

på den ene side herren og tyendet og på den anden side faderen og børnene«. Om de sidstes opdragelse giver bogen også god besked. Sønnerne opdroges til at gå i faderens fodspor, døtrene i moderens.

Apotekerens havde adskillige tjenestefolk, men af husets to piger var kokkepigen, som skik var, den højst lønnede, for »ingen stilling er i husvæsenet mere betydningsfuld for hjemmets daglige velvære« som Emma Gad udtrykte det. For familiens og tjenestefolkenes gøren og laden en tilfældig vinterdag o. 1890 er der opstillet et helt skema, som nøje gør rede for, hvorledes en almindelig dag forløb for den enkelte.

Det sidste kapitel fortæller om højtider, selskabelighed, rejser i udlandet og sommerophold.

Takket være familiens egne optegnelser og mundtlige oplysninger er det således lykkedes forfatterne at give et afrundet og fuldkomment indtryk af et højt kultiveret borgerligt miljø i det 19. århundredes sidste årti. Det er en bog om »den lykkelige tid« før 1914, da en stor middag på d'Angleterre kostede bare 3 kr., men det er tillige en bog, der fjerner det lidt suspecte skær af hovmod og selvforhudelse, som ofte er blevet tillagt datidens »overklasse«. Den beskriver, som vi har set, familiens indbyrdes forhold, dens skikke og omgangsformer, og giver et lille indblik i den private velgørenhed på en tid, da den offentlige forsorg var meget lidt udviklet, og bedrestillede derfor følte det som en forpligtelse i kraft af deres position i samfundet og som følge af deres økonomiske forhold at understøtte »værdige trængende« for at bruge et af datidens udtryk – uden derfor til gengæld at vente taknemlighed af dem. Derimod følte tjenestefolkene sig ofte stærkt knyttet til deres herskab – og navnlig til børnene, som de tit resten af deres liv bevarede forbindelsen med.

Det er således en bog, der er god at få forstand af, især da den både er velskrevet og forsynet med gode illustrationer og noter. Den afsluttes med et resumé på engelsk.

Steffen Linvald

## En landevejs historie

TORBEN TOPSØE-JENSEN: FEM MIL LANGS ØRESUND, *Strandvejens historie*. Steen Hasselbalchs forlag, København 1968. 239 sider. Ill. 49,80 kr. indb. 64,70 kr.

Auditør cand. jur. Torben Topsøe-Jensen har tidligere udgivet en række skrifter om danske landevejs historie, deriblandt den udmærkede artikel »Kongevejen fra Usserød nord for Hirschholm til Helsingør« i Hørsholm Egn Museums årbog 1965, hvortil den her foreliggende bog: »Fem mil langs Øresund« på en vis måde slutter sig. Forfatteren oplyser indledningsvis, at hans hensigt med bogen har været at give »en samlet redegørelse af Strandvejens udvikling fra primitiv sand- og grusvej gennem et næsten øde landskab til den moderne, tætbe-

byggede vej, vi kender i dag. I forbindelse hermed – siger han – er givet en fremstilling af Strandvejsfærds lens vækst gennem tiderne«.

Unægtelig en »fed bid«, der giver anledning til at spørge om det mål, forfatteren har sat sig, at give en alsidig skildring af Strandvejens udvikling i alle dens forskellige faser fra de ældste tider op til nutiden, nu også er lykkedes. Stort set bliver svaret et ja, selv om det ikke helt har kunne undgås, at hovedvægten er blevet lagt på strækningen mellem København og Klampenborg – vel sagtens fordi dette afsnit af vejen stedse har været det mest populære og bedst kendte, og derfor gennem tiderne har givet anledning til størst omtale. Man må dog ikke af den grund tro, at resten af vejen er blevet forsømt – tværtimod – så vidt det kan skønnes er alt tilgængeligt materiale vedrørende denne blevet gennemgået og bearbejdet. Indholdsfortegnelsen og fortegnelsen over den benyttede litteratur samt kildehenvisningerne og navneregistret viser, hvor grundigt forfatteren er gået til værks.

