



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

Vejby-Tibirke Journalen

LIDT HISTORIE OG AKTUELLE PROBLEMER
FRA VEJBY-TIBIRKE-EGNEN



HELENE KILDE BLOK I TISVILDE.

EBBA HOLM 1936

Dit Hjerte glemme ej at gibe Herren Ære ~
Og hvad din Haand formaar til dotte Sted at bære
Af hvad Værdi det er, i Guld, i Sølv, i Penge,
Deraf faar Kirken sit og Kelten, de lom trænge.

Vejby-Tibirke Journalen

LIDT HISTORIE OG AKTUELLE PROBLEMER
FRA VEJBY-TIBIRKE-EGNEN

1 9 6 0

EGET FORLAG

Kliche af Kildeblokken velvilligst udlånt af
Ebba Holm, Tisvilde.

Foto fra Tisvilde hegn velvilligst udlånt af
Skovhistorisk Selskab.

Statistisk materiale, omtale og beregninger i uddrag
efter civiling. E. Hoffs særlige undersøgelser
af Vejby-Tibirke-egnen i 1957.

Foto af Heatherhill med Studebjerg af
læge G. Lemming Christensen, Vejby.

Særlig vejkort udarbejdet af landinspektør
Erik Jørgensen, Helsingø.

Øvrige foto og kort over Tisvilde hegn
er fra Turistforeningens arkiv.

Efter opfordring fra Turistforeningen for Tisvilde og omegn har jeg i dette lille hæfte forsøgt at gengive en del historisk stof, tidligere beskrivelser og omtale af de egns- og sognekommunale forhold, der menes at have interesse for de fleste. Endvidere er der undersøgt forskellige kilder om tidligere og nuværende forhold samt efterkontrolleret en færdselsberegning for året 1985.

I en egn som Vejby-Tibirke, hvor der findes en meget stor landliggerbefolkning, og hvor turister strømmer til i tusindvis i sommerhalvåret, er der en meget stor interesse for stof fra egnen – og kan der derfor gennem dette beskedne bidrag være et og andet nyt af interesse, er det egentlige formål nået.

De meddelte oplysninger er sammendrag af offentliggjorte beslutninger med mine kommentarer og må derfor kun opfattes som sådan.

Jeg skylder bogtrykker Helge Nielsen, Helsingø, en stor tak for god bistand ved udgivelsen, uden hvilken dette hæfte ikke var blevet til, og det er mit håb, at idéen med et lille egnehæfte må blive vel modtaget.

K. Lund Aagaard.

Lidt om Vejby-Tibirke-egnen:

Tibirke og Tisvilde

— sandflugtens og hegnets eventyrverden

Af Hans Hartvig Seedorff

Få badesteder i Danmark – hvis overhovedet et eneste – har så rig og afvekslende en skønhedsverden at byde sine gæster som Tisvildeleje. Hav, skov, hedebakker og vidtstrakte mosedrag danner rammen om det besungne Tisvilde, det gamle valfartssted, der har indskrevet sit navn både i sagnet, litteraturen og historien. Selve Tisvildeleje er i dag det badested, hvor tusinder af turister fra hjemland og udland henter de sundhedsreserver, der skal hjælpe dem frelst gennem vinter og mørketid. Ved strandens glimrende badepladser udfolder sig det brogede, friske liv, som med rette har gjort de danske sommerkyster berømte vidt ud over landets egne grænser. Der var tider, hvor Tisvilde – ganske som nu – var valfartssted og rejsemål for de mange, der trængte til at genopbygge et vaklende helbred. Sankte Helene kilde – som endnu findes – gav sit lægende vand til enhver, som i agestol eller møjsommeligt haltende mellem et par krykkestave søgte helsebod ved vældet og ved at hvile på helgenindens grav i den lyse Sankt Hans nat, men egnens store dage som et slags hjemligt Lourdes var allerede dengang ved at gå på hæld. Som et ikke alt for velhavende fiskerleje henlevede stedet sin tilværelse til det øjeblik, hvor man genopdagede Nordsjællands sundhedsbrønd, den friske havsalte luft, strandens bølgeslag og skovdybenes ro. Fra samme nu var Tisvildeegnen gjort til genstand for et erobringstogt, som kom både den og sommergæsterne tilgode.

Trafikmidlerne har reduceret afstanden fra København til en ubetydelighed, men det har vist sig, at den besøgende som kun har ganske kort tid til sin rådighed, kommer igen, – atter og atter. Et enkelt møde med denne egn betyder som oftest en forbindelse for livet!

Den første dag og det første møde gælder bestandig kysten. Man nyder badet og kattedagsluften, finder sig en gryde i klitterne mellem svingende marehalmklinger og lader den store, blå sommerdag drive henover sig – uden tanke for andet end den hvile, nerverne og sindet føler.

Men er stranden erobret, underlægger man sig også skoven.

»Troldeeskoven« viser bedre end en lang forstlig beretning, hvorledes Tisvilde Hegn er opstået af en evig kamp mod den rygende sandflugt, som engang truede med at forvandle Tisvildeegnen til en ørken. Og går man idag gennem den fredede Kastanjeallé ved Tisvilde by op til sandflugtsmonumentet på Stuebjerg, da er det med bevidstheden om, at de mænd, der tog dysten op med de gråhvide sandhvirvler og skabte en storskov i kanten i driverne, virkelig fortjener at mindes af en eftertid.

I århundreder røg sandet henover Tisvilde og Tibirke. Den tunge, grå dyne dækkede Asserbo slot, udslettede flere landsbyer – hvis svage spor kan findes i dybet af hegnet – tvang Tibirkebønderne til at flytte deres gårde og truede til slut deres gamle kirke med undergang. Da først erklærede man uvejret krig for alvor, og sejrens omfang måler vi i dag netop ved Tisvilde Hegn, som gennem kampen og de vekslende forsøg er blevet Danmarks mærkeligste skov. Dens hårde barndomsår har givet den særpræget skønhed. Skønt kunstigt skabt virker den i dag mere fri og vildsom end andre danske skove. Nåletræer, birke, eg og bøg veksler omskifteligt, hvor man går frem. De lange brandlinier kløver skoven og skaber udsyn selv fra dens midte. Enebærdale og afdrevne flader – som gederams får til at ligne rødliga marker – får skovgæsterne til at standse i tavs betagelse. Tisvilde Hegn med sit rige dyreliv og sin ejendommelige flora taler sit eget forunderlige sprog om en tohundredårig holmgang mellem danske forstmænd og det vilde vejr, en strid af hvis udfald den stedlige befolknings skæbne var afhængig.

Når sandflugtsskoven er gennemkrydset, når Asserbo Slotsruin, som blev udgravet af Frederik VII, har talt sit stumme sprog om sandflugtens strenge tider, da søger man ud i det åbne land, besøger Tisvilde by – med sandflugtsmonumentet og de smukke gamle gårde – for derfra at følge vejen til Tibirke. Nogen sluttet landsbybebyggelse finder man ikke. De største af gårdene er udflyttere fra den tid, hvor Tibirkeboen flygtede for uvejret og lod den gamle by blive liggende

under sandets dødelagen. Men sandflugtskirken står endnu, hegnet af sin vidunderlige smukke skov-kirkegård, hvis graner og sølvlyse birke løfter sig som et orgelværk bag gravene.

Og endelig slutter man sin vandring af, højt som man begyndte den. Fra vejen langs Tibirke Ellepose fører en sti til toppen af Tibirke Bakker, hvis naturskønhed afrunder Tisvildeegnens billede på enestående måde. Ingen sjællandsk rundhorizont har afmålt så skiftende et landskab: Kattegat bag hegnets mørke graner, svenskekysten og Arresø, der i sit spejl modtager det omvendte billede af kuplede skove og en flåde af drivende skyer. Over Ellemosen, som efter solnedgang bliver en tågesø for sig, ser man bort til rejsens begyndelse: den fjerne Gribskov i blålig dis. – En dag er tilende. Men den gik ikke tabt. Man erobrede, før solen gik i bjerge, hele Tisvildeegnen, – et dejligt stykke Danmark.



Vejby og Holløselund

— Havskrænternes ombruste strand

Af Vejby-Tibirke kommunes 12 km lange kyststrækning ud mod Kattegat har Vejby sogn en kyststrækning på omkring 5 km, der er meget varierende og interessant. Ved Rågeleje findes den flade strand med ypperlige bademuligheder udfor udløbet af Højbro å, herfra strækker kysten sig mod sydvest med klitter og skrånende vild natur, der når sit klimaks ved foden af Salgårdshøj (49 m o. h.) Nordkystens højeste forbjerg og det skønne bakkeparti ved Truebjerg, Muselhøj og Heatherhill. Klinten ved Vejby strand er en hel seværdighed for sig selv og danner rammen om en natur, der er sjælden i vort land, derfor er Vejby strand opstået som et nyt badested, hvor man finder naturens stærkeste kræfter, ved rolig sø en smilende fortryllende kæmpekyst, ved storm, i uvejr en giganternes kamp – hav og land en piskende storkamp med havgus og skumsprøjt og hylende vinde. Gennem tusinder af år er denne kamp foregået og landet har langsomt måttet vige for det store hav – men naturkræfterne har gennem deres virke skabt en egn, der i dag nævnes blandt vore ypperste og som søges af mange tusinde mennesker hver sommer.

I forbindelse med Vejby strand må nævnes Holløselund, der danner forbindelsen med Tisvilde. Her er skrænterne ud mod havet omkring 30 m høje.

Endnu findes kun enkelte offentlige nedgange til stranden, hvor der er fine bademuligheder fra sandbanker, der af strømmen flyttes fra strandbred til strandbred. – De høje skrænter giver badningen et skær af romantik – solnedgangen er her ganske eventyrlig, når solen dukker ned i havet og sender sine sidste stråler i land, for efter en stærk rødmen at give plads for Hesselø fyrs regelmæssige glimt på aftenhimlen.

Hele dette område er »fundet« efter den første verdenskrig. Indtil da dyrkede landmændene i Rågemark, Vejby og Holløselund deres marker i lykkelig uvidenhed om, at et par snese år vendte om på tingene og naturen og skabte stranden om til et paradys for tusinde landliggere og feriegæster.

Men udviklingen har ikke sat tilsvarende præg på landbrugsarealerne bagved. Stationsbyen Vejby har kun udviklet sig ganske lidt og har holdt fast ved sine gamle sysler landbruget. At håndværk og handel er gået bedre tider i møde kan ses, men det gamle landsbypræg er bevaret.

Tisvilde Hegn

— Danmarks mærkeligste skov

Af *P. Chr. Nielsen*, Skovhistorisk Selskab.

Egnen ligger i den del af Danmark, hvor landet siden sidste istid har hævet sig. Arresø og Søborg Sø har således tidligere været fjorde, og i selve Tisvilde Hegn findes stejle skrænter, der er rester af gamle strandvolde. Den højereliggende del af Hegnet ligger altså på moræneflade, mens resten og det meste af Asserbo og Liseleje plantager ligger på hævet havbund.

Flere steder i Tisvilde Hegn findes kæmpegrave, der viser, at egnen har været beboet i oldtiden. Navnet Tisvilde tydes som Tyrns væld, og Tibirke som Tyrns birkelund.

