



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

LYNGBY-BOGEN

2013



LYNGBY-BOGEN

2013

Indholdsfortegnelse

<i>Jeppes Tønsberg:</i> Jernbanevej i Lyngby.....	3
<i>Freddy H. Christensen:</i> Billettør på De røde Rutebiler efterår 1954	115
<i>Peter Hvidtfeldt:</i> Bronzealder i Lyngby-Taarbæk.....	137
<i>Johan Lemche:</i> Gamle Minder fra Københavns Omegn.....	161
Navneregister	179

LYNGBY-BOGEN 2013

er redigeret af arkivar cand.mag. Lise Skjøt-Pedersen og stadsarkivar Jeppes Tønsberg og udgivet af Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune
Papiret er 115 g Profisilk

Sat og trykt hos A. Rasmussens Bogtrykkeri, Ringkøbing
i 2000 eksemplarer.

Ekspedition: Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv, Lyngby Hovedgade 2, 2800 Kongens
Lyngby, telefon 4588 4383, telefax 4588 8627, e-mail: stadsarkivet@ltk.dk

ISBN-978-87-87298-46-9

ISSN 0107-7848

Omslaget viser Hotel Rustenborg set fra hjørnet af Jernbanevej og Bagsværdvej (nu Sorgenfrivej) omkring 1900. På bogens forside ses gavlen af hotellets hovedbygning, som havde facade langs Jernbanevej. Bagsiden viser hotellets sydlige fløj med den store sal foroven og den lille sal i underetagen. Yderst til venstre ses hjørnet af den høje vestfløj. Yderligere fotos og beskrivelse findes på side 18-19.

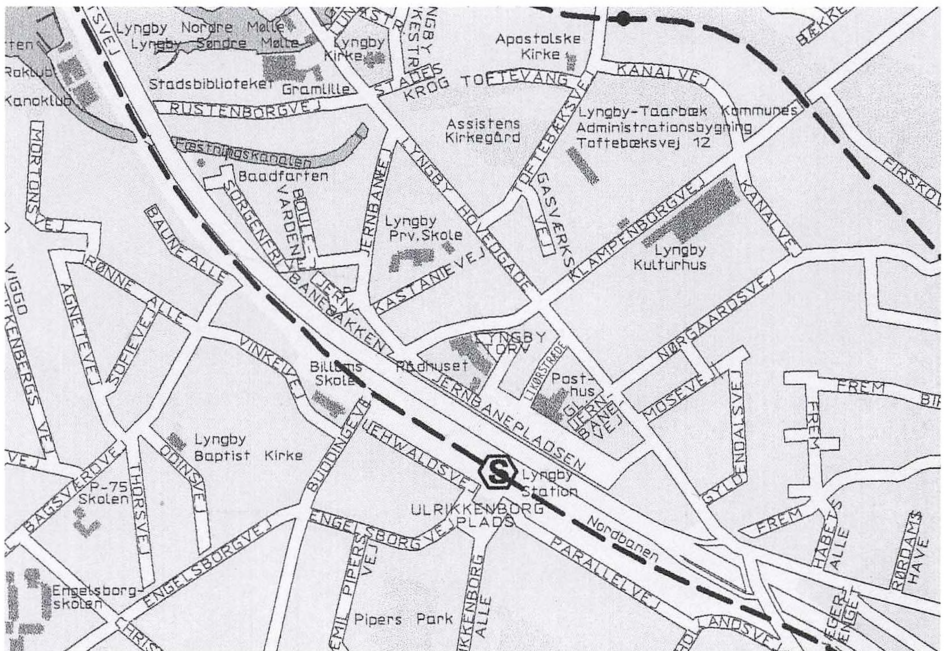
Jeppe Tønsberg

Jernbanevej i Lyngby

Indledning

Enhver by, der har eller har haft en jernbanestation, har også en Jernbanevej eller Jernbanegade. I Lyngby er Jernbanevej den vej i byen, som har oplevet flest omlægninger, og der har været opsigtsvækkende projekter omkring vejen. En jernbanestation med

en motorvej som tag forekommer i dag ganske naturlig, men var en sensation i 1940'erne. Derimod fik Jernbanevej ikke et stort anlagt hotel- restaurationskompleks i funkisstil i 1937, og hverken den katolske kirke eller Lyngby Storcenter blev opført på Jernbanepladsen, som det ellers var planlagt.



Jernbanevej/Jernbanepladsen og omgivende veje. Det første stykke af Bagsværdvej mellem Jernbanevej og banelinien opfattes nu som en del af Sorgenfrivej, og det næste stykke hedder siden 1989 Gammel Bagsværdvej.

Jeppe Tønsberg, f. 1950, stadsarkivar PhD.

Jernbanevej begyndte i 1700-tallet som et stykke af den offentlige vej fra Lyngby til København via Vangede. Stykke for stykke voksede den fra nord mod syd og tog form som en "ringvej" i halvcirkelform, der både begyndte og sluttede ved Lyngby Hovedgade på vestsiden. Den nordlige del, der stadig hedder Jernbanevej, blev bebygget i 1870'erne og 1880'erne. Den sydlige del blev bebygget i 1890'erne og første årti af 1900-tallet. Senere bebyggelse og byudvikling er overvejende sket ved nedrivning af ældre bygninger.

Efterhånden forgrenede vejen sig i

Jernbanevej, Jernbanebakken, Jernbanestien, Jernbanevejs Forlængelse, Gammel Jernbanevej og Jernbaneplassen. Også de blinde sideveje Kastanievej, Børnelyvej og Christiansvej opstod som følge af Jernbanevejs udvikling. Ulrikkenborgstræde (i dag Likkørstræde) blev en vigtig adgangsvej til stationen fra Lyngby Hovedgade. Jernbanevej har haft betydning både som beboelsesvej og butiksstrøg. I dag er den en vigtig gennemkørselsvej gennem det centrale Lyngby i forbindelse med ringvejene. Jernbanevejs historie afspejler på denne måde Lyngbys by-



Den ældste del af Jernbanevej omkring 1900 set fra Lyngby Hovedgade. Postkortets motiv er karakteristisk for denne del af vejen med dens ældste træk fra 1700-tallet (kroen Holland til venstre og landstedet Rustenborgs parklignende have til højre), den lave bebyggelse fra 1800-tallet og de høje købstadshuse fra lige efter 1900.

mæssige udvikling fra landsby til moderne forstad.

Der er tidligere skrevet om Jernbanepladsen i Lyngby Bogen 1993 og om nogle af Jernbanevejs bygninger i 1983 (Lyngby Tekniske Skole) og 1990 (Rådhuset og Torvet). Historisk-Topografisk Selskabs bog om Nordbanen (John Poulsen: Nordbanen, 1991) fortæller om Lyngbys stationer og togtrafik. Hensigten med denne artikel er imidlertid at beskrive en løbende udvikling, og artiklen følger derfor Jernbanevejs historie kronologisk med kun kortfattet omtale af tidligere beskrevne bygninger og institutioner, men med henvisning til de pågældende detailstudier. Derimod er der givet plads til fyldigere omtale af bygninger og institutioner, der ikke tidligere har været behandlet i Lyngby-Bogen.

Igennem 1890'erne voksede byen Lyngbys befolkning med næsten 50%, fra ca. 2550 indbyggere i 1890 til ca. 3700 i 1901. Selv om byens areal ikke udvidede sig tilsvarende i 1890'erne, og de store udstykninger i Lyngbys vestlige og nordlige udkant først begyndte efter 1900, skete der dog en udbygning omkring den sydlige ende af Lyngby Hovedgade. Her kom i 1896 "Hollandshuset" (Lyngby Hovedgade 104) med 41 overvejende toværelses lejligheder, og her opførte byggeforeningen "Frem" i 1899-1900 25 små dobbelthuse med haver til sine 50 husstande. Disse boliger blev for en stor del beboet af hhv. industriarbejdere og håndværkere. Desuden opstod der gennem 1890'erne

et forholdsvis ensartet villakvarter på det trekantede areal mellem Lyngby Hovedgade og jernbanelinien syd for den nye banegård fra 1891, beboet af håndværksmestre, embedsmænd og selvstændige erhvervsdrivende. Det var første gang, at der i Lyngby på kort tid opstod et så stort beboelseskvarter, og den nye borgerlige villabebyggelse ved stationen blev byens første moderne boligkvarter. Hele dette kvarter med dets ca. 30 huse forsvandt imidlertid sammen med den statelige stationsbygning ved anlægningen af Omfartsvejen og Jernbanepladsen i slutningen af 1950'erne.

Begyndelsen til Jernbanevej: Den offentlige vej til København

Jernbanevejs betydning som vej skyldtes, at Kongevejen (hvoraf strækningen gennem Lyngby senere blev til Lyngby Hovedgade) frem til 1767 netop var en kongevej med de begrænsninger, denne betegnelse indebar.

I løbet af middelalderen udviklede København sig til at blive Danmarks hovedstad, og kongemagten etablerede sig i Nordsjælland. Frederik II opførte Frederiksborg og Kronborg, og han anlagde den første Kongevej mellem København og Nordsjælland gennem Lyngby med den bekvemme overgang over Mølleåen, som naturen havde skabt i Lyngby. "Kongevej" skal forstås bogstaveligt: Vejen var afspærret med bomme, og kun kongen, hoffet og statens embedsmænd måtte færdes på vejen for ikke at slide unød-



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort over det nordøstlige Sjælland i 1766. På dette tidspunkt var Kongevejen mellem Lyngby og København endnu ikke tilgængelig for den offentlige trafik. Denne måtte fra Lyngby følge vejen gennem eller forbi Vangede til Søborghus Kro. Her mødte den Frederiksborg Landevej, der kom fra Nordsjælland vest om Furesøen gennem Bagsværd og Buddinge. Frederiksborgvejen førte forbi bebyggelsen Lygten og ad nuværende Nørrebrogade til Københavns Nørreport. De to grene af vejen fra Lyngbys sydlige udkant er de senere Bagsværdvej og Jernbanevej. (Kort- og Matrikelstyrelsen ©).

digt på den. Endnu da den nuværende Kongevej blev anlagt gennem Lyngby i midten af 1760'erne, måtte almindelige mennesker ikke færdes på vejen undtagen på det lille stykke gennem byen – både nordfor og sydfor var vejen afspærret med bomme. Offentlig færdsel på Kongevejen blev først tilladt i 1767, og der skulle betales bompenge for at køre på vejen helt frem til 1915.

Indtil 1767 måtte den tiltagende offentlige trafik mellem København og Nordsjælland altså finde andre veje. Efterhånden som København voksede, steg behovet for tilførsel af levnedsmidler og teglværksprodukter fra Nordsjælland, og rige københavnske borgere begyndte med hoffets slotte som forbillede at bygge landsteder og i det hele taget at bruge Nordsjælland som et rekreativt område. I mindre målestok, men så meget desto talrigere fulgte det københavnske småborger-skab og tjenestefolkene efter, nemlig med deres årlige udflugt til Dyrehaven og Dyrehavsbakken.

De offentlige veje mellem København og Nordsjælland var Frederiksborg Landevej, som i nutiden er erstattet af Hillerødmotorvejen, og Strandvejen, som dengang var temmelig ufarbar og kun kunne bruges til lokal trafik. Derudover var der kun de besværlige overgange over Mølleåen mellem Ørholm og Øresund, hvor snævre pas skar sig igennem de stejle skrænter ned til åen, f.eks. ved Nymølle. Her krydsede den såkaldte Kulsviervej Mølleåen nordfra og fortsatte mod syd,

til den mødte Lundtoftevej og fulgte denne det sidste stykke ned til Lyngby.

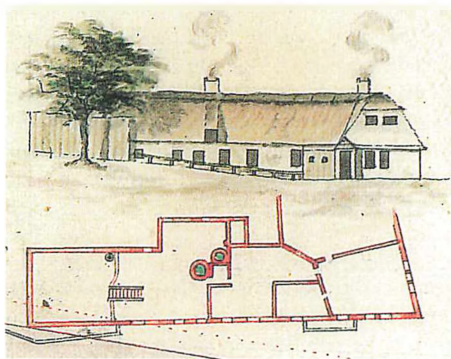
Ad Kulsviervejen og Lundtoftevej kom bønderne fra det østlige Nordsjælland indtil 1767 med deres produkter, som de skulle sælge i København. Lundtoftevej betegnede i Lyngby indtil 1941 den vejstrækning, som i dag hedder Gammel Lundtoftevej og Lyngby Kirkestræde, og som udmundede i Lyngby Hovedgade syd for Lyngby Kirke lige over for Jernbanevej. Når man i dag kommer fra Bondebyen ned ad Gammel Lundtoftevej (den strækning, der i gamle dage kaldtes Smedebakken), kan man tydeligt se, at vejen sigter lige gennem Lyngby Kirkestræde bag om kirken frem til Lyngby Hovedgade og videre ad Jernbanevej på den anden side af Hovedgaden.

Hvad Jernbanevej blev kaldt dengang, ved vi ikke; men den udgjorde en direkte fortsættelse af Lundtoftevej ad den strækning, der nu hedder Jernbanevej, og som dengang gik i en forholdsvis lige linie videre til Vangede. Denne vej, der ses på samtidige kort, førte videre frem til Frederiksborg Landevej ved Søborghus Kro og derfra ind til Københavns Nørreport, og det var denne vej, bønderne fra det østlige Nordsjælland fulgte ind til København.

Der var imidlertid også behov for en offentlig vej fra Lyngby til landsbyerne i Gladsaxe Sogn. Vejen til Vangede havde derfor en sidegren, og når denne slog et sving i Lyngby (i dag hjørnet af Jernbanevej og Sorgenfrivej), skyldtes det, at den måtte tage hensyn til land-

stedet Rustenborgs have, der lå i vejen for en mere direkte vejføring. Vejen gik langs med haven hele vejen fra Kongevejen ned ad Jernbanevej og rundt om hjørnet over til Bagsværd og de øvrige landsbyer i Gladsaxe Sogn (i dag strækningen Jernbanevej-Sorgenfrivej-Gammel Bagsværdvej-Bagsværdvej).

På hjørnet af Kongevejen og vejen til Vangede og Bagsværd, altså i dag hjørnet af Hovedgaden og Jernbanevej, lå kroen Holland, hvis navn siden blev forvansket til Hold'an. Kroen var oprettet i 1699 af Frederik Weiberg, der ejede landstedet Rustenborg. Han havde som ung studeret i Utrecht og var hollandsk orienteret, deraf sandsynlig-



Farvelagt tegning af kroen Holland på hjørnet af Kongevejen (Lyngby Hovedgade) og den senere Jernbanevej. Tegningen er en lille flap på et kort fra 1765 over Kongevejen gennem Lyngby. Kortet er udarbejdet af den franske vejingeniør Jean Marmillod i forbindelse med hans arbejde med anlægningen af den nye Kongevej fra København over Rudersdal-Hørsholm til Fredensborg. Jean Marmillod boede på kroen Holland, mens han arbejdede i Lyngby. (Rigsarkivet, Vejdirektoratet 11971).

vis kroens navn. Nogle af dens udbygninger strakte sig langs med vejen.¹

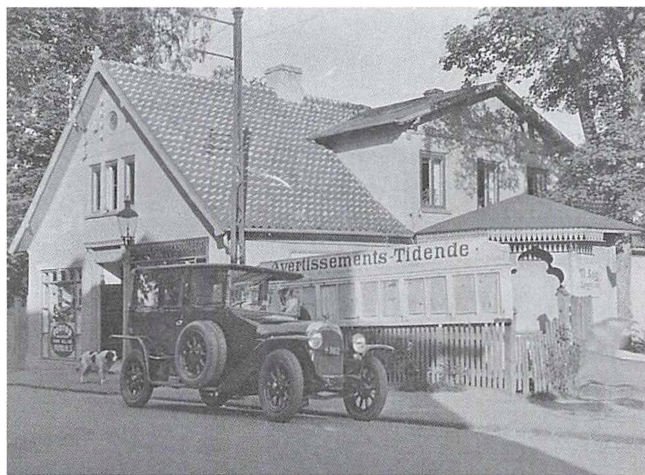
Lidt længere mod syd, hvor i dag boligblokkene Jernbanevej 3-5 (Katrinehøj) ligger, lå i 1700-tallet den vigtigste af de bagergårde, som Lyngby var kendt for. Den var grundlagt i 1750 af Johan Conrad Mentz og tilhørte fra 1772 Henrik Gude. I 1805 købtes gården på tvangsauktion af bager Jacob Olsen, der allerede i 1782 havde opført et hus med bageri på en parcel af Lyngby Præstegårds jord på østsiden af Kongevejen. Det blev denne ejendom (senere Lyngby Hovedgade 49, matr.nr. 2b), der videreførte funktionen og navnet "Bagergården" frem til de sidste bygningers nedrivning i 2010. Den gamle bagergård på Jernbanevej (matr.nr. 21d) udviklede sig derimod til en betydelig landbrugsejendom med jorder vest for Kongevejen. Gården fik i 1876 det officielle navn "Lille Lyngbygård", angiveligt for at undgå tilnavnet "Bagergården", der stadig hang ved den. Navnet "Lille Lyngbygård" ses dog kun meget sjældent anvendt. Når gården på Jernbanevej undertiden også ses omtalt som "Gammel Engelsborg", selv om den historisk set intet havde med ejendommen Engelsborg i Bondebyen at gøre, kan forklaringen være den følgende: Kaptajn Emil Petersen erhvervede i 1876 nogle jorder syd for Lyngby Sø, som i sin tid havde tilhørt Engelsborg, og opførte Engelsborggård, hvis stuehus stadig eksisterer som ejendommen Gammel Bagsværdvej 39.² I det følgende år, 1877, købte Emil



På østsiden af den senere Jernbanevej lå i slutningen af 1700-tallet en af Lyngbys bagergårde. Lyngby var kendt for sit gode brød, som bagtes flere steder i byen og blev solgt af omvandrende brødkoner med store kurve. Bagerivirksomheden overgik i begyndelsen af 1800-tallet til Bagergården på Kongevejen (senere Lyngby Hovedgade 49). Den gamle bagergård på Jernbanevej blev nedlagt som landbrug i 1877 og dens jord lagt under Engelsborggård vest for Lyngby. Kun gårdens to stuehuse blev bevaret som Jernbanevej 3 og 5. Her ses nr. 3 fra haven, d.v.s. fra øst. Til venstre i billedet anes gavlen af nr. 5. Akvarel af Aug. Johansen 1936.

Petersen også den tidligere Bagergård (Lille Lyngbygård) og nedrev længerne, men beholdt gårdens to stuehuse til 1881. Derfor kom eftertiden til at tro, at det var den gamle bagergård på Jernbanevej, der var blevet udflyttet som Engelsborggård, og derfor kaldte man den Gammel Engelsborg. Fra 1877 tilhørte den gamle bagergårds jorder Engelsborggård (matr.nr. 21a, 23a) og blev drevet fra denne.

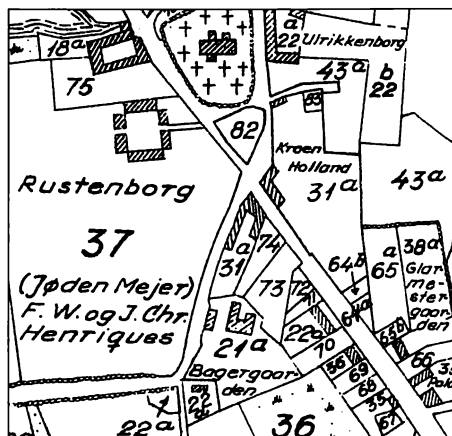
Bagergården på Jernbanevej er vist på det ældste pålidelige kort over Lyngby fra 1764 og beskrevet første gang i en taksation til brandforsikring i 1774. Den bestod da af to beboelsesbygninger, hvoraf den ene omfattede en krambod, d.v.s. en købmandsbutik, og den anden et bageri. To andre bygninger indeholdt stalde og lader, og desuden var der en række mindre bygninger og skure. De to beboeshuse



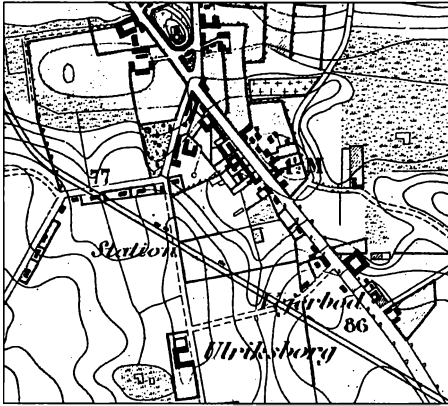
Jernbanevej 5 i 1920'erne.

eksisterede som Jernbanevej 3 hhv. 5 til 1936, hvor de blev nedrevet og erstattet af Katrinehøj-bebyggelsen.

Bortset fra kroen Holland og Bagergården var der til at begynde med ingen bebyggelse langs den senere Jernbanevej. Frem til 1863, hvor jernbanen kom til Lyngby og vejen ændrede betydning, blev der imidlertid opført en række små huse langs sydsiden af nuværende Sorgenfrivej og Gammel Bagsværdvej, som ses på kortet fra 1855 på side 11. Nordbanen fra 1863-64 er indtegnet på kortet, og Lyngby Station markeret. Da kortet blev tegnet, var Kongevejen for længst blevet offentlig, og den gamle landevej mellem Lyngby og Vangede brugtes syd for afgrænsningen til Bagsværd kun som indkørsel til Ulrikenborggård. Her blev i stedet Jernbanevej forlænget hen til stationen.



Udsnit af kort over Lyngby i 1811. Kortet er renetegnet og rekonstrueret efter originale matrikelkort. Udsnittet viser bebyggelsen langs den senere Jernbanevej, d.v.s. kroen Holland og Bagergården. Endvidere er der vist et hus på det sted, hvor i 1882 Jernbanevej 11 blev opført. Man ser vejsvinget langs sydsiden af Rustenborgs have og en markvej mod syd, hvor landevejen til Vangede havde gået i 1700-tallet. Her opstod i stedet Jernbanevej i 1863 hhv. 1891. (Lyngby-Bogen 1959 ved s. 208).



Udsnit fra 1855 af kortet "Kjøbenhavns Omegn i Seks Blade" med den nye jernbanelinie fra 1863 indtegnet. Banelinien forløber sydvest om den daværende Lyngby og krydser Bagsværdvej, der nu har fået bebyggelse langs sydsiden. (Kort- og Matrikelstyrelsen ©).

Den første Lyngby Station

Den 1. oktober 1863 åbnedes jernbanen mellem København og Lyngby, og Lyngby Station blev taget i brug. Åbningen blev ikke fejret; men der kørte nu tre daglige tog, som afgik fra København kl. 8, 16 og 20 og tilbage fra Lyngby en time senere.

Den første Lyngby Station lå omtrent, hvor spillestedet Templet ligger i dag, og parkeringspladsen ved siden af Templet var en del af den daværende, trekantede stationsplads. Denne plads blev endepunktet for vejen, der herefter kom til at hedde Jernbanevej, selv om den første "Jernbanevej" altså kun var den lille forlængelse fra vejsvinget hen til stationspladsen.



Den første Lyngby Station set fra syd ca. 1885. Den henstillede godsvogn i krydsningssporet og køerne ved bindebommen udtrykker en stiltærdig provindsidyl. Til højre for flagstangen ses halvdelen af Vogterhus nr. 7.

Banen var anlagt af det private Sjællandske Jernbaneselskab, som i forvejen drev jernbanen København-Roskilde-Korsør. Sjællandske Jernbaneselskab ville helst have nøjedes med at anlægge strækningen København-Klampenborg, som ville give et stort overskud på grund af trafikken til Dyrehaven om sommeren; men regeringen forlangte, at koncessionen skulle gælde en jernbane København-Hillerød-Helsingør (Nordbanen) med sidebane København-Klampenborg.

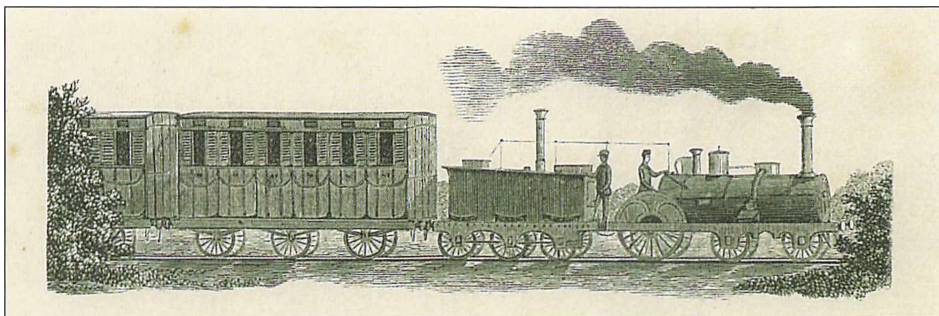
Nordbanen i sin fulde længde København-Hillerød-Helsingør blev indviet den 8. juni 1864, og først denne dag fejredes indvielsen også i Lyngby. Byen havde endnu ikke fået en avis; men indvielsen er refereret i Illustreret Tidende.³

Indvielsestogets fineste passagerer var kongefamilien (Kong Christian IX og Dronning Louise, kronprins Frederik (den senere kong Frederik VIII) og

prinsesse Dagmar (senere kejserinde af Rusland). Men desuden havde man inviteret konseilspræsidenten og resten af regeringen, Københavns Magistrat og det Sjællandske Jernbaneselskabs bestyrelse.

Toget kørte fra København kl. 12 uden stop til Lyngby, hvor en stor mængde mennesker fra både Lyngby og nabobyerne var mødt op for at se toget. Et børnekor i ventesalen skulle synge en sang, der var skrevet til lejligheden; men børnene blev bange og græd, da de så "et sort Dyr med et rygende Rør på Ryggen" køre forbi. I stedet sang de sangen for enkedronning Caroline Amalie, da hun om eftermiddagen tog imod børnene på Sorgenfri Slot og serverede limonade og kage. Festlighederne i Lyngby fortsatte længe efter, at toget var kørt videre nordpå.

I anledning af åbningen af Nordbanen udkom i 1864 en udflygtsvejled-



Nordbanetog i 1864. Lokomotivet er engelsk og af "Roeskilde"-typen, hvoraf Sjællandske Jernbaneselskab i 1854 købte fire. Den forreste vogn er af den gamle treakslede type med seks kupeer fra åbningen af København-Roskilde banen i 1847. På Nordbanen med dens stærke stigninger anvendtes ellers helst de lettere, toakslede vogne, som byggedes fra 1862. ("Fra København til Helsingør. En Veileder paa Den Nordsjællandske Jernbane," 1864).

ning "Fra Kjøbenhavn til Helsingør. En Veileder paa Den Nordsjællandske Jernbane" med oplysninger om, hvilke seværdigheder der fandtes ved de enkelte stationer. Om Lyngby hedder det "... Locomotivet fører os nu til Lyngby, Kongens Lyngby, som det kaldes for at skjelne det fra alle de mange andre Landsbyer af samme Navn. Tæt ved Lyngby Sø gjøre vi Holdt, og vi ere nu midt i en af de yndigste Egne i Kjøbenhavns Nærhed. Tilhøre ligger den lille Flække, med sin Kirke oppe paa Bakken, og med Enkedronningens Residents, Sorgenfri Slot, midt i den lille Skov. Dette er den kjøbenhavnske Middelstands egentlige Valfartssted, naar det ret gjelder at gjøre en lang Skovtour; det var Skik, dengang Christian den Ottende boede paa "Sorgenfryd", som Menigmand siger, og da her var Musik, Stads og Lystighed hver Helligaften, men banen har holdt sig den Dag i Dag..." Herefter følger forslag til spadsereture langs Mølleåen til Ørholm og til Frederiksdal og Furesøen.

