

nøgle•hullet

NR. 2 2001

TIL LOKAL-
HISTORIEN



NYT FRA LOKALHISTORISK ARKIV & FORENING I ALLERØD KOMMUNE



Små damplokomotiver som dette trak tipvognene med ler fra de fjerntliggende lergrave til teglværkerne i Allerød og Blovstrød. De mange kilometer skinner blev fjernet, da teglværkerne stoppede driften, men folk fra Dansk Jernbaneklub har siden 1980'erne arbejdet på at genskabe denne specielle type jernbane. Det er således tipvognsporene, der er baggrund for "Blovstrødbanen" – i år aktuel med nye spor og til juni målet for LAFAKs sommerudflugt.

PROGRAMMET

SOMMERUDFLUGT

SØNDAG den 10. JUNI går turen til BLOVSTRØDBANEN og BLOVSTRØD TEGLVÆRK.

Vi mødes kl. 13.50 på "Bløvstrød Station" ved Bløvstrødhallen, Sortemosevej 20, og kører derfra med Bløvstrødbanens tog til "Teglværket" og "Oscar Jensens Bro" på sydsiden af Nordbanen.

Efter et kort ophold returnerer vi til "Teglværket", hvor vi hører om teglværkets historie og ser Pottemageriet, med dets gipsforme, som LEIF MAX HANSEN har lovet at fortælle om.

Derefter køres retur til "Bløvstrød Station".

PRIS: Voksne 15,00 kr. og børn 10,00 kr.

Lokalhistorisk Arkiv og Forening i Allerød Kommune, Frederiksborgvej 59, Lillerød, 3450 Allerød, tlf. 48 17 08 91. Åbningstid: Tirsdage kl. 9.00-13.00, samt efter aftale med arkivleder Birthe Skovholm.

Henvendelse kan også ske til:
Ole Høegh Post (formand) tlf. 48 17 53 26,
Wolthersvej 6, Lillerød, 3450 Allerød.



Arkivets e-mailadresse: LAFAK@mail.tele.dk – Hjemmeside: www.alleroed.bibnet.dk.

"Nøglehullet" er foreningens og arkivets medlemsblad. Redaktion: Birthe Skovholm og Ole Høegh Post. Lay-out og tegninger: Ole Høegh Post. Tryk: Preben Jensen.

Oplag: 400 ekspl. ISSN 0905-4146.

Juni 2001.

Alle kortudsnit har Copyright Kort og Matrikelstyrelsen, Rentemestervej 8, 2400 København NV.

Fotos med kendt fotograf: Jan Forslund, side 3 – Sylvest Jensen, side 4 – E. Pers Lassen, side 5 – Eva Jeppesen, side 9 – Ruth Andersen, side 10.



BLOVSTRØD TEGLVÆRK OG BLOVSTRØDBANEN

Blovstrød Teglværk startede i 1874 og blev i første trediedel af 1900-tallet Nordeuropas største teglværk.

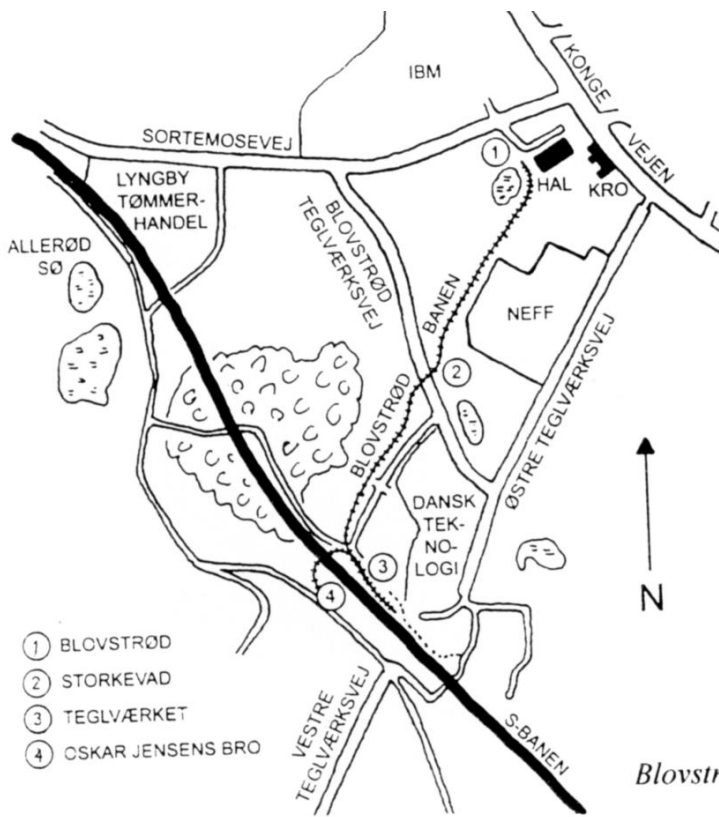
Man udnyttede først den nære omegns store lerforekomster, men måtte hurtigt længere væk fra værket for at hente det nødvendige ler.

