

# Maritimt erhvervsliv i Gl. Roskilde Amt

*Af Alan Hjorth Rasmussen*

## Fiskerbefolkningen i 1800-årene

Saltvandsfiskeriet i Gl. Roskilde Amt, der behandles i det følgende, omfatter Køge Bugt, den sydligste og midterste del af Roskilde Fjord området samt den sydøstligste del af Isefjorden

Vi skal helt frem til 1861, førend vi finder en rimelig nøjagtig fortegnelse over fiskere ved Roskilde Fjord og sydøstsiden af Isefjorden. På dette tidspunkt indhentede Indenrigsministeriets fiskerikonulent, skuespiller A. J. Smidth, en fortegnelse hos herredsfoged Charles Auguste de Coninck, Roskilde, over de lokale fiskere, der var fordelt således:

Sct. Jørgensbjerg	12 fiskere med 14 både
Veddelev	12 fiskere med 7 både
Jyllinge	28 fiskere med 21 både
Herslev, Gevninge	30 fiskere med 11 både
Hyllinge, Lyndby	4 fiskere med 5 både
Rye-Sonnerup	28 fiskere med 17 både
I alt	114 fiskere med 75 både

Til sammenligning kan det oplyses, at der i Horns Herred mellem Skibby og Kulhuse var angivet 66 personer, der helt eller delvis levede af fiskeri. Problemerne med at angive det faktiske antal fiskere var, at det kunne være vanskeligt for embedsmænd og andre at skelne imellem husmænd, der lejlighedsvis drev for eksempel ålestangning, fjordhusmænd, som jævnligt tog på fjorden og egentlige erhvervsfiskere, der havde størstedelen af deres indkomst ved fiskeri. Den generelle udvikling gik i retning af, at der hen i mod de sidste årtier af 1800-årene, da afsætningsforholdene til udlandet og København blev forbedret, blev flere erhvervsfiskere, og at disses antal i sidste halvdel af 1900-årene igen mindskedes og blev afløst af bierhvervsfiskere og lystfiskere.

Om de 114 personer, der var betegnet som fiskere i Gl. Roskilde Amt, meddelte A. J. Smidth, at mange af dem blot var ålestangere, og at de allerfleste kun levede delvis af fiskeriet. Fiskeri-

konsulenten beklagede sig endvidere over, at man i den sydlige del af Roskilde Fjord "brugte mange af de mest skadelige redskaber, pulsvod, sandvod, stemmegarn, gliber o.s.v. Den smalle rende mellem Sønderby og Jyllinge har man endog i de sidste år aldeles afspærret med stemmegarn, så at der slet ingen sild eller anden fisk kan komme ind i den sydlige del af fjorden. Det er derfor ganske naturligt, at fiskeriet i Roskilde Fjord årligt tager af, ja, at nogle fiskearter endog er ganske ødelagte. Adskillige fiskere fortalte mig således, at der før havde været mange ørreder og aborrer, men at de i den sidste tid slet ingen havde set".

A. J. Smidth oplyste, at åle- og rejefiskeriet havde størst betydning, og at rejeruserne var fortrinlige, "men omme ved Ejby og Bramsnæs giver marsvine- og andefangsten størst indtægt. I førstnævnte by talte jeg med Jørgen Jørgensen og Jens Hansen. Her har enhver 10 til 16 andegarn foruden marsvineruserne. På Bramsnæs bor Jens Christensen, en meget forstandig og virksom fisker, han gav mig en nøjagtig beskrivelse af marsvinefiskeriet, både hvorledes disse dyr stoppes inde i Bramsnæs bugten, og hvorledes de fanges i de såkaldte ruser udenfor".<sup>1</sup>

## Fiskerlandsby ved Roskilde Fjord

Det fremgår af ovenstående statistik over antallet af fiskere og fiskerbåde i Gl. Roskilde Amt, at Jyllinge har været det dominerende fiskerleje i 1861, et forhold, som har fulgt med helt op til i dag. I Jyllinge var antallet af fiskere i 1800-årene ganske stabilt, mens antallet af fiskehandlere var i stigning frem til 1870. I følge folketællingerne var der følgende antal fiskere og fiskehandlere i Jyllinge 1801-1880:

År	Fiskere	Fiskehandlere
1801	23	0
1834	21	0
1840	32	2
1845	32	1
1850	32	3
1855	32	3
1860	23	3
1870	25	6
1880	23	2

Antallet af fiskere ved Roskilde Fjord blev i 1885 opgivet til i alt 195, hvoraf 17 blev betegnet som "egentlige fiskere". Antallet



af fiskere i Køge Bugt blev end ikke nævnt.<sup>2</sup>

## Marsvin

Marsvinefangst er kendt ved Middelfart, men har også været brugt i større stil i Gl. Roskilde Amt, nemlig i Bramsnæsvig i bunden af Hornsherred. Her blev den påbegyndt omkring 1830. I jagten på sild kom de små hvaler ind i vigen, hvor driftige fiskere sørgede for, at de ikke kunne søge ud igen. De snørede simpelthen Bramsnæsvig af med et kraftigt garn med en 40 favne åbning i midten, som marsvinene kunne passere igennem. Når der blev meldt om et tilstrækkeligt antal "svin" i vigen, blev indløbet lukket med et kraftigt garn, hvorefter den endelige jagt kunne gå i gang. Den bestod i, at marsvinene, der er havpattedyr, blev jaget ind i marsvinegarnets netmasker, hvor de blev inde snøret og druknede. De kunne også drives mod land af et garn udspændt imellem to både eller imellem land og en båd.

Metoden blev på et ubekendt tidspunkt effektiviseret af fisker Per Pedersen, med tilnavnet Rønne, der i 1817 havde bosat sig i Strandhusene i Ejby. Af ejeren af Ryegaard havde han lejet en lil-

*I de seneste årtier har der kun været få dage med mulighed for ålestangning fra is på Roskilde Fjord. Medlemmer af Jagtforeningen Jyllinge Holme på isen den 4. februar 1996.*

*Foto: Alan Hjorth Rasmussen.*

le holm ud for Vellerup, Rønø, hvorfra han drev fiskeri og fik sit tilnavn. Han udtænkte en meget stor ruse, bestående af en forruse, en mellemruse og en bagruse, hvis ende var bundet til en pæl.<sup>3</sup> Med yderligere sindrigheder lykkedes det ham at skabe et så effektivt redskab, at marsvinene også kunne lempes ind i båden fra rusen. I marsvineruseren skal han det første år have fanget 70 marsvin.<sup>4</sup>

Marsvineruserne var endnu i brug i 1920'erne, hvorfra der foreligger følgende skildring:

"De to gamle fiskere, brødrene Hans og Anders Hansen, trækker kraftigt på årerne, og voddet bliver roet ud i bagrusen, hvor 5 marsvin boltrer sig lystigt i bølgerne... Den unge fisker, Carl Hansen, trækker ind i voddet, og snart efter vælter han 3 marsvin ind i båden som resultatet af sliddet. De to andre marsvin har set en åbning og fundet vej ud i bagrusen igen, hvor de tumler sig i lystigt spræt. Vinden tager til, og fangsten må opgives til magsvejr. Hjemad sejler marsvinejægerne med udbyttet under livlig passiar og tilfredshed med dagens fangst. På strandbredden trækkes de endnu levende dyr i land og stikkes i halsen som et andet svin. Det varme blod sprøjter ud på strandbredden, idet dyrene med den kraftige halefinne pisiker sand og sten omkring i deres døds kamp. Udbyttet for det ene bådelaug var det år 77 stk".<sup>5</sup>

Den nævnte Per Rønne tog initiativ til at bygge et lille kampestenshus nede ved stranden, hvori han indmurede en skorsten og en jerngryde til brug ved kogningen af marsvinespækket, som dog først blev skåret i stykker og opbevaret i tønder, inden selve afkogningen. Det rådnede og udbredte en frygtelig stank. Det var ikke nogen dårlig forretning at fange marsvin til tran. Under 1. verdenskrig steg afregningerne til det firedobbelte på grund af mangelsituationen. Efter krigen aftog fangsterne, der til sidst helt ophørte.

I 1895 kom der regulerende vedtægter for fiskeriindsatsen i Bramsnæsvig, samme år, som man stiftede Isefjordens Fiskeriforening. Foreningen, der ved sin dannelse bestod af 15 medlemmer, omfattede kyststrækningen fra Egebjerg sogn syd for Nykøbing Sjælland via Holbæk og Orø samt til Rye og Sonnerup sogne i Gl. Roskilde Amt. I 1899 var der 107 medlemmer.

## Muslinger og dyrkning af østers

Intensivt muslingefiskeri var en anden specialitet for Isefjorden i forhold til Roskilde Fjord. I vintermånederne skræbede fiskerne

muslinger op fra fjordbunden med en såkaldt muslingeklo, en stage på en halvmåneformet jernramme med opsamlingsnet og lange jerntænder. Om vinteren kunne skrabningen med muslingekloen eller muslingeriven, som den også kaldtes, foregå fra is. Muslingerne blev da transporteret bort på en særlig transport- og muslingeslæde.

Muslingefiskeriet, der snart blev foretaget med maskinkraft, havde sine op- og nedgangstider og blev jævnlige umuliggjort af bundvendinger og iltmangel, der slog muslingerne ihjel. I 1943 talte man ligefrem om eventyret i Bramsnæs vig, da fiskere fra nær og fjern, ja helt fra København, kom dertil for at skrabe bunden for muslinger. Muslingeskrabningen foregik for fuld skrue, idet en jernramme med en netpose blev trukket af kutteren hen over bunden. Var man heldig, kunne dagfangsten løbe op i 2-3 tons, der indbragte 55 kr. pr. tons ved muslingekogeriet i Holbæk.

Ved Isefjordskysten var muslinger en yndet spise. En fisker fra Jyllinge, der i 1937-42 var bosat i Kirke Hyllinge og aldrig tidligere havde spist muslinger, blev højlydt forbavset, da han hos værtsfamilien blev præsenteret for en hovedret, bestående af brasede muslinger. Han havde ellers holdt sig til fisk i stedet for muslinger, som han syntes lignede museunger.<sup>6</sup>

En Ejby fisker, der i 1984-86 var beskæftiget ved et skaldyrsopdræt på Orø, købte i december 1986 størstedelen af udstyret fra det i mellemtiden fallerede skaldyrsprojekt og startede eget østersopdræt, "Bramsnæs Skaldyr" i farvandet mellem Bramsnæs og Eriksholm Skov. I maj 1989 blev de første 7.000 spiseklare østers landet i Ejby. I 1995 havde man 300.000 østers i opdræt. Af-sætningen til fiskehandlere og restauranter var problemløs. Endnu i begyndelsen af 1800-årene havde der levet østers ved Orø.

## Med Henrik Pontoppidan på ålefiskeri

Forfatteren Henrik Pontoppidan har på baggrund af oplevelser under et ophold på Langtved Færgetro i august 1879 eller september 1885 henlagt handlingen i romanen "Vildt" til Færgetroen. Her har han blandt andet leveret en interessant skildring af ålefiskeriet i den sydligste del af Isefjorden, Tempelkrog. Henrik Pontoppidan fortæller:

"Da de mørke nætter faldt ind, begyndte vi et nyt slags fiskeri, der i endnu højere grad tog min interesse fangen. I stedet for at sætte ålekroge roede vi ved nattens frembrud over i en bugt inderst inde i fjorden, hvor bunden var blød og tangbevokset, for

---

**Nyt! Nyt!**  
**„Record“** Baademotorer.  
Lydløs. Kraftig. Fineste Udførelse, gode Referencer. 4, 6, 8, 10 op til 25 Hestekraft.  
Prisliste gratis og franco.  
**Christian Jensen,**  
Roskilde.  
Telefon 137.

---

---

2299 **En Baad,**  
25 Fod lang, 10 Fod bred,  
1ste Klasses Sejler, indlagt  
ny 4 HK Danmarks Motor,  
fuldstændig driftssikker,  
passende til Snurrevaads-  
fiskeri, er til Salgs straks  
grundet paa anden Bestem-  
melse. Fisker **Peter Knud-  
sen,** Gershøj pr. Roskilde.