Bygninger

Den første Lyngby Station var som Nordbanens øvrige stationer tegnet af arkitekten Wilhelm Wolff (1833-93). Den var magen til den endnu bevarede Fredensborg Station og havde et toetages midterparti med fire vinduesfag til gaden og fem til perronen og med to enetages sidefløje. På 1.sal var der bolig for stationsforstanderen, og i stueetagen var der ventesale og ekspedition. Bygningen var opført i gule mursten

med striber af røde mursten, og taget var af skifer. Grundplanen målte 31×11½ meter.⁴

Indgangen fra stationspladsen var midt i bygningen. Man kom ind i en lang vestibule, der lå langs gadefacaden foran 1. og 2. klasses ventesal, ekspeditionen af passagerer og ilgods samt stationskontoret. Gennem de to førstnævnte lokaler var der gennemgang ud til perronen. Til højre gik man ind i 3. klasses ventesal, der fyldte hele stationens nordlige sidefløj. Til venstre lå et toilet for damer. Den yderste del af den sydlige sidefløj var afskilt med en gennemgående mur og indeholdt tre lokaler til postvæsenet med adgang fra en yderdør i sydgavlen. Senere blev postkontoret flyttet til en udvidelse af den nordlige sidefløj, jf. nedenfor.

Et lille tværstillet udhus lå syd for stationsbygningen, med brænderum samt otte toiletter (d.v.s. retirader) til publikum og to til personalet. Imellem bygningerne var der en gård med brønd og omgivet med plankeværk. Desuden lå der længere mod syd et varehus med skifertag, ligeledes magen til det bevarede varehus på Fredensborg Station. Det havde et stort tagudhæng over sporet, så det kunne bruges som remise for to vogne.

Vest for skinnerne over for stationsbygningen lå en vandcisterne (et lavt vandtårn) til vandforsyning af lokomotiver. Vandet til cisternen blev pumpet op fra en hestegang nede ved Lyngby Sø.

Sporene

Sporarealet var meget lille og omfattede kun et krydsningsspor adskilt fra hovedsporet med en smal perron af træ samt et læssepør hen til varehuset. Desuden var der ved cisternen et spor hen til en drejeskive, hvor lokomotiver kunne vendes, når Lyngby brugtes som endestation.

Det blev hurtigt nødvendigt at udvide sporarealet. I 1869 blev der syd for stationsbygningen anlagt et læssepør langs perronens østside. Mod nord anlagdes øst for skinnerne et spor hen til et stort skur af træ, som Brede Klædefabrik havde opført. Her opbevaredes kul, som med hestevogn blev transporteret til fabrikkens kedelanlæg. Kullene kom med jernbanen fra havnen i Helsingør, idet København først fik en havnebane i 1880.

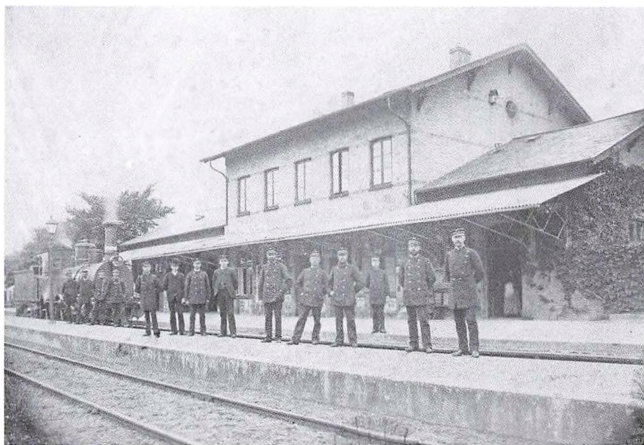
I 1872 fik stationsbygningen perrontag, og i 1876 blev den nordlige sidefløj forlænget med nye lokaler til postvæsenet. Antallet af rejsende steg kraftigt, sporarealet blev udvidet og perronerne blev forlænget flere gange for at passe til de større tog. Da Lyngby i 1882 fik lokaltog, blev der brug for en lokomotivremise. Varehuset blev derfor ombygget til remise, uden at der blev opført et nyt varehus.

Trods udvidelserne var stationen utilstrækkelig til den voksende trafik. Sporarealet var kun 400 meter langt, således at rangering måtte foretages helt ud i hovedsporet uden for stationens område. Her var der mod nord et fald og mod syd en stigning. Lige nord for stationen var der en skarp kurve mod øst til dæmningen gennem Lyngby Sø, og her var oversigtsforhol-



Den første Lyngby Station set fra stationspladsen. Til højre ses den forlængede nordfløj med postkontoret. Billedet er sandsynligvis fra 1891, hvor inventaret er ved at blive flyttet hen til det nye posthus.

Den første Lyngby Station og dens personale ca. 1885. (Danmarks Jernbanemuseum).



dene meget dårlige. Når der skulle ske togkrydsning i Lyngby, og de rejsende derfor skulle gå over skinnerne, blev de advaret med hornsignaler, når toget nordfra var under indkørsel til stationen.

Stationsforstanderen

I lejligheden på 1.sal på Lyngby Station boede stationsforstanderen og hans familie. Den første stationsforstander var M. C. G. Kjerulff. Han blev i 1875 efterfulgt af Hugo Nielsen, som i 1888 uansøgt blev forflyttet til Korsør. Hugo Nielsen blev den 25. januar af en kreds af venner i Lyngby fejret ved en afskedsfrokost. På beboernes vegne overrakte tidligere sognerådsformand Peter Lund ham et guldur og et maleri ”Parti fra Sorgenfri Skov” som tak for hans humane og nidkære virksomhed som stationsforstander i Lyngby, som avisen skrev.⁵

Allerede fra den første stationsforstanders tid er der omtalt en ulykke på Lyngby Station. Embedsmanden og forfatteren J. P. Trap, der er kendt for sin store danmarksbeskrivelse, havde den 3. juni 1873 været i Fredensborg: ”Da vi kjørte hjem om Aftenen, gik ved Sporskifte i Lyngby en Del af Toget, hvoriblandt min Vogn, ud af Sporet og løb ind i Godshuset, hvor vi længe vare indespærrede, da den forreste Vogn var væltet uden for Huset”⁶

Pr. 1. december 1888 blev assistent ved Randers Station J. P. T. Knudsen udnævnt til stationsforstander ved Lyngby Station. Stationsforstander Knudsen ledede Lyngby Station helt frem til 1923. Han kom derfor til at flytte til en større lejlighed i 1891, for dette år blev stationsbygningen revet ned og erstattet af en ny og større bygning lidt syd for den gamle, jf. nedenfor. Nogle af murstenene fra den nedrevne



Snekastning ved Lyngby Station i 1889.

bygning siges at være genbrugt til opførelsen af den oprindelige del af huset Frederiksdalsvej 238 i Virum.⁷

Indesneet i 1888

Om livet på den gamle Lyngby Station ved vi stort set kun, hvad der fra tid til anden blev nævnt i byens avis, den siden 1872 udgivne Københavns Amts Avis. En reportage fra vinteren 1888 fortæller om situationen under et kraftigt snefald i weekenden den 10.-11. marts. Lørdag formiddag var en voldsom snefygning begyndt, men et tog fra København ankom rettidigt til Lyngby kl. 12.30 og skulle fortsætte mod Hillerød. Der kom imidlertid besked om, at et modgående tog, som skulle ankomme til Lyngby kl. 13.30, var kørt fast i sneen i Hillerød, og man valgte at lade toget fra København blive i Lyngby. Et senere tog fra København ankom stærkt forsinket ca. kl. 17 og opgav ligeledes at fortsætte.

Det forsinkede tog nordfra nåede efter at have siddet fast i to timer i Hillerød frem til Lyngby, men ville ikke forsøge at fortsætte mod København, før sporet var ryddet for sne. Passagererne fra de tre tog turde først ikke forlade stationen, fordi de håbede, at togene snart ville afgå. Enkelte modige vovede sig hen på det nærliggende Hotel Rustenborg for at få noget at spise, men lyden af lokomotivernes fløjter fik dem hurtigt til at bryde op og skynde sig tilbage til stationen. Fløjtesignalerne skyldtes imidlertid, at man nu med en sneplov forsøgte at rydde sporet mod København; men kun nogle få hundrede meter syd for stationen kørte lokomotivet med sneploven fast. De to andre lokomotiver forsøgte at komme til hjælp, men kørte ligeledes fast i sneen. Derefter opgav man at forsøge at sende togene videre før næste dag, og de rejsende måtte indstille sig på at overnatte i Lyngby.

På Hotel Rustenborg og Hotel Lyngby blev alle værelser udlejet, og enkelte rejsende blev indlogeret privat; men de fleste måtte overnatte i kupeerne eller i stationens ventesale. Stationsforstander Hugo Nielsen og hans personale samlede alle de dyner og tæpper, som kunne skaffes, i de to ventesale. Der blev sørget for skakspil og kort, som de rejsende kunne fordrive tiden med. Mad og drikke kunne man få på hotellerne, og på Hotel Rustenborg skulle der være bal samme aften, som man også kunne deltage i.

Søndag morgen lignede ventesalene et par store sovekamre, skrev avisen. Lokomotiverne og sneploven sad stadig fast i sneen, og ingen kunne sige, hvornår der kunne afgå tog. Enkelte forsøgte at leje en kane for at komme til København ad landevejen, men måtte opgive. På stationen stod der på tavlen blot: "Intet Tog kan afgaa".

I løbet af formiddagen lykkedes det at få lokomotiverne tilbage til stationen, hvor de fik påfyldt vand og kul, og derefter forsøgte man igen at rydde sporet mod København. En arbejder ved snerydningen blev ramt af sneploven og døde dagen efter af sine kvæstelser. Ved middagstid var sneploven nået til Gentofte, og man besluttede at sende et tog af sted fra Lyngby mod København. Der gik bud til hotellerne, de rejsende skyndte sig til stationen, og toget afgik klokken 13 – blot for at køre fast igen ved Gentofte. Desværre meddeler avisen ikke mere om, hvordan det gik de indesneede passagerer i Lyngby; men snestormen fortsatte i flere dage. Endnu om tirsdagen kunne man læse i avisen, at al toggang var indstillet: "Paa samtlige Banelinier i hele Danmark og Nordslesvig ere i Dag Togene indstillede og al Trafik stanset". Først om torsdagen holdt det op med



Lokomotiv med sneplov på Lyngby Station. Dette foto er fra 1902, men sceneriet har sikkert ikke været meget anderledes i 1888.



Hotel Rustenborg set fra syd o. 1900. Til højre ses hovedbygningen fra 1868 langs Jernbanevej. Midt i billedet ses sydfløjen fra 1871 langs Bagsværdvej (nu Sorgenfrivej) med den store sal bag vinduerne. Den lille sal nedenunder skjuler sig bag bevoksningen. Helt til venstre anes gavlen af den tre etagers vestfløj fra 1877, der havde keglebane i stueetagen.

at fyge, så snekasterne kunne komme i gang på veje og baner.

Hotel Rustenborg og Jernbanevejs ældste bebyggelse

Lyngbys første moderne mødested

På hjørnet af Jernbanevej og vejen til Bagsværd opførte restauratør Johan Georg Preisler i 1868 et konditori, som snart blev omdannet til restaurant og senere udvidet til hotel. Det fik navnet Hotel Ny Rustenborg (senere bare Hotel Rustenborg), fordi det var opført på en grund udstykket fra det gamle land-

sted Rustenborgs have. Baggrunden for åbningen af konditoriet var Nordbanen, som på søn- og helligdage bragte mange udflygtsrejsende til Lyngby.⁸ Stationen var ikke stor nok til, at der kunne indrettes en restaurant i bygningen, og byens kroer egnede sig ikke til det nye klientel, hvoraf mange var damer. Også byens egne beboere savnede et større lokale, hvor de kunne samles. I København var konditorier populære, og med jernbanens åbning var hovedstadens påvirkning vokset, så nu måtte også Lyngby have et konditori. Johan Georg Preisler fik succes med sit initia-

tiv, og han drev selv etablissementet til 1880.

Bygninger

Hotel Rustenborgs hovedbygning fra 1868 lå ud til gaden langs med Jernbanevej med sydgavlen mod Bagsværdvej. Bygningen var i to etager, grundmuret med skifertag. I 1869 fik den en udvidelse nordligst på vestsiden (senere anvendt som billardstue), og i 1871 blev der på den nu 17 meter brede nordgavl tilbygget en veranda.

I 1871 blev der opført en søndre bygning vinkelret på hovedbygningen mod vest. Den var opført på samme måde som hovedbygningen, havde samme grundareal og var ligeledes i to etager. I stueetagen, der nærmest var en høj kælder, indrettedes hotellets såkaldte lille sal, medens den store sal fyldte det meste af overetagen.

For vestenden af den søndre bygning opførtes i 1877 mod nord en treetagers



Sydgavlen af Hotel Rustenborgs vestfløj set fra Bagsværdvej (nu Sorgenfrivej) 1958.

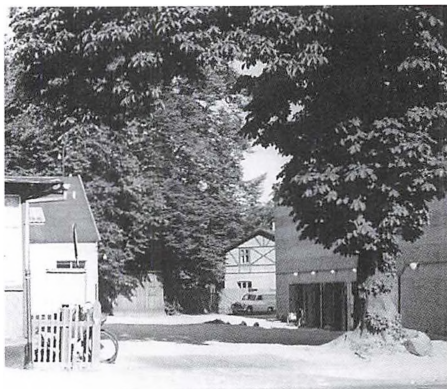
bygning uden kælder, grundmuret med skifertag. Det var en lang og smal bygning, og det var kun den sydlige halvdel af bygningen, der var i tre etager. Den lange stueetage var indrettet til keglebane. På første sal var der en forstue og et stort lokale. På anden sal var der en korridor med adgang til fire værelser og et kammer.

Nordgavlen af Hotel Rustenborgs vestfløj set fra gården 1957. Et stykke af den lave del af bygningen med keglebanen har i 1921 fået påbygget 1. sal. Rustenborg Kro er flyttet fra Rejsestalden i haven hen i hotellets bygninger, men med indgang fra gården.

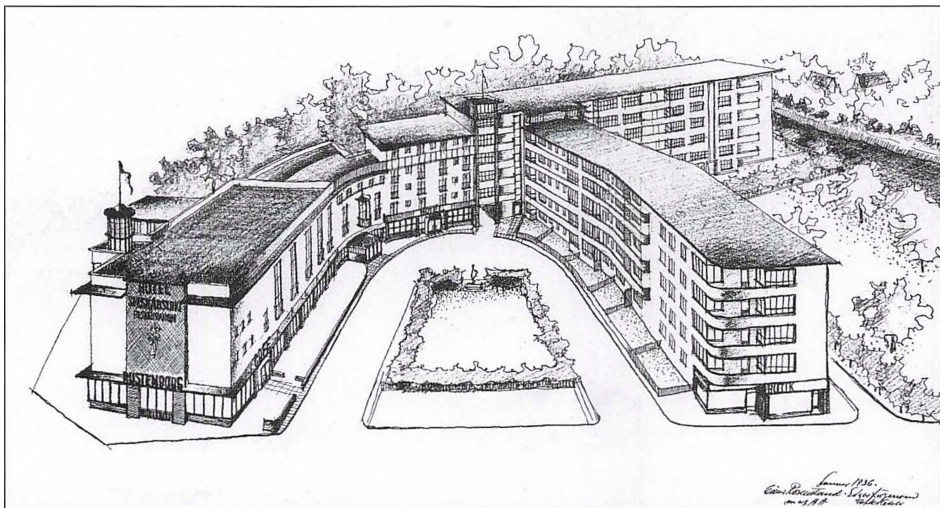


I 1877 opførtes nogle tilbygninger på bagsiden af den søndre bygning imellem hovedbygningen og den vestre bygning, og efterhånden blev en stor del af mellemrummet mellem de tre hovedfløje opfyldt af mindre køkken- og toiletbygninger m.m. De omgav en åben gård, som fandtes helt frem til hotellets nedrivning i 1960.⁹

Hotel Rustenborg ændrede sig bygningsmæssigt ikke ret meget gennem de mange år frem til nedrivningen i 1960. Bygningskomplekset bestod stadig af de tre store fløje fra 1868, 1871 og 1877 med en lang række mindre til- og ombygninger. I 1902 fik hovedbygningen ud til Jernbanevej en ny veranda på nordgavlen.¹⁰ I hotelejer Jean Petersens ejertid (1916-29) ombyggedes i



Et kig fra Jernbanevej ind i Hotel Rustenborgs have i 1955. Til venstre ses verandaen fra 1902 på gavlen af hotellets hovedbygning langs Jernbanevej. Bag den ses den nordlige ende af vestfløjen, jf. fotografiet side 19. Til højre ses Bio Lynghys bygning fra 1938 med dørene fra salen. I baggrunden ses gavlen af Rejsestalden fra 1880/1900.



Arkitekterne Einar Rosenstands og Edgar Jørgensens projekt til et nyt hotel- og boligkompleks i 1936. Arkitekturen ligner "Sportshuset" og andre bygninger ved Chr. X's Allé opført af de samme arkitekter.

1916 den store sal i sydføljen, hvor en teaterscene blev omdannet til orkestertribune.¹¹ I 1921 skete de sidste større ombygninger af hotellet, hvor køkkenet blev udvidet og endnu et stykke gårdsplads blev overdækket, og hvor den lave del af bygningen med keglebanen fik påbygget 1.sal til beboelse.¹²

Hotel Rustenborg blev i 1929 overtaget af hotelejer Kristian Ørum. Hotellet var efterhånden blevet gammelt og upraktisk; men det lå på en stor værdifuld grund centralt i Lyngby. I 1936 udarbejdede arkitekterne Einar Rosenstand og Edgar Jørgensen et pro-

jekt til en helt ny hotel- og beboelsesbygning i 5-6 etager. De to arkitekter byggede samtidig Den Engelske Haveby og etagehuset Sportshuset i Lyngbys vestkvarter, og deres hotelprojekt mindede i stilen meget om Sportshuset.¹³ Projektet blev imidlertid henlagt, og det samme gjaldt nogle projekter i 1940'erne. I 1960 blev de forfaldne bygninger nedrevet, og et stort nyt bolig- og forretningskompleks "Rustenborg" samt en børnehave blev opført på grunden.

Det meste af den tidligere landsteds- have lå i hele hotellets tid ubebygget



Rejsestalden lå i Hotel Rustenborgs have frem til nedrivningen i 1960. Den var opført i 1880 som stald, men fik efterhånden andre funktioner. I sydgavlen lå den såkaldte Kælderstue, og i 1916 indrettedes en ny afdeling "Rustenborg Kro" midt i bygningen (vinduespartiet til venstre for det store skilt). I 1900 fik Rejsestalden påbygget 1.sal, der blev indrettet til beboelse. I 1958, hvor billedet er taget, var hele bygningen udlejet til erhverv. Helt til venstre anes det bageste hjørne af Bio Lyngby.



Orkester og tjenere i Hotel Rustenborgs store sal i 1920'erne.

hen bortset fra enkelte fritliggende bygninger. En af disse var en lang grundmuret staldbygning opført i 1880. Bygningen, der senere kaldtes "Rejsestalden", blev i 1900 forhøjet i bindingsværk med en beboelseslejlighed og eksisterede til 1960.¹⁴ I bygningens sydlige gavl fandtes den såkaldte "Kælderstue", og i 1932 indrettedes endnu en afdeling med navnet Rustenborg Kro. Der var tale om et ret simpelt værtshus, som førte sin egen tilværelse i forhold til Hotel Rustenborgs finere afdelinger, og det kaldtes i almindelig omtale for "Røven". Da Rejsestalden senere blev udlejet og indrettet til erhverv, flyttede Rustenborg Kro til gavlen af den gamle keglebane i hotelkompleksets vestfløj.

Livet på Hotellet

Erindringer om Hotel Rustenborg har vi kun fra hotellets seneste tid, d.v.s.

årene efter Anden Verdenskrig, og kun fra gæster, som er kommet i hotellets sale. I sydfløjen langs Bagsværdvej var der som nævnt den store sal foroven og den lille sal nedenunder. Mange af Lyngby-Taarbæks ældre befolkning har gået til dans i hotellets store sal, hvor bl.a. Tais Bertelsen havde danseskole med store afdansningsballer. Der blev i det hele taget danset meget på Hotel Rustenborg, og når der ikke var plads indendørs, dansede ungdommen også ude på gaden. Det var forbudt at danse "Skæve Thorvald" oppe i salen, for når alle samtidig hoppede på gulvet, dryssede det fra loftet i den lille sal nedenunder. Den lille sal lå som nævnt forsænket i en høj kælder, der var 3-4 trin ned. Der var bjælker i loftet. Her nede foregik mindre arrangementer, typisk familiefester.

Den store sal blev også brugt til store foreningsarrangementer og udstillin-

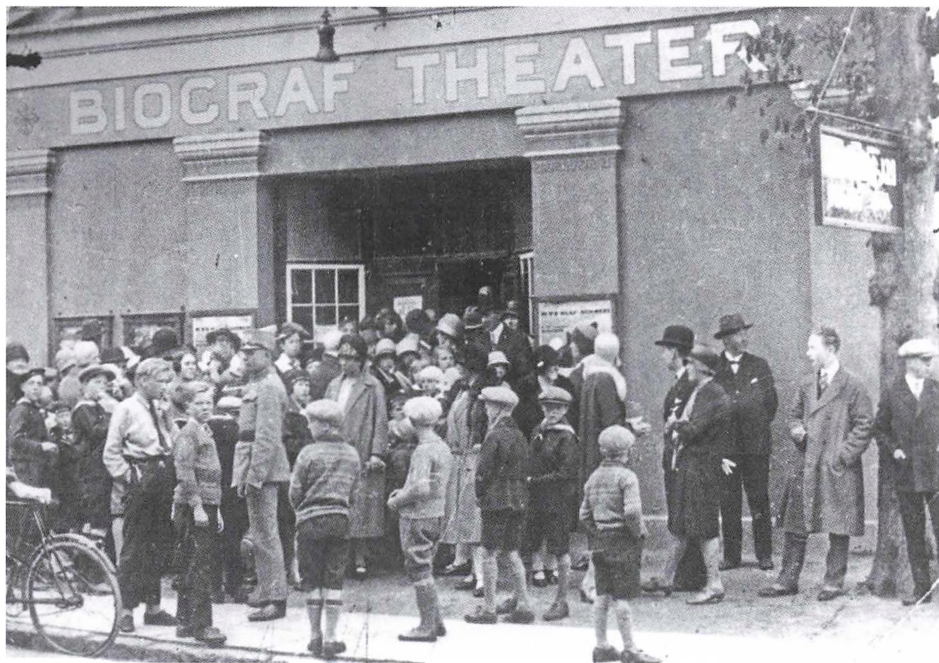
ger, f.eks. blomster- eller hønseudstillinger. Derimod blev der ikke spillet teater efter 1916, hvor scenen som nævnt blev ombygget til musiktribune.

Om efteråret blev der afholdt totalisator, hvor man kunne spille på brevduer. Det foregik i Hotel Rustenborgs have, og det var en stor begivenhed med tusindvis af mennesker i haven og på Jernbanevej. Der afgik ekstratog fra København, og der var altid politi til stede. Da Hotel Rustenborg lukkede, skete tilstrømningen i stedet til totalisatoren i Damhus Tivoli i Rødovre.

Biograf

Ud til Jernbanevej nord for hovedbygningen opførtes i 1908 et biografteater i form af en tempellignende bygning. I 1929 blev biografen nedlagt og bygningen indrettet til beboelse og butik, senere trykkeri. Måske skyldtes nedlæggelsen, at "Kino" på Lyngby Torv var åbnet året før.¹⁵

I 1938 blev der opført en ny biografbygning. Biografbevillingen blev givet til Leo Hansen, der havde deltaget i Knud Rasmussens ekspeditioner i Grønland som fotograf. Derfor blev



Forventningsfuldt publikum på Jernbanevej foran Hotel Rustenborgs biograf i 1920'erne.

biografsalen udsmykket med relieffer med grønlandske motiver, og i foyeren hang et stort maleri med motiv fra Grønland. I slutningen af 1930'erne optog Leo Hansen også lokale film (ugerevyer), hvoraf nogle er bevaret. Den nye biograf fik navnet Bio Lyngby og blev drevet af Leo Hansens familie til 1999, hvor den måtte lukke. Efter lukningen blev det karakteristiske indgangsparti i funktionalistisk stil nedrevet. Den store biografsalsbygning blev bevaret og forsynet med en ny forbygning med glasfacader ud til Jernbanevej, da bygningen i 2000 blev indrettet som møbelforretning.¹⁶

Den første bebyggelse langs Jernbanevej

I den første Lyngby Stations tid (1863-91) blev Jernbanevej bebygget på begge sider mellem Hovedgaden og stationen. Jernbanevej 2 var identisk med hjørnebygningen Lyngby Hovedgade 38.

Købmand Max Rangoon (1838-1913), som i sin ungdom havde tilbragt nogle år i Sydamerika, nedsatte sig i 1876 i Lyngby, hvor han købte den i 1873 opførte ejendom Jernbanevej 4 og lod den kalde "Burmahus". Huset eksisterede til 1970, hvor frøhandler Hugo Stets opførte den nuværende bygning



Bio Lyngbys karakteristiske indgangsparti fra 1938 på Jernbanevej med lidt af nr. 6 i baggrunden. Foto 1999.

Jernbanevej 6 i forhøjet skikkelse med påbyggede butikker i 1957. Bagved ses nr. 4 ("Burmahus") med de tre kviste. Bagest ser man markiserne på basarbygningen, der var en del af hjørnejendommen Lyngby Hovedgade 38.



i dens første skikkelse med lager uden vinduer på 1.sal.