Derfor anlagde man tipvognsspor til Allerød Sø, mod syd til Tivoli Huse og senere mod vest gennem Ravnholt Skov til Vassingerød Old.

Gradvist blev tipvognstogene afløst af lastbiler, og omkring 1966 stoppede togene helt.

Produktionen af sten på Blovstrød

Teglværk var faldende, og til sidst opretholdt man kun en lille produktion af glacerede teglsten på Pottemageriet, der har tre ovne. I Pottemageriet havde man også produceret de særlige figursten, rosetter, vulster og lignende, der blev brugt i stor stil til udsmykning af husene i slutningen af 1800-tallet. Figurstenene blev lavet i gipsforme af pottemagere, og der er stadig et utal af forme bevaret. Den sidste teglsten blev brændt på Blovstrød Teglværk i 1982, men året inden havde Dansk Jernbane-Klub fået øje på værkets remise. Jernbaneklubben havde nogle lokomotiver fra Maribo Sukkerfabrik, der skulle flyttes på grund af pladsmangel, og de fik med stor velvilje fra Allerød Kommune - der havde købt teglværksområdet - og Frederiksholm Teglværker, der

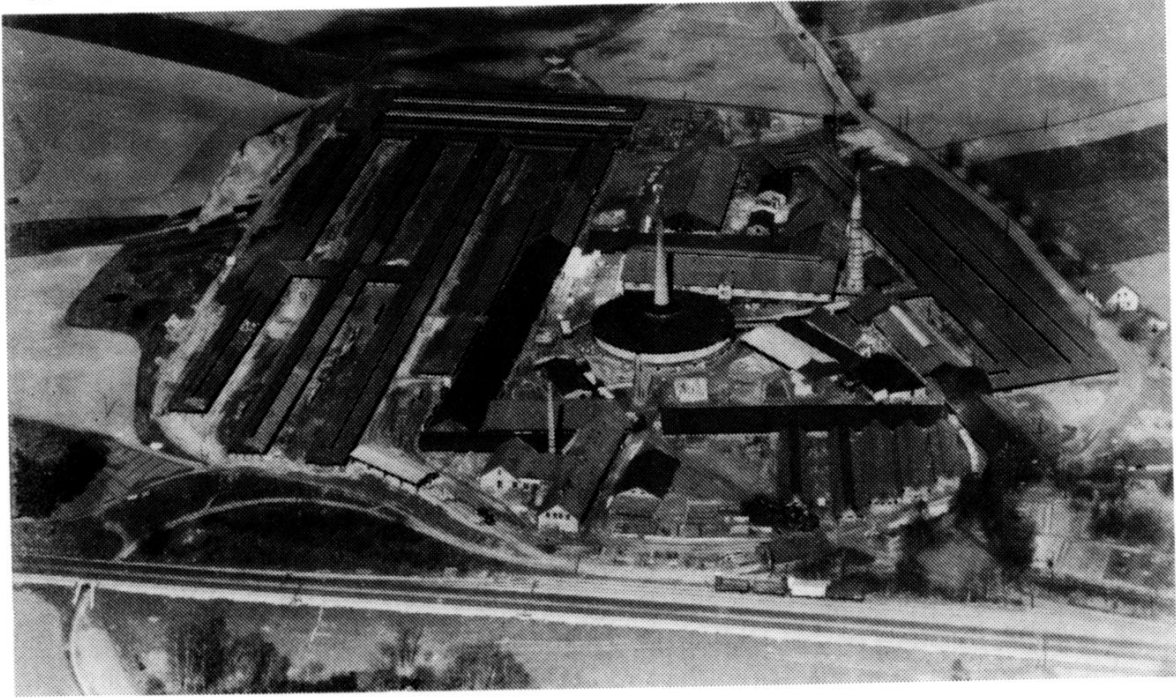


Blovstrødbanens sporforløb

havde brugsretten til sporene, plads i den dobbelte remise. Det blev starten på Blovstrødbanen, der i årenes løb har udvidet med spor helt op til Blovstrødhallen og under Nordbanen til "Oscar Jensens Bro".

Arkivets medlemsudflugt går i år til Blovstrød Teglværk og Blovstrødbanen, og man kan der høre mere om den spændende historie. (Se omtale på s. 2)

Luftfotografi af Blovstrød Teglværk fra 1940'erne med Nordbanen og lidt af tipvognsporene.



BESÆTTELSEN 1940-45

I sidste nummer af Nøglehullet (1/2001) bragte vi nogle af Viggo Bangs erindringer om Tokkekøb Hegn og skovens folk.