---

---

**Til Salg.**  
En 20 Fods Egetræs Baad,  
med Spil og 6 HK. Horsens  
Motor, er billig til Salg. Brev  
besvares mod Porto.  
**Martin Christiansen,**  
Asylgade 7, St. Jørgensbjerg,  
Roskilde. 8614

---

*Annoncer om lokale både,  
bragt i Dansk Fiskeri Tiden-  
de (fra oven) i 1903, 1911 og  
1933.*



*Glasfiberjoller har næsten overalt afløst træjollerne til erhvervs- og fritidsfiskeri. Jyllinge Havn den 31. oktober 1998.*

*Foto: Alan Hjorth Rasmussen.*

at "stange" ved blus - "blusse for ål".

Dette sker på den måde, at man i bådens mast ophænger en lygte under en stor buet blikskærm, der kaster lyset ned over vandet umiddelbart omkring båden, så at man fra denne tydeligt ser havbunden omtrent som gennem en vandkikkert. Stangeren står oprejst i båden med åle-geren [ålejernet] i den løftede hånd. Mens hans medhjælper roer båden langsomt fremad, spejder han opmærksomt efter enhver bevægelse nede på bunden og støder til med geren, så snart han aner en ål under dyndet.

For ikke at skræmme, skal alt foregå så lydløst som muligt. Og denne tvungne tavshed og nattens dybe mørke og blikkets agtpågivende stirren ned i den fremmede, undersøiske verden, der langsomt glider forbi med sit slumrende liv og sine tangskove, fremkalder en spænding, der er ejendommeligt betagende... Der skal både et sikkert øje og en vel øvet hånd til at drive denne fangst med udbytte. Dels er det nemlig som oftest kun ved næsten umærkelige bevægelser, at ålene røber deres tilstedeværelse under dyndet, dels forfejler en uøvet på grund af lysbrydningen let sit mål og stikker lysteren ned flere tommer ved siden af det sted, han har taget sigte efter...

Foruden vor båd flakkede gerne en halv snes andre med åle-

blus over bugten. Og disse mange røde, sitrende lyssøjler over det mørke vand og under den ravnsorte himmel frembød et pragtfuldt og fantastisk skue... Så snart den første båd skurede mod stranden, tændtes der lys oppe i hytten, og lidt efter kom den unge kone frem i døren, indbundet i tørklæder og med en dampende kaffekedel i hånden. Det var en livlig og broget scene. I de mange, hinanden krydsende lygteskær og omgivet af den bælgmørke nat tog de vejrbitte, skæggede, olietøjsklædte fiskerskikkelser sig helt sagnagtige ud. Nogle sad på hug i bunden af bådene og gumlede på store fedtebrødsiver, andre lå henslængte på tofter og langs ræling og lod klukflaskerne gå rundt, mens tåge og regn dryppede ned over dem fra vanter og stænger. Rundt omkring de spisende flød åleblod og udrevne indvolde".<sup>7</sup>

Henrik Pontoppidans skildring rummer en interessant detalje, nemlig ophængningen af blusselampen i bådens mast i stedet for, som senere, at være fastgjort bagest i båden. I forbindelse med blussefiskeri lå ålene dog ikke, som antydtes af Henrik Pontoppidan, "under dyndet".

## Ålestangning – en allemandsret

Også i Roskilde Fjord var ålestangning en særdeles ofte brugt fiskemetode. Stangefiskeriet blev drevet af både fuldtidsfiskere og lejlighedsfiskere samt af småkårsfolk og håndværkere, der blot ønskede sig en ret ål af hensyn til deres overlevelse. Fiskeriet blev ligefrem betragtet som en allemandsret, som enhver havde ret til at udøve. Det lå derfor heller ikke lige for, at erhvervsfiskerne skulle sikre sig denne herlighedsværdi, da der blev mulighed for at oprette vedtægter for landets enkelte fiskeridistrikter. Ålestangning og -blusning er fortsat tilladt i Roskilde Fjord, og den eneste indskrænkning, gældende i Holbæk Fjord og Bramsnæsvig er, at "ålestangning under benyttelse af kunstigt lys og brugen af vadeglib skal foregå i en afstand af mindst 100 meter fra faststående fiskeredskaber" (1953).<sup>8</sup> Mange andre steder i landet er ålestangning forbudt.

Om ålefiskeriets betydning som næringskilde for småkårsfolk udtrykte fiskersønnen N. M. Ludvigsen fra Jyllinge i 1932 følgende: "Ålestangeriet har vel kun en yderst ringe økonomisk betydning som helhed, men det er et fiskeri for småkårsfolk ved fjord og bugt, thi på årstider, hvor hænderne ellers ville være ledige, kan der på søen hentes en lille dagløn hjem. For enkelte hjem har det derfor nogen betydning".

## Døgnet rundt - året rundt

Der blev fisket ål i begge fjordsystemer året rundt, døgnet rundt. Den havde aldrig fred. Selv når den lå i vinterdvale nedboret i den bløde fjordbund, blev den fisket i blinde af fiskere, som igennem årene havde lært dens foretrukne gemmesteder i fjorden at kende. Ålen gik dog ikke længere ned i bunden, end vandplanternes rødder kunne sørge for ilt.

Det ældste stangeredskab var piglysteren, hvor jernbrodder med modhager spiddede ålene gennem ryggen. Der var forskel på piglystre, der skulle anvendes på blød bund, for eksempel i søerne, og på hård bund. De sidste mange årtier har piglysteren været forbudt, da man mente, at stangejernets pigge mere skadede ålene end holdt dem fast. Piglysteren blev afløst af savlysteren, "heksen", hvor ålen blev fastklemmt mellem savtakkede "fleaner", der skulle overholde en vis minimumafstand. Savlysteren og med den senere "heksen", krævede ikke samme vedligeholdelse som piglysteren, hvis pigge let kunne blive bøjeede eller beskadigede af sten og andre ujævnheder på bunden.

Fjordbundens dynd kunne indeholde store mængder ål, så store, at det let udviklede sig til et åleeventyr, når fiskerne opgravede deres render ved lavvande, for at muliggøre sejladsen med joller og pramme. Det skete blandt andet i Jyllinge, da man i slutningen af 1920'erne opgravede Toldrenden, der er gennemsejlingsrende til Skovrenden ved Østskov. Pludselig vrimlede det med ål under planternes rodstokke. Fiskerne var ikke forberedte på, at der kunne blive fiskeri og medbragte hverken hyttefade eller lignende til opbevaring af fangster. Resolut smed de deres lærredsbukser, bandt for ærmerne og halshullet og puttede ålene i sækken.<sup>9</sup>

I stille vejr "rostangede" man på grunde og kanter, hvor man erfaringsmæssigt vidste, at ålen opholdt sig. En fisker roede, mens en anden stangede. Under "drivstangning" lod man båden drive for vinden hen over ålepladsen, hvor begge mand brugte stangejernet. Herefter roede man tilbage og startede forfra. Ålestangningen foregik ikke på må og få, heller ikke fra is. Både under ro-, driv- og isstangning var det nødvendigt at kunne genfinde de gode pladser. Hertil benyttede man krydspejlinger med mærker på land, der blev holdt over ét med hinanden. Der kunne også benyttes enkeltpejlinger, der sammenholdt med vanddybden, angav stedet. Især når man arbejdede fra isen var det ønskeligt med en nøjagtig stedsangivelse fra starten.

Ål kommer frem i mørket for at søge føde og er meget følsomme over for lyspåvirkning og forsvinder selv ved månelys. Af





samme grund var det ikke heldigt at blusse ål ved fuldmåne. Blusselamperne, der siden 1920'erne normalt var netbrænderlygter til petroleum, havde således ikke til formål at tiltrække ålene, men derimod at afsløre dem, så fiskeren i prammen kunne nå at hugge dem med stangejernet, inden de flygtede fra lyset. Tidligere brugte man blandt andet ærtehalm som blussemiddel og omkring 1. verdenskrig karbid. Der er eksempler på fangster på henholdsvis 560 og 380 ål på en nat.<sup>10</sup>

*Jyllinge Fiskerihavn og en del af bondebyen oven for skrænten.*

*Maleri af F.C. Kiærskou fra 1830'erne.*

## Stangning fra is

De traditionelle redskaber og hjælpemidler til stangning fra is var stangeslæde, pigkæppe, isøkse, stangejern på stage, ålekasse til opbevaring af fangsten, ålemål, madkasse, brændevinsflaske, termokande og lignende. Med isøksen blev der hugget et hul i isen af så små dimensioner, at en mand ikke kunne falde igennem. Isklødsen blev anbragt ved siden af for at markere stedet.

At stange fra is var et systematisk afsøgningsarbejde af fjordbunden i en stadig større cirkelspiral ud fra hullet. Fra Jyllinge

Afgræsningen af Jyllinge Holme blev frem til 1999 også foretaget med ungkreaturer, der hvert forår og efterår skulle hjælpes over sejlløbet af medlemmer af Jagtforeningen Jyllinge Holme.

Foto: Alan Hjorth Rasmussen 1997.



brugtes stangestager af en længde på omkring 11 alen, det vil sige ca. 7 meter. Under stangningen gik man baglæns, og stangningen var sat sådan i system, at man greb en håndsbredde opad på stangestagen for hver omgang og dermed nåede stadig længere ud. Et særlig godt sted under isen kunne markeres med isøksen, så fiskeren startede her, når han skulle hugge et nyt hul.

Om ålestangningen fra is i Roskilde Fjord ud for Gerdrup i 1860'erne beretter Ole Pedersen blandt andet følgende: "Når man ved hjælp af mærker på landjorden som kirketårne og lignende høje genstande i to vinkel retninger havde fundet det sted, hvor ålen havde sit vinterleje, huggedes der i isen et rundt hul af ? alen i diameter...

Var der noget, som holdt jernet fast ved bunden, var det tegn på, at der var fangst, og jernet fik da et ekstra stød mod bunden for at sikre, at fangsten sad fast, hvorefter det hævedes op, og ålen [blev strøget] af på isen, hvor den snart var stivfrossen. Til beskyttelse af hænderne mod kulden brugtes der ofte tykke bælgvanter ("belvanter"), forfærdiget af puddelhundehår, der havde skyld for at være varmere end uldvanter, selvom de er våde".<sup>11</sup>

Et ålefiskeri, der i Roskilde Fjord nærmest havde karakter af fritidsfiskeri, blev drevet med glib. Gliben var en netpose, udspændt på en rektangulær ramme, som blev placeret i ålegræsset og fastholdt af fiskeren. En anden person førte et svaberlignende redskab foran sig ind mod gliben og jagede dermed ål, som befandt sig i ålegræsset, ind i redskabet. Når en ål gik i gliben og stødte mod nettet, mærkede fiskeren det med foden og vippede redskabet op, hvorefter fangsten kunne fjernes.

## Ålerøser og spærregarn

Det er tidligere omtalt, at ålen flygter fra lyset og søger mod mørke steder, selv i måneskin. Dette forhold udnyttede man i Jyllinge til en fangstmetode for ål, der var helt speciel for den midterste del af Roskilde Fjord. På de lavtliggende flakker opstillede husmænd og bierhvervsfolk små cirkulære hobe af sten, ca. 80 cm høje, de såkaldte ålerøser. Ålerøserne stod på sandbund, og når det hen ad morgenen blev lyst, søgte ålene ly i ålerøsernes mørke. Her kunne de hentes om formiddagen af fritidsfiskerne, som løftede dækstenen af røsen, hvorefter de med en speciel åletang på lange håndtag hentede ålen op. Der var som regel kun én ål i hver røse, men den var til gengæld oftest stor. Fiskeriet med ålerøser fortsatte til op i 1950'erne. Der er fortsat rester af sam-



*Rester af sammenstyrtede ålerøser ved Voddragerholmene, Roskilde Fjord. Foto: Alan Hjorth Rasmussen august 2000.*

menstyrtede ålerøser på Voddragerholmene og ved Lilleø.