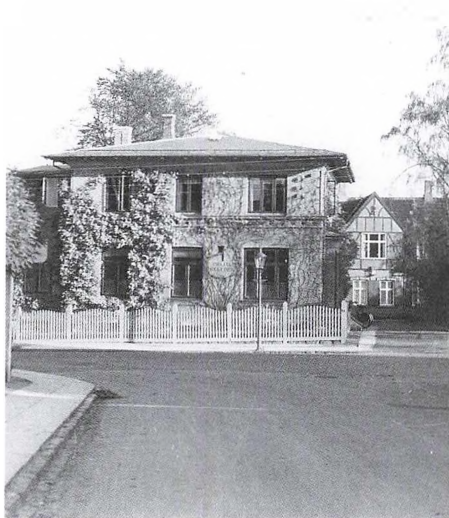
På nabogrunden Jernbanevej 6 opførte læge Johannes Brodersen i 1879 et enetages hus, hvor han boede sammen med sin finske hustru Helene Mathilde ("Nelly") f. Heikel og deres mange børn. Det var et religiøst og gæstfrit hjem, som er skildret af Marie-Louise Ussing i *Lyngby-Bogen* 1962.¹⁷

Efter fru Brodersens død i 1915 blev huset overtaget af barber Johann Mehren, som boede her til 1922 med sin hustru og deres børn. Den 23. maj 1922 sad ægteparret og spiste morgenmad i haven sammen med hustruens søstre. Pludselig fik fru Mehren voldsomme mavesmerter og krampe. Læge Johan Lemche blev tilkaldt og foretog straks en udpumpning; men fru Mehren døde en time senere under stærke smerter. Det viste sig, at hun var blevet forgivet med stryknin, og efter flere afhøringer

og modstridende forklaringer tilstod Johann Mehren at have myrdet hende. Hustruen havde længe været utilfreds med ham og havde hånet ham, og til sidst ville han ikke længere finde sig i det. Johann Mehren blev idømt fængsel på livstid, men blev benådet i 1936 og rejste til Tyskland, hvor han døde to år senere.¹⁸

Ejendommen Jernbanevej 6 blev ombygget flere gange og blev i 1944 forhøjet med en etage. Med sine to butikker, der ragede ud fra facaden, var bygningen et karakteristisk indslag i gadebilledet. I 1996 blev det oprindelige hus gennemgribende ombygget, men kort efter nedrevet. Den nuværende butiks- og beboelsesejendom er opført i begyndelsen af 2000'erne.

De tre huse Jernbanevej 7, 9 (Sindsro) og 11 (Carmel), der i dag alle tilhører Lyngby Private Skole og bruges af skolen, udgør en ensartet bebyggelse.



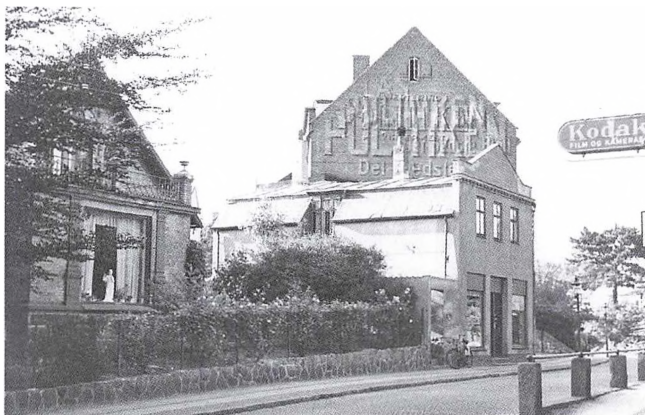
Jernbanevej 7, opført i 1882. Bygningen var i årene 1925-61 politistation. Ordenspolitiet flyttede i 1941 til Lyngby Rådhus; men Kriminalpolitiet forblev på Jernbanevej, til den nye politistation på Klampenborgvej blev taget i brug i 1961. I baggrunden Jernbanevej 9.

Nr. 7 og 11 er begge bygget i 1882 som karakteristiske eksempler på tidligt villabyggeri. Da nr. 7 blev opført, skrev den lokale avis under overskriften "Det Lyngby, som rejser sig" følgende beskrivelse: "Den paa Jernbanevejen ny opførte Villa i italiensk Stil er en Pryd for Byen, idet den efter Manges Mening er den smukkeste Bygning, her endnu er opført. Den er bygget med alle de Bekvemmeligheder, den nyere Tid fordrer, og afgiver to hyggelige og komfortable lejligheder (Stue og 1.Sal) foruden et særdeles prægtigt Kælderum under hele Bygningen, indrettet til Vaskerum, Rulle- og Strygestuer samt Brænderum. Murerarbejdet er udført af Ejerne selv, d'Hrr. Liebert og Vistofft, og Tømrer- og Snedkerarbejdet af Hr. W. Jørgensen her af Byen. Den sidste Udstyrelse (Malerarbejdet) er overdraget til Hr. Maler Bodholdt, ligeledes her af Byen."¹⁹



Jernbanevej 9, "Sindsro", er tegnet af arkitekt Carl Brummer og opført i 1898 på fundamenterne af et ældre hus.

Jernbanevej 11 ("Carmel", til venstre med den karakteristiske statuette i vinduet) og nr. 13 med gavlen af nr. 15 i baggrunden. Nr. 13, der var opført i 1882, havde et lavt mansardtag camoufleret af en falsk gavl, som det ses af fotografiet fra 1955. Bygningen blev revet ned i 1969.



Jernbanevej 9 er i sin nuværende skikkelse opført i 1898 som erstatning for en tidligere bygning på stedet, som var brændt i slutningen af 1897. Huset tilhørte da skolebestyrerinde frk. Vilhelmine Møller, som ved genopførelsen indrettede det med to skolestuer i stueetagen ved siden af sin lejlighed. Huset blev genopført på fundamenterne af det nedbrændte, der sandsynligvis var bygget i 1882 ligesom naboens; men alligevel fik det et noget anderledes udseende. I 1891 havde den daværende ejer, redaktør F. C. C. May, opført en tilbygning i én etage på sydgavlen af det oprindelige hus; men ved genopførelsen blev tilbygningen en del af huset med samme højde som resten. Kvisten mod vejen sidder midt på facaden af det oprindelige hus, hvorimod kvisten på bagsiden sidder midt på facaden af det genopførte hus. Det oprindelige hus har haft samme næsten kvadratiske grundplan som nr. 7 og 11, og de tre

huse har dannet en harmonisk helhed. Husene var alle opført af murermestrene C. F. V. Wisttoff og A. F. Lippert med henblik på salg. Arkitekt for det ombyggede nr. 9 var Carl Brummer.²⁰



Jernbanevej 19, "Hedensted", var opført i 1888 af sagsfører Peter Baumann og opkaldt efter hans fødeby i Jylland. Det blev revet ned i 1970. Peter Baumann var ved siden af sit arbejde som sagsfører også sekretær for Lyngby Sogneråd i årene 1883-99, hvor hans kontor fungerede som kommunekontor om formiddagen.

Med opførelsen af etagehuset Jernbanevej nr. 15 i 1884 og villaerne nr. 17 (=Kastanievej 1, Rudolphshvile) i 1886 samt nr. 19 (sagfører P. Baumanns villa Hedensted) i 1888 var Jernbanevej bebygget hele vejen fra Lyngby Hovedgade frem til stationen. Det høje hus nr. 15 lå på et iøjnefaldende sted lige over for stationen, og placeringen af huset var sikkert bevidst. Det var opført, eller blev umiddelbart efter opførelsen købt til udlejning af overretssagfører, greve A. R. Trampe, som selv boede i nr. 11.²¹

Lyngbys anden station 1891

Den tiltagende trafik ad Nordbanen nødvendiggjorde i løbet af 1880'erne, at strækningen mellem Hellerup og Holte blev udvidet med dobbeltspor. Da DSB i 1889 besluttede at foretage udvidelsen, valgte man samtidig at flytte sporene længere mod vest og opføre en helt ny og større stationsbygning i Lyngby. Den nye station blev opført på åben mark vest for det hidtidige stationsareal og 200 meter længere mod syd. Flytningen var nødvendig, for at det nye og større stationsareal kunne få helt lige perroner, og samtidig kunne den skarpe kurve lige nord for stationen få en større radius og dermed opnå bedre oversigtsforhold.



Jernbanevej 15 og 17 (= Kastanievej 1) i 1938. Villaen nr. 17 er opført af entreprenør Rudolph Voss og opkaldt efter ham ("Rudolphshvile"). Huset har indgang i gavlen fra Kastanievej og rummer i dag to lejligheder.



Lyngby Station og Posthus omkr. 1900 set fra stationspladsen. Bag kiosken i baggrunden havde Vedbæk-banen sin endestation.

Den første Lyngby Station havde været en beskeden bygning svarende til det Sjællandske Jernbaneselskabs ringe forventninger til Nordbanens trafik. Til gengæld kom den anden Lyngby Station fuldt ud til at modsvare den store trafik, der i mellemtiden var kommet. Den nye station var tegnet af arkitekt N. P. C. Holsøe i stil som et italiensk renæssancepalæ, opført i gule mursten med gesimser af sandsten og kapitæler af cement på gadesiden.

Den store bygning havde et toetages midterparti i fem fag og to enetages sidebygninger hver i tre fag. Bygningen målte i grundplan 56×15 meter og var dermed næsten dobbelt så lang som sin forgænger. Hele den sydlige fløj var optaget af en 3.klasses ventesal på næsten 200 kvadratmeter. Midterpartiet indeholdt en vestibule, der fyldte den ene halvdel, der vendte ud imod stationspladsen. Den anden halvdel mod perronen indeholdt billet- og

telegrafkontor, rejsegodsekspedition ("bagagerum"), kontor for stationsforstanderen, gennemgang til perronen og trapper til 1.-2. sal. Af den nordre sidefløj anvendtes de to tredjedele til 1.-2. klasses ventesal og resten til et dameværelse og et værelse for en ugift assistent. På første sal var der en fem værelses lejlighed for stationsforstanderen og en tre værelses lejlighed for en gift assistent. På 2.sal var der pigeværelse og gæsteværelse for hver af de to lejligheder på 1.sal. Desuden var der tre værelser for ugifte assistenter samt

tørreloft. Kælder fandtes kun under sidefløjene, indrettet med vaskerum m.m. for lejlighederne.²²

Åbningen af Lyngbys anden station 1891

Også sporarealet blev kraftigt udvidet i 1891, således at stationsterrænet nu blev 600 meter langt imellem de yderste sporskifter. Der var stadig kun to perronspor, og man måtte i begyndelsen gå over skinnerne for at komme til perron 2; men på vestsiden af de gennemgående spor var der kommet



Lyngby Station og Posthus omkr. 1900 set fra perronerne. Indtil 1908 var der kun ét spor mellem de to perroner, og man gik over skinnerne for at komme til Perron 2 med krydsningssporet.

flere godstogsspor samt ranger- og læsespor med varehus. Stationsarealet afgrænsedes mod vest af læssevejen Parallelvej.²³

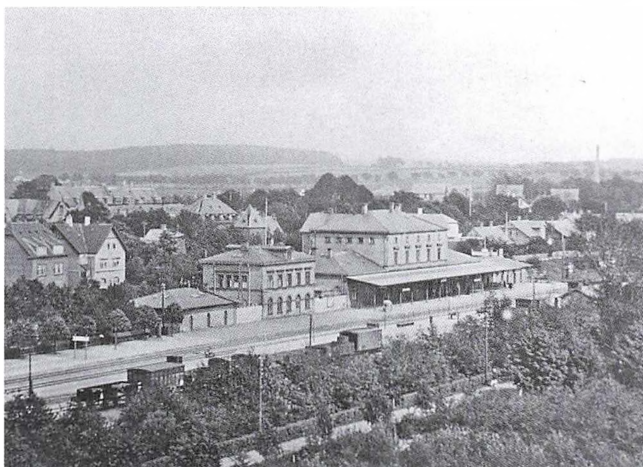
I løbet af foråret opførtes den nye Lyngby Station, som blev taget i brug 1. august 1891. Københavns Amts Avis fortalte samme dag, at nattoget som det sidste var ankommet til den gamle station, og at en del af sporearealet derefter var blevet fjernet for at give plads til en midlertidig forlængelse af Jernbanevej hen til den nye station. Avisen kunne fortælle, at den nye stationsbygning var ”flot og storslaet, ubetinget den smukkeste paa Sjælland og Nr. 3, naar Fyen og Jylland regnes med, (næst efter) Aarhus og Odense Stationer.” De asfalterede perroner havde en hidtil uset længde og bredde; men desværre blev stationens døre til perronen nu

først åbnet ved togtid. Hele det spadserende publikum, som hidtil om sommeren havde betragtet jernbaneperronen som sin kæreste promenade, kunne nu ikke længere færdes på asfalten.

Posthus og udbygninger

Nord for stationen opførtes et posthus, ligeledes tegnet af N. P. C. Holsøe og i en tilsvarende stil. Posthuset var i to etager og var ligesom stationsbygningen opført i gule mursten med skifer-tag. Det målte $16\frac{1}{2}\times 10$ meter i grundplan, og hvor stationen med tiden viste sig at være rigeligt dimensioneret i forhold til sin anvendelse, blev posthuset til gengæld hurtigt for lille i forhold til byens hurtigt voksende befolkning. Posthuset er nærmere omtalt i et særligt afsnit nedenfor.²⁴

Udsigt over Lyngby Station og Posthus fra Lyngby Sukkerraffinaderi, der lå umiddelbart vest for stationen. Træerne i forgrunden er Ulrikkenborggårds have, og i baggrunden ser man ud over den sydlige del af Lyngby og de åbne marker i retning mod Ermelunden.



Nord for posthuset og syd for stationsbygningen var der opført to lave bygninger med i alt 34 offentlige toiletter (retirader), og imellem de fire bygninger var der tre lukkede gårde. Hele dette bygningskompleks målte 128 meter i længden, hvor Lyngbys første station kun målte 31 meter. Men i 1863 havde byen Lyngby også kun ca. 1750 indbyggere, hvorimod tallet i 1901 som nævnt var ca. 3700 og ved stationens nedrivning i 1957 ca. 30.000.

En planlagt bygning indeholdende cisternerhus med brønd og pumpe samt remise til et lokomotiv blev derimod ikke opført. Bygningen skulle have ligget umiddelbart nord for det nordre udhus, men ses ikke på fotografier af stationsanlægget.²⁵ Der var større behov for en remise på Holte Station, som blev endestation for lokaltogene. Her opførtes en tosporet lokomotivremise. Holte Station lå umiddelbart ud til Vejlesø, hvis bløde vand var velegnet til vandforsyning af lokomotiverne.

Derimod opførtes på Lyngby Station et mindre varehus ud for stationsbygningen på den modsatte side af omløbsporene. Det blev nedrevet i 1926, da stationsarealet blev udvidet, og erstattet af en ny godsekspedition længere mod syd med indkørsel fra Parallelvej. Godsekspeditionen blev revet ned og godssporene fjernet i 1999, hvorefter et nyt kontorhus opførtes på arealet.

Stationsbygningen bevarede sit ydre udseende omtrent uændret til nedrivningen, men gennemgik en række indvendige ændringer. De største for-

andringer skete i 1936, da S-toget kom til Lyngby. I 1957 blev stationen nedrevet og erstattet af den nuværende ved anlægningen af Omfartsvejen. Disse ændringer er beskrevet i de følgende kapitler.

Til stationen opførtes også et antal tjenesteboliger på arealet efter den nedlagte station fra 1863. Disse boliger er omtalt nedenfor i afsnittet om Jernbanebakken.

Passagerer og gods

I DSB's årsberetninger 1865-1947/48 kan man se de årlige tal for antal solgte billetter samt for vægten af ankommet og afsendt gods på Lyngby Station. De senere årsberetninger indeholder ikke sådanne tal på stationsniveau.

I persontrafikken var en stor del af de rejsende til og fra Lyngby på hverdage pendlere til København og på helligdage udflugtsgæster fra København. Udflytningen af helårsbeboere fra København til Lyngby begyndte først for alvor med de store udstykninger fra 1900 og fremefter; men lige siden jernbanens åbning i 1864 var antallet af beboere i Lyngby med arbejde i København vokset. I 1868 havde det medført indsættelsen af det bekendte hestetrukne morgen"tog" til København, som er omtalt i Johan Lemches artikel nedenfor. Johan Lemche omtaler ligeledes nogle eksempler på disse pendlere, som dengang var et lille fåtal, men som senere fyldte tog efter tog i morgentrafikken ind til København. Desværre ændredes beregningsmåden

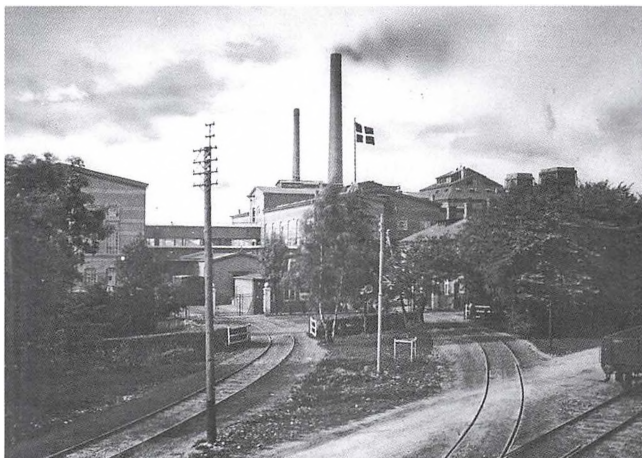
for de rejsendes antal flere gange, så man ikke umiddelbart kan sammenligne tallene for hele den lange periode. Generelt steg antallet af passagerer konstant gennem hele perioden, selv om der enkelte år kunne være store udsving. Det ældste kendte tal er fra 1865, hvor 59.225 passagerer (solgte billetter, hvor returbilletter taltes som to billetter) afrejste fra Lyngby. I 1875 nåede tallet op over 100.000 afrejsende passagerer, i 1898/99 over 200.000, i 1903/04 over 300.000 og over 400.000 i 1914/15. Den halve million passeredes i 1942/43 og 1 mio. i 1947/48, hvor denne talserie slutter. Men i 1948 havde også 44% af Lyngby-Taarbæk Kommunes skatteydere deres arbejde i København.²⁶ Senere tal kendes kun fra punktvis tællinger.

Passagertallet kan også opgøres relativt, idet Lyngby i perioden 1865-

1885/86 havde det 4.-5.største antal afrejsende passagerer blandt DSB's stationer. Herefter faldt tallet til 7-8 på ranglisten, men nåede op på 3 i 1918-22 og derefter svingede omkring 5 frem til 1931/32, hvor talserien slutter. De tilsvarende tal for godstrafikken opgives for årrækken 1906/07-1931/32, hvor Lyngby i hele perioden frem til 1922/23 svingede omkring nr. 25 blandt DSB's største godstationer, fra 1924/25 omkring nr. 90.

Godstrafikken til og fra Lyngby var i høj grad afhængig af byens og egnens store fabrikker, hvoraf to fik sidespor fra stationen. Det gjaldt fra 1896 stationens ubestridt største godskunde, Lyngby Sukkerraffinaderi, og fra 1916 Dansk Staal Industri. Sukkerfabrikken, som den i daglig tale kaldtes, lå på vestsiden af Lyngby Stations nordlige areal og havde to parallelle sidespor fra sta-

Lyngby Sukkerraffinaderi set fra stationsterrænet omkring 1920. Sukkerraffinaderiet var Lyngby Stations største godskunde. I årene 1936-69 rummede bygningerne Porcelænsfabriken Danmark, som også var en stor godskunde hos DSB.





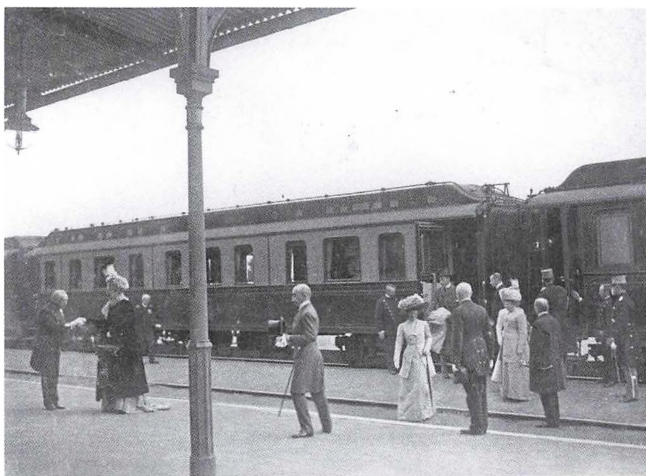
Kongefamilien ankommer til Lyngby Station 1910. Til venstre ses Kong Frederik VIII på vej ind i den kongelige ventesal efterfulgt af sin søn kronprins Christian (X) og nogle damer.

tionen. Da fabrikken startede produktionen i 1896, voksede mængden af ankommet gods fra 12.561 tons i 1894/95 til 25.675 tons i 1896/97 og mængden af afsendt gods fra 2.423 tons i 1895/96 til 10.312 tons i 1897/98. Fabrikken lukkede i 1923, og fra 1922/23 til 1924/25 faldt mængden af ankommet gods fra 70.574 tons til 31.268 tons og mængden af afsendt gods fra 31.046 til 2.475 tons. Indtil 1905/06 opgav DBS de vigtigste godsarter på stationsniveau, og på Lyngby Station var sukker den vigtigste fra 1897/98. Lyngby var i en periode "største sukkerstation" på DSB.

De ekstremt høje tal for sukker gør det vanskeligt at vurdere de øvrige godsarters omfang; men nogle få markante ændringer kan nævnes: Fra 1886/87 til 1887/88 steg mængden af ankommet gods til Lyngby Station fra

9.787 til 26.679 tons. I 1892/93 var tallet 47.778 tons, men faldt året efter til 18.335. Den store stigning skyldtes tilførslerne af sten og grus til opførelsen af forterne i Københavns Befæstning. I årene fra 1925/26 til 1947/48, hvor talserien slutter, svingede mængden af ankommet gods omkring 20.000 tons og afsendt gods omkring 2.000 tons frem til 1936/37, derefter stigende til omkring 7.000 tons under Anden Verdenskrig og 8.505 tons i 1947/48. Under krigen fordobledes mængden af ankommet gods på grund af tilførslen af tørv. Den meget store forskel på ankommet og afsendt gods kan forklares med, at egnens fabrikker fik tilført brændsel og råvarer fra udlandet som vognladningsgods til Lyngby Station og i nogle tilfælde videre med Nærumbanen. For fabrikkernes færdigprodukter var det

De fine passagerer stiger ud af kongevognen S 8, der er indrangeret i toget. Vognen er bygget i 1900 og kan nu ses på Danmarks Jernbanemuseum. Den er malet i de oldenborgske farver, gulbrun foroven og rødbrun forneden.



største marked imidlertid København. Her var det for at undgå omlæsningerne mellem vogn og bane mere fordelagtigt at køre varerne på vogne direkte fra fabrikken til kunderne.

Den kongelige ventesal

I 1898 flyttede Prins Christian (den senere Kong Christian den Tiende) og Prinsesse Alexandrine ind på Sorgenfri Slot, der havde været ubeboet siden Enkedronning Caroline Amalies død i 1881. Nu fik Lyngby Station en kongelig ventesal ("Ventelokale for kongelige Personer"), som blev indrettet i det hidtidige assistentværelse i gavlen af den nordre sidefløj ud imod perronen. Samtidig tilbyggedes en lille toiletbygning på gavlen med adgang fra ventesalen.²⁷



Uden for stationsbygningen venter vognen på at køre de kongelige passagerer til Sorgenfri Slot. Dette foto er ældre, fra 1900, og det er prins Christian og prinsesse Alexandrine, der sidder i den åbne vogn forrest.



Prins Christian og prinsesse Alexandrine stiger på toget i 1898.

Indretningen af den kongelige ventesal på Lyngby Station kendes ikke, bortset fra at der i et hjørne af lokalet var en stor kamin med hvide fliser. Ventesalen har efterhånden næppe været brugt ofte. Da Christian den Tiende blev konge og flyttede til Amalienborg i 1912, indførte han biler i de kongelige stalde, og med den korte afstand mellem Lyngby og København har det sikkert også tidligere været mere praktisk at køre direkte til Sorgenfri Slot i hestevogn frem for at skulle skifte på stationerne i København og Lyngby. Derimod har ventesalen sikkert været brugt på kongelige rejser mellem Lyngby og Fredensborg. Den kongelige ventesal blev nedlagt og lokalet indrettet til kontor for stationsforstanderen ved ombygningen af stationen i 1936, og tilbygningen med toilettet blev nedrevet.

Adgang til stationen fra vestsiden

Den første station havde haft gode adgangsforhold. Den lå nærmere ved byen, og trafikken var til at begynde med ikke større, end at man kunne risikere at gå hen over skinnerne mellem perronerne. Den anden station kom til at ligge længere væk fra byen, og beboere på vestsiden måtte gå en ret stor omvej for at komme til stationen, selv om de fik jernbaneoverskæringen på Vinkelvej (jf. nedenfor). På grund af den tiltagende trafik blev det efterhånden for farligt at krydse sporene på stationen, og i 1908 blev der ved syd-gavlen af stationsbygningen gravet en tunnel imellem de to perroner. Samtidig blev Perron 2 flyttet længere mod vest, så der blev plads til to spor mellem perronerne. På Perron 2 blev der opført et trappehus af træ (i omtrent samme form som det nuværende)²⁸. Et ønske fra beboerne vest for jernbanen om at få tunnelen forlænget til Parallelvej blev først imødekommet i 1932 ved en forhandling mellem banechef Flensborg, DSB, og sognerådsformand Ingvar Nørgaard. Her måtte Nørgaard love, at Lyngby-Taarbæk Kommune ville betale de 20.000 kr., som DSB havde beregnet tunnelens forlængelse til at koste. Men da tunnelen var færdig, havde den kostet 40.000 kr., så DSB kom selv til at betale halvdelen²⁹. Nu blev der nem adgang til stationen fra den nyanlagte Ulrikkenborg Plads, og der opførtes en lille bygning i funkisstil med billetsalg ved nedgangen til tunnelen.³⁰

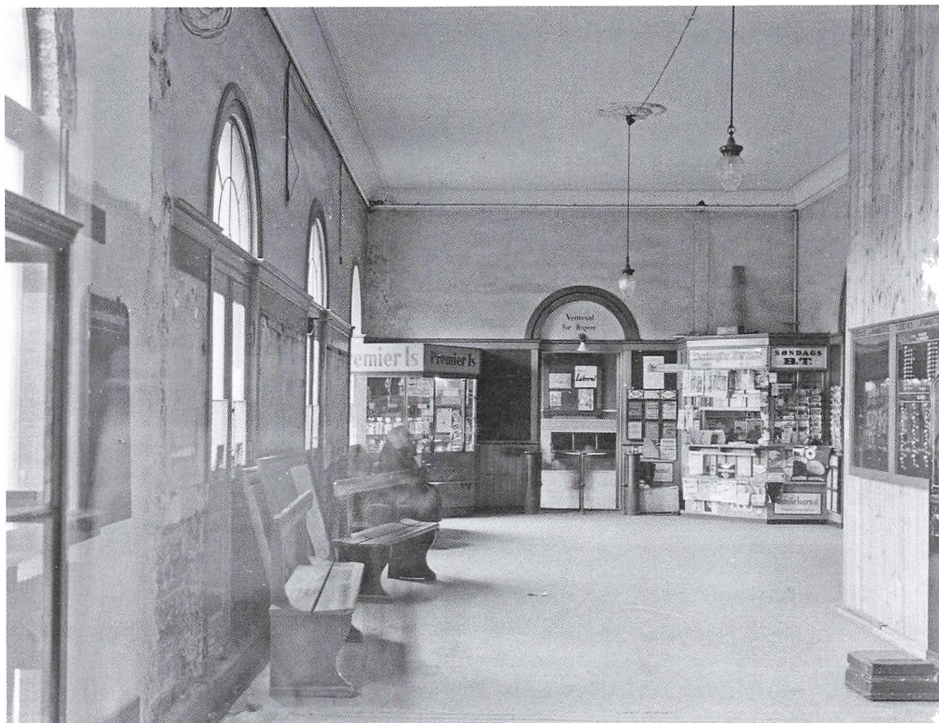
Livet på banegården

Om personalets forhold på Lyngby Station i 1890'erne fortæller pakhusoverportør Chr. Westengaard, som var billetkontrollør på stationen i 1897-99. Anledningen til hans ansættelse var, at billetkontrollen på strækningen København-Holte ikke længere skulle foregå i de ofte overfyldte tog, men på stationerne. Derfor måtte der ansættes flere folk til at kontrollere de rejsendes

billetter ved indgangen til perronerne.