Vi har bladret videre i Bangs memoirer og bringer her den 12-årige (født 1928) Viggo's beretning fra Besættelsestiden:

- Her skal fortælles lidt om, hvordan jeg oplevede den periode. Det første indtryk fik jeg allerede om morgenen den 9. april 1940. Da jeg den morgen cyklede til skole i Birkerød, mødte jeg på vejen soldaterne fra Høveltelejren på vej gennem Blovstrød mod Tokkekøb Hegn. I første omgang tænkte jeg vel ikke videre over det. Vi var jo vant til at se soldater, men jeg lagde mærke til, at selv staldfolk i deres arbejdstøj var med, så der måtte være noget særligt på færde, når det i den grad var "alle mand af huse".

Dette blev bekræftet, da jeg kom i skole. Her samlede rektor Engelsen alle elever og lærere i skolegården, hvor han steg op på en stor sten, som ved særlige lejligheder blev brugt som talerstol.



I maj 1945 viste frihedskæmperne sig på åben gade – her M D Madsensvej.

Her fortalte han os, hvad der var sket: Danmark var imorges blevet besat af den tyske værnemagt, som havde gjort landgang i København og flere andre steder. Han meddelte os, at skolen ville være lukket for den dag, og han opfordrede os til at tage det stille og roligt. Inden han sendte os hjem, bad han fader-vor.

Da jeg kom hjem til Vildtmesterhus, var min far igang med at hæn-ge sorte rullegardiner op, idet der var beordret mørkelægning...

Allerede i dagene efter 9. april så vi lange motorkolonner af tyske soldater på vej til Norge. Den danske modstand blev jo indstillet efter ganske kort tids kamp, men nordmændene fortsatte...

I begyndelsen mærkede vi ikke så meget til besættelsen. Ganske vist blev de danske militærlejre, Sandholm og Høvelte, besat med tyske tropper, idet de danske enten blev hjemsendt eller flyttet andre steder hen. Tyske soldater holdt øvelse i

skoven, men det var jo ikke stort anderledes, end hvad den danske hær gjorde.

Der hvor civilbefolkningen nok mærkede det mest var, at alle varer enten blev rationeret, eller at de i større eller mindre grad helt forsvandt fra markedet.

Fødevarerationererne var ret rigelige. Danmark producerede jo også disse fødevarer selv, og rationeringen skyldtes vel nok især, at overskudsproduktionen, og helst lidt mere, nu skulle leveres til Tyskland.

Importvarer var det værre med.

Tøj var rationeret og måtte strækkes mest muligt. Danske husmødre blev eksperter i at vende tøjet, så det også kunne slides på den anden side, eller det mindst slidte blev syet om til børnetøj. Særlig galt var det i familier, hvor forældrene havde været gift 10-15 år, og hvor de første anskaffelser af hvidevarer var ved at være slidt. Dertil hørte mine forældre. Men det gik da.

Ingen benzin

Benzin fandtes ganske enkelt ikke mere til civile køretøjer. Den skulle forbeholdes militær og politi. De fleste personbiler, og dem var der faktisk ikke ret mange af i 1940, blev klodset op i garagerne, og lastbiler blev forsynet med anlæg til gas. Dette anlæg bestod af en generator af form som en kakkellovn, hvori man fyrede med brænde eller tørv. Den udvundne gas drev motoren. Kakkellovnen var anbragt bag førerhuset.



Rationeringsmærker fra efterkrigstiden.

Biler med dette brændstofs-system kørte ikke særlig stærkt. I forvejen var den tilladte hastighed 60 km/t, men det kom de aldrig op på. Når man på cykel skulle op ad f.eks. Kajerød Bakke, var det en yndet sport at hænge bag i en lastbil. De kørte ikke stærkere end, at det var helt risikofrit. Ja, jeg har endog på cykel overhalet en lastbil, men den var nu vist også lastet med mursten eller tørv.

En del af det generatorbrænde, der blev brugt i bilerne, blev fremstillet på skovens brændeplads ved Vildtmesterhus. Her blev bøgebrænde savet og kløvet til små klodser på 10-15 cm på hver led, og krigen igennem var 4-5 mand beskæftiget med denne produktion.

Ser man på husdyrtællinger fra perioden før og efter 1940, vil man se, at antallet af heste steg gevaldigt. I forvejen var heste den vigtigste trækraft i landbruget, hvor traktorerne først fik indpas i større stil omkring 1960. Men nu blev der

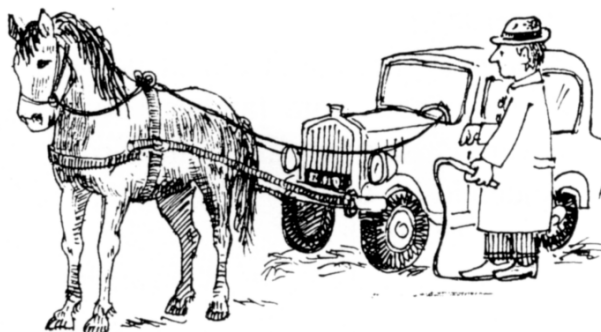
brug for heste til afløsning for biltransport i en lang række tilfælde. Især så man det i forbindelse med de biler, som af bagerier, mejerier og andre virksomheder blev brugt til at transportere varer ud til kunderne.

