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

PRØVEN



LÆS BLANDT ANDET OM:

DANNELSESREJSE ELLER INDUSTRISPIONAGE?

SPEJDERSTENEN

KILDEMOSEGÅRD

FORENINGENS ARRANGEMENTER

FREDERIKSVÆRKEGNENS HISTORISKE FORENING

Maj 2011 - 8. Årgang, nr. 31

FORENINGEN

Formand
Bengt Sørensen
Magnesvej 4
3370 Melby
tlf. 47 92 38 44
e-mail: bengts@mail.dk

Næstformand
Axel Hvidtfeldt
Ællingevej 4
3360 Liseleje
tlf. 47 92 31 40
e-mail: ahv@mail.dk

Kasserer
Carl Jensen
St. Havelsevej 92
3310 Ølsted
tlf. 47 74 93 35

Sekretær
Christina Ax
Hillerødvej 112
3300 Frederiksværk
tlf. 47 77 26 54
e-mail:
fhf@mailme.dk

Redaktør af "Prøven"
Jørgen Tved
Smedebakken 16
3300 Frederiksværk
tlf. 47 77 00 23
e-mail:
tved@email.dk

Esben Aarsleff
Kildevej 16 A
3300 Frederiksværk
tlf. 33 24 12 73
e-mail:
esbenaarsleff@folkemuseet.dk

Elsebeth Nygaard
Kæruldvej 16
3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 17 12
e-mail:
pny@mail.tele.dk

Jytte Bloch-Kelsen
Lynghøjvej 24
3390 Hundested
Tlf. 45 81 96 95
e-mail: jytte-bloch-
kelsen@privat.dk

Ingrid Nielsen
Lokesvej 33
3370 Melby
tlf. 44 99 05 44
e-mail:
ingrid.emilsdatter@gmail.com

Birthe Løth, tlf. 47 72 21 99, e-mail: birthe.loeth@gmail.com

Kontingent:

Personligt medlemskab:	125,- kr.
Husstandsmedlemskab:	200,- kr.
Firmaer og institutioner:	500,- kr.
Firmaer (under 6 ansatte):	250,- kr.

REDAKTIONEN

Jørgen Tved (ansvarlig)
Christina Ax, Axel Hvidtfeldt, Birthe Løth, Esben Aarsleff
Layout: Axel Hvidtfeldt
Fjeldal Grafisk. Oplag 450
ISSN: 1604-0678. Titel: Prøven

Stof til næste nummer af PRØVEN bedes indsendt snarest. Vi tager forbehold for indsendte læserindlæg, som ikke nødvendigvis er udtryk for foreningens holdning.

Foreningens e-mail: fhf@mailme.dk

Hjemmeside: **www.frvhistorie.dk**

I DETTE NUMMER

	Side
Formandens beretning for 2010	4-5
Dannelsesrejse eller industrispionage?	6-18
Spejderstenen	19
Kildemosegård - midt i Ølsted	20-24
Foreningsarrangementer	24
Museer og Arkiver	28
Sponsorer	28

FORMANDENS BERETNING FOR 2010



Set fra mit ståsted har foreningen det godt, og ifølge medlemsudtalelser er man godt tilfreds. Ja, så er det, man skal passe på, for selvtilfredshed er en farlig ting!

Vi er godt i gang med vor 8. sæson og program. De 3 sidste foredrag har tiltrukket 330 deltagere, og det til Søren La Cours foredrag alene 160, hvor ca. 30 måtte stå op til pausen.

Vor økonomi er rimelig og uden underskud i år. Det er også kun, fordi vi igen i år har fået tilskud fra Kulturelt Samråd. Det er vi selvfølgelig taknemmelige for, men vi mener også, at vi yder noget til Halsnæs Kommunes kulturliv, som for øvrigt er omfattende og flot. Jeg tror, mange uden for vor kreds efterhånden har hørt om os – der er ikke at foragte. Ikke mindst vor Skt. Hans arrangement med Folkedanserne og Krudthusets Harmonika Venner trækker mange mennesker til. I den forbindelse vil jeg her nævne, at nu er dette også på plads for 2011. Militæret har efter nogle trakasserier lejet os hjemmeværnsbygningen, og vi har investeret i en ny højtaler, som kan høres ud over hele engen ved bålet. Den er med ledningsstrøm i stedet for opladelige batterier. Det er en stor forbedring. Talen ved bålet holdes i år af kunstneren Robert Mclean, som er født i Sydafrika, dansk gift og har boet her en menneskealder. Han har stor interesse for dansk historie, så det bliver en interessant kobling.

Vore foredrag, byture og busture er jo omtalt i "Prøven," så dem vil jeg ikke komme nærmere ind på; dog bliver der et par ekstra arrangementer i forår og sommer. Onsdag d. 11.maj er der tur til Horserødlejrens museum. Vi mødes der kl. 14.00 med selvtransport og samkørsel. Onsdag d. 8. juni kl. 19.00 vil multikunstneren Leif Nielsen forklare denne bys og stålværkshistorie, som hans jernrelieffer på Pumpestationen i Frederiksværk fortæller om, og det fortjener de.

Vort medlemsblad "Prøven," som Axel laver layouten på, kan vi ikke andet end være tilfredse med, men nu er Axel meget syg med ben og ikke mindst ryggen. Vi ønsker ham god bedring og ser frem til hans tilbagevenden. Dog er vi nødsaget til at have nogle i reserve, som måske

allerede må lave det næste blad.

Samme Axel nåede et stort mål i år ved at få placeret det nationale klenodie " Hyllingebjergstenen" i Bibliotekets forhal - et godt sted og et stort klap til Axel.

Personligt kunne jeg godt forestille mig, at Prøven blev på 36-48 sider, nu 28, og på tryk i stedet for print. Men porto og andre omkostninger bliver uoverskuelige. Vort samarbejde med Industrimuseet er godt. De står for 1-2 af vore foredrag om året, og med en post i museets bestyrelse har foreningen fået både lidt indflydelse og ikke mindst anerkendelse. Måske vil vi nu sammen også oprette studiegrupper!

Dette er et nyt tiltag og blev behandlet på et heldagsmøde lørdag d. 19. marts i Ølsted. Der var 18 deltagere fra bestyrelsen og nogle særligt indbudte. Mødet blev indledt af lektor og tidligere formand for " Dansk lokalhistorisk Forening", Erik Helmer Pedersen, som ønskede, at vor forening skulle deltage i et stort projekt om danskernes forhold under 1. Verdenskrig. Den slags har vi aldrig tænkt på eller deltaget i før, men det vil også kræve viden om kildebehandling m.m., som kunne være noget, vi tog op i en studiegruppe, hvilket museumsleder Frank Allan har foreslået.

Jørgen Tved har fået Kristian Jensen til at omskrive Peter Falsters bog fra Classens tid fra krøllede bogstaver til vore nutidige for at genoptrykke den.

Hjemmesiden, som vort medlem Leif Normann styrer, kan jeg kun anbefale vore medlemmer at besøge og komme med kommentarer til. Esben er nu i gang med nogle ændringer, som skal gøre den endnu mere læseværdig. Med tiden tror jeg, det bliver en særdeles vigtig ting for foreningen.

I forbindelse med Axel's sygdom har vi også måttet finde en afløser for ham i Turistforeningen, og Pernille Pantmann træder ind som suppleant.

Bestyrelsen fungerer godt, synes jeg, og jeg vil her gerne sige tak for godt samarbejde og hyggelige møder ikke mindst p.g.a. vor værter Else og Carl, der lægger hjem til. Else skal for øvrigt have endnu mere ros og tak for sit kæmpe arbejde ved vore arrangementer, hvor hun står for kaffe og kage. Jeg vil dog også sige tak til andre medlemmer, der uden opfordring hjælper til ved vore møder. Per Erck skal også nævnes her, da han står for vore plakaters udformning og derfor betyder noget for kendskabet til Historieforeningen. Tak Per.

Bengt Sørensen

DANNELSESREJSE ELLER INDUSTRI-SPIONAGE?

