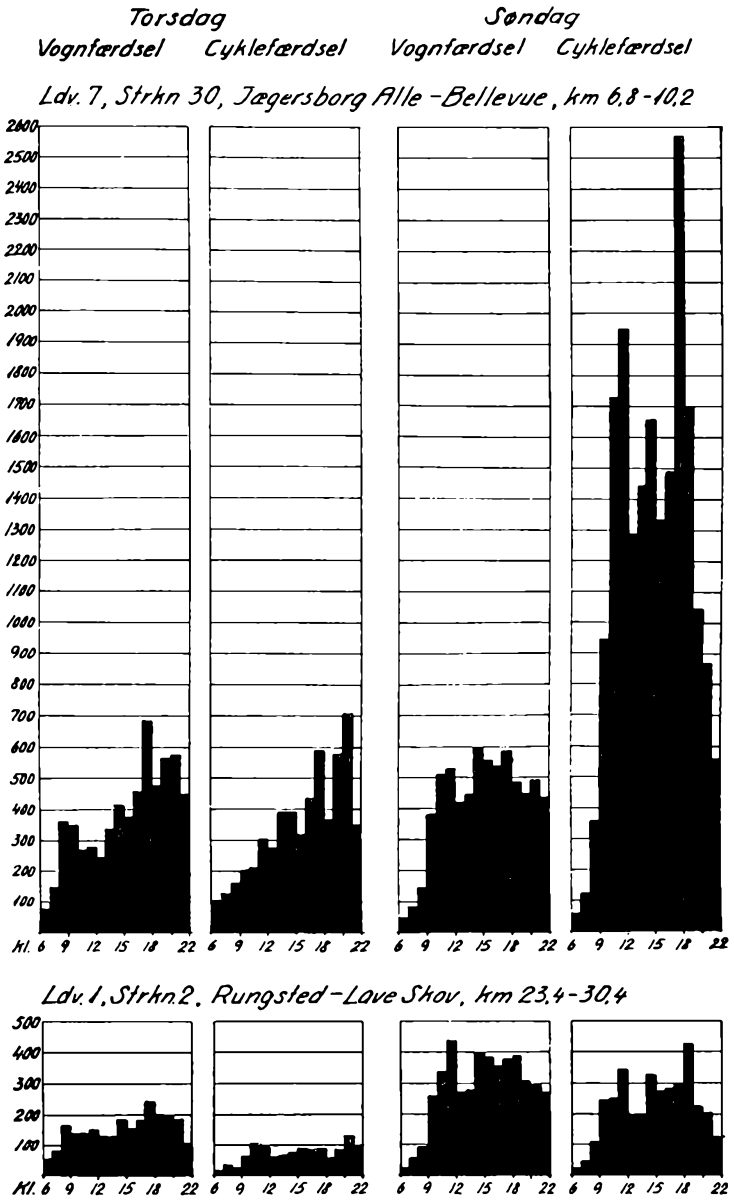
I århundredets første snes år fik Strandvejen endnu nogle små havne. I 1912 blev Hellerup Lystbådehavn taget i brug, og i krigens sidste år fik også Vedbæk sin havn. Den blev anlagt som en kombineret lystbåde- og fiskerihavn, men snart måtte der skaffes mere plads, og i 1930 blev den betydeligt udvidet. Selv om den nu i overvejende grad var lystbådehavn, havde den dog ikke helt mistet sin betydning som fiskerihavn. Rungsted Havn, Strandvejens nyeste, er ikke meget yngre end Vedbæk Havn; den blev anlagt i årene efter 1918 og taget i brug i 1923. På grund af det lave vand ud for Rungsted måtte den anlægges som »ø-havn« d. v. s. en havn, der er forbundet med land ved en bro.

Fremad mod nutiden

Den kritik, der i århundredets første 10–15 år satte ind mod den stedse fremadskridende »ødelæggelse« af Strandvejens skønhedsværdier, formåede ikke at ændre udviklingen. Store skader var allerede sket, og i tiden før naturfredningsloven var heller ikke meget at stille op. Alligevel var kritikken ikke forgæves. Problemet blev jo rejst, og der blev lagt mærke til det. Mange grundejere havde, som foran omtalt, også gjort noget for at skaffe luft på vejen og udsyn over Sundet.

Det, der i mellemkrigsårene prægede vejen mere end noget andet, var automobilerne. I årene fra 1917 til 1920 var antallet af automobiler i Danmark steget fra 7.300 til 17.700, og efter 1920 tog udviklingen rigtig fart. I 1939 var man kommet op på 162.500 automobiler og 29.900 motorcykler. Det var stadig nødvendigt at opretholde en vis begrænsning i motorkøretøjernes adgang til Strandvejen. Der gjaldt således fremdeles en stærkt nedsat kørehastighed på strækningerne mellem København og Rungsted og mellem Humlebæk og Helsingør, og på søndage i sommermånederne var automobilkørsel helt forbudt i tiden fra kl. 14 til 24 på den smalle vejstrækning mellem Traverbanevej og Springforbi. Motorcykler måtte i sommertiden slet ikke vise sig på Strandvejen.

Amtsvejvæsenerne i de to nordsjællandske amter havde nok at gøre med at få Strandvejen til at følge med tiden, så den blot nogenlunde kunne svare til de krav, automobilerne stillede. År efter år arbejdede man med reguleringer og udvidelser, så vejen langsomt, men sikkert skiftede udseende. Omkring 1920 blev bakkerne ved »Aggershvile« og »Enrum« gravet af, og samtidig blev svinget ud for »Enrum« rettet ud. En halv snes år senere blev bakken ved Skodsborg, »hulvejen ved Skodsborg«, som den kaldtes i forrige århundrede, gravet igennem, og flere sving blev gjort mindre skarpe, f. eks. ved Smidstrup, ud for Rungsted Badehotel og neden for Humlebæk Bakke. Kystsikringsarbejder fortsatte, hvor det var nødvendigt, og broen over Nivaa blev omkring 1930 gjort bredere og helt ombygget i jernbeton. Samtidig fortsatte man med at anlægge gang- og cykelstier, hvor de endnu manglede, og stadig blev vejbelægningerne forbedret. Der var efterhånden mange slags belægninger. Tjæren begyndte man med før krigen 1914–18,



Grafisk fremstilling af Strandvejsfærdslen torsdag den $^{3}/_{8}$ 1939 og søndag den $^{6}/_{8}$ 1939. Efter: »Landsfærdselstælling og Analyse«, 1942.

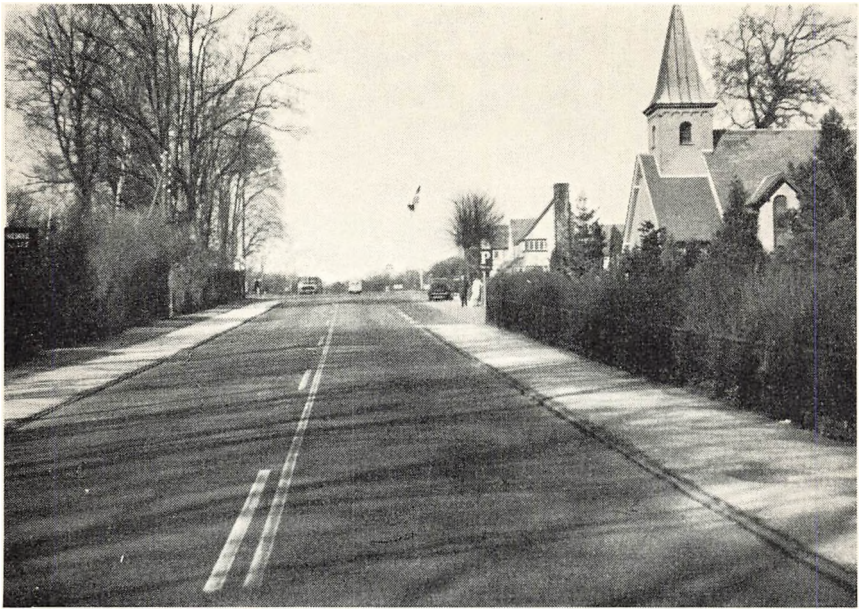


Skodsborg Bakke er gentagne gange blevet fladet ud. Her ses den inden den sidste, store afgravning omkring 1930.

men under krigen blev den snart så dyr, at man helt måtte opgive den. Enkelte vejstykker var belagt med chaussébrolægning som f. eks. strækningen gennem Nivaa.

Et par steder lå husene så tæt op ad vejen, at det ikke var muligt at udvide den. Særlig galt var det ved Sletten. For år tilbage var man veget tilbage for at føre en bredere vej igennem her, og at prøve på det nu var helt håbløst. Der var ikke andet at gøre end at forlægge vejen, og det havde man i øvrigt længe været klar over. I 1922 gik man i gang med arbejdet. Den nye vej kom til at virke som et voldsomt indgreb i landskabet. Bred og mægtig skar den sig ind igennem Lave Skov, delte den i to stykker, og fortsatte op over de åbne marker til Humlebæk Kirke. Man undgik, som det hed, »det uheldige vejstykke gennem Sletten By« til glæde for færdslen ganske vist, men det gode fulgte med, at fiskerlejets intime og hyggelige stemning blev bevaret.

Andre forlægninger fulgte snart efter. I 1932 påbegyndte man anlæg af en ny vej uden om Humlebæk fiskerleje. Badehotellet blev revet ned, og hen over dets areal blev en ny vej ført ca. 2 km mod nord til



Strandvejen ved Humlebæk Kirke som stedet ser ud i dag. Sammenlign billedet side 195. Forf. foto.

foden af Tipperup Bakke, hvor den igen blev forenet med den gamle vej.[1]

Alle disse ændringer, udvidelser og reguleringer gav efterhånden vejen et andet udseende og en anden karakter. Men en enkelt strækning blev i 1930'rne ændret næsten til ukendelighed, det var vejen fra Charlottenlund til Klampenborg, hvor først strandparken ved Klampenborg og Hvidøre, dernæst kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg vendte op og ned på alt. Det var Danmarks Naturfredningsforening, der tog initiativet til Strandparkens indretning. Med sorg og græmmelse havde man set, hvorledes næsten hele kysten stykke for stykke var blevet lukket af for københavnerne. Bortset fra »Fluepapiret« ved Charlottenlund, var det ingen steder syd for Rungsted muligt for storbyens befolkning at komme ud til vandet.

I 1926 indgav foreningen med tilslutning af Danmarks Turistforening et andragende til myndighederne om indretning af en stor åben strand ved Klampenborg. Den direkte anledning var, at strandgrunden foran det nedbrændte Klampenborg Badehotel var udbudt til salg.

Henvendelsen blev gunstigt modtaget af statsmyndighederne, som betragtede det som en statslig opgave at få planen realiseret og sammen med de interesserede kommuner påtog sig finansieringen. Et stort arbejde kom nu i gang, først med erhvervelse af arealerne, så med planlægning og projektering. Mens forhandlingerne stod på, blev Hvidøre efter enkekejserinde Dagmars død i 1928 udbudt til salg. Også denne ejendom erhvervede man, hvorved det blev muligt at skabe et samlet strandareal med strandpark helt fra Hvidøre til Klampenborg.