Dengang var det almindeligt, at mælkemand og bagerkusk kom omkring til huse og gårde, og det skete på landet ofte i varebiler. Disse biler blev ofte bygget om på den måde, at man fjernede motoren, som jo bare var i vejen og fyldte op, og man fjernede også frontruden. Derefter forsynede man bilen med et par vognstænger foran og spændte en hest for. Så var man kørende igen. Eller bageriet eller mejeriet investerede simpelt hen i en hestevogn til formålet.

Erstatningsvarer

Som nævnt var manglen på importvarer meget mærkbar. Vi var jo totalt afskåret fra den store verden, og vores eneste handelspartner var Tyskland, som var endnu hårdere rationeret end Danmark. De første år fik vi dog vist nogle varer fra Sverige.

Denne varemangel frembragte erstatningsvarer af forskellig art. Tidligere var det almindeligt at strække kaffebønnerne med erstatningskaffe fremstillet af cikorierødder. Det kendteste mærke af den vare var Richs, hvis pakker indeholdt samlemærker til børnene.



Efterhånden som lagrene af kaffe trods alt blev brugt op, blev de erstattet af Richs alene, som iøvrigt også var rationeret og krævede kaffemærker. Man strakte så erstatningskaffen med yderligere erstatning, nemlig korn, som blev "brændt" i bageovnen. Det produkt, som kom ud af den proces, havde ikke meget med kaffe at gøre, men det var dog drikkeligt, hvis man ikke var for sart. Ved juletid blev der dog af handelsministeren frigivet en mindre ration kaffe til hver person. Det var handelsministeren, der stod for varefordeling og rationering. Det har været en utaknemmeligt job, men Halfdan Hendriksen, som var handelsminister under det meste af krigen, nåede faktisk at blive ganske populær, for med mellemrum holdt han en tale i radioen, hvor han forklarede, hvorfor han var nødt til at indføre en ny rationering eller ændre på en gammel. Når folk på den måde fik en forklaring, gled det hele lidt lettere.

Sukker var rationeret, selvom Danmark selv producerede det, såvel som korn og kød. Ekstra sukkerrationer blev dog frigivet i syltesæsonen, hvor det gjaldt om at udnytte de ressourcer, som fandtes i folks haver. På samme måde fik hårdtarbejdende og unge i voksenalderen ekstra brødrationer.

Tobak var selvsagt også rationeret, da importen af tobak jo hørte op straks i 1940. Her kom hjemmeavlet tobak på markedet. Bl.a. på Fyn og Langeland blev avlet en del tobak, og man fik også noget fra de tysk-besatte Balkanlande.

Resultatet? Ja, den omskrivning, som folkeviddet gav et af den tids cigaretmærker, giver vist forklaringen. "Powhattan" med en flot indianer på pakken, blev straks omdøbt til "Pu-ha-da".

Som nævnt var tøj en mangelvare, da størstedelen af vort tøj jo er lavet af importerede råvarer. Her kom kemien til hjælp. Man begyndte at lave garner af cellulosefibre, der udvindes af træ og halm. Dette tøj var af temmelig dårlig kvalitet og gik under navnet "Celuld". Senere er teknikken blevet noget mere forfinet og har givet resultater som Rayon og Orlon, der stadig fremstilles kemisk, men vistnok nu mere er et olieprodukt...

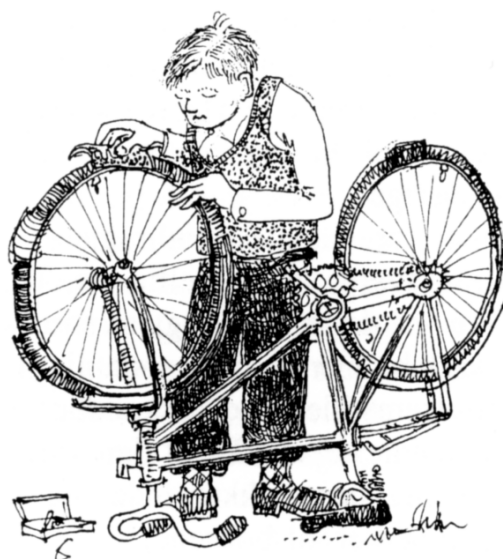
Cykler

Da andre transportmidler efterhånden var udelukket, blev cyklen det helt uundværlige transportmiddel. Men her kom også et problem,

nemlig gummi. Det var jo en importvare, men selvom man eksperimenterede med erstatning også for gummi, kom denne erstatning kun frem i en mådelig kvalitet.