Til at begynde med var der endnu ikke indlagt gas på stationen, og det var et stort arbejde at holde de mange petroleumslamper i orden. Der var heller ikke indlagt vand, og fra en pumpe i kælderens skulle der pumpes vand op til stationsforstanderens lejlighed.

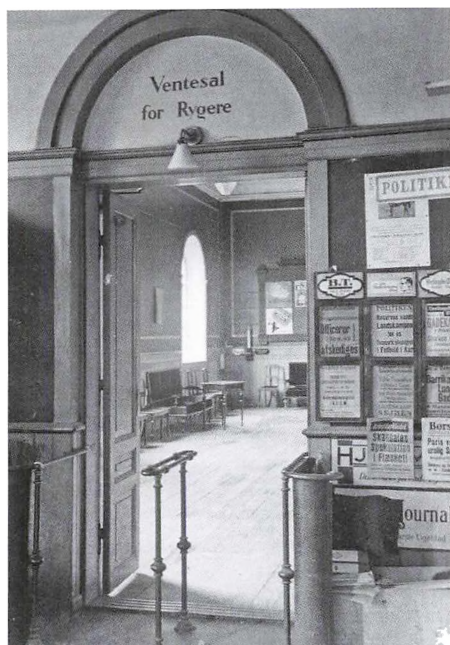
Stationsforstanderen var den myndige J. P. T. Knudsen, der som tidligere nævnt ledede Lyngby Station i 35 år



Kort før den indvendige ombygning af Lyngby Station til S-togsstation i 1935 optog DSB en række fotografier i bygningen. Billederne viser, hvordan der så ud i stationsbygningen i dampstogstiden. Her ser vi forhallen med indgang fra stationspladsen til venstre side af billedet. I baggrunden indgangen til den store ventesal i sydfløjen. (Danmarks Jernbanemuseum).

(1888-1923). Han ”kunne til tider synes noget streng; men var der et eller andet i vejen med personalet, ordnede han det helst på egen hånd uden indberetning.” En morgen havde Chr. Westengaard sovet over sig på det pensionat, hvor han boede. Da han kom hen på stationen, stod stationsforstanderen ved 2. klasses ventesal med billettangen og klippede de rejsendes billetter. Det var en alvorlig forseelse; men sagen blev ordnet på stationsforstanderens kontor med en advarsel. En anden gang sad Chr. Westengaard sammen med tre kolleger og spillede kort i borgestuen, da stationsforstanderen pludselig kom ind i lokalet. Han havde forbudt de ansatte at spille kort på stationen og spurgte nu, hvis kortene var. Da ingen meldte sig, konfiskerede han kortene med besked om, at ejermændene kunne hente dem på hans kontor. Kortene blev aldrig hentet.³¹

Stationsforstander Knudsen blev en afholdt mand i Lyngby, og der blev skrevet om ham i byens avis, da han i 1913 kunne holde 25 års jubilæum. ”Hr. Knudsen tiltraadte sin Tjeneste her som Afløser for Stationsforstander Hugo Nielsen, der forsattes herfra til Korsør. Da Hugo Nielsen var en meget afholdt Stationsforstander, var det ingen let Opgave at gaa ind som hans Efterfølger, men Afløseren viste sig snart at være den Mand, som i alle Henseender naaede op til Forgængeren” ... ”Da Forstanderen i Morges kom ind paa sit Kontor, fandt han dette smukt dekoreret. Det var en Opmærksomhed fra de



Et kig ind i ventesalen for rygere på Lyngby Station i 1935. Ventesalen er den tidligere 3. klasses ventesal, der fyldte hele bygningens sydføj. (Danmarks Jernbanemuseum).

ved Stationen ansatte Assisterer, der for øvrigt sammen med deres Lykønsknings overrakte deres Forstander et meget smukt Skrivetøj. Lidt senere indtraf fra Ordenskapitlet Overbringeren af Ridderkorset af Dannebrog. I Løbet af Formiddagen indtraf en stor Del Lykønskninger i Form af Telegrammer, Buketter, Palmer og andre dekorative Planter o.s.v. Lidt senere paa Formiddagen indfandt sig en Deputation, som for en større Kreds af Borgere overrakte Jubilaren en særdeles smuk og værdifuld Gave, et Sølv-Theservice ud-

ført i Stil som et af de smukkeste Ser-
vicer indenfor Rosenborgsamlingen.³²

Adgangsvejene til den nye station

Gamle og nye veje

Flytningen af Lyngby Station gjorde det nødvendigt at forlænge Jernbane-
vej hen til den nye stationsbygning. Stationen lå nu også tættere på den sydlige ende af Lyngby Hovedgade (Kongevejen), som siden 1863 var blevet bebygget på begge sider helt ned til nr. 57 (Nygård) og 84. Beboerne på den sydlige del af Lyngby Hovedgade ønskede derfor en adgangsvej herfra til stationen. Der fandtes allerede en vej på dette sted i form af Ulrikkenborgstræde (i dag Likørstræde), der var anlagt i 1834 som indkørsel til den udflyttede gård Ulrikkenborg.

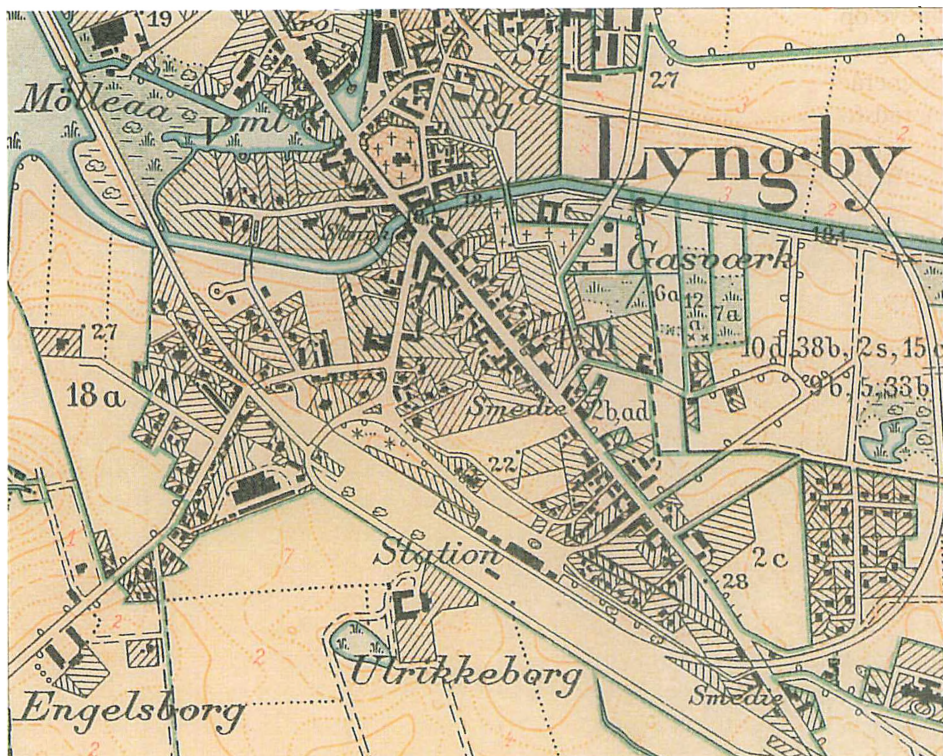
Gården Ulrikkenborg, der oprindeligt lå i den nederste del af Bondebyen over for opkørslen til Lyngby Kirke, blev udskiftet i 1768. Det var den første udskiftning i Lyngby, hvor en gård blev udskiftet af landsbyens fælles marker og fik sin jord samlet på ét sted. De enkelte gårde, der blev udskiftet inden den endelige udskiftning af alle gårdene i Lyngby i 1778, fik deres jord samlet vest for Kongevejen med Ulrikkenborg som den første. Gårdens gamle stuehus i to etager ligger stadig på sin oprindelige plads bag Lyngby Kirke og rummer i dag kirkens kontor. Det brændte i 1831, og i 1834 opførtes vest for Kongevejen den første Ulrikkenborggård (brændt 1864), så gården

kom til at ligge sammen med sine marker. Fra 1852 tilhørte gården Georg Emil Jensen, der senere tog efternavnet Lehwald.³³

Gården Engelsborg i Bondebyen, der lå på østsiden af Lundtoftevej lige nord for Præstegården, fik ligeledes sin jord udlagt vest for Kongevejen før den almindelige udskiftning i 1778. Men i dette tilfælde blev jorden, der lå lige syd for Lyngby Sø, opdelt i fire store parceller, som først i 1876 blev samlet, jf. ovenfor om Engelsborggård.³⁴

Da den nye station blev anlagt, fik Ulrikkenborgstræde en umdning til stationspladsen. Den var åben for gående; men nogle grundejere ved vejen mente sig berettiget til at spærre vejen for kørende trafik. Allerede i 1890 indrykkede de en annonce i byens avis om, at "Al Kjørsel paa Ulrikkenborgvejen fra Kongevejen til Jernbanestationen forbydes".³⁵ Problemerne for den kørende trafik blev først løst med den nuværende Gammel Jernbanevejs anlæggelse i 1893, og endnu i slutningen af 1800-tallet førte to Lyngby-borgere proces om afspærring af vejen mellem Ulrikkenborgstræde og Stationspladsen. Retssagen sluttede i 1900 med en dom om, at den bom, som hidtil havde spærret vejen, skulle fjernes.³⁶

Igennem hele oktober 1890 førtes i Københavns Amts Avis en debat om adgangsveje til den nye station. Sognerådet havde afvist at anlægge en ny offentlig vej fra Kongevejen ved Ulrikkenborgstræde til den sydlige ende af den nye stationsplads; men flere læser-



Det centrale Lyngby i 1900. Øverst ses Mølleåens gennemløb og derunder Fæstningskanalen. Den brede, lige vej er Lyngby Hovedgade. Her begynder Jernbanevej lige under Fæstningskanalen. Til venstre for Hovedgaden ses Nordbanen med den 2. Lyngby Station fra 1891, og til højre ses Nærumbanens kurvede forløb rundt om det sydlige Lyngby. Til venstre for stationen se de to udflyttede gårde Engelsborg og Ulrikkenborg. Langs med stationsterrænet imellem Ulrikkenborg og stationen går Parallelvej. På den anden side af stationen ses Stationspladsen med det lille anlæg. Derover ses et åbent areal, formet som en uregelmæssig trekant, med tallet "22". Det er det område, hvor senere Lyngby Torv blev anlagt. Lige under "22" slynger sig en smal vej, Børnelyvej. Den begynder ved den trekantede plads på Jernbanevej, hvor Lyngbys første station lå, og hvorfra også den ganske lille Kastanievej udgår i retning mod Lyngby Hovedgade. Børnelyvej har en udkørsel til Stationspladsen lige over for stationen. Derfra fortsætter vejen som Ulrikkenborgstræde (senere Likørstræde) ud til Lyngby Hovedgade. Stationspladsen har udkørsel til Hovedgaden ad den senere Gammel Jernbanevej, der fortsætter i Nørgaardsvej. Udstykningen til højre for tallet "2c" er Byggeforeningen Frem fra 1899 med indkørsel fra Lyngby Hovedgade langs med Nærumbanen. Derimellem ses Nærumbanens vogterhus på en lille trekantet grund. Mellem Lyngby Hovedgade og den sydlige del af stationsterrænet ses grundene på den nedlagte jernbanestrækning som en lodretskraveret stribe. Derunder ses den smalle vej Jernbanestien, der udgår fra Stationspladsen. Den nordlige del af stationsterrænet krydses af overskæringerne på Vinkelvej (nærmest stationen) og Bagsværdvej, der forbindes med det lige stykke af Vinkelvej. (Generalstabens kort over Københavns Befæstning 1:10.000 blad p8n, © Kort- og Matrikelstyrelsen).

breve opfordrede til, at sagen blev genoptaget i sognerådet.³⁷ Formanden for sognerådets vejudvalg, den senere sognerådsformand Emil Piper, svarede, at Lyngby Kommune havde protesteret kraftigt over for DSB mod stationens flytning, som var til ugunst for Lyngby. Det var DSB, der havde fordel af flytningen, og DSB måtte derfor bære de afledte omkostninger. Det drejede sig ikke kun om én vej, men om fire. DSB havde tilbudt 1) at forlænge den hidtidige Jernbanevej, 2) at anlægge en ny vej fra Kongevejen til stationen (den ovennævnte vej), 3) at anlægge en vej langs banens vestside fra Bagsværdvej til den nuværende stationsplads (d.v.s. Vinkelvej) og 4) at anlægge en gangsti langs jernbanens østside fra den nye station til Kongevejen (d.v.s. Jernbanestien). Til gengæld forlangte DSB, at kommunen skulle overtage vedligeholdelse af de fire nye veje, og DSB

ville kun anlægge vejene, hvis der var tale om dem alle fire samtidig. Emil Piper hævdede, at vedligeholdelsen incl. belysning ville koste 1000 kr. om året og kun ville komme en lille del af kommunens beboere til gode, men at det ville betyde en skattestigning for alle.³⁸ Diskussionen i Københavns Amts Avis fortsatte, og i et ekstraordinært sognerådsmøde blev DSB's tilbud om de fire nye veje afvist; men til sidst blev der alligevel indgået forlig om, at alle de fire veje skulle anlægges.³⁹ I forvejen havde DSB anlagt en vej langs banens vestside fra Kongevejen til den nye station (Parallelvej), som skulle bruges som læssevej for stationen.⁴⁰

Likørstræde

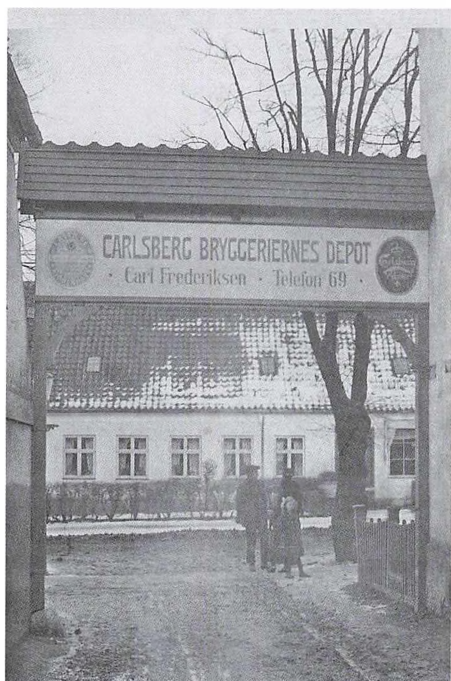
Når Likørstræde behandles i denne sammenhæng, selv om vejens historie har et andet udgangspunkt, skyldes det, at den med flytningen af Lyngby

Likørstræde omkring 1920 set mod Lyngby Hovedgade med Bagergården i baggrunden. Huset helt til venstre er Likørstræde 4, og det høje hus med den hvide gavl er nr. 2. Til højre ligger forrest nr. 3, og det lave hvide hus bagved er nr. 1. Begge huse var opført af murermester F. C. V. Jürckmann i 1866. Bagest anes den halvvalmede gavl på det to etagers hus Lyngby Hovedgade 74.



Station i 1891 kom til at fungere som en vigtig adgangsvej for gående til stationen fra den sydlige del af Lyngby Hovedgade. Som ovenfor nævnt var vejen lukket for kørende trafik, som først fik en sydlig adgangsvej til stationen med Jernbanevejs videreførelse ud til Lyngby Hovedgade i 1893 (den nuværende Gammel Jernbanevej).

Den udflyttede Ulrikkenborggård fik to adgangsveje fra Lyngby, dels fra



Overliggøren med tegltag er karakteristisk for Likørstrædes indkørsel fra Lyngby Hovedgade og antyder, at vejen engang var privat. Her ses den på et foto fra omkring 1910 med Bagergården (Hovedgaden 49) i baggrunden.

svinget på den senere Jernbanevej og dels fra Kongevejen syd for det daværende Lyngby, altså den nuværende Likørstræde. Begge veje fik overskæringer ved jernbanens anlægning. Efterhånden som Lyngbys bebyggelse bredte sig mod syd langs Kongevejen, blev denne en del af Lyngby Hovedgade, og adgangsvejen til Ulrikkenborg kom til at udmunde imellem ejendommene nr. 72 og 74 på Hovedgaden.

Vejen blev kaldt Ulrikkenborgstræde frem til 1921. På dette tidspunkt tilhørte ejendommen langs dens sydside (Lyngby Hovedgade 74) siden 1897 ølhandler Carl Vilhelm Frederiksen, der havde depot for bryggeriet Carlsberg. Depotet var en stor virksomhed, hvis navn stod på den karakteristiske overligger med tegltag over vejens udmunding i Hovedgaden. Lyngby-Taarbæk Sogneråd gav derfor tilladelse til, at vejen blev kaldt Carlsbergvej.

I 1935 flyttede Carlsberg imidlertid sit øldepot til en anden adresse i Lyngby, således at vejnavnet blev uaktuelt. Da det katolske kapel Sankt Knud Lavard Kirke blev taget i brug i 1938 (jf. nedenfor), benyttede sognerådet lejligheden til at ændre vejens navn til Knud Lavards Vej. Også dette navn blev ret hurtigt uaktuelt, idet den katolske menighed i 1950 fraflyttede og senere solgte kapellets bygning, jf. nedenfor. I midten af 1950'erne udgik navnet Knud Lavards Vej, og vejen blev herefter opfattet som dele af Lyngby Hovedgade 72-74 og Jernbaneplassen 12.

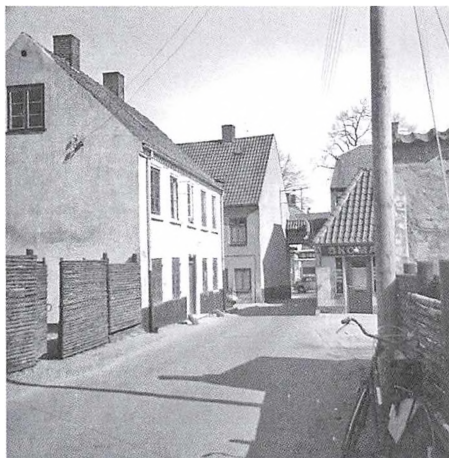
I 1977 syntes Lyngby-Taarbæk Kom-

munalbestyrelse imidlertid, at den lille, men stærkt befærdede vej igen skulle have sit eget navn. Denne gang valgte man at gøre vejens øgenavn "Likørstræde" officielt. Forslaget var vistnok ment som en spøg; men navnet blev vedtaget og har siden vundet hævd.

Øgenavnet "Likørstræde" var opstået i 1950'erne. Bagest på grunden til ejendommen Lyngby Hovedgade 72 var der i 1927 blevet opført tre garager og et vaskehus med retirader. To af garagerne blev i 1946 indrettet til værksteder. Værkstederne brugtes af nogle håndværkere, som bag ved bygningen havde indrettet et hjemmebrænderi, hvor de fremstillede sprit. For at give produktet en acceptabel smag købte de forskellige slags likøressens, som de tilsatte, f.eks. én med indhold af guldglimmer. Bagbygningerne langs Likørstrædes nordside blev nedrevet i 1963.⁴¹

Af øvrige, nu forsvundne bygninger i Likørstræde (Ulrikkenborgstræde) kan nævnes, at murermester F. C. V. Jürckmann i 1866 opførte nr. 1 og 3. Ulrikkenborgstræde 3 var et meget karakteristisk hus. Det blev nedrevet i begyndelsen af 1950'erne, da Posthuset skulle opføres. Huset havde tydelige lighedstræk med Lyngby Hovedgade 78 (Restaurant Bjælkestuen), som murermester Jürckmann havde opført i 1860. Huset på Hovedgaden var ligeledes opført i røde mursten og havde en fornem facade, som desværre i dag er pudset.⁴²

Lyngby Station og Jernbanepladsen udviklede sig i 1950'erne til et centrum



Den østlige ende af Likørstræde i 1962 med Lyngby Hovedgade 72 og 74 i baggrunden. Til venstre Likørstræde 2, der blev revet ned året efter.

for tog- og busstrafikken i den nordlige del af hovedstadsområdet. Og på den modsatte side af Lyngby Hovedgade åbnede i 1960 Magasin og i 1973 Lyngby Storcenter, der sammen med Hovedgadens egne butikker skabte en kraftig vækst i Lyngbys handel. Den mest direkte forbindelse for fodgængere mellem trafikcentret og handelscentret blev netop Likørstræde, som i dag er et af Lyngbys travleste strøg. En konstant strøm af fodgængere passerer fodgængerovergangen på Jernbanepladsen og går gennem Likørstræde, skråt over Lyngby Hovedgade, rundt om Magasins hjørne og skråt hen over Klampenborgvej til den nærmeste indgang til Lyngby Storcenter. En tilsvarende menneskestrøm myldrer dagen

igennem den modsatte vej. Hvis man fra stor højde så ned på det centrale Lyngby, ville denne strækning se ud som en kæmpe stor myresti. Men ligesom mange andre hovedstrøg er altså også Likørstræde begyndt som en fredelig markvej, nemlig som indkørslen til Ulrikkenborggård.

Børnelyvej

Ulrikkenborgstræde havde ved jernbanens anlægning fået en sidegren hen til den første station. Efter tidens forhold (2013) gik vejen omtrent langs med Arbejdernes Landsbanks facade (jf. nedenfor) og Rådhusets bagside hen til Templet. Langs denne vejs østside opførtes to ejendomme, i 1877 løjtnant Graffs villa på hjørnet af Ulrikkenborgstræde, der i 1938 blev afløst af en katolsk forsamlingsbygning

(jf. nedenfor), og i 1879 børnehjemmet "Børnely"s nye bygning på nabogrunden mod nord (jf. nedenfor).

Ved udstykningen i 1894 af nye byggegrunde på det tidligere jernbaneareal nord for Ulrikkenborgstræde nedlagdes det meste af Børnelyvej bortset fra det sydligste stykke, der førte hen til børnehjemmet Børnely. På vestsiden af Børnelyvej opførtes i 1902 villa Trio, i 1908 Gutenberghus og i 1918 skrædermester Lykkes hus, jf. nedenfor.

Den sidste rest af Børnelyvej forsvandt, da de tre nævnte huse blev nedrevet i forbindelse med en udvidelse af Jernbanepladsen i 1957-58, og Børnely og den tidligere katolske forsamlingsbygning kom til at ligge direkte ud til Jernbanepladsen.



Børnely fra 1879 og den katolske forsamlingsbygning fra 1938 kom ved nedrivning af de foranliggende bygninger i 1957-58 til at ligge ud til Jernbanepladsen, hvor de to karakteristiske bygninger med deres iøjnefaldende beliggenhed over for Lyngby Station prægede gadebilledet frem til 1985.

Børnely

I 1853 hærgede en epidemi af sygdommen kolera København. Sygdommen, der smittede gennem forurenede vand, var ofte dødelig, og mange børn mistede den ene eller begge forældre, når familien blev smittet. Nogle damer fik derfor den idé at oprette et børnehjem for piger, der havde mistet deres far og/eller mor som følge af koleraen. Hensigten var ikke blot at forsørge og opdrage børnene, men også at uddanne dem i husgerning, så de kunne ernære sig som tjenestepiger, når de forlod børnehjemmet. Initiativet kom fra frøken Michelle Andresen, der var hofdame hos enkedronning Caroline Amalie og boede på Sorgenfri Slot, og det var sandsynligvis derfor, at børnehjemmet kom til at ligge netop i Lyngby. Enkedronningen var selv meget glad for børn og havde oprettet flere børneasyl, d.v.s. børnehaver.⁴³

Damerne oprettede allerede i 1853 et lille børnehjem i lejede lokaler i Lyngby, hvor der i 1855 var optaget 12 børn. I 1856 opførte imidlertid ”en forening i Lyngby” et børneasyl med navnet ”Børnely” ud til Kongevejen på grunden matr.nr. 3 I (i dag Lyngby Hovedgade 76A). Grunden tilhørte da murermester F. C. V. Jürckmann, som muligvis var entreprenør på bygningsopførelse, inden han i 1857 solgte ejendommen til stiftelsen Børnely.

Børnelys bygning var i én etage med tegltag og lå med gavlen ud til Lyngby Hovedgade. Huset målte ca. 11×8 meter og rummede fire værelser



Børnelys første bygning fra 1856 med gavlen ud imod Lyngby Hovedgade, fotograferet i slutningen af 1800-tallet. Huset blev i 1900 erstattet af det nuværende Lyngby Hovedgade 76A på hjørnet af Gammel Jernbanevej.

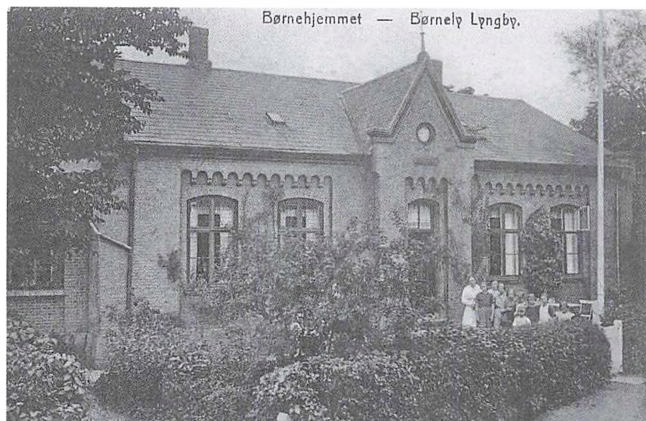
og køkken. Sandsynligvis er det hurtigt blevet for lille. I hvert fald købte stiftelsen i 1879 en grund lidt længere mod vest og opførte samme år en ny bygning på ca. 17×11 meter, indeholdende entre, seks værelser, køkken og vaskerum. Desuden var der et værelse på loftet. Bygningen var grundmuret med kampestenssokkel og havde skifertag. Midt på dens facade var der en spids, nygotisk kvist. Bygningen havde ambitioner, men dens arkitekt, Hellborn, er i dag ukendt. Byggesagen, der er den næstældste i Lyngby-Taarbæk Kommunes værdifulde byggesagsarkiv,

indeholder ingen tegning. Bygningsinspektøren forlangte at få tilsendt en tegning; men formanden for stiftelsen, læge Johannes Brodersen, afviste kravet, fordi byggeriet var anmeldt to dage før bygningsreglementet trådte i kraft. Bygningen rummede bl.a. ”en stor luftig Dagligstue til Børnene og en ganske lignende Sovestue. Huset er omgivet af en større Have og en Legeplads”. Børnely havde i 1879 15 børn boende og havde i løbet af de første 26 år haft i alt 71 børn, ”hvoraf de fleste af dem blev flinke Tjenestepiger”. Børnehjemmet blev ledet af en plejemor under tilsyn af en bestyrelse, hvoraf sognepræsten og senere også kommuneingeniøren var blandt medlemmerne. Børnene blev optaget i alderen 4-11 år. De ældste gik i Lyngby Skole, til de blev konfirmeret og kom ud at tjene som 14-årige. Børnehjemmet sørgede for, at de fik et udstyr med, og at de fik en god plads. Børnelys økonomiske grundlag var i

de første mange år navnlig plejepenge for de enkelte børn, som betaltes af den myndighed, som satte børnene i pleje, sædvanligvis et kommunalt fattigvæsen. Disse penge var imidlertid utilstrækkelige og suppleredes i mange år udelukkende af private gaver og tilskud, de største fra Kongehuset. I 1905 blev Børnely statsanerkendt, efter at stiftelsen siden 1898/99 havde modtaget et årligt statstilskud. Indtil 1920 havde Børnely foruden sovesalen kun én sal, som både var spisesal, dagligstue og læsestue; men i 1920/21 blev der opført en tilbygning med endnu et lokale. Samtlige håndværkere ved byggeriet arbejdede gratis og gav Børnely et gavebrev på tilbygningen. I 1923 fik stiftelsen nye vedtægter, som blev godkendt af Overværgerådet.