En anden fiskemetode, der var speciel for Roskilde Fjord, var brugen af stemme- eller spærregarn til sildefiskeri. Som omtalt af fiskerikonsulent A. J. Smidth blev de brugt på de smalleste steder af Skovrenden og Silderenden ved Eskilsø. Langs med renden blev der opsat spærregarn, så silden ikke kunne flygte ud til siderne. For enden af spærringen blev der anbragt en netpose, som strømmen holdt udspændt. Joller spærrede for silden i den modsatte ende. Metoden, der fortsatte frem til 1930'erne, blev hovedsagelig anvendt til fangst af indgående sild, der var fyldt med mælk og rogn.<sup>12</sup>

Bundgarnsfiskeri efter sild var koncentreret til Isefjorden, og blev også drevet fra Ejby i Gl. Roskilde Amts del af fjorden. Sildebundgarnsfiskeri kunne også forekomme i den midterste del af Roskilde Fjord. Hertil kom et foråsfiskeri i Isefjorden med sildegarn, der i en periode af 1870'erne blev fulgt op af fiskere, der kom i 4-mands både så fjernt som fra Hornbæk, Gilleleje, Tisvilde og Hundested.

## Roskilde rejer

Roskilde rejen er en anden specialitet fra fjorden, som havde god afsætning, ikke mindst i hovedstaden. Den blev betragtet som ikke mindre end en lækkerbisen. Da de nordiske studenter for eksempel havde udflugt til Roskilde i 1862, bestod forfriskningerne i Palæets gård af smørrebrød og kager "og et bevis på Roskilde damers venlige sindelag kunne man hente fra den masse rejer, der her lå splitter nøgne på store stykker surbrød".

Der blev fanget utallige rejer ved Lyndby Strand og Hyldeholm mellem Jyllinge og Frederikssund, men også tæt på Roskilde blev der sat rejeruser. Senere, omkring 1864, gik jagten ind i Bramsnæsvig. Rejerne blev, med hesteskift i Roskilde, kørt på ladvogn til København, hvor de blev solgt for 4 skilling potten.

I Roskilde gik Silde-Mortensen rundt i gaderne med sin trækvogn og sang: "Her er Roskilde rejer - rejer er godt - en krone en pot".<sup>13</sup> Fjord- eller Roskilde-, Tivoli- eller fjordrejerne fanges stadig i ruser og er en lækkerbisen. De kan også fanges i rejehov, et fritidsfiskeri, hvor den fiskende løftede stenen med den fastsiddende klørtang op over vandoverfladen og rystede rejerne ned i en ketcher.

Også Roskilde-flyndere var en specialitet, som især i ældre tid, blandt andet i slutningen af 1700-årene, var kendt viden om.<sup>14</sup>

## Vodfiskeri

Vodfiskeriet i Roskilde Fjord har en ganske særegen historie. Et ålevod er en pose, der trækkes gennem vandet eller holdes udspilet på stedet, mens fiskerne pulser eller slår i vandet for at hindre ålen i at søge ud af voddet. Til pulsningen brugtes en stage med et klokkeformet hoved for enden.

Vodfiskeriet blev af mange betegnet som rovfiskeri, idet maskerne i voddets bageste del var så små, at de også tilbageholdt uønskede småfisk og yngel. Det førte til stridigheder mellem vodfiskere og andre fiskere, først og fremmest krogfiskere. Alle-rede i 1833 hører vi om problemerne, idet fiskerne på St. Jørgensbjerg, Roskilde, klagede til Rentekammeret over brug af silde- og ålevod i fjorden og ønskede Limfjordslovgivningen indført på Roskilde Fjord.

St. Jørgensbjerg fiskerne mente, at det var hævet over enhver tvivl, at den måde, som fjordfiskeriet blev drevet på, var den oprindelige og eneste årsag til fiskeriets formindskelse. "Bønderbyer, Herslev, Snellerup og Sluphusene, der i en del år i forbindelse med jordbrug har lagt sig efter fiskeri, udøver uden undtagelse alt muligt fiskeri med sildevod, hvorved de tillige medtager fiskeyngelen, der bliver opdragen og henliggende på landet, for så vidt den ikke lader sig anvende til kreaturer".

St. Jørgensbjerg fiskerne fortsatte: "I de sildevod, der bruges af beboerne i Gershøj og Jyllinge, er maskerne i vodkalvene så tæt bundne, at derimellem ikke lader sig anbringe nogen genstand af fingers tykkelse, og i ålevoddene er maskerne i vodkalvene ligeledes så tætte, at end ikke den lille finger kan sættes derigennem. Med disse for fiskerierne så yderst farlige redskaber optages hver gang en stor mængde ål". Ålene vejede næppe et pund, men blev alligevel taget med og anvendt til svineæde.

"Disse ved Isefjorden beliggende beboere, der som jordbrugere tillige ikke behøver at betragte fiskeriet som deres eneste næringsvej, har således ingenlunde fremtiden for øje, og muligt indser de ikke engang, hvor uklogt og skadeligt det er at formindske eller udrydde de arter, der tjener til at vedligeholde den så nødvendige ligevægt i naturens husholdning".

St. Jørgensbjerg fiskernes klage blev i 1838 ført frem i Stænderforsamlingen og gengivet i Roskilde Stænder-Tidende, uden at den dog blev taget til følge.<sup>15</sup> I 1845 klagede fiskerne igen til Rentekammeret, denne gang over pulsvodfiskeri. Det var taget til specielt i Jyllinge, efter en Østby-fisker få år tidligere, ifølge herredsfogeden, havde bragt det med sig til fjorden fra Kalvebod Strand. Herredsfogeden bagatelliserede sagen og oplyste, at red-

---

### Drivvaad til Salg.

Haandbunden, brugt 14 Dage, 10 Snese, 19/9 Garn, med Træflaad, meget billig til Salg. 8592

Fisker J. P. Jensen,  
Ringstedvej 17, Roskilde.

---

### TIL SALG

haves 1 Stk. 19 Fods Motorbaad, 1 Stk. 18 Fods Motorbaad, en 16 Fods Sejljolle samt en 6 HK. Rudkøbing Motor med dobbelt Indsprøjtning. 402

Fisker H. Frederiksen,  
Ejby, Kirkehyllinge.

---

*Annoncer vedr. lokale både, bragt i Dansk Fiskeri Tidende i 1933 (øverst) og 1935.*

skabet havde været brugt førhen, og at der fandtes 14 pulsvod ved fjorden samt mindst 12 vod i Jyllinge. Danske Kancelli standsede sagen.

## Retskrav eller sædvaneret

I de følgende årtier blev vodfiskeriet kun lidt brugt i fjorden, men i 1866 foretog fiskere fra Agger et forsøgsfiskeri efter ål uden for de traditionelle sommerfiskepladser i Limfjorden, og i juli 1871 kom de til Roskilde Fjord. De indlogerede sig i to jagter og en dæksbåd og medbragte egne joller til fiskeriet. Limfjordsfiskerne havde landets love med sig, men sædvaneretten imod sig. De var højst uvelkomne med deres ålevod.

De lokale Roskilde Fjord fiskere fandt, at fjorden var for lille et område til vodfiskeri, og at voddene ødelagde åleyngelen i fjorden. De lokale fiskere mente, at ålen yngede i Roskilde Fjord, hvorimod Limfjordsfiskerne havde århundreders erfaringer med at der i sommertiden altid var tilstrækkeligt med ål, uanset fiskeriindsatsen.

Først årtier senere blev det erkendt, at ålen yngede i Sargosahavet, og at de borttrækkende blankål søgte dertil for at gyde. Fiskeriindsatsen var derimod betydningsløs.

Roskilde Fjords fiskere søgte at overbevise de fremmede om, at de ødelagde åleyngelen med deres vod, men forgæves. Vodfiskerne havde retten på deres side og det vedblev med deres natfiskeri efter ål.

Den 15. august 1871 blev følgende erklæring fremlagt i Lejre Herreds Politiret: "Løverdagen den 12. d.m., da vi undertegnede fiskere, der er hjemmehørende i Thisted Amt, lå med vort fartøj på fjorden imellem Roskilde og Sønderby, kom en 60 til 70 af omegnens fiskere sejlende ud til os, overmandede os og tog kommandoen over vort fartøj, som de derpå sejlede her til byen, idet de truede med at skyde os, såfremt vi kom igen".

Anmeldelsen var skrevet to dage tidligere i Frederikssund, idet to af logiskibene var blevet kapret af de lokale fjordfiskere og sejlet til en position nord for Frederikssund broen. Inden selvtægtsaktionen havde man forsøgt at få forhandlinger i stand med de fremmede på Gershøj Kro.

Lejre Herreds Politiret var den forkerte adresse, anmeldelsen skulle være afleveret i Horns Herreds Politiret på Selsø, da aktionen var foregået i Frederiksborg Amt. Herredsfogeden betegnede selvtægten som en "under stor sammenrottelse forøvet krænkelse af andres frihed".

## Forliget på Selsø

Den 21. august blev de lokale fiskere afhørt. Den 22. fulgte jyderne. Dommeren indledte med at foreslå, at der blev truffet en mindelig afgørelse mellem parterne, så den kunne bringes til ophør, når jyderne havde fået erstatning for tabt arbejdsfortjeneste. Limfjordsfiskerne forlangte en erstatning på 657 rigsdaler.

Roskilde Fjord fiskerne overgav sig dog ikke betingelsesløst, men krævede som modydelse, at jyderne skulle ophøre med deres fiskeri i fjorden senest den 12. september, og således blev det.<sup>16</sup>

Selvtægten var en flov sag for de lokale fiskere, og sagens udfald blev da heller ikke omtalt i aviserne. Kommandør Alexander Wilde skal have foranstaltet en indsamling eller betalt de 657 rigsdaler af egen lomme. Wilde var stærkt interesseret i fiskeriets forhold. I sine erindringer fortæller Wilde, at han aldrig havde kunnet udholde at side med en snøre i hånden, men at han alligevel havde interesseret sig for fiskeriet, navnlig havfiskeriet. "Med dampskibsfarten i orden tog jeg også fat på at etablere et havfiskeri fra lejerne ved Isefjorden... "Hajen", et stort dæksfartøj, blev købt og [blev], efter at være udrustet, overladt til fiskerne til fri afbenyttelse i Nordsøen. Men de turde intet vove og ville ikke gå til søs uden med fuld kost og hyre – så kunne jeg disponere over udbyttet. Nu blev det mig, som ikke turde vove".

Kongens livlæge lod et ord falde om, at Frederik VII interesserede sig for Nordsøfiskeriets udvikling, men manglede en opfordring. Wilde gik til kongen og gik derfra igen med 300 rigsdaler på lommen. "Hajens" besætning, der var fra Halsnæs, kom ikke længere end til Norskekysten, hvor de ikke fiskede mere end til eget brug. Wildes fiskeriinteresse kostede ham 1000 rigsdaler.<sup>17</sup>

Tilbage til "jydeslaget". Skibsfører H. C. Hansen på et af logiskibene havde i Berlingske Tidende givet udtryk for, at de lokale fiskeres reaktion var ren og skær misundelse. Kommandør Wilde var i sit svar af en ganske anden mening: "Er det da ikke naturligt, at vore fiskere, der er overbeviste om, at deres næringsvej ødelægges, bliver vrede og til dels ulykkelige ved tanken om i fremtiden ikke at kunne ernære familien og harmes over, at fremmede, for at få en høj rente et år eller to, så godt som ødelægger den fælles grundkapital? Dette, hr. kaptajn, er ikke misundelse".<sup>18</sup>

Kommandør Wildes argumentation svarer i øvrigt meget nøje til den argumentation, som St. Jørgensbjerg fiskerne benyttede i den tidligere citerede klage til Rentekammeret over åle- og

sildevod på fjorden i 1833.

Det skal tilføjes, at Gershøj fiskerne ikke deltog i "jydeslaget", og at initiativtageren til ålevodfiskeriet på Sjælland umiddelbart efter slaget udlejede sit vod til tre Gershøj fiskere. De jyske fiskere fortsatte de følgende år deres ålefiskeri andre steder på Sjælland. Ål var der nok af.

## Man slagter ikke en høne...

Adskillige fjordfiskere kæmpede i de følgende år med næb og kløer imod ålevoddet. Andre overtog derimod fiskemetoden, da man ikke slagter en høne, der lægger guldæg.