I bogens første kapitel fortælles om »Adelvejen, der fører til Helsingør« og dens oprindelse som »en selvgroet vej«, hvis forløb rettede sig efter landskabets former. »Usikkert famlede den sig frem langs kysten, – snart veg den uden om fugtige engdrag, snart bugtede den sig hen langs foden af baglandets stejle bakkefald«, hedder det. Den fulgte kystlinien, men havets indtrængen ændrede mange gange dens forløb. Trods sin beliggenhed blev dens nuværende navn: Strandvejen dog først almindelig anvendt henimod 1800, indtil da kaldtes den sædvanligvis kun Helsingørvejen. Skønt den var en hovedlandevej og derfor forsynedes med milesten efter Ole Rømers opmåling 1692, var den næsten overalt i en yderst slet forfatning, men alligevel har dens betydning og popularitet været stor. Adskillige begivenheder i Danmarkshistorien har den været vidne til, medens dens 24 privilegerede værtshuse fortæller lidt om dens folkeyndest. Herom foreligger der desuden talrige skriftlige vidnesbyrd; således kaldes den af en schlesisk adelsmand allerede i 1593 »ret en herlig vej: langs Sundet og undertiden gennem smukke bøgeskove«. Også af dens vandløb, broer og kilder giver bogen et indtryk. Det første kapitel afsluttes med den sørgelige kendsgerning, at den efter anlægget af den ny kongevej over Hørsholm til Helsingør 1779–92 havde udspillet sin rolle som »hovedlandevej«, fordi den var, som det hed i den kgl. forordning af 1779 om den ny vejs påbegyndelse »den besværlige sandvej langs søkysten, som ej vil kunne sættes i god og vedvarende stand«.

Topsøe-Jensen går herefter over til at skildre dens tilstand og anvendelighed omkring 1800 og i 1800-årene. Det er dog det første punkt, der især interesserer ham, og for de reparationer og udbedringer, som fandt sted, er der gjort nøje rede, samtidig med at man får indtryk af, at den ikke helt havde mistet sin tiltrækning. Det fremgår bl. a. af, at da englænderne var afsejlet 1807, blev der straks taget fat på at udbedre de skader, de havde forvoldt, ligesom der bl. a. i 1810 blev udført et betydeligt vejarbejde i forbindelse med anlægget af Humlebæk havn. Amtmanden over Frederiksborg amt pålagde desuden i 1812 vejfiskalen, hospitalsforstander S. Dahlerup, der havde tilsynet med vejarbejderne og vejpolitiet i hans amt »at sørge for, at sognefogderne og de antagne

opsynsmænd på det nøjeste opfylder deres pligter, at grusen er allevegne så skarp, som den kan fås, at intet ufuldført og uforsvarligt arbejde tåles, at der arbejdes troligt i de til en dags arbejde anordningsmæssige timer . . ., at anordningsmæssige straffe uden skånsel og hastigen anvendes for enhver forsømmelse, uorden og uforsvarligt arbejde«.

Mere fornøjeligt er dog afsnittet: »På tur langs Øresundskysten«, hvori bl. a. fortælles om skovture i ældre tid. »Dyrehavsrejserne«, som de blev kaldt, krævede ofte lang tids forberedelse. Herom fortæller Oehlenschläger: »Madkurven blev da pakket fuld, flaskefoderet vel forsynet, min fader trak en nankins overkjole på for støvet, og nu rullede vi af sted«, og J. Davidsen skriver i »Fra det gamle Kongens Kjøbenhavn«: »Hvo kan beskrive den glæde, vi børn følte, da endelig den lykkelige morgen oprandt, som vi havde talt om fire uger i forvejen.

Det var dog kun ud til Dyrehaven, man på dette tidspunkt virkelig kunne tale om trafik; nord for den henlå Strandvejen i uforstyrret stilhed og ro – skriver Topsøe-Jensen.