- Marinens tekniske efterretningsvirksomhed i 1700-tallets Europa

Indledning

I perioden fra ca. 1750 til de skelsættende begivenheder i 1814 var man på Holmen, marinens værft i København, ikke blot førende inden for den maritime teknologi, men også inden for en række andre tekniske felter. I 1790 anskaffede man til ankersmedjen pa Gammelholm Danmarks første dampmaskine, og 16 år efter opstillede man yderligere to avancerede dampmaskiner. De blev indkøbt fra et af de førende engelske firmaer inden for denne teknologi Boulton & Watt.

Det kan måske virke som et paradoks, at et relativt lille land uden særlige naturressourcer er blevet beskrevet som førende inden for skibsbyggeri og som en af Europas markante søfartsnationer. Danmark var i overvejende grad et landbrugsland med en ikke særligt veludviklet økonomi og en placering i periferien af det i industrielt henseende mere avan-cerede Europa.

Jeg skal her forsøge at indkredse nogle af årsagerne til, at man på trods af dette formåede at holde sig pa højde med lande, hvor en lignende udvikling alene på grund af størrelse og rigelig adgang til råstoffer synes mere oplagt. Nogle af de spørgsmål, som vi skal søge svarene på er, - hvordan opnåede og fastholdt man denne position, hvorfra hentede man sin viden, og hvilke metoder tog man i anvendelse?

Et af de redskaber man betjente sig af, var udenlandsrejser. Marinen var inden for dette specielle felt langt foran de øvrige statsinstitutioner. Det var man, fordi man på et tidligt tidspunkt havde inkorporeret disse aktiviteter i selve uddannelsen af søofficererne, og fordi man havde skabt en organisatorisk ramme, som var i stand til at sikre en kontinuerlig indsamling af teknisk knowhow, og gøre denne tilgængelig for værftets og værkstedernes håndværkere.

Forbilledet var allerede skabt. Dannelsesrejserne havde gennem århundreder været adelens og videnskabsmændenes redskab til at

skaffe sig den fornødne vi-den. Kundskaber som var en af forudsætningerne for en karriere i statsapparatet eller inden for den akademiske verden. De ofte vidtberejste videnskabsmænd mødtes i de forskellige videnscentre, i de lærde akademier og på de respektive universiteter. Her udvekslede man observationer og videnskabelige resultater, ligesom man ofte knyttede videnskabelige bånd gennem de hemmelige loger. Disse broderskaber havde på tværs af grænser og religiøse skel etableret sig som institutioner, hvor man uden smålig skelen til nationale interesser delagtiggjorde kolleger i viden om tekniske og videnskabelige fremskridt.

Dette gjaldt til en vis grad også for håndværkerne. De modtog ofte støtte i form af rejsestipendier, som uddeltes af både staten samt af private fonde. En af disse håndværksgrupper var skibsbygmestrene. I 1600-tallets Danmark var det f.eks. indkaldte skibsbygmestre fra Holland, England og Skotland, der ledte skibsbyggeriet på Holmen. Men i takt med den voksende nationale bevidsthed og af sikkerhedspolitiske årsager ønskede man at afvikle denne uhensigtsmæssige praksis. Først søgte man at få de udenlandske eksperter til at stille deres viden til rådighed for de danske skibsbyggere, men da alle forsøg viste sig forgæves, valgte man at satse på opbygningen af et nationalt konstruktionskorps.

Rejser, efterretninger og spionage

Vi skal her hovedsagelig beskæftige os med de udenlandsrejser, som gennemførtes af marinens unge officerer. Denne type rejser var fra begyndelsen af 1720-erne blevet sat i system, således forstået, at det var Admiralitetet, der udpegede deltagerne, bestemte ruterne, rejsens formål og betalte de udgifter, der var forbundet hermed. Der var således tale om et dristigt foretagende, der involverede en række offentlige instanser, herunder konsulattjenesten. En lyssky forretning, som havde den enevældige stats velsignelse. Men inden en af de spændende beretninger præsenteres, er det nødvendigt at se nærmere på nogle begreber. Hvad menes der f.eks., når der tales om dannelsesrejser, spionage og industrispionage?

Dannelsesrejsen er allerede blevet behandlet ovenfor, og disse helt legale aktiviteter fortsatte perioden igennem uanfægtet af både lovgivning og politiske restriktioner. Spionage i traditionel forstand blev styret gennem konsulattjene-sten og de øvrige repræsentationer i udlandet, der som et led i deres praksis løbende hjemsendte hemmelige rapporter vedrørende militære, politi-

ske og, økonomiske forhold. Men at fremskaffe informationer om fremmede flåders størrelse, bestykning, bemanding og udrustning var en opgave, som marinen selv måtte løse. Normalt indløb sådanne militære efterretninger fra to kilder. Dels gennem de søofficerer, som havde taget tjeneste i udlandet, og dels gennem de rejsende søofficerer. Disse illegale aktiviteter søgte alle europæiske sømagter at beskytte sig imod. Straffen i tilfælde af opdagelse frygtede alle. Ikke mindst fordi man var underlagt den militære straffelov. Egentlig industrispionage blev også udført. Denne foregik dels for søofficerernes egen regning, dels beordret af Admiralitetet. I anden halvdel af 1700-tallet fik denne form et stigende omfang.

I England, som var et af hovedofrene, søgte man fra århundredets begyndelse ved en civil lovgivning at dæmme op for den strøm af informationer om tekniske anlæg, maskiner, patenter og produktionsmåder, der flød ud af landet til skade for både stat og industri. Nævnes bør det desuden, at Admiralitetet i enkelte tilfælde betjente sig af civile industrispioner, især inden for områder, hvor man ikke selv havde den fornøden tek-niske eller videnskabelige kompetence. I nogle tilfælde var det højt estimerede videnskabsmænd, som måtte holde for, i andre var det universitetets ærværdige professorer.

I løbet af den første halvdel af 1700-tallet var der blevet etableret et fast skema for søofficerernes rejser. Turene gik til England, derefter til Frankrig for som regel at slutte i Holland. Enkelte foretog afstikkere til Italien. Hertil kom lejlighedsvise togter til Sverige samt til de russiske flådehavne.

De officerer, som man sendte af sted, var veluddannede, og alle havde gennemgået en grundig teoretisk uddannelse på Søkadetakademiet. De havde deltaget i de obligatoriske øvelsestogter og måske i de såkaldte besejlinger. Andre havde i kortere perioder gjort tjeneste i udlandet. Der var således tale om en kombination af teoretisk og praktisk uddannelse, og man anså det for afgørende, at konstruktionsofficererne også fik indsigt i skibsbygningshåndværkets detaljer. Ligesom de ofte blev beordret til at deltage i Konstruktionskommissionens møder som observatører, hvorved de fik lejlighed til at gøre sig bekendte med, hvad det var for problemer, man tumlede med.

Formålet var naturligvis primært at fremskaffe oplysninger om de udenlandske sømagters styrke, sekundært om deres tekniske kunnen. Men det var samtidigt Admiralitetets hensigt på denne måde løbende

at uddanne internationalt erfarne konstruktionsofficerer, som efter deres hjemkomst kunne overtage poster på værftet og i administrationen.

Ofte sendte man dem af sted to og to, således at de på rejserne kunne støtte hinanden. Især i den første del af 1700-tallet sendte man en eller to håndværkssvende med som medhjælpere. Disse rejser har aflejret en lang række skriftlige rapporter samt en omfattende korrespondance mellem de udsendte officerer og Admiralitetet samt Konstruktionskommissionen. Heri kan man bl.a. finde oplysninger om skibskonstruktion, havne, dokanlæg, tømmer og artilleri. Det fremgår desuden, at Admiralitetet brugte konsulaterne, og gennem disse udbad sig supplerende oplysninger eller yderligere specifikationer. Og smukt håndskrevne rapporter er ofte forsynede med principskitser eller målfaste tegninger. Det fremgår også, at man mod betaling lokkede lokale håndværkere til at fremstille modeller af dele eller af hele maskiner. Det gjorde sig især gældende i de tilfælde, hvor der var tale om yderst kompliceret maskineri, eller om tekniske innovationer, som man endnu ikke kendte til i Danmark.