I de følgende år tog planerne form, og hele den nu så kendte badestrand blev skabt. Den da eksisterende strand med slet vedligeholdte glacis'er og bolværker, blev erstattet af en smuk kystlinie, foran hvilken det store sandareal på naturlig måde bræmmede kysten. Samtidig blev Strandvejen forlagt på strækningen fra Bellevue til Taarbæk og lagt op i skoven for et stykke at følge kystbanens østre side. Derved blev det muligt at nedlægge Strandvejen fra Bellevue Strandhotel til den første private grund nord for Strandparken, således at det areal, hvorpå det nedbrændte Klampenborg Badehotel lå, kunne sammensluttes med Strandparken og skabe det nu eksisterende meget smukke landskab, der danner en naturlig forbindelse mellem Dyrehaven og Øresund, den såkaldte Staunings Plæne. Den 16. juli 1935 blev anlægget erklæret for åbnet ved en storstilet folkefest med taler, bål og afholdelse af regatta ud for parken af sejlbåde, motorbåde og robåde. Aftenen sluttede med et kæmpemæssigt festfyrværkeri.[2]

Kystvejen, det største af Strandvejens vejarbejder, er ikke meget yngre end Strandparken. I mange år havde man med stigende bekymring betragtet vejen gennem Skovshoved, og allerede i 1913–14 blev der ved privat initiativ udarbejdet et forslag til en ny Strandvej i Gentofte kommune. Den skulle fra Scherfigsvej føres igennem industriarealerne syd for Hellerup, inden om Charlottenlund Fort og som kystvej videreføres til Emiliekildevej, hvor den igen skulle mødes med den gamle Strandvej. Den første verdenskrig standsede imidlertid planerne, og først omkring 1930 kom der igen liv i dem. Der var mange grunde til, at man ønskede denne omlægning. I det lange løb var det ganske utilfredsstillende, at automobiler skulle gøre lange omveje for at komme ud til områderne nord for Klampenborg, og grundejerne var fortvivlet over den smalle vej, hvor sporvogne, cykler og al anden færdsel blev klemt tæt op ad husene.

Planerne blev diskuteret og kommenteret i én uendelighed. Typisk for stemningen er en tegning af Storm Petersen fra de år, hvor to



Strandvejen syd for Vedbæk Havn. Bemærk den gamle vejviser, der markerer vejen til »Tryggerød«. Udlånt af Søllerød Kommune-biblioteker.

Storm P-figurer står og ser ud over vandet, mens de filosoferer over Strandvejens skæbne:

»Nu vil man jo udvide Strandvejen – hvordan mon det kan gøres?«

»Ja, hvis man hældte alt det vrøvl og sludder, der allerede har været om den i Sundet, så blev den mere end bred nok!«

Alle de mange spørgsmål – tekniske, juridiske og økonomiske – blev ført til afslutning, og i 1935 kunne arbejdet begynde. 2½ år varede det at bygge Kystvejen, det massive, 28,8 m brede vejanlæg, der fra »Enkedronningens Køkkenhave« fører ud til den gamle Strandvej et stykke nord for Emiliekildevej. Den 6. december 1938 blev vejen indviet. Arbejdet havde medført, at der også måtte bygges en ny fiskerihavn i Skovshoved, da den gamle havn jo samtidig med vejanlægget blev opfyldt.

Helt til alles tilfredshed forløb Kystvejanlægget dog ikke. De gamle

villaejere, der havde grund og have lige ned til Sundet, fik ingen erstatning for den værdiforringelse, de mente at deres ejendomme havde lidt ved projektets gennemførelse. De anlagde derfor sag mod Københavns amtsråd, men tabte den ved en højesteretsdom af 1935, hvori det udtaltes, at den nye vej måtte anses at have et sådant almennyttigt formål, at strandlodsejerne ikke kunne modsætte sig dens foretagelse, og der antoges ikke at tilkomme dem erstatning, »fordi deres ejendomme derved mister deres hidtidige adgang til havet«.[3]

Mens amtsvejvæsenerne arbejdede med vejen, glædede turister og landliggere sig stadig over den. Hvad enten man kom med bil, på cykel eller færdedes til fods, var turen stadig en oplevelse. Lad os høre, hvad den finske dr. Ragnar Numelin, der var legationsråd i København i midten af 1930'rne, mente om vejen: »Allt liv vid kusten samlar sig kring Strandvejen. Den är en sällskaplig samfärdsled. Järnvägen håller sig på diskret avstånd. Det är liksom allt finge karaktär av Strandvejen och som om dess liv gått även dess bebyggare i blodet. Jag undrar, om man icke kunde tala om en strandvägsmentalitet, som möter ljus och öppen, receptiv och meddelsam ... Strandvejen! Sommarkvällarnas vilsamma väg, de danska minnenas söndagsväg – i varje fall för den, som här fått njuta den glada, danska gästfriheten, höja mången bägare i den nordiska vänskapens tecken i dessa vackra gårdar, vilka vända sina fasader mot Öresund, Nordens gungande landsväg«.

Han skildrer de stadig afvekslende landskaber, vejens karakter på de forskellige steder, og er navnlig begejstret for landskabet ved Tipperup og Espergærde og for Snekkersten: »Även den som färdats här hundrade gånger har Strandvejen alltid något nytt att bjuda, vare sig man ser den i sommermorgnarnas blå dis eller i höstens lätta luft med S:t Ibbs kyrktorn på Ven og den skånska kusten så otroligt nära, att man nästan kunde räkna husen i Hälsingborg och Landskrona, eller med vinterns tunna isbård kring de mer skyddade strandbukterna. Festlig är Strandvejen också om kvällarna, då ljusen från den skånska sidan följa parallelt med de danska, förtonande gemensamt i tvenne stora ljusbågar, vilka liksom symboliskt binda samman Köpenhamn och Malmö, Helsingör och Hälsingborg«.[4]

Kun få år efter at Ragnar Numelin havde glædet sig over de festlige lysbuer langs Sundet, slukkedes lysene på Sjællandssiden. Den skånske forfatter og digter Hans Dhejne skrev engang i 1941 et digt »Til Danmark«, inspireret af den mørkelagte kyst:

...
Ljuset har slocknat över din kust,
och i vänlige fönster
lyser ej mere lamponas sken,
men det finns där ändå
under vårvinternattens
tindrande stjärnor.[5]
...

Der blev øde og stille på Strandvejen i årene efter 1939. Et par biler med en osende generator så man en gang imellem, nogle hestevogne – og så cyklerne. De fik en renæssance som aldrig før, det var, som om hele København var blevet cyklende. Skarer af cyklister hastede hver søndag morgen af sted ud ad Strandvejen og op i Nordsjælland. At køre til Helsingør og hjem igen var ikke afskrækkende, og lige fortrolig var man med hvert af vejens små steder. Knud Sønderby skrev i 1942, at »standsede man en nuværende tyve-årig, ville han eller hun kunne beskrive Strandvejen sving for sving og punkt for punkt helt til Helsingør. Og det er ikke noget, der er lært i skolen, det er noget, de har lært sig selv. Det er på denne måde, Strandvejen er den kendteste vej i Danmark. En vej tilegnet i sommerminder. Fyrre kilometer indprentet ved sang, latter og ispinde«. Og turen til Klampenborg – i gamle dage en langsommelig heldagstur – var slet ikke noget at tale om, skrev han videre, »cyklerne flyver derud på trekvarter med en pige svævende på sadlen. Baderullen i kurven på styret, kjolen drevet tilbage som en luftfyldt kuppel over bagskærmen, solbrændte helt op til hofterne er de piger, og dejligt ser det ud. I visse henseender har verden dog forbedret sig«.[6]

Men ellers kunne der være dystert nok på Strandvejen i disse år. Herfra begyndte allerede kort efter besættelsen flygtningene at søge til Sverige, og antallet voksede, alt som tiden skred frem, og tog et vældigt opsving i efteråret 1943, da det sivede ud, at der forestod en aktion mod de danske jøder. I de mørke nætter i oktober samledes jøderne ved udskibningshavnene, og det var navnlig havnene mellem Vedbæk og

Helsingør, de søgte til. Humlebæk var et af de store centrer, men både her og andre steder kunne udskibningerne kun ske i et forholdsvis langsomt tempo. De mange flygtninge blev derfor indkvarteret enten på hølofter eller hos private, et foretagende, der både var enerverende og farligt. Og mens flygtningene var gemt væk og bare sad og ventede, måtte deres hjælpere træffe aftale med fiskerne, som skulle føre dem over, og skaffe penge, for gratis var disse transporter så sandelig ikke. Når alt var i orden kom flygtningene omsider af sted. Som regel gik det godt, men langtfra altid, og rystende tragedier blev udspillet på Øresund i disse nætter.[7]

En række af kystens beboere medvirkede i det farlige arbejde med at planlægge og organisere flygtningeoverfarterne. En af dem var havnefogden i Vedbæk Knud Andersen. Han har oplyst, at vistnok 7.460 mennesker blev »bragt i sikkerhed for næsen af tyskerne under jødeforfølgelsernes første måned«, og heraf alene 90 fra Vedbæk Havn, og ikke én blev taget af tyskerne, men situationen kunne ofte være prekær, som når jøderne kom vandrende ud på molerne med håndkufferter og tasker i hånden og forlangte at komme over. På en sådan dag hørte han pludselig et råb tværs over havnen: »Hvad fa'en havnefoged, er du ikke arresteret endnu?« – »Holdt kæft!« svarede han. »Man arresterer ikke folk, der ingenting har gjort«.[8]

Transporterne indskrænkede sig langtfra til jødetransporter. Masser af frihedskæmpere, modstandsfolk eller andre, som af en eller anden grund følte jorden brænde under fødderne, kom over. En af de mest aktive i hele dette arbejde var kroværten i Snekkersten, den brave H. C. Thomsen. Lægen Jørgen Gersfelt, der arbejdede for »Holger Danske Gruppen«, har fortalt, hvorledes transporterne foregik, og, hvorledes H. C. Thomsen til sidst blev arresteret af Gestapo, ført til Vestre Fængsel og derfra til koncentrationslejr i Tyskland, hvor han døde. En mængde danske borgere hjalp han, og til hans minde har man på stranden over for det sted, hvor den gamle Snekkersten Kro lå, opstillet en sten med denne indskrift:[9]

FLYGTNINGENES
MODIGE HJÆLPER
H. C. THOMSEN
* 18-9-1906 I THISTED
† 4-12-1944 I NEUENGAMME

Ikke langt herfra, inde i Helsingør, foran det gamle apotek, blev der efter krigen opstillet endnu et minde, Sveasøjlen,[10] som kan ses i Hälsingborg, og som udtrykker en tak til Sverige for dets hjælp til danske flygtninge under krigen. På inskriptionen læses blandt andet:

MED BRODERHAAND OG
VENNESIND GAV SVERIGE
FRELSE TIL DANMARKS
FLYGTNINGE. UDRUSTEDE
DEN DANSKE BRIGADE DER
LANDSATTES I HELSINGØR
PAA FRIHEDSDAGEN
5. MAJ 1945

Siden krigsafslutningen har Strandvejens problemer og vejens skæbne været under stadig debat. Allerede i mellemkrigsårene drøftede man vejens rolle som udfartsvej fra København. Nu havde man jo fået Kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg, og hvis de gamle planer fra 1913–14 om en ny Strandvej fra Hellerup til Charlottenlund kunne realiseres, så ville man jo få en udmærket vej – i alt fald til Klampenborg! Men herfra og videre mod nord ville vejen være alt andet end egnet til en større trafik. Kommunerne nord for Klampenborg var mere interesseret i en god vej, der var egnet til »promenadekørsel«, end i at få en bred og massiv vej op langs kysten.