Vejens slette tilstand var en stadig kilde til ærgrelser, og 1825–27 lykkedes det endelig at få strækningen mellem Slukefter i Hellerup og Klampenborg omlagt til en chaussé, men da denne forbedring blev foretaget af en privatmand, mod at han som vederlag i en bestemt årrække oppebar bompengene, var det ikke med blide øjne, vejkorpsset betragtede dette arbejde, og dets chef, oberst Kochen undlod da heller ikke at fremkomme med en unødigt hård kritik. »Man får næsten en fornemmelse af – siger forfatteren – at hans kritik ikke er uden sammenhæng med den kendsgerning, at arbejdet var udført uden bistand af vejkorpsset«. Chausséen roses imidlertid også, og man glædede sig over, at der ved siden af den var kommet »en lige så bekvem som skøn med tvende rader lindetræer beplantet fodsti, (der) afgiver en tryk og behagelig promenade for fodgængere«, og 1834 skriver Sterm i sin Statistisk-Topografiske Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt: »Vejen er i enhver henseende meget behagelig; den er macadamiseret og vel vedligeholdt«. Det eneste ubehagelige var nu støvplagen, og for at bekæmpe denne var det nødvendigt at vande den regelmæssigt i de varme og tørre sommermåneder. I 1843 blev vanding derfor indført på strækningen mellem Vibenshus og Klampenborg, og udgifterne til anlæg af brønde med tilhørende pumper og anskaffelse af vandvogne samt mandskab til at betjene dem blev dækket ved at forhøje passagepengene i de fire sommermåneder fra 15. maj til 15. september.

Det er ganske ejendommeligt, at medens Strandvejen fra Slukefter til Klampenborg var blevet omdannet til en chaussé, var den på Københavns grund stadig »skandaløs dårlig og bestod endnu i 1842 af en 9 alen bred stenbro med en jordvej ved siden«. Dette år besluttede borgerrepræsentationen imidlertid at lade den macadamisere, men fra Klampenborg til Helsingør lå vedblivende »den bakkede jord- og sandvej, den havde været i århundreder«, fortæller Topsøe-Jensen. Bakken ved Aggershvile var et af de steder, hvor det stod slettest til, thi uvist af hvilken grund var et gammelt stenlag her blevet fjernet, så vejen var det rene ælte, »hvor heste vade i til knæene, og hvor det er umuligt endog for et

par kraftige heste at trække en kun med ringe læs betyngt vogn op . . .« For de sogne, den løb igennem, var det umuligt at holde den vedlige, men i 1843, efter at først den del af vejen, der lå i Københavns amt, og derefter den del, der lå i Frederiksborg amt, var blevet erklæret for »mindre landevej« – d. v. s. en vej, der havde betydning som forbindelsesvej mellem købstæder – lykkedes det at få igangsat en »grundforbedring« af den. Med vejbestyrelsesloven af 21. juni 1867, som afløste en ældre vejforordning af 1793, blev Strandvejen amtsvej eller »landevej«, og dette medførte, at man i slutningen af århundredet for alvor tog fat på dens istandsættelse. Flere steder udvidedes den, andre steder blev bakke drag afgravet, og der blev anlagt cykelstier.

Et særligt afsnit er helliget »Havets indhug«, og heri fortæller Topsøe-Jensen om de mange stormfloder, der har hærget kyststrækningen langs Øresund, og hvis virkninger ikke mindst Strandvejen fik at føle. Nogle af de værste storme i forrige århundrede rasede i 1862 og i 1872, og forfatteren oplyser, at 2. juledag 1862 steg vandet til højder, »hvis lige man ikke har set i mands minde«. Strandvejen og haverne i Tårnbæk stod under vand, og flere fiskerhuse truede med at styrte sammen. I 1872 gik vandet i Hellerup helt op til bommen på Strandvejen.

Mange faktorer har således været medvirkende til Strandvejens udvikling, men en af de vigtigste står det endnu tilbage at omtale: »Strandvejsfærdslen i 1800-årene«, og på grundlag af litterære kilder har Topsøe-Jensen givet en både levende og fornøjelig skildring af de mange forskelligartede vogne, der kunne ses på den, og ved hjælp af citater er det desuden lykkedes ham at give et indblik i skovturenes art. 1863 indviedes banen til Klampenborg, hvis betydning også er omtalt, men større vægt lægger han, som naturligt er i en bog om Strandvejen, på de hestetrukne sporvogne og den berømte, men for den almindelige trafik ikke helt ufarlige dampsporvogn, der 1884–92 var i drift mellem Trianglen og Klampenborg. I det hele taget var Strandvejstrafikken stor, og allerede i 1845 kom man ved beregning til det resultat, at i de fem sommermåneder fra maj til september passeredes bommen i Hellerup af godt 100.000 køretøjer med ialt 579.040 passagerer. Dertil kom så alle de, der enten gik eller sejlede, idet der fra 1843 var regelmæssig dampskibstrafik på Sundet, hvorefter man antog at antallet af personer, der året igennem rejste mellem København og Klampenborg i virkeligheden androg 928.700.