Inden afrejsen blev hver officer forsynet med en instruks, som var udfærdiget af Admiralitetet i samråd med Konstruktionskommissionens medlemmer. Heri specificeredes rejsens mål og midler. Kun ganske få danske søofficerer blev taget på fersk gerning. I de enkeltstående tilfælde kom det aldrig til en egentlig retssag med domfældelse, bødeforlæg eller fængsel. Dette kunne man tage som et bevis på de danske søofficerers dygtighed, men det giver snarere et fingerpeg om, at det for de forskellige nationalstater var uhyre vanskeligt at værne sig mod disse aktiviteter. Et var at lovgive, et andet at håndhæve lovens bogstav. Vi skal her følge forberedelserne til et af disse spiontogter og



Friderich Michael Krabbe (1725-96). Krabbe var en fremragende konstruktør, men som person forsigtig og kompromissøgende.

følge med de to officerer rundt på deres rejse i Europa. Men først lidt om rejseforberedelserne.

En konstruktionsofficer i støbeskeen

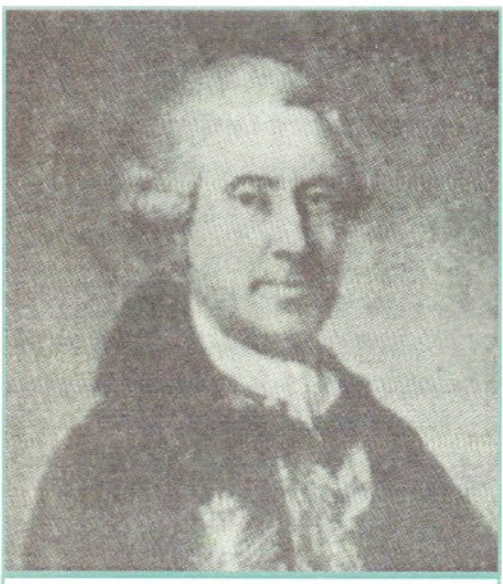
I september 1750 befalede Frederik 5. at: *Søe Lieutenanterne Krabbe og Friederich Kaas* [skulle] *indtræde i Construc-tions Commissionen som Ausculianter, for at høre hvad som i samme bliver Ventilered og beslutted, som de der skal lægge sig efter alle de Constructions Commissionen vedkommende Videnskaber.* Med denne kortfattede ordre tiltrådte de to unge officerer den sidste del af deres uddannelse som konstruktionsofficerer. Der var tale om en både praktisk og teoretisk overbygning på den grundskoling, som de begge havde gennemgået på Søkadetakademiet.

Overskibsbygmester Anders Turesen blev af Admiralitetet udpeget til at varetage den praktiske del af forløbet. De skulle hver dag følge med ham rundt på pladser og beddinger, for der at deltage i arbejdet med de skibe, som var under bygning. Hele processen skulle gennemgås. Fra afslagningen på spanteloftet til kølens strækning på beddingen, og frem til stabelafløbningen. Den teoretiske side af uddannelsen blev lagt i hænderne på Konstruktionskommissionen. Til teorien hørte for det første grundprincipperne for konstruktionstegningens opbygning, samt kunsten at kunne udarbejde en sejltegning med master, rundholter og øvrige takkelgods. For det andet skulle de lære at konstruere et spanterids efter både den engelske og franske metode, samt at kunne reducere eller forstørre en given tegning. Et tredie grundelement var opmålingsteknik, der bl.a. indebar praktiske øvelser i opmåling af et fartøj eller en maskine, samt ud fra disse at kunne lave en nøjagtig og målfast tegning.

I oktober samme år anskaffede man et ekstra bord til Konstruktionskommissionens mødelokale. Nu kunne de to ausculanter et par gange om ugen i fred og ro gennemse kommissionens protokoller og herigennem gøre sig bekendt med det store erfaringsmateriale. Efter en på forhånd fastsat periode skulle de to eksamineres af kommissionens medlemmer. På baggrund af den mundtlige overhøring skulle det afgøres, om de havde de fornødne kundskaber til på egen hånd med udbytte at kunne fuldføre den obligatoriske udenlandsrejse.

Allerede i februar 1752 meddelte overskibsbygmesteren, at Friderich Michael Krabbe (1725-1796) og Frederik Christian Kaas (1727-1804) havde tilegnet sig så megen

viden, at de var rede til at rejse. Det var nu op til Konstruktionskommissionens medlemmer at foretage den afsluttende eksamination. I den mellemliggende periode havde de arbejdet hårdt. Som en del af deres pensum havde de udfærdiget over 20 tegninger af linieskibe, fregatter, muddermaskiner samt en del koffardifartøjer. Hertil kom adskillige spanterids samt tegninger af forskellige former for konstruktions- og sammenføjningsprincipper. Desuden havde de begge bygget en række skalamodeller i træ, visende forskellige mekaniske principper. I marts blev deres "svendestykker" gennemgået i Konstruktionskommissionen og godkendt.



Frederik Christian Kaas (1727-1804). Kaas blev betegnet som en ypperlig skibschef. Han var ambitiøs og havde sine meningers mod.

Rejsen forberedes

Nu kunne man begynde at overveje rejsens mål og midler. For det første bestemte man sig for at de skulle ledsages af en skibstømmermand ved navn Peter Carl Biering. Han var også blevet eksamineret og fundet egnet. Den 3. maj 1752 forelå deres instruks. Forinden var det bestemt at deres rejse skulle gå til England, Frankrig og Holland.

Af instruksen fremgik det, at de først og fremmest skulle indsamle viden om orlogsskibenes konstruktion samt om muligt fremskaffe konstruktionstegninger af de forskellige typer. Admiralitetet anså det desuden for vigtigt, at der indhentedes informationer om, hvordan man konstruerede et spanterids, samt hvordan man i praksis afslog dette. Afgørende var det, at de enkelte principskitser og konstruktionstegninger altid blev forsynede med skibets navn, byggeår samt bygmester, og det understregedes, at alle tegninger skulle være udstyrede med målestok. Ligesom det skulle anføres, om målene var taget i engelske, franske, hollandske, *Reinland eller andet fod Maal*.

I Frankrig skulle de specielt forsø-

ge at indhente oplysninger om brugen af jern i tømmerforbindingen, om hvor længe man havde anvendt det, hvad slags jern man brugte, samt eventuelle resultater af de forsøg, der måtte være foretaget med dette nye konstruktionsmateriale. Desuden skulle de på værfterne søge oplysninger om de maskiner, der brugtes i værksteder og på byggebeddinger, og: *samme afteignes og beskrives saaledes, at de om nødvendigt giørres, her kand bringes til veje*. Desuden skulle de, hvor det var muligt, opsøge større "Vand-Arbejde" især sluser, dokker, dæmninger, møller og havneanlæg. I øvrigt ville Admiralitetet overlade det til den enkelte at vurdere, hvad der måtte være af interesse, og det indskærpedes, at de skulle bruge al mulig tid og flid på at forbedre deres sprogkundskaber samt at søge at gøre bekendtskaber med de mest kyndige folk, hvor de kom frem.

Man må formode, at de på forhånd havde fået råd og vejledning af de ældre og mere erfarne konstruktører om, hvilke værfter det ville være mest hensigtsmæssigt at besøge, hvilke industrielle anlæg samt hvilke folk, der kunne være dem behjælpelige med deres forehavender. Desuden må de respektive konsulater på forhånd være blevet orienteret om rejseruter og mulige opholdssteder. Instruksen sluttede med en ordre om, at de snarest muligt skal begive sig til rejsens første destination - England.

Fra Helsingør til London

Krabbe og Kaas samt håndværkssvenden begav sig til Helsingør, hvorfra de med et handelsskib afsejlede med kurs mod England. De ankom til London i juni 1752, hvor de lod sig indlogere under beskedne forhold. Den første rap-port ankom til Holmens Chef i november 1752, og den blev straks videresendt til Konstruktionskommissionen. De mellemliggende måneder havde de brugt til at skabe de nødvendige kontakter og undersøge, om det var muligt legalt at opnå adgang til de statslige værfter.