Vi skal frem til 1880'erne førend en anden metode til ålefiskeri vandt indpas i Roskilde Fjord, nemlig drivvodfiskeriet. Det blev indført til Danmark omkring 1870 af fiskere fra Rügen og Stralsund og gav ålefiskeriet et sådant opsving, at det blev rentabelt at sende opkøberkvaser til Danmark for at købe ål og transportere dem levende til det tyske marked.<sup>19</sup>

## Fiskeri og saltpromille

Det bærende fiskeri i Gl. Roskilde Amts del af det samlede fjordområde - den sydlige del af Roskilde Fjord og den sydøstligste del af Isefjorden - var ålefiskeri med stangeredskaber og kroge.

Torske- og rødspættefiskeri blev derimod fortrinsvis brugt i den nordlige del af fjordene, hvor fjordvandets saltholdighed generelt var kraftigere påvirket af det tilstrømmende eller vindopstuede vand fra Kattegat end af det udstrømmende vand fra byer, kloakker, åer og fastland.

## Ålekroge

I modsætning til torsk, rødspætter og skrubber var ålen ikke påvirkelig af saltprocenten i fjordene, men kunne dermed fanges overalt i vort område ved stangning, vod- og rusefiskeri samt krogfiskeri. Fiskeriet med ålekroge var et udpræget familiefiskeri, hvor hustruens, børnenes eller bedsteforældrenes hjælp var påkrævet på landjorden, mens manden eller de unge sønner tog del i arbejdet på fjorden.

Medhjælperne "klarede kroge", efter at de havde været brugt, og fjernede gammel madding og urenheder fra vandplanter m.v.





Herefter fyldte de krogklemmen op med kroge - én for én - den ene over den anden. Krogklemmen sad på et krogtrug og rummede i reglen 200 ålekroge.

Om dagen fangede fiskerne den fornødne madding til kroge- ne, hundestejler, ålekvabber, fjordrejer, kutlinger m.v., som blev sat på krogene enkeltvis eller ituskårne og roet ud om aftenen, så de kunne virke i mørket, når ålene kom frem. I de lyse nætter af året halede fiskerne kroge allerede ved 2-tiden om natten.

Det var en fordel, om ålene kunne være fremme ved en jernbanestation tidligt om morgenen, for eksempel Stenløse, Roskilde eller Holbæk for at de kunne nå dagens omsætning på Gammel Strand i København.

## Rusefiskeri

Endnu i første halvdel af 1900-årene var fiskeriet med ålekroge en meget udbredt fiskemetode, men krogfiskeriet er i dag næsten overalt afløst af fiskeri med åleruser, og det er sjældent erhvervsfiskere, men derimod fritidsfiskere eller bierhvervsfiskere, der

*"Tine", bygget 1980 til Gunnar Frydenlund Pedersen 1980 på "Mårsø Både" ved Holbæk.*

*Fotograf ubekendt.*

sætter dem.

De såkaldte kasteruser, der kastes ud med en rad imellem sig, er forankrede, men ikke til pæle, og de er normalt også afmærkede. De første kasteruser kom til Roskilde Fjord omkring 1930 med fisker Graves Sælsen, der var opvokset i Løgstør. Først i 1950-60-erne fik de dog deres egentlige gennembrud sammen med brugen af nylon og andre kunstmaterialer.

De gamle bomuldsruser skulle gennemgå en konserveringsproces for ikke at rådne i fjordvandet, men den blev fritidsfiskerne forskånet for, hvis de brugte nylongarn til rad og ruser. Det var jo heller ikke enhver fritidsfisker beskåret at kunne bruge en bødenål til binding og reparation af bomuldsgarn. I 1975 var der ikke mindre end 7.000 selv fiskende kasteruser på fjorden.

I perioden efter 1970 faldt antallet af erhvervsfiskere kraftigt i begge fjorde. I 1971 måtte det således konstateres, at antallet af Jyllinge fiskere var næsten halveret i løbet af de foregående 10-15 år og blot talte 21 fiskere.<sup>20</sup> 20 år efter kunne antallet af erhvervsfiskere tælles på to hænder, 30 år efter kunne de tælles på en.

## Køge Bugt

Fiskeriet i Køge Bugt er af forholdsvis ny dato. Længere tilbage i tid har bønderne uden tvivl suppleret deres landbrug med sildefiskeri, men vi skal helt frem til 1880, førend vi finder de første erhvervsfiskere i folketællingerne. I Mosede var der 6 familier, næsten alle tilflyttere, i Hundige 5 familier og i Greve 1.

I 1890 forekom der endvidere 2 fiskerfamilier i Karlsrunder. I 1901 var antallet af fiskerhusstande steget til 12. 8 af fiskerne var født i området. I 2 af husstandene var der tjenestetyende, der betegnedes som fiskere. 8 fiskere var født i området.

Nok blev fiskeriet betegnet som hovederhverv, men det var ikke ensbetydende med, at det var enesteerhverv. Det var fortsat nødvendigt at supplere indtægterne og dagen, vejen og føden med jordbrug.

Fiskeriet blev drevet fra jolle og pramme, der blev sat ud direkte fra stranden, og fisken blev normalt afsat til lokalbefolkningen på egnen. I 1904 anskaffede Niels Pedersen, Mosede, sig stedets første motorjolle. Det skete i takt med, at bundgarnsfiskeriet fik stadig større betydning i området. Indførelsen af ramslag til nedramning af pæle muliggjorde endvidere bundgarnsfiskeri på større dybder.

## Mosedede Havn

Mosedede Havn, der er en af landets yngste havneanlæg, blev indviet i 1929. Havnen var en såkaldt øhavn, forbundet til land med en 105 meter lang pælebro. Eksistensen af ø-havn varede ved til 1969. Da Mosede Havn blev anlagt fandtes der ingen havneanlæg mellem København og Køge.

Initiativet til havnen, der oprindeligt kun bestod af et fiskerihavnssassin, blev taget af lokale fiskere, der så havnen som en mulighed for, at de kunne udvide deres fiskeri til et helårserhverv.

Blandt fiskere og andre blev der rejst en startkapital og der blev rettet henvendelse til de daværende kommuner, Karlslunde-Karlstrup og Greve-Kildebrønde om støtte til projektet. Sagen blev ligeledes rejst over for staten og Københavns Amt.

Det blev besluttet at oprette et interessentskab til driften af fiskerihavnen. Det kom til at bestå af de tilskudsgivende myndigheder samt af en vognmand i Valby og tre fiskere ved henholdsvis Mosede, Karlslunde og Brøndbyvester Strand.

Det sidste manglende beløb var 5.000 kr. til en kautionsforsikring, som staten forlangte som betingelse for at yde tilskud. En lærer i Kr. Skensved greb lykkeligvis ind og fik oprettet et legat på beløbet. Renterne af de indbetalte obligationer skulle gå til vedligeholdelse af fiskerihavnen. Ved den stiftende generalforsamling den 5. oktober 1929 var der fremmødt ca. 30 interessenter.

Udover at være støttepunkt for det lokale fiskeri skulle havnen også tjene som trafikhavn for trekantsområdet København-Køge-Roskilde. Det var blandt andet for skonnerter, som lossede kalisalpet, cement og trælast og om efteråret lastede korn. Havnen kunne af og til være så fyldt, at man kunne spadsere over fragtskibene fra mole til mole. Også udflugtsdamperne "Strandgreven" og "Klintekongen" anløb Mosede Havn undervejs med sommergæster fra Langebro til Greve Strand og Tryggevælde. Sejladsen med udflugtsbåde fortsatte frem til 1936, da nyanlæggelsen af "Cementvejen" (Strandvejen) muliggjorde en forbedret rutebilkørsel til sommerhusområderne og overflødiggjorde passagersejladser.<sup>21</sup>

I 1937 blev havnen anløbet af 35 fragtskibe, ca. 30 lystfartøjer og mange fiskerbåde. Under krigen forsvandt lystbådene, men fiskerne passede fortsat deres arbejde og sejlede også mange landsmænd og jøder til Sverige.

I 1949 oprettede fiskerne Mosede Havns Fiskeriforening som en interesseorganisation, der skulle være fiskernes talerør over

for myndighederne og som skulle søge at skaffe faciliteter af forskellig art til fiskerihavnen. I 1978 sluttede Køge og Mosede Fiskeriforening sig sammen, men det udviklede sig til en interessekonflikt, hvorefter Mosede fiskerne i 1994 meldte sig ind i Københavns og Østerbro Fiskeriforening.

## Blankål i bundgarn

Allerede i slutningen af 1940'erne viste havnen sig at være for lille. Den havde blandt andet tiltrukket fiskere fra Fakse Ladeplads. I 1943 etablerede Fakse fiskeren Godtfred Larsen således en bundgarnsafdeling i Mosede.

Allerede i 1935 havde foregangsmanden etableret sig i Køge. Fakse fiskerne kom med årene til at præge Mosede med deres bundgarnsjoller og intensive bundgarnsfiskeri.

Behovet for havneplads til lystbådene voksede sig større år for år. I 1958 bestod flåden i Mosede af to stenfiskefartøjer, 2 Nordsøkuttere, 25-30 bundgarnsjoller og hen ved 20 lystbåde. Havneterrænet skulle endvidere rumme opmagasineringsplads til ca. 4.000 bundgarnspæle.

Efter et rekordår i 1948 skete der en mærkbar tilbagegang i bestanden af blankål, men først i 1965 nåede bundgarnsfiskeriet i Køge Bugt sit maksimum. På dette tidspunkt blev der fisket med omkring 330 bundgarn på strækningen fra Sydhavnen til Bøgeskoven. Heraf drev Godtfred Larsens søn, Erling Larsen, bundgarnsfiskeri fra Mosede med 37 bundgarn, hvilket årligt krævede en nedramning af hen ved 2.200 bundgarnspæle.

I kriseåret 1988 for dansk bundgarnsfiskeri lukkede Erling Larsen sin virksomhed og modtog ophugningsstøtte. Det var dog absolut ikke ensbetydende med, at bundgarnsfiskeriet i bugten ophørte. Dog var der i 1996 højst omkring 70 bundgarn tilbage i hele Køge Bugt.<sup>22</sup>

I 1950 blev den nordre molearm af Mosede Havn udbygget, men pladsforholdene for fiskere og sejlsportsfolk var fortsat fortvivlende. I slutningen af 1958 blev der udarbejdet et budget på 1.040.000 kr. til gennemførelse af en havneudvidelse. Havnebyggeriet kunne dog først udliciteres i 1965. Det stod færdigt i september-oktober 1969 og havde da kostet 2.070.000 kr. Heraf betalte staten 880.000 kr., amtet 440.000 kr., og de to kommuner og fiskerne hver 250.000 kr.

Havnen var med sin beliggenhed ganske udsat for sandvandringer, og der måtte derfor anvendes en del penge på uddybningsarbejder. I 1983 fik man et nyt havnekontor, og året efter



*Jyllinge fiskere i Exporthuset, der blev oprettet i 1926.*

*Foto: Alan Hjorth Rasmussen 1994.*

blev havnefogeden fuldtidsansat. I 1996 blev havnekontoret udbygget. Mosede Havn havde i 2005 besøg af regentparret. Trods havnens absolutte præg af marina, er der markante rester tilbage af fiskerierhvervet. Endnu i august 2007 ligger der ved Smedekajen adskillige kuttere og både med ramslag og andre foranstaltninger til bundgarnsfiskeri, og der er 3 erhvervsfiskere. Ved Pensionistkajen ligger fritids- og bierhvervsfiskernes både. Den tilstødende Millionærkaj rummer lystfartøjerne.

## Sejlsporten slår igennem

Med havneudvidelsen i 1958 fik sejlsporten et endnu større gennembrud i Mosede, og i de følgende mange år var sommeren domineret af aktive sejlsportsfolk, mens vinteren var præget af fiskernes reparationsarbejde på bundgarnene, og sommeren af reparationer og vedligeholdelse på fartøjerne.<sup>23</sup> Det store ålebundgarnsfiskeri fandt sted i sensommeren og efteråret.

Til de nyeste lystbådehavne i Køge Bugt området hører Køge Marina samt havnene i Hundige, Ishøj, Vallensbæk og Brøndby.<sup>24</sup>

## Dansk Flint-Export

I begyndelsen af 1900-årene havde Dansk Flint-Export lagerbeholdninger af kugleflint 8 steder i Danmark. København indtog førstepladsen efterfulgt af Stevns og Køge tilsammen. Fra 1910 bestod lageret dog hovedsagelig af sortflint.

