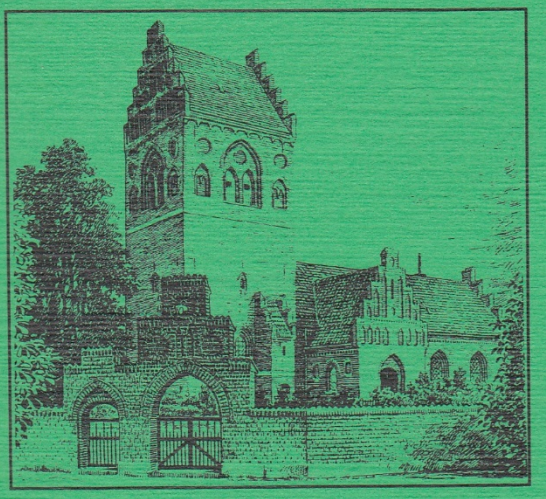


Ejvind Tofte
og
Egon Funch

KIRKE OG KRO
M.M.

Historisk Selskab
for
Glostrup
Brøndby
Albertslund
Vallensbæk

Ejvind Tofte og Egon Funch

KIRKE OG KRO
M.M.

LOKALHISTORISKE SKILDRINGER
UDGIVET AF
HISTORISK SELSKAB FOR GLOSTRUP,
BRØNDBY, ALBERTSLUND OG VALLENSBÆK

Glostrup 1983

På omslaget:

Glostrup kirke. Tegning fra Trap: Danmark, 4. udgave, 1920.
Røde Vejrmølle Kro. Tegning af Jens Johansen 1961.

Glostrup Bogtryk + Offset A/S · 02-96 00 31
ISBN 87-88547-00-0

Indhold

Om Glostrup kirke: Side

I. Et bronzealderminde? 5

II. Glostrup kirkes overdragelse til Roskilde Domkirke 11. november 1334 9

III. Hvem ringede med klokkerne? 12

Kroen ved Landevejen. Med Axel Juel på Røde Vejrmølle Kro 15

Fra postkassens og frimærkets barndom 24

Hyp, lille Lotte! Om Glostrup sogneråds syn på biler og sporvogne i 1898 26

Hjulspor og pølevand. Om bivejenes tilstand i halvfemserne 34

Om Glostrup Kirke
I.
Et bronzealderminde?

Af *Ejvind Tofte.*

I Glostrup kirkes tårn findes et bemærkelsesværdigt tegn. I en kridtkvader i 2. skifte under det østlige glamhul anes afbildningen af et hjulkors. Det er udformet som tre koncentriske cirkler. Den inderste er udfyldt med fire eger, der danner et ligearmet kors. Anden og tredie cirkel er forbundet med syv (måske otte) eger. Er det en helleristning fra bronzealderen (o.1500 - 400 f.Kr.), som er endt her? Der kendes adskillige eksempler på, at gamle helligsten er blevet indmuret i kirkebygninger. Måske fordi man har anet, at der var noget specielt ved disse sten, måske som et tegn på at tidligere hedenskab nu er blevet overvundet af kristendommen. Eksempler på indmurede hjulkors finder man bl.a. i kirkerne i Sigersted, Asnæs og Kirke Såby.

Helleristninger er minder om bronzealderens religion. På Bornholm findes de på fast klippe - i det øvrige Danmark på løse sten. Ristningerne viser mennesker, dyr, skibe og scener fra bronzealderens gudsdyrkelse. Desuden er der to ofte forekommende tegn, nemlig skåltegnet og hjulkorset.

Helleristningerne er i virkeligheden et helt arkiv over bronzealderens religion; men det er et meget vanskeligt tilgængeligt arkiv. Bronzealderens myter er glemte, og den hellige sang og musik er forstummet. Johs. Brøndsted siger om helleristningerne: "Hvordan løser man disse besynderlige rebusser på en måde, så også andre end løseren tror på løsningen".

Et fremgår dog umiskendeligt af helleristningerne. Bronzealderens religion var først og fremmest en soldyrkelse. Solen gav liv og grøde. Uden den var der kun død og mørke. I bronzealderens begyndelse opfattede man solen som et begreb. Fra slutningen af perioden sker der en personificering. På en sådan dagligdags ting som en barberkniv ser man solguden komme sejlende i sit skib hen over himlen. Netop solens bevægelse hen over himmelhvælvet har givet anledning til forskellige forestillinger. I det nævnte tilfælde sejlede solen. På den berømte solvogn fra Trundholm mose bliver den trukket af en hest. Også hjulkorset har noget med bevægelse at gøre. Cirkelformen viser solbiledet, og korset bringer tanken hen på egerne i et vognhjul. Solens hjulkors var bronzealderens almindelige og af alle forståelige mærke.

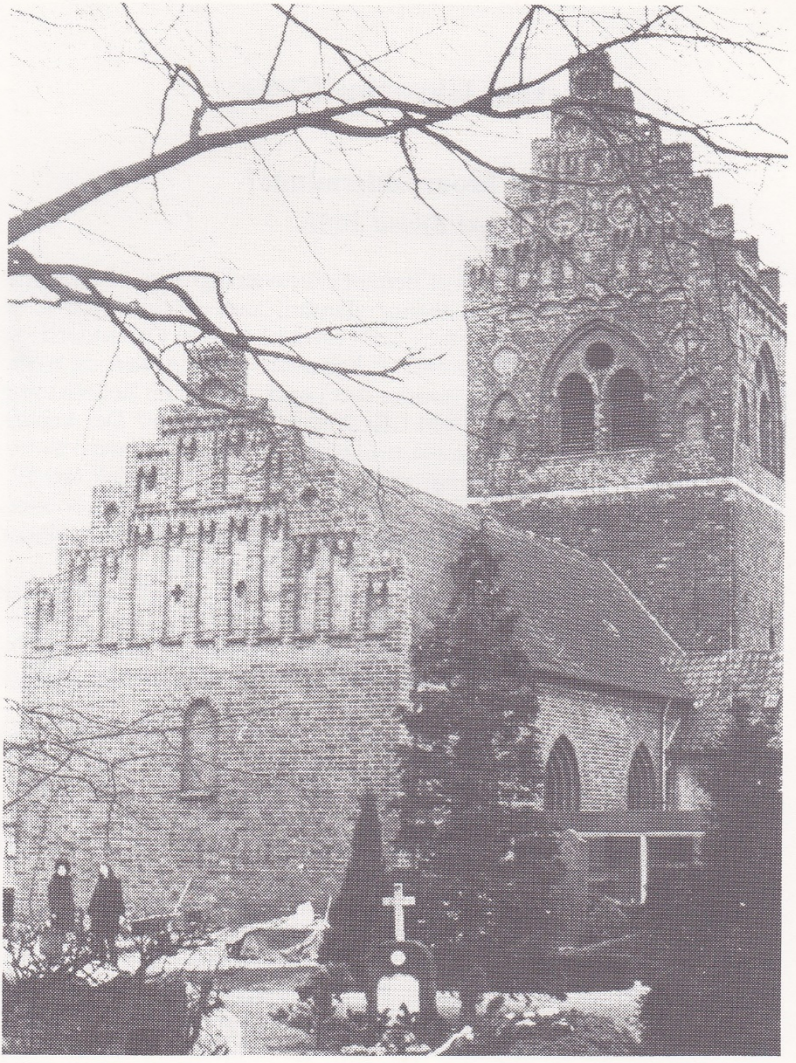


Foto: Allan Hygum. 1971.

Glostrup kirke set fra nordøst. Hjulkorset findes indvendig i tårnet i en kridtstenskvader under det sydligste af de to glamhuller.

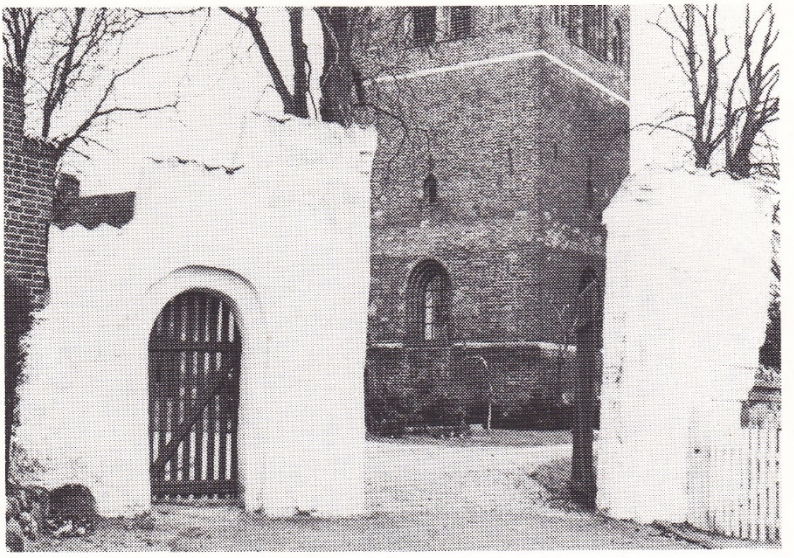


Foto: Bent Petersen. 1966.