Allerede i løbet af oktober lykkedes det imidlertid for dem at snige sig ubemærket ind pa det kongelige værft i Woolwich. Det imponerende værft beskrives i detaljer i den ovenfor nævnte rapport, men alle forsøg på at få fat i konstruktionstegninger havde været forgæves. Men de fik øjensynligt kontakt med en af de ansatte pa værftet, som havde adgang til disse, for snart strømmede der tegningskopier til København. Det var et dristigt foretagende, og lettere rystet skriver Krabbe: *saa kostede det os meere umage og fortrædeligheder end nogen ting ellers at faae disse slags Teignin-*

ger da det var forbuden under haard straf, at ingen af disse tegninger maatte tages ud af Wærfterne.

De to officerer søgte at skjule deres identitet og angav, at de var privatmennesker, som blot rejste for at se sig omkring i verden. Et ganske uventet problem opstod imidlertid på grund af den markante forskel, der var mellem den danske og engelske mode. De måtte således konsultere en engelsk skrædder, som i løbet af kort tid ekviperede de to provinsielle danskere: *som borgerlige Engelskmænd og vare altsaa ikke lettelig kiendte ved Verffets Indgange.*

London blev brugt som base, og Woolwich, Deptford og Greenwich var i en periode deres primære mål. Den første vinter anvendte de på at rentegne skitser samt at ordne og samle de mange informationer, som i rapportform sendtes til København. I april 1753 fremsendte de nogle tegninger samt modeller af sammenlaskede dæksbjælker, som de havde skaffet fra værftet i Woolwich. Træmodellerne gav prøver på nogle af de løsninger, man havde fundet frem til for at spare på det kostbare tømmer. De blev studeret med stor interesse i København. Her mærkede man også den voksende knaphed på egetømmer. Herefter gik turen til Chatham og Sheerness, men da der ikke var større skibsbygningsarbejder i gang ved disse værfter, besluttede de sig for at rejse videre. Hen på sommeren ankom de til Portsmouth, men efter to besøg på værftet blev de opdaget og smidt på porten. Det er værd at bemærke, at Kaas og Krabbe i den afsluttende rapport til Admiralitetet, præsenterer den nervepirrende oplevelse i en yderst afdæmpet stil: *men da vi paa den tiid ikke kunde udrette noget synderligt i Portsmouth, eftersom vi ikke kunde komme ind paa Værftet og folkene vare forbuden ikke at have noget med os at bestille, saa forføjede vi os snart derfra til Chatham.*

Vinteren blev endnu engang tilbragt i London, hvor de bl.a. opsøgte den danske gesandt F. Chr. Rosenkrantz (1724-1802) for at få ham til at skabe de forbindelser, der kunne smidiggøre deres mission. Rosenkrantz fik en række aftaler bragt i stand. En af disse gjorde det muligt for dem på ny at besøge værftet i Portsmouth. Men nu var man advaret, og de danske gæster blev holdt under skarpt opsyn og måtte under ingen omstændigheder optegne eller nedskrive noget. De besluttede derfor at søge skibslejlighed til Plymouth. Her havde de større held, idet det lykkedes for dem i al ubemærkethed at gøre en række optegnelser om dokker, skibe og tekniske anlæg. Fra Plymouth krydsede de

kanalen til Guernsey og derfra videre til St. Malo. Den sidste del af rejsen foregik over land til den franske marines værft i Brest.

Fransk mistro

Krabbe og Kaas var ved flere lejligheder blevet advaret om, at det ville være et uomgængeligt krav for at komme ind på værftet i Brest, at man var i besiddelse af et rekommandationsbrev. De rettede derfor henvendelse til den danske gesandt i Paris, Ditlev Reventlow (1712-1783), men af uransagelige årsager nåede svaret aldrig frem.

På det lokale herberg var man begyndt at blive mistænksomme, og det kulminerede med et veritabelt forhør, hvorunder de måtte opgive navn, fødested samt profession. Desuden blev de beordret til straks at anmelde deres ankomst og ærinde hos den lokale øvrighed. Efter en tid lykkedes det dog at få adgang til værftet, men deres udbytte var magert. Ingen af dem turde bruge skitsebøgerne eller foretage opmålinger af de skibe, som var under bygning.

Nu var de henvist til at tilbringe dagene på herberget uden mulighed for at komme ind på selve værftet. Alle forsøg på at komme i kontakt med værftets konstruktører viste sig desuden umuligt: *de skyede os allevegne og undgik alle Leiligheder at blive bekiendte med os. Dette uagtet erholdt vi dog, uden dem, uformerkt det meeste af det, vi attraaede.* Den alternative taktik, man betjente sig af, var, gennem bestikkelse at lokke værftets håndværkere til at levere oplysninger eller direkte kopier af tegninger af maskiner og skibe. Men det var en yderst farlig taktik, og de måtte grave dybt i den medbragte portemonnæ for at tilfredsstille deres gridske meddelere.

Det varede ikke længe, før deres pekuniære situation var så kritisk, at de måtte anmode Admiralitetet om forstærkninger, som fremsendtes gennem gesandtskabet i Paris. Efterhånden bredte der sig en ubehagelig stemning, hvorfor de skyndsomst begav sig til L'Orient, hvor bl.a. det franske asiatiske kompagni havde sine værfter. Efter nogle sonderinger der begav de sig videre ad søvejen til det royale værft i Rochefort. I løbet af foråret 1755 ankom rapporterne herfra til Holmen. Deres indhold var ikke opmuntrende. Franskmændene i Rochefort var om muligt endnu mere mistænksomme, og da det af Krabbes og Kaas' papirer fremgik, at de havde rejst gennem England bestyrkedes deres mistanke: *vi vare derfor observerede og efterseete paa alle sider og som Constructørerne tillige sammesteds vare over-*

maade hemmelige, saa kostede det os endeel umage, penge og fortrædeligheder førend vi uformerket kunde faae hvad vi tragtede efter og behøvede i Metién. Efter to måneder havde man i Rochefort fået nok af de to nysgerrige danskere, og de blev anmodet om straks at pakke deres ejendele og forlade byen.

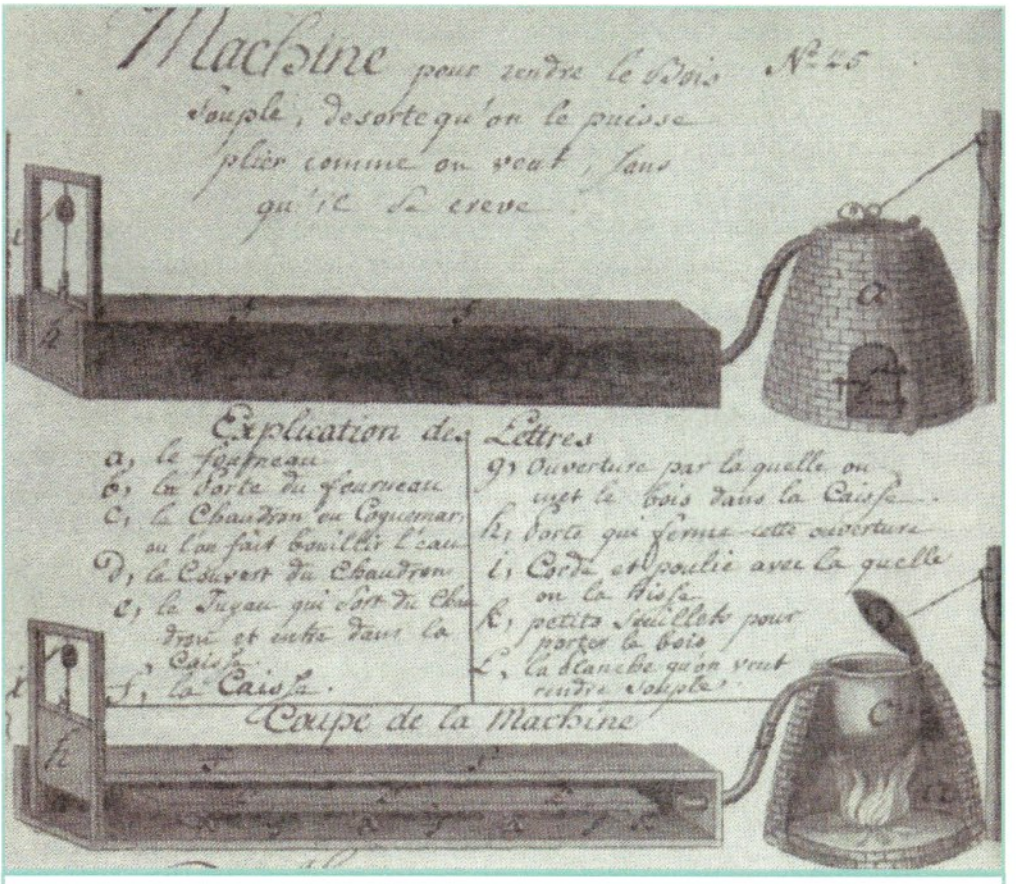
Den udbredte mistro og de mange nærgående spørgsmål skræmte naturligvis de to unge officerer. De var alene og langt fra Holmen og deres elskede familier. I korrespondancen med det høje Admiralitet forsøger de at undertrykke angsten, men glimtvis fornemmer man deres dilemma: *ofte have* [vi] *været i tvivl og frygt for at mand skulle arrestere os og tage fra os hvad vi med megen møje og umage havde forskaffet os. Hvilket hændte een svendsk konstructør som blev i Engeland efter os.* Deres angst var altså ikke ubegrundet. Efter afrejsen fra England fik Krabbe gennem en af sine kontakter at vide, at man også havde haft til hensigt at arrestere dem.

