



NYT FRA LOKALHISTORISK ARKIV & FORENING I ALLERØD KOMMUNE



Få landsbykirker ligger så tæt som de to middelalderkirker i Lyng og Uggeløse. Mens Lyng lagde navn til et stort herred fra tiden lige efter vikingetid, omtalt i landets ældste dokument fra 1085, var den måske ældre kirke i Uggeløse ikke så kendt. Det vil vi være med til at rette op på, for LAFAKs sommertur vil i år gå til Uggeløse, hvor vi vil se og høre mere om den gamle kirke og dens landsby.

Den lavstammede lille kirke med den brogede historie og den markante beliggenhed højt på bakken lå her også dengang, der boede fine folk i Bastrupårnet og på Langsøhus, der nu bare er smuldrede ruiner i Uggeløse.

PROGRAMMET

SOMMERUDFLUGTEN 2014

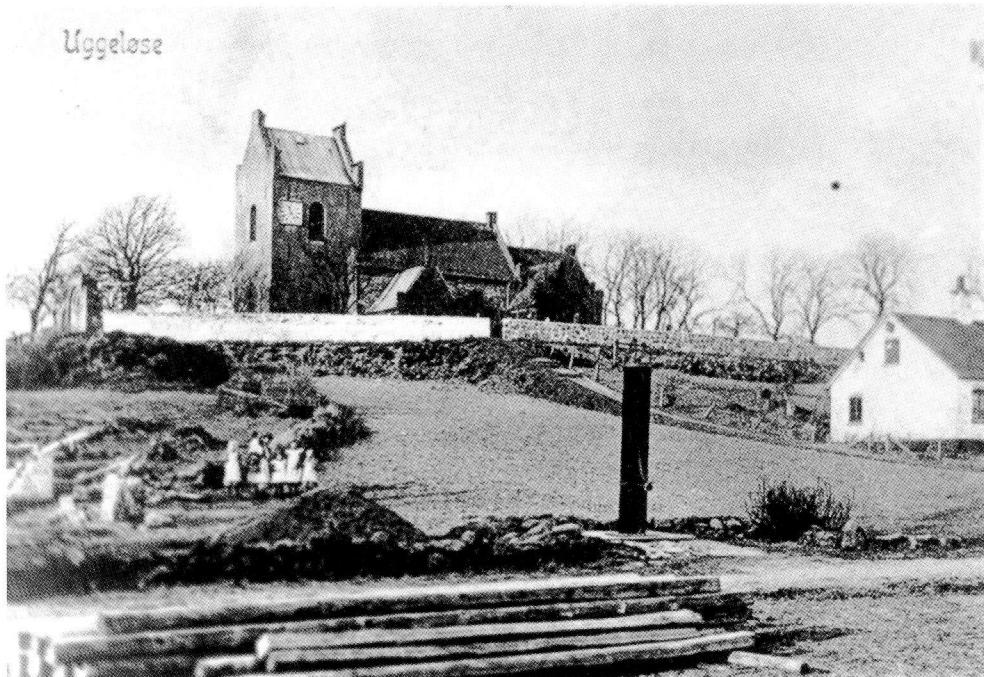
Søndag den 15. juni kl. 14.00 til ca. 16.30 ved Uggeløse Kirke.

Vi samles ved den nordlige parkeringsplads på Runebakken. Indkørsel fra Vejrmøllevej ad Kirkebakkegårdsvej, eller til fods op fra Uggeløse Bygade – og til venstre ved kirkelågerne.

Ole Peters, vor mand i Lyngø, vil vise os kirken ude og inde og fortælle om det hele. Efterfølgende går vi en tur ned ad stien til den gamle bygade, hvor der ligger flere gamle bondehuse og den tidligere rytterskole.



Fra Rosenlundvej er der flot kig til kirken tværs over den tidligere Kedelsø.



På ældre fotos af kirken uden vor tids tætte bebyggelse, fornemmer man tydeligt, hvor høj en bakke, man engang valgte at bygge Uggeløses kirke på.

UGGELØSE KIRKE

Uggeløse, der ligger så tæt på Lyngø, overses ofte og bliver så bare en del af Lyngø. Indtil 1970 var landsbyen en del af Lyngø-Uggeløse Kommune, og Uggeløse er endda det største sogn, der består af de kirkeløse landsbyer Vassingerød, Bastrup samt bebyggelserne i Nymølle, Mørdrup og Krogenlund.

Højt beliggende over landsbyen troner Uggeløse kirke på sin bakke, hvor den kan ses viden om. Og der er tale om en rigtig gammel kirke med en kompliceret bygningshistorie.

Kirken opførtes i 1100-årene, hvor den har afløst en ældre trækirke. Der er nemlig inde i murværket fundet tømmerrester fra det hammerbånd, der har afsluttet en stavbygget trævæg -

i lighed med konstruktionen i de norske stavkirker.

Allerede i 1200-årene udførtes omfattende ombygninger, ikke bare af nød, men muligvis for at leve op til de rette rammer for standspersoner.

At Lyngø og Uggeløse kirker ligger så tæt, omkring 1.200 meter i luftlinje, har naturligt nok sit eget sagn, og skulle skyldes, at en fornem dame var blevet bidt af en hund i Uggeløse Kirke og derfor opførte sin egen kirke i Lyngø, da hun nægtede at komme mere i Uggeløse. Sagnet blev vel nærret af en hundelignende natursten i Lyngø Kirkes fundament.