1928

Den sidste bevarede årsberetning fra Børnely er fra året 1928, hvor stiftelsen



Børnelys bygning fra 1879 med en del af børnehjemmets beboere i haven. Postkort fra omkring 1910.

den 1. november fyldte 75 år. Derfor er denne beretning mere fyldig end de tidligere og giver en samlet oversigt over Børnelys historie fra oprettelsen i 1853. Heraf fremgår det, at Børnely var det ældste af alle Danmarks mindre børnehjem (d.v.s. bortset fra Opfostringshuset og Holsteinsminde), og at enke-dronning Caroline Amalie havde været den egentlige initiativtager til oprettelsen. I 1928 fungerede Børnely endnu efter sit oprindelige formål. Det daglige liv i børnehjemmet foregik således:

”Om Morgenen op Kl. 6½, rede Seng og gøre i Stand i Soveværelset. Kl. 7½ holdes en kort Morgenandagt, og derefter spiser de deres Havregrød. De, der skal i Skole, gaar Kl. 8, og de andre tager fat paa Husgerning: fejer, børster Fodtøj, gør rent osv. Naar de alle er kommen fra Skole, spises der Middag Kl. 4½, og derefter læses Lektier, laves Haandarbejder, finere og grovere, og de leger i det fri, nar Aarstiden er til det. De strikker de uldvanter og uldstrømper, som de bruger, de gaar ikke med Silkestrømper. Man søger at blive i det gamle Spor, som angaves ved Hjemmets Oprettelse: ”at Plejemoderen underviser dem i Haandarbejde og anden Lærdom, at de er behjælpelige med Husgerningen som at rede Senge, feje Gulv, børste Skotøj, vaske og aflæde mindre Børn, lappe, stoppe osv., saa de vænnes til at bruge deres Hænder og udføre de Arbejder, som de senere i Livet vil blive sat til”. Dagen sluttet med en Aftenandagt.

Søndag er Festdag. De staar en Time

senere op, Kl. 7½, drikker The Kl. 9 med Rundstykker og Hvedebrød, holder Andagt, gaar i Kirke eller om Eftermiddagen i Søndagsskole. Resten af Dagen bruges til fri Sysler”

I 1928 var der kun 13 børn i Børnely, der ligesom mange andre børnehjem på dette tidspunkt ikke blev fuldt udnyttet. Børnene blev stadig optaget i alderen 4-12 år og kunne nu blive i hjemmet til 15 års alderen. Have og legeplads udgjorde 1000 m².

I anledning af 75 års jubilæet holdtes en stor fest på Børnely, hvor man mindedes enkedronning Caroline Amalie og børnenes årlige besøg på Sorgenfri Slot. Det nævnes ikke, hvor mange børn der på dette tidspunkt i alt havde boet på Børnely; men to af de oprindelige 12 børn, begge født i 1845, levede endnu og havde sendt hilsener.

Børnehaver

I 1938 projekteredes en ny kombineret børnehave og vuggestue på Emil Pipers Vej i Lyngbys vestkvarter (arkitekt Poul Frederiksen). Samme år købte Lyngby-Tårnbæk Kommune ”Børnely”s ejendom fra 1879 (det tidligere børnehjem var på dette tidspunkt lukket) og indrettede den som et kommunalt daghjem for spædbørn (vuggestue) med 16 spædbørn og ca. 20 1-2 årige. Da den nye institution i Vestkvarteret blev taget i brug i 1940, blev spædbørnshjemmet i den gamle bygning ved Jernbaneplassen nedlagt, og navnet ”Børnely” overførtes til den nye institution.

Derefter anvendtes den gamle bygning i de første år af besættelsen af Danske Kvinders Beredskab, indtil den i 1944 blev indrettet som kommunal børnehave med 72 børn. I 1974 omtales børnehaven Gammel Børnely som "heldagsbørnehave, 40 børn, taget i brug 1. 8. 1944".⁴⁴ Børnehaven flyttede i 1980 fra den gamle bygning på Jernbaneplassen til Bagsværdvej 53.

Lyngby-Taarbæk Kommune stillede derefter bygningen til rådighed for det sociale dagtilbud "Værestedet" under ledelse af frivillige. Bygningen blev revet ned i 1985. Derefter flyttede "Værestedet" til Baune Allé. Brugerne ønskede imidlertid ikke at flytte væk fra bymidten, men voldte nu problemer i Lyngby Storcenter, indtil et nyt værested "Paradiset" i 1990 åbnede bag ved "Fredlighed" på Toftebæksvej over for Storcentret.

Sankt Knud Lavard Kirke

Carlsbergvej 6 (matr.nr. 34b) var en lille villa opført af premierløjtnant Chr. Martin Graff i 1877. Det meste af villaen var i én etage, men vestenden var i to etager med næsten fladt tag. I 1936 blev ejendommen, der da hed "Villa Rosa", købt af den netop stiftede katolske menighed i Lyngby. I 1938 blev den gamle villa nedrevet, og på grunden opførtes en forsamlingsbygning med kapel i stueetagen og to lejligheder på 1. og 2. sal. Med kapellet havde Lyngby fået sin første katolske kirke.⁴⁵

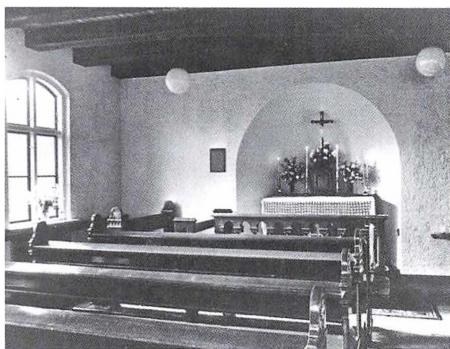
Inden for den katolske kirkes sogneinddeling i Danmark havde Lyngby



Den katolske forsamlingsbygning fra 1938. Fotografiet er fra 1950'erne, hvor bygningen anvendtes som fritidshjem.

hidtil været en del af Sankt Andreas Sogn i Ordrup. Menigheden var imidlertid vokset så meget, at der var grundlag for at udskille et selvstændigt sogn i Lyngby (oprettet 19. maj 1936). Det nye sogn kom til at omfatte Lyngby-Taarbæk Kommune vest for Dyrehaven samt de tilgrænsende dele af Søllerød, Gentofte og Gladsaxe kommuner. Til at begynde med havde sognet fælles sognepræst og sognekirke med Sankt Andreas Sogn; men fra 1. januar 1942 blev det selvstændigt. Siden har Sankt Knud Lavard Sogn flere gange ændret sine grænser ved tilkomst og nedlæggelse af tilgrænsende sogne.

Den katolske forsamlingsbygning lå centralt i Lyngby lige over for sta-



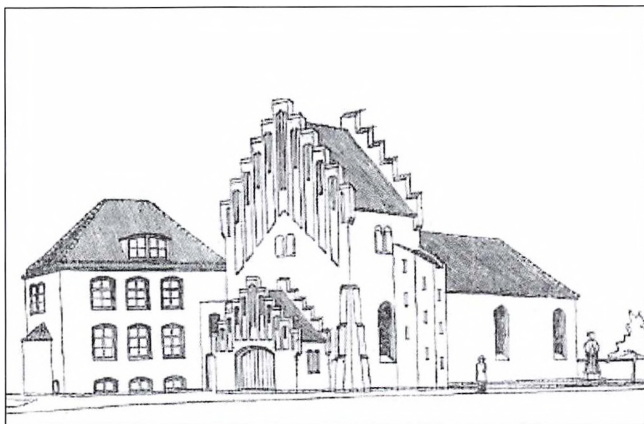
Kapellet i den katolske forsamlingsbygning i 1940'erne.

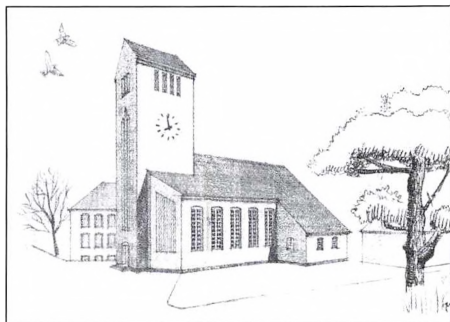
tionen; men dens kapel blev allerede fra starten betragtet som midlertidigt. Meningen var, at lejlighederne skulle udlejes, indtil sognet blev selvstændigt og fik en egentlig kirke. Derefter skulle bygningen være præstebolig med mødesal i stueetagen. Bygningen

var tegnet af arkitekt Mads Bertelsen, som i 1938 også gav forslag til en kirke. Kirken var tænkt opført i gule mursten med rødt tegtag, og med sit brede tårn med trappegavle havde den en tydelig lighed med Grundtvigskirken. Arkitekt Gunnar Glahn fremsatte i 1943 forslag til en kirke i mere utraditionel stil, som ligeledes tænkte opført på Knud Lavards Vej.⁴⁶

Imidlertid voksede menigheden så hurtigt, at udvidelsesmulighederne ved Lyngby Station ville blive utilstrækkelige. I stedet købte man en stor byggegrund på hjørnet af Toftebæksvej og Lyngbygårdsvej lige ved Lyngby Lokstation på Nærumbanen. Her var plads til både en skole, en børnehave og en kirke med præstegård. Man valgte at begynde byggeriet med præstegården og en stor vestibule, der kunne bruges som midlertidigt kapel. Her var bedre plads end i det gamle kapel,

Den katolske forsamlingsbygning fra 1938 var tegnet af arkitekt Mads Bertelsen, der samtidig havde givet forslag til en kirke (Skt. Knud Lavard Kirke i Kongens Lyngby 1938-2003. En Oversigt over Kirkens og Sognets Historie. Kongens Lyngby 2003, s. 12).





Også arkitekt Gunnar Glahn gav forslag til en katolsk kirke på Jernbaneplassen med denne tegning fra 1943 (byggesag 12.305/1943).

som var i brug sidste gang søndag den 26. november 1950. Den 3. december indviedes det nye, midlertidige kapel på Toftebæksvej, hvorefter den gamle

bygning på Jernbaneplassen blev udlejet og senere solgt til Lyngby-Taarbæk Kommune som fritidshjem.

Fritidshjemmet var i 1943 (åbnet 3.12.1943) blevet indrettet i den gamle bygning "Agnes Lyst" (Likørstræde 7) og nabohuset Gammel Jernbanevej 1 (begge nedrevet 1952) med 35 børn (fra 1949 med 75 børn). I 1951 overførtes fritidshjemmet til den tidligere katolske kirke. Lyngby Fritidshjem blev lukket 15. november 1974.⁴⁷ Derefter rummede bygningen Ungdoms Beskæftigelses Information frem til 1980, og der var kontor for den kommunale dagpleje frem til 1985. Dette år blev bygningen revet ned sammen med Gammel Børnely og erstattet af den nuværende bygning.⁴⁸



Ejendommen Jernbaneplassen 14-20 (med fladt sort tag) blev opført i 1985 til Rådhusapoteket og Kreditforeningen Danmark, men rummer nu Arbejdernes Landsbank og FOF's undervisningslokaler. Foto 1986.

Den nye bygning (Jernbanepladsen 14) blev opført af apoteker Bente Madsen, Rådhusapoteket, der solgte 1. salen til Kreditforeningen Danmark. I 1996 købte FOF 1.sal af Kreditforeningen Danmark, der i mellemtiden var flyttet til Jernbanevej 4. I 2006 blev stueetagen købt af Roskilde Bank, som åbnede en filial. Da Roskilde Bank krakkede i 2008, blev bankfilialen overtaget af Arbejdernes Landsbank. Første sal tilhører stadig FOF og bruges til undervisning.

Den gamle banelinie som byggegrunde
Omlægningen af jernbanen betød, at der kom en ny linieføring nordpå fra det sted, hvor Jægersborg Station nu ligger, vest for den hidtidige jernbanelinie. Den nye linieføring gik vest om det gamle stationsareal i Lyngby og tilsluttede sig først den gamle linieføring et stykke nord for stationen.

Den gamle banelinie gik som en stribe gennem terrænet øst for den nye linie. På det lange sydlige stykke mellem den senere Jægersborg Station og Lyngby Hovedgade anlagdes i 1918 Tjørnevej. Det nordligste stykke af det gamle baneterræn beholdt DSB selv til opførelse af tjenesteboliger. Dette område fik navnet Jernbanebakken, jf. nedenfor.

På den mellemste strækning mellem Lyngby Hovedgade (ud for Jægersborgvej) og den gamle stationsplads (hvor i dag spillestedet "Templet" ligger) blev den gamle banelinie opdelt i en stribe byggegrunde, som DSB

solgte ved en auktion i 1894. De fleste af grundene, som fik matrikelnumrene 124-134, blev opkøbt af konsortier, som senere videresolgte grundene enkeltvis med eller uden bebyggelse. På samtidige kort kan man se, at striben af grunde på det tidligere jernbanetracé strakte sig fra Lyngby Hovedgade ved Jægersborgvej i lige linie hen over den nuværende Jernbaneplads til Templet, jfr. kortet side 40. En stor del af det omgivende areal havde, tilhørt Lyngby Skole (matr. nr. 3), jf. nedenfor.

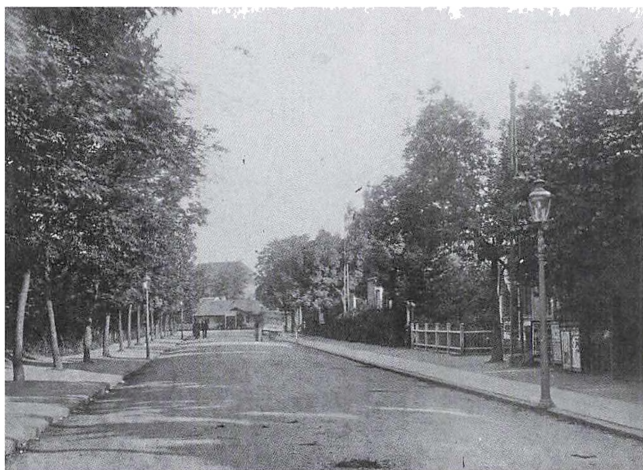
Fotograf A. Th. Collin købte en af de udstykkede grunde på auktionen i 1894 og var den første, der byggede hus på det nye stykke af Jernbanevej (matr.nr. 133, Jernbanevej 21). Det blev kommenteret i den lokale avis: "I Aftes holdtes Rejsegilde paa den første Villa – nemlig Fotograf Collins – der er opført paa det gamle Jernbaneterræn. Det var at ønske, at dette Rejsegilde vilde blive fulgt af en Del flere inden lang Tid, saaledes at den lange kjedelige Jernbanevej kunde faa et mere hyggeligt Indtryk"⁹⁹

Bebyggelsen langs Stationspladsen

Flytningen af Lyngby Station og dermed videreførelsen af Jernbanevej forbi den nye banegård og videre ud til Lyngby Hovedgade muliggjorde udstykning af nye byggegrunde, og avisredaktørens ønske om flere rejsegilder langs Jernbanevej blev snart opfyldt. Her rejste der sig i 1890'erne og første årti af 1900-tallet et helt nyt kvarter. I modsætning til den hidtidige bebyg-



"Den lange kedelige Jernbanevej" o. 1915. De to fotografier er taget i retning mod den nye station og i omvendt retning mod den gamle, hvor man ser Vogterhus 7 i svinget på Jernbanevej. Fotografierne er taget fra omtrent samme sted, således at den nærmeste gadelygte på hvert billede er den samme. Få år senere blev vejstrækningens udseende totalt ændret af udgravningen til viadukten på Buddingevej, som kom til at gå tværs igennem det nederste billede.



gelse langs Jernbanevej, hvor husene et efter et var kommet til i nummerorden, skete bebyggelsen langs stationspladsen mere springende.

I 1896 opførtes ved siden af fotograf Collins villa "Jernbanekonditoriet" (matr.nr. 132b, Jernbanevej 23). Den

villalignende bygning var i to etager, og stedet blev derfor ofte omtalt som "Det Høje Konditori".

Dernæst fulgte en dobbeltgrund (bl.a. matr.nr. 131a-b,132a), Jernbanevej 23A (senere 25), som først blev bebygget senere. På den vestlige del



Jernbanepladsen 28-22 (tidligere Jernbanevej 21-23A) i 1962. Vejstrækningen er den samme, som ses på fotografiet side 52 øverst. Husene er fra venstre Fotograf Collins villa, Det Høje Konditori, læge Preislers villa fra 1910 og ejendommen "Guldborghus" (senere kaldt "Matadorhuset") fra 1929.

opførte læge O. Preisler i 1910 en hvid villa i nybarok tegnet af den lokale arkitekt Johan Speyer. Den østlige del af den store grund lå ubebygget til 1929, da fru Guldborg Jørgensen opførte etageejendommen "Guldborghus" (i 2013 Jernbanepladsen 22, jf. nedenfor).

Den næste grund langs Jernbanevejs nordside (matr.nr. 131c, der lå over for det i 1891 opførte posthus) blev aldrig bebygget, men blev senere indkørslen fra stationspladsen til Lyngby Torv (jf. nedenfor).

Herefter fulgte tre grunde, som fik adresserne Jernbanevej 25-27-27A

(senere nr. 29-31-33), og hvoraf den midterste blev bebygget først (matr. nr. 130b). Her opførte grosserer og bogtrykker Ad. Hartmann i 1902 en stor toetagers villa efter tegning af arkitekt Einar Blytman. Ad. Hartmann havde tre sønner, Louis, Carl og Gunnar, og han kaldte derfor villaen "Trio". De tre sønner havde mekanisk snilde, og i deres fars kælder begyndte de at bygge motorcykler og trykkerimaskiner. Denne aktivitet udvidede de til en erhvervsvirksomhed, som i de første år (1914-16) var indrettet i lejede lokaler i Sophus Pritzels fabrik på Lyngby

Hovedgade 10. I 1916 flyttede de til København og fik fabrik i Nyhavn, men vendte senere tilbage til Lyngby og anlagde fabrikker her. De opfandt bl.a. ægbakkerne og satte dem i produktion, og under navnet "Brødrene Hartmann" blev deres virksomhed efterhånden et verdensfirma.⁵⁰

I 1907 opførte Ad. Hartmann naboejendommen "Gutenberghus" (nr. 25). Ejendommen, der var tegnet af arkitekt O. Vennike, bestod af et forhus i villaform sammenbygget med et baghus. I forhuset var der en beboelseslejlighed på 1. sal. I stueetagen var der kontorer og skriftstøberi, og begge baghusets etager var ligeledes indrettet til skriftstøberi. På ejendommens facade var der en niche med en statue af Johan Gutenberg, der sikkert lige-



De to store villalignende byhuse "Gutenberghus" og "Trio", Jernbanevej 25-27 (senere 29-31) i 1957. Husene lå på hjørnet af Stationspladsen og indkørslen til Lyngby Torv (helt til venstre). Helt til højre ses hjørnet af Skræddermester Lykkes Hus. Man aner statuetten af Johan Gutenberg i nichen midt på facaden mellem de rundbuede dobbeltvinduer.

som husets navn skyldtes bygningens tilknytning til bogtrykerhvervet. I 1919 købte konditor Holger Kofoed bygningen, og der var konditori i bygningen helt frem til 1959, hvor "Gutenberghus" blev revet ned. På det tidspunkt var Jernbanepladsen under anlægning, og ved nedrivningen havde "Gutenberghus" nået at få adressen Jernbanepladsen 20.

Den tredje grund (Jernbanevej 27A) blev først bebygget i 1918, hvor skræddermester Carl Marinus Lykke opførte en villa i nyklassicistisk stil tegnet af arkitekt Peter Ulstrup Hansen. "Skræddermester Lykkes Hus" havde to små butikker i gavlen ud til Jernbanevej. Bagved var der skrædderværksted og i tagetagen en beboelseslejlighed.



Skræddermester Lykkes Hus fra 1918 (Jernbanevej 27A, senere 33), fotograferet 1923.

Gammel Jernbanevej

Som tidligere nævnt udgjorde Ulrikkenborgstræde siden 1891 en forbindelse for gående mellem den sydlige del af Lyngby Hovedgade og Jernbanevej. Denne var blevet forlænget sydpå fra den gamle stationsplads, og ud for den nye stationsbygning var den blevet udvidet til en bred forplads med et ovalt anlæg omkring en flagstang i midten.

I 1893 blev Jernbanevej igen forlænget i form af en ny udkørsel fra Stationspladsen til Lyngby Hovedgade mellem nr. 76A og 78, d.v.s. den senere Gammel Jernbanevej. På grunden nr. 76A lå "Børnely"s tidligere bygning med gavlen ud imod Lyngby Hovedgade. Den blev i 1900 revet ned og erstattet af det nuværende hjørnehus, der fik indgang i det afskårne hjørne. Nr. 78 var opført i 1860 langs Lyngby Hovedgade. Bygningen indeholder i 2013 restaurant "Bjælkestuen". I 1897 tilbyggedes langs med den få år tidligere anlagte Jernbanevej den nuværende

hjørneejendom med det lille tårn over indgangen i det afskårne hjørne (i 2013 restaurant Post Pubben).

Anlæggelsen af det nye stykke af Jernbanevej gav mulighed for udstykning af en række grunde fra den såkaldte skolelod, matr.nr. 3. Skoleloden havde oprindeligt hørt til Lyngby Skole som det stykke jord, skolelæreren kunne dyrke som en del af lønnen, og tilhørte dermed Lyngby Kommune.

Bebyggelsen langs Gammel Jernbanevejs nordside

Hvor Jernbanevej drejede til venstre ad den nye udkørsel til Lyngby Hovedgade fra stationspladsen, lå der i svinget to ældre huse, som hidtil havde haft adgang fra Ulrikkenborgstræde. Det første hed "Agnes Lyst" og var opført i 1876. Det var opkaldt efter ejeren, Agnes Sophie Hansen, der var gift med tømrermester Rudolph Hansen. Huset kom nu til at ligge ud til Jernbanevej, men beholdt sin adresse Ulrikkenborgstræde 7 (matr.nr. 21c, 128a).



Agnes Lyst (Likørstræde 7) set fra Jernbanevej ca. 1950. Til venstre ses gavlen af Likørstræde 3.



Gammel Jernbanevej 1 (tidligere Jernbanevej 27C) som Lyngby Fritidshjem ca. 1950.

Det andet hus var opført i 1871 og fik nu adressen Jernbanevej 27c, senere Gammel Jernbanevej 1 (matr.nr. 3ac). Begge de gamle huse blev købt af Lyngby-Taarbæk Kommune i 1944 og indrettet til fritidshjem. De blev revet ned i 1952, og på grundene opførtes i 1954 Lyngby Posthus.

Efter de to gamle huse fulgte to etagehuse, Jernbanevej 29 og 31 (senere Gammel Jernbanevej 5 og 7, adressen Gammel Jernbanevej 3 fandtes ikke). Nr. 29 blev opført i 1899 af murermester F. Klostermann. Nr. 31 er opført i 1896 af slagtermester C. Birch efter tegning af murermester Aug. F. Lippert.⁵¹

Ejendommen på hjørnet af Lyngby Hovedgade, Jernbanevej 33 (nu Gammel Jernbanevej 9), har også adressen Lyngby Hovedgade 76A.⁵²

Bebyggelsen langs Gammel Jernbanevejs sydside

Da Jernbanevej i 1893 blev forlænget fra Stationspladsen ud til Lyngby Hovedgade, blev der plads til at udstykke fire nye byggegrunde langs sydsiden fra Jernbanestien (jf. nedenfor) frem til hjørneejendommen Lyngby Hovedgade 78. Bebyggelsen langs den ældre del af Jernbanevej fra Lyngby Hovedgade til den



Gammel Jernbanevej 5-7-9 (tidligere Jernbanevej 29-31-33) i slutningen af 1950'erne. Nr. 9 (yderst til højre) er identisk med Lyngby Hovedgade 76A.

første station var nået til nr. 10 på hjørnet af Bagsværdvej (nu Sorgenfrivej) over for Hotel Rustenborg. Statsbanernes ejendomme var hverken matrikuleret eller nummereret, og man fortsatte derfor med nummer 12-14-16-18-20, hvor nr. 20 var identisk med Lyngby Hovedgade 78. Da dette stykke af Jernbanevej i 1937 skiftede navn til Gammel Jernbanevej, blev nr. 12 til Jernbanevej 41, hvorimod nr. 14-20 beholdt de samme numre, men nu på Gammel Jernbanevej.

Jernbanevej 12 var opført i 1900 til pensioneret lærer S. J. Hammelev, men var kendt i historiske kredse i Lyngby som "Ingeniør Marstrands Hus". Ingeniør Vilhelm Marstrand, der ejede huset fra 1917 til sin død i 1957, beskæftigede sig meget med Lyngby-egnens forhistorie og skrev bogen "Kongens Lyngby. Landsbybebyggelsens Opstaaen og Udvikling", der udkom som Lyngby-Bogen 1941.

Nabohuset Jernbanevej 14 var opført i 1901 af entreprenør J. Chr. Jørgensen til egen brug. Det var i to etager og lå klemt op ad nr. 12 for at give plads til indkørslen til Christiansvej (jf. nedenfor).

På den anden side af Christiansvejs udmundning lå Villa CEA, opført til tandlæge L. C. Andersen i 1902 og hans hustru Elisabeth med navnet dannet af deres forbogstaver. Familien ejede huset til 1960, hvor det købtes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Det lå ikke i vejen for den nye Jernbaneplads og blev derfor ikke straks revet ned, men anvendtes i en årrække af Lyngby Lænkeambulatorium. Den lille villa med det karakteristiske spidse tårn blev først nedrevet i 1997, da der skulle laves vareindkørsel til SuperBest i den nye ejendom Lyngby Hovedgade 80/Jernbanepladsen 2.