Fra Paris til Napoli

De trængte begge til et hvil. De mange krævende situationer, det evige rejseri og de ubekvemme ophold på andenklasses herberger havde tappet dem for kræfter. Heldet var således med dem, da de ved et tilfælde kom i kontakt med en fransk konstruktør. Han var pa vej til Paris, og de benyttede lejligheden til at gøre ham følgeskab. På denne måde kunne de kombinere det nyttige med det behagelige. I Paris mødte Krabbe og Kaas de to berømte konstruktører Pierre Bouguer (1698-1758) og Henri-Louis Duhamel Du Monceau (1700-1782). Under det seks uger lange ophold førte de en række samtaler med disse to store personligheder og teknisk-videnskabelige begavelser.

I Paris lykkedes det endelig at få en introduktionsskrivelse hos den danske gesandt til værftet i Toulon, og i september 1755 rejste de til Marseille og derfra videre til rejsens foreløbige mål, Toulon. Fra denne store havneby, med både private og offentlige værfter, hjemsendte de konstruktionstegninger, beskrivelser af maskiner og anlæg samt anvisninger på, hvordan man fremstillede de såkaldte sammenlagte master og opskrifter på diverse konserveringsmåder.

I slutningen af 1755 rejste de fra Marseille til Livorno i Italien for at studere galejbyggeri. En rejse som førte dem til en række af de store kystvendte værfts- og havnebyer. Fra Venedig mod nord til Pisa på vestkysten. Derfra mod øst til An-



Håndkoloreret spiontegning af Friderich de Løvenørn (1715-1779). I Løvenørns rapport findes der en række beskrivelser af tekniske anlæg og maskiner. Den her viste er en "maskine til at bøje træ", måske mere kendt under betegnelsen svedekiste. Marinens Bibliotek.

cona og så mod syd til galejhavnene i Civitavecchia og Napoli. Der blev også tid til en "privat" afstikker til Rom. Det ser ikke ud til at denne del af rejsen gav det store faglige udbytte. Mængden af rapporter og breve aftager, og i sine private optegnelser henfalder Krabbe til poetiske rejsebeskrivelser.

Det er tydeligt, at han nyder rejserne rundt i det smukke og frugtbare land. En mindre heldig bedømmelse opnår landets befolkning, hvis fysiske udseende han finder lidet attraktiv, ligesom han gennem sine observationer når frem til, at de indfødte fra fødslen må være udrustede med en aversion mod hårdt arbejde.

Tidligt på året 1756 når de Napoli, hvorfra de efter et kort ophold får skibslejlighed til Marseille. Turen tværs over Frankrig foretages "til søs", idet de benytter lejligheden til at lade sig fragte ad den imponerende "Langvedocske kanal", som strækker sig fra Middelhavet til Bordeaux. Fra Bordeaux sejlede de videre til Holland, hvortil de ankom i august 1756. Her beså de skibsbyggeriet i Amsterdam, Rotterdam og Middelburg, det nuværende Vlissingen. Det nederlandske skibsbyggeri havde de to kosmopolitter intet til overs for.

Mod det kolde nord

I oktober satte de efter aftale med Admiralitetet kursen mod nord, og de ankom til et stormomsust og novemberkoldt København. Det var nu mere end 4½ år siden, de sidst havde betrådt dansk jord.

Turen hjem gik mod sædvane over land, og var på grund af årstiden opslidende. Krabbe benyttede lejligheden til at filosofere over sine forehavender i det fremmede. I sin dagbog noterede han: *Marke og Skove havde nu aflagt deres Sommerprydelser og viiste sig i deres sørgelige afklædte Tilstand. Der var altsaa intet paa Veien som kunde forlyste øiet eller Sindet. Jeg lod derfor Vognen glide hiem ad med min Person, medens jeg i Tankerne vandrede tilbage til Engeland og Frankerige, for at eftertænke de ved min havte Gienstand mange mødte Vanskeligheder.*

Den 27. november 1756 beordredes både Krabbe og Kaas til at indtræde i Konstruktionskommissionen som fuldgyldige medlemmer. Først nu var det lange uddannelsesforløb bragt til ende. Det slidsomme liv på de hårde bænke på akademiet, og de lange farefulde rejser i det store udland havde trods alt båret frugt. I 1758 udnævntes Krabbe til fabrikmester, og han afsluttede sin karriere som geheimeråd. Kaas blev i 1770 chef for det Søkadetakademi, han selv havde frekventeret, og han kunne afslutte sin succesfulde karriere som admiral.

Afslutning

Ovenstående eksempel er kun et af mange. Næsten hvert år var danske søofficerer på farten, og deres resultater hobede sig op på skrivebordene i Admiralitetet. Den anvendte strategi havde været en ubetinget succes, hvorfor den beskrevne praksis ikke alene fortsattes, men intensiveredes. På denne måde lykkedes det for det relativt lille land uden nævneværdige råstoffer at holde sig ajour med det nyeste inden for den maritime teknologi.

Man vidste, at det var farligt, og man måtte ofte gribe dybt i de slunkne kasser, men det var intet imod de uhyre summer, som man sparede på udviklingsarbejder og komplicerede eksperimenter. Disse udgifter lod man de engelske og franske skatteydere betale, hvorefter man kopierede deres produkter og aflurede dem deres fabrikationshemmeligheder. Fra England og Frankrig skaffede man sig oplysninger om skibsartilleri. Det kongelige kanonstøberi i Woolwich var i denne periode velbesøgt af danske søofficerer. Man hentede uvurderlige oplysninger om kobberforhudning, destillation af ferskvand, forskellige pumpesystemer, om konserveringsmidler til tømmer, om sejldugsfabrikation, om rebslageri, om kraner og andre hjælpemaskiner, om anker- og knæsmedning, om blokkedrejningsmaskiner, navigationsinstrumenter, ventilationssystemer, krudtfabrikation og støbeteknikker samt rapporter m.m.

Dannelsesrejser eller industrispionage lød det klart formulerede alternativ i indledningen. Svaret kan ikke formuleres med samme præcision. Der var tale om en skønsom blanding af både dannelsesrejse og militser efterretningstjeneste, garneret med en god portion industrispionage. Op gennem 1700-tallet forøgede man indsatsen, og den blev mere målrettet. Det gjaldt især udspioneringen af de maritimteknologiske udviklingsarbejder på de statslige værfter og statsfinansierede virksomheder. Et lignende billede tegner sig, når man ser på den privatejede engelske og franske industri. Konkluderende kan det derfor siges, at man på denne ikke helt regulære måde, formåede at bringe den danske marine op på et teknologisk niveau, som tålte sammenligning med selv det bedste.