Ved de store 1200-tals ændringer valgte man at forlænge skibet mod øst, hvorved absisrundingen forsvandt. I den indvundne plads er fundet spor af noget så usædvanligt for



Tårnet havde endnu i 1980'erne et tykt lag gråt cementpuds.

en landsbykirke som et lektorie, en slags pulpitur, hævet over gulv og pøbel. Dette lektorie er sikkert bygget i forbindelse med, at kirken og landsbyen i 1337 blev givet til Esrum Kloster af fru Ingefred af Ganløse, og herefter har der nok været tilknyttet et større antal præster og munke til kirken. Måske kan der også være en sammenhæng med fornemme folk fra Bastruptårnet eller Langsøhus ('Borre voldsted'), der jo i de år var beboede - i Uggeløse sogn og tæt på.

Gennem undersøgelser er der fundet rester af kalkmalerier fra 1100-årene, 1200-årene, 1300- og 1400-årene, men bortset fra korbuens teglstensimiterende dekoration, er alle dekorationsrester, der mest var murværksefterligninger nu overkalkede.

I 1971 blev kirkens gulv grundigt undersøgt og fyldt harpet, hvorved der blev fundet 25 gamle, tabte mønter med navne fra Erik Glipping til svenske Oskar II.

Hvælvingerne er indbygget mellem 1375 og 1425, og det senmiddelalderlige sakristi har samtidige krydshvælv, mens tårnrummet i vest har plankeloft.

Det nuværende ret lave tårn er fra 1767, men det står på et gammelt fundament af det første, middelalderlige tårn, der efter flere reparationsforsøg brasede sammen.

Tårnuret med kampestenslodderne er fra 1649, og har altså overlevet fra det ældre tårn. I tårnet hænger to klokker fra 1835 og 1855, der har afløst de ældre, der hhv. blev afleveret til kanonstøbning og omstøbt efter

revner, som det gik for mange kirkeklokker.

Våbenhuset fra 1763 står også på et ældre fundament, rigtig meget er udskiftet, men det bliver værre: I 1841 og deromkring blev næsten alt inventar udskiftet: Alterparti, prædikestol og stolestader. Noget af det eneste oprindelige er den romanske døbefont, mens man kan mene, at altertavlen af C.W. Eckersberg hører til kirkens større værdier.

Sent i 1800-årene blev også kirkens ydre ændret: Alle mure undtagen tårnet blev afrenset for puds og hvidtekalk, og har siden fremstået med kampesten og frådstenshjørner samt munkesten. Tårnet fik nok ved den lejlighed den grove cementpuds, som vi kendte indtil Nationalmuseet i 1992 overraskende lod det fjerne for-

Kirkens indre på udateret fotografi – fra dengang man opvarmede med stor kakkelovn.

di tårnet ikke kunne ånde, og i stedet hvidkalkede det. Alle gavle fik i 1800-årene samme lave kamme med fod- og toptinder.

I nyere tid er der anlagt parkeringsplads og adgang til kirken fra nordvest i stedet for den meget stejle adgang fra Bygaden i syd med en smal trappesti og den eneste kørevej stejlt opefter.

Om Uggeløse Kirke kan man roligt bruge den gamle arkæolog-talemåde om at: 'Dette er en meget gammel kniv. Desværre er bladet skiftet to gange og skæftet tre ...'

Ole Høegh Post

Kilder: Nationalmuseets: Danmarks Kirker



NORDBANEN

2014 er jubilæumsår for flere markante begivenheder. Udover afskeden med Norge for 200 år siden, starten på 1.verdenskrig for 100 år siden og nederlaget ved Dybbøl for 150 år siden, er det også 150-året for Nordbanen, der fik så stor betydning for Nordsjællands udvikling. Tilbage i 1839, 15 år efter verdens første jernbane i England, holdt en engageret dansk professor et foredrag i Industriforeningen: ”*Om Sporveie, med særdeles Hensyn til deres Anlæg i Fædrelandet*”. Foredraget og den trykte version vakte opsigt, og var med til at starte en drøm om en jernbane til f. eks. Helsingør.