Som Jernbanevej 18 opførte maler-

Udkørslen fra Stationspladsen til Lyngby Hovedgade i 1915 med husene (fra højre) Jernbanevej 12, 14, 16 ("CEA") og 18 ("Fredensbo"). Mellem nr. 14 og 16 anes indkørslen til Christiansvej. Nr. 12, "Ingeniør Marstrands hus", blev i 1937 til Jernbanevej 41. Nr. 14-18 beholdt deres numre, men lå fra 1937 på Gammel Jernbanevej.





Christiansvej se fra Gammel Jernbanevej i 1956. Til venstre villa CEA (Gammel Jernbanevej 16), der skjuler Christiansvej 1. I midten Christiansvej 3 med "Den Praktiske Husholdningsskole" og til højre Christiansvej 2.

mester Chr. Sørensen i 1902 den store, stadig eksisterende Villa "Fredensbo", hvor han selv boede til 1920.

Christiansvej

Omkring 1900 anlagdes den lille blinde stikvej Christiansvej, der udgik fra den sydlige side af det nye stykke af Jernbanevej mellem dennes nr. 14 og 16. Christiansvej gav mulighed for udstyknin af endnu nogle få grunde af skoleloden samt bebyggelse af nogle af de nyudstykede grunde på det tidligere jernbaneareal. Christiansvej fik kun de tre vejnumre 1, 2 og 3. De tre huse var opført i hhv. 1901, 1902 og 1901.⁵³ Udstyknin og anlæggelsen af vejen blev foretaget af entreprenør Jens Chr. Jørgensen og malermester Chr. Sørensen. De havde ret til at bestemme navnet på den nye vej, fordi de ejede det areal den lå på, og da de begge hed

Christian til fornavn, var det naturligt at kalde den Christiansvej. I 1937 blev der endda stillet forslag om, at vejen skulle hedde Chr. Sørensenvej; men det blev afvist af beboerne.⁵⁴

I forbindelse med udvidelsen af Jernbanepladsen i 1962 forsvandt Christiansvej og ejendommene nr. 2 og 3; men villaen Christiansvej 1, "Fagerbo", blev bevaret som Jernbanepladsen 6. Bygningen, der tilhørte Lyngby-Taarbæk Kommune, anvendtes som opholdsrum for chauffører på Jernbanepladsens busruter, når de holdt pause. Bygningen blev nedrevet i 1997 ved opførelsen af ejendommen Lyngby Hovedgade 80/Jernbanepladsen 2.

I villaen Christiansvej 3 (opført 1901 og udvidet 1908) oprettede den nyudannede husholdningslærerinde Inge Ulf-Møller i 1934 "Den Praktiske Husholdningsskole". Inge Ulf-Møller

drev husholdningsskolen til 1958, hvor efter bygningen blev eksproprieret, og grunden senere indgik i Jernbanepladsen.⁵⁵

Jernbanestien

Syd for den nye Lyngby Station lå der mellem den gamle og den nye jernbanelinie en stribe jord. Her anlagde DSB en smal vej, Jernbanestien, langs med østsiden af de nye spor. Resten af jordstykket blev opdelt i otte byggrunde med adgang fra Jernbanestien (nr. 1-15). Her opførtes i årene 1891-1904 otte små tidstypiske villaer uden særlige arkitektoniske kvaliteter.

Da Jernbanestien efter Nærumbanens flytning i 1936 (jf. nedenfor) blev udvidet til en egentlig vej og gjort til en del af Jernbanevej, fik de otte villaer adresserne Jernbanevej 43-57. De



Jernbanestien 15 (senere Jernbanevej 57), opført i 1904 og nedrevet i slutningen af 1950'erne ved Omfartsvejens anlægning. Billedet må være taget kort efter 1936, for man ser stadig mærker efter svellerne på Nærumbanens tidligere tracé til venstre med Lyngby Station i baggrunden.

blev nedrevet i slutningen af 1950'erne i forbindelse med anlægningen af Omfartsvejen (jf. nedenfor).

Fra undervisningen på Den Praktiske Husholdningsskole i 1930'erne. Skolen tilhørte husholdningslærerinde Inge Ulf-Møller, der ses som nr. 3 fra venstre.



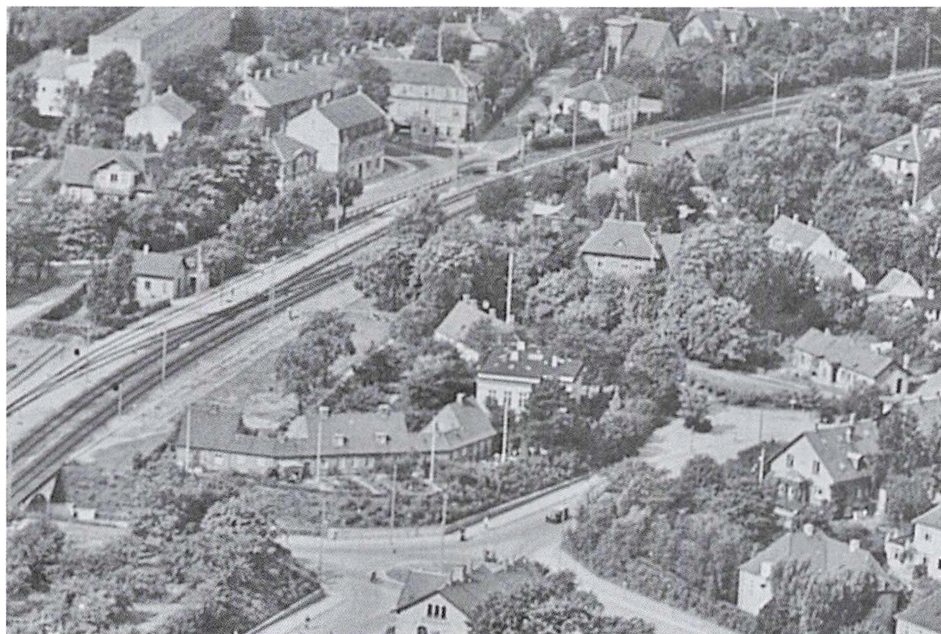
Det tidligere stationsareal. Jernbanebakken og Teknisk Skole. Vinkelvej. Kastanievej

Jernbanebakken

Ved flytningen af sporene mod vest blev det hidtidige sporterræn gennem Lyngby frigjort til byggepladser, og den gamle stationsbygning blev nedre-

vet. Efter nutidens forhold har bygningen ligget diagonalt på den kvadratiske parkeringsplads ved siden af "Templet". Det hidtidige stationsareal umiddelbart nord og syd for den nedrevne bygning tilhørte stadig DSB, der her dels opførte en række personaleboliger og dels frasolgte to grunde.

Da den første Lyngby Station blev



Overblik over det gamle stationsområde (Jernbanebakken) nord for Lyngby Station med bl.a. DSB's tjenesteboliger i slutningen af 1930'erne. Nederst i billedet ser man krydset Jernbanevej/Buddingevej med viadukten under jernbanen helt til venstre. Ud til skrånten mod Buddingevej ligger rækkehuset med de fire tjenesteboliger 7 e-f-g-h fra 1924. Bag dem ses sydgavlen og det flade tag på Lyngby Tekniske Skole (nu Templet). Bag skolebygningen anes taget af det dobbelte vogterhus 7d fra 1919. På den modsatte side af skinnerne ses det endnu eksisterende ledvogterhus 7b ved den nedlagte jernbaneoverskæring på Vinkelvej. Den ældste af DSB's tjenesteboliger, det dobbelte vogterhus nr. 7 fra banens åbning i 1863, ses i billedets højre side bag ved den trekantede tidligere stationsplads. Her ligger i dag den 6 etagers beboelsesejendom Jernbanebakken 2. Imellem træerne ser man l.salen og det store tag på Laurits Møllers villa. (Udsnit af luftfoto).

bygget i 1863, opførtes ved stationspladsen samtidig det dobbelte Vogterhus 7. Ved anlægningen af dobbeltsporanlægget og den anden Lyngby Station opførtes yderligere tre vogterhuse, 7a ved overskæringen på Kongevejen syd for stationen, 7b på vestsiden af sporene ved overskæringen på Vinkelvej og 7c på østsiden ved overskæringen på Bagsværdvej. Vogterhus 7b eksisterer stadig med adressen Vinkelvej 11. I 1919 opførtes endnu en dobbelt tjenestebolig 7d ved den tidligere stationsplads.⁵⁶

Ved anlægningen af Buddingevejs viadukt under jernbanen blev overskæringerne på Vinkelvej og Bagsværdvej nedlagt, og de dobbelte vogterhuse fik adresse på en ny stikvej, Jernbanebakken. Ved sænkningen af Jernbanevej og Buddingevej i 1920 af hensyn til viadukten blev DSBs areal nord for Bud-

dingevej isoleret fra stationsområdet og kom til at ligge højt med skrænter ned til Jernbanevej og Buddingevej. Ud til skrænten langs Buddingevej opførtes i 1924 endnu fire tjenesteboliger, denne gang sammenbygget som et rækkehus (7e-h).⁵⁷

Nogle af DSBs tjenesteboliger blev nedrevet i slutningen af 1950'erne ved anlægningen af Omfartsvejen, som beslaglagde en stor del af arealet. På det tilbageværende stykke opførte DSB i 1954 en ny stationsforstanderbolig (Jernbanevej 20) ud til hjørnet Jernbanevej-Buddingevej. Stationsforstanderen og to assistenter havde hidtil haft lejligheder i stationsbygningen fra 1891, som blev nedrevet i 1957. Ligeledes i 1954 opførte DSB en trefløjet etageejendom med 12 lejligheder ud til banen (Jernbanebakken 5-7-9).

Det gamle vogterhus 7 fra 1863 lå

Laurits Møllers villa (Jernbanebakken 6, foto fra 1917) var opført i 1894 og eksisterede til begyndelsen af 1950'erne. Da huset blev bygget, fik det adresse på den nyanlagte Vinkelvej som dennes nr. 1; men i 1923 blev Vinkelvej afbrudt ved jernbaneoverskæringens nedlæggelse, og vejens østlige del blev til Jernbanebakken. På det sted, hvor villaen lå, ligger siden 1954 DSBs ejendom Jernbanebakken 5-7-9.





Lyngby Tekniske Skoles bygning fra 1903. I 1910, da fotografiet blev taget, lå skolens bygning i niveau med Jernbanevej og i frie omgivelser, som billedet viser; men efter udgravningerne til viadukten på Buddingevej omkring 1920 kom bygningen til at ligge højt og majestætisk.

indtil 1963 på det nordlige hjørne af Jernbanebakken og Jernbanevej. Her opførte Statsbanepersonalets Andels-Boligforening samme år en seks etagers boligblok med 24 lejligheder.

På den nordlige del af det gamle stationsareal solgte DSB i 1894 en grund til landvæsenskommissær, proprietær A. C. Andersen, som her opførte en villa i nationalromantisk stil efter tegning af arkitekt Philip Smidth (Jernbanebakken 6). Hans enke ejede villaen til 1913, men allerede fra 1907 blev den beboet af manufakturhandler Laurits Møller, hvis familie ejede huset til 1953. Laurits Møller (1853-1926) var en kendt skikkelse i Lyngby. Han havde sin manufakturhandel i Lyngby Hovedgade 54 fra 1879 til 1906 og boede oven over butikken. Laurits Møller var stifter af Handelsforeningen for Kongens Lyngby og Omegn i 1887 og af Sparekassen for Lyngby og Omegn i 1898 (senere Bikuben i Lyngby, i dag

Danske Banks filial Lyngby Hovedgade 25). Laurits Møllers villa blev revet ned i begyndelsen af 1950'erne.⁵⁸

Lyngby Tekniske Skole

På den sydlige del af sit areal solgte DSB i 1902 en grund til Lyngby Tekniske Forening til opførelse af en skolebygning til Lyngby Tekniske Skole. Lyngby Tekniske Skole var startet i 1893 i lejede lokaler, men fik nu sin egen bygning (i dag Templet). Bygningen blev tegnet af arkitekt C. U. Dantzer, der selv underviste på skolen. Indsamlingskomiteen havde lovet "en tidssvarende og stilfuld Bygning, som ... kan blive en pryd for Byen ... på en central og smukt beliggende byggeplads". Arkitekten gjorde sit bedste for at indfri dette løfte, og resultatet blev i 1903 den majestætiske, tempellignende bygning med den iøjnefaldende beliggenhed i svinget på Jernbanevej.

Lyngby Tekniske Skoles historie

frem til 1983 er fortalt af skolens mangeårige forstander og senere bestyrelsesformand Axel Vollertzen i Lyngby-Bogen 1983. Derfor nævnes i det følgende kun nogle få oplysninger om selve bygnings historie frem til 1969, hvor den blev omdannet til kommunal ungdomsklub.

Skolebygningen var fra begyndelsen indrettet med høj kælder, stueetage og lav tagetage. Der var undervisningslokaler i stue og kælder, hvorimod tagetagen ikke var udnyttet. Da pladsforholdene efterhånden blev utilstrækkelige, valgte man i 1923 at forhøje bygningen med en etage, hvorved den fik sit nuværende udseende. Derved fik man yderligere to undervisningslokaler med ovenlys fra den karakteristiske lyskasse på taget, velegnede til undervisning af maler- og bygningslærlinge.

I 1937 købte Lyngby Tekniske Skole et tilgrænsende areal af DSB med henblik på at udvide skolebygningen. I første omgang anvendtes grunden til opstilling af en træpavillon med to undervisningslokaler, som blev stillet til rådighed af Lyngby-Taarbæk Kommune. Pavillonen havde hidtil stået ved Brede Skole, men var blevet overflødig, da skolen samme år blev nedlagt og den nye Kongevejens Skole taget i brug.

Lyngby Tekniske Skoles bygning blev imidlertid ikke udvidet yderligere. Lærlingeloven i 1956 bestemte, at de tekniske skoler skulle indføre dagundervisning senest i 1964, og Undervisningsministeriet varslede en specialisering og centralisering af un-

dervisningen på de tekniske skoler i hovedstadsområdet. I 1962 besluttede ministeriet, at Lyngby Tekniske Skole skulle være centralskole for automekanikere. Denne undervisning kunne ikke rummes i skolens hidtidige lokaler, men foregik fra 1964 i lejede lokaler hos flere af byens industrivirksomheder, der efter produktionens ophør havde ledig plads i deres gamle fabriksbygninger. I 1969 valgte Lyngby Tekniske Skole at flytte til den nedlagte Dansk Farveri & Merceriserings Anstalts bygningskompleks på Mortonsvej, hvor skolen fandtes i resten af den tid, den lå i Lyngby.

Templet

Den gamle bygning på Jernbanevej blev i november 1969 overtaget af Lyngby-Taarbæk Kommune og åbnede året efter i kommunalt regi som



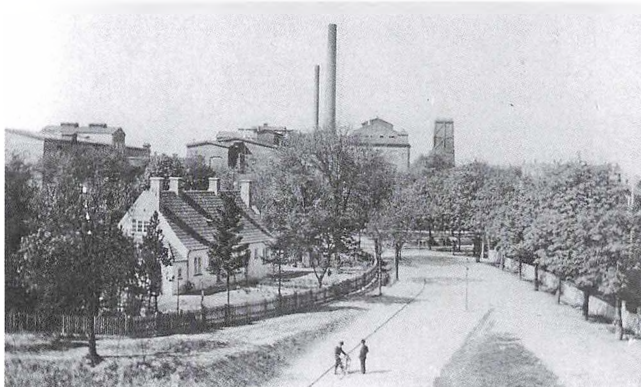
Templet i Lyngby, som det fremtræder i nutiden. Bygningsens tempelagtige udseende forstærkes af beliggenheden oven for den høje trappe, men var ikke tiltænkt ved opførelsen. Foto 1996.

ungdomsklubben og diskoteket Club 16. Navnet skyldtes bygningens beliggenhed på Jernbanevej 16. Club 16 var angiveligt det første ungdomsdiskotek med disc jockeys og kulørte lamper i Danmark. Klubben eksisterede til 1985, hvor den lukkede for en kortere periode. I 1987 blev Club 16 genåbnet som weekend-diskotek for unge om fredagen og for voksne om lørdagen (med navnet Downtown). Diskoteket lukkede i 1990, hvorefter bygningen stod tom.⁵⁹

I 1992 dannede en gruppe unge studerende Musikforeningen Rytmetemplet, som forpagtede bygningen af kommunen og satte den i stand ved et stort frivilligt arbejde som spillested for rock- og senere jazzmusik. Der havde længe manglet levende musik i Lyngby, og stedet blev hurtigt en succes. Efter kort tid hed det ikke længere Rytmetemplet, men bare Templet. I 1995 modtog Templet Lyngby-Taarbæk Kommunes Kulturpris med følgende

motivering: "Når Kommunalbestyrelsen har valgt Templet som modtager af årets Kulturpris, hænger det sammen med den store personlige indsats, gruppen har ydet ved indretningen af Templet og ved afholdelse af et stort antal rytmiske koncerter siden indflytningen i efteråret 1992. Koncertprogrammet har haft en sådan kvalitet, at Templet på den korte tid har fået en central placering i det rytmiske musikliv i Storkøbenhavn."⁶⁰

Templet har siden oprettelsen et par gange været i økonomiske vanskeligheder, men har tilpasset aktiviteten til ressourcerne og er stadig et anerkendt spillested for den rytmiske musiks skiftende retninger. Lyngby-Taarbæk Jazzklub holder sine koncerter i Templet, og bygningen har også været rammen om andre kulturelle aktiviteter end musik, f.eks. teaterforestillinger. Der holdes også nostalgiske Club 16-arrangementer med 1980'er-musik.



Vinkelvej (i dag Jernbanebakken) set fra det høje hus Jernbanevej 15. I baggrunden ses Lyngby Sukker Raffinaderis bygninger på den anden side af jernbanen, som er skjult bag træerne. Bag stakitten til højre ligger Laurits Møllers villa. Huset til venstre er Vogterhus 7d fra 1919.



Da Laurits Møllers villa var revet ned, var der en overgang fri udsigt fra Jernbanebakken til fronten af Lyngbys Vesterbro, d.v.s. bebyggelsen ud til jernbanen på den nordlige del af Vinkelvej langs banen (de to huse til venstre, Vinkelvej 6 og 4) og den karakteristiske bygning med købmandsbutikken på hjørnet af Bagsværdvej og Baune Allé ved den tidligere jernbaneoverskæring.

Vinkelvej

Vinkelvej var en af de nye veje, som blev anlagt i forbindelse med flytningen af Lyngby Station i 1891. Den udgik fra Bagsværdvej umiddelbart vest for jernbaneoverskæringen og fulgte banehegnet ca. 100 meter mod syd. Her slog vejen et skarpt sving til venstre hen over skinnerne til den tidligere stationsplads (nu parkeringspladsen ved for Templet). Tidligere havde man måttet bruge jernbaneoverskæringen på Bagsværdvej, når man skulle vestfra til stationen. Men nu kom der en ny jernbaneoverskæring, hvor den gamle station havde ligget. Vinkelvej skabte en genvej for færdselen vestfra til den nye station; men de to jernbaneoverskæringer lige efter hinanden gav i de følgende år anledning til mange farlige situationer.

De to jernbaneoverskæringer blev nedlagt i 1923, da viadukten på Bud-

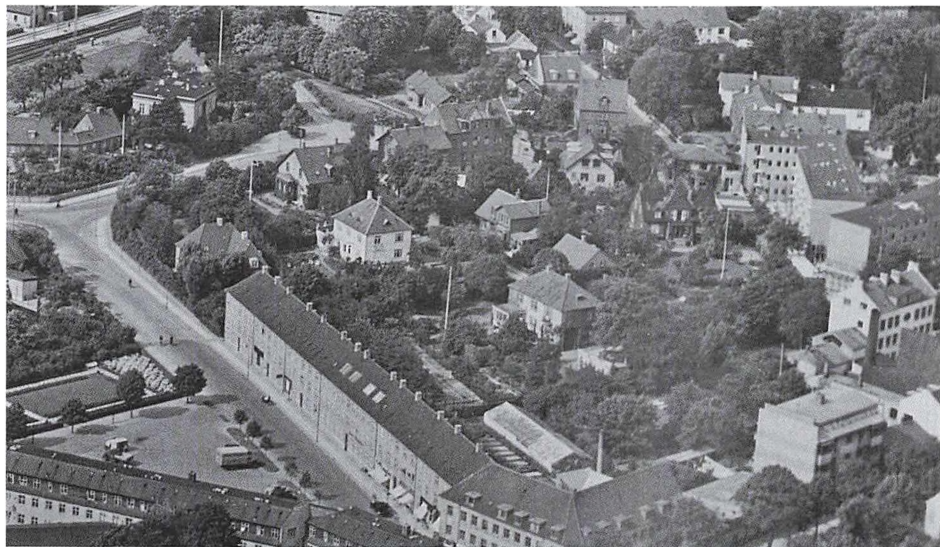
dingevej åbnede, jf. nedenfor. Den nordlige del af Vinkelvej langs skinnerne blev bevaret og forlænget ned til Buddingevej, hvor den stadig udmunder ved trappen op til Billums Privatskole. I slutningen af 1990'erne blev den oprindelige, nordlige del af Vinkelvej flyttet et lille stykke mod vest, så den kom til at udmunde i Gammel Bagsværdvej over for Rønne Allé. Vinkelvej har ikke længere nogen vinkel, og intet af den oprindelige vejføring er bevaret; men vogterhuset fra 1891 (jf. ovenfor) viser stadig, hvor jernbaneoverskæringen var.

Kastanievej

Mellem Lyngby Hovedgade ved den senere Lyngby Private Skole og Apoteket (hhv. nr. 56 og 60) og husene på Jernbanevej over for den første station (nr. 15 og 17) lå et stort ubebygget areal, matr.nr. 36a.

Jorden havde tilhørt et landsted ud til Kongevejen, hvor nu Lyngby Hovedgade 56 ligger. Denne ejendom, hvis ældste historie er beskrevet i Finn Solgård m.fl.: Lyngby Hovedgade, 1996, s. 288-94, tilhørte i årene 1858-76 møllejer Peter Lund. Han frastykede ejendommens bygninger ud til Lyngby Hovedgade, og solgte jorden (matr.nr. 36a) til entreprenør Rudolph Voss, som havde arbejde ved Københavns Befæstning. Voss opførte i 1886

en villa på et stykke af grunden ud til stationspladsen (Jernbanevej 17, der fik navnet Rudolphshvile). Året før havde han solgt to grunde til naboejendommen Jernbanevej 15 (skræddermester Svend Peter Nielsen), og i 1888 solgte han den anden nabogrund Jernbanevej 19 til sagfører P. Baumann. I 1888 frasolgte han desuden ejendommen Kastanievej 5. Efter hans død i 1894 frasolgte hans enke Johanne Voss i 1899 ejendommen Kastanievej 3.⁶¹ Af de to



Overblik over Kastanievej-kvarteret i slutningen af 1930'erne (udsnit). Området afgrænses af bebyggelsen langs Nordre Torvevej (Buddingevej) og Lyngby Hovedgade samt (mod nord, langs billedets højre side) Katrinehøj. Øverst ses husene på Jernbanevej med villa Hedensted (nr. 19) længst til venstre. Til højre for indkørslen til Kastanievej ligger Jernbanevej 17 (= Kastanievej 1) og det høje nr. 15 samt nr. 10 på hjørnet af Sorgenfrivej. Lige under sidstnævnte ses gruppen af villaer Jernbanevej 7-9-11 med deres haver. Til venstre for dem ligger de to små villaer Kastanievej 3 og 5 og de to store nr. 4 (længst til venstre) og 6, ligeledes med haver. De store havearealer muliggjorde, at Lyngby Private Skole efter at have købt nogle af villaerne kunne opføre nye skolebygninger på grundene i 1965 og 2004. Tilsvarende kunne Billums Skole, som i 1947 overtog ejendommen Kastanievej 6, udvide med en skolegård og en gymnastiksalsbygning.

sidstnævnte ejendomme tilhører nr. 3 Lyngby Private Skole og anvendes af denne, mens nr. 5 er nedrevet og erstattet af en ny skolebygning i 2004. På en del af de gamle villagrunde ligger også skolens hovedbygning fra 1965. Lyngby Private Skole, der er grundlagt i 1871, har adresse på Lyngby Hovedgade og omtales derfor ikke nærmere her; men der henvises til skolens fyldige jubilæumsskrifter fra 1971 og 1996.⁶²

Johanne Voss solgte i 1902 restejeendommen (altså arealet matr.nr. 36a) til Gustav og Matthias Nissen, og mejerier Gustav og Matthias Nissen byggede den store villa Kastanievej 4. Hans enke Petrine Nissen solgte i 1936 ejendommen til fru Anna Fog (gift med tømmerhandler Johannes Fog), der samme år udstykkede og videresolgte den. Grunden med villaen beholdt matr.nr. 36a. Resten, et stort vinkelformet areal, blev købt af A/S Skandia Maskinsnedkeri og Rammefabrik, som i 1938 opførte den ligeledes vinkelformede boligblok Kastanievej 4 A-D. Bygningen havde en usædvanlig disponering. Den indeholdt to toværelses og 24 1/2 værelses lejligheder samt 22 enkelte værelser i tagetagen, som kun kunne udlejes i forbindelse med lejlighederne. I kælderen var der en gildesal med køkken, som kunne bruges af ejendommens beboere, samt to billardstuer.⁶³

Billums Privatskole

Lærer Chr. Juel Billum havde længe drømt om at få sin egen skole, da han i 1946 fik muligheden for at "overtage"

en gruppe skoleelever. Det drejede sig om de såkaldte "dagelever" på Geelsgård Kostskole på Kongevejen, som ikke længere skulle undervises på kostskolen. Geelsgård Kostskole ejede en villa på Birkholmsvej på den anden side af Kongevejen, som blev stillet til rådighed for Chr. Billums nye skole.

I sin skoles 10-års jubilæumsskrift fortalte Chr. Billum, hvordan han havde forestillet sig, at hans skole skulle være: "Den skulle være lille, med en lille klassekvotient og med specialuddannede lærere i eksamensklasserne, hvorimod lærerkrafterne i grundskolen skulle være alment uddannede. Det skulle være en skole, hvor eleverne, hvor mærkeligt det end lyder, skulle lære alt, hvad deres evner berettigede dem til. Lignelsen om Talenterne har altid været værdifuld for mig. Min skole skulle også være et sted, hvor barnet med den mindre evne, men med den store flid skulle være velkommen. Der er skoler nok for ug-børnene og dem med klæbehjernerne. Jeg synes nu, det er mere vigtigt, at et barn har gode karakteregenskaber end en god karakterskala. Mange børn har skjulte evner, som kun kommer frem ved den individuelle undervisning"

Allerede i 1947 blev skolen opsagt fra villaen på Birkholmsvej. Chr. Billum ønskede at købe ejendommen Kastanievej 6, som var en stor gammel villa. Den kostede imidlertid 30.000 kr., og Chr. Billum kunne højst betale 20.000 kr.; men så vandt han 10.000 kr. i Klasselotteriet, og skolen kunne fortsætte. Den havde da 47 elever og



Kastanievej 6, som i årene 1947-73 var rammen om Billums Skole. Huset er set fra bagsiden med et stykke af ejendommen Kastanievej 4 A-D til venstre. Helt til højre i billedet anes Lyngby Private Skoles hovedbygning fra 1965.

fem lærere. Chr. Billum, der boede i et værelse på skolen, var dens matematik- og gymnastiklærer.