I århundredets sidste tiår dukkede cyklerne op på Strandvejen, og snart synes disse at være blevet en ren landeplage, skal man tro en samtidige udtalelse: »Fra at være en uskøn, men uskadelig adspredelse i ledige timer er bicykleuvæsenet endt med at blive en epidemi, hvorimod den gode smag bør nedlægge sin protest«. Søndag den 16. august 1891 passerede således ikke mindre end 885 cykler bomhuset i Hellerup.

Alligevel bevarede Strandvejen længe sin idylliske karakter, og både digtere og malere satte den højt. Det gjaldt især de mange fiskerlejer, som i løbet af 1800-tallet i stedse stigende grad besøgte af ferieglade københavnere, der enten lejede sig ind hos fiskerne eller slog sig ned på de mange ny hoteller, der opførtes i disse år. Andre byggede sig egne landsteder, og på sommeraftener var det

et morsomt syn at se landliggerne gå tur i de små havne, der efterhånden anlagdes langs hele kysten. Et udsagn om Strandvejen i 1893 skyldes forfatteren M. Galschiøt: »Strandvejen – siger han – hvilken broget billedverden, der har tegnet sig på københavnerens nethinde imellem Lille Vibenshus og Vedbæk! Hvilken vekslen og sammenblanding af by, land, have, villa, hytte, skov, strand og menneskemylder! Hvert øjeblik skifter scenen. Man har vendt byen ryggen, og alligevel er byen fulgt med . . .«

Strandvejens tilstand ved indgangen til det tyvende århundrede behandles i bogens sidste kapitel. Teknisk set var den i orden, men bekymringerne meldte sig på grund af den store tilstrømning, og spørgsmålet var derfor, som Topsøe-Jensen udtaler, »hvorledes det skulle gå med vejens omgivelser og med den landlige fred og skønhed, som nu synes at være truet«. I virkeligheden var det kystbanens videreførelse 1894–97 fra Klampenborg til Helsingør, der satte fart i udviklingen, og dertil kom i 1903 den elektriske sporvognsdrift først til Charlottenlund og siden til Klampenborg. Da samtidig automobilet blev et mere og mere populært befordringsmiddel tiltog truslen mod Strandvejens »æstetiske værdier« stadig, ikke mindst fordi disse gode trafikmidler muliggjorde en udvidet bebyggelse langs den. Tryk avler imidlertid modtryk, og længe varede det ikke, før kampen mod den hemningsløse udstykning af grunde, mod opførelsen af hæslige bygninger og mod beplantninger, der hindrede den fri udsigt til Sundet, begyndte. Efter den første verdenskrig tog man desuden fat på en række store forbedringer af vejen. Ved Sletten blev den gamle vej således i 1922 erstattet af en ny vej gennem Lave Skov til Humlebæk Kirke, mellem Bellevue og Tårbæk blev en ny vej ført igennem den tidligere cottagepark, og i 1930-erne blev Kystvejen mellem Charlottenlund og Klampenborg anlagt. Efter den sidste krig blev endelig vejen ved Nivå henlagt til strandengene mod øst, så man undgik at udvide den gamle vej gennem Nivå. Resultatet er blevet, at der langs Strandvejen er opstået helt nye bydannelser først ved Skodsborg og siden andre steder, medens sommerhotellerne, som der ikke længere er brug for, er blevet nedrevet. Til gengæld arbejdes der i disse år ivrigt på at frede udsigter og karakteristiske partier langs vejen, og en række store villaer er i den forbindelse blevet købt af staten og nedrevet. Topsøe-Jensen afslutter sin bog med følgende manende ord: »Strandvejen er inde i en fase, der vil være afgørende for, om den også i fremtiden skal være, hvad den i generationer har været for alle, der kom ad den. Det man ønsker er, at vejen og dens omgivelser værnes på en sådan måde, at Strandvejen stadig er vejen gennem smukke landskaber med udsigt til Sundet, og at turen ad Strandvejen vedblivende må være en glæde og nydelse – og man ønsker hverken at opleve vejen som motorbane eller at se natur og udsigt blive kvalt af massive bydannelser. Den moderne trafik og nutidens planer med hensyn til bebyggelser i kystområderne er alvorlige trusler mod Strandvejen. De målbevidste fredningsaktioner, som er igang, og hvis resultater allerede viser sig, er vejens redning«.