Den middelalderlige, hvidkalkede munkestensportal er opført omtrent samtidig med overdragelsen til Roskilde domkirke. Over porten har der været en bue.

Overskriftens spørgsmålstegn viser, at der nok bør udvises en vis forsigtighed over for rask væk at betegne mærket i Glostrup kirke som et solkors fra bronzealderen. Materialet er kridtsten (limsten). Tegnet må have været placeret i det fri i mere end 2000 år, før det blev indmuret i Glostrup kirke. Man kan undre sig over, at korset har kunnet bevares i så lang tid i den bløde kridtsten.

I Nationalmuseets topografisk-antikvariske arkiv er materialet indskrænket til tre sammenhæftede småsedler, der intet siger om hjulkorsets oprindelse.

Men hvis tegnet ikke er et bronzealderminde, hvad er det så?

Litteratur:

Brøndsted, Johs.: Bronzealderens Soldyrkelse.
Fra Nationalmuseets Arbejdsmark. 1939.

Glob, P.V.: Helleristninger i Danmark. 1969.

Nationalmuseets arkiv. 2. afdeling.

Aftryk af hjulkorset. Udført af viceskoleinspektør J.P. Bang ved at lægge et stykke papir over kridtstenskvaderen og bestryge dette med farvekridt.

II.

Glostrup kirkes overdragelse til Roskilde Domkirke 11. november 1334

Af *Ejvind Tofte.*

Fredag den 11. november 1334 var syv mænd forsamlede på Roskilde bispegård i et vigtigt anliggende. Disse syv var i fællesskab kirkeejere i Glostrup; men havde nu besluttet sig til at overdrage deres patronatsret, som det kaldtes, til Roskilde bispestol.

Fra overdragelsesdokumenterne kender vi navnene på de syv. Der var fire verdslige stormænd: Klaus Gyncelinsen, Gyncelin Klausen, Jakob Gudmundsen og Jens Gørike. Af disse var de tre første henholdsvis fader, søn og svigersøn. Desuden var der tre gejstlige: kannikerne Hemming og Henrik Gertsen og ærkedegnen Peder Urt. En ærkedegn varetog specielt økonomisk-administrative opgaver ved en bispestol.

Meget taler for, at disse syv personer har tilhørt den samme slægt, nemlig Snubbe-ætten, om hvilken Snubbekorset ved Vridsløsemagle endnu står som et synligt minde. Det er en nærliggende tanke, at det oprindeligt har været et medlem af denne slægt, der i sin tid i 1100-tallet har taget initiativet til opførelsen af Glostrup kirke.

I 1752 skriver Glostrup-præsten, at der i kirken tidligere fandtes et lille middelalderligt glasmosaikvindue med afbildning af to horn. Snubbeslægten førte netop to horn - og intet andet - i deres våben. Det nævnte vindue er måske et minde om Snubberne. Det skal dog tilføjes, at to horn indgår i et utal af adelige våbenmærker.

Overdragelsen af ejerretten (patronatsretten) til Roskilde Domkirke skete uden noget vederlag. Man kan spørge om, hvilket motiv kirkeejerne har haft til denne handling. Dels har man vel haft en tanke om, at denne gave var en "god gerning". En del kirkejorder fulgte jo med. Dels var det vel aldrig af vejen at stå sig godt med den mægtige Roskildebisp - specielt for de tre gejstlige ejere. Endelig kan det nævnes, at det krævede en arbejdsmæssig indsats at være kirkeejer. De opgaver, der i vore dage varetages af et menighedsråd, måtte kirkeejerne tage sig af: økonomi, bygningernes fornyelse og vedligeholdelse, kirkegården, personale o.s.v.

Roskilde **1334. 6. november** **162**

Ærkedegnen Peder Urt og kannikerne Hemming og Henrik Gertsen i Roskilde overfører deres patronatsret til Glostrup kirke til det præbende, som provsten Henrik har i Roskilde domkirke.

A: Univ.Bibl. AM. XX 23a. Perg. 14,5×6,5 (plica 1,1). Tre seglsnit.
Atlas nr. 888.
Tryk: Rep. nr. 1699 (*i udtog*).

Omnibus presens scriptum cernentibus. magister Petrus dictus Herba/ archidyaconus ecclesie Roskildensis/ magister Hem*m*inggus et Hinricus Geræths*un* canonici. ibidem. salutem in domino sempiternam. ♦ Notum facimus uniuersis quod nos uoluntatem et consensum nostrum libere admittimus. ut ecclesia Glostorp in qua nobis merum ius competit patronatus prebende ecclesie Roskildensis/ quam/ magister Hinricus prepositus in eadem ecclesia tenet perpetuo sit annexa. ius ipsum patronatus nobis in ipsa competens in dictam prebendam uice nostri et nostrorum successorum omnimode in perpetuum transferentes. ♦ In cuius rei testimonium sigilla nostra presentibus duximus apponenda. ♦ Datum Roskildis anno domini. m°. ccc°. xxx°. quarto dominica proxima ante diem beati Martini.

163 **1334. 6. november** **Roskilde**

Klaus Gyncelinsen, Jens Gørike, Jakob Gudmundsen og Gyncelin Klausen overfører deres patronatsret til Glostrup kirke til det præbende, som provsten Henrik har i Roskilde domkirke.

A: Univ.Bibl. AM. XX 23b. Perg. 14×6,5 (plica 1,3). To perg.remme.
Atlas nr. 889.
Tryk: Rep. nr. 1700 (*i udtog*).

Omnibus presens scriptum cernentibus. Claus Gynzelini. Iohannes Gørike. Iacobus Gutmundi. et Gynzekinus Clauss*un*. salutem in domino. ♦ Notum facimus uniuersis. quod nos uoluntatem et consensum nostrum libere admittimus. quod ecclesia Glostorp/ in qua nobis merum ius competit patronatus/ prebende ecclesie Roskildensis/ quam magister Henricus prepositus in eadem ecclesia tenet/ perpetuo sit annexa. ius nostrum patronatus nobis in ipsa competens in dictam prebendam uice nostri et nostrorum heredum omnimode in perpetuum transferentes. ♦ In cuius rei testimonium sigilla nostra presentibus duximus apponenda. ♦ Datum Roskildis. anno domini. [m°. ccc°. xxx°.] quarto. dominica proxima ante diem beati Martini episcopi.

Den latinske ordlyd af gavebrevene af 6. november 1334. Øverst fra de gejstlige og nederst fra de verdslige ejere. Gengivet i Diplomatarium Danicum. 2. række. 11. bind.

Kirkeejerne havde ret til over for biskoppen at indstille en person til præsteembedet. Biskoppen var ikke forpligtet til at følge indstillingen, men gjorde det dog i reglen.

Der var i 1300-tallet ingen personlig økonomisk gevinst ved at være kirkeejer.

Kirkeejerne havde arvet deres kirkeejervirksomhed, og den eneste måde, hvorpå de kunne slippe af med den, var at forære kirken bort.

Fra 1334 og indtil reformationen forblev Glostrup kirke under Roskilde bispestol.

Litteratur:

Ahrnung, J.O.: Roskilde Domkapitels Historie. 1937.

Fuglsang, Peder: Problematikken omkring de danske landsbykirkers patronatsforhold. 1972. Manuskript i Lokalhistorisk arkiv.

Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder.

III.

Hvem ringede med klokkerne?

Af *Egon Funch.*

Tidligt om morgenen den 29. september 1898 døde dronning Louise på Bernstorff Slot. Som Christian den Niendes gemalinde var den velbegavede og kulturelt interesserede dronning blevet kendt som "Europas Svigermor". Gennem årene havde hun vundet betydelig popularitet i befolkningen.

Senere på dagen udstedte kirkeministeriet en bekendtgørelse om, at der hver dag skulle ringes med alle kirkeklokker i Danmark en time om formiddagen fra kl. 10 til 11 og en time om eftermiddagen fra kl. 16 til 17, indtil bisættelsen havde fundet sted.

For den uindviede virker dette ganske ukompliceret. Umiddelbart forestiller man sig, at den, der plejede at ringe med klokkerne f.eks. ved højmessen om søndagen, også skulle ringe for at mindes dronningen.

Så simpelt var forholdet imidlertid ikke, og i Glostrup var sognerådsformand Johan P. Andersen åbenbart opmærksom herpå. Han henvendte sig til den Nissenske Stiftelse, der dengang ejede Glostrup kirke, og spurgte, om stiftelsen ville sørge for ringningen.