Efterhånden blev vore dæk slidt op, og lærredet nedenunder skinnede igennem. Hvad gjorde man så? Man satte lapper på. Af et gammelt dæk skar man en lap i passende størrelse og satte den udenpå det oprindelige dæk. Det bumpede noget, men man var kørende så længe, det varede. Det kunne nu kun lade sig gøre med vulstdæk, men på den tid var kanttråddæk ret sjældne. Jeg husker, at jeg i en periode faktisk kørte med dobbelt dæk på det ene hjul, så mange lapper havde jeg. Enhver cyklist kørte rundt med noget sejl-garn i lommen, så man på stedet kunne klare en foreløbig reparation.

Folk fik lappet cykler i den store stil. Selv var jeg ofte nede hos cyklehandler Søtoft, som havde forret-





Det krævede en hel del af chaufføren, når vognen skulle startes op med generatoren. (Vognmand Johs. Jeppesen, Lynge 1943)

ning på Prins Valdemars Allé. Her blev jeg efterhånden ret ferm til selv at klare reparationerne, når bare jeg havde hans værktøj ved hånden. Og jeg fik det ofte til halv pris, hvis jeg gav et nap med at lappe en fremmed cykel. Denne mangel på cykledæk medførte, at jeg i perioder gik ned til Allerød station og tog toget til og fra skole i Birkerød...

Sabotage

Der foregik sabotage på dansk grund allerede fra de første krigsår. I begyndelsen kørte tyskerne jo i biler, og her blev det en sport at putte et stykke hugget sukker eller to i benzintanken. Resultatet var, at bilen kørte i stå efter kort tid, idet sukkeret satte sig som en slags karamel i motoren. Senere gik tyskerne over til at bruge hestekøretøjer, hvor de første forøvrigt havde et oversejl à la præ-

rievogne. Heste skal ikke have benzin, men hø og halm, og også det kan saboteres.

En tysk hølade - en ung fyr, der anbringer et stearinlys et eller andet sted i laden - tænder lyset og forsvinder. Resultat: En ildebrand af et vist format og nul hø til hestene. Og sabotøren har god tid til at være over alle bjerge, hvis han blot sørger for, at lyset er langt nok. En af mine skolekammerater var blandt de første, der brugte den metode.

Senere blev sabotagen sat mere i system. Grupper blev oprettet og våben, ammunition og sprængstof kom fra England.

Danske i tysk tjeneste

Vistnok i 1941 blev det såkaldte Frikorps Danmark oprettet... Formålet med korpset var, at det skulle deltage i bekæmpelsen af kommunismen, og efter endt træ-



*Høvelte kaserne blev overtaget af værne-
magten, der flagede med eget flag.*

ning blev korpset sendt til østfron-
ten, hvor det gjorde tjeneste i et års
tid.

Chefen for Frikorps Danmark var
den danske officer von Schalburg,
som faldt på østfronten. Siden op-
rettedes et nyt korps, som blev op-
kaldt efter ham. Dette korps havde
vi ret tæt inde på livet, idet det
havde skole på Høveltegård, så vi
så jævnligt medlemmer af dette
korps i Birkerød, hvor de var i-
klædt tidligere danske uniformer,
som havde fået tyske distinktioner.
Også Sommerkorpset var opkaldt
efter en dansk officer. Om disse to
korps nogensinde kom i fronttjene-
ste, ved jeg ikke.

Det værste af disse korps bemanded
med danskere, var nok HIPO-
korpset, hvis navn stod for Hilfs-
polizei, og som var et korps til
hjælp for det tyske politi. Den tor-
tur, der har været tale om under
besættelsen, synes for en stor del at
være udført af hipofolk, ligesom de
deltog i tyske arrestationer...

Humor

Midt i alt det dystre var der dog
også plads til den danske humor,
som tyskerne overhovedet ikke
forstod.

Den tyske værnemagt var delt i 3
værn: Wehrmachts Heer, Wehr-
machts Luftwaffe og Wehrmachts
Marine. På deres køretøjer var det-
te forkortet til WH, WL og WM.
Dette blev af danskerne "oversat"
til: Wir hungern, wir lügen, wir
mördern - vi sulter, vi lyver, vi
myrder.

Tyske soldater sang ofte, når de
marcherede. En af deres foretrukne
sange var "Wir fahren gegen Enge-
land". En dag kom en kolonne tra-
skende med kurs mod øst, mens de
sang denne sang. Det fik en mand
til at bemærke: "Hov I går den gale
vej!" I den retning lå jo Rusland.
Under en razzia i København blev
en mand undersøgt for våben. På
sig havde han en cyklepumpe, hvil-
ket fik tyskeren til at spørge, hvad
det var? Svaret var "Luftwaffe"...

Ungarere

I et forsøg på at undgå jernbanesa-
botager havde tyskerne ofte militæ-
re vagtposter langs jernbanelinier-
ne. Set fra et alieret synspunkt var
dette udmærket. På den måde kun-
ne man binde disse tropper til den-
ne opgave og derved undgå, at de i
stedet kom til fronten. Og det hav-
de de pågældende soldater sikkert
intet imod.