Mange lokale stenskuder holdt til i Køge Havn. Fra 1903 var

det nye havneareal ved Søndre Mole blevet Dansk Flint-Exports centrale stenlager. I 1906 indgik Flinteeksporten kontrakt med 14 lokale småskippere om at indsamle og sejle sortflint til pladsen på Køge Havn.

Der var hovedsagelig tale om skippere fra Køge, i mindre grad fra Magleby og Strøby. Flinteskipperne forpligtede sig til at levere mindst 150 tons sortflint årligt til Dansk Flint-Export Aktieselskab, der havde hjemsted i København.<sup>25</sup>

I 1912 blev der bygget en 241 meter lang anløbsbro ved Østre Odinsvej, Solrød Strand, til mindre skibe, der ladede kalk fra Nidogaard Kalkværk længere inde i landet. Fra kalkgraven til udskibningsstedet var der anlagt en tipvognsbane. Anløbsbroen, der var bygget på meget grundt vand, blev nedrevet under 1. verdenskrig.<sup>26</sup>

I 1914 senere meddelte årsberetningen fra Køge Toldsted om kyststrækningen, at den var "temmelig øde. Der er kun lidt sejlad langs kysten, hovedsagelig af fiskere og stenfiskere... Kysten minder en del om Jyllands vestkyst. Der er lyngbevoksede sandstrækninger langt inde i landet. I de senere år er disse strækninger dog beplantet, og efterhånden vokser der skov frem, der giver læ for de voldsomme østenvinde. I disse ejendommelige egne er der nu fremvokset hele villabyer, hvor særlig københavnere tilbringer deres somre".

## Køge

Køge var fra gammel tid en søfartsby med en god strategisk beliggenhed til Østersøen. Køge Havn oplevede i årene 1909-14 en fordobling af den indgående indenlandske skibstrafik. Anløbene steg fra 400 til godt 800 skibe, men den 1. august 1914 skete katastrofen.

I sin årsberetning til Generaltoldkammeret indberettede toldforvalter Frans Djørup Bang, Køge, bl.a. følgende om den dramatiske situation: "Året 1914 tegnede fra første færd særdeles gunstigt for Køge Toldsted. Toldindtægterne steg, og havnetrafikken, der er et udmærket barometer for byens omsætningsforhold, var ud på sommeren usædvanlig livlig, da katastrofen den 1. august 1914 [Tyskland erklærede Rusland krig] med et slag vendte op og ned på alle tilvante forhold".

Og Djørup Bang fortsatte: "Det ville være utænkeligt at fremsende toldstedets beretning for anno 1914 uden at komme lidt nærmere ind på begivenhederne i augustdagene, som vi, der har oplevet dem, aldrig vil glemme, og som de kommende slægter



*Udsnit af fiskerihavnen i Gershøj. Havnen blev i 1932 købt af 12 fiskere og 2 erhvervsdrivende, der betalte "I/S Baadfarten Lyndby-Roskilde i Likvidition" i alt 100 kr. for broen og alt hvad der i øvrigt tilhørte selskabet. I baggrunden ses Gershøj Kro, der i 1871 var midtpunkt for "Jydeslaget". Foto: Alan Hjorth Rasmussen 2007.*

vil nævne blandt de største katastrofer i verdenshistorien. Køge Havn er ifølge sin naturlige beliggenhed særlig henvist til Østersøtrafikken og har sine hovedindtægter af trælast, korn og foderstoffer...

En sommerdag ved Køge Havn frembyder som regel et livligt billede af lossende og ladende skibe. I løbet af få dage var alt forandret: Bolværkerne lå øde hen, og havnearbejderne, der har deres gode udkomme på den tid, blev uventet arbejdsløse. Det før så muntre liv afløstes af tristhed, og til denne følelse kom den almindelige utryghed".<sup>27</sup>

## Køge Skibsværft

Efter stilstanden kom der umiddelbart efter afslutningen af 1. verdenskrig igen gang i skibsfarten og skibsbyggeriet i Køge. Der blev for eksempel på foranledning af konsul Ditlev Lauritzen i 1918 påbegyndt inddæmning af et stort areal ca. 1 km nord for den gamle havn, til anlæg af en ny havn med beddings til Køge Værft.

Også konsul Lauritzen trængte til at få sin flåde opbygget og søgte et sted, hvor hurtigt og bekvemt kunne anlægge et skibsværft. Egentlig var værftet tiltænkt Esbjerg.<sup>28</sup>

Samme år havde A/S Codan ladet opføre et værft til træ- og jernbetonskibe, ligesom det ældre værft ved Åbassinet var i gang med bygningen af et sejlskib på 340 tons brutto. Bådebyggeriet i Åbassinet var i gang med bygningen af adskillige fiskerbåde.

Fra 1922 oplyses det, at A/S Køge Værft havde fuldendt bygningen af to ståldampskibe på hver 1200 nettoregister tons, og at

det gennemsnitlige antal skibsværftsarbejdere havde været 384, foruden ingeniører og kontorpersonale.

Glæden blev dog kort, og konkurrencen med de store københavnske skibsværfter blev stadig hårdere. I efteråret 1923 måtte konsul Lauritzen sælge aktiviteterne i Køge til A/S Københavns Flydedok, hvorefter hele arbejdsstyrken på Køge Værft stod uden erhverv.

I 1927 blev der udlosset 167.537 tons på Køge Havn, mens der blev indtaget 128.455 tons. Køge var på dette tidspunkt Sjællands største provinshavn for import af mineralolier og trælast.

Antalsmæssigt var Køges hjemmehørende flåde ret stabil i perioden 1910-27. Den talte i gennemsnit 105 skibe på i alt 658 nettoregisteretons, men knapt 90% bestod af fiske-, sten- og andre fartøjer på under 5 tons. Kun godt et par stykker havde større tonnage. Køges største skibe var i 1920 sejskibet "Fortuna" på 67 bruttotons (50 nettotons).

Samtidig var der 9 dampskibe i Køge, hvoraf det største, "Magda", blot var på 8,76 nettotons og havde en maskine på 30 HK. I 1920 var vareimporten til Køge Havn på 15.500 tons, svarende til 85% af importen i det samlede tolddistrikt.

Endnu i 1958 var der ved Køge Toldsted hjemmehørende 1 motorskib på 210 bruttotons samt 8 sejskibe med motor på tilsammen omkring 500 bruttotons. Året før var der indgået 147.019 tons gods fordelt på i alt 814 indgående skibe. De udlosede varer bestod af korn og kornvarer, foderstoffer, træ og tømmer, kul, koks, briketter, benzin, olie, gødningsstoffer og teglværksprodukter.

Sommeren 2007 gik Køge Kommune i gang med et opfyldningsprojekt, der i løbet af det efterfølgende årti dels skal rumme et jorddepot, som skal modtage 4 millioner tons forurenede jord fra hovedstadsområdet, og dels skal give arealer til en påtænkt havneudvidelse, udvidelse af marinaen og udbygning af strandarealerne.

## Skibsfart og sejlads på fjordene

Stedet, hvor de utilfredse fjordfiskere, som det senere skal omtales, havde sat sig selv og de fremmede fiskere stævne, var Gershøj Kro. Kroen var åbnet samme år i et beskedent stråtekt hus på 7 fag direkte ned til stranden.

Hovedbygningen til den nuværende kro blev opført i 1907 og var på 19 fag. Samtidig fik kroen navnet "Gershøj Badehotel", hvor den som i adskillige andre kystlandsbyer ved fjordene og i



Køge Bugt blev kroen og landsbyen et velbesøgt sommeropholdssted for mange storkøbenhavnske landliggere.<sup>29</sup>

I 1830'erne blev østersbankerne ved Eskilsø udgravet, så der fra 1836 var en vanddybde på omkring 3 meter. Herefter behøvede de større fartøjer, bestemt for Roskilde, ikke længere omlade deres gods i Frederikssund, men kunne sejle direkte til Roskilde.

Uddybningen og udsigten til en jernbaneforbindelse til Roskilde gav stødet til en række initiativer på dampskibsområdet, og købmand J. Lundt satte i 1844 hjuldamperen "Harlequin" i fart på fjordene. Der blev gjort adskillige forsøg, men ingen af dem lykkedes.

Kontorchef i Postvæsenet, justitsråd Frederik Klee, skrev i 1851 en opfordring til, at der blev skabt en "regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Issefjordens forskellige Stæder". Heri påpegede han, at en af hovedårsagerne til de mislykkede projekter var, at man havde anvendt "uhensigtsmæssige og oven i købet dårlige, til dels opbrugte og i udlandet kasserede dampskibe, idet man for at spare på skillingen ved indkøbsprisen, har ødslet med daleren til vedligeholdelsen, og hvad der er værre, lidt langt større indirekte tab ved uregelmæssige og lange standsninger til reparationer, der havde bragt farten ud af den regelmæssige gang, der frem for alt er nødvendig for at fremkalde tillid og søgning, som først efterhånden indfinder sig".

Frederik Klee fremhævede, at vejen fra Frederikssund og Jægerspris Færge, der normalt varede 5 timer, med jernbane og dampskib kunne tilbagelægges på omtrent 3 timer, vejen fra København til Frederiksværk kunne nedbringes fra omtrent 8 timer til 4? time, og ikke mindst den lange og besværlige vej fra København til Nykøbing, der tog 12 timer, kunne nedbringes til 6 timer, alt sammen forudsat, at der blev benyttet en kombination af damptog og dampskib.

Han fremlagde detaljerede planer og budgetter for en dampskibsforbindelse fra Roskilde over Eskilsø, Frederikssund og Frederiksværk til Nykøbing Sjælland. Klee gjorde også opmærksom på, at en stor del af det frugtbare Hornsherred, der havde en lang omvej til og fra Roskilde og København "kunne forlægges over færgen ved Eskilsø og således betydeligt ophjælpe dampskibsforbindelsen. Endelig fandt han, at det ville være mest hensigtsmæssigt, at bestyrelsen, når der var dannet et aktieselskab, som kunne sikre etableringsudgifterne og købet af skibet, overdrog ledelsen til en mand, som den selv havde valgt, helst med udgangspunkt i Roskilde.<sup>30</sup>

Frederik Klees planer og forudsigelser blev realiseret af Alexander Wilde og andre, ja, det kunne næsten se ud, som om han

direkte pegede på Wilde som leder af det store projekt. Det var i hvert tilfælde Wilde, der i 1856-57 tog ideen op og sammen med dampskibsspeditor C. P. A. Koch og en række lokale folk dannede "Actie-Selskabet til Dampskibsfartens Fremme paa Isefjorden". Betegnelsen Isefjorden dækkede dengang over både Roskilde Fjord og Isefjorden.<sup>31</sup>

Selskabet, ved C. P. A. Koch, lod i 1857 et hjuldampskib på 66,76 bruttotons og med en dampmaskine på 25 HK, bygge i London, og man lod det opkalde efter Frederik den Syvende, der allerede i december 1856 tegnede sig for en aktie på 2.000 rigsdaler. Alexander Wilde blev valgt som selskabets direktør og forretningsfører frem til dets opløsning i 1870. Dampskibet anløb Gershøj for første gang den 11. august 1857.

Blandt den almene befolkning var dampskibe længe et nyt og uforståeligt begreb. For at fremme forståelsen gav man landsbyernes skolebørn frirejse til Roskilde med tilhørende domkirkebesøg. Da dampskibet en dag returnerede mod Gershøj, stod Wilde på et højt beliggende parti af Gershøj og hørte herfra en moder til et af børnene sige: "Nej dog, Ane Christine, lad os gå lidt tilbage, man kan aldrig vide, hvad spektaklet finder på og måske kravler op på os", hvorefter de veg tilbage".<sup>32</sup>

Det nye selskab sigtede i første omgang på at skaffe de større byer, Nykøbing, Holbæk, Frederiksværk og Frederikssund, forbindelse til hovedstaden via Roskilde, hvor man fik jernbane i 1847. Hjuldamperen, der var på 62 bruttotons, anløb Nykøbing Sjælland, Frederiksværk, Jægerspris, Frederikssund, Torp, Selsø, Gershøj og Roskilde.