Hertil vil Topsøe-Jensens egen bog kunne være en spore, da den ikke alene fortæller Strandvejens historie, idet den giver en detailleret og udførlig beret-

ning om denne vejs og dens omgivers skæbne gennem århundrederne, men den må også betragtes som en udfordring til de myndigheder, i hvis hænder Strandvejens skæbne er lagt.

Steffen Linvald

## Lærde fodspor

OLAF OLSEN: I JACOB MADSENS FODSPOR. *Biskop C. T. Engelstofts fynske kirkebeskrivelser. (C. C. Rafn-forelæsning nr. 2). Odense Universitetsforlag 1970. 60 s. Ill. 40,25 kr.*

I 1853 tryktes Mester Jacob Madsens Visitatsbog med dens enestående beskrivelser af de fynske kirkers tilstand omkring år 1600. Bogen gjorde et stærkt indtryk på den nyudnævnte Odense-bisp og lærde kirkehistoriker, Christian Thorning Engelstoft, og samme år – 1853 – begyndte han på *sin* visitatsbog: Kirkerne i Fyens Stift, og han gav den undertitlen: Tillæg til Jacob Madsens Visitatsbog. Formålet var at ajourføre forgængerens optegnelser om kirkerne og deres inventar.

Dette værk drager professor, dr. phil. Olaf Olsen nu frem – ikke for at udgive det (han mener at 90 % af skriftets indhold er oplysninger som kan hentes i bedre kilder) – men for at vise at manuskriptet giver et udmærket billede af Engelstoft. og at det, trods alt, er et vigtigt kildekrift til den fynske kirkehistorie. Men i tilgift belyser den meget velskrevne bog også udforskningen af kirkernes historie for 100 år siden.

Engelstofts optegnelser fylder 189 beskrevne sider og er blevet til på bispens visitatsrejser i årene 1853 til ca. 1885. Mere end 90 % af stiftets kirker er beskrevet heri, dog er Odense bys kirker helt udeladt, og der er gennemsnitligt skrevet knap 1 side om hver kirke. Bispens har antagelig gjort notater på stedet og har så siden udformet den egentlige beskrivelse. Det har givet anledning til ret alvorlige huskefejl, men Engelstoft har haft manuskriptet med ved senere visitatser på stedet, og han har da ofte lavet tilføjelser og rettelser. I begyndelsen var indførslerne rent beskrivende, men meget hurtigt prøver Engelstoft at forklare kirkernes bygningshistorie. Teksten ledsagede han med små tegninger, som mildt sagt er meget primitive.

Studiet af landsbykirkernes arkitekturhistorie var dårligt nok begyndt i 1853, og Olaf Olsen viser hvordan Engelstoft på egen hånd udviklede sine evner til at iagttage murværket og forstå det indbyrdes forhold mellem kirkernes forskellige bygningsdele. Citater fra manuskriptet illustrerer Engelstofts opfattelse af en række arkitekturhistoriske problemer, for eksempel dateringsspørgsmål, og tegner et morsomt billede af hans (og måske tidens) viden og smag på mange områder. Skønt Engelstoft havde undervist i kirkehistorie ved universitetet var hans viden om middelalderkirkens billedverden forbløffende ringe, og navnlig var han helt ukendt med helgenskikkelserne. Et sted mener han således at en fremstilling af Skt. Catharina forestiller apostlen Paulus.