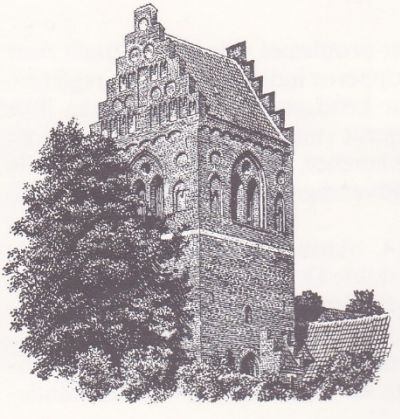
Hertil svarede stiftelsen klart nej. I sit svar gik man helt tilbage til Frederik den Syvendes død i 1863. Dengang havde kirke- og undervisningsministeriet udtalt, at det måtte påhvile kommunen – og altså ikke kirkeejeren – at sørge for ringning med kirkeklokkerne, idet en lov af 28. februar 1856 om afløsning af visse forpligtelser, der påhvilede beboerne, *ikke* omfattede klokkeringning.

Ikke nok hermed. I forbindelse med enkedronning Caroline Amalies og arveprinsesse Carolines død i 1881 havde kirkeministeriet udtalt, at vel måtte ministeriet gå ud fra, at kirkeejeren tog de fornødne skridt til, at der blev ringet, men det måtte være kommunen, der skulle bringe ringningen til udførelse. Kommunen kunne vælge, om den ville leje folk til at ringe, eller om den ville pålægge gårdmændene efter omgang at foretage ringningen som et pligtarbejde til kommunen.

Det er forståeligt, at Nissens Stiftelse afslog at foretage ringningen. Det var ingen strålende forretning at være kirkeejer, og da dronning Louise først skulle bisættes lørdag den 15. oktober, ville ringningen beslaglægge en mands arbejdskraft to gange daglig i godt et par uger. Hans vederlag ville ikke blive ubetydeligt.

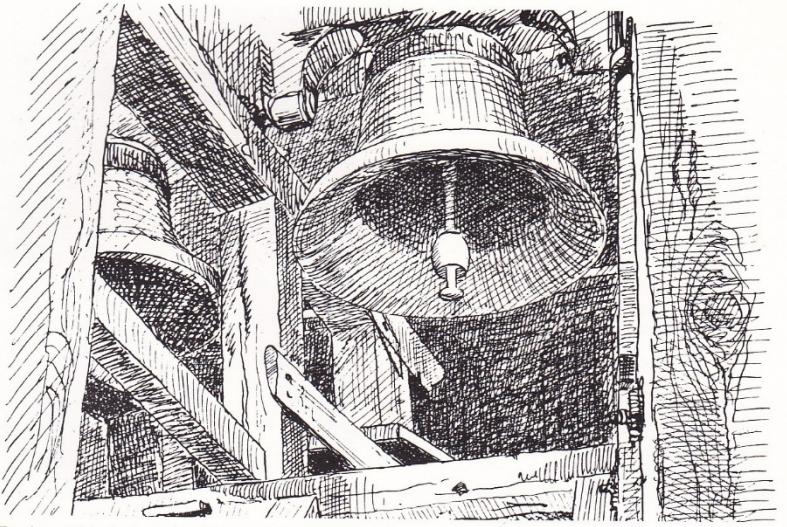
Efter maleri af August Schiøtt.

Den afholdte dronning Louise afgik ved døden den 29. september 1898 og blev bisat den 15. oktober. I den mellemliggende tid skulle der ringes med alle danske kirkeklokker to gange daglig.



Tegning fra "Glostrup Kirke" (særtryk af værket "Danmarks Kirker"), udgivet af Historisk Selskab i 1945.

Glostrup kirke har et særdeles smukt tårn. Hvis man betragter tårnet ved rådhuset i Roskilde, vil man bemærke, at de to tårne minder slående om hinanden. Det menes da også, at de har haft samme bygmester. Tårnet i Roskilde har hørt til den forlængst nedrevne Sct. Laurentii kirke.



Tegning af Stig Aagesen fra "Det gamle Glostrup" 1942.

I 1898 måtte Glostrup sogneråd overveje, om man ville pålægge gårdmændene på skift at sende en karl eller pige til at ringe med disse klokker i anledning af dronningens død.

I regeringen var man klar over, at problemet ville blive aktuelt over hele landet, og i et cirkulære til biskopperne indskærpede man reglerne.

Glostrup sogneråd bøjede sig for kendsgerningerne. Da man ikke nærede ønske om at pålægge gårdejerne rundt om i sognet at sende en karl til Glostrup for at trække i klokkerebet, bevilgede man på et møde den 3. oktober de midler, der var nødvendige for at leje arbejdskraft til ringningen.

Om eftermiddagen fredag den 14. oktober kom dronning Louises bårе gennem Glostrup på vej til Roskilde Domkirke. Båren ledsagedes af kongen og alle kongehusets mandlige medlemmer, og kørselen foregik - som Berlingske Tidende skrev - "ad blomstersmykkede veje". Dagen efter bragte fire særtog de mange gæster til den storstilede bisættelseshøjtidelighed, der begyndte kl. 14. Samtidig var der mindegudstjeneste i kirkerne landet over.

Kilder:

Berlingske Tidendes aftenudgave 29/9 og 15/10 1898.

Glostrup kommunes arkiv.

Lovtidende 1898.

Ministerialtidende 1898.

Foto: Rosa Metz Parsberg.

Digteren Axel Juel (1883-1948), der er bedst kendt for flagsangen "Der er ingenting, der maner", skrev som ung et digt om Røde Vejrmølle Kro. Uden at vide det ristede han derved minderuner over et sted, der helt skulle forsvinde.

Kroen ved Landevejen

Med Axel Juel på Røde Vejrmølle Kro

Ved *Egon Funch.*

Poesiens blå blomst har gennemgående haft karrige vækstbetingelser på Glostrupegnen. Den flade, skovløse strækning mellem København og Roskilde fristede kun sjældent vore lyrikere til at lade strengene tone.

Det varmer derfor hjertet, når man undtagelsesvis støder på en digter, der også på den prosaiske Hedeboegn har kunnet finde inspiration til velklingende vers.

En sådan digter var Axel Juel. I en alder af 32 år udsendte han digtsamlingen *Vandringsmanden synger* i et oplag på 500 eksemplarer. Bogen, der er blevet stående som en af hans betydeligste, så dagens lys i 1915, altså under første verdenskrig.

Heri findes digtet *Kroen ved Landevejen* - en lovsang til Røde Vejrmølle Kro og dermed til en idyl, der forlængst er forsvundet.

Af digtsamlingens indledende linier:

Jeg er hjemløs alle Vegne -
en Gang skal jeg ensom segne,
men jeg priser mine Kaar!

kan man måske få det indtryk, at Axel Juel var en slags farende svend, der stod uden for det etablerede samfund, men sådan var det slet ikke. Siden 1905 havde den unge lyriker været ansat i Marineministeriet, hvor han tjente sig op gennem graderne og i 1923 fik kongelig udnævnelse til kontorchef. Både som skribent og som embedsmand havde han succes. Med domicil i Charlottenlund og et anseligt antal danske og udenlandske ordener på brystet hørte han visselig ikke til bohemerne.

Rigtigt var det dog, at han i sine unge dage elskede at strejfe om til fods, og ganske naturligt blev de gamle kroer, han passerede, kærkomne tilflugtssteder. Digtet om Røde Vejrmølle Kro vidner om, i hvor høj grad han følte sig draget mod netop dette sted.

Som ung boede han i Valby, hvorfra afstanden til Glostrup var særdeles overkommelig for en så utrættelig fodgænger, som han havde trænet sig op til at blive.

"Jeg husker engang, hvor han havde faaet mine dovne Lemmer med paa en Fodtur gennem en barsk Vinters alenhøje Snedriver", fortæller hans ven, digteren Aage Berntsen. "Paa sine lange, slanke Ben var han hele Tiden mange Meter foran mig, til vi omsider faldt til Hvile i en af de smaa hyggelige Landevejskroer, som han yndede, det var vist "Røde Vejrmølle Kro"."

I modsætning til f.eks. Damhuskroen, der blandt sine stamgæster kunne tælle skribenter som Holger Drachmann, Harald Kidde, Thomas Lange og Viggo Stuckenberg, blev Røde Vejrmølle Kro ikke omfattet med nogen større bevågenhed fra litterær side. Kun Axel Juels navn synes varigt knyttet til stedet.

Med jævne ord og uden store armbevægelser opruller han et billede af Røde Vejrmølle Kro, som han havde lært den at kende - på skiftende årstider og i hverdag og fest.