Sidstnævnte stednavn får os til at tænke på skovene, og man må forestille sig, at størstedelen af egnen oprindeligt har været dækket med skov. Skovene har i det mindste holdt sig til ind i middelalderen, og det kan nævnes, at Asserbo, efter at det en kort tid havde været kloster for de franske kartøjsermunke, i 1182 skænkedes til Sorø Kloster med »skove, enge og græsgang«. Senere kom Asserbo i familien Oxes og derefter i Laxmands eje, indtil det 1560 kom under kronen ved et af Frederik II's mange mageskifter.

Omtrent på samme tid begynder sandflugten, der snart skulde gøre landet til en ørken.

Landsbyen Torup, der hørte under Asserbo, havde oprindeligt 16 gårde. I skødet, der blev udstedt i forbindelse med mageskiftet opgives 12 gårde. I lensregnskabet for 1583 opgives kun 9 gårde. I 1593 kaldes selve hovedgården Asserbo kun en liden gård, der omtrent på dette tidspunkt måtte forlades på grund af sandflugten, og landsbyen Torup har nu kun 6 gårde tilbage. 1658 er Torup helt forsvunden. Mindet om den eksisterer endnu i navnet »Toelt Gadekær«, der betegner en nu skovbevokset lokalitet i den sydøstlige del af Tisvilde Hegn.

1641 indberetter lensmanden på Kronborg, at Tisvildes marker er ødelagt af flyvesandet. 1647 besøger vor kendte oldforsker og naturkyndige Ole Worm sandflugten og beretter, at den lille skov ved Tisvilde helt er ødelagt af sandflugten, at mange træer er »slet forraadnede«, andre har endnu grøn top over sandbjergene, der er så høje og løse, at Worm, trods sin gode stok, ikke kan komme mere end en fjerdedel op ad skrænten.

1695 rager kun tre træer op over sandet i Tibirke Præsteskov, og i skovfortegnelsen af 1699 hedder det om Tibirke Bøgelund, at den er meget fordærvet af sand.

Ved matrikuleringen 1683 var Tisvildes hartkorn sat til 48. I 1703 nedsættes det til 27.

Man forsøgte vel at dæmme op for sandet ved hjælp af risgærder. Ved hugsten af ris og stavrer hertil forringedes de skovrester, der var tilbage, yderligere. Sandet hobede sig op bag risgærderne, hvorved der opstod kunstige klitter, der i mangel på egentlig dæmpning blot fløj videre ind i landet ved den næste storm. Arresøs naturlige afløb sandede til, og der skete betydelige oversvømmelser langs søens bredder.

1703 nedsætter Frederik IV en kommission for at undersøge forholdene. Den udtalte bl. a., at sandflugten, der var begyndt for mange år siden, havde ødelagt Asserbo, byen Torup, samt delvis byerne Tisvilde og Tibirke, ja, kirken i Tibirke »synes snart for sanden ikke at bestå, såsom sanden nu allerede er inde på kirkegården«. Man anbefaler at sætte risgærder, som det tidligere var blevet brugt, og foreslår, at oprense Arresøes afløb eller muligvis at grave et nyt. Afløbet oprensedes 1707, men sandede igen til. Endelig gives der 1717 kaptajn Eberlin von Feriden ordre til at grave kanalen syd for Vinderød, og til at sørge for rejsning af ny risgærder til værn mod sandflugten. 400–500 soldater arbejdede nu i to år på kanalen, der har givet mulighed for den fabriksvirksomhed, der senere skabte Frederiksværk.

I begyndelsen af 1700 tallet forlod de Tibirke bønder deres gamle by, der lå vest for Tibirke kirke og flyttede den ca. 1000 alen mod nordøst til det sted, hvor byen nu ligger. Selve kirken var føgen til med sand, næsten til tagskægget.

1722 besluttede Frederik IV at indkalde en hollænder til at varetage dæmpningsarbejder på sandflugtsarealet, men det lykkedes ikke at få fat i nogen. I mangel på en rigtig hollænder forsøgte man indkaldt en dansker, der havde været

bosat i Holland; men denne turde ikke – hvis han overhovedet nåede herop – påtage sig arbejdet.

I slutningen af 1724 foranledigede amtmand Fr. Gram kongen til at indkalde Johan Ulrich Röhl, der tidligere havde været klosterforvalter i Oldenburg, der jo dengang hørte under den danske konge i dennes egenskab af greve af Oldenburg.

1725 tog Röhl med iver fat på arbejdet. Han beskæftigede 150 vogne og 50 mand ved dæmpningsarbejdet. Til de årlige udgifter ansøges der om 13.650 rigsdaler, hvad der dog ikke bevilges fuldt ud. Mens arbejdet står på, rejser han til Tyskland for at skaffe frø af »sandhavre«. – Ifølge E. Viborgs beretninger fra 1788 skelnede man ikke i praksis mellem



Videnskabernes Selskabs kort fra 1763, hvor kun Röhl's ege og bøge er afsat, mens det område, der nu udgør plantagerne, betegnes Flyvesand.

marehalm og hjelme, og man må regne med, at det frø, som Röhl brugte til dæmpningen, var en blanding af de to arter.. 1726 udsås 500 lispund (4000 kg) vipper af sandhavre, som blev skaffet fra Vestjylland og Tyskland.

E. Viborg beskriver i sin »Efterretning om Sandvexterne og deres Anvendelse« den af Röhl anvendte metode til udsåning af hjelme og marehalm: »Man tager Vipperne af bemeldte Græs og nedlægger dem 1 Alen fra hinanden i Firkant og et got Quateer dybt i Sanden. Denne Opelskningsmaade af Klittetaget er let, og koster ej megen Umage«. Og videre »saasnart Vipperne af Klittetaget ere lagde, dækkes de strax med et tyndt Lag af Tang, for at de ei skal kunne bortføres af Blæsten. Berørte Tang har ogsaa, foruden denne gode Virkning, den Egenskab, at den holder Fugtigheden ved Sanden, befordrer derved en hastigere Fremvext af Hielme-Frøet og tiener derved de unge Hielme-Planter til Beskyttelse mod Vinden«.

Röhls arbejde var yderst virkningsfuldt, og allerede i 1738 anses dæmpningen for fuldført. Samtidigt med det egentlige dæmpningsarbejde udførtes småforsøg med såning og plantning af træer. Som varigt minde om hans arbejde står endnu en gruppe ege – Röhls ege – nær ved Frøbakken, og i Tisvilde rejste man Sandflugtsmonumentet, en rokokostøtte af J. D. Gercken, med indskrift på latin, tysk og dansk. Den danske tekst, der er forfattet af præsten Jørgen Friis fra Helsingø, lyder:

»Her saae det ilde vd for nogle Tider siden,
med Sand var alting skivlt og Faren var ei liden.
Sandbierge voxte op, flöy frem naar Vinden kom
og dref saa mangan een fra Hvvs og Eiendom.
Hvorfor Kong Frederich til Landets Gavn og Beste
lod gribe Verket an med Vogne, Folk og Heste
og lod saa vidt man kom den löse Grvnd besaae,
at der hvor intet var opvoxer Græs og Straae.
Vor siette Christian, vor Herlighed i Norden,
ved ham det hele Verk til Ende bragt er vorden.
O at hans Æt og Sæd saalænge blifve maae,
som mand kand Stöf og Sand omkring ved Hafvet faae.
Om nogen spørge vil og hafver Lüst at vide,
paa hvem i denne Sag Monarchen kvnde lide,
da hafver Amtmand Gram ei hvilet med sit Öye,
og Röhl, som vel fortient, er lönnat for sin Möye.«

Röhl skal under arbejdet med dæmpningen af sandflugten have optrådt overmodigt. 1732 havde han fået tilladelse til at anlægge et »schäferi« med 600 får. Bønderne beskyldte ham for at bruge deres pligtarbejde til egen fordel og for forsøg på at tilegne sig noget af den jord, der tilhørte de Tisvildebønder. Efter sagnet skal han endda have stået i pagt med den onde selv. En kommission undersøgte sagen i 1735, og skønt man fandt de fleste af sigtelseerne ubeføjede, blev han dog i 1738 afskediget med pension og fik påbud om at forlade Tisvilde.

Det er vel ofte således, at mænd, der rager op over mængden og har held med sig i deres arbejde, udsættes for misundelse og lægges for had. Röhl har utvivlsomt været både overmodig, egenrådig og hidsig i sit forhold til bønderne; men det har sikkert også været nødvendigt for at ruske op i den træge masse, der dengang udgjorde den danske bondestand. Uden megen fasthed og bestemthed havde det sikkert ikke været muligt at få gennemført det enestående arbejde, som sandflugtens dæmpning var. Man kan også let forestille sig, at befolkningen næppe har haft tiltro til, at dæmpningen vilde lykkes, efter alle de skuffelser, man tidligere havde lidt, og at man har mødt Röhl med den største modvilje, særligt da hans arbejde var forbundet med en meget stor ekstra arbejdsindsats fra bøndernes side.

Röhls dæmpningsmåde har utvivlsomt været dyr for statskassen. E. Viborg skriver således: »Ved Tidsvilde paa Kronborg Amt har været Sandflugt, som ved en unødvendig kostbar Dæmpemaade har foraarsaget Staten en Udgift af henimod en Tønde Guld.« Viborg kritiserer navnlig, at Röhl arbejdede samtidigt over hele sandflugtsarealet, og ikke angreb arealet fra en side. Desuden brugte han en dobbelt bekæmpning, idet han anvendte såvel tangdækning som oprejsning af risgærder. Bagefter kan man jo altid være klog. Vist er det imidlertid, at Röhl i løbet af forbavsende kort tid fik sat en stopper for den hærgende sandflugt.

1738 efterfulgtes Röhl af Rasch som sandflugtsinspektør. Rasch sad inde med denne post til 1773, da han efterfulgtes af Schrøder, der fik sin afsked i 1793, efter at der var vedtaget en resolution om forsøg med skovopelskning på flyvesandet. Endnu i 1792 holdtes 10 heste og et par mand til at holde opsigt med arealet og foretage nødvendige dæmpningsarbejder.

1792 var »Forordning angaaende Sandflugtens Dæmpning i Danmark« blevet udstedt. Stk. 29 indeholder følgende pas-sus: »Foruden Sandhavre og Klittetag, som fornemmelig tjene til at stille Sandflugten, maa iøvrigt tillige gjøres Forsøg med Udsæd eller Plantning af andre Væxter, som trives paa Sanden, naar dens Flugt er dæmpet, saasom især af Busker og Træer af saadanne Slags, som bedst passe sig til Grunden«.

1795 udkom den førømtalte »Botanisk Bestemmelse af de i den danske Lov omtalte Sandvexter samt Efterretning om Sandflugtens Dæmpning« af E. Viborg. Afhandlingen, der var skrevet 1787, indeholder følgende bemærkning om forsøg med træplantning: »Af alle vore indenlandske Træer er Fyrren det, som fornemmelig fortjener Opmærksomhed i Sandflugtsegnene. Man seer heraf de herligste Skove i den Brandenborgske Flyvesands Strækninger, og besynderligt er det, at man ikke hermed har gjort Prøve paa Flyvesanden ved Tiisvilde, hvor man ellers har anstillet saa mange forkonstlede Forsøg med Opelskning af Gran, Eg og andre Træsorter.« I en fodnote, der er tilføjet inden udgivelsen i 1795, bemærker Viborg, at man nu, d. v. s. i perioden 1787–95, har påbegyndt forsøg med udsæd af skovfyr på Tisvilde sandflugt.