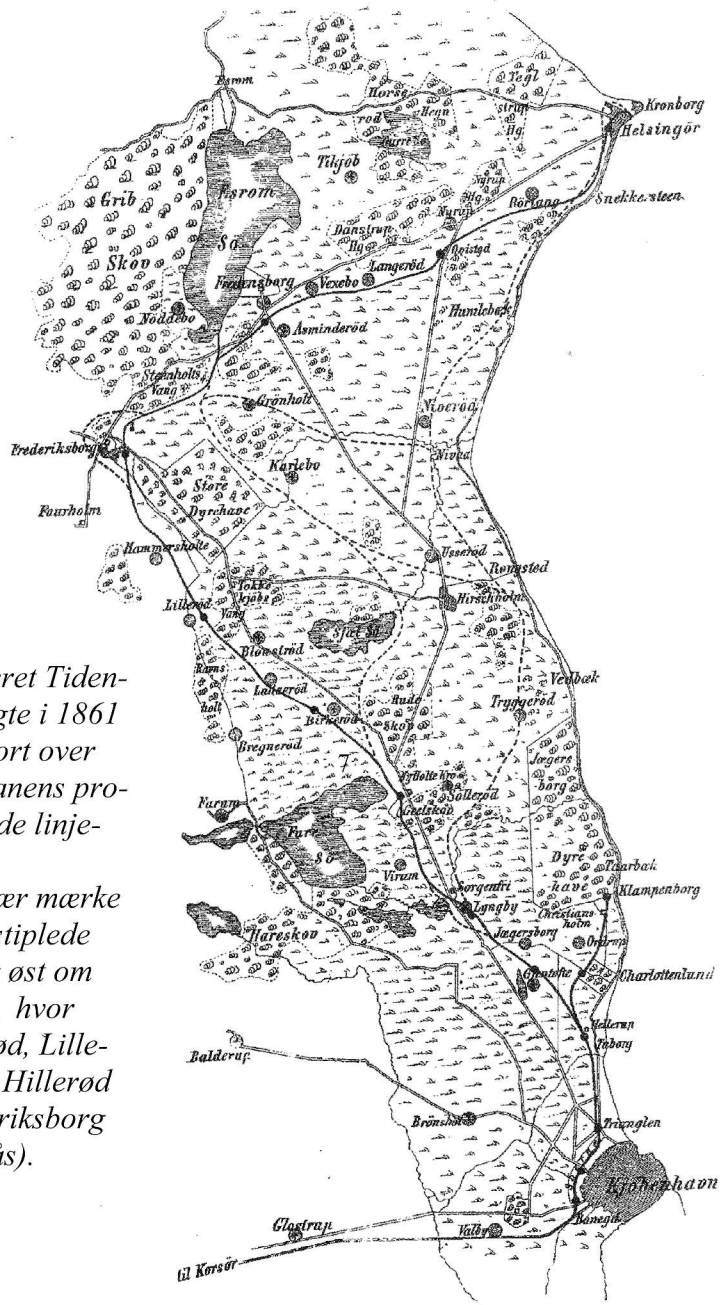
Planlægningen

Danmarks første jernbane mellem København og Roskilde åbnede i 1847 og forlængedes siden til Korsør. Bag anlægget stod det private ”Sjællandske Jernbane Selskab”, SJS mange år før Statsbanerne. Før jernbanen var private, der ville til og fra hovedstaden, henvist til postdiligencen, og gods måtte fragtes med skib i Øresund. F. eks. skulle brænde fra Gribskov transporteres med pramme op gennem Esrum Sø og videre ad en gravet kanal med omlastning midtvejs til Nordkysten, hvorfra mindre skibe sejlede lasten til København. Det Sjællandske Jernbane Selskab arbejdede videre med baneplanen,

og havde i 1846 et klart projekt – men kunne ikke skaffe kapitalen. I Rigsdagssamlingen 1852-53 fremsatte regeringen et lovforslag om anlæg af en jernbane mellem København og Helsingør, som jernbaneselskabet fik eneret på. Lovforslaget blev ophøjet til lov i 1853, men finansieringen var slet ikke i orden, og årene gik. Først i 1859 fik SJS koncession på en bane til Klampenborg, som man regnede for en god forretning på grund af københavnernes interesse for Dyrehavsbakken og stranden. Diskussionen om, hvad der skulle være hovedstrækning og sidebaner, endte med en lov i 1861, der påbød anlæg af en bane helt til Helsingør med en nogenlunde fastlagt linjeføring. Bare ikke i København, hvor flere ruter var i spil. Helt fastlagt var linjeføringen nu ikke, for en kortere og billigere rute uden om Hillerød truede. Med denne linjeføring øst om Sjælsø ville hverken Birkerød, Lillerød eller Hillerød komme med, og et udvalg fik til opgave at få planen tilbage på sporet. Udvalget gik så vidt, at de fik audiens hos kongen (Fr.VII) og præsenterede et alenlangt andragende – som virkede så godt, at kongen anbefalede det oprindelige projekt.

Anlægsarbejdet

Linjeføringen i Nordsjælland lå fast i 1861, og jernbaneselskabet gik i gang med det store anlæg. De ingeniørofficerer, der havde nogen jernbaneerfaring, var stadig optagede ved Korsørbanen, og der skulle



Illustreret Tiden-
 de bragte i 1861
 dette kort over
 Nordbanens pro-
 jekterede linje-
 føring.
 Læg især mærke
 til det stiplede
 forslag øst om
 Sjælsø, hvor
 Birkerød, Lille-
 rød og Hillerød
 (Frederiksborg
 forbigås).

skaffes mange arbejdsfolk. Endnu i 1861 annoncerede SJS efter mandskab og redskaber, således 1.000 triløbøre.

Rygten om fast arbejde nåede over Sundet, hvor en del svenskere meldte sig i en broget flok. Der var tale om 13 timers hårdt arbejde om dagen, ofte også om søndagen, og kævl, ballade og for meget brændevin påvirkede effektiviteten.

Strækningen fra Hellerup til Helsingør blev inddelt i tre afdelinger: Hellerup til Holte, Holte til Hillerød og Hillerød til Helsingør, og arbejdet kunne begynde ét sted, uafhængigt af de andre afdelinger.

I 1862 var der licitation på en række delprojekter: i alt 84 stenkister, hvor banen passerede vandløb samt en del

broer og viadukter, og samme år startede de første jordarbejder nord for Hellerup. Linjeføringen betød nogle dæmninger og gennemskæringer af hensyn til stigningerne og lokomotivernes ringe trækraft.

Nogle steder ses dæmninger i ti meters højde. Ruten *gennem* Lyngby blev til sidst ændret fra selve byen og Sorgenfri Slotspark til en større dæmning ude i Lyngby Sø og med ny bro over Mølleåen.