Kilder m.v.:

Geheimeraad Friderich Michael Krabbes Levnets Beskrivelse (...) Skrevet af ham selv i Aaret 1791. København 1793.

Rigsarkivet:
- Søetatens arkiv.
- Konstruktionskommissionens protokoller.
- Admiralitetet.

Indkomne sager div. ar.

H.C. Bjerg og John Erichsen: Danske Orlogsskibe I690-1860. København 1980.

Frank Allan Rasmussen
Industrimuseet Frederiks Værk

SPEJDERSTENEN

I vores jagt på mindesten m.m. har vi fra et af vore medlemmer fået dette flotte foto med den underliggende tekst. Vi takker, og redaktionen opfordre andre, der har kendskab til lignede sten m.m. om at give os besked.



Stenen blev rejst i august 1995 af Arrenæs Gildet, 2. Sankt Georgs Gilde i Frederiksværk i forbindelse med Arresø Træf 95 med deltagelse af over 100 gildemedlemmer fra hele Danmark.

Afsløringen blev foretaget af tidligere formand for Kulturelt Samråd Hans Futtrup – i sin tid mangeårig Gildemester i Flensborg Gildet.

Figuren forestiller Sankt Georg og Dragen og er indgraveret og slebet af stenhugger Preben Boye, Torup.

Den 7 tons tunge sten er placeret ved indgangen til Ellehavegaard, Arresøcentret, KFUM Spejderne i Danmark, Nordsjællands Distrikt. Adressen er Auderød Byvej 4, 3300 Frederiksværk.

Niels Jørgen Ebbensgaard

KILDEMOSEGÅRD - MIDT I ØLSTED

Ølsted er en af de store landsbyer i Halsnæs kommune. De gamle kirker fortæller, at landsbyerne omkring Frederiksværk også eksisterede omkring 1100 tallet, hvor kirkerne blev bygget. Meget tyder dog på, at alt det, som i dag kaldes Halsnæs Kommune også i oldtiden var befolket i større eller mindre samfund.

Midt i Ølsted ligger en boligbebyggelse – Kildemoseparken, som har sit navn efter en gammel gård, der kan føres helt tilbage til 1100-årene. Hvem der var konge på daværende tidspunkt ved vi ikke, men det kan have været Kong Niels, som regerede fra 1104 til 1134. Mellem ham og Knud d. 6. som havde tronen fra - 1182 til 1202, var der ikke mindre end 5 andre konger, nemlig Erik Emune, Erik Lam, Knud d. 5. Svend Grathe og Valdemar den Store. Kildemoseparken, som er bygget i Margrete d. 2. tid fortæller også, at nogle af de gamle landsbyer er under stadig udvikling.

Kildemosegården lå i sin tid mod vest i udkanten af Ølsted by. Den nye bebyggelse Kildemoseparken ligger i dag nærmest midt i byen. Gården blev revet ned i 1982, hvilket gav Nationalmuseet og det lokale museum anledning til en større arkæologisk undersøgelse. I tre måneder i 1983 blev der gravet på stedet, hvilket kun blev muliggjort med støtte fra Frederiksværk Kommune. Den gang var der også arbejdsløshed, så 6 unge arbejdsledige og en arbejdsformand, gik sammen med en arkæolog i gang med at grave. Kommunalbestyrelsen var den gang også interesseret i egnens tidlige historie. Graveholdet blev ikke skuffet. Ikke mindre end 7 huse lå under det, der nu var revet ned. Om den første gård blev bygget før Ølsted kirke eller måske på næsten samme tid, ved vi ikke, men den første gård og kirken blev bygget i 1100-årene.

Der skulle være et befolkningsgrundlag, før en kirke blev bygget, så nogle af de andre gamle gårde og huse ligger måske også på ruinerne af endnu ældre bygninger. Ølsteds dåbsattest er uden tvivl betydeligt ældre end det tidspunkt, hvor man begyndte at døbe mennesker i den kristne tro. Gravhøjene fortæller deres historie og spor fra vikingetiden fortæller om beboelse og trafik. For vikingerne, der i høj grad brugte vandvejene, var Ølsted en god lokalitet, lidt tilbage trukket fra Roskilde fjord og heller ikke så langt fra Arresøen.

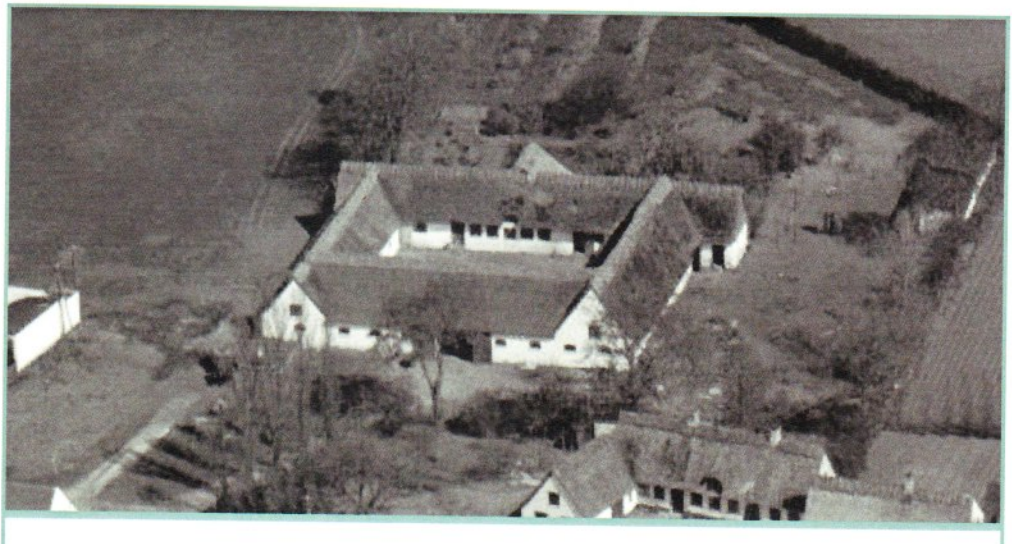
Ved udgravningen af Kildemosegården blev der dog ikke fundet noget, der lige netop på dette sted, kan fortælle om tiden før 1100 tallet.

Den første bygning, var en enkel længe, der var øst-vest orienteret ca. 13 m lang og ca. 5,5 m bred. Sylden eller fundamentet bestod af granitsten. Ikke særligt store. I udgravningsrapporten tales om hånd- og hovedstore sten, der var lagt direkte på jorden, morænelaget. Det er disse sten, der giver os målene på huset. Bygningen har været en bindingsværksbygning og i en del af huset bygget op på en bred fodrem på ca. 35 cm.

På baggrund af fund af trækul formoder man, at det første hus er brændt. I huset mener man, der har været 3 ildsteder og en ovn.

Bygning nr. 2 var betydeligt længere nemlig ca. 23,5 m og stadig 5,5 m bredt, men det var også trukket ca. 3,5 m mod syd. En af vægstolperne fra dette hus var gravet ned gennem ovnen fra hus nr. 1. Man mener, at hus nr. 2 er bygget omkring 1250. Måske under kong Abel, der sad på tronen i 2 år fra 1250 til 1252. Det kan også være under kong Christoffer d. 1., som havde tronen fra 1252 til 1259.

Huset har været i brug til en gang i 1300-tallet. Det var opdelt i flere rum, og gulvet har været ler. I huset fandt man en forholdsvis velbevaret ovn i husets østende. Ovnen har væ-



Luftbillede af den firlængede Kildemosegård, da Ølsted endnu var en ganske lille by.

ret bygget om 5 gange og fra begyndelsen nok mest været en ovn til opvarmning. Den var nærmest rund med en udvendig diameter på 1,4 m. Bunden var et kraftigt lerlag på ca. 5-10 cm, lagt i en let skålformet fordybning i selve morænefladen.