Forordningen om sandflugtens dæmpning udarbejdedes på grundlag af Viborgs afhandling, og som demonstrationsareal for arbejdet med opelskning af træer og buske valgte man flyvesandsarealet ved Tisvilde. Der nedsattes en flyvesandskommission bestående af overførsterne Brüel og Clausen og landinspektørerne Recke og Fensmark. Kommissionen indstillede, at man besæede 25 tdr. land af Tisvilde sandflugt og 25 tdr. land af »Stenstrup sandflygne Strækninger« (Hornbæk Plantage) med fyrrefrø; hertil vilde der medgå ca. 1000 pund frø. Iøvrigt mener man, at birk og fyr vil blive de eneste træarter, »som kan og vil gro udi disse sandede Egne«, men anbefaler dog at gøre forsøg med »alle mulige Sorter af Busktræ«. Endelig foreslås det, at inspektørstillingen ved flyvesandet i Tisvilde nedlægges, og at der antages en duelig forstbetjent til at udføre forsøgene.

1793 ansattes en af overjærgemester von Langens tidligere medarbejdere, J. W. Stockmarr som skovrider ved flyvesandet. 1798 afløses Stockmarr af G. C. Hilker, der 1811 efterfølges af P. C. Meyer, der i »Vaterländische Waldberichte« 1820 har givet en beskrivelse af de foretagne kulturer.

Meyer inddeler skovopelskningsforsøgene i to perioder.

I. 1738–1792, hvor man forsøgsvis har udført småkulturer. Resultatet af disse forsøg er:

1) Egelunden, en lille bevoksning med eg og bøg i den østlige del af sandflugten på en lokalitet, hvor dækket af flyvesand er forholdsvis ringe. Han beskriver bevoksningen således: »De fleste ege er allerede toptørre og væksten i det hele forkrøblet; bøgene er af bedre vækst og med et mere levende udseende.« Bevoksningen er anlagt 1738 af Röhl. Vi kender i vore dage en del af den under betegnelsen, Röhl's ege.

2) Granhaven, anlagt ca. 1750 af en neger ved navn Heynahl, der i en årrække var knyttet til arbejdet. Ca. 1½ tdr. ld. 1809–10 forårsagede et stærkt angreb af barkbiller, at man foretog en kraftig udhugning. Granerne blev senere fældet og anvendt til bygning af et skovløbersted, antagelig Hilkers Hus.

3) Adskillige større birkegrupper. De fleste birke er dog buskformede eller forkrøblede, men som forkultur ved den senere kultivering af stor betydning.

4) Sølvpoppe, bævreasp, hestekastanie, fuglekirsebær og ahorn var forsøgt hist og her. Der havde dog været arbejdet for lidt med disse træarter, til at nogen egentlige slutninger kunne drages.

II. 1793–1820. Efter 1793 var den egentlige kultivering begyndt, og man havde hvert år tilsået ret store arealer, hovedsageligt med skovfyr.

1) 1793–1805 var der tilsået ca. 230 tdr. land. Enkelte strækninger havde i 1820 nået at slutte sig; men trods store efterbedringer var adskillige partier endnu træløse. Udsæden i denne periode var sket uden jordbearbejdning direkte i lyngen.

2) 1806–1810. Udsæden var sket på samme måde som i forrige periode; men fyrrefrøet, der var indført fra Tyskland, havde formentlig været dårligt, og spiringen ingen eller ringe.

3) 1811–1820. Hovedparten af kulturerne i denne periode – Meyers egen – var foretaget efter bearbejdning af jorden, fortrinsvis pladsvis bearbejdning, og der anvendtes i stigende grad gran og birk. Meyers egen fremgangsmåde på de lidt vanskeligere arealer beskrives således: Efter bearbejdning af pladser på ca. 1½ × 1½ fod tilførtes en god spadefuld ler. Efter et års henliggen foretoges udsæden, hvorefter pladsen dækkedes med lyngris til at skærme de spæde planter. For yderligere at



Fra Troldeeskoven, Tisvilde Hegn.
Bevoksningen grundlagt 1803. 400 m fra kysten.
H. Vedel fot. 1951.

give skygge og læ plantedes i nærheden af pladserne bævreasp og fuglekirsebær. Der anvendtes 25–40 pund vinget frø pr. td. land.

Frøet til de første såninger, beretter Meyer, var kommet fra Tyskland, senere har man fået en del dansk frø – fra von Langens plantager. – I 1816 har man høstet godt 20 tdr. kogler af skovfyr på flyvesanden.

Om kulturernes udseende i begyndelsen af århundredet får man nogen oplysning gennem skrivelser fra skovrider Meyer til overførster Brüel. 11. aug. 1811 skrives der: »I Tisvilde Indhegning, især i Besaaningerne fra 1795, findes betydelige Pladser, hvor Fyrrene, dels af Ormen (*Tortrix buoliana*) og dels af andre skadelige Indflydelser ere aldeles underkuede, saa at det sikkert ej tør ventes, at samme nogen sinde opnaar nogen Fuldkommenhed . . . « 19. juli 1822: »Efter de på Kortet aflagte og anførte Opmaalinger skulde Strækningerne af Kulturerne fra 1806 indeholde et Areal af 258 Tdr. Land – forstaar sig nogenlunde sluttet Skov – men dette er langt fra Tilfældet; thi alene af de i Aaret 1806 kultiverede 30 Tdr. Land er af næsten 12 Tdr. Land . . . aldeles intet Spor i Indhegningen. Med de 19 Tdr. Land . . . er det ikke meget bedre



Fra Trolde skoven, Tisvilde Hegn.
Bevoksningen grundlagt 1803. 440 m fra kysten.
H. Vedel fot. 1951.

stillet; der er i det højeste 4–5 Tdr. Land, hvilket kunne siges at have en middelmaadig Bestand«.

Fra forstråd G. Sarauws beretning om landboforholdene i Frederiksborg Amt 1831 har vi en meget pessimistisk beskrivelse af plantningerne i Tisvilde Hegn: »Men Sandet har ikke alene lagt sig i Dalene; det er – og næsten synes det, her især – steget op mod Toppen af de høieste Bakker, hvor store Strækninger heraf frembyde et vederstyggeligt Syn med deres hvidgraae Mosbedækning. Her mener jeg – støttende mig til det for Øine havende – burde Skovdyrkeren afholde sig med sine unyttige Bestræbelser fra, at klæde disse nøgne Bakker i Skovens Grønt, hvis ei Hensigten blot skulde være ved at dyrke Skov, ligemeget om den bliver til Træer eller til krybende purrede Kratbuske, varigere at binde Sanden. Men herved maa dog betænkes, hvor meget man udsætter sig ved at røre i denne løse, neppe bundne Sand, og hvor ufuldkommen og kortvarig den Bedækning er, som man, efter mange mislykkede Forsøg, endelig fremtvinger, naar man, efter at Træerne neppe have begyndt holmevis at hæve sig over Jorden, allerede seer Dødens Spire udvikle sig i dem. Naar vi betragte alle de paa den egentlige Flyvesand gjorte Anlæg,

saa finde vi det Ubetydelige, som her – vistnok først efter ofte igjentagne Forsøg – endelig er fremkommet, af saa usselt Udseende og i saa ynkelig Tilstand, at det synes, man for længe siden maatte have opgivet Haabet om, her at kunne opelske Skov.« . . . »Det siges, at 1200 Tdr. af Tidsvilde Flyvesands-Indhegning ere satte til Skovbestand. Kunde man, efter overfladelig Anskuelse at dømme, være saa heldig at see det halve af disse Anlæg naae deres modne Alder, og en sluttet Bestand, hvorved dog Birkene i de bedre Dalstrækninger vel maae bidrage det Meste, saa tror jeg, at enhver uoverspændt Forventning er tilfredsstillet.«

Man må glæde sig over, at denne negative indstilling til skovplantningen ikke var enerådende, og at de mænd, der var sat til at lede arbejdet, ikke tabte modet. Efter skovrider Meyer var L. F. E. Brüel konstitueret som skovrider 1825–27, hvorefter skovrider E. C. Hansen bestyrede distriktet indtil 1866.

På grundlag af et af skovrider Hansen udarbejdet kort opgjortes distriktets areal 1826 til 2516½ tdr. land, hvoraf 887 er tilkultiveret. 1844 forøges distriktets areal med »det lille sandarbejde« i den sydøstlige del af Hegnet, ca. 10 ha. I skovrider Hansens bestyrelsestid fortsatte man kultiveringen



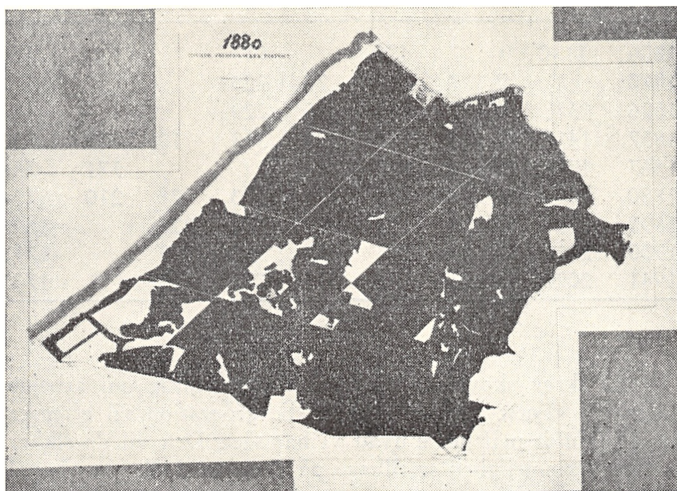
Skovrider Hansens kort fra 1826.

dels ved såning, dels ved plantning. Skovrider Hansen skriver i driftsplanen fra 1856–57: »de fugtige Lavninger bleve bragte i Bestand med Birk og Elle, enkelte frugtbare Pletter med Eg, Bøg, Elm, Ask og Ahorn, og den største Del med Gran, Fyr, Birk og Ædelgran, dels i rene Bevoksninger, dels blandede i Forhold til den Frøsmængde, man havde at disponere over. Af de indblandede Arter bør endnu nævnes Østerisk Fyr og Amerikansk Hvidgran. Disse Træbevoksningers Fremvækst . . . overgaar partielt betragtet, endog de dristigste Forventninger . . .« Det bevoksede areal forøgedes i skovrider Hansens tid med 437 tdr. land.

Efter skovrider Hansens død blev distriktet sammenlagt med Frederiksværk distrikt under jagtjunker A. C. T. Jensen som skovrider (1862–1876).

I 1851 var der udarbejdet en driftsplan for Tisvilde distrikt. I 1867 blev denne suppleret med en midlertidig fællesplan for det sammensmeltede Tisvilde-Frederiksværk skovdistrikt.