Imidlertid fandt tyskerne på en an-
den udvej. Et af de lande, som var

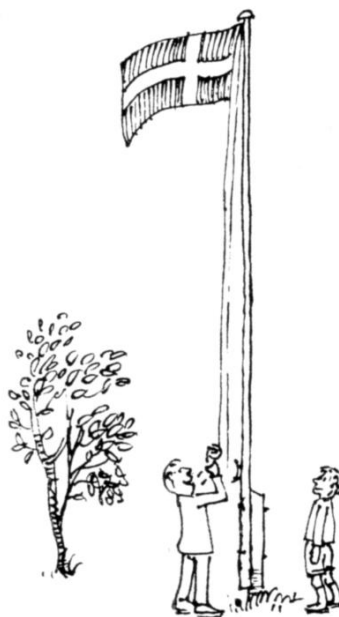
besat, var Ungarn. Jeg er ikke helt klar over det politiske spil her, men hvorom alting er, så fik vi en del ungarske soldater til Høvelte, hvor de fik til opgave at passe på Nordbanen. At de ikke var alt for loyale, fik man indtryk af, da de et par gange forsøgte at gøre oprør. Af samme grund turde tyskerne ikke lade dem få udleveret ammunition til deres våben, så som vagtposter betragtet, var de ret ufarlige. En bestemt ungarer holdt i en periode vagt på Allerød station. Ham var vi nogle store drenge, som kom lidt i snak med, så godt det nu lod sig gøre. Og her viste han os bl.a., at hans patrontasker var tomme...

Befrielsen

Så kom den 4. maj 1945. Nyhedsudsendelsen fra BBC i London var igang, da den pludselig blev afbrudt. Straks efter kom speakeren igen, og nu kom befrielsesbudskabet: At de tyske tropper i Danmark, Nordvesttyskland og i Holland havde overgivet sig til general Montgomery i hans hovedkvarter på Lüneburger Heide.

Kapitulationen gjaldt fra næste morgen kl. 8.

Så brød jubelen løs. Vi havde i flere dage haft en nymalet flagstang liggende klar. Da vi flyttede ind i Vildtmesterhus i 1940, kom der ikke nogen flagstang op. Man ville ikke risikere, at man ved denne tjenestebolig kunne komme til at flage med Dannebrog for en evt. tysk



mindedag, eller, hvad der var endnu værre, kunne blive tvunget til at flage med tysk flag.

Ved hjælp af et par forbigående, fik vi i en fart stangen op at stå, og Dannebrog kom op, selvom det kun var for få minutter, for solen var vist ved at gå ned.

Næste morgen samledes frihedskæmperne på deres stillepladser, og en af deres første opgaver var at arrestere alle, som var mistænkt for at samarbejde med besættelsesmagten. At man her nok fik arresteret lidt for mange, er en anden sag, men de blev løsladt igen, da først politiet fik fat i sagerne.

I Horsemose, tæt op til skoven, boede chefen for HIPO-korpset, og han var selvfølgelig en af dem, der stod på listen. Han var imidlertid væk, inden frihedskæmperne kom efter ham. Hans flugt var foregået i en vis fart - midt i maden.

Opdækningen stod stadig på bordet, da min far og jeg nogle dage efter var derinde.

Samme dag, den 5. maj, kom de første britiske tropper til Danmark. Nogle kom med fly til Kastrup, mens andre kom i en motorkolonne over grænsen. Det sagdes, at den første britiske soldat, som passerede grænsen i en jeep, var dansker. Det må have været et stort øjeblik for ham. Chefen for de britiske styrker var general Dewing, som opslog sit hovedkvarter på Hotel d'Angleterre i København, hvor et tysk hovedkvarter før havde været. Nogle dage efter befrielsen kom jeg selv forbi hotellet og så med egne øjne 2 "Tommy'er" på vagt udenfor. De var de første britiske soldater, jeg så.

En uges tid efter befrielsen kom den øverstbefalende, general B. L. Montgomery på besøg. Han var i

audiens hos kong Christian, hvor han fik Elefantordenen, og i kongens åbne bil kørte han i et sandt triumftog gennem byen.

Og tyskerne? De måtte gå hjem. De marcherede til grænsen, hvor de blev afvæbnet, dels af briterne, dels af Den Danske Brigade, som kom over fra Sverige d. 5. maj. Køretøjer havde tyskerne ikke mange af, og de der var, blev forbeholdt syge og sårede. Det har ikke været nogen sjov hjemtur. Hjem til et ødelagt, udbombet land, som var besat af de alierede og i fuldstændigt kaos.

Vi kom da heller ikke af med dem alle på én gang. Efter aftale med de alierede besættelsesmyndigheder blev de sendt hjem i flere omgange. Man kunne simpelt hen ikke tage imod så mange på én gang. Og flygtningene varede det 2-3 år, før vi kom helt af med.