Man drøftede også i mellemkrigsårene vejens rolle i det net af udflugtsveje, som skulle føre ud i de »grønne områder«, d. v. s. de fredede, rekreative områder i Nordsjælland, men man var dog noget betænkelig ved ligefrem at trække cyklister ud på Strandvejen. Et cyklende par kunne jo bremse hele trafikken i kilometers længde! I stedet foreslog man at lade en af de »grønne stier« gå ad delvist eksisterende stier op langs med Kystbanen fra Klampenborg til Skodsborg og føre den over Mølleåen ad en ny bro. Stien mødte megen modstand hos cyklisterne. Den blev kaldt »baggårdsstien« og snart opgivet, men de svære egepæle til broen stikker endnu op over vandet i Mølleåen og kan ses fra Kystbanetoget.

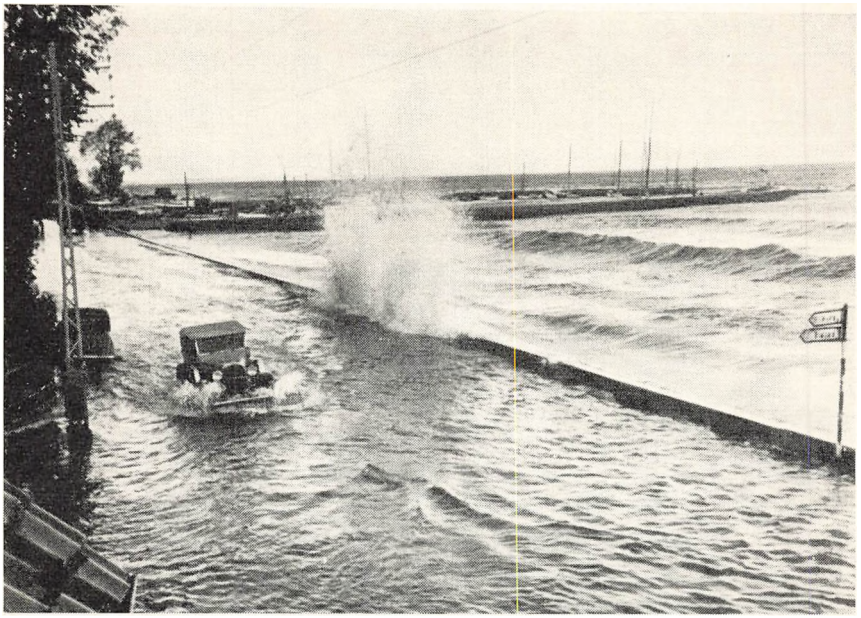
Strandvejsfærdslen har en lang tradition for at skabe problemer, men i vore dage er problemerne dog adskilligt større og mere komplicerede end nogen sinde tidligere. En betydelig om end lokalt begrænset lettelse opnåede man omkring 1950, da sporvognene forsvandt fra Strandvejen. Afskaffelsen blev naturligvis modtaget med stor tilfredshed.

Men trafikken voksede og voksede i årene efter krigen, bl. a. fik både motorcykler og »knallerter« lov at køre her hele året. Det, der navnlig virkede generende, var lastbilfærdslen, som larmede af sted med tunge vogntog og osende og hæsligt stinkende dieselvogne. Men da Hørsholmvejen blev åbnet i 1956, lykkedes det at få en del af denne færdsel dirigeret ad den nye vej i forbindelse med Kongevejen.

Det mærkedes efterhånden på Strandvejstrafikken, at kystegnene var ved at blive forstadsområder for København. Morgen og eftermiddag haster nu talrige bilister mellem deres bopæle ved eller i nærheden af Strandvejen og København. »Promenadekørslen« tog til, dag efter dag sommeren igennem – og nu fylder den vejen ud, og på særlig store udflugtsdage er kørebanen stuvende fuld af biler, der behændigt søger at manøvrere uden om de lange rækker af parkerede vogne, der ikke alene spærrer vejens på sine steder smalle fortove, men også i betænkelig grad indsnævrer kørebanen.

Sct. Hans Aften er måske Strandvejens værste trafikdag. For nogle år siden blev der en sådan aften mellem kl. 19 og 24 registreret 6.600 biler i begge retninger på Kystvejen ved Charlottenlund. Det stærkest trafikerede sted var ved »Beaulieu«, hvor der i samme tidsrum passerede 7.200 biler eller 1.440 i gennemsnit i timen. Med et sådan opbud af biler bliver turen til liden glæde for de kørende og til stor irritation for alle andre.

Al den trafik har naturligvis rejst spørgsmålet om, hvad man skulle gøre. Det er blevet diskuteret i årevis ikke alene i de kompetente råd og udvalg, som f. eks. det efter krigen nedsatte Strandvejsudvalg, men også i dagspressen og faglige tidsskrifter. Det var øjensynligt, at vejen var for snæver og for lidet egnet til en blot noget større færdsel end den, der nu var på den. En nærliggende tanke måtte det herefter være at udvide vejen, men gjorde man det, måtte man for det første være klar over, at man ville ødelægge vejens særegne karakter med afvekslende slyngninger gennem et smukt og varieret landskab, og for det andet at der omgående ville komme endnu større færdsel, end der i forvejen var. En anden mulighed var at gøre så lidt som muligt ved



Storme og højvande kan stadig sætte dele af Strandvejen under vand. Billedet viser området syd for Vedbæk Havn under stormen den 23. oktober 1948.

Nordisk Pressefoto.

vejen og så være indstillet på ved nødvendige og passende hastighedsbegrænsninger at forhindre, at vejen blev brugt som motorbane, så kun de motorkørende, som havde tid og lyst til at køre med moderat fart, benyttede den.

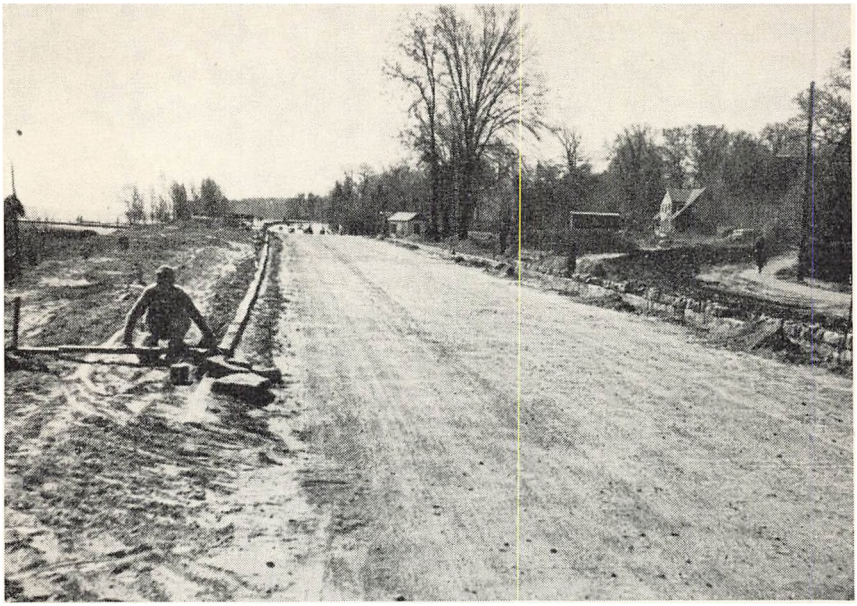
Det er som bekendt denne sidste mulighed, man indtil videre har foretrukket, men det betyder naturligvis ikke, at vejen skal gøres uanvendelig for nutidens motorkørsel. Tværtimod er vejen blevet forbedret og udvidet så meget, som det inden for de givne rammer har kunnet lade sig gøre. Nogle år efter krigen foretog man en forlægning af vejen uden om Nivaa på strækningen fra Mikkelborg til Lave Skov. En udvidelse af vejen gennem Nivaa havde længe været påtænkt, men det ville betyde, at den smukke allé gennem Nivaa skulle ryddes. I stedet valgte man så at føre vejen hen over strandengene øst om Nivaa og gennem sivskovene, men også denne løsning blev kritiseret. Sivskovene havde jo hidtil henligget som skjulesteder for vildgæs og trækfugle.

Af vejarbejder inden for de sidste år skal blot nævnes, at bakken og svinget ved Strandmøllekroen i 1967 igen blev reguleret. Her var sket adskillige trafikulykker, men nu blev svinget gjort blødere, idet kroens anneksbygning blev revet ned og nogle træer fældet. I sommeren 1968 blev Strandvejens allernordligste stykke, færgevejen, ombygget og ført ud på en opfyldning for at give plads til en udvidelse af Helsingør stationsareal; samtidig blev der anlagt parkeringsplads og opmarchsplads for biler til færgen.[11]

Mange forslag er i de senere år fremkommet til forbedringer og udvidelser af vejen. Ved Skodsborg – en af Strandvejens gamle »flaskehalse« – har man foreslået at føre en ny kørebane langs med kystbanen, bag om bebyggelsen, og ved Snekkersten har man luftet muligheden af at anlægge en kystvej. Over for dette og andre radikale ændringer har vejmyndighederne holdt sig afventende; man ville se, hvilken betydning Hørsholmvejen og dens planlagte forlængelse fra Hørsholm til Helsingør vil få som aflastning for Strandvejstrafikken.

Bebyggelsen har dog også ændret både vejen og stemningen på vejen. Mere og mere har den bredt sig og gjort det af med de sidste frie områder. Mange af de gamle villaer, med store parklignende haver, er kommet under udstykning, og selv de mindre villaer har solgt fra. Striber af række- og kædehuse skyder op, og på de små havelodder presser nye huse sig ind, på »koteletgrunde«, eller foran dem. Højhuse, eller i hvert fald halv-høje huse, dukker også op hist og her. Det begyndte med Høje Skodsborg, men andre er kommet til, kun få og spredte, heldigvis, for hvis denne byggeskik skulle brede sig på Strandvejen, ville det snart være slut med vejens særpræg. En anden ting, der i endnu højere grad end højhusene kan true Strandvejen, er de byplanmæssige dispositioner, der for tiden arbejdes med mange steder langs vejen. I de nordlige områder planlægges der bysamfund mellem Strandvejen og Kystbanen; adskillige steder er bydannelsen allerede i gang, og mange nye udstykninger venter. Ca. 90.000 mennesker påregnes at skulle rummes i dette område i løbet af en menneskealder.