Skovrider Jensen efterfulgtes af forstråd F. A. C. Bang, der bestyrede distriktet indtil 1900. I 1890 var tilkultiverin-



Kort udarbejdet på grundlag af skovkortene fra 1880.
De arealer, der ikke på det tidspunkt er tilkultiveret, er hvide, mens samtlige bevoksninger, af hvad træart de end måtte være, er holdt i mørk farve.

gen af Tisvilde Hegn tilendebragt; men omtrent samtidig havde skovrideren Bang fået en meget betydelig opgave, nemlig tilplantningen af det areal, der senere blev til Asserbo og Liseleje plantager. 1884–85 havde staten erhvervet 28 overdrevslodder af ejerne i Melby og Tollerup, ialt 1110 tdr. land (til en gennemsnitspris af 44,77 kr. pr. td. land). Efter opmåling og inddeling i 1887 bragtes dette store areal i løbet af få år i skovkultur under forstråd Bangs kyndige ledelse.

Som skovridere for det »færdige distrikt« har jagtjunker F. H. O. Heilmann (1900–1918), O. Fabricius (til 1934), og K. Morville (fra 1934) bestyret distriktet.

En oversigt over det tempo, hvori tilkultivering er sket i Tisvilde Hegn og Asserbo Plantage fås af den oversigt, som skovdirektør Fr. Krarup udarbejdede i sin egenskab af skovtaksator til planen for 1911–1926.

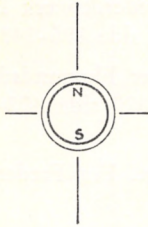
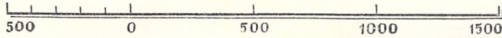
I året	Totalt areal ha.	Bøg ha.	Eg ha.	Forsk. levtr. ha.	Rødgr. Ædelgr. ha.	Skovfyr ha.	Lærk, ø-fyr, w.fyr, bj.fyr	Forsk. nåletr. ha.	Bevokset areal ha.
1806	1140	9	7	100		143			259
1820		9	7	117	75	209			417
1826	1388	9	7	135	110	229			449
1857	1417	17	5	164	221	313	10		730
1867	1393	20	4	159				571	754
1880	1413	44	4	170	325	373	28	210	1154
1890	2026	72	7	144	603	576	223		1625
1900	2026	72	23	146	654	580	245		1718
1941	2026	66	71	167	516	773	115		1707

1820 skrev skovrideren Meyer i sin beretning om arbejdet følgende: »Først i anden eller tredje generation vil efterverdenen i fuldt mål høste hvad vi har sået. Den vil da sikkert med taknemmelighed se tilbage på den fortid, der har beredt den denne nydelse«.

Benyttede kilder:

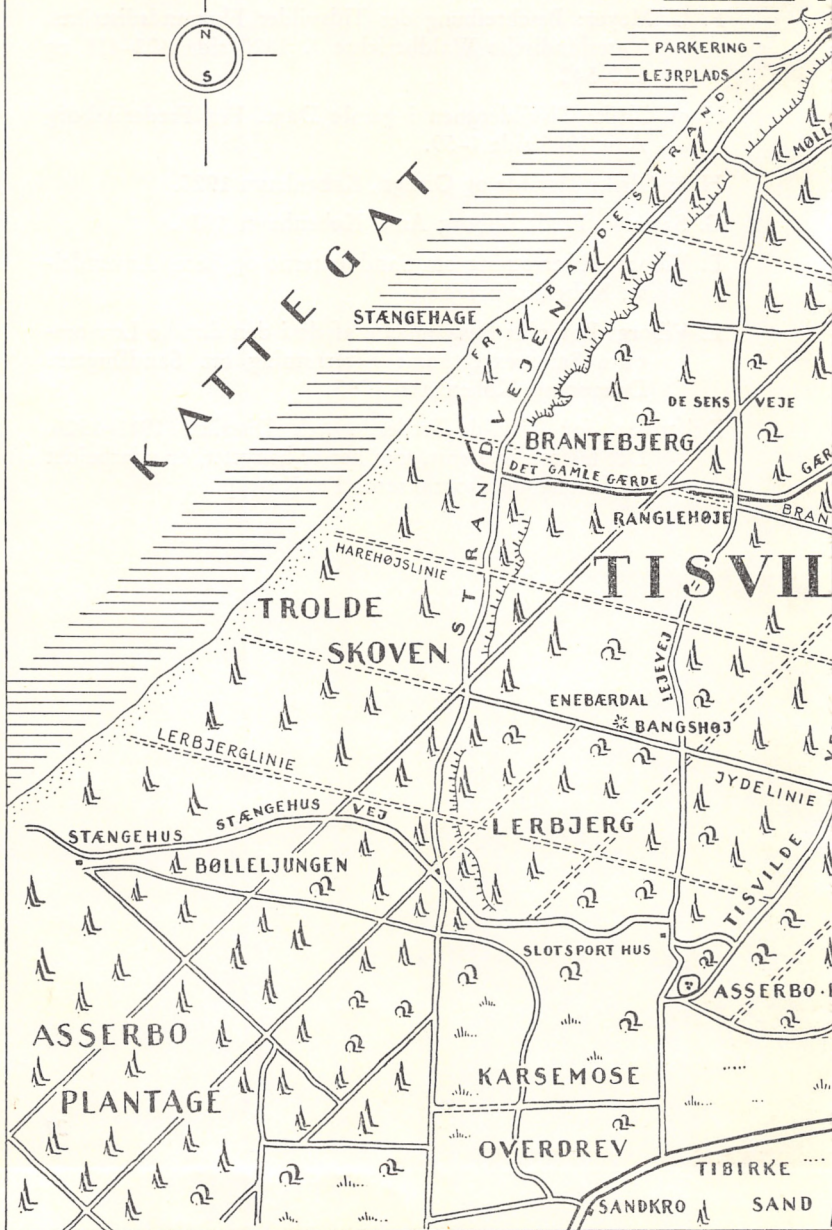
- Johs. Helms: Skovfyrreren på Tisvilde-Frederiksværk Distrikt. Tidsskrift for Skovvæsen 1902. B. side 196-343.
- P. C. Meyer: Beschreibung des Tidsvilder Flugsandsdistrikts. Vaterländische Waldberichte I. 1820 side 402-411 og 530-542.
- Hans Olrik: Tisvildeegnen i gamle Dage. Fra Frederiksborg Amt 1906 side 1-59.
- Hans Olrik: Tisvilde og Omegn, København 1920.
- G. Sarauw: Frederiksborg Amt, København 1831.
- E. Viborg: Efterretning om Sandvexterne og deres Anvendelse, København 1788.
- E. Viborg: Botanisk Bestemmelse af de i den danske Lov omtalte Sandvexter samt Efterretning om Sandflugtens Dæmpning. København 1795.
- Driftsplan for Tisvilde-Frederiksværk Distrikt. 1911-1926. Det historiske afsnit, som her er benyttet, er udarbejdet af daværende skovtaksator Fr. Krarup.

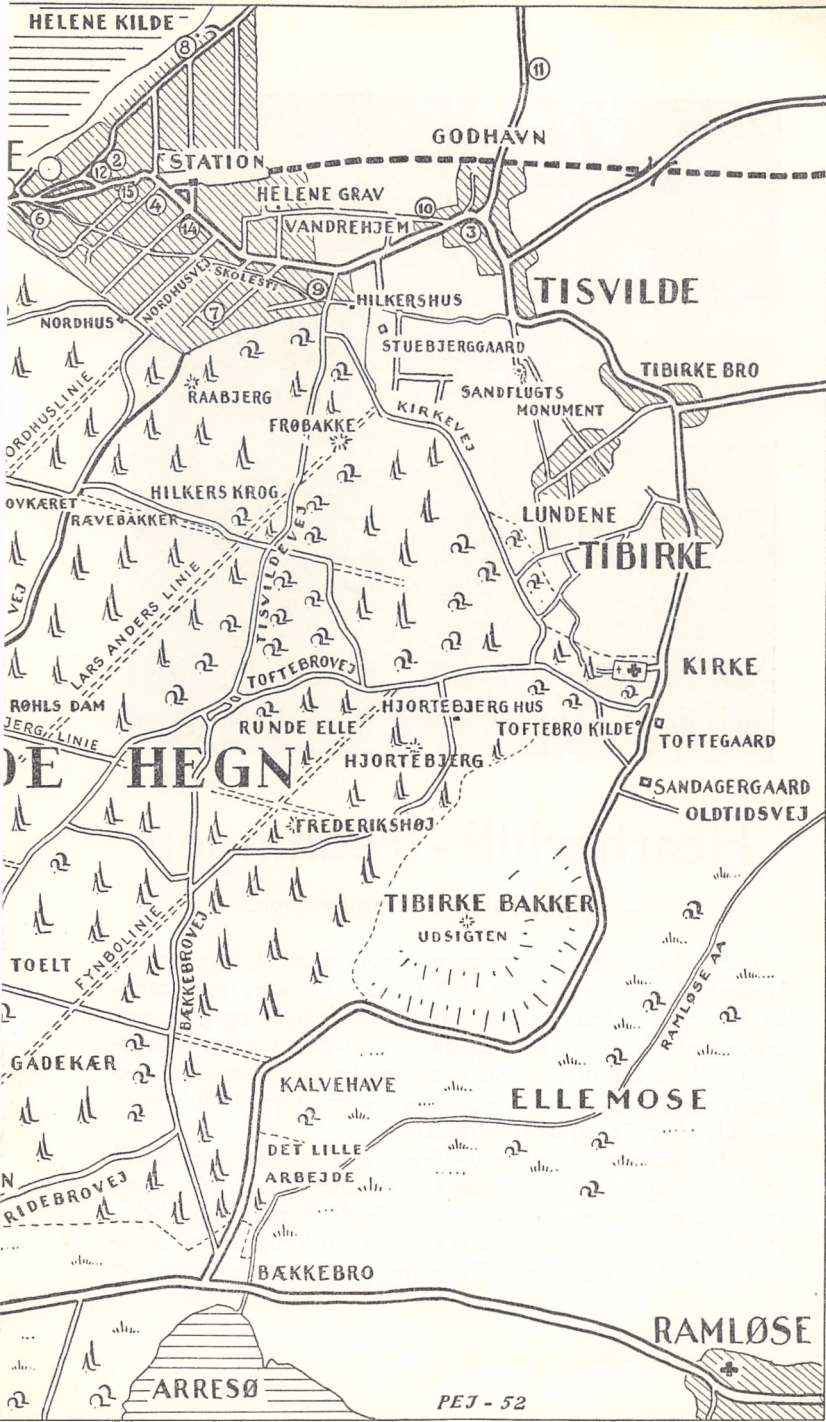
2 KM.



TISVILDELE

KATTEGAT





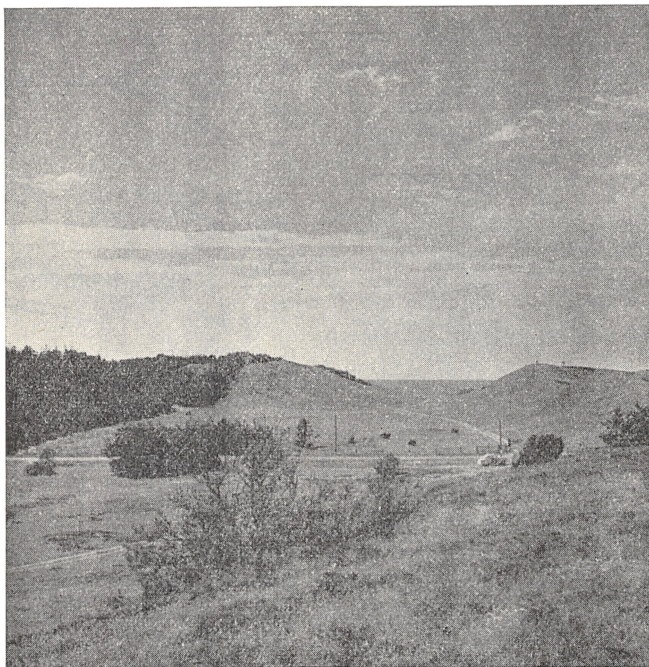


Foto : G. Lemming Christensen.