I anledning af den nye forbindelse fik Gershøj en ny solid landgangsbro. Den tidligere bro var meget simpel og blev fortrinsvis benyttet til joller og både, der fragtede landbrugsprodukter fra Horns Herred til Færgebro Rev næsten lige overfor. Herfra blev de kørt til Roskilde, hvorved man sparede mange kilometers omvej over Borrevejle.

## Frederik VII og Adjudanten

Sejladsen til Nykøbing Sjælland blev i mange år besørget af "Frederik VII", mens dampbåden "Adjudanten", som Wilde havde anskaffet for egen regning, klarede den kortere sejlads mellem Roskilde og Gershøj. Selskabet fik i 1866 en alvorlig konkurrent i det nyoprettede rederi DFDS, der oprettede en dampskibsroute mellem Holbæk og København, og da investeringerne i Wildes og Kochs aktieselskab hidtil ikke havde bragt aktionærerne et



nævneværdigt udbytte, blev der stillet forslag om, at selskabet realiserede sine værdier.

Der var heller ikke noget kundeunderlag at hente for det gamle selskab i byerne ved Isefjorden, efter at DFDS i 1879 havde oprettet en dampskibsroute mellem Nykøbing Sjælland og Frederikssund, hvorfra passagererne kunne tage toget til København i stedet for at fortsætte til Roskilde. Kort tid efter blev "Frederik VII" solgt til ophugning.<sup>33</sup>

I 1874 var storhedstiden slut for DFDS's Holbæk-rute, da nordvestbanen til Holbæk-Kalundborg åbnede.

Da jernbanen blev ført igennem til Frederikssund i 1879, blev "Adjudanten" sat ind i sejladsen mellem Gershøj og Frederikssund.

Efter en eksplosion og en brand ombord på skibet i 1880, blev driften indstillet, og selskabet likviderede. Efter Frederikssundsbanens åbning året før var det ikke længere nødvendigt at tage omvejen over Roskilde for at komme til København.

## Lokalfart

I 1881 købte A/S Roskilde-Selsø anløbsbroer og diverse materiel i Gershøj af Alexander Wilde, og den 1. april 1882 blev dampfær-

*Fisker og styrmand Valdemar Sørensen, "Pilen", der sejlede i "Bådfarten Lyndby-Roskilde", lod i 1920'erne bygge en kraftig rygeovn til ål i den lave ende af sit hus på Gershøj Havnevej. Fotograf ukendt.*

gen "Hornsherred" på 30 bruttotons sat ind af A/S Roskilde-Selsø, det senere "Dampskibsselskabet Horns Herred". Ruten Roskilde-Boserup-Gershøj-Selsø Møllekrog blev besejlet dagligt. I 1913 blev "Hornsherred" afløst af et andet skib med samme navn, bygget i Glasgow 1900. Det sejlede fast på Boserup, Gershøj og Selsø Møllekrog, og når der skulle fragtes kreaturer til slagtning i Roskilde, blev de anbragt i en stor pram og bugseret efter dampskibet. Selskabet likviderede i 1918, og et nyt selskab "A/S Hornsherred" blev dannet.

Det skabte en del lokal utilfredshed, at færgeselskabet ikke ville besejle Lyndby. Det resulterede i, at en kreds Lyndby bønder og Roskilde købmænd stiftede "A/S Bådfarten Lyndby-Roskilde", som i 1907 åbnede ruten med en nybygget båd, "Pilen", opkaldt efter et gammelt piletræ for enden af landgangsbroen i Lyndby.

Det skete efter, at en gårdejer på Lyndby Mark havde skænket et strandareal, hvor der kunne opføres et pakhús og anlægges en anløbsbro. "Pilen" sejlede også på Gershøj, men da man ikke kunne få lov til at benytte den gamle bro, blev der bygget en ny, "Pilebroen" lige neden for Gershøj Kro. Samtidig sejlede "Hornsherred" på Møllekrog-Gershøj-Sønderby-Roskilde.

De to selskaber konkurrerede hårdt og fik yderligere i 1913 konkurrence fra rutebilen Skibby-Roskilde. Det var dog etableringen af den midtsjællandske jernbane, der tog livet af de to fragt- og færageselskaber. Sejladsen til Roskilde med "Pilen" ophørte i 1926, da konkurrencen fra lastbilerne blev for hård.<sup>34</sup>

Udvidelsen af den midtsjællandske jernbanes strækning mellem Hvalsø og Frederikssund åbnede i 1928, hvorefter de regelmæssige sejladsler ophørte definitivt. Det skabte en overgang stor vrede i dele af befolkningen, der nu skulle en stor omvej over Hvalsø eller Frederikssund for at komme til Roskilde.

"Hornsherred" blev herefter under navnet "Strandgreven" sat i passagerfart på Køge Bugt. En række godt brugte motorbåde, de såkaldte "Bertelbåde", fortsatte forbindelsesvejen om sommeren til Roskilde.

Krigens brændstofmangel standsede i 1940 sejladserne for de benzindrevne "Bertelbåde". I 1941 satte den tidligere styrmand fra "Pilen" og en forhenværende lodsassistent færgebåden "Vita" ind på Roskilde ruten. Båden havde en Vølund motor, der kunne sejle på brænde og gëngas.

Efter krigen sejlede både "Vita" og "Bertelbådene" med turister i sommerhalvåret. I begyndelsen af 1960'erne udkonkurrerede lastbilerne fragtbådene. Efter at være toppet med 11 anløb i 1953 fandt det sidste anløb af en fragtbåd i Gershøj sted i 1962.



*Selvom lystbådene sætter deres tydelige præg på Mosede Havn, indgår bundgarnsfiskerne og deres både fortsat i havnebilledet.*

*Foto: Alan Hjorth Rasmussen 2007.*

## Isefjordskysten

På den vestvendte side af Gl. Roskilde amt, det vil sige imod Isefjorden, var der tilsvarende aktiviteter som på østsiden. De kom dog langt senere og var ikke primært rettet imod turist- eller passagerfart.

I 1889 blev der oprettet en dampskibsforbindelse mellem Holbæk, Orø og Egholm Bro i Vellerup Vig. Dampskibet "Ourø" skulle fragte svin til Holbæk Slagteri og i øvrigt klare vare- og materialeforsyningerne mellem Holbæk og Hornsherred. "Ourø" blev naturligvis også benyttet til passagersejls, og skibet sejlede blandt andet søndagsture til Ryegård Skov og Langtved Færgetro.

Broen ved Langtved Færge samt Koholm i Bramsnæs Vig var de gamle anløbssteder i området. Munkholmbroen blev anlagt i 1952 og afløste færgefarten fra Langtved Færgetro.

Der opstod snart et ønske om at skibet kunne anløbe Ejby, men her skulle der først anlægges en anløbsbro, og de stejle tilkørselsforhold skulle forbedres.

Der blev dannet et aktieselskab "Ejby Landgangsbro", hvori der blev tegnet 167 aktier a 10 kr. Aktionærkredsen bestod af 16 fiskere, 16 gårdmænd, 7 husmænd, 4 parcellister, 8 håndværkere, 2 husejere, 1 handelsmand, 1 købmand og 1 ungkarl. 49 af aktieholderne var fra Ejby området. Ud over aktiekapitalen rådede man over et tilskud fra Holbæk Handelsforening på 5.000 kr.

Damperen sejlede tre gange om ugen til Holbæk, hvilket dækkede behovet. Ruten blev nedlagt omkring 1923, da lastbilerne overtog grisetransporterne og udkonkurrerede "Ourø".

Ejby Bro var anlagt til gavn for både fiskere og landmænd og fortsatte som støttepunkt for fiskeriet.

Da dampskibsfarten ophørte, blev broen udvidet til en egentlig fiskerihavn, der rummede omkring 30 motorbåde og joller. Udvidelsen skete på fiskernes egen bekostning. I dag tjener havnen hovedsagelig fritidsfisker-interesser.<sup>35</sup>

## Bro og havneanlæg

På begge sider af Roskilde Fjord og ud til Isefjorden har man igennem århundreder og mere ikke haft havne, men derimod "broer", det vil sige korte stenmoler, hvor joller og pramme kunne ligge i læ og fortøjes til pæle. Dette har været den mest almindelige anlægsform.

Andre slags primitive havneanlæg findes på Roskilde Fjords vestside, hvor der blandt andet ved Skuldelev og ved fiskelejet Skovgærdet ud for Østskov findes landingspladser skåret ind i bredkanterne eller i rørskoven. Hertil kom, at bådene kunne ankres op og ligge for svaj.

Broer kan fortsat ses neden for Klinten i Jyllinge, hvor hver fisker havde sin bro, der normalt havde navn efter ham, "Lars Pæsens Bro", "Oluf Skomagere Bro", "Per Hermans Bro".

Hvor Jyllinge Fiskerihavn ligger i dag var der oprindeligt to broer, som omkring 1879 blev forlænget, så arealet imellem dem kom til at udgøre en primitiv havn. Stenene blev senere funderet med cement, og de blev overbygget med en træbro.

Sidste led i udviklingen blev en cementering af slæbestedet, hvor joller og pramme kunne tages op og sættes i vandet. Også i Bramsnæsvig kan der fortsat ses broer af denne art.

Under bestemte vejr- og isforhold kunne vindstuvningen hobe bjerge af is op på kysten, hvilket blandt andet var til fare for bebyggelsen. For at forebygge, at et atelier, der tilhørte kunstmaleren Hans Ole Brasen, blev ødelagt af is, lod maleren ved atelierets opførelse i 1906 støbe isbrækkere af cement foran huset. Huset lå og ligger fortsat helt nede i strandkanten ved Klinten, Jyllinge.

Udviklingen fra bro til havn er alle steder i Gl. Roskilde Amts fiskersamfund sket på initiativ af lokale fiskere samt i visse tilfælde også det øvrige erhvervsliv. Det krævede naturligvis en enighed imellem fiskerne, som det dog ikke altid var muligt at finde.

Mens udviklingen som skildret gik gnidningsløst i Ejby, var der en overgang store problemer i Jyllinge. Fiskerne havde søgt

amtstilskud til en uddybning af fiskerihavnen, da de nye både, der ville bruge snurrevod, stak for dybt til at kunne komme ind i havnen.

Da beregningerne over de økonomiske konsekvenser af en uddybning kom for dagen, faldt 10 fiskere fra, og amtet tilbaged kaldte et tilsagn om tilskud. De pågældende fiskere ville klare sig ved at ligge på svaj uden for havnen.

På generalforsamlingen i maj 1926 blev meningsudvekslingen mellem fiskerne og havnebestyrelsen så grov, at den endte i Roskilde Civilret. Inden domsafsigelsen havde en af de involverede, storfiskeren Jens P. Fr. Petersen, dog trukket sig ud af havnen og havde bygget sit eget landingssted med bro og bedding nord for havnen, hvor stedet stadig kaldes Nordre Frihavn.

Vedligeholdelsen og udbygningen af fiskerihavnene har dog alle steder været et samspil imellem fiskerne og den stedlige kommunalbestyrelse samt i nogle tilfælde endvidere staten.

I tilfældet Jyllinge var man i 1964 så langt, at man kunne danne interessentskabet "Jyllinge Fiskerihavn", så der ved hjælp af fiskernes egenkapital og tilskud fra stat, amt og kommune kunne foretages en gennemgribende istandsættelse, der først var afsluttet i januar 1969. Omkring århundredskiftet brugte fiskerne i Veddelev et beskedent havneanlæg i læ af en stenrække ca. 75 meter nord for Risø Hegnet. I 1912 skulle militæret bruge arealet til skydebane og byggede derfor en ny havn til stedets 11 joller, der blev benyttet af 33 fiskere. Havnen blev taget i brug i 1913, men forfaldt med årene, efterhånden som antallet af fiskere svandt ind.