Stationsbygningerne blev opført efter tegninger af arkitekten V.C.H. Wolff, og kunne opføres i forskellige størrelser og spejlvendes til begge banesider. Bygningerne i Birkerød og Lillerød var oprindelig ens og havde begge en påmalet afstandsangivelse i 'Miil' til Helsingør og Kjöbenhavn.

Lillerød Station før år 1900, arkivets ældste stationsfoto. Bemærk de mange reklameskilte. Der er næppe ændret meget ved bygningen siden indvielsen i 1864.





Lillerød Station, vestsiden mod byen i 1900-05

Pudsigt nok kom Birkerød Station til at ligge i Blovstrød, for dengang gik Ludserød Overdrev helt til Birkerød Sø.

Stationerne indeholdt mange funktioner: Billetsalg og kontorer med telegraf, godsindlevering og ventesale for både I, II og III klasse, bolig - og ofte have til stationsforstanderen, værelser til banepersonale og trafikelever, nogle gange restaurant og altid toiletter i fritliggende bygninger.

Anlægget af banen blev en uhyre opgave i en tid med trillebør og hestevogn, og det hele gik forbløffende hurtigt, omkring to et halvt år.

Der blev flyttet 968.000 kubikmeter jord, eksproprieret 254 tdr. land, opført 43 banevogterhuse og 65 embedsboliger. Til sporet - der var jo kun ét - medgik 89.000 sveller af svensk og polsk fyrretræ, der allerede dengang blev imprægneret i et anlæg med kobbervitriol i Hillerød.

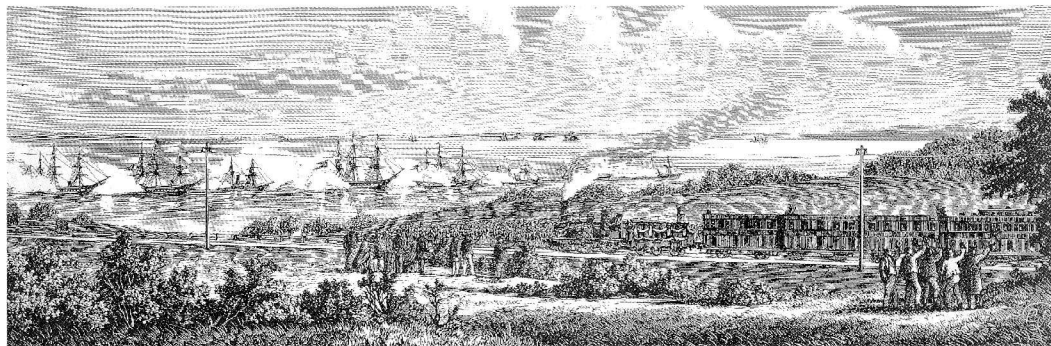
I alt 5.530 tons skinner blev leveret fra England. Materiellet var beskedent, og man begyndte med 6 lokomotiver med tendere og 40 personvogne med både I, II og III klasse. Dertil 30 lukkede godsvogne, der med bænke kunne bruges til passagerer om sommeren, 15 lukkede godsvogne til Heste, 30 åbne godsvogne, to sneplove og 5 gittervogne til småkreaturer.

Indvielsen

Allerede 1.oktober i 1863 åbnede strækningen Hellerup-Lyngby og dermed Klampenborgbanen.

På trods af den desperate krigssituation, hvor hele Jylland var besat af de prøjsiske sejrherre fra Dybbøl, indviedes Nordbanen 8. juni 1864 med fest og farver.

Jernbaneselskabets myndige direktør, Rothe, udsendte en instruks til alle stationer om at udsmykke med blom-



Indvielsestoget er nået til Snekkersten og hilser med salut fra flåden. Tegneren har været tæt på begivenheden og har fine detaljer med. Jernbaneentusiaster kan genkende lokomotiv- og vogntyper, og de mange skibe er nok også genkendelige. (Illustreret Tidende.)

ster og grønne grene for at modtage det udsmykkede indvielsestog med manér. Ombord ville være det nye kongepar, Chr. IX og dronning Louise, ministre og bestyrelsen for jernbaneselskabet.

Det allerførste tog afgik på slaget 12 fra "Københavns Station" ved Fari-magsgade. Indvielsestoget blev modtaget på alle stationer, nogle steder af skræmte børn, der aldrig før havde oplevet det store prustende sorte dyr med røgen.

I Holte kl. 12.30 var der ikke så mange til modtagelsen, for stationen ude ved Vejlesø lå dengang langt fra nogen beboelse. I Birkerød var en del af modtagelsen sårede og invaliderede soldater, der havde overlevet Dybbøls skanser, og konge hilste pænt på dem.

Om indvielsestogets ankomst til Lillerød var intet at berette, udover den fremmødte begejstring. Det fortælles lokalt, at landsbyens beboere mødte op ved banen for at opleve togene - en hel ny epoke.

Tidsplanen holdt - med vandpåfyld-

ning og fest, og kl. 14 var man i Fredensborg, der allerede dengang fornemmede kongens interesse for slottet. Det nedbrændte Frederiksborg var jo udelukket som sommerresidens.

I Snekkersten med havudsigt mødtes man af en særlig velkomst, idet nogle opankrede orlogsskibe, bl.a. fregatterne Jylland og Sjælland, afgav voldsomme salutter. Skibenes mandskab var opmarcheret langs banen. Ved banens endestation i Helsingør ventede endnu en salut fra Kronborgs kanoner, og indvielsestogets fine gæster fik en større festmiddag med konditordessert i form af spiselige lokomotiver med kulvogne fyldt med lækkerier!