Heatherhill - fredningen

— et godt aktiv for Vejby sogn.

Indtil slutningen af forrige og begyndelsen af indeværende århundrede henlå store dele af Nordsjællands kyst som strandbakker og overdrev med en karakteristisk hede og græsvegetation, men i de sidste 50 år har den stedse stigende udstykning af kystområdet, sommerhusbyggeriet og plantagerne lukket af for kysten, hvorfor et meget smukt og værdifuldt kystområde efterhånden er forsvundet.

Udfra samfundets store interesser i at bevare mest mulig af denne natur, har interessen for Heatherhill-området været stor fra alle sider, idet det pågældende areal landskabeligt æstetisk og som rekreativt område er uvurderlig. Hertil kommer endvidere mere specielle naturhistoriske hensyn, der er

belyst af naturfredningsforeningen og som citeres i den af Naturfredningsnævnet for Frederiksborg amt afsagte kendelse af 19. december 1958 om fredningen af Heatherhill-arealerne.

Heatherhill og kysten i forbindelse med ejendommen rummer store terrænmæssige modsætninger, strandbredden, de høje strandklitter, der endnu delvis er genstand for erosion og står som stejle lerskrænter, de langstrakte, smalle, stejle bakkedrag med de mellemliggende smalle lavninger og tørvemoser. Man ser her det gamle Nordsjælland, som det lå, før udstykning, beplantning og kultiveringsarbejder tog fat. Under isens afsmeltning har der formentlig ligget en isrand tværs over Unnerups ås sydøstlige del, og derfra er smeltevandet strømnet mod nordvest og har opfyldt terrænet – det område, der nu er fredet – med sand og grus, der har begravet store isklumper foran isranden. Når disse isklumper senere smeltede, er de forskellige karakteristiske lavninger og mosehuller opståede. Selve bakkedraget, Heaterhill-Studebjerg-Unnerup ås, må opfattes som et åsstrøg, aflejret i en istunnel, medens isen endnu dækkede det omgivende terræn. Dalslugten ved Heatherhill er formentlig den sidste strømmende fra smeltevandet, inden isen endelig trak sig tilbage fra egnen.

Hele landskabsbilledet er derfor af stor undervisningsmæssig betydning til illustration af landskabets opbygning under nedisningen og afsmeltningen. Endvidere fremhæves den sjældne hede- og græsvegetation, hvor flere sjældne planter er påvist, der er forsvundet fra de fleste af Sjællands lokaliteter.

Ved fredningen af dette store areal, hvor ca. 700 m strand er blevet offentligt tilgængelig, er der skabt et aktiv for Vejby sogn, der vil betyde meget ud i fremtiden, idet de mange hundrede af grundejere nu har fået en ret til fri badning og ophold i et enestående, særpræget hedeterræn, som ikke eksisterede før.

Ved kommunens foranstaltning vil der nu blive etableret en større parkeringsplads i forbindelse med kystvejen. Der vil endvidere blive bygget en kiosk- og toiletbygning, men al mulig trafik til stranden eller rundt i det store fredede område kan kun foregå gående, idet kendelsen her søger at skåne den sjældne vegetation – og de ca. 400 m til stranden er vel heller ikke mere end de besøgende kan have megen glæde og berigelse af at gå, især når turen går enten gennem den gamle smeltevandsdal eller ad stierne på bakkerne eller langs tørvemosen.

Klima og placering

*giver Nordsjællands badekyst
internationale muligheder.*

Set på kortet er Danmark et lille nordligt land, hvor der under sædvanlige klimatiske forhold ville være ringe muligheder for udvikling af badesteder, men heldigvis er vi fra naturens side begunstiget af Golfstrømmens virkninger, idet denne varme havstrøm, der har sit udspring i det vestindiske hav, neutraliserer de kolde luftstrømme fra nord. Danmarks klima er derfor mildt uden de store temperaturforandringer, man træffer i lande med fastlandsklima.

Med sin placering ved kysten af Kattegat, Danmarks største indhav, inden for en afstand af ca. 50 km fra hovedstaden, 30 km fra færgen til Sverige og ca. 25 km til færgeforbindelsen til Jylland over Hundested indtager den 12 km lange kyst fra Rågeleje til og med forstranden ved Tisvilde hegn pladsen som et af Danmarks bedste badesteder, hvor en storladen natur, det friske vand og et godt klima giver de bedste betingelser for ferieophold og rekreation.

Sammenligner man klimaet ved Nordsjællands kyst med forholdene ved badesteder i England, Holland, Belgien og Tyskland, vil man opdage, at gennemsnitstemperaturen i juli næsten er den samme som her. Nedbørsmængden, der også spiller en stor rolle ved badestederne, er større i den egentlige sommersæson ved de nævnte badesteder end ved Nordsjællands kyst; særlig lægger man mærke til, at der, ifølge målinger foretaget i Spodsbjerg, falder mest regn i månederne juni og september, medens badestederne i f. eks. Holland har størst nedbør i juli og august. Da disse resultater er fremkommet ved systematiske målinger, har Nordsjællands kyst alle betingelser for at opnå internationalt ry som ferie- og kuropholdssted.



Badestedernes oprindelse og udvikling

Første gang man hører om badesteder i historien er omkring året 1790, hvor man i England påbegyndte oprettelse af de såkaldte søbade, og siden blev disse delvis gennem den tyske oprettelse af kurbade et meget søgt ferie- og udflugtsmål navnlig for de befolkningsgrupper, der i det daglige ikke havde lejlighed til at nyde godt af hav- eller søbadets helsebringende og forfriskende virkninger.

Oprindelig skyldes oprettelsen af sø- og havbade medicinske forsøg, idet man havde opdaget, at friluftsbadene havde en god indflydelse på huden og velbefindendet, og da det gennem disse forsøg blev godtgjort, at der ved ophold i sommertemperatur gennem påvirkning af havvand, sol og frisk luft blev opnået meget store resultater for rekonvalescenter og svagelige, fik badestederne for alvor betydning og udviklede sig med rivende hast både som kursteder og feriemål.

Gennem første halvdel af det 18. århundrede udviklede badestederne som kombinerede kur- og badesteder med et mere eller mindre islæt af offentlig forlystelse. Der byggedes store kurhoteller, forlystelsesetablissemeter, pensionater, og

jernbaner og veje blev anlagt til de ellers så øde kystegne, der snart blomstrede op og dannede små eller store samfund alt efter badestedets renommé. Da det for de nordeuropæiske badesteder kun var sommeren og navnlig sommerens varmeste måneder juni, juli og august eller for manges vedkommende måske kun en virkelig sommer på 6–7 uger – opstod snart problemet: sæsonen – der for disse badesteder blev det alt-dominerende.

Sæsonen eller rettere badesæsonen bevirkede, at priserne på opholdet ved kysten var afhængig af sommerens længde, og det viste sig snart, at priserne steg i takt med efterspørgslen og sæsonens længde, således at de badegæster, der søgte et badested med kort sæson måtte betale prisen herfor. Af samme grund var badestederne helt indtil trafikmidlerne for alvor fik betydning næsten forbeholdt de gæster, der havde tid og råd til flere dages ophold, – egentlige week-end badegæster kendtes ikke.

Badestederne, som de er i dag, er alle i rivende vækst, men der er stor forskel på udviklingen fra land til land, og den store udbygning af kystområdet med sommerhuse kendes egentlig kun herhjemme. I udlandet er det stadig hoteller og pensionater der dominerer, men siden den anden verdenskrig har udviklingen skabt campingpladserne, og en ny enorm interesse for såvel korte som længere besøg ved badestederne er blevet følger heraf. Da opholdet her er billigt, kan det siges, at badestederne fra at være forbeholdt bedrestillede nu er blevet hvermands eje. Og udviklingen fortsætter, mekaniseringen, trafikforholdene, nedsat arbejdstid, højere levealder og længere ferier skaber nye momenter for badestederne. Konkurrencen er hård og derfor må udviklingen nøje følges af de kommuner, der har disse problemer inde på livet, thi det gælder om at følge med for ikke at tabe terræn og anseelse.

Erhvervsforhold

Vejby-Tibirke kommune var indtil omkring 1890 en udpræget landkommune, hvor hovederhvervet var landbrug. Desuden fandtes lidt håndværk, fiskeri og skovbrug. I 1894 byggedes et stort badehotel på et højt bakketerræn nord for Tisvildeleje, og dette gav stødet til en udvikling af fiskerlejet som badested og et heraf stigende behov for småhandel. En begyndende tendens til bygning af sommerhuse og villaer gav håndværket gode udviklingsmuligheder, og der opstod en dygtig og respekteret håndværkerstand gennem det store byggeri i årene mellem de to verdenskrige. Nybyggeriet og ombygningen fik sit klimaks i årene efter den anden verdenskrig, hvor håndværkerstanden i Tisvilde og Vejby blomstrede op til at blive vigtige faktorer i kommunen med stor beskæftigelse og indtjeningsmuligheder. Men der var også andre erhverv der fulgte med udviklingen, som landliggerne og turisterne bragte med sig. Mangen småhandlende fik mangedoblet sin omsætning og handelen fik et opsving, der ligeledes fik stor betydning i kommunens daglige liv. Med bygningen af Tisvilde badehotel opstod hurtigt nye hoteller og pensionater og der var behov for disse; virksomhederne blomstrede og skabte stor beskæftigelse i sommersæsonen.

Men der var andre erhverv, der ikke kunne harmonere med denne udvikling. Da Tisvildeleje havn ikke blev udbygget gik fiskeriet ved kysten tilbage, og det egentlige fiskeri flyttedes til Gilleleje og Hundested fiskerihavne, således at erhvervet kun fortsatte som småfiskeri. Landbrugsejendommene langs kysten blev efterhånden udstykkede til grunde, og mange ejendomme blev nedlagt som selvstændige brug. I 1920 var der således kun 105 egentlige landbrugsejendomme tilbage og antallet i 1956 er nede på 65.

Beskæftigelsen i kommunen har altid været god. Tidligere var det landbruget, der før mekaniseringen havde anvendelse for arbejdskraften, nu har talrige arbejdere beskæftigelse hos håndværkerne og landliggerne, medens et halvt hundrede har beskæftigelse på stålvalseværket i Frederiksværk.

Endelig må nævnes, at flere skole- og feriehjem også har betydning for erhvervet. Der findes således skolehjemmet Godhavn med ca. 70 drenge, Iagttagelseshjemmet Unnerupgård med ca. 25 piger og Gabriel Jensens feriehjem i den tidl. Unnerup skole. Sidstnævnte har dog kun sæsonmæssig betydning, idet den kun benyttes i skoleferien. Det samme er tilfældet med Københavns kommunelærerforenings feriehjem og Borups højskolehjem.