Åbenbart inspireret af aktuelle forlydender om et forestående ejerskifte begynder sidste vers således:

Jeg véd, at de fremmede kommer
og bygger Dig om til Hotel -.

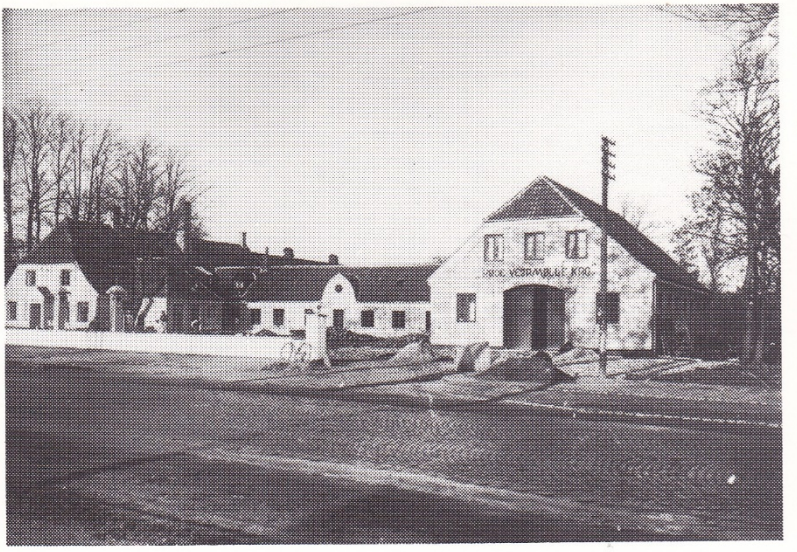


Foto: Holger Damgaard.
Sådan så Røde Vejrmølle Kro ud i sine velmagtsdage.

Det gik langt værre! Ganske vist fik kroen en galgenfrist på henved et halvt hundrede år, men så kom "de fremmede" for alvor, og stedets skæbne blev beseglet på en helt anden måde, end Axel Juel havde forestillet sig. Havde "de fremmede" - et oliefirma - endda blot nøjedes med at bygge kroen om! Ak nej, de rev den simpelthen ned, og senere byggede de samme "fremmede" et hotel andetsteds i Glostrup. Axel Juel må have vendt sig i sin grav.

Egnen blev fattigere, da Røde Vejrmølle Kro forsvandt. Et kulturminde gik tabt. Søger man i dag kroens spor, er man stort set henvist til nogle billeder, enkelte lokalhistoriske skildringer og de offentlige arkiver.

Men stærkest og smukkest lever den forsvundne landevejskro måske videre i Axel Juels stilfærdige vers.

KROEN VED LANDEVEJEN

Hvor Hesten begynder at sakke
og Vognen vil helst gaa i Staa,
hvor Bakke mødes med Bakke
ved en Bro ved en blinkende Aa,
der hvælves en Port under Løvet,
en Rejsestald, favnende bred:
blev Du mødig og hungrig og støvet
har Du vandret Dig tørstig og hed,
saa kom hid, her er Stedet at bede,
I knirkende Hjul kom til Ro —
Røde Vejrmølle Kro!

Ingen spørger, hvad Du har forøvet,
Du fremmede, vandrende Gæst,
om Du kom, fordi Du var bedrøvet
eller glad til en sommerlig Fest.
Se, Gyldenregn hvælver Portalen
til Haven, saa løvrig og sval,
hør Hanernes hjemlige Galen —
se, dèr er den festlige Sal.
I Aften skal Pigerne danse
med Ankelbaand over Sko —
Røde Vejrmølle Kro!

Og Lyset skal sive og strømme
fra Længe og Stuehus
og Ungdommen glemmende drømme
i Glædens velsignede Rus.
Naar Livet har splittet og taget,
hvad Livet en Gang har for Skik,
og to sidder træt og bedaget
og tænker paa det, der forgik,
da har de kanhænde tilsammen
eet glædefuldt Minde de to —:
Røde Vejrmølle Kro!

Aa, at komme ved Aften, naar Himlen
i Vest bliver blødende rød,
og hvile hos Dig er en Svimlen
dybt i et duftende Skød —
I Døren staar hun, Marianne,
med nystrøget Forklæde paa
og gyldent Haar over sin Pande —
ved Morgengry først vil jeg gaa — —
Den Gamle gaar frem foran Skænken:
Jo, jo, den er gammel og go',
Røde Vejrmølle Kro!

Naar Vinteren aander sin Kulde
fra tilfrossen Strand og til Strand,
da kommer ad tonende Mulde
alene den vandrende Mand.
Den bitreste Møje han glemmer
en Stund ved Din venlige Ild,
han strækker de stivnede Lemmer
og kender sig mødig og mild;
da er Du helt trofast imod ham,
Du, der før til Alverden lo,
Røde Vejrmølle Kro!

Jeg véd, at de fremmede kommer
og bygger Dig om til Hotel
med Folk i Pension for en Sommer,
„Koncert" og deslige ved Kvæld — —
Men se: endnu rækker Syrenen
sin Blomst udover Dit Tag,
som krogede Fingre er Grenen —
ak ja, den er gammel og svag —
voks ikke fra den, den velsigner,
skønt inderlig træt af at gro,
Røde Vejrmølle Kro!

Axel Juel.

Digtet er fotografisk optrykt
efter originaludgaven 1915.

Foto: E. F. 1983.

På det sted, hvor Røde Vejrmølle Kro lå fra 1770'erne til 1961, findes i dag kun en servicestation. Til venstre ses brødfabrikken Røde Vejrmølle.

Foto: Povl Hansen 1954.

Et stemningsfuldt billede af Røde Vejrmølle Kro i aftenbelysning. Forlængst er lysene slukket for bestandig.

Noter.

1. vers:
- - hvor Bakke mødes med Bakke...

Kroen lå vis-á-vis brødfabrikken Røde Vejrmølle ved Roskildevej. De bakker, Axel Juel nævner, har været yderst beskedne, måske kun synlige for et digterøje. I hvert fald har anlægget af den moderne Roskildevej helt udslettet de spæde tilløb til bakkedrag, der kan have været.

- - ved en Bro ved en blinkende Aa...

Formentlig har kun de færreste af nutidens trafikanter bemærket, at der rinder en å på dette sted. Det gør der imidlertid, selv om den selvudslettende nøjes med at kalde sig *Bækrenden*. Denne "rende", der ved Roskildevej danner skel mellem Glostrup og Albertslund kommuner, er nu rørlagt på betydelige strækninger, bl.a. under Roskildevej, således at der ikke længere findes nogen bro her. Bækrenden står i forbindelse med Vridsløselille Å og Store Vejle Å, og vandet falder til sidst til ro i Køge Bugt.

Hvor kroen lå, er Bækrenden i dag så uanselig, at det lille vandløb nok forlængst har glemt, at det engang blev besunget af Axel Juel.

– – en Rejsestald, favnende bred...

Det er naturligt, at rejseladen nævnes først. Som den østligste af kroens bygninger faldt den først i øjnene, når man kom fra København.

På Axel Juels tid var rejsestalden ikke særlig gammel, idet den var genopbygget efter en brand den 16. januar 1890. At kroens øvrige bygninger ikke gik op i luer ved samme lejlighed, skyldes bl.a. en behjertet indsats af statsfængslets brandkorps, hvis sprøjte (som det fremgår af fængslets årsberetning) mødte op som nummer to af de deltagende slukningskøretøjer.

Rejsestalden blev ikke revet ned sammen med selve kroen. Den blev degraderet til autoværksted og brændte ned den 16. februar 1968. Branden skyldtes uforsvarlig omgang med en svejseflamme, og sammen med bygningen brændte tre personbiler og to scootere. Hermed var Røde Vejrmølle Kro's saga ude.

4. vers:
Den Gamle gaar frem foran Skænken...

"Den Gamle" må vel være kroværten selv. Han hed under første verdenskrig Valdemar Jensen Bloch og ejede kroen fra 1913 til sin død i 1922. Da digtsamlingen udkom, var "den Gamle" 53 år – altså en mand i sin bedste alder, men det er muligt, at den unge digter og den blonde Marianne har betragtet ham som noget af en oldsag.

Jo, jo, den er gammel og go'...

Det er korrekt, at kroen var "gammel". Den var opført i 1770'erne. En forgænger havde ligget i nærheden af Smørum herreds rettersted (Trippendals galge) ved den gamle Roskildevej, men da denne blev forlagt mod syd, måtte kromanden, Niels Jensen Hallander, lade mølle og kro følge med. Han fik i øvrigt statstilskud til den bekostelige flytning.