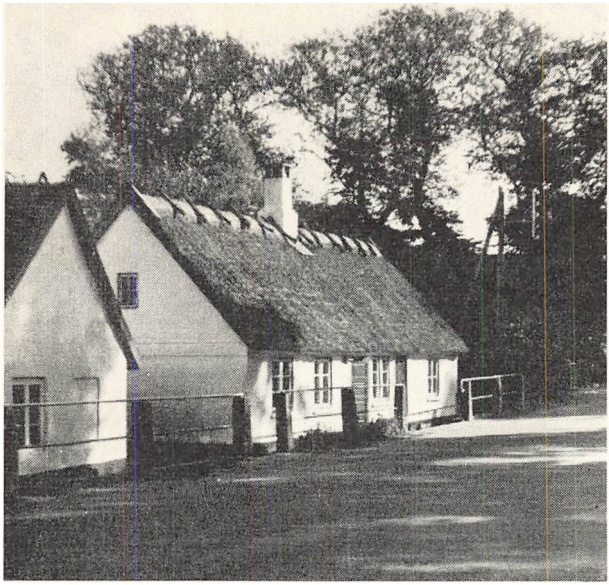
Mens alt dette er ved at ske, er Strandvejens gamle hoteller så godt som forsvundet, hoteller, der for blot 30 år siden spillede så stor rolle for turistlivet og som feriesteder for det københavnske borgerskab. Listen er lang, og indeholder navne, der engang klang forjættende af ferie og fest. I 1923 brændte det gamle »Klampenborg Badehotel«, der stammede fra dr. Hjaltelins dage, »Gammel Belle-



Vejen nord for Rungsted Havn blev udvidet i 1956–57. Strandhaver og lysthuse måtte vige pladsen. Forf. foto.

vue« blev revet ned i 1937 i forbindelse med Kystvejens anlæg, »Taarbæk Hotel« er også revet ned og erstattet af et højhus. »Rungsted Badehotel« blev jævnet med jorden lige før 1950. Tyskerne havde huseret her under krigen og efter dem de tyske flygtninge. En istandsættelse var ikke til at tænke på, og nu er Strandvejen ført hen over grunden. »Skodsborg Søbad«, måske det navnkundigste af alle hotellerne, blev også spoleret af tyskerne under besættelsen og lå i mange år hen nærmest som ruin, men blev dog sat i stand og anvendes nu som hotelpension. »Humlebæk Badehotel« er væk og nu også hotel »Gefion« i Espergærde. Enkelte nye moderne hoteller er trådt i stedet, men af en anden karakter og med en anden baggrund.

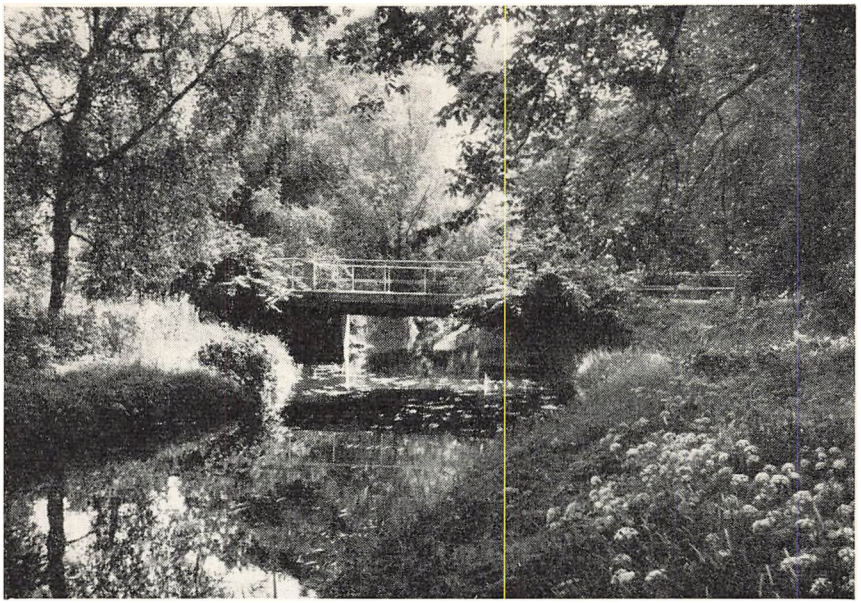
Jævnsides med truslerne mod Strandvejens skønhedsværdier er fulgt et stadig mere bevidst arbejde for at frede udsigter og karakteristiske partier ved vejen. Tanken om at skabe en intim forbindelse mellem Dyrehaven og Øresundskysten kom frem i mellemkrigsårene og antog fastere form under krigen. Staten sikrede sig fire store villaer i Springforbiområdet: Havslunde, Beaulieu, Villa Konow og Spring-



Strandvejen rummer stadig minder fra gammel tid. Nord for Nivaa bro ligger bomhuset, hvor man tidligere måtte betale »brokorn«. Foto. H. C. Rosted.

forbi og har siden erhvervet endnu flere. De fleste af de gamle bygninger blev revet ned, hække og hegn fjernet, og en passende udtynding af de gamle havers træbestand åbnede de dejligste udsigter til Sundet. Noget af det, der engang var vejens skønneste pryd: det frie udsyn henover de grønne brinker til det blå Øresund var kommet igen! Endnu mange ejendomme står på statens ønskeseddel med det formål, at få bygningerne fjernet, – men der vil gå generationer før det store mål er nået: foreningen af Dyrehaven og kystområderne i en eneste stor, dejlig naturpark, hvor Eremitagesletten så at sige glider ud i stranden uden anden afbrydelse end selve Strandvejen og Kystbanen.

Området syd for Høje Skodsborg var længe et ømtåleligt sted. Her bredte en række store, gamle villaer sig mellem vejen og skrænten. Tiden var løbet fra dem, de var for store, for dyre og for upraktiske, og allerede inden krigen overvejede man, hvorledes arealet i fremtiden kunne udnyttes. Men først for en halv snes år siden, da en del af ejendommene blev stillet til salg, blev spørgsmålet om en nyord-



Broen, hvor den gamle Strandvej skærer Nivaa. Langs åens bredder er der fred og idyl som for århundreder siden. Forf. foto.

ning aktuelt. Man udskrev en konkurrence om den bedste og smukkeste udformning af området, – og der kom forslag både om fritliggende højhuse på henved en halv snes etager og om placering af etageblokke over hele arealet.

Fredningsmyndighederne blev impliceret i den drabelige kamp, der blev ført, inden de mange synspunkter blev bøjet mod hinanden med Skodsborgparken som resultat. Denne løsning frilagde de smukke og karakteristiske skrænter mod vest, og forskånede vejen for egentlige højhuse, hvilket ikke alene æstetisk, men også rent vejmæssigt var en gevinst, da højhuse ved Strandvejen uværgerlig vil føre til en færdselsforøgelse, som før eller senere vil blive fulgt op med krav om udvidelse af vejen.

I Frederiksborg amt er fredninger foretaget siden 1919. De fleste af dem gælder udsigter over Strandvejen, således at bebyggelser enten er forbudt eller kun tilladt med en vis højde. Servitutter af denne art er pålagt arealer i Rungsted, Nivaa, Humlebæk og flere andre steder. Endvidere er der gennemført fredninger ved Babylone-skoven og ved

Humlebæk fiskerleje og havn, af stejlepladsen ved Humlebæk og af hele arealet omkring Louisiana. De fleste af disse fredninger er foretaget frivilligt af de pågældende ejere.[12] En meget betydelig fredning blev foretaget i 1958, da Karen Blixen, sikrede Rungstedlund som selvejende institution og den herlige, 30 tønder land store park som fuglereservat. Omtrent samtidig var der kræfter igang for at frede det meget smukke og særprægede landskab ved Pinjehøj, det mislykkedes desværre, og nu er området udstykket.



Strandengene ved Nivaa. Forf. foto.

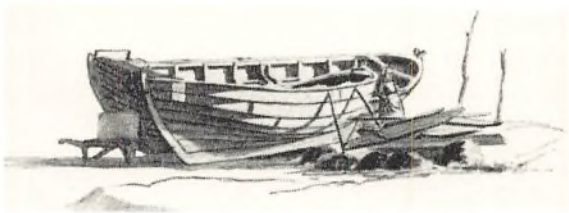
Som vi har set, har danske og udlændinge, så langt vi kan følge Strandvejen tilbage i tiden, fremhævet den som en smuk vej i et dejligt landskab. I århundreder glædede københavnerne sig over den, og i ligeså lang tid var den Sjællands, ja måske Danmarks smukkeste vej, elsket af alle, som boede eller blot kørte eller gik her. Men det er ikke skønheden ved vejen, der *alene* betinger dens charme. Knud Sønderby har udtrykt det, der er væsentligt i denne forbindelse, ved at sige: »Er man gammel københavner, ved man, hvad den vej betyder. Den er minder så gamle som man selv, og ikke de værste af minderne. En del af ens eget liv snor sig op langs kysten forbi kilometerstenene. Strandvejen lever som et musikstykke. Den fulde nydelse beror ikke på skønheden alene, men på skønheden kombineret med genkendelse. Glæden ved at kende passagerne på forhånd, nydelsen ved at vide fra mange gange før, hvad der toner frem efter det næste sving. Den hemmelighedsfulde lystfølelse ved at være indviet. Den voksne københavner, der adstadigt cykler op langs Strandvejen, har sig selv kilende langt foran på drengecykle og i korte bukser.«

For henved 60 år siden rejste man, som tidligere omtalt, spørgsmålet om Strandvejens skæbne, men ingen formåede dengang at gøre noget effektivt for en bevarelse af det, man havde fået overleveret fra forrige århundrede. I dag er spørgsmålet om dens skæbne lige så aktuelt, ja måske endnu mere, for truslen mod vejen er blevet større, men de bevarende kræfter er også blevet stærkere, mere aktive.

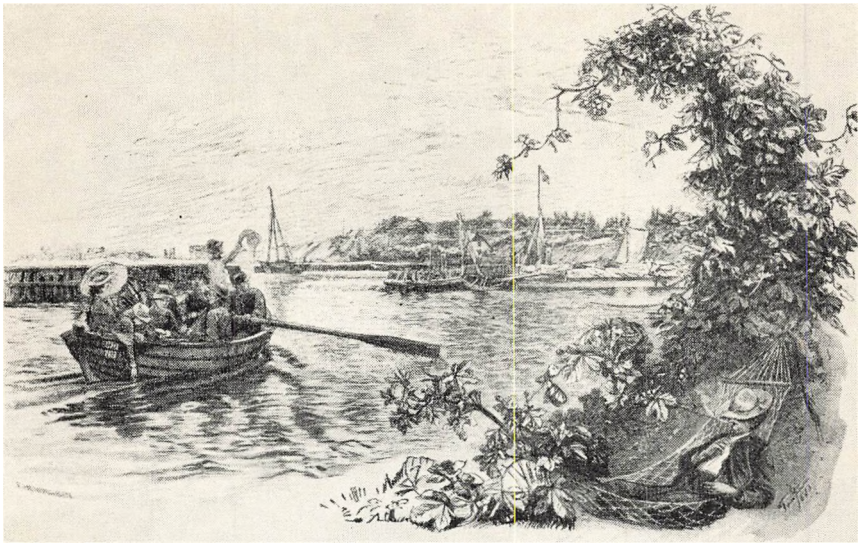
Skønheden og genkendelse. Det er de to elementer, det gælder om at bevare. Strandvejen er inde i en fase, der vil være afgørende for, om den også i fremtiden skal være, hvad den i generationer har været for alle, der kom ad den. Det man ønsker er, at vejen og dens omgivelser værnes på en sådan måde, at Strandvejen stadig er vejen gennem smukke landskaber med udsigt til Sundet, og at turen ad Strandvejen vedblivende må være en glæde og nydelse, – og man ønsker hverken at opleve vejen som motorbane eller at se natur og udsigt blive kvalt af massive bydannelser. Den moderne trafik og nutidens planer med hensyn til bebyggelser i kystområderne er alvorlige trusler mod Strandvejen. De målbevidste fredningsaktioner, som er igang, og hvis resultater allerede viser sig, er vejens redning.