Viggo Bang

FOREDRAG PÅ TRYK

I marts måned sidste år underholdt Per-Olof Johansson LAFAK's medlemmer med foredraget "Guds straf og slægtstræet", der var et sammenstød i Per-Olofs hoved af religion, slægtsforskning og folkekeminder.

Foredraget foreligger nu på tryk som en artikel i det skånske tids-

skrift SAXO, (ikke at forveksle med det danske "Siden Saxo"). SAXO, Kulturhistorisk Årbok för Skåneland 2000. 192 sider.

Incl. porto i abonnement sv.kr. 190,-

MonitorFörlaget, Graagården i Vä, SE-291 65 Kristianstad, Skåne, Sverige.

Tlf/fax +45(0)44244885.E-mail: monitorforlaget@work.utfors.se

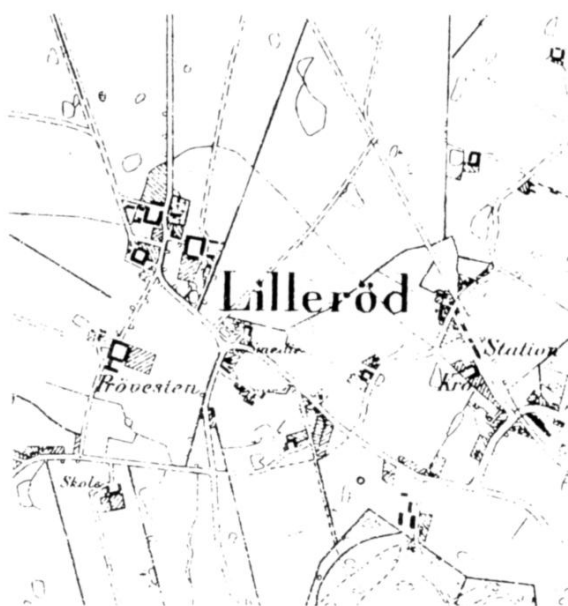
BILKØRSLENS TRANGE VILKÅR I LILLERØD

I begyndelsen af 1900-tallet var der kommet så mange biler til Danmark, at myndighederne fandt det påkrævet med en motorlov i 1903 (Lov om Kørsel med Automobile). Billoven, som den også blev kaldt, satte skrappe begrænsninger for kørslen med sådanne nymodens køretøjer. Trafikken måtte normalt kun foregå på landeveje (amtsveje), og natkørsel var kun tilladt i nogle få sommermåneder.

Bilister, der ønskede at færdes i byerne, herunder en landsby som Lillerød, måtte højst køre med en hastighed af 15 km i timen. Mødte en bilist i byen et hestekøretøj eller en ridende, skulle der udvises den allerstørste forsigtighed fra bilistens side. Forøvrigt skulle man først indhente en tilladelse fra sognerådet, hvis man ville køre på sognevejene, og der blev givet mange afslag i begyndelsen.

Lillerød sogneråd var fx meget tilbageholdende med at tillade bilkørsel på sognets veje, hvilket turde fremgå af de følgende citater fra sognerådets forhandlingsprotokol:

18.6.1910: Andragende om Automobilkørsel paa samtlige Kommunes Veje. Man fandt ingen Anledning til denne Tilladelse.



Lillerøds veje omkring 1900.

25.6.1912: Andragende om Kørsel med Motorvogn paa Lillerød Kommunes Veje. Nægtedes.

3.9.1912: Andragende fra Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab om Tilladelse for dens Ingeniører, der paa Forlangende kan fremvise en Legitimation, samt for vore Overmontører og Montører, naar de er i Uniform til Kørsel med Motorcykler paa Kommunens Veje. Tillades. (Tilladelsen skal nok ses i lyset af kommunens interesse i at få elektrisk belysning, jf. artiklen herom i Nøglehullet nr. 2, 1997).

28.11.1912: Andragende fra A/S Frederiksholms Tegl- og Kalkværker gennem Amtet, der anmoder om herværende kommunes Erklæring om Tilladelse til at kjøre paa Vej Nr. 3, 5 og 6. Man fandt ingen Anledning til at give Tilladelse.

13.7.1914:Fra Holger Meyer, Villa "Skovrand", Lyng Overdrev var fremsendt Andragende om Dispensation fra Billoven saaledes, at der gives Tilladelse til at kjøre paa Sognevejen fra Stationsvejen til Lyng Skjæl. Sogneraadet kunne ikke give en saadan Tilladelse.

16.7.1915:Amtslægen andrager om Tilladelse til at befare Sognevejene med Automobil i Tjenestetilfælde. Tilladelsen meddeles paa de forlangte Betingelser.

20.10.1916:Melchior Christensen forespørger om Sogneraadets Tilladelse til at Otto Mønstedts Margarine Lastbil faar Tilladelse til at kjøre til Brugsforeningen. Det vedtoges med 3 Stemmer mod 2 at give Tilladelsen naar vedkommende



Vejene i Lillerød - og vel alle andre steder - var slet ikke egnede til automobiltrafik .