Det endte med, at Veddelev Strands Grundejerforening greb ind og i 1961 købte havnen for et symbolsk beløb. Veddelev Strands Bådelaug, oprettet i 1965, overtog i 1973 havnen og byggede den nyværende havn i 1979-80.<sup>36</sup>

## Roskilde Fjord - Isefjorden

Der eksisterer ingen entydige statistiske data, der kan karakterisere og klargøre forskellene imellem fiskeriet i Roskilde Fjord og den sydøstligste del af Isefjorden. Der foreligger dog en undersøgelse af landingsmængderne af fisk fra henholdsvis Roskilde Fjord syd (Sønderby, Gershøj, Roskilde, Veddelev og Jyllinge) og Isefjord syd (Lammefjorden, Holbæk Fjord, Bramsnæsvig og Orø m.v.). Fangstprofilen omfatter, som det fremgår af de to tabeller fangsterne i perioden 1902-1992. Sammenligner man for eksempel 1902-fangsterne i de to fjorde, ses det, at ål har været

hovedressourcen i Roskilde Fjord (91 % af fangsterne), 7 % har bestået af sild, medens fangsterne af torsk og fladfisk udgjorde mindre end 1 %. Det ses endvidere, at ålen i de seneste årtier blev totalt dominerende i forhold til fangsterne af sild og fladfisk.

Fangstprofilen i Isefjord syd var mere broget. Silden spillede i århundredets første halvdel en betydelig rolle - på linie med ål. Derimod gav torsk og fladfisk hver kun ca. 10 % af kiloudbyttet. Der er dog den samme hovedtendens gældende som for Roskilde Fjord syd, nemlig, at mængderne af ål henimod slutningen af den samlede periode kom til at dominere over de øvrige fangster.<sup>37</sup>

Den oprindelige afsætning af fiskefangsterne var indtil slutningen af 1800-årene overladt til fiskerne selv eller deres hustruer. Fiskerne måtte ofte af sted med silden i en rygkurv, hvor de opsøgte hus efter hus i de nærmeste landsbyer for at få deres fangst afsat. Det var almindeligt, at man for eksempel på gårdene købte op imod 250 pund forårssild til nedsaltning, foruden den ferske fisk. Indtraf der store fangster, måtte der skaffes et køretøj, så fangsterne kunne bringes længere ind i landet, undertiden 15-20 kilometer. Det skete, at fiskere fra Rå og Höganäs kom sejlene for at købe sild til videresalg hjemme, men deres priser var normalt lave.

## Jernbaneafsætning

I 1874 åbnede jernbanen Kalundborg-København, som snart blev en del af afsætningsvejen. De mange landprangere, som fra sildebådernes faste station ved Kongsøre Nebbe havde forsynet omegnen med fisk fra vogn eller trillebør, blev herefter delvis udkonkurreret af handelsfolk og opkøbere, som slog sig ned i Holbæk og sendte fisken til København. I Holbæk blev der også opført et silderøgeri, der i en årrække forsynede det tyske marked med røgede sild.<sup>38</sup>

Marie Olsen, der i daglig tale blev kaldt "Madam Olsen", havde været lærerinde på Vallekilde Højskole, og var en tid aktiv fisker sammen med hendes mand, Tuse fiskeren Niels Olsen. Efter mandens død midt i halvfemserne startede hun en lille uanselig fiskeforretning på Holbæk Havn, hvor hun udviste et udpræget handelstalent. Under firmanavnet "Niels Olsens Enke" kom madam Olsen med årene til fuldstændig at dominere fiskeopkøbene på havnen, hvor hendes omsætning var meget betydelig. Hun sendte fisk til store firmaer i Kiel og Eckernförde og eks-





porterede en overgang også store partier ål til Holland.

Efter Madam Olsens død i 1923 videreførte fiskerne forretningen frem til 1993 under navnet "Fiskernes Fællessalg i Holbæk".<sup>39</sup>

## Afsætning fra Ejby

Hovedfiskeriet fra Ejby i Isefjorden var i første halvdel af 1900-årene rettet imod bundgarnssild forår og efterår og ellers ål. Ålfiskeriet foregik i nyere tid med skovlvod, men blev ligesom i Roskilde Fjord forbudt til fordel for fiskeri med stagevod, der ikke var så hårdt ved fiskebestanden. Fangsterne fra Ejby blev afsat gennem Fiskernes Fællessalg i Holbæk, eller ved at man kørte fisken direkte ud til forbrugerne eller til Gammel Strand. En del ål blev solgt til opkøberkvaser, blandt andet fra Frederiksværk.

Følgende erindringer fra Ejby i 1920'erne viser, hvor let det var at etablere sig som fiskehandler. En initiativrig fiskersøn fortæller: "Da vi nåede lidt hen på vinteren, købte jeg et par horn til en trillebør og lavede mig en fin lille bør til at sælge fisk fra. Jeg målte en af prangernes nede ved havnen, der kom nemlig et par prangere med trillebør dengang. Så lavede jeg selv et køretøj.

*Indtil vodfiskeriet vandt indpas, var krogfiskeriet efter ål det absolut dominerende fiskeri i Gershøj.*

*Foto: Alan Hjorth Rasmussen 2007.*

Kassen blev hvidskuret, og på forsiden malede jeg så mit navn, så jeg var jo meget fint kørende. Da de første sild blev landet, stillede jeg på havnen for at købe en kasse fisk, det mente jeg nok, jeg kunne sælge, men min far sagde: "Det er nok bedre, du nøjes med en halv kasse den første gang", så jeg fik kun en halv kasse, men den var jo solgt med det samme, så næste dag måtte jeg have fuldt læs.

Man lærte jo mange at kende, både unge og ældre, og snakke for sine varer skulle man jo også. Jeg kan huske en af mine kunder, der tog 15 skrubber en eller to gange om ugen, og når jeg havde vejet dem, blev jeg inviteret på kaffe. Det sagde jeg jo ikke nej til. Mens vi sad og nød den, spurgte jeg, om ikke søsteren skulle have nogen. "Ja", sagde fru, "det kan vi da snart få opklaret, vi kan da bare ringe", og hun gik ind og ringede op i telefonen og talte med hende, og da hun kom tilbage, sagde hun: "Jo, du kan godt veje 8 pund af til hende". Det svandt jo noget i kassen, når man solgte 23 pund på ét sted. Når så jeg kom ind til byen, kørte jeg over i den anden ende og satte børen, så den vendte næsen ad næste by til. Når så de kørende fiskehandlere kom og så trillebøren, så tænkte de, ja, han har handlet i hele byen, så det er nok bedre, vi kører til næste by, og så fik de brogede et par over nakken, og så gik det videre, Når så de var kørt, kunne jeg i ro og mag handle, nu havde jeg jo hele byen for mig selv".<sup>40</sup>

Åge Hansen, Ejby, så en forretning i at sælge agn til torskefiskeriet, og som agnopkøber investerede han i brugte bassiner og iltapparater til brug ved opkøb nær og fjern. Han allierede sig i 1950'erne med en fiskehandler, hvis rute han senere overtog mere eller mindre i kombination med agnsalget, der var begrænset til efteråret.

Omkring 1950 blev det forbudt at sælge fisk fra åben vogn, og fiskehandleren fra Ejby købte da en bil. Undervejs på ruten modtog han bestillinger på nyslagtede kyllinger, da ægteparret, der drev fiskehandel, holdt hønseri ved siden af.

Ruten gik gennem Ejby, Rye, Jenslev, Karlebyerne og Skibby. Den oprindelige rute gik gennem Gevninge, Lyndby og Roskilde, når der var forårssild i fjorden. De "sang sildene af" på Sct. Jørgensbjerg, men opgav ruten, da der til sidst blev for langt mellem kunderne. Ejby silden blev solgt på deres friskhed. Sild, der ikke kunne erhverves i Ejby, blev købt på fællessalget i Holbæk, og da det ikke længere var rentabelt gik turen til auktionerne i Hundested og endnu længere borte. Til sidst fandt fiskehandlerne ud af, at de kunne få det hele på Københavns Fisketorv.

Kunderne var oprindelig folkene på gårde og husmandssteder, siden blev det plejehjem og offentlige institutioner, for ek-

sempel rådhus. Der blev naturligvis også solgt fisk til "private". Man vidste, at fiskehandleren kom på bestemte dage og tidspunkter, og var de ikke hjemme, stillede de en gryde ud med penge og besked. Andre købte på kredit og afregnede en gang om måneden. Af og til afleverede fiskehandleren fisken direkte i køleskabet.

Fiskehandlerfamilien fra Ejby pointerede i øvrigt, at jernbanen ikke havde nogen betydning for afsætningen af fisk fra Ejby.<sup>41</sup>

## Afsætning fra Jyllinge

Som andre steder boede der også i Jyllinge, der var det største fiskerleje i Gl. Roskilde Amt, fiskehandlere, som endnu i årene omkring 1900 forsynede den nærmeste omegn med fisk. Det skete fra trillebør eller hestevogn. Ja, der kendes endog et eksempel på, at en Jyllinge-fisker drog af sted kl. 1 om natten med sin trillebør læsset med ål, for at han kunne få fangsten afsat til gode priser på Gammel Strand. Han vendte tilbage igen samme eftermiddag. Efter Frederikssundsbanens åbning i 1879 blev det dog mere og mere almindeligt, at man kørte fisken til Ølstykke Station og sendte den videre derfra.

1920'erne var en blomstringstid for Jyllinge fiskeriet, efter at der blev indført egentlige kuttere til snurrevodfiskeri. Da fremmede fartøjer i 1930'erne brugte ulovligt trawlfiskeri i Roskilde Bredning fulgte Jyllinge fiskerne efter, og snart søgte de store både uden for fjorden. Der opstod et rentabelt krogfiskeri efter torsk i Kattegat og Øresund, hvorefter basen i perioder af året blev forrykket fra Jyllinge til Gammel Strand.

I 1926 slog en række Jyllinge fiskere sig sammen i andelsforeningen "Jyllinge Fiskeexport". De byggede det såkaldte "Exporthus" med bassiner til udferskning af ålene, inden de blev sendt til London. Ved at eksportere selv undgik fiskerne det fordyrende led af mellemandlere: "Fiskerne har i lang tid været klar over, at den betaling, der på det engelske marked ydes for ålene, svinder stærkt ind, inden den når hjem til fiskerne, og det har da også vist sig, efter at de selv har begyndt at sende ålene direkte til England, at der er kommet 30-35 øre mere hjem pr. kilo. Efter at fiskerne har påbegyndt den direkte eksport af ål, er de blevet opmærksomme på, at der med fordel kan knyttes ægekseport dertil, og fiskerne i Jyllinge driver stor fjerkræsavl. Det er naturligvis fiskernes hustruer, der passer fjerkræet".<sup>42</sup> Med årene ophørte den direkte eksport til England, og ålene blev i stedet afhentet leven-

de i kvaser, senere i bassinbiler, der kørte dem direkte til aftagere i Holland og andetsteds.

I Jyllinge boede den bekendte fiskerkone og fiskehandlerske Vera Jørgensen, "Veronica", som drev fiskehandel i Roskilde og Jyllinge. Veronica var kendt viden om for sin handel med ål.

## Skallegravning

For at skaffe kalktilskud til fjerkræ begyndte man i 1920'erne at grave østersskaller på land ved Vente, nord for Selsø. I 1930'erne blev gravningen udstrakt til fjordområdet. I 1954 fik Jyllinge fiskerne skallegravningsproblematikken tæt ind på livet, da et Odense firma ønskede at benytte Jyllinge Fiskerihavn som oplagsplads for skaller.

De landbaserede aktiviteter omkring gravningen af østersskaller lå alle i Frederiksborg Amt, hvorimod en del af Jyllinge fiskernes aktivitetsområde på vandet lå i Gl. Roskilde Amt.

I slutningen af 1950'erne indledtes en række forebyggende protester imod bygningen af en projekteret skallefabrik - fjordens sydligste - ved Hammer, Østby, det vil sige lige over for Jyllinge. Bilgrossereren, der ville opføre fabrikken, hævdede, at skallefiskeri kunne være et lige så berettiget fiskeri som ålefiskeri, og at det gjaldt om at bevare og udbygge de eksisterende arbejdspladser på fjordens vestside.

Fiskernes vedvarende protester, suppleret også fra naturfredningsfolk, søgte at stoppe opførelsen af fabrikken, men forgæves. Jyllinge fiskerne søgte at involvere statsministrene H. C. Hansen og Viggo Kampmann, men blev mødt med samme argumenter som bilgrossereren, nemlig at skalleværket burde gennemføres af beskæftigelsesmæssige grunde.