Hvor "god" kroen var under første verdenskrig, er det nok vanskeligt at kontrollere, – Axel Juels ord må stå til troende. Fra 1820'erne foreligger imidlertid vidnesbyrd om, at kroen i reglen kun blev besøgt af bønder. Åbenbart lå der noget diskriminerende heri; de "fine" rejsende overnattede andetsteds, f.eks. i Roskilde Kro, der var mere herskabelig.

Et morsomt træk fortælles af den senere fængselspræst Vilhelm Munch, der i 1840'erne som 8-10 årig dreng gjorde ophold i kroen, hvor han skulle traktere en hønsekræmmer, der havde taget ham med i vognen. "Min generte Stolthed, da jeg i Rødekro (dvs. Røde Vejrmølle Kro) bestilte to Kopper Kaffe med Brød, lader sig ikke beskrive", fortæller Munch. "Jeg har den Tro, at Pigen parterede Kandissukkeret med Tænderne, og jeg er ganske vis paa, at Brødet, som hentedes op af en stor Kiste med Laag, var slimet; men det var dog et kongeligt Maaltid; thi det var mig, som trakterede og betalte".

6. vers:
Jeg véd, at de fremmede kommer...

"De fremmede", der omsider kom, var Dansk Esso A/S, et datterselskab af det af J. D. Rockefeller grundlagte Standard Oil. Efter at have erhvervet kroen lod selskabet i 1961 dennes bygninger – med undtagelse af rejseladen – jævne med jorden for at give plads for en servicestation. At selskabet senere byggede "Esso Motor Hotel" (nu "Glostrup Park Hotel") ved Glostrup Bypark, var selvsagt kun en kummerlig erstatning, når man betragter udviklingen i lokalhistorisk perspektiv.

Kilder:

Aage Berntsen: Mindeord om Axel Juel (i Gyldendals Julebog 1948).

Dansk biografisk leksikon, bd. 7 (1981).

Glostrup kommunes arkiv.

Poul Høyer: Gamle kroer (i Glostrupbogen, bd. 3, 1958-62).

Axel Juel: Vandringsmanden synger (1915).

Kraks blå Bog (1947).

Tom Kristensen: Fra Holger Drachmann til Benny Andersen (1967).

Jens A. Petersen: Mel og brød. En kulturhistorisk skildring omkring Røde Vejrmølle, gården, kroen og bageriet (1969).

Christian Rimestad: Fra Stuckenberg til Seedorff, bd. 1 (1922).

Aage Welblund og Arthur G. Hassø: Gamle Landevejskroer fra København til Korsør (1946).

Fra postkassens og frimærkets barndom

Af *Ejvind Tofte.*

Glostrup kan sammen med Valby dele æren af at have haft de to første postkasser uden for København. I Glostrup blev postkassen opsat på byens dengang fire år gamle stationsbygning i de sidste dage af marts måned 1851. Fra den 1. april 1851 kunne Glostrupborgerne lægge deres breve i den.

Postkassen var hvidmalet og fremstillet af træ. Den var forsynet med følgende indskrift: "Heri kunne løse Breve, som ere ufrankerede eller frigjorte med Frimærker uden at være paaskrevne "recommanderes" nedlæges indtil ½ Time før hver Posts bestemte Afgangstid". Hvis brevene var ufrankerede, måtte modtageren betale portoen. På Post- og Telegrafmuseet i København findes et eksemplar af en sådan træpostkasse.

I København blev der samtidigt opsat fire postkasser, nemlig ved postkontoret i Købmagergade, ved jernbanepostkontoret i Løngangsstræde, på vagtbygningen ved Vesterport samt "uden paa Urtekræmmer Kølbels Boutik midt paa Vesterbro Nr. 15".

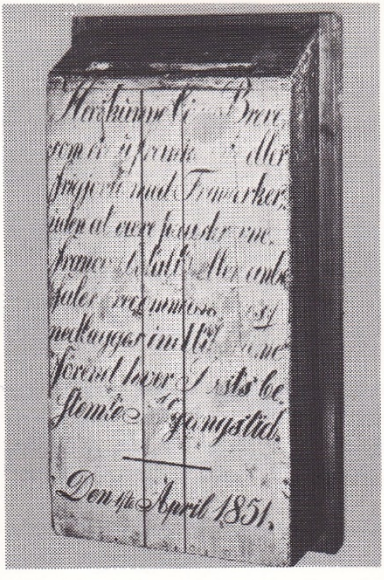
Postkassen i Valby blev som i Glostrup placeret på stationsbygningen.

Postkassernes opsætning var en følge af postloven af 11. marts 1851, som indførte brugen af frimærker. Før den tid måtte man aflevere sit brev på et postkontor og betale portoen kontant. Taksten var dengang afhængig af afstanden mellem afsender og modtager. Nu blev der indført enhedsporto, 2 rigsbankskilling for indenbys og 4 for udenbys, ligegyldigt hvor i landet brevet skulle hen.

Der er sikkert adskillige frimærkesamlere, som kunne ønske at eje nogle af de første breve, der blev lagt i Glostrups postkasse. 2 rigsbankskilling blå er et af Danmarks kendteste og dyreste frimærker.

De første frimærker var utakkede, d.v.s. at man skulle klippe dem ud af arket, hvorefter man, som der stod i "Bekjendtgørelsen", skulle "fugte den Liim, hvormed de paa Bagsiden ere bestrøgne".

Frimærkerne var tegnet, graveret og trykt af hofgravør M.W. Ferslev. Trykningen foregik under beskedne forhold på et kammer oppe under taget på Postgården i Købmagergade. Den anvendte trykpresse var fremstillet af firmaet Baumgarten og Burmeister – det senere B & W. På B & W's museum findes en trykpresse af samme model, som den der anvendtes til fremstillingen af Danmarks første frimærker. Papiret til frimærkerne var leveret af Drewsens papirfabrik på Strandmøllen ved Øresund.



Den røde postkasse er så populær, at den har været anvendt som et naturligt motiv i flere julemærker. Det her viste mærke fra 1928 er tegnet af Hornung Jensen.

En af Københavns første postkasser, der nu findes på Post- og Telegrafmuseet. Glostrups postkasse har været magen til. Kassen var ikke beregnet til de store mængder post. Typen kan minde noget om vore dages private brevkasser, som man ser opsat ved vejen.

Trods en vis skepsis hos ledende postfolk skulle det vise sig, at både frimærker og postkasser blev en succes. Allerede året efter i 1852 havde København ikke mindre end 35 postkasser.

De første røde postkasser dukkede op i begyndelsen af 1860'erne. De skulle tømmes gennem en lem på forsiden, hvorved der var risiko for, at brevene kunne tabes eller blive våde i regnvejr. Flere eksperimenterede med bundtømning, bl.a. den kendte socialistfører Louis Pio. Det blev dog en tysk konstruktion fra 1874, som postvæsenet endeligt besluttede sig til at anvende.

Siden 1876 har postkasserne haft det udseende, som vi nu kender. Det ville være meget beklageligt, om den mere end 100-årige postkasse skulle vige for en stor kedelig plastickasse, som det har været på tale. Den danske postkasse er ikke blot en brugsgenstand, den er blevet et kulturhistorisk klenodie.

Den enlige postkasse på Glostrup station får også hurtigt efterfølgere. I dag (1983) er der i alt 52 postkasser i Glostrup postdistrikt.

Litteratur:

Eichner-Larsen, Ib: Det første frimærke. (Berl. Tid. 21. marts 1976).

Eichner-Larsen, Ib: Postkassen - et folkeeje. (Berl. Tid. 7 nov. 1982).

Post- og Telegrafmuseet.

Hyp, lille Lotte!

Om Glostrup sogneråds syn på biler og sporvogne i 1898

Af *Egon Funch.*

Den første bil kørte gennem Glostrup den 13. april 1897. De nye tider var på trapperne.

Bilerne blev i begyndelsen ikke mødt med nogen større sympati hos almenheden. De fleste betragtede disse larmende og ildelugtende køretøjer som noget nymodens djævelskab, der spredte rædsel og forfærdelse, hvor de kom frem, både hos heste, kuske, fodgængere og myndigheder.