Det fortsatte spil mellem disse to sæt kræfter vil være afgørende for, om vejen skal eksistere som *Strandvejen,* eller om kommende generationer skal lade ordene på støtten ved Emilie Kilde gælde for den hele vej:

»Ak forlængst ej mer«.



Litteraturfortegnelse og kildehenvisninger



Væsentlige dele af Strandvejens historie er tidligere behandlet i flere værker, af hvilke særligt skal fremhæves:

Richard Petersen: Minder fra Øresundskysten, 1891, der blandt andet indeholder skildringer af historiske begivenheder langs Øresundskysten.

William Haste: Strandvejen, 1930, der omhandler Strandvejens huse og mennesker omkring udgivelsesåret.

Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst, 1938, der indeholder grundige og udførlige redegørelser af Gentofte, Lyngby og Søllerød sognes historie og topografi.

L. Gotfredsen: Gentofte I–III, 1951–54, der især i bind II, »Fra Tuborg til Bellevue«, behandler emner med tilknytning til Strandvejen i Gentofte kommune.

Mads Portman: Poetisk Mindekrans omkring Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg, 1953. En meget fyldig poetisk antologi omkring de nævnte steder.

Steffen Linvald: Landevejen i Strandkanten, 1964. Skildringer af fiskelejer, lyststeder og gårde langs Øresundskysten.

I publikationer, udgivne af de pågældende amter og sognes historiske-topografiske selskaber, findes talrige detailundersøgelser af interesse for vejen og dens huse.

ADELVEJEN, DER FØRER TIL HELSINGØR

Ret en herlig vej. Side 11–25.

1. J. T. Lundbye: Danmarks Veje i Oldtid og Middelalder, Nordisk Kultur, XVI, 1934, 212.
2. J. P. Jørgensen: Ledøje-Smørum Sogne, 1925, 15.
3. Harald Ilsøe: Udlændinges Rejser i Danmark indtil år 1700, 1963, XLII.
4. T. F. Troels-Lund: Dagligt Liv i Norden, I, 1908, 72, jfr. Ilsøe, anf. st., 38.
5. L. M. Wedels Indenlandske Rejse, II, Odense, 1806, 53.
6. Laurits Bødker: Danmark gennem Tiderne set med fremmede Øjne, 1948, 43. – Harald Ilsøe, anf., st, XLII. – Lauritz Engelstoft: Mine Vandringer i Sjælland i Juni 1797. Ved Povl Eller. Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1961, 117.
7. Johannes Ewalds Levned og Meninger, udgivne af Louis Bobé, 1911, 274 f.
8. Smstds., 275.
9. Aarbog udg. af Historisk Samfund for Københavns Amt, 1918, 77.
10. Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1962, 63.
11. Louis Bobé: Emiliekilden. Kronik i Politiken, 10/4 1918. – Lauritz Engelstoft, anf. st., 21. f.
12. Meddelelser fra historisk-topografisk Selskab for Gjentofte Kommune, IV, 1940, 104.
13. Danmarks Kirker, Frederiksborg Amt I, ved Erik Moltke og Elna Møller, 1964, 313, 315.
14. I. M. Thiele: Danmarks Folkesagn, II, 1843, 274 f.
15. Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst, 1938, 391. – Otto Rung: Fra min Klunketid, 1942, 109. – I Føreren på Udflugter i det nordøstlige Sjælland ved L. Both, 1865, anføres, s. 32, at der »ved denne vej findes flere gravsteder med oprejste kors over døde søfolk fra verdens forskellige egne«, jvf. også Mindesmærker i Nordsjælland, red. af Anders Uhrskov, 1962, 76 f.
16. August F. Schmidt: Danmarks Kæmpesten, 1933, 119.
17. Erich Pontoppidan: Den Danske Atlas, II, 1764, 247.
18. C. Nyrop: Strandmøllen, 1878, Nr. 155. – Fra det gamle Gilleleje, 1953, 56 f.
19. Meddelt af fiskere i Espergærde og Snekkersten.
20. L. Boesen: Den ved Øresund beliggende Anselige Stad Helsingøers Beskrivelse ... Aalborg, 1757, 59 ff.
21. Om denne se: H. C. Rosted, Galejhavnen i Nivaa, Fra Frederiksborg Amt, 1965, 19–34.
22. C. F. Allen: De tre nordiske Rigers Historie, II, 1865, 217.
23. Danske Magasin, 5 R, Bd. V, 259 f., 1904.
24. S. Sterm: Statistisk-Topografisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt, 1834, 251.

Da kystvejen var »hovedvej«. Side 26–40.

1. Johannes Mejers Kort over det danske Rige. Udg. af N. E. Nørlund, I, 1942, pl. V, VIII, IX, X.
2. N. E. Nørlund: Danmarks Kortlægning, 1942, I, pl. 88.
3. København fra Bispetid til Borgertid, 1947, 24 f, 85 ff.
4. H. U. Ramsing: Strandvejens ældste Bebyggelse, Historiske Meddelelser om København, VII, 1919–20, 173–181. – Samme: Københavns Historie og Topografi i Middelalderen, 1940, I, 264, III, 50 f.
5. Vilh. Lorenzen i Historiske Meddelelser om Staden København og dens Borgere, 3. R, V Bd., 1942–43, 288 ff. – N. E. Nørlund, anf. st., pl. 89.
6. J. T. Lundbye: Vejenes Udviklingshistorie i Danmark, Fortid og Nutid, 1918, 138 f.
7. Sjællands Tegnelser, 1681–82, No XLIII. Rigsarkivet.
8. Landsarkivet for Sjælland m. v. Københavns Amt. Korrespondance om vejvæsenet. 1787–94.
9. Smstds., 1761–80 og flg. år.
10. Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, I, 1926, 104, 106.
11. Indbydelsesskrift til de off. Examina i Helsingørs høiere Realskole, 1868, 64 f.
12. Valdemar Møller: Fra Sokkelund Herred, 1924, 142. – C. Nyrop: Strandmøllen, 1878, Nr. 43 og 91. – Den omtalte bro i Rungsted er formentlig broen over en å, der løb ud i vandet lidt syd for kroen, se kort over Rungsted fra 1782 i Årbog for 1951, udg. af Frederiksborg Amts Historiske Samfund, s. 85.
13. Kancelliets Brevbøger, 8/1 1616.
14. Skrivelse af 19/5 1787 fra Helsingør Raadstue til stiftsbefalingsmand, grev Haxthausen. Rigsarkivet.
15. Danske Samlinger, IV, 1868–69, 356. – C. Christensen: Hørsholms Historie fra 1305–1875, 1879, 262.
16. C. Nyrop, anf. st., Nr. 12.
17. Fr. Olsen: Det danske Postvæsen indtil 1711, 1889, 24 ff.
18. Fr. Olsen, anf. st., 198, 199 ff. – H. C. Rosted: Fra Adelsborg til Kongeslot, 1957, 227.
19. Fr. Olsen: Postvæsenet i Danmark 1711–1808, 1903, 120 f., 264. – T. Topsøe-Jensen: Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør, 1965.

STRANDVEJEN OMKRING ÅR 1800

Den besværlige sandvej langs søkysten. Side 41–53.

1. Utrykte kilder til dette afsnit er: Bilag til Generalvejkommissionens journaler 1803 og flg. år, Rentekammerets resolutionsprotokol 1803, litra B samt journalsager i Rentekammerets Sjællandske kontor. Rigsarkivet.

2. Politivennen, 1804, 4871–74.
3. Lauritz Fogtmann: Kongelige Rescripter, Resolutioner og Kollegialbreve for Danmark og Norge, 1800, 772.
4. Politivennen, 1806, 6855–57. – 1804, 4871–74.
5. Smstds., 1804, 5034, jfr. 1803, 4438–40: »Ofte hænder det, at kuske og bønder råbe af vejen, endog da når den er ganske spærret af vogne, så de gående have intet sted at redde sig på«.
6. Kollegial Tidende VIII, nr. 27, 425.
7. H. J. Blom: Krigstildragelserne i Sjælland 1807, 1845, 59 ff., 129. – J. Helweg-Møller: Fra Stenalderboplads til Forstads-Kommune, 1957, 87.
8. Strandmøllen. Optegnelser af Johan Christian Drewsen, 1922, 80.
9. P. Ramshart: Efterretninger om det bekiendte af den danske Flaades Tieneste ... fra Aar 1752 og til den Dag, da Engelland voldsom bortførte samme i 1807. 1808, 179.
10. Lauritz Fogtmann, anf. st., 1801, 161.
11. Politivennen, 1806, 6855 ff. – Asger Schmelling: Humlebæks Havns Historie. Fra Frederiksborg Amt, Årbog 1956, 21–60. – C. F. Wandel: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807–14, 1915, 386 og bilag 1. – H. Degenkolv: Oplysninger vedr. den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede, 1906, 274.
12. Axel H. Pedersen: Birketing i Gl. Københavns Amt 1521–1965, 1968, 183–186.

På tur langs Øresundskysten. Side 54–68.

1. E. C. Werlauff: Historiske Antegnelser til L. Holbergs Lystspil, I, 1838, 216.
2. Orla Lehmanns efterladte Skrifter, I, 1872, 231.
3. Oehlenschläger: Erindringer udg. ved Louis Bobé, 1915, 73. – J. Davidsen: Fra det gamle Kongens Kjøbenhavn, I, 1880, 61.
4. Nyeste Skilderie af Kiøbenhavn, 1819, nr. 52 og 50.
5. Smstds., 1807, nr. 75.
6. Smstds., 1810, nr. 96.
7. H. F. Martensen: Øresundskysten fra Kiøbenhavn til Rongsted. (Conversationsbladet, 2. Aargang, 4. Kvartal) 1826, 130–151.
8. F. C. Sibbern: Gabrielis' Breve, 1927, 295. – Lauritz Engelstoft: Mine Vandringer i Sjælland Juni 1797. 1961, 19.
9. L. M. Wedels Indenlandske Rejse, II, Odense, 1806, 53.
10. Thor August Odencrants: Nordsjælland og København i Sommeren 1806, 1956, 11.
11. Helsingørbladet, 1798, 204.
12. Politivennen, 1803, 4365. – 1804, 5112–14.
13. L. M. Wedel, anf. st., 53. – Lauritz Engelstoft: anf. st., 26.
14. Politivennen, 1804, 5118–20.

15. Axel H. Pedersen: Birketing i Gl. Københavns Amt, 1521–1965, 1968, 303–310.

STRANDVEJEN I 1800-ÅRENE

Det første chausséanlæg på Strandvejen. Side 69–81.

1. Nyeste Skilderie af Kiøbenhavn, 1819 nr. 52.
2. Orla Lehmanns Efterladte Skrifter, I, 1872, 231 f.
3. Politivennen, 1828, 281. – Dyrehaven beskrevet af danske Forfattere, 1920, 31.
4. Nyeste Skilderie af Kiøbenhavn, 14/8 1819.
5. Politivennen, 1828, 70–73.
6. S. Sterm: Statistisk-Topografisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt, 1834, 272.

Bomhuset ved Slukefter. Side 82–86.

1. Politivennen 1829. 503 f.
2. Københavns Amts Vejinspektorats Arkiv.
3. » » » »
4. » » » »

Strandvejens vanding. Side 87–96.