Vi kan i dag undres over, hvor lidt arkæologerne skal finde for at få en datering. Der var f.eks. stumper af tegl i nogle af stolpehullerne, og i et af hullerne fandt man en dobbeltkam af en type, der normalt dateres til tiden efter 1200, men sådanne ganske små brikker til det store puslespil gør, at arkæologerne fortæller, at hus nr. 2 er bygget i ca. 1250.

Huset var bygget op ved hjælp af nedgravede stolper, som var gravet ca. en halv meter ned i jorden og anbragt med ca. 1,5 meters mellemrum. Stolpehullerne var gravet ud med op til en meter i diameter. Og man kunne konstatere, at flere af stolperne havde været udskiftet i husets levetid, som man anslår slutter engang i 1300 tallet.

Huset har, som anført, været opdelt i flere rum, og i den østre ende har der været et ovn/ildsted, der ligeledes har været ombygget flere gange. Hvor mange gange udskifter vi vore dages komfurer og ovne i løbet af ca. 100 år?

Gulvet har naturligvis været af ler, så ingen tvivl om, at der har været fodkoldt.

Bygning nr. 3. har haft samme grundplan som nr. 2, men nu ikke mere med nedgravede stolper, men bygget på en stensyld. Nogle kunne måske tro, at stolperne stadig have været brugt, men da stensylden ubrudt gik hen over stolpehullerne må disse tanker afvises. Man mener dog, at der nu har været en tilbygning, som har ligget nord/syd. Begge huse har haft lergulv, og de har også været opdelt i flere rum. Ovn nr. to fra hus nr. 2 har også været brugt i hus nr. 3. Dette hus har været i brug til op i 1400-tallet.

Hus nr. 4 er måske kun en om- og tilbygning af nr. 3, men der er bygget en ny væg ca. 1½ meter længere mod nord, så det nye hus er blevet ca. 7 meter i bredden. Ved udgravningen blev der fundet kulturlag, der fortæller, at huset har været i brug op til 1500 tallet. De genstande, der blev fundet fortæller, at ovn nr. 2, der altså har haft en lang levetid, er ophørt med at fungere omkring 1400.

Til bygning 4 har hørt en anden ovn, som stort set har ligget i midten af huset op mod syd væggen.

På samme måde er det syldsten og stolpehuller, der fortæller om de følgende huse, så man i midten af 1800 tallet har den firlængede gård, som blev revet ned i 1982.

Udgravningen i 1983 begyndte med at man "løftede" det yngste gulv af, hvor man så kom ned til gulvet i hus nr. 7. Her fandt nye spor i form af syldsten, stolpehuller og især keramik eller skår af potter, kander og fade. Der er ikke i udgravningsrapporten noget om, at man har fundet en hel kande eller et helt fad, men arkæologerne kan altså på baggrund af disse skår fortælle, at noget er østersøkeramik fra 11 -1200 tallet, og andre skår er fra 14-1500 tallet osv. Da man nåede ned til det sidste gulv, eller rettere sagt det første, var man kommet ned til morænelaget, og igen ved hjælp af potteskår kunne man slå fast, at det første gulv var lagt i det første hus i 1100 tallet, og at man ikke på dette sted havde spor, der gik endnu længere tilbage.

Når man i dag står på tomten, kan man ikke lade være med at tænke på, at nogle af vore forfædre på lige netop dette sted – i 1000 år har levet af at dyrke den omkring liggende jord. Det har været et hårdt og nøjsomt liv, hvor ting blev brugt helt op og først blev kasseret nå det absolut ikke kunne repareres mere. Også af denne grund er fund af redskaber m.m. så sjældne. En enkelt mønt fra Erik Klippings tid, som regerede fra 1259 til 1286, er en mere pålidelig tidsangivelse. Han og andre konger slog jo deres egne mønter, som så blev indraget/ ugyldige, når den næste konge kom til. Den tabte mønt har givet vis betydet et større tab, end hvis vi i dag taber en "tyver". Det er af skår, rester og affald vi i dag kan følger generationernes kamp for at overleve.

Det er sjældent, at jeg ud fra en kommunal beslutning i forbindelse med vores historie, har trang til at rose beslutningstagerne. Her vil jeg dog godt kippe med flaget.

I lokalplanen for området står følgende: "På Kildemosegårds bygningstomt må ikke indrettes opholds - eller lejearealer eller beplantes uden byrådets særlige tilladelse, ligesom tomten ikke må sløjfes eller på anden måde ødelægges". Som der fremgår af vort foto på næste side, er denne beslutning til dato overholdt.

Nu kan nuværende og kommende beboere i Ølsted og Kildemoseparken sætte sig på en af de store sten i området og lade tankerne gå mere end 1000 år tilbage. De store sten er fundet i området, men ikke nødvendigvis lige der, hvor de i dag er anbragt.

Det var igen et af vore medlemmer, som satte Prøvens redaktion sporet af Kildemosegård. Det takker vi for. Vi høre meget gerne fra vore medlemmer om andre spor og historier.

Jørgen Tved



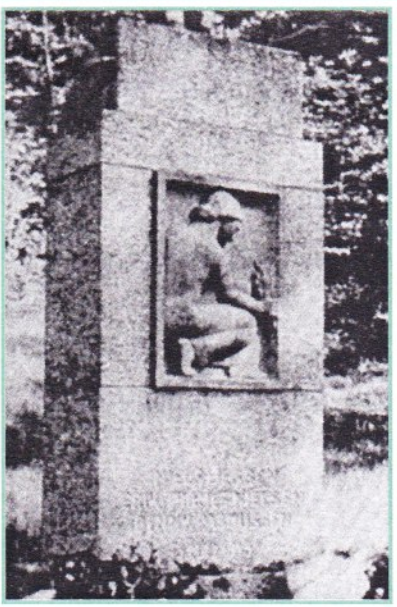
Grønt areal i Ølsted hvor Kildemosegård lå...

FORENINGSARRANGEMENTER

Onsdag den 4. maj, kl. 18:00

Modstandsbevægelsens likvideringer

Ved Anders Dahlager



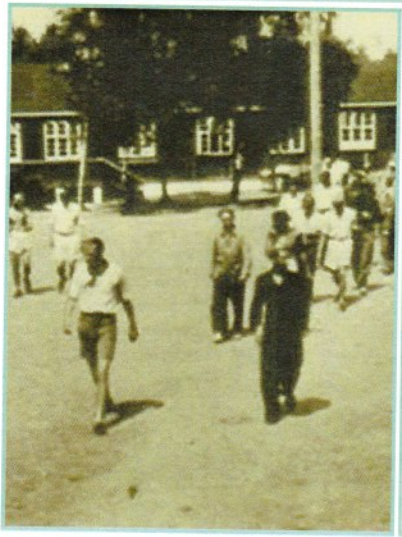
Under besættelsen blev omkring 400 danskere likvideret af modstandsbevægelsen, fordi de var mistænkt for at hjælpe den tyske besættelsesmagt.

I foredraget vil der blive fortalt om, hvem der især var mål for drabene – og hvilke personer og modstandsgrupper, der stod bag dem. Sidst, men ikke mindst, gives der et indblik i den betydning, likvideringerne fik for både modstandsbevægelsens kamp mod tyskerne og situationen i Danmark efter krigen.

Start kl. 18:00 ved Mindestenen i Nørregade. Derefter foredrag kl. 19:30 i menighedshjemmet.

Onsdag 11. maj, kl. 14:00

Foredrag i Horserødlejrens lokaler
Ved Museumsleder Torben Ulrik Gulnov



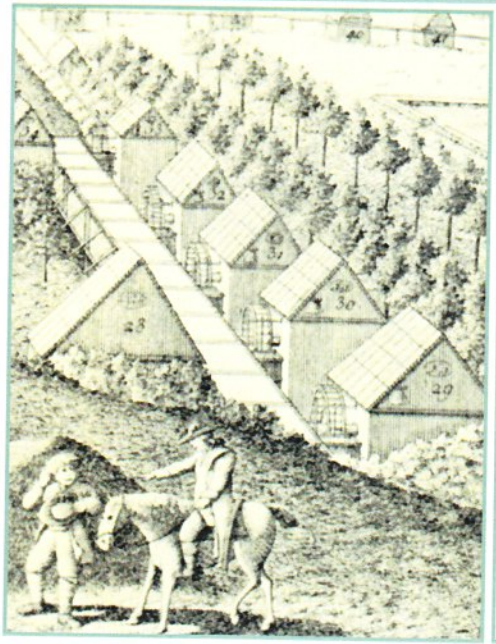
Museumslederen vil fortælle om russiske krigsfanger, tyske feriebørn, svagbørnskolonien, emigrantinternering, internering af danske kommunister, danske gidsler, danske jøder, danske modstandsfolk, Horserød som tysk uddannelseskaserne, tysk lazaretlejr, og sluttelig straffelejr for danske overløbere.