Således i 1864. Siden er mangt og meget ændret og tilføjet, men det er en anden historie.

Ole Høegh Post

Kilder:

Især John Poulsen: 'Nordbanen, med tog til Nordsjælland gennem 125 år', 1991





Arkivet har for nylig modtaget disse to fine billeder af Blovstrøds gamle smedje ved Smedegyden og Kongevejen, begge fra 1941. Bag nederste fotos cyklist, der dengang ikke behøvede at frygte Kongevejstrafikken, genkendes 'Asylet'.





Fotografiet af det landlige miljø er blevet behandlet for skrammer m.m.

OPKLARET

I marts fik vi et spændende, mystisk og teknisk ringe fotografi, som giv-
ren, Ib Hansen fra Gl. Lyngvej i Lil-
lerød, ikke vidste ret meget om.

'Hovedpersonen' i motivet er den
mørke skurvogn, for den blev flyttet
til Gl. Lyngvej 13 som værksted for
bedstefaderen Peder Willem Hansens
beskedne skræddervirksomhed, og
den blev stående i haven som udhus
til engang i 1950'erne, hvor Ib Han-
sen som dreng var med til ophugnin-
gen.

Peder Willem Hansen kaldtes 'Den
fattige Skrædder', hvad der med
starten i skurvognen jo godt kunne
passe, men ellers ved vi ikke noget
andet end, at han startede i 1928,

hvorfor billedet må være fra det år
eller før.

Men hvor stod skurvognen, eller
hvilke huse ses på billedet? Efter
nærgranskning er jeg sikker på, at vi
ser følgende: I forgrunden ses fra
nord den markvej, der blev til Rønne
Allé, og som gik gennem 'Paradis-
gaarden' til stationen. I midten ses
noget af det beboelseshus for banens
personale, der stod lige nord for jern-
banekiosken indtil nedrivning sent i
1960'erne. I de senere år var huset
helt overgroet med rådhusvin. Helt
ude i baggrunden anes Tokkekøb
Hegn ved Amtsvej. Udhuset til ven-
stre ved vi ikke noget om, men bag
taget helt til højre ses toppen af en

en telefonmast, der må stå på M.D. Madsensvej, eller som vejstykket nord for 'Øen' senere hed, Allerød Stationsvej.

Navnet 'Paradisgaarden' var nok brugt dengang, men senere glemt. Gården bestod af to længer overfor hinanden, og der var korte sidelænger på den østlige, den til venstre, der på denne tid nok har været beboelse, der ses to skorstene. Senere kom der købmandsbutik i den sydlige sidelænge, - en butik knyttet til en kæde, der hed 'Kana' og på taget, der fik cementtegl, var der en stor lysreklame med navnet 'KANA'.

Købmand Løngaa fra Pr. Valdemars Allé åbnede i 1950'erne (efter KANA) en filial, der hed 'Hjørnet', og sidst var her garnbutik.

I den anden, nærmeste sidelænge var i mange år cykelsmed og -forretning.

'Paradisgaarden' lå overfor posthuset fra 1982.

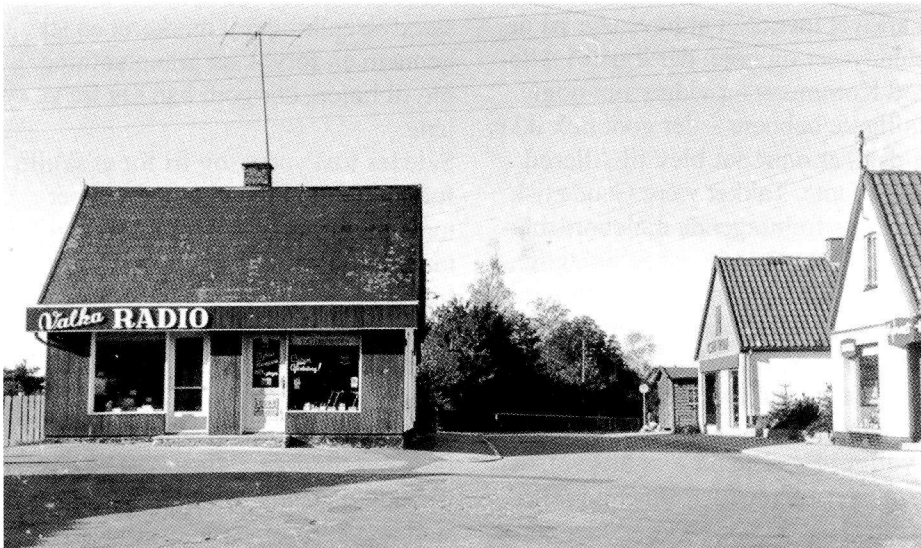
Overfor ses en tværlænge med skifertag, hvor der var andre butikker, bl.a. en skrædder og indtil nedrivning i 1958 havde 'Valka Radio' deres første forretning her.

Så det motiv der oplevedes som i meget gamle dage, langt ude på landet viste sig at være midt i Lillerød.

Ole Høegh Post



'Paradisgaarden' med 'Valka's radioforretning, hvor Rønneallé startede. Skifertaget genkendes på det gamle fotografi.