Schaffører kjører langsomt og er meget Agtpaagivende ved Mødet med Kjøretøjer. Vejen anvises fra Bloustrød Skjæl forbi Konditoriet til Brugsforeningen.

29.11.1916:Andragende fra Vognmand Jensen, Birkerød om Tilladelse til at kjøre med Bil paa Kommunens Veje. Sogneraadet kunne ikke anbefale.

14.12.1917:Fra Fabrikant H. H. Mathiasen, Kjøbenhavn; var fremsendt Andragende om Tilladelse til at befærde Sognets Biveje med Vare-Automobil. Andragende nægtedes.

31.1.1918:Fornyet Andragende som ovenfor. Nægtedes.

13.5.1918:Fra Grosserer Th. Colting var fremsendt Andragende om Tilladelse til at befærde Nr. Jernbanevej med Automobil. Andragendet bevilgedes.

Sidenhen har bilismen holdt sit indtog såvel i Lillerød som i det øvrige land. De gamle restriktioner er forlængst borte.

Vanskelighederne for bilisterne nu om dage er af en ganske anden art. Men det er en helt anden historie.

Kjeld Suhr □



NUMMERPLADER

Som det fremgår af artiklen om Bilkørslovens trange vilkår i Lillerød andet steds i Nøglehullet, var det ikke alle og enhver, der kunne få lov til at køre på bivejene med de nymodens automobiler.

Vi har fundet en sjov artikel i "Vort Annonceblad", hvor Poul Dehn fra Langebæk Lokalhistoriske Arkiv fortæller om, hvordan man markerede en given tilladelse til at køre på bivejene med et X på nummerpladen. Havde man et X på nummerpladen, det var åbenbart for enhver, at her kørte en bil, der havde tilladelse fra sognerådet til at befærde sognets biveje.

Poul Dehn citerer lov nr. 361 af 30. juni 1921, hvori der forklares følgende om afmærkning af motor-køretøjer:

"Paa Motorvogne, hvis Egenvægt ikke overstiger 1.450 kg, anbringes paa Vognens Bagside et hvidt Kryds paa sort Bund (X) af samme Højde som Tallene og med vinkel-

ret krydsende Streger af 2 cm. Bredde.

Mærket kan anbringes enten paa selve Nummerpladen eller paa en særlig Plade, der anbringes umiddelbart til højre for eller ovenover denne."

- Disse plader blev brugt fra 1921 og senere udskiftet med normale plader, da der ikke længere skulle søges om tilladelse, men ejerne fik lov til at beholde det gamle nummer.





EN FH-STOL

I Nøglehullet 2/2000 kunne man læse om min "Uvidenhed om en stol". Et par dage efter udgivelsen af bladet, var uvidenheden forduftet - en kort glæde! Et medlem af foreningen mødte mig i tunnelen med udråbet: "Vi har fire derhjemme!" Og et par dage efter gav ægtefællen samme melding. Fire stole som kunne føre deres oprindelse tilbage til Fritz Hansens Møbelfabrik.

På det nye domicil på Tofteengen 2 i Vassingerød har FH indrettet showroom og museum. Her står et par børnestole, som ligner min stol, skønt de ikke er helt magen til. Man formoder, at de er tegnet af Søren Hansen engang i trediverne uden at have været sat i produktion.

I øvrigt ser man også en Thonet-stol på udstillingen. Og det forklares ved, at FH fra 1934 fremstillede Thonet-stole på licens. Det kunne så være forklaringen på den i artiklen omtalte Thonet-stol: Nok Thonet-stol, men købt og måske endog fremstillet hos Fritz Hansen.

Per-Olof Johansson

NYE I BESTYRELSEN

På generalforsamlingen på Kirkehavegård sagde bestyrelsen farvel til Poul Juul, Bløvstrød og Kirsten Nyegaard, Lillerød, der har været med i bestyrelsen henholdsvis et år og "rigtig mange" år. Kirsten Nyegaard, der også arbejder som frivillig på Arkivet, har været et aktivt bestyrelsesmedlem i flere omgange som kasserer, sekretær og her til sidst som menigt medlem, og hun ønsker nu en pause fra bestyrelsesarbejdet.

Nyvalgt til bestyrelsen blev Rita Hansen, Bløvstrød og Ulla Hemmje, Lyng Overdrev.

De øvrige medlemmer af bestyrelsen er: Ole Høegh Post (formand), Hans C. Præstholt (kasserer), Bent Nathansen (sekretær), Per J. Jørgensen, Ole Peters samt Arne Hemmje og Henning Holm (suppleanter).

KONTINGENT

På generalforsamlingen blev det vedtaget at forhøje medlemskontingentet på grund af underskud i driften.

De nye satser er pr. husstand:
Pensionister 75 kr.

Alm. medlemmer 150 kr.

Erhvervsmedlemmer 350 kr.