Der er selvkørsel/samkørsel. Mødested Horserødlejren kl. 14.

Tilmelding til Carl Jensen tlf. 47 74 93 35 eller Bengt Sørensen tlf. 47 92 38 44

Onsdag 25. maj, kl. 19:00

Frederiksværk - et nationalt industriminde set i nyt lys
Ved Museumsleder Frank Allan Rasmussen



Museumsleder Frank Allan Rasmussen vil føre deltagerne på en vandring i historien. Hvorfor er fx Frederiksværk Hotel fredet og ikke det enestående Trækulsbrænderi eller for den sags skyld Salpeterladen? Frederiksværk har en enestående industrihistorie og en bygningsarv.

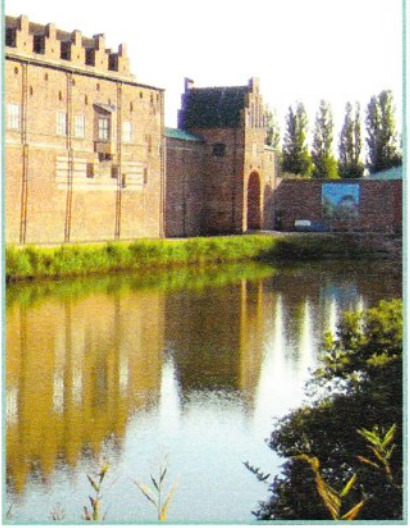
På byvandringen vil museumslederen argumentere for, hvorfor kulturperlen Frederiksværk med sine unikke fabriksbygninger og -boliger sagtens kunne blive til verdensarv.

Mødested: Gjethuset

Onsdag 29. maj, kl. 8:15

Bustur til Malmø

Guidet rundvisning i Malmø og på Malmøhus



Kl. 8.15 Start fra Gjethuset.

Kl.10.30 Guidet rundvisning i den gamle bydel i Malmø, som har huse tilbage fra den danske tid. Den er både charmerende og hyggelig. Derefter spadserer eller kører vi det korte stykke til det gamle danske slot og fæstning, Malmøhus, hvor vi spiser frokost.

Kl. 13.15 Guidet rundvisning på Malmøhus. Der er kaffe og kage samme sted, hvor vi spiste, inden vi kører hjem. Pris pr. pers. kr. 400 (ikke medlemmer 440 kr.) prisen er inkl. mad, kaffe, entre og bus.

Tilmelding er nødvendig til Carl Jensen 47749335 eller Bengt 47923844 (e-mail : bengts@mail.dk), senest d. 15.maj.

Onsdag 8. juni, kl. 19:00

Reliefferne - historien bag

Kunstneren Leif Nielsen fortæller



Længden af bygningen 15 m.

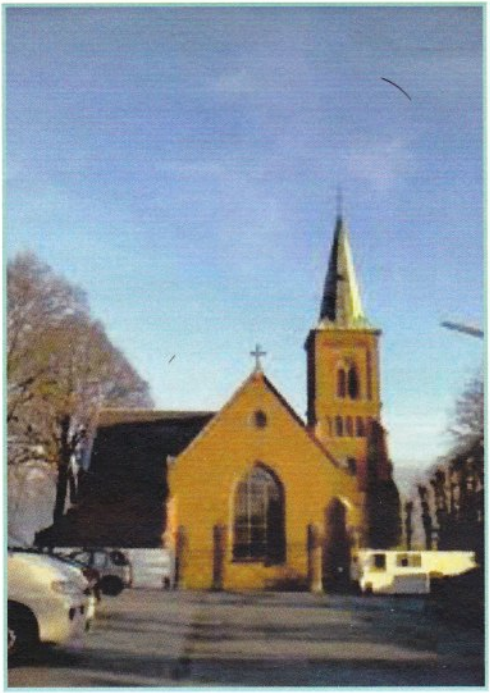


Fragmenter er Danmarks største relief. Det er tænkt som som det berømte bayeuxtapet i Frankrig, dog i et noget andet materiale. Formålet er dog det samme—at fortælle historie. Dan Steel A/S besluttede at renovere deres pumpestation og samtidig skænke Frederiksværk by et kunstværk i anledning af byens 250-års fødselsdag i 2006. Kunstværket skulle naturligvis udføres i virksomhedens eget produkt, nemlig stålplader. Opgaven var lige så enkel, som den var kompliceret: Fortæl byens historie fra start til slut.

Kunstneren bag værket fortæller historien om tilblivelsen af værket og om de mange finurlige detaljer.

Onsdag 15. juni, kl. 19:00

Rundvisning på Vinderød Kirkegård og i Vinderød Kirke
Ved Sognepræst Ivar Jakobsen



Der har været kirke i Vinderød i omkring 860 år siden kong Erik Lams dage.

Den nuværende kirke blev indviet Alle Helgens Søndag 2. november 1884 - dog er gravgrotten med monumentet over Frederiksværks grundlægger, Generalmajor Classen, cirka 90 år ældre.

Som et tydeligt tegn på, at Frederiksværk er Danmarks første industriby med mange metalarbejdere, er der på en af kirkegårdens mure ophængt flere støbte gravplader.

Sognepræst Ivar Jakobsen fortæller kirkens og kirkegårdens spændende historie på en herlig sommeraften.

Torsdag 23. juni, kl. 19:00

Sankt Hans aften ved Hjemmeværnsgården
Båltale ved kunstneren Robert Mclean



Opvisning af Folkedanserne fra Frederiksværk. Krudthusets Harmonikavenner underholder. Kaffe, kage, øl, sodavand og pølser kan købes. Der vil være fællessang og Skt. Hansbål med båltale af Robert Mclean.

Kom og vær med til at fejre at midsommeren endnu en gang er over os...

MUSEER OG ARKIVER

Industrimuseet Frederiks Værk Administration,
Torvet 18-20, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 06 05
Åbningstid: tir. - fre. kl. 10-14
Hjemmeside: www.indmus.dk

Arsenalet
Lukket indtil videre.

Projektilmagasinet
Er under renovering.

Krudtværket
Åbningssæson: 29. maj - 31. aug.
og uge 42 Kl. 11-16 (mandag lukket)

Knud Rasmussens Hus
Åbningssæson: 1. apr. - 24. okt.
og uge 42 Kl. 11-16 (mandag lukket)

Hundested Lokalhistoriske Arkiv
Åbningstid: man. kl. 10-12 og ons. kl. 16.30 -17.30

Frederiksværk Brandmuseum
Åbningstid: Lørdag kl. 11-13 (eller efter aftale)

SPONSORER

Folkebibliotekerne Halsnæs
Torvet 41, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 78 41 00

Danske Bank
Nørregade 6, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 76 70 00

Arresødal Privathospital A/S
Arresødalvej 100, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 78 19 00

Det Classenske Fideicommis
Tromnæs Alleen 2F, 4800 Nykøbing F.
tlf. 54 44 70 29

Skolebiblioteket Enghaveskolen
Skolevej 1, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 15 66

Hans Holger Cykler
Vinderød Skov 3, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 23 23

DanSteel A/S
Havnevej 33, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 77 03 33

Bog og Idé - Frederiksværk
Nordcentret, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 52 40 01

Nordea Bank - Frederiksværk
Torvet 37, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 24 11

Vejby – Tibirke Selskabet
v/ Chr. Friis
Postbox 21, 3220 Tisvildeleje

Industrimuseet Frederiks Værk
Torvet 18-20, 3300 Frederiksværk
tlf. 47 72 06 05