VEJBY-TIBIRKE-EGNENS

Trafikproblemer - før og nu

Gribskovbanen skabte den første udvikling.

I al almindelighed er kystområder uden for byer og tætbyggede områder noget forsømt hvad angår veje og jernbaner, og dette har tidligere også været tilfældet for Vejby-Tibirke kommune. Der fandtes ikke før 1920 egentlige veje i kommunen der kunne kaldes egnede til tung og vedvarende trafik. Jernbanen, der var åbnet i 1897 var kun gennemført til Helsingø, og havnen i Tisvildeleje kunne kun betragtes som et lille primitivt fiskerleje. Der var således ikke nogen egentlig færdsel i kommunen udover lokal arbejdskørsel m. v. og turisttrafikken til badhotellet og pensionaterne i højsommeren, som vejene godt kunne klare.

Den egentlige udvikling satte først ind efter 1924, da Gribskovbanen forlængede banelegemet fra Helsingø til Tisvildeleje; hermed fik kommunen forbindelse med hovedstaden og det øvrige land, og det fremkaldte med stadig stigende tendens et behov for såvel en udvidet banekørsel som en udbygning af vejene alt efter udviklingen mellem de to verdenskrige med de store tekniske fremskridt og storbyens vækst. Men det blev jernbanen, der tegnede sig som den egentlige færdselsfaktor, idet den gennem en udbygning fra sin oprindelige skikkelse som »sporvej« i 1927 og 1931 blev motoriseret og moderniseret. Inden den anden verdenskrig var Gribskovbanen en dominerende faktor på Vejby-Tibirke-egnen og den

klarede sin opgave med et økonomisk godt resultat. Under den sidste krig var jernbanen uden nogen form for konkurrence og derfor alene om at betjene det store publikum, der dengang havde »fundet« kystområdet Rågeleje-Tisvildeleje og som stadig vendte tilbage bringende flere med sig.

Men med den sidste krig fulgte hurtigt nye problemer. Den tekniske udvikling fandt mere og mere frem til hvermand og dermed indledtes en enestående udvikling på trafikområdet, idet motorkøretøjerne erobrede vejene allerede få år efter krigens afslutning for hvert år at gøre sig mere og mere gældende. Udviklingen medførte, at kommunerne blev tvunget til at udbygge vejene og lade dem overfladebehandle, hvilket igen betød en stor stigning i udgifterne på de kommunale regnskaber, udgifter der ikke var regnet med under besættelsen og som der derfor ikke var henlagt behørigt midler til at imødegå.

Udviklingen i årene efter 1945, hvor motoriseringen har indtaget pladsen som det egentlige færdselsproblem, har imidlertid bevist, at det ikke har været tilstrækkeligt med en udbygning af kommunens veje, og problemet omkring indfaldsvejene fra Helsingør, Frederiksværk og Blistrup trænger sig mere på, ligesom hovedfærdselsåren i Tisvilde-området til stranden ved Tisvildeleje indtager en fremtrædende plads.

Vejarbejdet i Tisvildeleje, der for tiden er igang, er derfor lidt af en opmuntring, idet en regulering og udvidelse af forholdene her vil fjerne den værste hindring for trafikken til stranden.

Vejforholdene

set med små og store tal.

De egentlige indfaldsveje i Vejby-Tibirke kommune er følgende:

Rågeleje-Tisvildeleje.

Helsinge-Vejby med fordeling:

Tisvildeleje - Vejby strand - Rågeleje.

Tofte-Tibirke bro.

Bækkebro-Tibirke bro.

Den første af disse veje har ingen større betydning for den gennemgående trafik fra storbyen. Vejen Helsinge-Vejby derimod har stor betydning, men den dominerende trafikåre må siges at være vejen fra Helsinge-Tofte til Tibirke bro. Bækkebro-Tibirkebro vejen har nogen trafik af de trafikanter der benytter Københavns udfaldsvej: Frederikssund-Frederiksværk, men ellers må det siges, at den store trafik kommer til Vejby-Tibirke kommune via Hillerød, Helsinge og Helsinge-Tofte.

Af egentlig statistisk materiale foreligger kun tal fra 1939 og da disse ikke i året 1959 kan give et tillidsvækkende billede, er der i det efterfølgende kun regnet med private optællinger for week-end trafikken og konklusioner heraf, men da disse oplysninger og tællinger er foretaget strengt sagligt og upartisk vil de være en god rettesnor.

Undersøgelser af den store trafik fra storbyen over Hillerød via Gribskov viser, at mere end halvdelen af trafikken går videre til Vejby-Tibirke kommune over Helsinge og Helsinge-Tofte. En beregning af den trafik, der kommer over Frederikssund-Frederiksværk til kommunen ad vejen fra Bækkebro viser, at denne trafik i forhold til ruten over Hillerød og Gribskov kun andrager ca. 25-30 %. Beregninger af trafikken ad vejen Helsinge-Vejby viser ca. halvdelen af Kildevejens (Tofte-Tibirke bro vejen), hvorimod trafikken langs kystvejen er mindre end trafikken Tisvilde-Bækkebro.

Et lille billede af trafikken på hovedstrækningen Helsinge-Hovedvej 6 ved Ora-tanken på hjørnet af vejens udmunding i hovedvejen nord for Hillerød kan gives ved at oplyse, at

der den 16. juni 1957 mellem kl. 16,45 og 22 passerede 2982 biler og 794 motorcykler mod København. Hertil skal bemærkes, at man ved tællingen ønskede oplysninger om antal af passagererne i vognene for herigennem at bestemme personantallet. Dette gennemsnit lå på ca. 3,75. Det skal endvidere tilføjes, at den enorme trafik mellem kl. 15,45 og 16,45 ikke tillod foretagelse af tællinger.

En tælling foretaget 1. og 2. pinsedag 1957 ved indkørslen til den nye parkeringsplads ved Tisvildeleje strand tog sig således ud:

1. pinsedag tælling 15,00–16,45 258 biler (heraf parkerede 85) 59 motorcykler.
2. pinsedag tælling 9,45–17,45 971 biler (heraf parkerede 408) 281 motorcykler.

En tælling foretaget søndag d. 2. juni mellem kl. 9,30–13,15 på landevejen Hillerød–Helsingø, 40 m syd for bivejen til Kagerup station fik følgende resultat:

Biler og busser 724, motorcykler 127.

Denne tælling er foretaget for at have et tal for motorkøretøjer, der væsentlig kører ud i formiddagstimerne.

Af nøjagtige oplysninger foreligger som tidligere anført kun nøjagtige tal for en tælling i 1939. Der er her bl. a. foretaget en tælling ved Helsingøvejens udmunding i hovedvej 6, hvor en delvis tælling er foretaget som tidl. anført den 16. juni 1957. Denne tælling er foretaget den 6. august 1939 og kan godt tåle en sammenligning med en tælling foretaget den 16. juni, idet begge tællinger har det tilfælles at de repræsenterer ydergrænsen for den egentlige sommersæson.

Tællingen i 1939 fra kl. 17–22 1820 motorkøretøjer, heraf over Helsingø–Tofte 1120.

Tællingen i 1957 fra kl. 16,45–22 2982 motorkøretøjer, heraf over Helsingø–Tofte ansl. 2000.

Der er ikke i tællingen i 1939 angivet antal af motorcykler eller om disse er talt med i den opgivne sum. Der var i 1957 i det anførte tidsrum 794 motorcykler.

Den sidste tælling kan ikke give et billede af trafikken nu i forhold til 1939, men det giver dog et fingerpeg om den store udvikling færdslen har gennemgået efter krigen.

De fremtidige trafikproblemer -

Hvad skal vi stille op mod en invasion på 14.000 biler og eventuelt 100.000 besøgende i 1985 ?

Det vil være naturligt i forbindelse med en omtale af trafikproblemerne før og nu at afslutte med en omtale af, hvad der evt. kan forventes om udviklingen får lov til at fortsætte, og det er faktisk muligt at danne sig et nogenlunde skøn over de næste 25-30 år på grundlag af det talmateriale, der i dag foreligger. Motororganisationerne, jernbanerne, trafikministeriet m. fl. har ofte gennem avisernes spalter givet ret imponerende billeder af, hvordan en udvikling vil foregå blot man tænker sig 25-30 år frem. Tænker vi nærmere efter, husker vi sikkert momenter fra vor barndom eller fra tidligere år, hvor fantastiske projekter blev rullet op for offentligheden. Man behøver blot at nævne vore store broer Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen og f. eks. Storebæltsoverfarten. Nu er alle disse ting gennemført og er gået ind som et naturligt led i hverdagstrafikken og forude arbejdes med planer om en Øresundsbro eller tunnel, samt broer over Storebælt og Femernsund - særlige europaveje er under overvejelse og fantastiske vejprojekter er allerede under udførelse (Hørsholmvejen m. v.) Når der derfor tales og spås om den fremtidige udvikling af trafikproblemerne, må dette ikke tages som spøg eller fantasi, thi vor tids teknikere og videnskabsmænd besidder en indsigt i disse beregninger, der kun sjældent har lidt skibbrud.

Bygger vi på tallene fra 1935, hvor der fandtes 28.129 motorkøretøjer og 7.437 motorcykler i Storkøbenhavn og herfra fradrager erhvervsvoagne, lastbiler m. v. får vi et tal på rundt regnet ca. 19.000 privatbiler og 3.500 motorcykler. Ifølge statistiske oplysninger er det oplyst, at der søndag d. 30. juni 1935 mellem kl. 6-16 tog ialt 220.000 mennesker ud af Storkøbenhavn, heraf 62.000 med tog og 46.000 med biler eller motorcykler. Regner man med, at hver bil i gennemsnit har haft 3,25 mennesker med og motorcyklerne i gennemsnit 1,5 person, får vi et resultat der fortæller, at ca. 13.000 motorkøretøjer tog på udflugt, hvilket med andre ord vil sige, at 2/3 del af personbilparken kørte ud af byen. Anslår man løseligt, at halvdelen er kørt op i Nordsjælland, hvilket

må være rimeligt, når det drejer sig om en søndag, hvor en overvejede del af trafikanterne ønsker at køre gennem en smuk natur, har vi til beregning af det antal biler, der er kørt til Vejby og Tisvilde en tælling, der er foretaget i aug. 1939 og som viser følgende tal:

Frederiksværk	530
Tisvildeleje	480
Smidstrup	100
Gilleleje	170
Hornbæk	370
Hellebæk	130
Ialt	1780

Til den omhandlede tælling var oprettet analyseposter alle de nævnte steder og tallene angiver, hvor mange A og K vogne der har passeret.

Heraf kan beregnes, at Tisvildeegnen modtog ca. 28 % af denne tællings trafik. Overføres dette til på udflugtsdagen 30. juni 1935 får vi følgende resultat

$$\frac{13.000 \times 28}{2 \cdot 100} = 1.820 \text{ biler} \quad \frac{3.500 \times 28}{2 \cdot 100} = 490 \text{ motorcykler}$$

eller en samlet del af trafikken fra Storkøbenhavn på ca. 15 %.