1. J. Davidsen: Fra det gamle Kongens Kjøbenhavn, I, 1880, 237.
2. Karl August Nicander: Minnen från Södern, Örebro, I, 1831, 39.
3. A. F. Tschernings efterladte Papirer, 1876, I, 33.
4. Politivennen, 1836, 422–24.
5. Rentekammerets Relations- og Resolutions Protokoller for 1837, 1839 og 1843.
6. Kjøbenhavns Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1845–46, 65. – Fædrelandet, 21/7 1843.
7. Politivennen, 1844, 361–64.
8. Fr. Paludan-Müller: Adam Homo, Tiende Sang.
9. Fr. Kabell: Forslag til en forbedret Vandforsyning og Gadeskylning for Kjøbenhavn, 1844, 12.
10. Adolf Marius Rosenkilde: Anders Tikjøb, 1871, 6. udg., 25.
11. Københavns Amts Vejinspektorats Arkiv.
12. Fortællinger og Vers for Store og Smaa. Ved Chr. Richardt og G. Rode, U. å. (1866), 45 ff.

De øvrige vejstrækninger. Side 97–110.

1. Villads Christensen: København 1840–1857, 1912, 392.
2. Fædrelandet, 22/5 1843, sp. 9971.

3. Landsarkivet for Sjælland m. v. Korrespondance vedr. vejvæsenet 1832–43.
4. Politivennen, 1827, 639–45.
5. Smstds., 1830, 229 f.
6. Smstds., 1836, 193–96.
7. Kjøbenhavns Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1844–45, 90 f. – Politivennen, 1844, 778.
8. Københavns Amtsraads Forhandlinger, 1843 og følgende år.
9. Frederiksborg Amtsraads Forhandlinger, 1843 og følgende år.
10. General Rapport over Kongeriget Danmarks Landeveie for Aarene 1868–69, 1869–70 og 1870–71, 1872, 5 samt tillæg, X.
11. Smstds., 8 samt tillæg XVI–XVII.
12. Generalrapport for Aarene 1871/72–1873/74, 3.
13. Kongeriget Danmarks Landeveie og Landeveisgader den 1.ste April 1888. Samlet og udgivet ved Overveiinspektørens Foranstaltning, 1888, 8–9.
14. Smstds., 18–19.

Havets indhug. Side 111–116.

1. C. Christensen: Hørsholms Historie fra 1305 til 1875, 1879, 283.
2. Oehlenschlägers samlede Digte, I, 1823, 21 f. – Fra det gamle Gilleleje, 1952, 51.
3. E. F. S. Lund: Kronborg, 1921, 31 f. – Journal for Politik, Natur- og Menneske-Kundskab, II, 1815, 82.
4. Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldtiden, I, 1926, 98.
5. Rentekammerets vejjournal, 1839. Rigsarkivet.
6. C. Christensen, anf. st., 272. – Fra det gamle Gilleleje, 1952, 9.
7. Illustreret Tidende, 4/1 1863. – L. Gotfredsen: Gentofte Kommunestyre 1842–1942, 40. – L. Ingemann: Stormfloden 1872, 1947, 8.
8. M. Galschiøt: Danmark i Skildringer og Billeder, II, 1893, 685.

STRANDVEJSFÆRDSLEN I 1800-ÅRENE

Med wienervogn, kapervogn og omnibus. Side 117–136.

1. J. Plenge: Livet i Kjøbenhavn for en Menneskealder siden, 1873, 118.
2. Henrik Hertz: Udvalgte Digte, 1899, 23 f.
3. J. Plenge, anf. st., 116 f.
4. Smstds., 124 f.
5. Fr. Paludan-Müller: Ivar Lykkes Historie II, 1869, 575 f.
6. Herluf Jensenius: Flugten fra byen. Kronik i Berlingske Tidende, 9. juni 1962.
7. Helena Nyblom: Livsminder fra Danmark, 1923, 30.
8. J. L. Heiberg: Prosaiske Skrifter, VIII, 1861, 476.
9. Villads Christensen: København 1840–1857, 1912, 393.

10. Axel Henriques: Svundne Dage, 1929, 45.
11. A. Rosenkilde: Anders Tikjøb, 1871, 6. udg., 23.
12. Fr. Algreen-Ussing: Touristen i Nordsjælland, 1865, 20 f.
13. Axel Henriques: anf. st., 44. – G. Helweg-Møller: Fra Stenalderboplads til Forstads-Kommune, 1957, 55.
14. Om sporvogne se: Københavns Sporveje, 1936, samt 100 års sporveje i København, 1863–1963, 1963, med udførlig bibliografi.
15. Jernbanekommissionen af 10. December 1835. Udvidet ved kgl. Resolution af 12. Juni 1844. Rigsarkivet.
16. Københavns Amts Vejinspektorats arkiv. – R. W. Winkel: Banede Veje, 1930, 115.
17. Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab 1902–1927, 27.
18. J. Plenge, anf. st., 118 f.
19. Karl August Nicander: Minnen från Södern, Örebro, 1831–39, I, 41.
20. Fra Kjøbenhavn til Helsingør. En Veileder paa Den Nordsjællandske Jernbane, 1864. – Strandmøllen. Optegnelser af Johan Christian Drewsen, 1922, 41.
21. Theodor Andersen: Nivaa, 1962, 11 f.
22. Aarbog udg. af Historisk Samfund for Københavns Amt, 1918, 64. – Ellen Andersen: Folkedragter i Danmark, 1952, 14.
23. Maria Bojesen: Rejse igjennem Danmark, 1855–56, 113. – A. Rosenkilde, anf. st., 32.
24. M. Galschiøt: Helsingør, 1960, 2. udg., 129.

Nye befordringsmidler. Side 137–158.

1. I. C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage, 1919, 135 ff., 166, 177 ff.
2. Tidens Kvinder. Nr. 44, 14/12 1948.
3. Otto Rung: Fra min Klunketid, 1942, 107 f.
4. Den danske Turistforenings Aarsskrift, 1904, 91.
5. Villads Christensen: København 1840–1857, 1912, 366 f.
6. Carlo Andersen: Fra Damphest til Lyntog, 1947, 87 f.
7. Knud Bokkenheuser: Da man var ung –, 1926, 56. – J. Plenge: Livet i Kjøbenhavn for en Menneskealder siden, 1873, 116.
8. Betænkning angaaende Ordningen af Jernbaneforholdene i og ved Kjøbenhavn, 1888, 8.
9. Knud Bokkenheuser, anf. st., 130 ff.
10. Fr. Algreen-Ussing: Touristen i Nordsjælland, 1865, 76, 78.
11. Udførlige beskrivelser af dampsporvognens anlæg og drift findes bl. a. i Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskabs 25 og 50 års jubilæumsskrifter, 1927 og 1952.
12. R. W. Winkel: Banede Veje, 1930, 98.

13. Axel Breidahl og Axel Kjerulf: Københavnerliv gennem et halvt Aarhundrede, 1882–1912, 1938, 86 f.
14. Berlingske Tidende, 2/10 1886.
15. Illustreret Tidende, 15/8 1886.
16. R. W. Winkel, anf. st., 97.
17. Otto Rung, anf. st., 107.
18. Sophus Claussen: Naturbørn, 1887. Digtet er dateret 20/5 1885.
19. Københavns Amtsråds Forhandlinger.
20. Axel Breidahl og Axel Kjerulf, anf. st., 216 f.
21. Otto Rung, anf. st., 106.

DEN IDYLLISKE STRANDVEJ

Side 159–181.

1. St. St. Blicher: Vestlig Profil af den cimbriske Halvøe fra Hamborg til Skagen, 1955, 64.
2. (Carl Bernhard): Lykkens Yndling, 3. oplag, 1856, 192 f.
3. Axel Henriques: Svundne Dage, 1929, 47. – Otto Rung: Fra min Klunketid, 1942, 106.
4. Poul Martin Møller: Glæde over Danmark. Udvalgte Digte, 1900, 42.
5. Knud Bokkenheuser: Da man var ung –, 1926, 55.
6. Politivennen, 1806, 6839–40, jvf. 1804, 5057–60: »Forfatteren ønsker, at der var nogle søbadeanstalter på strandenes hvide sand ... Fra Skovshoved lige ned til Vedbæk ere de skønneste sandgrunde, især imellem Taarbæk og Springforbi«.
7. Fra Frederiksborg Amt. Aarbog 1956, 76. – Villads Christensen: København 1840–1857, 1912, 187.
8. I. S. Berthelsen: Blade af Klampenborg Badeanstalts Historie, 1895 samt: Sebbelow: Klampenborg Badeanstalt ved Kjøbenhavn, 1855.
9. Meddelelser fra Historisk-Topografisk Selskab for Gjentofte Kommune, II, 1929–32, 295, 261 f.
10. Helena Nyblom: Livsminder fra Danmark, 1923, 121.
11. Signe Prytz: Frederik VII og Nordsjælland, 1966, 61 ff.
12. Danmark, Haandbog for Rejsende, 1899, 58.
13. Se herom: Hans Ellekilde: Odin og hans gamle Kæmper, Søllerødbogen, 1962–63, 17–32.
14. Karl Larsen: Hørsholm og Rungsted, 1913, 1.
15. Meddelt af fru Ady Rechnitzer, Vedbæk.
16. M. Galschiøt: Danmark i Skildringer og Billeder, II, 1893, 678.
17. H. C. Rosted: Hørsholm, 1967, 40 f.
18. M. Galschiøt, anf. st., 683.
19. H. C. Rosted: Sophienberg Slot. Fra Frederiksborg Amt. Aarbog for 1946, 71–84.

20. Maria Bojesen: Rejse igjennem Danmark, 1856, 134.
21. Fr. Algreen-Ussing: Touristen i Nordsjælland, 1865, 21.
22. Politivennen, 1827, 600.
23. Elith Reumert: Fra Livet og Theatret, II, 1931, 75 ff.
24. Tidens Kvinder. Nr. 44, 14/12 1948.
25. Otto Rung, anf. st., 115.
26. Elith Reumert, anf. st., 83 ff.
27. Illustreret Tidende, 1885/86, 421.
28. Trap Danmark, 5. udg., Frederiksborg Amt, 1953, 103.
29. Hans Rasmussen: Helsingør, 1885, 8.
30. Otto Rung: anf. st., 108 f.
31. Tom Kristensen: Mod den yderste Rand, 1936, 17.
32. Holger Drachmann: Sømandshistorier, 1901, 253.
33. M. Galschiøt, anf. st., 678.
34. Den danske Stat i Skildringer og Billeder af C. C. Clausen og J. J. Nielsen, 1901, II, 83.
35. L. Gotfredsen: Gjentofte Kommunestyre, 1942, 347 f.
36. Helsingør Avis, 24/6 og 25/6 1872.

DET TYVENDE ÅRHUNDREDE

Strandvejen i forvandlingens tegn. Side 183–201.