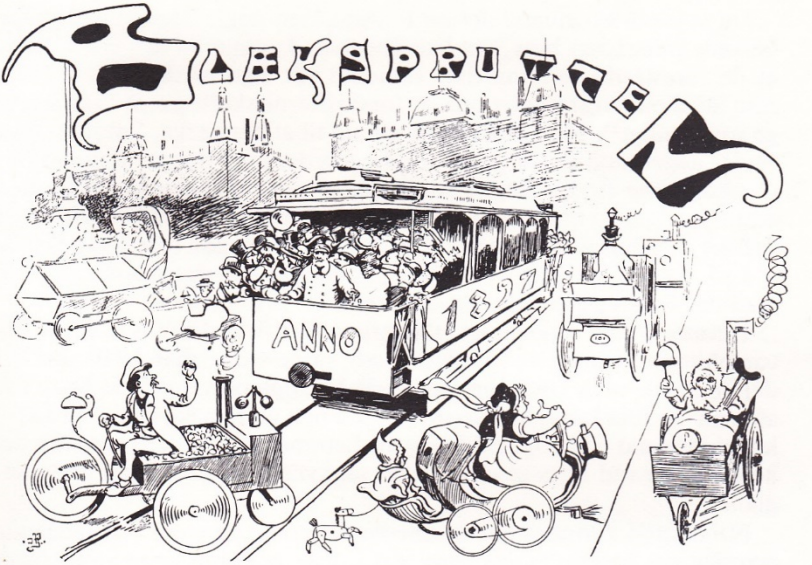
Et udtryk for befolkningens utryghed ved udviklingen blev få år senere i Folketinget givet af venstremanden Jens Jensen (valgt i Stegekredsen), der den 27. november 1902 under behandlingen af forslaget til vor første færdselslov bl.a. gik ind for, at bilkørsel burde forbydes fra solnedgang til solopgang. "Der er", udtalte han, 'i Virkeligheden saadan Skræk for Automobiler paa Landet, at mange ville betænke sig paa at køre ud - for Eksempel med deres Familie - om Natten, hvis de ere udsatte for at møde et Automobil".

Amtsrådet tager affære

Da de første biler viste sig på vejene, var der endnu ikke i lovgivningen givet regler om deres færden. For dog i nogen grad at beskytte de øvrige trafikanter besluttede Københavns amtsråd derfor at vedtage et tillæg til politivedtægten om automobilkørsel. Et forslag til et sådant tillæg blev den 16. december 1897 sendt til udtalelse i kommunerne.

Det hed bl.a. i forslaget, at motorvogne intetsteds måtte køre hurtigere end en almindelig vogn i jævnt trav, og at en bil skulle være forsynet med en klokke, hvormed der skulle ringes, når sammenstød kunne befrygtes. Hvis en bilist bemærkede, at hestene foran en vogn, der kom ham i møde, så ud til at blive sky, skulle han standse bilen, indtil hestekøretøjet var passeret.

I øvrigt måtte der iflg. forslaget kun køres med bil på veje, der var mindst 16 alen brede iberegnet fortov og gangsti, og hvis kørebane var mindst 12 alen bred. Dette betød, at der kun i sjældne tilfælde måtte køres på biveje, idet disse normalt var langt smallere.



"Blæksprutten"s titelblad i 1897 drejede sig om biler og sporvogne. Det samme gør denne artikel.

"Klods-Hans" er ironisk

Et uhøjtideligt ekko af en sådan vedtægt fremkom i vittighedsbladet "Klods-Hans" den 26. maj 1901. Bladet skrev, at der snart ville blive udstedt et reglement, hvori de vigtigste bestemmelser var: "Automobilkørsel er forbudt i Kongeriget Danmark. Naar den alligevel finder Sted, maa det kun ske på Landeveje, der er mindst 50 Alen brede og 20 Mil lange. Foran Automobilet skal der gaa en Mand, som skal standse alle dem, han møder, og spørge, om de har noget imod, at der køres med Automobil. Bagefter samme skal der ogsaa gaa en Mand, som kan opsamle de saarede og døde. Automobilkørsel maa dog ikke finde Sted fra Solens Opgang til dens Nedgang".

Glostrup sognerådsbetænkeligheder

I Glostrup blev amtsrådets henvendelse af december 1897 behandlet på et sognerådsmøde den 4. januar 1898. På mødet blæste ingen milde vinde. Protokoltilførselen fik følgende barske affattelse: "Man ønsker helst Kørsel med Motorvogne helt forbudt her i Kommunen. Men kan dette ikke ske, anbefales det, at Reglerne for Kørsel dermed gøres saa strenge som muligt".

Da sognerådsformand Johan P. Andersen nogle dage senere skulle besvare amtsrådets brev, var han åbenbart kommet til den erkendelse, at de foreslåede bestemmelser såmænd var rigoristiske nok. I hvert fald indeholdt svaret intet om, at forskrifterne skulle gøres "saa strenge som muligt". Man indskrænkede sig til at bemærke, "at man ikke finder noget mod Forslaget at erindre, da det jo er rigtigt, at der i Politivedtægterne findes Regler for Færdsel med Motorvogne som med andre Køretøjer; men at man paa den anden Side er af den Mening, at det slet ikke burde tillades Motorvogne at færdes paa offentlige Veje".

I sit syn på biltrafik lå Glostrup sognerråd i øvrigt ganske på linie med det folkevalgte råd i nabokommunen Brøndbyerne.

Hermed havde sognerådet i Glostrup gjort sit bedste for at mane automobilismens spøgelse i jorden. Næh, heste vidste man hvad var! Til daglig havde man Glostrup Bryggeris kraftige og velplejede heste for øje, når de fuldtlæssede ølvogne rullede han ad Hovedvejen. Og da ikke mindre end 6 af sognerådets 9 medlemmer var gårdejere, måtte det kommunale råd siges at være et ret sagkyndigt organ, hvad heste angik.

Naturligvis kunne sognerådsmedlemmerne ikke være helt uvidende om bilernes hurtige fremmarch, der i disse år måtte være almindeligt samtaleemne. Få måneder senere - den 21. juni 1898 - kunne man således i Berlingske Tidende læse om en storstilet automobiludstilling i Tuilerihaven i Paris - en udstilling, der omfattede 1.500 biler, og som den første dag blev besøgt af 30.000 personer. I sin artikel nævnte Berlingske Tidende, at antallet af automobilulykker i Paris i den seneste tid var steget så stærkt, at en kendt pariser i et åbent brev i dagbladet Le Journal havde meddelt politipræfekten, at han fremtidig ville skyde med sin revolver på enhver motorvogn, der kom ham for nær og ikke kørte forsigtigt nok. Det var hårde ord i 1898!

Men hvis et af de besindige sognerådsmedlemmer, der ønskede al motorkørsel bandlyst, i en drøm havde set et glimt af nutidens biltrafik gennem Glostrup, ville han nok have spekuleret på, om dette rystende mareridt mon kunne skyldes, at han havde spist noget, som lå for tungt i maven.

Sporvognsplaner

Glostrup sognerådsbehjertede forsøg i januar 1898 på at spænde ben for den truende bilisme blev nogle måneder senere efterfulgt af endnu et sværdslag til fordel for hesten som trækkraft.

Den 23. maj 1898 søgte overretssagfører A. Albeck, København, på et konsortiums vegne om sognerådets støtte til, at der blev givet konsortiet eneretsbevilling på sporvejsdrift på Roskildevej fra Slotskroen

Foto i Glostrup lokalhistoriske arkiv.

Sognerådsformand Johan P. Andersen syntes ligesom de øvrige rådsmedlemmer, at al automobilkørsel på offentlige veje burde forbydes.

til Glostrup. Som motivering for ansøgningen henvistes til den betydning, det ville have for storbyens arbejderbefolkning at kunne få ophold på frie steder med frisk luft, hvilket ville forudsætte en udvidelse af kommunikationsmidlerne.

Konsortiets planer var ret vidtgående. Foruden ruten til Glostrup var det tanken at anlægge en sporvejslinie fra Nørrebros forlængelse ved Frederikssundsvej til Husum og en tredje linie, der skulle forløbe langs Nørre Allé og Lyngbyvej over Bernstorffsvej til Lyngby.

Lignende andragender var naturligvis blevet sendt til de øvrige berørte myndigheder.

Henvendelsen synes ikke at være nået frem til behandling i Københavns borgerrepræsentation. Netop i 1898 var sporvejene i København i støbeskeen, idet Københavns kommune den 9. august 1898 fik eneretsbevilling på driften af samtlige sporveje i København (tidl. Kjøbenhavns Sporveje, Forstædernes Sporveje, Nørrebros Sporveje m.fl.), og på grundlag heraf overtog et nyt aktieselskab, De kjøbenhavnske Sporveje, den samlede sporvejsdrift i henhold til kontrakt med kommunen. Det må derfor formodes, at Københavns kommune ikke har været interesseret i at træde i realitetsforhandling med et nyt konsortium.

På Frederiksberg kom henvendelsen derimod til behandling i kommunalbestyrelsens møde den 23. maj 1898. Drøftelsen tog næppe mange minutter, idet det på formandens forslag vedtoges at tilbagesende andragendet med den bemærkning, at kommunalbestyrelsens samtykke ikke udkrævedes, da Roskildevej var en amtsvej.