Jættestuens lange, snævre gang går mod syd

JÆTTESTUEN VED HØVELTE

I arkivet mener vi at have styr på de stendysser og høje, der ligger i Allerød Kommune og vidner om nogle tidligere beboere – der godt nok ikke vidste, at området blev til Allerød Kommune. Takket være Geodætisk Instituts fremragende målebordsblade er de fleste indtegnede nøjagtigt, selvom tolkningen af fagarkæologer ofte fører til lidt andre signaturer; der er forskel på Langdysser, runddysser eller højes markeringer. Således en høj-signatur (fed ring) sydligt i Høvelte på Tingbækvej, der hvor det bliver til Bregnerødvej i Birkerød. På ældre kort hedder en

gård lige overfor 'Granhøjgaard', så mon ikke højen har været kaldt 'Granhøj'?

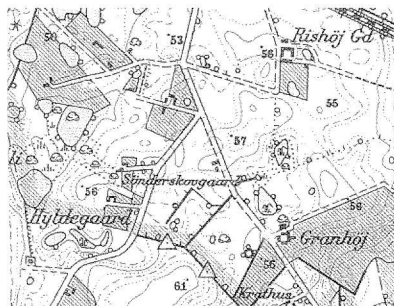
I nyere tid har lodsejeren med et stendyssepiktogram markeret en sti gennem en forvokset granplantning ind til højen, der godt kan ses fra vejen.

Således tilskyndet, og fri for at skulle forcere andre tiders hegn, kommer man ind til højen – der ved bestigning viser sig at være en nydelig jættestue uden dæksten. Jættestuer er yngre end langdysser, og kendes på, at en stenoverdækket gang fører ind til et gravkammers *langside*, der består af mange bæresten, dækket af flere overliggere. Ofte er det hele indesluttet i en stor jordhøj, og dimensionerne kan være meget store.

Denne ret upågtede jættestue hører til de mindre, og desværre er alle dæksten for længst hugget til skærver eller bygningssten, og højen er ret flad. Nogen, næppe museumsfolk, har gendannet de såkaldte tørmure af flade sten, der udfylder de værste mellemrum mellem bærestenenene. Den diskrete seværdighed i 'Udkants-Allerød' (det er lige på kanten til Birkerød) er værd at gæste - men vil man se en anden og mere intakt jættestue, kan man tage op i Kirkelte Hegn NV for Storedam, hvor kortet viser to langdysser. Men den vestligste og største er en *jættestue* med to kamre.



Her er meget mere plads end i et dyssegravkammer



Højen med jættestuen hvor Høvelte går over i Birkerød (1950)

Ole Høegh Post



Højen set fra lågen ved Tingbækvej



STAMMEBÅDEN FRA BARRESØ MOSE

I 1950-1952 blev der i Barresø Mose nord for Nymølle fundet rester af flere både lavet af udhulede træstammer.

Det var amatørarkæologen Karl K. Nielsen (Kulsvieren) fra Værløse, der stod for de første udgravninger med hjælp fra lokale og senere kom også Nationalmuseet til.

Vi bringer her Karl Niensens fondsberetning:

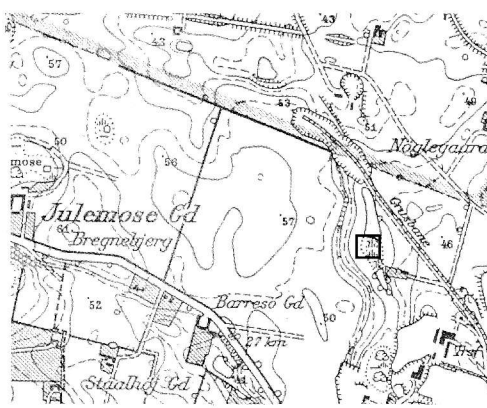
BERETNING

om fundet af oldtidsbåd i Barresø Mose, Lyngge-Uggeløse sogn, Lyngge-Frederiksborg herred.

I forsommeren 1950 blev jeg af entreprenør Tonny Nielsen, Vassingørød gjort opmærksom på, at der i mosen tilhørende A/S Farum Kalkværk vistnok fandtes adskillige gamle ting. Mosen, kaldet Barresømosen, har i sin tid tilhørt entreprenørens fader Martin Nielsen, som havde et husmandssted her.

Mosen var en lang kedelmosen omgivet på alle sider af høje grusbrinker, og af et system bestående af 3-4 moser.

I 1949-50 havde kalkværket kørt sin jordafrømning ud over skrænten mod øst, og da de nåede mosen begyndte denne at løfte sig i vejret og blev skubbet mod vest. Samtidig åbnede sig revner og kløfter i tørvelaget, så store at mennesker kunne færdes deri



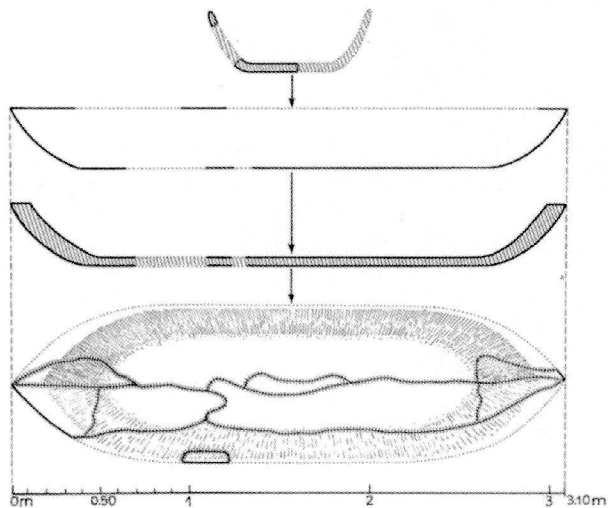
Lokaliteten for den nu forsvundne Barresø Mose markeret med en firkant

og se træstammer og grene – ja, endda en bæverdæmning stikke frem. Entreprenør Nielsen havde fundet adskillige potteskår, rester af forstavn på en stammebåd samt forarbejdede træstumper. Skårene syntes at være såvel Sten- som Jernalder.