Går vi nu videre i beregningerne og lader disse tal være bestemmende som gennemsnitstal for den fremtidige udvikling frem til år 1985 og hertil lægger den sandsynlighedsberegning, der er foretaget for antallet af motorvogne i Storkøbenhavn i 1985 kommer vi frem til dette resultat:

Ved udgangen af 1959 havde Storkøbenhavn ca. 110.000 personbiler. Overføres de udregnede forhold på dette tal, kan man i dag påregne et besøg af knap 11.000 biler til Vejby-Tibirke området. Sammenlignes dette tal med de resultater der foreligger fra de foretagne tællinger, er det udregnede gennemsnitstal for højt, idet andre forhold i dag gør sig gældende for trafikken. Foretages en ændring af procentsatsen til 5 % af den trafik, der udgår fra storbyen en udflugtsøndag, vil man tilnærmelsesvis opnå et tal på godt 5000 biler og dette er i overensstemmelse med de tællingsresultater reguleret op efter tilvæksten af nye indregistrerede vogne i årene 1957, 1958 og 1959, der blev foretaget den 16. juni 1957. Den ansatte procent kan derfor med tællingens bevis danne et nogenlunde sikkert billede af udviklingen.

Antallet af indbyggere i Storkøbenhavn i 1985 er 2.000.000. Der vil mindst være 1 motorkøretøj for hver 5. indbygger (sandsynligvis vil dette tal komme helt ned på 1:4 eller 1:3, men for en storby gælder det, at biltætheden er noget mindre end i provinsbyer eller tæt bebyggede områder).

Heraf kommer tallet personbiler 280.000.

Beregnes dette tal efter den forestående procent efter forholdene i 1957 kommer man frem til et samlet antal biler på omkring ved 14.000, der kunne finde frem til Vejby-Tibirke kommune en god sommersøndag.

Går vi stadig videre i beregningerne og tager det sandsynlige »fyldningstal« i anvendelse (dette tal må forventes at ville falde eftersom bilen mere og mere bliver hvermands eje) f. eks. 3 bliver besøgstallet ved stranden og det øvrige område af kommunen ca. 40.000, hvortil skal lægges besøgende med motorcykler e. l. ca. 3.000. Hertil bør lægges et anslået antal personer, der befordres med de ordinære busser samt evt. elektriske tog m. v. førend beregningen af et sandsynligt turistbesøg i 1985 kan ansættes.

Man kan spørge, om disse oplysninger kan have en vis rimelighed og dertil må føjes, at såfremt Vejby-Tibirke kommune udbygger turistområdet efter udviklingen, skaber nødvendig parkerings- og opholdsplads ved stranden så kan følgende beregning tages som en god retningslinje:

Den 30. juni 1935 tog ialt 220.000 af en befolkning på 843.000 mennesker eller ca. 26 % på udflugt. For 1985 er anslået at halvdelen af 280.000 biler = 140.000 biler med 3 mennesker i hver = ca. 500.000 mennesker kører ud i bil. Hertil kommer togpassagerer, motorcykler, knallerter, fly og skibe, andre 250.000 mennesker – eller ialt 750.000 af storbyens 2 millioner indbyggere. Af dette tal kan det med en vis rimelighed forventes, at besøget i Vejby-Tibirke kommune kommer til at ligge omkring ved 50–60.000; når der tages hensyn til ovenstående beregning må antallet endda max. kunne sættes til omkring ved 75.000. Når der her til lægges indbyggertallet for landliggere og den faste befolkning, der kan anslås til ca. 35.000 – kan der være mulighed for en søgning af ca. 100.000–110.000 mennesker – vel at mærke, hvis der er skabt forhold, hvor disse kan finde fornøden plads, herunder en kraftig udbygning af veje, parkeringspladser og af stranden.

Selvom denne beregning er baseret på normal udvikling og måske må revideres noget efter ukendte faktorer – maner de oplyste tal om, at færdselsproblemet bliver et af Vejby–Tibirke kommunes største problemer i fremtiden.



Der er rigelig plads ved stranden

80.000 badegæster kan hver få 6 m²

Badestranden i kommunen er meget uensartet. Medens der fra Tisvildeleje havn til Stængehusets brede forstrand er ca. 5 km af den bedst tænkelige badestrand, er stranden fra Tisvildeleje til Rågeleje af en hel anden beskaffenhed, idet den præges af de høje stejle lerskrænter, der ved Vejby strand får en højde af 49 m o. h. (Salgårdshøj). Stranden foran disse stejle skrænter er visse steder en del stenet, men overalt i vandet findes fin sandbund og fin dybde, jævnt skrånende ud efter. I en afstand af 40 m fra land er dybden ca. 1,75 m. Det må her nævnes at store pletter af denne strand i sommersæsonen er sandfyldt og fortrinlig, men efter havets og naturens luner flytter pletterne ofte indtil 100–200 m, og det kan ske på et enkelt døgn med kraftig strøm og uvejr eller også over flere dage. En badestrand nogenlunde svarende til stranden ved Tisvildeleje findes ved Rågeleje, hvor bademulighederne er ualmindelig gode.

Det kan have en vis interesse at kende strandens kapacitet når det navnlig er kysten, der trækker turisterne til. Man kan derfor dele stranden i følgende afsnit:

	længde	bredde	ialt m ²
Stængehuset–Tisvildeleje	5 km	ca. 80 m	ca. 400.000
Helene kilde strand	1 km	ca. 20 m	ca. 20.000
Godhavn strand	1 km	ca. 6 m	ca. 6.000
Holløselund strand	1 km	ca. 6 m	ca. 6.000
Vejby strand	2 km	ca. 6 m	ca. 12.000
Rågemark–Rågeleje strand	2 km	ca. 15 m	ca. 30.000
ialt.....	12 km		ca. 474.000

Hvor stor en topbelastning kan stranden så tage? Her har man tallene fra Bellevue ved København, hvor der i 1933 var ca. 18.700 m² badestrand. Topbelastningen her var på særlige store sommerdage 14.200 mennesker eller ca. 1,3 m² pr. person. Dette betyder at der disse dage ikke var plads til at ligge – kun til at stå. Men en sådan opfyldning vil ikke have interesse og aktualitet for kysten i Vejby-Tibirke kommune. Her må formentlig tilstræbes, at der bliver så meget plads, at naturen fortsat er den dominerende og den faktor, der får turisterne til at komme i modsætning til en massesammenstimlen af mennesker. Afsættes der derfor fra 6–10 m² til hver badegæst bliver kapaciteten 47.400 ved 10 m² og 79.000 ved 6 m².

Selvfølgelig vil det være muligt navnlig i Tisvildeleje-området at opnå endnu større belægning, men i så fald vil naturen med klitterne, marehalmen og skrænterne forsvinde.

Foreløbig må man derfor fastslå, at Vejby-Tibirke kommune har enestående muligheder fremover for en mangedobling af strandbesøget, der i dag synes stort, men som vil blive meget mere betydeligt med tidens udvikling.

Da stranden ved Tisvildeleje er den største og bedste (ca. 84 % af egentlig egnet strand) bør dette være det afgørende for en udvikling af week-end besøget, ligesom veje og parkeringspladser her må nyde fortrin i udviklingen.



Vejby-Tibirke kommune

- og fremtiden

Store vanskeligheder med at sikre de fastboendes og grundejernes interesser —
éndags-turisterne bliver det helt store problem.

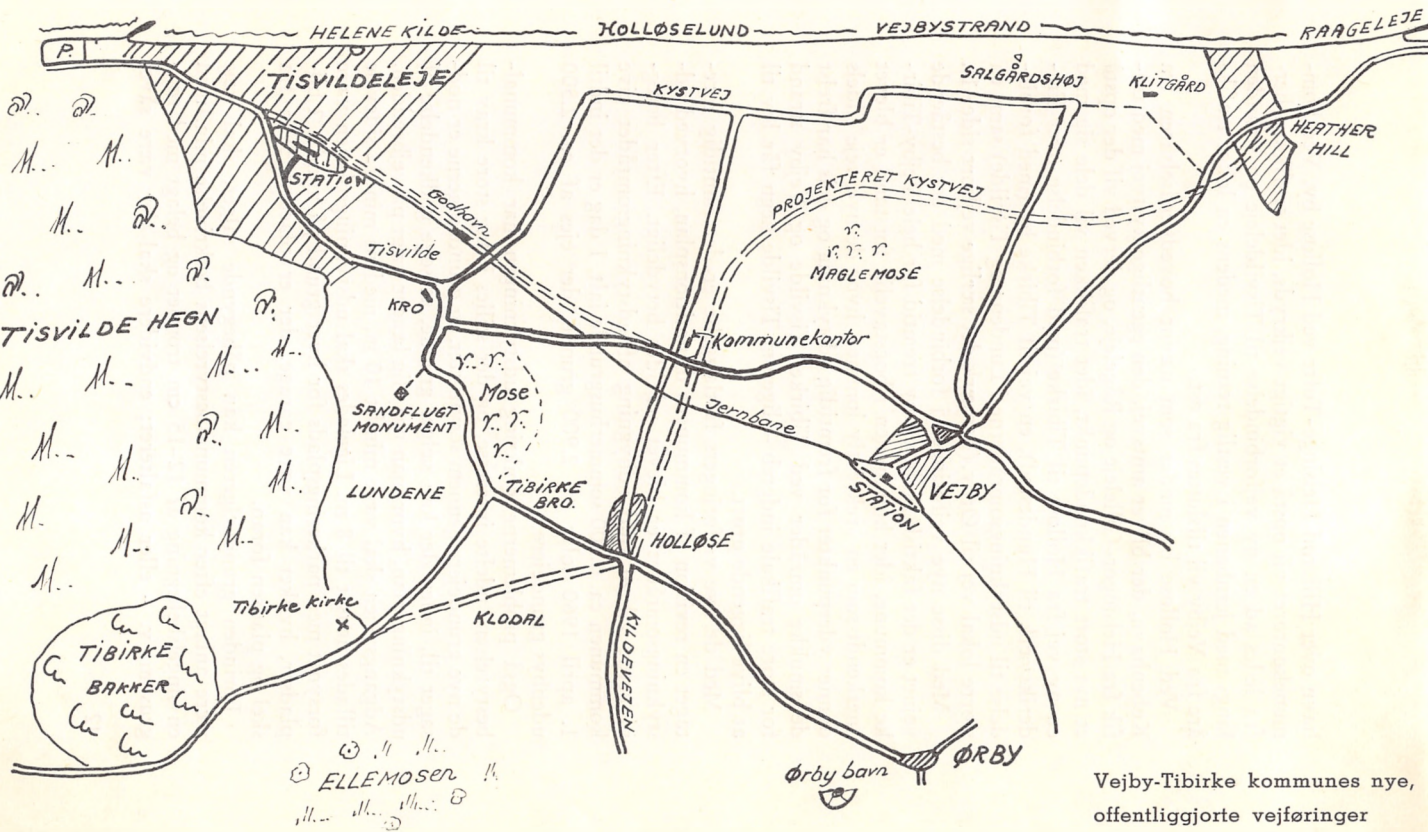
Med nogen ængstelse har mange fastboende og grundejere, der gennem mange år har haft det hele »for sig selv« ved kysten, set udviklingen sætte sit præg over kystområdet, og med rette kan man stille spørgsmålet: Mon vi kan blive ved med at feriere og bo i Vejby-Tibirke kommune i fred og ro — eller vil massetilstrømningen ødelægge alt for os?