Året efter blev den gamle villa ombygget, så den egnede sig bedre til formålet, og skolegården blev asfalteret. I 1949 fik skolen eksamensret og fra 1950 statstilskud. Ved Chr. Billums død i 1967 blev skolen omdannet til en selvejende institution, og skolens biologilærer Aage Søndergaard overtog stillingen som skoleforstander.

Det var en ulempe, at skolen ikke havde en gymnastiksal. Til at begynde med gik eleverne ud til Frilandsmuseet for at gøre gymnastik i den gamle landbrugsskoles gymnastiksal. Det meste af gymnastiktimerne gik med turen frem og tilbage. Senere lejede man gymnastiksalen på Sankt Knud Lavards Skole, indtil der i 1960 blev opført et baraklignende anneks med to klasseværelser og gymnastiksal. Annekset opførtes på

nabogrunden Kastanievej 8, som Billum havde købt i 1951.⁶⁴

Ved opførelsen af Lyngby Storcenter blev der foretaget en meget dyb udgravning, som dræned grundvandet i et stort område. Den store gamle villa på Kastanievej, som Billums Skole var indrettet i, var bygget på et fugtigt område, som nu tørrede ud. Huset satte sig, så murene blev skæve og vinduerne blev utætte. Der var også pladsmangel, så man begyndte at lede efter et andet sted til skolen, f.eks. en ledig kommunal bygning. Ved et møde tilbød borgmester Ole Harkjær, at Billums Skole kunne leje lokaler i Ungdomshuset på Vinkelvej (med adressen Buddingevej 6), der tidligere havde været politistation og oprindeligt var bygget som skjortefabrik. Forstander Aage Søndergaard tog imod tilbuddet, og den 1. oktober 1973 gik alle skolens elever og lærere i optog til den nye skole på

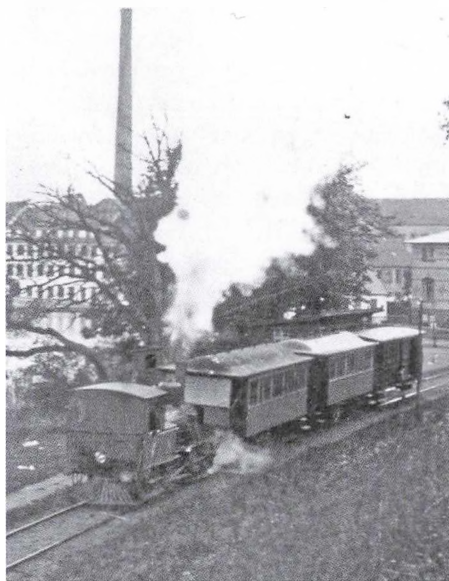
Buddingevej, hver med en ting fra den gamle skole på Kastanievej.⁶⁵

Lyngby-Vedbæk Jernbane (Nærumbanen) 1900

I nutiden forbinder man ikke Nærumbanen (i dag en del af Lokalbanen) med Jernbanevej eller Jernbanepladsen; men i de første 36 år af sin tilværelse, 1900-1936, havde banen endestation på Lyngby Station og var en del af Jernbanepladsens miljø. Også i de følgende årtier satte Nærumbanen sit præg på stationspladsen med sine store sølvfarvede busser, som holdt ved de nærmeste stoppesteder lige uden for stationsbygningen.

Da Nærumbanen åbnede i 1900, hed den Lyngby-Vedbæk Jernbane og havde sin nordlige endestation på DSBs station i Vedbæk. Men strækningen mellem Nærum og Vedbæk blev meget lidt benyttet, og for at begrænse underskuddet valgte bestyrelsen at nedlægge denne del af banen. Fra 1923 kørte banen kun mellem Lyngby og Nærum, og den ændrede navn til Lyngby-Nærum Jernbane, i daglig tale Nærumbanen.

Nærumbanens historie er behandlet i flere bøger, hvortil der henvises, og i denne sammenhæng bliver der kun redegjort for banens anlæg og bygninger i forbindelse med Lyngby Station i årene fra 1900 til 1936, hvor endestationen blev flyttet fra Lyngby til Jægersborg i forbindelse med omlægningen af den inderste, sydlige del af Nordbanen (København-Holte) til S-togslinie.⁶⁶



Ørholm Papirfabrik og Brede Klædefabrik (udsnit af foto 1907) var store godskunder hos Lyngby-Vedbæk Jernbane, og de var flere gange med til at sikre banens fortsatte eksistens.

Langs Mølleåen lå en række gamle fabrikker, som havde brug for bedre transportmuligheder til og fra fabrikerne, hvis de skulle følge med i udviklingen. Deres moderne konkurrenter lå oftest i byområder og var anderledes tæt på trafik- og transportmidler, når de skulle have tilført råvarer og maskiner, og når deres produkter skulle afsættes.

De to største af disse gamle fabriksvirksomheder var Brede Klædefabrik og Ørholm Papirfabrik, der havde et stort forbrug af kul til deres dampkedler og dampmaskiner. Brede Klædefa-

brik havde som tidligere nævnt sit eget oplag af kul i et stort skur på Lyngby Station, hvorfra fabrikken efterhånden hentede kullene med hestevogn. Disse store virksomheder var interesseret i at få anlagt en jernbane fra Lyngby langs Mølleåen til Nærum, og planer om en sådan bane havde været diskuteret siden midten af 1870'erne uden resultat.

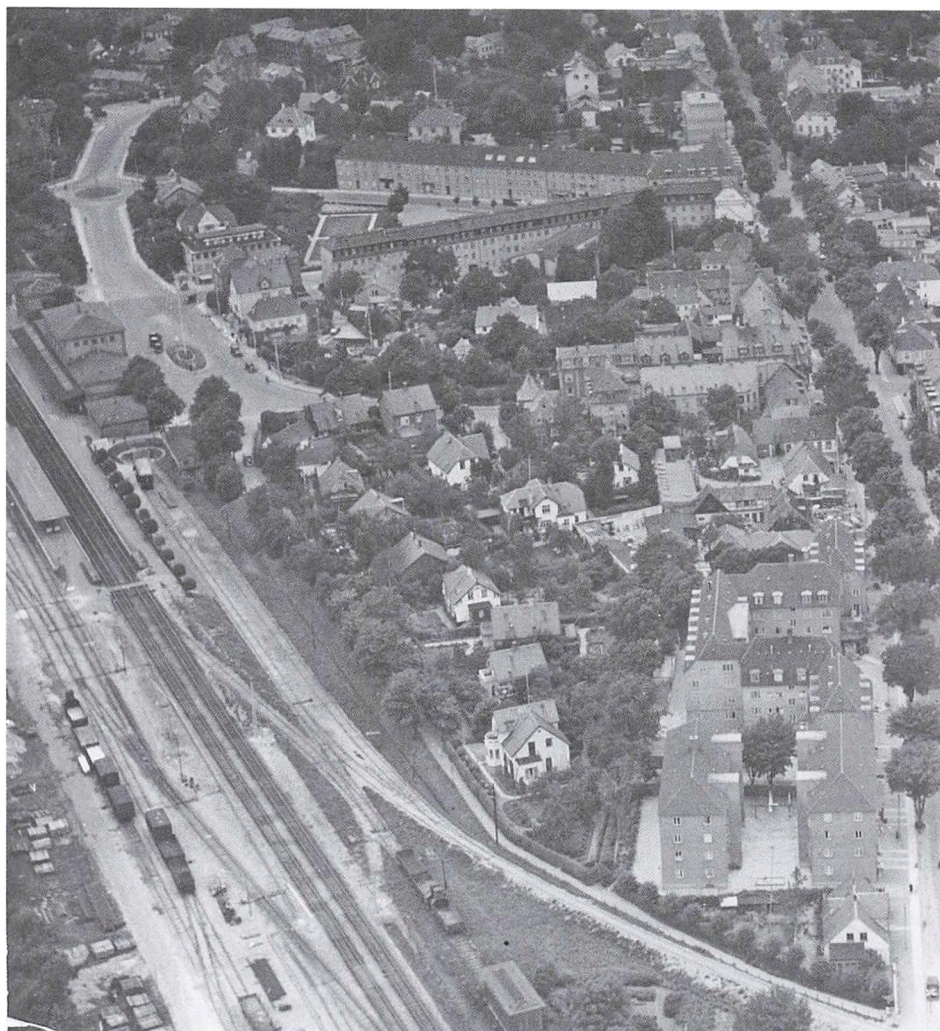
Først ved et møde på Hotel Rustenborg i efteråret 1891 blev der nedsat et udvalg til at give forslag til en jernbane Lyngby-Nærum, senere udvidet til Lyngby-Vedbæk. Blandt udvalgets medlemmer var grosserer Alfred Christensen fra Nærum, som var en ildsjæl i arbejdet med at få bygget jernbanen, og som undertiden omtales som Nærumbanens egentlige grundlægger. Forslaget kom med i den såkaldte "første store privatbanelov" i 1894 sammen med en række andre privatbaner, hvoraf adskillige stadig eksisterer, f.eks. Hillerød-Frederiksværk, Helsingør-Hornbæk og Holbæk-Nykøbing Sjælland. Denne lov gav mulighed for at opnå et statsligt tilskud på 50% af udgifterne til anlægning af en ny jernbane. For Lyngby-Vedbæk banens vedkommende mente man imidlertid i det landstingsudvalg, der behandlede lovforslaget, at det ville være nemt for koncessionshaverne selv at skaffe pengene til banens anlægning lokalt i det rige område nord for København. Derfor kom statstilskuddet til Lyngby-Vedbæk Jernbane ikke til at gælde udgifterne til ekspropriation, driftsmateriel og inventar.

Mod forventning viste det sig imidlertid vanskeligt at få tegnet aktier i selskabet. Aktierne kom ganske vist heller aldrig til at give udbytte. I første omgang mislykkedes aktietegningen i efteråret 1894, og projektet blev henlagt; men ved et nyt forsøg i sommeren 1898 blev Aktieselskabet Lyngby-Vedbæk Banen stiftet. Aktiekapitalen var på 470.000 kr., idet statstilskuddet var beregnet til 230.000 kr. og de samlede anlægsudgifter til 700.000 kr.

Lyngby-Vedbæk Jernbane var mere privat end de fleste andre privatbaner, hvor "privat" blot betød, at det var amter og kommuner, der ejede banen, og ikke staten. Private investorer ejede som regel kun små andele af aktiekapitalen. Men i Lyngby-Vedbæk Jernbane var det anderledes, idet de 470.000 kr. var fordelt således, at Lyngby-Taarbæk og Søllerød Kommuner tilsammen kun ejede 55.000 kr. af aktiekapitalen. De største aktionærer var De Forenede Papirfabrikker og grosserer Alfred Christensen, der hver ejede aktier for 100.000 kr.

Anlægningen af Lyngby-Vedbæk Jernbane blev påbegyndt i foråret 1899, og den 17. august 1900 blev banen indviet. Et tog med de indbudte gæster og pressen kørte fra Lyngby til Vedbæk og tilbage, og derefter var der festmiddag på Hotel Lyngby. Banen blev imidlertid først officielt åbnet den 25. august, da de sidste fejl var rettet og baneanlægget godkendt af den kongelige kommissarius.

Lyngby-Vedbæk Jernbane havde



Nærumbanens sporareal på Lyngby Station og overkørslen på Lyngby Hovedgade 1935 (udsnit). Man ser, at banen i Lyngby kun havde perron- og omløbsspor, et kort stikspor til den lille motorvognsremise og et overleveringsspor fra DSBs sporareal. For enden af perronsporet ved drejeskiven holder en motorvogn. Perronen er delt af et stakit under en række træer. Hos DSB ser man de to hovedspor mellem perronerne samt et omløbsspor og to parallelle godsspor med transversaler. Til højre for Nærumbanens spor ses Jernbanestien med dens otte villaer og derefter den lille Christiansvejs tre hvide villaer med haver op til Lyngby Hovedgades baghuse. Øverst i billedet ses stationen, Jernbanevej med rundkørslen på Budingevej og bebyggelsen langs Stationspladsen og den senere Gammel Jernbanevej.

kun få faste anlæg, og de var samlet i Nærum. Her lå banens eneste stationsbygning samt remise og værksted. Egentlige stationer fandtes ikke, kun holdepladser med læskure uden betjening.

Lynby-Vedbæk Jernbanes anlæg på Lynby Station var beskedent. Banens tilslutningsoverenskomst med DSB bestemte, at Statsbanernes personale på stationen skulle udføre ekspedition af passagerer og gods. Lynby-Vedbæk Jernbane behøvede derfor ikke selv at opføre bygninger på Lynby Station. Dog opførte banen i forbindelse med indførelsen af motorvogne i 1926 en enkeltsporet remise af træ.



Kiosken med garderobe og avissalg set fra Stationspladsen i slutningen af 1920'erne. Damen med cyklen er Agnes Henriksen, gift med kioskejer Gotfred Henriksen og selv beskæftiget i kiosken. De havde også en taxi, der undertiden havde Agnes som chauffør. Efter sin mands død fortsatte Agnes Henriksen som kioskejer.

Derimod opførte kioskejer Carl Gotfred Henriksen kort efter 1900 en bygning med cykelstald, garderobe og avissalg for enden af Vedbækbanens spor ud til stationspladsen. Bygningen, der havde en iøjnefaldende facade af træ, lå på et lejet grund tilhørende DSB.

Allerede da den nye Lynby Station blev opført i 1891, var der beregnet plads til en kommende privatbanes tilslutning på østsiden af Statsbanernes spor. Lynby-Vedbæk Jernbanes spor blev anlagt på bagsiden af stationens hovedperron, d.v.s. perronen for de nordgående tog ved selve stationsbygningen. Statsbanernes og privatbanens dele af perronen var adskilt med et stakit af hensyn til billetkontrollen. Der var et forbindelsesspor til Statsbanernes spor anlæg, men Vedbækbanen havde ikke sporplads på Lynby Station til hensættelse af materiel.

Da Vedbækbanens tog begyndte at køre i 1900, fik villaerne på Jernbanestien en ubehagelig nabo. Som nævnt var der ved anlæggelsen af den nye Lynby Station i 1891 afsat plads til en kommende privatbane; men der var kun kort afstand mellem sporene, hvor de rygende og osende damplokomotiver vendte, og villaerne på den anden side af Jernbanestien. Derefter holdt Vedbækbanens damp tog i længere tid og ventede på afgang, medens soden fra togets skorsten dalede ned over villahaverne.

Langt mere ubehagelig var imidlertid Vedbækbanens krydsning med Lynby Hovedgade, som er nærmere omtalt i

et følgende afsnit. Banens spor forlod Lyngby Station i sydlig retning og slog et stort sving mod øst hen over Lyngby Hovedgade og rundt om den sydlige del af Lyngby. Derefter gik sporet i nordlig retning på en bro over Fæstningskanalen ganske tæt ved det sted, hvor i dag banens bro over Klampenborgvej ligger. Nord for Klampenborgvej kører Nærumbanen på sin oprindelige linie gennem den nederste del af Bondebyen og videre langs Mølleåen nordpå.

Vedbækbanen kom til at krydse Lyngby Hovedgade mellem Jægersborgvejs udmunding og indkørslen til den i 1899 opførte bebyggelse Frem. Indkørslen til Frem måtte omlægges



Arkitekt Heinrich Wencks tegning til facaden på Lyngby-Vedbæk Jernbanes vogterhus ved Lyngby Hovedgade. Byggestilen minder meget om de vogterhuse, Wenck havde tegnet til Kystbanen, der åbnede i 1897.

i et kantet vejforløb for at give plads til jernbanen. Her opførtes også banens eneste ledvogterhus, der ligesom stationen i Nærum var tegnet af Statsbanernes chefarkitekt Heinrich Wenck i samme stil som de ledvogterhuse, han få år tidligere havde tegnet til Kystbanen. Huset blev nedrevet i 1934 i forbindelse med opførelsen af Hovedgadens bro over Nordbanen og forberedelserne til Nærumbanens omlægning til Jægersborg, jf. nedenfor.⁶⁷

Lyngby Torv og Buddingevejs viadukt 1917-23

Anlæggelsen af Lyngby Torv og opførelsen af Lyngby Rådhus er tidligere beskrevet i Lyngby-Bogen 1990.⁶⁸ I det følgende kapitel er der fokuseret på Torvets opståen som følge af trafikudviklingen på Jernbanevej og på den betydning, Torvet har haft som trafikvej.

Lyngby Torvs historie begynder med opførelsen af den nye Lyngby Station med Posthuset i 1891. Lyngbys centrum var dengang den nordlige del af Lyngby Hovedgade mellem Lyngby Kirke og Jernbanevej. Man havde i Lyngby en forventning om, at flytningen af stationen ville medføre en tilsvarende forskydning af byens centrum hen i retning af den sydlige del af Lyngby Hovedgade med behov for en plads eller i hvert fald en ny forbindelsesvej mellem Hovedgaden og stationen. Da der efterhånden rejste sig en sammenhængende bygningsrække langs

Jernbanevejs østside over for stationen, som ville udelukke anlægningen af en sådan forbindelsesvej, købte fire fremsynede mænd i 1910 den sidste ledige grund over for stationen (matr. nr. 131c) for at friholde den for bebyggelse og give plads for udmundingen af en vej. Der er tale om arealet umiddelbart foran ejendommen Jernbanepladsen 22, altså omtrent ud for Rådhusets sydgavl, hvor indkørslen fra Jernbanepladsen til Torvet senere kom.⁶⁹ I 1910 tilhørte det meste af det areal, der senere blev til Lyngby Torv, ejerne af Det Hvide Palæ på Lyngby Hovedgade (nr. 37), frøknerne Vilhelmine og Ida Feyerschou. Området kaldtes derfor "Feyerschous Eng". Der var ingen bebyggelse langs Lyngby Hovedgades vestside på det sted, hvor senere Torvet kom til at udmunde i Hovedgaden.

Det videre forløb i anlæggelsen af Torvet og viadukten på Buddingevej er skildret i en interessant artikel af kommuneingeniør, senere stadsingeniør J. A. C. Rastrup i "Ingeniøren" 1920. Artiklen er central, fordi den beskriver det første egentlige byplaninitiativ i Lyngby-Taarbæk Kommune,

og fordi initiativet skabte den udformning af Lyngbys bymidte, som stadig findes. Fra artiklen citeres indledningen:

"Gadenettet i en By som Lyngby, der gennemskæres af to Banelinier, en Fæstningskanal og en Aa, bærer tydeligt Præg af de Vanskeligheder, der hidrører herfra. Ved Sammentræf af forskellige heldige Omstændigheder staar Gadenettet omkring Jærnbane-stationen imidlertid nu foran en gennemgribende Forandring, hvorved det er muligt for eet at opnaa forskellige Forbedringer"

Herefter beskriver J. A. C. Rastrup i seks afsnit de enkelte dele af det omfattende projekt: Viadukten under jernbanen ved Lyngby Station og de tilhørende veje, Torvet mellem stationen og Lyngby Hovedgade, de nye veje på Ulrikkenborggårds jorder vest for jernbanen, en idrætspark (d.v.s. et stadion) og Søpromenaden. I det følgende vil der kun blive taget stilling til de dele af Rastrups artikel, som direkte berører Jernbanevej.

Lyngbys jernbaner og kanaler ses tydeligt på kortet s. 40.

Matrikelkort over det centrale Lyngby i 1920 (gengivet i J. A. C. Rastrups artikel i "Ingeniøren" 1920 nr. 75). Diagonalt gennem kortet går Lyngby Hovedgade (Kongevejen) og Nordbanen med dæmningen gennem den østligste del af Lyngby Sø. I kortets højre side ses Lyngby-Vedbæk Jernbanes bugtede linieføring. I kortets nederste halvdel ses de planlagte veje i Ulrikkenborgkvarteret. De store veje her er Buddingevej (lodret) og Christian den Tiendes Allé. I kortets midte ses Jernbanevejs karakteristiske halvcirkelformede forløb. Heri er Lyngby Torv indtegnet som en trekant, hvis ene ben fortsætter i Buddingevejs viadukt under jernbanen, mens det andet ben ender i Stationspladsen. Den sydlige del af Vinkelvej er omlagt, så vejen udmunder i Buddingevej i stedet for at krydse jernbanen. Fra den gamle stationsplads på Jernbanevej er vist gangstien til Sorgenfrivej.



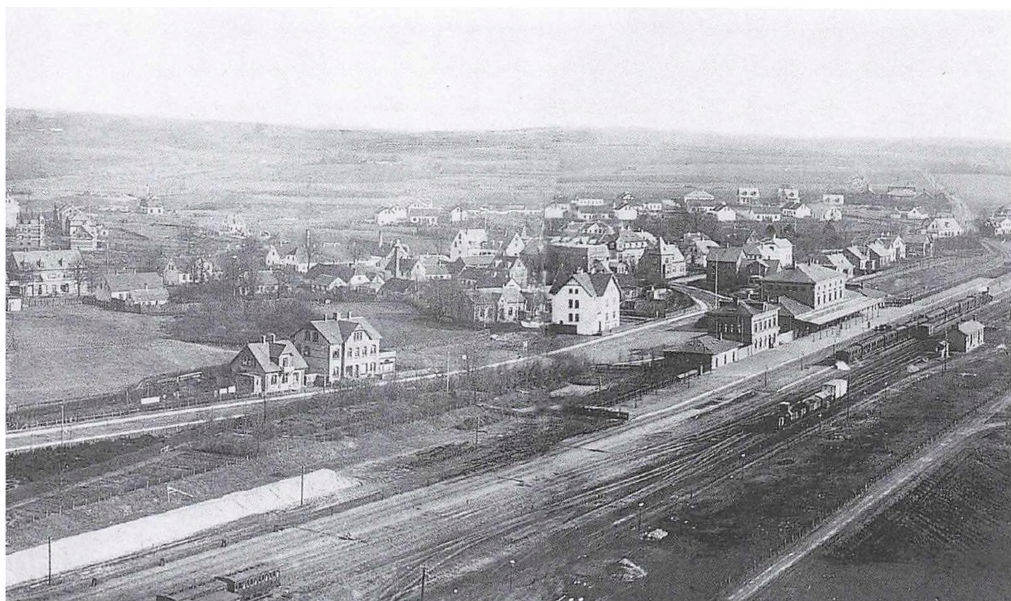
Jernbanevej fra Hotel Rustenborg til Lyngby Station i 1904. Fotografiet, hvoraf her kun er vist et udsnit, er taget af fotograf A. Th. Collin fra toppen af skorstenen på Lyngby Sukkerraffinaderi. Nederst til venstre under Hotel Rustenborg ses Laurits Møllers villa og den tidligere stationsplads.

Viadukten

Lyngby-Taarbæk Sogneråd havde allerede tidligere markeret sin interesse for at lade udbygningen af Lyngby foregå på arealerne vest for jernbanen. Det var sket med opførelsen af den nye Lyngby Skole (i dag Engelsborgskolen) i 1909. I 1913 var der kommet socialdemokratisk flertal i sognerådet, og redaktør Johan Wilmann havde afløst den konservative proprietær Emil Piper som sognerådsformand. Det var i høj grad Johan Wilmann, der tog ini-

tiativerne til udbygningen af Ulrikkenborgkvarteret i 1920'erne; men når det kunne lade sig gøre, skyldtes det også aktiv medvirken fra proprietær Georg Lehwald på Ulrikkenborggård, der ejede jorden.

En forudsætning for denne udbygning var imidlertid, at der blev skabt en bedre vejforbindelse mellem det centrale Lyngby og dets "Vesterbro", som man sagde. Adgangsvejene havde hidtil været de to jernbaneoverskæringer med 100 meters mellemrum umiddel-



I midten ses det høje hus Jernbanevej 15 og Lyngby Tekniske Skole ved den tidligere stationsplads. I højre halvdel af billedet ses fotograf Collins egen villa og Jernbanekonditoriet liggende frit foran det trekantede areal, der senere skulle blive til Lyngby Torv. Til højre ses det nye villakvarter omkring stationen.

bart nord for Lyngby Station på hhv. Vinkelvej og Bagsværdvej. Her var forholdene ikke længere tilfredsstillende. Den stadigt hyppigere toggang sinkede færdsele, og der var sket adskillige ulykker, fordi bommene ikke blev passet eller ikke blev respekteret.

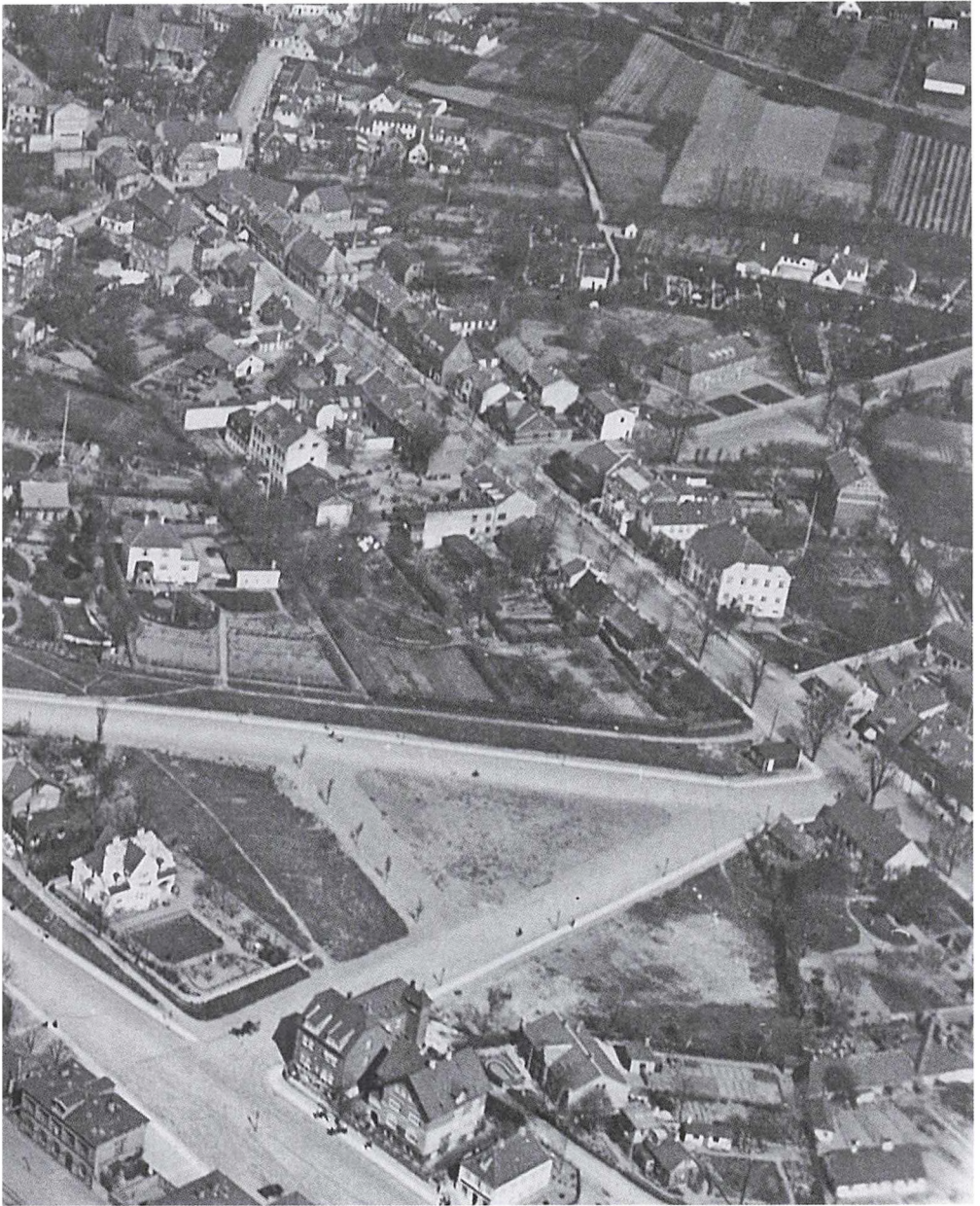
Statsbanerne foreslog i 1918 at opføre en viadukt imellem de to overskæringer, som dermed ville kunne nedlægges. Forslaget var imidlertid ikke tilfredsstillende, fordi det ville medføre både skarpe vejsving og stejle ramper.