Fiskerne argumenterede med, at skallegravningen ville gribe ind i deres hævdvundne rettigheder til fiskepladserne, idet der ikke både kunne graves skaller og sættes ålebundgarn på de samme pladser. Protesterne var forgæves, da skaderne skulle påvises, førend det kunne ende med proces.

I sommeren 1961 gik bilgrossereren i gang med at opføre skallefabrikken i Østby og at grave havnen. I de følgende årtier voksede modstanden sig stærk imod skallegravningen og endte med en folkebevægelse rettet imod ØTA i Marbæk syd for Frederikssund. I maj besluttede miljøministeren, at skallegravningen i fjorden skulle afvikles over en fire års periode og være helt afsluttet den 31. december 1997. Skallefabrikken i Østby blev revet ned i starten af 1990'erne.<sup>43</sup>

## Storbyforurening

Det var ikke første gang lokalbefolkningen på østsiden af Roskilde Fjord havde måttet kæmpe imod industriens og de store byers interesser. Roskilde by var storforurener af fjorden, idet fjorden skulle modtage urensset affald fra både mennesker og industri. Formanden for sundhedskommissionen demonstrerede demonstrativt fjordens påståede vandkvalitet ved dagligt frem til 1951 at bade i vandet fra Søbadeanstalten. Ved årsskiftet 1950-51 fik Roskilde Åleexport slået ål ihjel for en kvart million kroner, og opmærksomheden blev på ny rettet imod byen som fjordens store forureningskilde. Ejeren lagde sag an mod kommunen, men tabte på grund af bevisets stilling. Han måtte herefter gå fra det hele.<sup>44</sup>

## Cheminova

I 1947 begyndte A/S Cheminova at udlede urensset spildevand med klorfenoler fra Sørupværket ved Måløv. Fiskebestanden i store dele af Roskilde Fjord blev slået ihjel og kunne end ikke bruges som dyrefoder. Man skulle helt frem til februar 1953, førend det blev påvist, at 1 liter fenol og klorfenol var tilstrækkeligt til at forgifte 10 millioner liter rent vand. Samme år etablerede Cheminova sig med egnsudviklingsstøtte på tangen ved Harboøre.

## Noter:

<sup>1</sup> Beretning om Fiskeriernes Tilstand ved Bornholm og Christiansø, ved Lolland og Falster, ved den vestlige Kyst af Sjælland og Isefjord (Afgiven til Indenrigsministeriet af Skuespiller A. J. Smidth og trykt ifølge Ministeriets Foranstaltning), København u.a. s. 41.

<sup>2</sup> C. F. Drechsel: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier i Nordsøen og Farvandene indenfor Skagen, 1890. Reprografisk optryk, Dansk Fiskerimuseums skrifter 4, 1988, s. 146.

<sup>3</sup> George Nellemann: Sælhunde og marsvin. Jagten på havpattedyr i Danmark. Folk og Kultur 2007, s. 24-25 (med skematisk tegning af en marsvineruse).

<sup>4</sup> L. P. Bigaard: Rye-Sonnerup. Træk af Sogdenes Historie. Levering for Aaret 1941 fra Historisk Samfund for Københavns Amt, fotografisk optryk 1978, s. 82-84.

<sup>5</sup> Artikel af L. P. Bigaard i Jul i Roskilde 1935, her gengivet efter Eigil Hansen: Ejby fiskere...

<sup>6</sup> Forfatterens optegnelse med Gunnar Olsen, Jyllinge, den 15.11.1995, Fjordmuseet, Jyllinge.

<sup>7</sup> Dateringer H. P. Rohde: "Dejligheden" efter kronik i Berlingske Aftenavis 27.2.1969 (internettet) og Flemming Behrendt: "Et groft citatmisbrug" (internettet). Citatet fra "Vildt" (1890) er gengivet efter A. E. Larsen: Henrik Pontoppidan. Liv og vilkår, København 1988, s. 23-24.

<sup>8</sup> George Nellemann: Ålejern og andre lystre og hvordan man bruger dem, Nationalmuseet 1975, s. 47.

<sup>9</sup> N. M. Ludvigsen: Med Fiskere paa Aalefangst. Faglig Læsning Nr. 46, 1932, s. 22. Jævnfør Ludvig Ludvigsen og George Nellemann: Ålestangning på Roskilde Fjord. Særtryk af Årsskrift for Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg 1965, 8 s. Jævnfør i øvrigt generelt om fiskeriet på Roskilde Fjord Flemming Rieck og Max Vinner: Fisker og båd på Roskilde Fjord – i fortid og nutid, Vikingskibshallen 1989, Gunnar Olsen: Stednavne på Roskilde Fjord, II oplag, Jyllinge 1974, Thomas Højrup: Fjordboliv omkring Roskilde Fjord, Nationalmuseet 1980, Alan Hjorth Rasmussen: Stednavne på Roskilde Fjord. En sammenligning fra Jyllinge Holme området imellem Gunnar Olsens indsamling 1973-74 og en undersøgelse i Jyllinge 2004-05, Fjordmuseet/Roskilde Museum, Jyllinge 2005 Jf. fra Isefjorden Sven Thorsen: To mand og en båd. En bog om fjordfiskere, Bjergsted 1984.

<sup>10</sup> Alan Hjorth Rasmussen: Fiskeri og andre fjorderhverv. Levende fortid. Glimt af Gundsøs kulturhistorie, Fjordmuseet 2004, s. 136.

<sup>11</sup> Ole Pedersen: En Hedebogaard i gamle Dage. Særtryk af Historisk Samfunds Aarbog for Københavns Amt 1930, s. 88-89.

<sup>12</sup> Vedr. ålerøser og spærregarn, se Alan Hjorth Rasmussen: Fiskeri og andre fjorderhverv. Levende fortid. Glimt af Gundsøs kulturhistorie, Fjordmuseet 2004, s. 133.

<sup>13</sup> Fanny Fang: Roskilde-Specialiteter. Roskilde Studier. Spredte Bidrag til Byens Historie. Under Redaktion af Victor Hermansen, Roskilde 1944, s. 185-194.

<sup>14</sup> Kongeriget Danmarks chorographiske Beskrivelse forfattet af Nikolay Jonge, Sognepræst for Allersløv-Meenighed i Siælland, København 1777, s. 111.

<sup>15</sup> Tidende for Forhandlingerne ved Provindsialstænderne for Sjællands, Fyens og Lolland-Falsters Stifter samt for Island og Færøerne, 1. Række: Journal over de daglige Forhandlinger 1838, Kjøbenhavn og Roskilde 1839, Roskilde Stænder-Tidende 7. November 1838, sp. 554-555.

<sup>16</sup> Sagen er behandlet af Alan Hjorth Rasmussen i "Fjordfiskerne blev ikke dømt". Egnshistorisk Forening i Gundsø Årsskrift 1991, s. 25-32. Se desuden Alan Hjorth Rasmussen: Jens Væver og det jyske ålevodfiskeri. Limfjordsfiskerne og jagten på Sjællands ål. Limfjordsmuseets små-

skrifter nr. 11, Løgstør 1991.

<sup>17</sup> Alex Wilde: Lyse og mørke Livserindringer 1856-1863, København 1895, s. 39-41. Wilde kalder dæksbåden, der var bygget i Sverige, "Hejen".

<sup>18</sup> Roskilde Avis den 26.8.1871, s.2.

<sup>19</sup> Alan Hjorth Rasmussen: Drivvod i Danmark. Dansk fiskeri i stilstand og mobilitet 1871-1888, Esbjerg 1988.

<sup>20</sup> Roskilde Tidende 25.6.1971.

<sup>21</sup> Karl-Johan Rubæk: Kystfarten Køge Bugt. Solrød lokalhistoriske Forening 1-85, s. 3-9.

<sup>22</sup> Karsten Sedal: Bundgarnsfiskerne i Mosede, Greve Museum 1997.

<sup>23</sup> Sven J. Olsen: Mosede havn – halvtreds år 1929-1979, Mosede Strand 1979, Mosede Havn 75 år 1929-2004 (internettet).

<sup>24</sup> Om nyere tids udvikling i Køge Bugt området se f.eks. Poul Erik Skriver: Byerne langs Køge Bugt. Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie nr. 28, 1984.

<sup>25</sup> Gunnar Solvang: Dansk flinteindustri. En kulturhistorisk skildring af en glemt landindustri, Køge Museum 2006, s. 102-03.

<sup>26</sup> Karl-Johan Rubæk: Tre kalkværksgårde – en beretning om kalkdrift i Solrød-området. Solrød lokalhistoriske Forening 5-87, s. 89-9.

<sup>27</sup> Erik Gøbel: Erhverv, havn og told i Køge 1909-1927, Køge Fonden 1992, s. 5-6.

<sup>28</sup> Salomon J. Frifelt: Konsulen, København 1939, s. 311-12.

<sup>29</sup> Niels Lærkeholm og Karl-Johan Rubæk: Gershøj Havn 1857-2007. Fiskerne, færgerne, fragtskibene, fritidssejlerne, 2007, 44 s.

<sup>30</sup> Frederik Klee: Om en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Isefjordens Stæder, u.a.

<sup>31</sup> Andre kalder selskabet "Aktieselskabet til Fremme af Dampfarten på Roskilde Fjord" (Etnologigruppen v/ Ole Jørgensen: Færgefarten på Roskilde Fjord, ROMU. Årsskrift for Roskilde Museum 1984-85), mens Kurt Sørensen uden nærmere kildeangivelse kalder selskabet for "Actie-Selskabet til Dampskibsfartens Fremme paa Isefjorden", jf. efterstående kilde.

<sup>32</sup> Alex Wilde: Lyse og mørke Livserindringer 1856-1863, København 1895, s. 24. Gengivet med anden ordlyd i Kurt Sørensen: Med dampskib på Isefjorden. Rutefart på fjorden i forrige århundrede. Bertel 1983, stencileret, upagineret.

<sup>33</sup> Kurt Sørensen: Med dampskib på Isefjorden. Rutefart på fjorden i forrige århundrede, Bertel 1983 (stencileret).

<sup>34</sup> Sejladserne med "Pilen" og "Hornsherred" er udførligt skildret i Etnologigruppen v/ Ole Jørgensen: Færgefarten på Roskilde Fjord, ROMU. Årsskrift for Roskilde Museum 1984-85.

<sup>35</sup> Eigil Hansen: Ejby fiskere. Om fiskeriet og fiskerne ved Bramsnæsvig i 150 år. Fra vor egns histori nr. 16, Bramsnæs Museum og Arkiv u.a., s.

12-15.

<sup>36</sup> Svajeren. VSB 40 år og Veddelev Havn 25 år, 29. årg. nr. 6 jubilæumsnummer juni 2005 samt Himmelev sogns historie. Redaktion Ingeborg Christmas-Møller og Gorm Bruun Hansen, Roskilde Museums Forlag 1995, s. 158-59.

<sup>37</sup> Niels Jul Nielsen. Afsluttende rapport til Kystkulturprojektet, dec. 1993, s. 12.

<sup>38</sup> Dansk Fiskeristat redigeret af A. C. Strubberg II, København 1936, s. 156-157.

<sup>39</sup> Fiskeri ved Ourø i en svunden tid. Fortalt af Laurits Larsen, mangeårig fisker på Isefjorden. Samskrevet og let redigeret af Harald Petersen, kopi på Bramsnæs Arkiv. Jf. Venstrebladet 3.1.1998.

<sup>40</sup> Erindringer, lånt af Margit Zoega, Ejby, september 1998. Kopi af renskrift på Bramsnæs Arkiv, s. 10.

<sup>41</sup> Interview med Grethe Hansen, enke efter fisker og agn- og fiskehandler Åge Hansen, Ejby, den 3. september 1998 vedr. fiskeafsætning i Bramsnæs. Bramsnæs Arkiv.

<sup>42</sup> Dansk Fiskeritidende 1927, s. 2.

<sup>43</sup> Alan Hjorth Rasmussen: Din fjord – Min fjord. Interessekonflikter omkring brugen af Jyllinge Holme og den sydlige del af Roskilde Fjord, 2000.

<sup>44</sup> Alan Hjorth Rasmussen: Din fjord – Min fjord. Interessekonflikter omkring brugen af Jyllinge Holme og den sydlige del af Roskilde Fjord, 2000.