Sagerne, der var kommet frem omtrent midt i mosen, blev lagt i vandkanten mod vest for senere afhentning.

Imidlertid blev min tid stærkt optaget af andre ting, og jeg slog mig til ro med, at jeg altid senere kunne hente tingene, - det lå jo godt beskyttet i vandet, og jeg mente at afhentningen ville ske ret snart.

Omtrent 2 år gik inden jeg igen besøgte mosen (Skærtorsdag den 10. april). – Stedet var da helt forandret, mosen havde yderligere forskubbet sig mod vest, og hvor tingene dengang var lagt ned i åbent vand var nu ca. 1 meter tørvemasse over. Da jeg heller ikke bestemt kunne huske stedet, talte jeg med entreprenør Nielsen, og vi aftalte at besøge mosen i fællesskab den 4. maj. Der var



Rekonstrueret Opmaaling paa Grundlag af konserverede og opstillede Brudstykker. Okt. 1953, Svend Jørgensen.

- *Kant eller Kontur af Baaed, intakt.*
- *Kant eller Kontur af Baaed, med recente Brudflader.*
- *Kant eller Kontur af Baaed, usikker eller rekonstrueret.*
- ||||| *Snit.*
- ≡≡≡ *mere ubestemte Formelementer.*

Trods uheldig håndtering har man kunnet rekonstruere stammebåden, der har krævet et ret tykt egetræ. Bådens længde har været 3,10 meter og bredden omkring en meter.

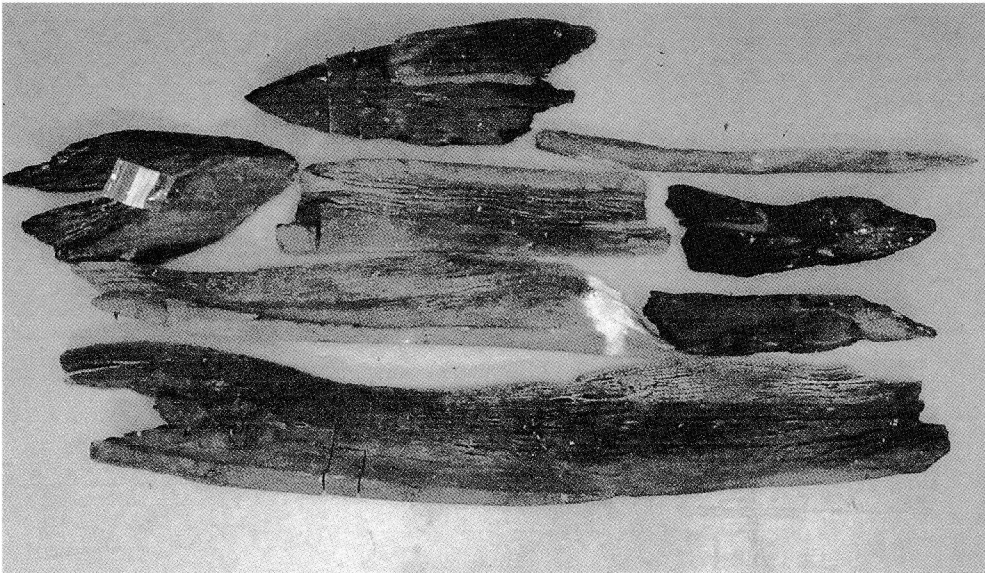
da indtil aften fundet en løber til (en) rundkværn, sikkert Jernalder, samt en bagstav til en båd.

Ved en dybere nedgravning på stedet fandt vi, at der muligt, helt inde under brinken af dagens gravning, fandtes rester af en båd.

Søndag den 18. gravede jeg på ny på stedet og afdækkede et stort stykke

over de formodede bådrester. Jeg havde assistance af gårdejer Andersen, Vindekilde med frue og familien Norspang, Skovkrog, Farum.

Kr. Himmelfartsdag den 22. maj havde jeg på ny hjælp af førnævnte. Vi tog nogle billeder af mosen og udgravningsfeltet, og det viste sig ved fortsat gravning og blotlægning af



De bevarede dele af stammebåden fotograferet på initiativ af 'Barresøgaard-manden' Lars Juel Sørensen i 2012. Sammenlign med puslespillet på forrige side.

træet, at vi havde fundet en ny båd, mere velbevaret end den første. Vi besluttede at lade den ligge i uberørt leje, og at bede Nationalmuseet se på den og råde os.

Et par søndage i forvejen havde vi fundet stedet, hvor jeg for 2 år siden lagde de fundne sager ned, og Andersen, Vindekilde havde kørt dem hjem i mit vaskehus, hvor de blev lagt i vand. Vi manglede dog lidt i at have fundet det hele. Nogle tildannede træstykker, brudstykker af skåle og nogle pinde, tildannede så de lignede afbrækkede dunhammer, manglede endnu.