Også i Glostrup sorterede Roskildevej naturligvis under amtet, men dette afholdt ikke sognerådet fra at give sin mening til kende. Den 10. august 1898 svarede man overretssagfører Albeck, at sognerådet kunne anbefale planen, dog på betingelse af, at sporet ad Roskildevej ikke blev lagt på kørebanen, men så langt til en af siderne som muligt.

Der var dog endnu en betingelse. Den gik ud på, at der til bevægkraft for sporvognen skulle anvendes heste.

Denne sidste betingelse har utvivlsomt forbavset overretssagfører Albeck en del. Konsortiet havde nemlig ikke lagt skjul på, at det var tanken at give sporvognen mekanisk drivkraft.

Hvad var man bange for?

Antagelig har sognerådets medlemmer ikke næret nogen særlig aversion mod mekanisk drivkraft som sådan. Glostrup havde haft stor gavn af jernbanen, der jo i høj grad var mekanisk drevet, og som havde givet byens udvikling et godt skub fremad. Det er derimod ikke utænkeligt, at man f.eks. ikke var begejstret for udsigten til evt. at få en dampsporvogn på halsen.

Hvis blot ét af sognerådets medlemmer havde prøvet en tur med den dampsporvogn, der indtil 1892 havde kørt på strækningen fra Trianglen til Klampenborg, skulle han nok have fortalt de øvrige medlemmer om oplevelsen. Dampsporvognen blev på Strandvejen betragtet som et rent terrorinstrument. Sarkastisk blev det fortalt, at dampsporvognen havde for vane at "klippe tæerne af de mennesker, der kommer den for nær, kappe hovedet af skovserkonerne, når de række det ud af deres vinduer, mase søndagsrytterne og lejehestene til centauervælling, vælte charabancer, wiener- og holstenskvogne uden hensyn til nationalitet, afstedkomme blodsudgydelse og benbrud..."

Et mekanisk uhyre af denne kaliber nærede man ganske givet intet ønske om at få til Glostrup.

Var man da i Glostrup uvidende om muligheden for at drive sporvogne med elektrisk strøm? Naturligvis havde man hørt herom, men hidtil havde erfaringerne nærmest været negative. De første elektriske sporvogne i København begyndte driften den 4. marts 1897, men strømmen kom fra akkumulatorer, hvis syre udviklede en så gennemtrængende odeur i vognene, at disse hurtigt blev upopulære. Først i

Foto i Glostrup lokalhistoriske arkiv.

Et syn som dette ville sognerådsmedlemmerne i 1898 have betragtet som en ubehagelig fremtidsvision: en bil på Hovedvejen! Billedet er formentlig fra 1920'erne. Til højre ses Glostrup Bryggeri.

slutningen af 1899 sendte det frederiksbergske sporvejsselskab de første sporvogne med strøm fra luftledninger gennem gaderne fra Frederiksberg Runddel til Nørrebro.

Som bekendt blev planerne fra 1898 om en sporvogn til Glostrup aldrig ført ud i livet, og nogle bestræbelser, som Glostrup Grundejerforening udfoldede i 1905 for at få en sporvogn til byen, endte ligeledes resultatløst.

Men drømmen om at se en sporvogn rulle hen ad Roskildevej var dog endnu ikke skrinlagt for bestandig. Så sent som omkring 1920 arbejdede et af de vestlige kommuner nedsat trafikudvalg for at få etableret en sporvognsforbindelse til Glostrup og Taastrup, men da også disse planer led skibbrud, blev der stille om spørgsmålet.

Kilder:

Berlingske Tidende 16/6 og 21/6 1898.

Beretning om Frederiksberg Kommune for Regnskabsåret 1898-99.

Glostrup kommunes arkiv.

Erik Hansen og Willy Christensen: Linie 7. Trafikken til Nørrebro før og nu (1971).

Poul Høyer: Glostrup sogneråd 1883-1909 (i Glostrupbogen, bd. 2, 1953-57).

Kjøbenhavns Borgerrepræsentanters Forhandlinger 1898-99.

Klods-Hans 26/5 1901.

Steffen Linvald: Fra sommerland til villaby (1972).

Jens A. Petersen: Vesterled (1970).

Rigsdagstidende 1902-03.

H. P. Rømming, Eduard Madsen og Poul Høyer:
Glostrup Grundejerforening 1897-1947 (1947).

Ejvind Tofte: Fra stationsbyens saga. Glostrups historie II (1976).

Nils Kr. Zeeberg: Linie 8 - fra hestesporvogn til elektrisk kæledægge (1976).

Tegning af Alfred Schmidt i vittighedsbladet ''Klods-Hans'' 7/9 1902 (teksten oversat fra jysk).

– Jøsses! Der er en hest, der er løbet løbsk med vognen – men hvor er hesten blevet a'?

Hjulspor og pølevand

Om bivejenes tilstand i halvfemserne

Af *Egon Funch.*

Det har ikke altid været lige behageligt at færdes på de danske veje. Op gennem tiderne har kritikken ofte overdøvet de rosende ord. Selv den i 1773 fuldførte Roskildevej, der jo var en af landets fornemste færdselsårer, gik ikke helt ram forbi. Så sent som i 1893 blev der klaget over, at grøfterne langs Roskildevej gennem Glostrup var fyldt med stinkende mudder, der skyldtes, at grøfterne blev benyttet til afløb for spildevand. Og da vejen endnu ikke var chaussébrolagt, blev støvet om sommeren hvirvlet op i tætte skyformationer, der var en plage for de vejfarende.

Når forholdene kunne være sådan på en så betydningsfuld landevej som den, der førte til Roskilde, hvordan var kvaliteten da af landets utallige biveje?

Medens landevejene i medfør af vejloven af 21. juni 1867 bestyredes af amtsrådene, var det de enkelte sognekommuner, der skulle vedligeholde de offentlige biveje. Det normale var i tidligere tider, at vejene var belagt med grus, men efterhånden som samfærdselen blev livligere, gik man over til at anvende skærver som et mere modstandsdygtigt vejmateriale.

Længe var det almindelig praksis, at man nøjedes med at vedligeholde vejene ved den såkaldte sporfyldning, dvs. at man indskrænkede sig til at opfylde de mere eller mindre dybe hjulspor med grus eller skærver, uden at der blev tromlet. Dette var ikke nogen særlig stabil form for vedligeholdelse. I almindelighed tvang man færdselen til at danne nye spor ved siden af de gamle, idet ingen kusk med sin gode vilje ville lade hjulene følge de nyreparerede og derfor ujævne spor. *)

Siden 1688 havde der i alle amter været ansat vejinspektører, hvis opgave det blev bl.a. at føre tilsyn med bivejene. I halvfemserne blev embedet som amtsvejinspektør i Københavns amt beklædt af den kendte vejtekniker cand. polyt. R. W. Winkel (1852-1934), der mange år senere blev initiativtager til anlæg af den såkaldte forsøgsbane på Roskildevej ved Vestvolden. En gang om året besigtigede Winkel eller

*) I Berlingske Tidendes rubrik "Spørg om sproget" er fornylig omtalt et eksempel på, at man ved reparation af en skærvebelagt vej tvang hestekøretøjerne til at køre hen over de udbedrede steder ved at lægge stokke på tværs af vejen ud for reparationerne.

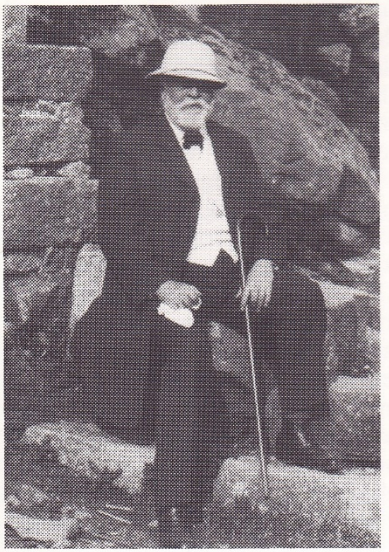


Foto i Det kgl. Bibliotek.

Amtsvejinspektør R. W. Winkel, der her er fotograferet i Kina i 1925, førte gennem mange år tilsyn med bivejene i Københavns amtsrådskreds. Unægtelig havde han et og andet at bemærke.

hans medarbejdere samtlige biveje, som der også blev holdt et vågent øje med, når amtets folk på andre tidspunkter havde ærinde ude i kommunerne.

Resultatet af vejsynet var hvert år et lille hæfte, der indeholdt de bemærkninger, som amtsvejinspektoratet fandt grundlag for.