1. M. Galschiøt: Danmark i Skildringer og Billeder, 1887–93, II, 702.
2. E. Laumann Jørgensen og P. Chr. Nielsen: Nordsjællands Skove gennem 200 år, 1964, 132.
3. Karl Larsen: Hørsholm og Rungsted, 1913, 19 f.
4. J. Helweg-Møller: Fra Stenalderboplads til Forstads-Kommune, 1957, 56.
5. Om sporveje henvises til note 14 side 229.
6. Axel Breidahl og Axel Kjeruff: Københavnerliv gennem et halvt Aarhundrede, 1883–1912, 1938, 101. – Meddelt af fru Karen Frederiksen, Rungsted.
7. Axel Breidahl og Axel Kjerulff, anf. st., 389.
8. Danmark, Haandbog for Rejsende, 1899, 6.
9. M. Galschiøt, anf. st., 702.
10. Danmark (se note 8), 5, 59.
11. Generalrapport vedr. Kongeriget Danmarks Landeveje og Landevejsgader for Femaarene 1898–99 – 1902–03 og 1903–08.
12. Samme for Femaarene 1908–13 og 1913–18.
13. R. W. Winkel: Banede Veje, 1930, 109 f.
14. Generalrapport for Femaaret 1908–13.
15. Nationaltidende, 21/3 1907.
16. M. Galschiøt, anf. st., 678.
17. Den danske Stat i Skildringer og Billeder af C. C. Clausen og J. J. Nielsen, 1901, II, 83.

18. Verden og Vi, 1912. Nr. 43, 17–19.
19. Turisttidende 1914, 40–45, 60–65.
20. Verden og Vi, anf. st.
21. Fredrik Nygaard: Flyttelæsset, Kronik i Politiken, 14/5 1950.
22. Ragna Norstrand: Fra min Erindringsbog, 1950, 52.
23. Skodsborg og Omegns Kommunalforening, 1928, 33.

Fremad mod nutiden. Side 202–220.

1. Generalrapporter vedr. Kongeriget Danmarks Landeveje og Landevejsgader for Femaaret 1918–23 samt for femaarene 1923–28, 1928–33, 1933–38 og 1938–43. – Om færdselsforholdene henvises til: Færdselstællinger paa Landevejene i Aaret 1929, 1931, Landsfærdselstælling på Danmarks Landeveje i Aaret 1934, 1936, samt Landsfærdselstælling og Analyse 1939, 1942.
2. Dansk Naturfredningsforenings Aarsskrifter 1925–26, 44, 1929–30, 21–32, 1930–31, 99–104.
3. Ugeskrift for Retsvæsen, 1936, 87. Dommen er blevet kommenteret blandt andet af Ernst Andersen: Fra Juraens Overdrev, 1953, 7–61. – Kystvejen er omhandlet i: Redegørelse vedr. Anlæg af en ny Strandvej, Hellerup, 1934 samt i L. Gotfredsen: Gjentofte Kommunestyre 1842–1942, 1942, 122 ff.
4. Ragnar Numelin: Danska Dagrar, Stockholm, 1935, 25 og 23 ff.
5. Sydsvenska Dagbladet, 5/3 1941.
6. Nordsjælland. Turistforeningen for Danmark, Aarbog 1942, 162 f.
7. Jørgen Gersfelt: Saadan narrede vi Gestapo, 2. opl., 1945. – Aage Bertelsen: Oktober 43, 3. udg., 1966. – Torben Meyer: Flugten over Øresund, 3. opl., 1967.
8. Knud Andersen: Vedbæk Havn 1939–45. Søllerødbogen 1962–63, 1965, 5–16.
9. Mindesmærker i Nordsjælland red. af Anders Uhrskov, Hillerød, 1962, 57 f.
10. Smstds., 25 ff.
11. Vingehjulet, 1966, 225 ff.
12. A. P. Larsen: Naturfredning i Frederiksborg amt, Årbog 1957, udg. af Frederiksborg amts historiske samfund.

Navneregister

Stednavne — Personnavne

Abildgaard, N. A. 16
Absalon 11
Adam af Bremen 12
Aggershvile 15, 16, 54, 98, 100, 202
Alexandra, (dronning) 198
»Alexandria« 168, 169
Alexandrine, (kronprinsesse) 158
Andersen, Knud 210

Babyloneskoven 103, 218
Beaulieu 212, 216
Bellevue 18, 74, 75, 104, 106, 124, 131, 179, 203, 206
» , Gammel 189, 198, 215
» , Kro 189
Bergsøe, Vilhelm 174
Berlingske Tidende 82, 83
Bernstorffsvej 54
Bille, Steen Andersen 137
Bircherod, Jens 54
Birkerød 135
Bissen, Vilhelm 170
Bjerg, J. A. 42 ff., 45 f., 69, 74
Bleghuset 47, 49, 98
Blicher, St. St. 159 f., 176
Blixen, Karen 218
Block, F. H. 172
Boesen, L. 20, 23, 35
Bohuslen 36
Bojesen, Maria 135, 172
Bokkenheuser, Knud 143, 163
Bomhuset ved Slukefter 82 ff., 114, 131, 156, 162, 193, 197
Bonne Esperance 44, 107
Borgmesterstadet 20
Borrevold 112
Bügel, C. P. 44
Bögh, Frederik 93

»Caledonia« 69, 87, 137 f.
Caroline Mathilde 172
Charlotte Amalie af Hessen-Kassel 24
Charlottenlund 22, 24, 42, 44 f., 47, 60, 74, 87, 88, 126, 143, 148, 163 f., 186
» , Fort 206
» , Skov 62, 69, 131, 187
» , Slot 22
Chiajaen 118
Christian II 21, 23, 34
» III 27
» IV 11, 26, 33, 34
» V 19, 24, 30, 31, 34, 37
» VI 24
» IX 145 f., 165, 179
» X, (kronprins) 158
Christiansholm 43, 74
Christoffer af Bayern 12
» » Oldenburg 23
Clausen, H. N. 176
Claussen, Sophus 153
Colbjørnsen, Christian 168
Constantia 44, 45, 107, 148
Copenhagen Railway Compagny Ltd. 128
Corsoen 118

Dagmar, (enkekejserinde) 198, 206
Dahlerup, S. 49, 52 f.
Dalberg, Erik 26
Damhuset 86
»Dannebrog« 126
Danmarks Naturfredningsforening 194, 205
Danner, Grevinde 166 f.
Dansk Bicykel Klub 156
Davidsen, J. 58
»De blå Drenge« 139
Dhejne, Hans 209
Det sjællandske Jernbaneselskab 142
Dons, F. J. 44

Drachmann, Holger 115, 168, 170 f., 177, 193
Dragør 126
Drewsen, Chr. 20., 134
Drewsen, J. C. 47
Drewsen & Sønner 91
Dyrehaven 22, 56, 58 f., 74, 131, 134, 146, 167, 206, 215, 216
Dyrehavsbakken 56

Eckersberg, C. W. 60, 160
Edingborg 21
Egebæk 27, 29
Egebæksvang 27, 32, 174, 176, 180, 194
Ejderskildestadet 20
Elfelt, Peter 196
Elisabeth, Christian II's dronning 21, 23
Emdrup Bæk 27
Emilie Kilde 42, 43, 44, 45, 46, 54, 59, 74, 76, 78, 81, 112, 161, 186, 194, 220
Emiliekildevej 43, 206, 207
»Emma« 139
Engelstoft, Lauritz 17, 62, 66
England 14, 163
Enkedronningens køkkenhave 207
Enrum 16, 24, 54, 168, 170, 202
Eremitagesletten 216
Erichsen, Erich 44
Erik af Pommern 12
Eskildsen, Lauritz 34
Espergærde 27, 36, 173 f., 175, 178, 180, 194, 198
» , Bro 106
Ewalds Høj 64, 170
Ewald, Johannes 14, 67, 170, 194

Fabritius de Tengnagel 103
»Figaro« 126
»Fluepapiret« 199, 205
Flynderborg 12, 112
Fredensborgvej 38, 57
Frederik I 27
» II 35
» III 22, 24
» V 30
» VI 50, 77
» VII 104, 166 f.
Frederiksborg 32
Frederiksborg amt 48 f., 52, 103 f., 106 f., 191, 192, 217
Frederiksborgvej 27
Frederikssundsvej 26
Fuglebæk 41
Fuglehave 98
»Fædrelandet« 97

Gad, W. U. 174
Gammel Vartorv 31, 33, 54
Garde, C. F. 128
»Gefion«, Hotel 174, 198, 215
Generalsvejkommissionen 38, 41, 44, 86
Gentofte 26, 31, 41, 184
Gerner, Henrik 47
Gersfelt, Jørgen 210
Grieg, Edvard 171
Griffenfeld, Peder 24
Grosche, N. H. 143 f.
Græsted 113
Grøndalshuset 130, 163
»Grønne områder« 211
Guldkandestadet 20
Gurre 146
»Gyden« ved Springforbi 31
Gyldenlund 22, 24, 54
»Gylfe«, sunddamper 140

Halland 35
Halkier, Peter 44
Hambro (hofråd) 88
»Hamlet«, sunddamper 137, 139
Hannoveranerne 48
Hansen, Hans 85
Hansen, Ingeborg 85
Hauser, Conrad 44
Havslunde 106, 216
Havn 11
Heiberg, Johan Ludvig 122
» , Johanne Luise 171
Heide, (oberst i vejkorpset) 73
» , A. 186
Heise, Peter 166
Hellerup 44, 54, 82, 114, 132, 134, 145, 148, 162, 186
Hellerup Lystbaadehavn 201

Hellerupgaard 47, 59, 84, 107
Helsingborg 12, 35, 112, 138, 208, 211
Helsingfors 197
Helsingør 11, 12, 18, 26, 32, 34, 36, 109, 138, 145, 163, 184, 208, 211, 214
Helsingørvejen 27, 35
Henrichsen, Carsten 160
Henriques, Axel 123, 126, 162
Henschaw, Thomas 13
»Hertha« (omnibus) 126
Hertz, Henrik 118, 171
Hillerød 145, 146
Hillesborg 63
Hirschholm 22, 27, 58, 98, 171
» Birk 104
Hjaltelin, J. 126, 138, 142, 164, 214
Holck-Winterfeldt, Gustav 44
»Holger Danske Gruppen« 210
Holland 21
Holm, H. G. F. 74, 75, 102, 170
Holte 146
»Horatio«, sunddamper 139
Hornbækbugten 180
Hostrup, Jens Christian 174, 180
Hostruphus 174
Humlebæk 22, 24, 25, 27, 28, 35, 103, 108 f., 146, 172 f., 202, 204, 210, 218
» Badehotel 173, 195, 198, 215
» Bro 33, 106, 108
» Havn 50, 52, 109, 176, 178
» Kirke 195, 204, 205
» Kro 22, 172 f.
» Skov 32
Hven 120, 142, 172, 198
Hvidøre 21, 23, 31, 60, 114, 148, 192, 198, 205, 206
» Kro 22, 35
Hyde Park 118
Høeg, F. L. 104
Høje Skodsborg 214, 216
Hørsholm 135, 146, 184, 190
Hørsholmvejen 212, 214

Jensen, Johs. V. 177
Jensenius, Herluf 121
Johanneshvile 60
Johansen, P. 197
Just, A. F. 18
»Jylland« (fregat) 146
Jægersborg Allé 186, 203
» Dyrehave 69, 142, 184
» Slot 22