Fredag den 23. maj ringede jeg til Nationalmuseet og talte med dr. Therkel Matthiassen, som ikke just

var opstemt ved tanken om at få en båd ind på museet.

Der var ikke plads, de havde ikke tid, heller ikke folk – og slet ikke penge -. At konservere en båd var en både langsommelig og kostbar historie, men dr. Matthiassen lovede mig at sende folk fra museet ud og se på sagerne snarest muligt.

Mandag den 26. maj ved middagstid telefonerede fru Norspang til mig på min arbejdsplads i Værløselejren og fortalte, at de herrer Troels-Schmidt og Sv. A. Jørgensen var ude hos hende og gerne ville tale med mig. Jeg fik fri fra mit arbejde og cyklede straks ud i mosen, hvor jeg hilste på mosegeologen dr. Troels-Schmidt og hr. Jørgensen.

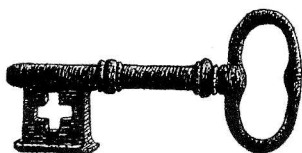
Disse eksperter har åbenbart ment, at båden var en bedre skæbne værdig, idet de kort efter min ankomst ringede ind til museet, hvor de fik lov til at tage den op og bringe den ind. De lovede at opmåle og gennemfotografere den for mig, og der blev taget 80 pollenprøver.

Gårdejer Andersen, Vindekilde kørte båden ind på museet.

2. pinsedag (2. juni) gravede jeg igen på stedet, hvor sagerne for 2 år siden var forsvundet, og en del ting kom frem, meget stærkt molesterede. Grenene af de friske buske på stedet havde, under tørvemassens pres mod mosebreden, lavet aftryk og sammenpresset tingene til ukendelighed.

Gravningen på stedet er opgivet foreløbig.

10. juni 1952
Karl K. Nielsen
Kirke Værløse



EFTERSKRIFT

Ejeren af Barresøgård, Lars Juel Sørensen satte for et par år siden skub i en datering af stammebåden fra Barresø mose, og det resulterede i en dendrologisk rapport fra Nationalmuseet, der kan ses på internettet (NNU Rapport 61-2012).

Båden er af egetræ, og ifølge rekonstruktionstegningen var den 3,1 m lang og knap 1 m bred.

Nationalmuseet har udtaget 6 årringsmålinger, men desværre er en datering ikke mulig, da årringene ikke passer ind i standardkurven.

Der er også udtaget en prøve til kulstof 14-datering, men fordi man ikke kender det konserveringsmiddel, der blev brugt i 1950'erne, er risikoen for en fejldatering for stor, og man har opgivet en nærmere datering af båden og henlagt sagen her i foråret 2014.

Ifølge vores geolog Steen Andersen, Lillerød, har man tidligere kunnet sejle en god halv kilometer gennem 2-3 søer i den nord-syd-gående dal nord for Nymølle, hvor båden er fundet, men man har under ingen omstændigheder kunne passere passet ned mod selve Mølleåsystemet. Søstrøget har i øvrigt været ganske smalt – kun ca. 50-75 m – og det var omgivet af stejle brinker især mod vest.

BS □



LAFAKs firmamedlemmer

Allerød Bog & Idé
Allerød Dyreklinik
Allerød Fysioterapi og Træning
Allerød Handelsforening
Allerød Lamper Aps.
Allerød Planteskole
Allerød Rotary Klub
AllerødTransporten A/S
Alt om Blovstrød
AOC Engholm
Bedre Bad Allerød -VVS Aps.
Billhuset Allerød Aps.
Birkholm Planteskole A/S
Bo' s Autoservice v/ Bo Hansen
BoRent Hjemmeservice Aps.
BrilleHuset Allerød v/ Lene Krogh
Aage Christiansen & Søn Aps.
Click Allerød Foto
Enevoldsen Kommunikation
Anne Franch Møbelpolstring

Handelsbanken i Lillerød
Karin Hermansen Guld - Sølv - Ure
Huset Hauberg
Krukkerne Blomster og Vin
Laser Technical Services A/S
Lillerød Brugsforening –
KVICKLY Allerød
Lillerød Rotary
Lyng Eerhvervsforening
Lyngehus
Marianne Møllebro - ejendomsmægler
Møllehøj Landbrug, Lille Lyngby
Nejstgaard & Vetlov, Statsautoriseret
Revisions-A/S
Carl Nielsen & Søn A/S
Nordea Allerød
Pensionsstyrelsen
ROMA Pizzeria & Grill Bar
Schouboefonden
Skjold Burne v/ Claus A. Østberg

Lokalhistorisk Arkiv og Forening i Allerød Kommune, Kirkehavgård, Kirkehaven 10, Lillerød, 3450 Allerød, tlf. 48 170891. Åbningstid: Tirsdage kl. 9.00-13.00 samt efter aftale med arkivleder Birthe Skovholm på mail eller telefon.

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



Arkivets e-mailadresse: LAFAK@LAFAK.dk - Hjemmeside: www.lafak.dk

"Nøglehullet" er arkivets og foreningens medlemsblad. Redaktion: Birthe Skovholm, Ole Høegh Post. Tryk: Enevoldsen Kommunikation Aps.
Oplag: 500 eksp. ISSN 0905-4146

Maj 2014

Fotografier med kendt fotograf: Gunner Larsen s. 13 n; Nationalmuseet s. 18; Palle Pio s. 11 n; Ole Høegh Post s. 1, 2, 4, 13 ø, 14, 15 ø og 15 n.