Hvert femte år påhvilede det sognerådene at indsende en ajourført fortegnelse over de offentlige biveje. I halvfemserne omfattede Glostrup kommunes bivejsfortegnelse en lille snes veje med en samlet længde på henved tre mil. Heraf var 2¼ mil belagt med skærver og resten med grus. I den sidste del af halvfemserne anvendtes der 80-85 kubikfavne skærver om året til vejvedligeholdelse. Glostrup kommunes udgift til vej- og kloakvæsenet androg i 1898 5.177,97 kr.

De årlige beretninger om vejsynene er nok blevet studeret grundigt af sognerådsmedlemmerne. Små venlige "næser" uddeltes i rigt mål, men undertiden kunne særlig syndefulde kommuner blive hængt ud, så det kunne mærkes. I 1897 fik Brøndbyerne således det prædikat, at den var en af de tre kommuner i amtsrådskredsen, hvor vejenes tilstand måtte siges at stå lavest. De to andre kommuner, der på denne

måde blev stillet i gabestokken, var Hvidovre og til dels Sengeløse.

Jævnligt blev der uddelt generelle "næser" uden bestemt adresse. I 1898 hed det således: "Grøfter fyldes med Pølevand, ødelægges ved Pløjning eller belemres med nye blinde Overkjørsler, uden at der fra Sogneraadenes Side skrides ind herimod".

Først og fremmest indeholder de små tryksager naturligvis kritiske bemærkninger, men af og til udtrykkes der dog også anerkendelse af kommunernes indsats. Undertiden bringes ros og dadel samtidig. I 1891 blev Brøndbyernes sogneråd således rost, fordi Vallensbækvej havde fået en smuk, skærvebelagt kørebane, men samtidig blev det påtalt, at grøfterne var forfaldne, og at en mødding lå helt op på rabatten. Flere år i træk blev Brøndbyerne kritiseret for, at Avedøre Kirkevej var i dårlig forfatning, både hvad kørebane, rabatter og grøfter angik - ja, i 1897 blev vejen ligefrem betegnet som moradsagtig. På Brøndbyøstervej var det en overgang helt galt. Rent bortset fra, at der var dybe spor og huller i vejene, var afløbsforholdene elendige. Ud for den østligste gård i Brøndbyøster nåede vandet i den søndre vejgrøft helt til vejens midte. I 1897 måtte de gode folk i Brøndbyerne fordøje denne salut: "Vejtilstanden er i det hele tarvelig, og især ere Kjørebanerne for svage. Grøfterne langs Kommunens Veje ere smaa, og Vandafløbet mangelfuldt, da det hindres stærkt af mange Overkjørsler uden Gjennemløb; vil man ikke fordre, at disse Overkjørsler rørlægges, burde der i alt Fald graves en Rende gjennem dem om Efteraaret, naar Markarbejdet er endt, for at Vandet kan have Løb om Vinteren og især ved Foraars-Tøbrud".

Også Glostrup sogneråd fik naturligvis læst og påskrevet. I 1892 blev det påtalt, at kommunen ikke var særlig flink til at afhjælpe de mangler, som gentagne gange havde været påpeget.

Begynder vi oppe i Ejby, må vi konstatere, at Torvevej var et af smertensbørnene. Et par af ankerne gik ud på, at en roekule delvis lå i grøften, og at en stenbunke, som i årevis havde besværliggjort grøftevandets passage, endnu ikke var fjernet. En anden gang blev det kritiseret, at Torvevejs grøfter og rabatter syd for Hvissinge var belemrede med højt og tæt ukrudt, hvilket skadede vejen ved at fremme dannelse af snedriver.

I Hvissinge har de vejfarende ikke altid kørt i blomsterduft; for i Hvissinge Gade var afløbet en tid så dårligt, at pølevand løb tværs over vejbanen.

I den tættere befolkede Glostrup by fandt amtet ikke særlig meget at besvære sig over. Det var naturligvis udmærket, at der var anlagt gangstier på en del af Brøndbyvestervej, men alt var ikke lutter idyl; for grøfterne var i denne anledning helt eller delvis blevet sløjfet, uden at man på fyldestgørende måde havde erstattet grøfterne med rende-

Foto: Cani Lønborg 1907.

Blandt de veje, hvis vedligeholdelse af og til gav amtet anledning til påtale, var Brøndbyvestervej. Den her viste del af vejen hedder nu Kærmindevej.

stene eller lukkede ledninger med nedløbsbrønde. I perioder var der dybe hjulspor i Brøndbyvestervej mellem Glostrup station og skellet til Brøndbyvester.

I Avedøre var der unægtelig et og andet at indvende. På Holmevej var det intet særsyn, at grøftevand løb tværs over vejen, og at overfladevandet stod i højde med kørebanen. Grøfterne ved Storegade var til tider i høj grad "forulempet" (som man udtrykte det) af pølevand, ved Byvej hobede slam og mudder efter pølevand sig op i grøfterne, og på Lillegade var man ude for, at den søndre grøft var så tilstoppet, at den i svinget til Storegade helt var forsvundet. Følgen var, at møddingvand løb over Storegades kørebane.

Over for sognerådet i Herstederne blev det engang påtalt, at sparekniven blev svunget for ivrigt. Kommunen havde nedsat det anvendte kvantum skærver fra 68 til 66,5 kubikfavne på et år. Det havde været langt rigtigere at forøge skærvemængden, mente amtet.

I 1892 blev det konstateret, at Herstedøster Kirkestræde var noget vanskelig at passere. I sig selv var vejen smal og krum, og nu var der blevet anbragt to stakke, en stor jordbunke og en ulækker mødding i vejens terræn, så man helst skulle være akrobat for at trænge frem til kirken.

Fra vittighedsbladet "Punch" 21/9 1882 (teksten delvis oversat fra jysk).

— Den vej er meget slet vedligeholdt og næsten upassabel, skønt det er sommerdage. Hvordan vil I nu bære jer ad til vinter?
— Så bli'r vi hjemme.

Hvad Risby Stræde angik, var Herstedernes kommune åbenbart ikke noget helt respektabelt sandhedsvidne. I bivejsfortegnelsen havde man frimodigt skrevet, at vejen var 7 alen bred, men amtet havde været ude med målebåndet og konstateret, at den på sine steder skam kun var på 4 alen, og det gjorde dog en forskel. På en strækning begrænsedes Risby Stræde i øvrigt af havegærder, hvis indbyrdes afstand gjorde det umuligt for to vogne at passere hinanden.

Utvivlsomt har det glædet sognerådsmedlemmerne i Vallensbæk, at de i 1895 kunne læse, at Vallensbæk-vejenes tilstand syntes at være i glædelig fremgang. I årenes løb måtte dog også Vallensbæk sogneråd indkassere misbilligelser. Således havde en del af Vridsløsevej til tider været stærkt opkørt og skæmmet af huller og mudder, og på Gl. Køge Landevej var det vanskeligt i den løse sandbund at bevare grøfterne, som havde en kedelig tendens til at forsvinde.

Gang på gang indskærpede amtet, at sporfyldning i enhver henseende var en forkastelig vedligeholdelsesmetode, og at stenmaterialet i stedet burde anvendes til samlede belægninger, der naturligvis helst skulle tromles fast. I både Brøndbyerne, Glostrup, Herstederne og Vallensbæk vedblev man imidlertid at foretrække sporfyldning, idet Vallensbæk dog tidligere end de andre kommuner havde øje for de nye signaler og delvis gik over til samlet skærveudlægning, dog uden tromling.

Af foranstående kan man måske få indtrykket af, at en spadseretur på Glostrupegnen i halvfemserne var ensbetydende med, at den uforfærdede fodgænger måtte forcere stenbunker og roekuler, vade gennem mudder og møddingvand og springe over afgrundsdybe hjulspor. Så slemt har det i almindelighed ikke været, idet kun nogle mere ekstreme tilfælde er refereret i denne artikel. Amtsvejinspektør R. W. Winkel, der i kraft af sit embede indtog en kritisk holdning over for sognekommunerne, kunne hen imod århundredskiftet i det store og hele karakterisere vejtilstanden i amtsrådskredsen som værende i fremgang, selv om der endnu stod meget tilbage at ønske.

Kilder:

Berlingske Tidende 28/2 1983.

Kristjan Bure (red.): Danske veje. Turistforeningens årbog 1964.

Dansk biografisk Leksikon, bd. 26 - om R. W. Winkel (1944).

Glostrup kommunes arkiv.

Alfred Jeppesen: Rejseliv i Danmark (1978).

Kjøbenhavns Amts Biveje. Bemærkninger i Anledning af foretagne Eftersyn af Bivejene gjennem de til Kjøbenhavns Amtsraadskreds hørende Sognekommuner (udkom årligt).

J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde Landevej gennem Tiderne (1927).

Ejvind Tofte: Glostrups historie, bd. 1-2 (1971-1976).

ISBN 87-88547-00-0