»Kadrejer« 180
»Kaffemøller« 58, 69
Karenhøj 44
Karl V 23
» XII 16, 24, 25
Kildehaven 114
Kirsten Pils Kilde 54, 59
Klampenborg 18, 69, 71, 79, 87, 106, 126, 146, 155, 184, 186, 199, 205
» Badeanstalt 107, 142, 164 f.
» Badehotel 205, 206, 214
» Strandpark 205
Klampenborgbanen 121, 126, 129, 134, 142 ff., 146
Knudshoved 21
Kochen (oberst i vejkorpset) 72, 78, 80
Kongevejen (til Lyngby) 26
» (fra Hirschholm til Helsingør) 38, 39, 57, 98
Kongshøj 167
Kristensen, Tom 177
Krogerup 16, 17, 22, 24, 65
» Allé 51, 173, 185
Kronborg 24, 33, 49, 64, 112, 177
» Teglværk 34, 49, 112 f.
Kvistgaard 135, 146
Kystbanen 110, 140, 146, 184 f., 189, 194
Kystpolitiet 68
Kystvejen 186, 206 ff., 211
København 11, 24, 26, 36, 41, 97
København, gadenavne m. v. i
Adelgade 26
Axeltorv 142
Bagernes Mølle 129
Blegdammen 21
Borgergade 26
Bremerholm 33
Classens Have 47
»Den store Stenbro« 26
Eltham 148

Frihavnen 197
Gammelvagt 26
Gasværksvej 148
Grønningen 155
Gyldenløvesgade 189
Helsingørgade 26
Hotel du Nord 126
Jagtvej 121
Kalkbrænderiet 197
Kastellet 27
Kildevælds Have 47
Kongens Have 26
» Nytorv 138
Lille Vibenshus 90, 121, 128, 162, 183, 188
Magasin du Nord 126
Møntergade 126
Nyboder 26
Nørrebro 121
Nørre Landevej 26
Peblingesøen 26, 27
Raadhuset 184
Scherfigsvej 206
Sct. Annæ Plads 128
Sortedams Dæmningen 26, 27
Trianglen 27, 62, 108, 122, 147, 148, 152, 189, 197
Øresundsvej (nu forsvundet) 99
Østbanegaarden 184
Østerbro 62, 124
Østerbrogade 26, 62, 121
Østergade 26, 170
Østerport 26, 27, 120, 126
Københavns amt 31, 33, 34, 41, 42, 57, 86, 97 ff., 104, 208
» Sporvogns A/S 128, 147, 155, 186

Landskrona 63, 208
Lange-Müller, P. E. 172
Langen, J. G. von 184
Larsen, Karl 168, 184
Larsen, Peter 128
Larsens Hotel 170
Lave Skov 203, 204, 213
Lehmann, Orla 56, 176
Lind, Jens 44
Lindslyst 44
Liunge, A. P. 91 164
Livjægerne 47
Lokkerup 22, 32
London 21, 118
Lorentzen, N. S. 165 f.
Lorenzen, Vilhelm 27
Louisiana 51, 172, 218
Louise, Christian IX's dronning 146
Lowzow, Fr. v. 69, 77, 78, 80
Lund 12
Lundberg, Adolph 104
Lundbye, J. T. 27
Lundehuset 41
Lygten 26 142
Lykke, Kaj 24
Lyngby 26, 42, 126, 143

Mac-Adam, John London 73
Maglegaard 44, 107
Malmö 208
Margate 163
Mariendal 54, 73, 82
Marienlyst 44
Martensen, H. F. 60, 62, 66, 77
»Mary Hill« 173, 175
Meyer, Johannes 11, 26
Mikkelborg 38, 114, 213
Miramare (Alexandria) 168, 169
Monrad, D. G. 176
Munkholm 24
Mølleaaen 33, 102, 211
Møller, Poul Martin 163

Nationalmuseet 192
Neapel 118
»Neptunus« (orlogskib) 47
NESA 186
Nicander, K. A. 134
Nielsen, brødrene 126
Nielsen, M. I. L. 46
Nielsen, Niels 73
Nivaa 19, 22 24, 30, 38, 47, 108, 134, 135, 187, 204, 213, 219
» Bro 33, 52, 106, 108, 202, 216, 217
» Bugten 22, 142
» Galejhavn 22
» Kro 38

Niverød Kro 40
Norcross, John 24
Nordbanen 109, 145 f.
Norge 35
Norstrand, Ragna 200
Numelin, Ragnar 208, 209
Nyblom, Helena 122, 166
Nygaard, Fredrik 199
Nyrup 38

Oehlenschläger, Adam 17, 56, 58, 111
Odencrants, Thor August 65
Onsgaarden 67, 82, 114
»Ophelia« (sunddamper) 139
Ordrup 31, 42, 131
Ordrupvej 42, 54

Paludan-Müller, Fr. 91, 120
Pinjehøj 218
Plenge, J. 117, 118, 134, 143, 162
Ploug, Carl 176
Pontoppidan, Erich 20
Pradoen 118
Preuss, J. H. 134

Raadvaddam 83, 131
Randel, J. G. 70 ff., 82
Rawert, J. H. 74
Retraite 167
Reumert, Elith 130, 173 f., 175
» , Poul 140, 173, 175
Revenfeld, Conradine 16
Rhinen 21
Rimestad, Christian Olsen 72, 78
Roligheden 191
Rom 12, 118, 192
Rosbæk 27
Rosenberg (oberst i vejkorpset) 48
» , C. M. 111
Rosenkilde, A. M. 92, 124, 125
Rosenkrantz, Palle 142
Roskilde 11, 12, 23, 142
Rostgaard, Frederik 16, 17, 33, 35, 51
» , Hans 24
Rung, Otto 140, 153, 156, 162, 174, 176
Rungsted 12, 14, 60, 64, 113 f., 126 f., 134, 146, 168, 170 f., 178, 184, 193, 194, 203
Rungsted Badehotel 188, 191, 193, 198, 202, 215
» Kro 14, 22, 24, 33, 34, 36, 67 f., 146, 171
Rungstedlund 67, 170, 218
Rømer, Ole 30
Rønnekamps Have 74

Saint-Aubain, Andreas de 160
Schimmelman, Emilie 16
Schimmelman, Ernst 16, 42 ff.
Schow, U. 125, 132, 152
Schrøders Skanse 29
Sct. Ibs Kirke 64, 208
Seelust 54
Sibbern, F. C. 62
Siverts Hus 53
»Sjælland« (fregat) 146
Sjællands Øre 112
Skaane 11, 21, 35, 68, 120, 172
Skagen 159
Skanseøre 51, 52, 65, 109
Skodsborg 16, 31, 47, 64, 98, 113, 126, 131, 146, 167, 184, 202, 214
» Bakke 204
» Kommunalforening 194, 200
» Palæ 166 f.
Skodsborgparken 217
Skodsborg Søbad 167 f., 198, 200, 215
Skomagerstadet 20
Skotland 21
Skotterup 19, 20, 110, 176, 179, 194, 198, 199
Skovriderkroen 186
»Skovsere« 101, 135
Skovshoved 23, 31, 33, 42, 47, 62, 98, 102, 106, 107, 108, 114, 131, 135, 148, 159, 164, 196, 206
» Havn 179, 207
Skyttestadet 20
Sletten 20, 66, 107 f., 113 f., 172, 178, 180, 192, 204
» Kro 30, 37
Slukefter 41, 48, 71, 73, 76, 82 ff., 117, 128, 129, 134, 147, 155, 190
Smidstrup 41, 98, 104, 107, 202
Smidstrupgaard 170

Smidt, Chr. Jakobsen 44
Snekkersten 13, 19, 20–22, 26, 52, 65, 66, 112, 113 ff., 140, 145 f., 164, 181, 192, 214
» Havn 111, 179 f.
» Kro 22, 66, 177, 210
Sobakken 107
Sobækstadet 20
Soldenfeldt 91
»Solen« 126
Sophie Magdalene 22
Sophienberg 22, 23, 66, 191
» Slot 22, 23, 107, 171 f.
Sorgenfri 22, 126
Spring-ej-forbi 67
Springforbi 31, 42, 44, 67, 200, 202, 216
»Spøgelseshuset« 59
Stampemølle 131
Stampen 83
Staunings Plæne 206
Stengade 109
Stockholm 197
Storm Petersen, Robert 206
Stokkerup 26, 166, 194
Stolberg, F. L. 14
Store Schaars Bakkke 31
Strandmosegaard 114
Strandmølle Bro 102 f., 108
Strandmøllekroen 214
Strandmøllen 13, 20, 26, 33, 35, 47, 62, 83, 98, 106, 111, 131, 165, 191, 194, 196
Struensee, Joh. Fr. 172
Suhr, J. F. 89
Svanemøllen 47, 129
Sveasøjlen 211
Sverige 22, 77, 211
Svinebækken 27, 108
Svingelporten 32, 37
Søbæk 27
Søelund 91
Søllerød 31, 42
Sølyst 16, 43, 54, 89, 107
Sømandshvile 193
Sønderby, Knud 209, 219

Taarbæk 18, 31, 42, 44, 47, 62, 74, 102, Taarbæk 106, 114–115, 126, 128, 131, 135, 164, 186, 190, 200, 206
» Bro 108
» Havn 178
» Kro 22, 67, 107, 166, 215
» Rev 47
Thanet 163
Themsen 163
Thomsen, A. C. 210 f.
Tietgen, C. F. 147
Tipperup Bakke 16, 17, 27, 195, 205
» Mølle 30, 108
Toledo 118
Travebanevej 186, 202
Trondhjem 24
Trykkerdammen 109, 112
Trækbanen 109
Tscherning, A. F. 87, 90
Tuborg 41
Tuborg-Klampenborg-Elektriske Sporvogn 186
Tyskland 70,

Usserød 38

Valby (i Frederiksborg amt) 113
Valdemar d. Store 11
»Vangaa« 177
Vangede 31
Varberg 35
Vartov 21, 27
Vasestadet 20
Vedbæk 16, 19, 20, 24, 32, 34, 46, 47, 48, 63, 98, 107 f., 111, 113 ff., 126, 132, 135, 141, 146, 168, 178
» Bro 50, 108
» Havn 201, 209 f.
» Kro 22, 62, 63, 66, 120, 169, 198
Vestergötland 35
Vilhelmsdal 60
Villa Konow 216
Villingebæk 36
Vor Frue Kloster 18, 19
Værebro 12
Wedel, L. M. 64 66
Wiglar, J. F. 88, 90
Willars, A. Chr. 27
»William« (dampbåd) 139

Winkel, R. W. 131, 149, 153, 191
Wulff, 77, 80, 82, 88 f.

Øregaard 44
Ørekrog 12
»Øresund«, Hotel 168
» (sunddamper) 140
Ørsted (vejinspektør) 104

Det gengivne kort er en reproduktion af det kort, der i 1778–1779 blev tegnet over området mellem Hirschholm og Helsingør til brug for anlæg af en ny vej mellem de nævnte byer. Som omtalt foran side 38, ansåa man det for håbløst at istandsætte den sandede vej langs søkysten og foretrak i stedet at anlægge en ny vej inde i landet. Det er denne nye vejs linjeføring, der er indtegnet på kortet, og som påtegningen viser, blev den approberet af Christian VII den 22. februar 1779.

Den kongelige forestilling og approbation opbevares i Rigsarkivet, mens kortet, der var bilag til forestillingen, findes i Vejdirektoratet. Det er et meget smukt udført, farvelagt kort i målestok 1:10 000, og det viser en række detailler i landskabet. Forskellen mellem den gamle, snoede kystvej og den nye, snorlige Kongevej træder tydeligt frem. Reproduktionen er vist i målestok 1:31 000.