I og for sig kan der være noget om snakken. Udstyknin-gen har taget en udvikling, hvor Vejby-Tibirke kommune på grund af sine naturskønheder, Tisvilde hegn, Heatherhill og den gode strand er blevet en af de foretrukne, hvor hundrede af nye grundejere hvert år køber grunde og bygger sommerhuse. Week-end trafikken — der vel må siges at være det største problem — har efter sidste krig taget et opsving, der ikke har været forudset, og som i dag bereder sommerlandet og især Vejby-Tibirke-egnen de største vanskeligheder. Mindst 7-9 søndage om året bryder trafikken sammen og de talrige private veje oversvømmes med private motorkøretøjer, der uden mål eller ærinde forsøger sig frem for at finde en parkeringsplads eller rasteplads, og dermed ødelægger roen for de mange, der med sparsommelighed har skaffet sig en smuk grund med bebyggelse for netop at pleje helbredet og hvile ud. Denne trafik er i virkeligheden egnens værste fjende, idet den stadig er i stigen og har ret til at køre på kommunens veje, hvorfra den får adgang til de utallige private veje, der frister ved synet af den megen smukke beplantning og byggeri. At der i kølvandet af de mange søndagsturister, om mandagen følger en større oprydning efter besøget, er kun et af beviserne for, at dette problem er en alvorlig hæmsko for såvel private som de kommunale myndigheder.

Vejby-Tibirke kommune har da også beskæftiget sig med dette problem og udfra kendsgerningerne, at alle motorkøretøjer har ret til at køre på de offentlige veje, har man forsøgt som modvægt mod de utallige ulovlige parkeringer på de private veje m. v. at dæmme op mod tilstrømningen af søndagsturisterne ved fremskaffelsen af den store parkeringsplads ved Tisvildeleje strand i 1956. Uanset at de fleste vel ikke kunne forstå kommunens investeringer af en større kapital i en parkeringsplads til 700 motorkøretøjer og derfor fremsatte en voldsom kritik over dette store anlæg, så viser det sig nu, at sognerådet bedre forstod at vurdere udviklingen – og det er i hvert fald hævet over enhver tvivl, at denne indsats fra Vejby-Tibirke sogneråds side, var den egentlige årsag til, at de af vejmyndighederne ønskede større parkeringspladser ved nordsjællands kyst nu anbringes i andre kommuner, og dermed skånes Vejby-Tibirke kommune for et større indgreb i sin natur.

Parkeringsmulighederne i Tisvilde-området er ret begrænsede og indskrænker sig faktisk kun til parkeringspladsen og campingpladsen i fiskerlejet, men da tilkørsels- og frakørselsforholdene sætter en naturlig stopper for endog billisternes interesse for Tisvildeleje er det med meget stor tilfredshed, at myndighederne nu vender interessen for en storstilet udfaldsport ved Liseleje, hvor der i de næste år vil blive etableret parkeringspladser til ca. 2000 biler. Når der senere opstår nye parkeringsproblemer vil en ny udvidelse ved Asserbo og Liseleje blive overvejet, og der er overvejende sandsynlighed for, at der fra amtsvejen vil blive direkte forbindelse med det store militære skydeterræn ved Stængehuset, hvor den bedste strand ligger, og hvor der kan skabes nye parkeringsområder for tusinder af motorkøretøjer.

Det er i denne forbindelse værd at omtale de nylig afsluttede forhandlinger i Vejby-Tibirke kommune mellem sognerådet og vejmyndighederne, hvorved hele den fremtidige trafik er fastlagt fremover. Den projekterede kystvej fra 1945 fra Rågeleje over Vejby strand, Holløselund direkte langs stranden til Tisvildeleje og herfra evt. gennem Tisvilde hegn til amtsvejen ved Asserbo slots ruin er således helt opgivet, og i stedet for føres vejen nu efter en regulering ved Heatherhill v. Vejby strand ind i landet følgende bakkekammen langs med Maglemosen, videre til kommunekontoret i Holløse over jernbanen for at få forbindelse med den befærdede vej fra Køben-



Vejby-Tibirke kommunes nye, offentliggjorte vejføringer

havn over Hillerød-Helsinge-Tofte ved Holløse by. Ved kommunekontoret vil opstå et vigtigt vejkryds, idet trafikken herfra ledes ad en ny vejforbindelse til Tisvildeleje og stranden langs med jernbanen i vestlig retning, medens en lokal trafik-åre fra Vejby vil tilsluttes fra øst.

Ved Holløse by møder som nævnt hovedfærdselsåren fra København, der bliver amtsvej, den egentlige kystvej med trafik fra Helsingør-Gilleleje og Rågeleje, og derved vil der opstå et nyt stort trafikknudepunkt, idet trafikken vil dele sig med en ny vej fra Holløse til Tibirke (med forbindelse over Frederiksværk til Hundested), en vej til Tibirke by (med forbindelse til udstykningsområderne i Lundene og Tisvilde) samt en større lokal vej til Ørby. (Bemærk det særlige vejkort side 41).

Med disse nye vejføringer i forbindelse med det bestående vejnet er der faktisk skabt en ny fremtid for hele Vejby-Tibirke kommune, idet kommunen i bogstavelig forstand er blevet anerkendt som en »rekreativ lomme«, hvor de nye veje tildels danner yderpunkter for fremtidig udstykning og dels har frelst de smukke områder ved Tibirke, Tisvilde og Vejby strand for store trafikale indgreb – ligesom Tisvilde hegn får lov til at blive liggende urørt.

Med de nye vejføringers fastlæggelse er der samtidig foretaget en revision af kommunens dispositionsplan, hvorved udstykningsområdet er blevet udvidet betydeligt. Efter beregningerne vil en fuld udbygning af udstykningsområdet give kommunen ca. 6.500 sommerhusgrunde ialt. I dag er der indtil 1. april 1960 solgt ca. 2.900 grunde, der ejes af ca. 2.500 udenbys grundejere.

Også problemerne omkring udstykningen har kommunalbestyrelsens udelte interesse, og der stilles i dag store krav til de nye grundejere gennem servitutter, og grundsælgerne er nødsaget til, inden der kan sælges grunde, at søge godkendelse af udstykningsplan, hvor man navnlig lægger vægt på vejbredden. Adgangsvejen skal være mindst 10 m, medens mindre sideveje tillades nedsat til 8 m. Ligeledes skal udstykningsplanen være forsynet med parkeringsplads for hver grund på mindst 2 bilpladser, hvilket kan være garage, der er placeret 5 m fra skel og pladsen foran.

Forinden grundsælgeren kan påbegynde salget, skal veje være anlagt efter kommunalbestyrelsens beskrivelse min. med en singelsbelægning af 12–15 cm tromlet og belagt med rød-grus m. v. – eller asfalteret; endvidere skal der være såvel

vand fra vandværk som el-master eller kabler i vejen – og er området kloakeringsmodent, da også kloakledninger i vejen. Alt ialt vil disse krav samt den udvidede kontrol med byggeriet i kommunen give sikkerhed for, at udviklingen i sommerlandet ikke løber fra de ansvarlige myndigheder.

Da det har vist sig, at grundejerne gerne ser strenge retningslinier for byggeriet, har kommunalbestyrelsen i de sidste år medvirket til indførelse af særlige servitutbestemmelser, hvor bl. a. grundejerne er pligtige til at indtræde i en grundejerforening, hvor byggeriet holdes inden for en bestemt målestok f. eks. mellem 30–100 m² excl. garage, hvor der kun kan opføres eet hus på grunden i ganske bestemte farver og af nye materialer. Erhvervsvirksomhed tillades ikke, og der kan kun opnås tilladelse til helårsbeboelse efter ansøgning til sognerådet. Regler om overholdelse af særlige byggelinier, opstilling af flagstænger, opstilling af raftehegn, afhændelse af grunden, forhold til vandværk o.s.v. må ligeledes iagttages.

Også ældre forsømte forhold er genstand for kommunalbestyrelsens interesse og mange ulovlige sommerhusbyggerier er blevet ordnet, ligesom talrige dårlige jordveje er blevet istandsat og vedligeholdelsen overtaget af kommunen for lods ejernes regning, men endnu ligger mange sommerhuse og veje, der ikke er i orden, og hvor kommunens teknikere snart agter at foretage nødvendige foranstaltninger ifølge bygningsreglementet til sikring af system og orden. Samtlige ejendomme, der enten er ombygget eller nybygget siden 1941, skal således være i besiddelse af en bygningsattest som tegn på byggeriets lovlighed – og er dette ikke tilfældet betragtes byggeriet som ulovligt. Ældre ejendomme søges inddraget under kontrollen og vil efterhånden, som ombygningsproblemerne dukker op, blive underkastet bygningsmæssig kontrol, og man regner med i kommunalbestyrelsen, at bygningskommissionen kan afslutte kontrolarbejdet i løbet af 2 år.

Efter de gode nyheder om vejforlægningen bort fra kysten i Vejby-Tibirke kommune kan det vist med rette siges, at fremtiden tegner sig mere lys end tidligere. Nok vil man indtil videre have ubehageligheder med søndags- og endags-turister, der i mere eller mindre grad vil gribe forstyrrende ind, men når alt tages i betragtning, må det siges, at grundejerne kan være tilfredse med, at såvel Vejby strand som Tisvildeegnen skånes mod de store indgreb – og hvad der er endnu bedre, at Tisvilde hegn forbliver den samme naturpark, den

har været hidtil. At kommunalbestyrelsen på grund af udviklingen vil stramme bestemmelserne og til en vis grad indføre bymæssige forhold på en landlig måde, kan der i vor moderne tidsalder ikke siges noget til – selvom den gamle ide med, at man på landet kan gøre lige hvad man vil, stadig lever i mange folks bevidsthed.

Om der fremover skal siges lidt om udviklingen længere udi fremtiden, må det være, at kommunalbestyrelsen, efterhånden som udviklingen skrider frem, antagelig vil sikre egnens beståen og særpræg gennem en byplanlægning. Foreløbig arbejder man efter en dispositionsplan, der er bevægelig, men stadig er underkastet ministeriel kontrol, hvorved større indgreb i de aftalte rammer ikke kan finde sted uden forhandling med boligministeriets byplankontor, – når de enkelte områder i kommunen og navnlig ved kysten nærmer sig sin udbygning, sikrer en partiel byplan den fremtidige udvikling – og ændringer kan derefter meget vanskeligt imødekommes.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	3
Tibirke og Tisvilde — sandflugtens og hegnets eventyrverden af Hans Hartvig Seedorff ..	5
Vejby og Holløselund — havskrænternes ombruste strand	8
Tisvilde Hegn — Danmarks mærkeligste skov af P. Chr. Nielsen	9
Kort over Tisvilde Hegn	22
Heatherhill-fredningen — et godt aktiv for Vejby sogn	24
Nordsjællands klima og placering	26
Badestedernes oprindelse og udvikling	27
Erhvervsforhold	29
Trafikproblemer - før og nu	30
Vejforholdene set med små og store tal	32
De fremtidige trafikproblemer	34
Der er rigelig plads ved stranden	37
Vejby-Tibirke kommune - og fremtiden	39
De nye vejføringer i Vejby-Tibirke kommune	41