Desuden ville en viadukt på dette sted blive til ulempe for adskillige naboejendomme.

Sognerådet foreslog i stedet at opføre en viadukt for fodgængere til erstatning for overskæringen på Bagsværdvej. Denne fodgængertunnel fik hurtigt tilnavnet "Rottefælden".

Viadukten for kørende trafik ville sognerådet derimod anlægge længere mod syd, imellem Lyngby Tekniske Skole og Lyngby Station, hvor der ikke var bebyggelse.





Side 78-79: Den nordlige del af stationsområdet og det nyanlagte torv i 1923. Yderst til venstre ses den omlagte Vinkelvej fra Bagsværdvej ned til Buddingevej. Den nye viadukt hen over Buddingevej er taget i brug; men de to jernbaneoverskæringer på Bagsværdvej og Vinkelvej (nærmest viadukten) kan endnu ses tydeligt. På det gamle stationsareal ses Lyngby Tekniske Skoles bygning. Torvet henligger endnu ganske åbent bortset fra husrækken langs Jernbanevej. Først året efter påbegyndtes randbebyggelsen med "Toftebækhush" langs Torvets nordside.

Viadukten blev 15 meter bred med 4,6 meters fri højde, "hvorved Sporvogn eventuelt kan føres igennem". Sænkningen blev 30 meter lang og medførte et stort jordarbejde, hvoraf kommunen måtte påtage sig den del, der vedrørte Jernbanevej og dens sideveje, d.v.s. alle ramper øst for jernbanen. Desuden skulle kommunen sørge for vejbelægning på alle ramperne samt under viadukten. Til gengæld fik kommunen en trafikforbindelse, der var langt mere effektiv end den, Statsbanernes forslag

gav mulighed for. Samtidig fik de store ubebyggede arealer vest for jernbanen en kortere afstand til stationen, når viadukten kom til at ligge på dette sted, og ville dermed blive mere attraktive som byggegrunde.

Fotografierne på denne og den følgende side giver et indtryk af, hvor omfattende jordarbejdet ved viaduktanlægget blev, fordi også de tilstødende veje måtte forsænkes. Som en sidegevinst kunne kommunen disponere over den store mængde bortgravede jord.



Udgravningsarbejdet til viadukten på Buddingevej ca. 1920. Et nordbanetog passerer hen over broen på vej mod Holte.

Udgravningsarbejdet på Jernbanevej ca. 1920. Huset til venstre er fotograf Collins villa, Jernbanevej 21 (jf. billedet side 53).



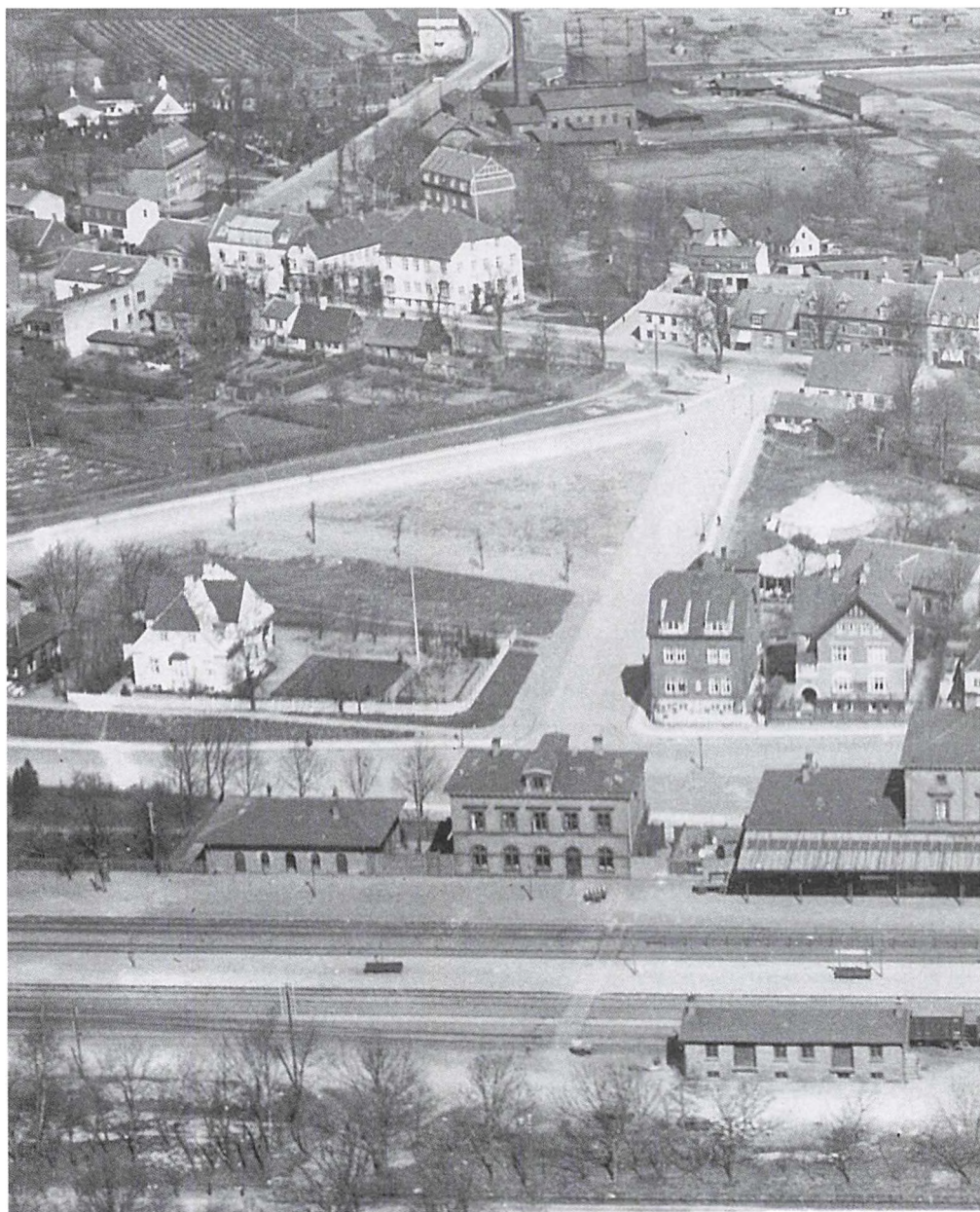
Torvet

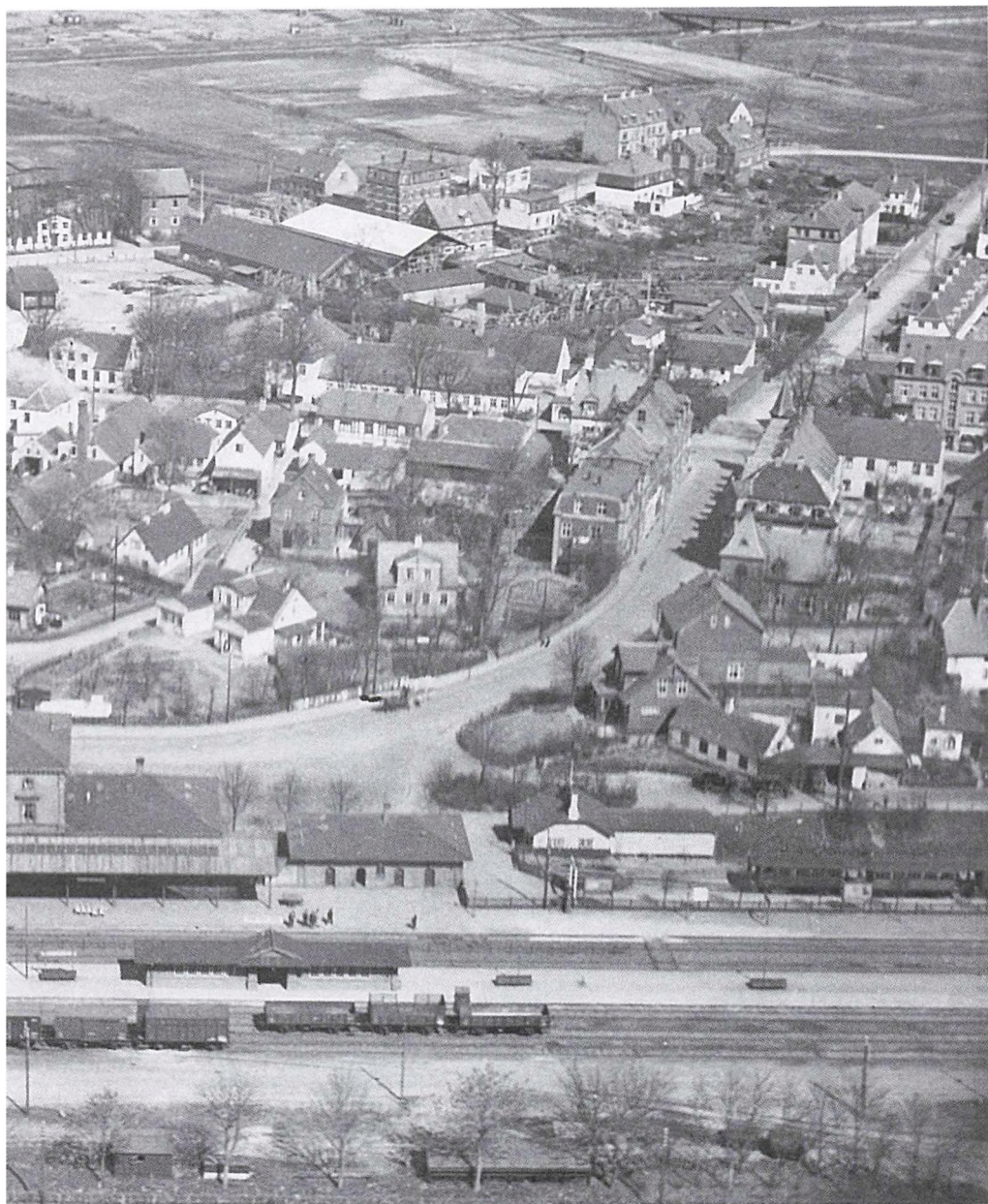
Som ovenfor nævnt var man allerede ved den nye stations opførelse i 1891 klar over, at der ville blive brug for en direkte vej mellem stationen og Lyngby Hovedgade, og med de fire fremsynedes mænds køb af den ledige grund i 1910 havde man foretaget, hvad man i dag ville kalde en arealreservering.

I 1917 fik Lyngby Sogneråd yderligere mulighed for at købe nogle store grunde imellem Hovedgaden og Jernbanevej på gunstige vilkår, og hermed opstod muligheden for at anlægge et torv, som byen hidtil havde manglet.⁷⁰ Torvet afgrænsedes af to veje med fælles udmunding i Lyngby Hovedgade, den ene fra stationspladsen med brug af de fire fremsynede mænds grund og den anden fra den planlagte viadukt under jernbanen. De to veje fik navnene hhv. Søndre Torvevej og Nordre

Torvevej; men disse vejnavne blev sjældent brugt. Bag ved den trekantede plads mellem de to veje skulle rådhuset opføres med facaden imod Lyngby Hovedgade. Noget af den opgravede jord fra viadukten skulle bruges til fyld på engen, der skulle blive til Torvet, fordi "Bunden ikke er ganske til at stole paa"

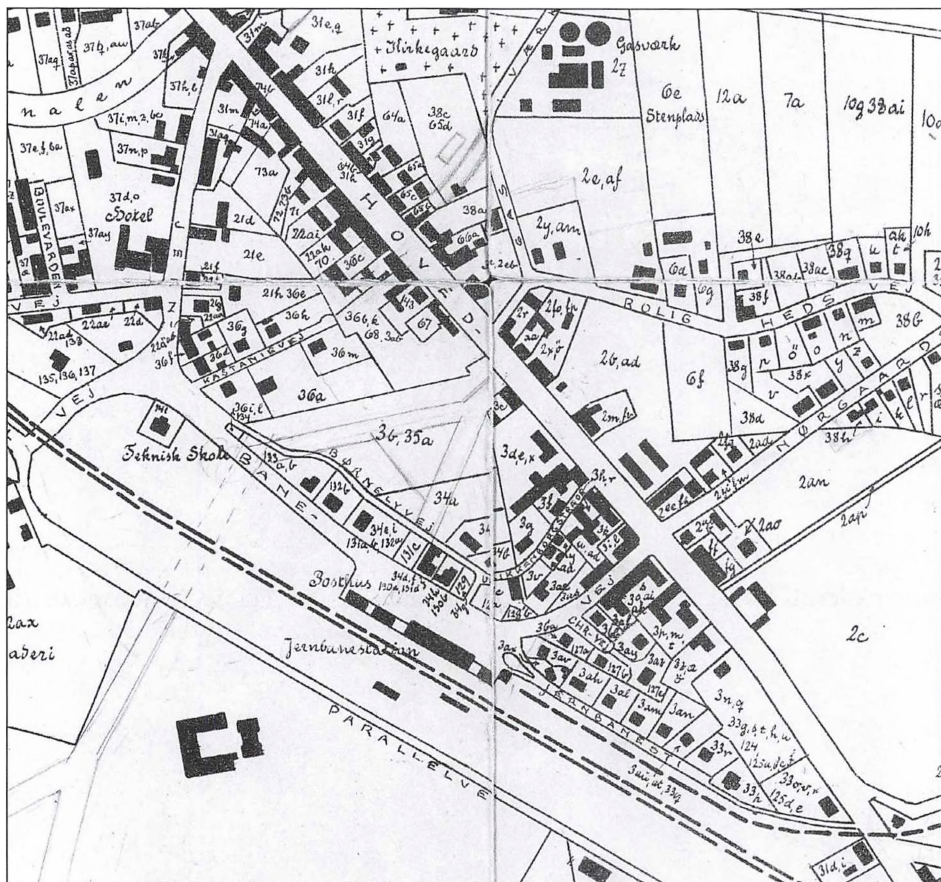
Side 82-83: Lyngby Station med Torvet og den sydlige del af Jernbanevej-kvarteret i 1923. På stationen holder Nærumbanens motorvogne helt til højre. Fra stationspladsen svinger Jernbanevej ud til Lyngby Hovedgade og fortsætter i Nørngaardsvej på den anden side af Hovedgaden. Lige over stationens tag udmunder Ulrikkenborgstræde i stationspladsen. I toppen af billedet ses til venstre den nyanlagte Toftebæksvej med Lyngby Gasværk og helt til højre Nærumbanens bro over Fæstningskanalen.





På det sted, hvor rådhuset skulle bygges, blev der i første omgang anlagt en græsplæne omgivet af stier. I 1923, da Torvet var færdigt, blev der afholdt en arkitektkonkurrence om udformningen af rådhuset og bebyggelsen på de to

torveveje. Arbejdet med opførelsen af vinderprojektet skred imidlertid kun langsomt frem, og planerne ændredes flere gange. Randbebyggelsen omkring Torvet blev først færdig i 1929, og rådhuset blev først påbegyndt efter



Den sydlige del af bymidten i Lyngby i 1916, udsnit af Lyngby-Taarbæk Kommunes matrikelkort. Kortet viser bygninger og påskrifter tydeligere end illustrationen i "Ingeniøren." Blyantsstregene sandsynliggør, at der er tale om det eksemplar af kortet, hvor kommuneingeniør J. A. C. Rastrup har slået de første streger til Lyngby Torv.

Postkort med den nyanlagte Søpromenade i 1920'erne. Søpromenaden blev anlagt som en selvstændig dæmning med afstand til jernbanedæmningen, for at denne senere kunne udvides i bredden.



en ny arkitektkonkurrence i 1938 og taget i brug i 1941. Derfor kom Torvet til at henligge som en stor åben plads gennem det meste af 1920'erne og 1930'erne. Mod vest grænsede det op til baghaverne på Jernbanevej 21-25 (fotograf Collins villa, Jernbanekonditoriet og doktor Preislers villa). Om aftenen kunne man hen over det kommende torv helt ude fra Lyngby Hovedgade se de oplyste vinduer i disse huse på Jernbanevej.

Søpromenaden

Da Nordbanen mellem København og Hillerød-Helsingør blev anlagt i 1864, blev den ført på en dæmning hen over den østlige side af Lyngby Sø. Herved mistede Lyngby adgangen til søen bortset fra nogle enkelte steder på sydbredden. Det var umuligt at spadsere langs søen bortset fra på Prinsessestien, hvorfra man imidlertid ikke kunne se søen, fordi Åmosen lå imellem. Der-

for valgte man at bruge resten af den opgravede jord fra viaduktanlægget til at anlægge en lav dæmning parallelt med jernbanedæmningen på søsiden. Den nye dæmning blev lagt med lidt afstand til jernbanedæmningen, således at denne kunne udvides til flere spor. Søpromenaden fik fra sydsiden adgang gennem en fodgængertunnel fra enden af Rustenborgvej. Samtidig blev der anlagt en gangsti langs østsiden af jernbanen fra den gamle stationsplads til Sorgenfrivej ved "Rottefælden".

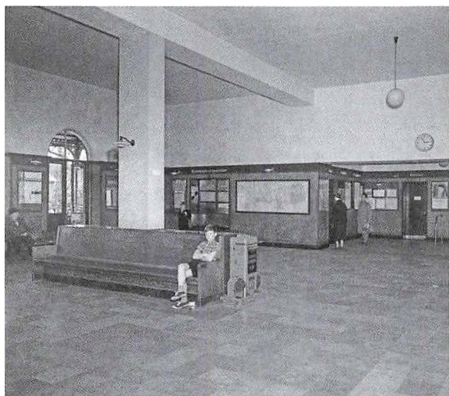
S-toget og viadukten 1936, Jernbanevejs Forlængelse, Trolleybussen og andre busser

Elektrificering af Københavns Nærbanetraffic – altså S-tog – havde stået på DSBs ønskeseddel omtrent fra begyndelsen af 1900-tallet og i hvert fald fra 1917, da Boulevardbanen blev taget i brug. Denne tæt trafikerede, underjor-

diske banestrækning mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station egnede sig ikke for damp-tog, og toggangen ad den indre del af Nordbanen til Holte og Kystbanen til Rungsted Kyst voksede konstant i takt med udbygningen af Københavns nordlige omegn til boligkvarterer. Men indførelsen af elektriske tog med korte intervaller mellem togene krævede store investeringer i køreledninger og viadukter. Selv om man allerede i 1920'erne begyndte at bygge flere viadukter og at tilpasse stationerne til S-togdrift, begyndte de første S-toglinier først at køre i 1934.

I 1936 blev det Holtebanens tur, og den 15. maj 1936 begyndte S-toget linie B at køre mellem København og Holte.

På Lyngby Station blev der foretaget en række ændringer og ombygninger i stationsbygningen. Mest iøjefaldende



Den nyindrettede forhal fra 1936 på Lyngby Station. Foto 1953. (Danmarks Jernbanemuseum).

var, at midterpartiets stueetage blev omdannet til én stor gennemgående forhal, der samtidig skulle fungere som ventesal. Derved blev den store ventesal i sydfløjen overflødig, og en del af den blev i 1938 indrettet til restaurant.⁷¹

I årene op til 1936 var der langs den kommende S-togsline foregået et stort forberedende arbejde. Faktisk strakte forberedelserne sig helt op til Hillerød, for S-togdriften til Holte med faste minuttal krævede, at også damptogene mellem København og Hillerød kørte præcist, fordi de indtil Holte kørte på samme spor som S-togene. Denne præcision kunne man kun regne med, når strækningen mellem Holte og Hillerød var dobbeltsporet, så togene ikke skulle vente på krydsning med modgående tog på mellemstationerne. Mellem København og Holte var der som nævnt dobbeltspor fra 1891, og dobbeltsporet til Hillerød blev færdigt i 1935. Samtidig byggedes viadukter, og stationerne forberedtes til eldrift med bl.a. høje perroner.

I Lyngby var man forholdsvis heldigt stillet, fordi man allerede i 1923 havde fået viadukten på Buddingevej og dermed kun manglede at opføre en viadukt på Kongevejen syd for Lyngby Station. Nord for Lyngby skulle der i første omgang kun bygges en viadukt ved Virum Station og en ny viadukt ved Sorgenfri Station, idet Frederiksdalsvejens (Hummeltoftevejs) bro fra 1863 ikke egnede sig til udvidelse.

Til gengæld var der store problemer med jernbaneoverskæringerne lige syd



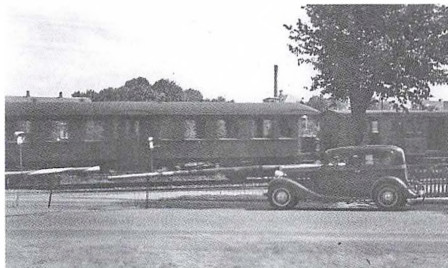
Aviskiosken på Lyngby Station i 1947 med kioskejer Hjalmar Andersen bag lugen.

for Lyngby Station, hvor både Nordbanen og Nærumbanen krydsede Kongevejen med 150 meters mellemrum. Ved Nordbanens jernbaneoverskæring var der bomme, hvorimod der ved Nærumbanen udspændtes en kæde ved togtid og anbragtes en stander med et rødt flag midt på vejen. Senere blev togene rangeret langsomt over vejen, mens en togtjent gik foran lokomotivet med en klokke. Der skete mange uheld og ulykker i disse overkørsler, og de blev ofte omtalt i den lokale avis. Indtil lidt ind i 1900-tallet var det oftest hestevogne med løbske heste, der påkørte bommene; men i 1907 skete det første uheld med en bil: "En Automobildroske, som i Aftes skulde bringe en Gæst til Sorgenfri Slot, kørte ved 6 Tiden mod Jernbanebommen paa Kongevejen her i Lyngby. Sammenstødet var saa stærkt, at Bommen gik itu ligesom

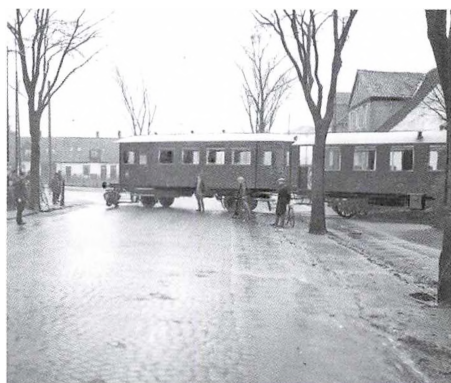
Drosken blev stærkt medtaget".⁷² I 1910 kom den første lokale taxi i Lyngby og fik holdeplads ved stationen, da sognerådet gav cykelfabrikant Lindvold tilladelse til at køre med "automobildroske".⁷³

Efterhånden som der kom flere biler, skete der talrige påkørsler i mørke, når bilisterne ikke kunne se den røde lygte på bommen. Der var ingen gadelygter eller anden belysning ved overskæringen. Et enkelt uheld skilte sig ud, fordi det for en gangs skyld var bommen, der ramte bilen. Kreds-læge Johan Lemche var en sen aften i 1924 på vej hjem til Lyngby i sit automobil, da jernbanebommen gik ned over bilen. Bilens øverste del blev knust, og bommen knækkede. Lemche satte fuld fart på bilen og nåede over skinnerne, mens ledvogteren løb ud ad sporet med en lygte og fik standset toget.⁷⁴

Ved Nærumbanens overskæring skete der ligeledes mange uheld. Banens driftsbestyrer klagede i 1924 over, at



Ventende bil ved jernbaneoverskæringen på Kongevejen (Lyngby Hovedgade) syd for Lyngby Station i begyndelsen af 1930'erne.



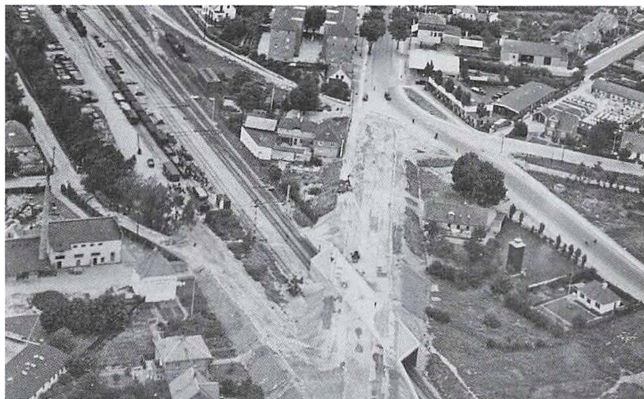
Nærumbanens motortog under udkørsel fra Lyngby Station hen over Lyngby Hovedgade. Fotografiet er optaget ved en rekonstruktion af motorcykelulykken i 1931, hvor to mennesker blev dræbt ved at påkøre det krydsende tog.

flere bilister ikke standsede for det rangerende tog, men tværtimod satte farten op og kørte over sporet lige foran toget, så manden med klokken måtte springe til side for ikke at blive ramt.⁷⁵

Den alvorligste ulykke skete i 1931, da en motorcyklist og en passager på bagsædet begge blev dræbt ved at påkøre toget, da det var ved at krydse Lyngby Hovedgade.⁷⁶

Til Statsbanernes nye dobbeltspor opførtes en viadukt, som førte Kongevejen hen over sporene. For at ramperne på vejen ikke skulle blive for stejle, sænkedes banelinien en meter, men der blev alligevel anselige stigninger på begge sider af viadukten. På sydsiden kom navnlig Lyngbys brandstation til at ligge meget lavt; men det gav til gengæld nogle rigtig gode tilskuerpladser ved brandvæsenets lørdagsøvelser.

På nordsiden af viadukten blev Lyngby Hovedgade stadig krydset af Nærumbanen, som man nødvendig ville ofre en viadukt på. Desuden ville en eventuel viadukt på dette sted medføre høje ramper ud for allerede opførte ejendomme, f.eks. de store etageejendomme Lyngby Hovedgade



S-togets viadukt under Lyngby Hovedgade under opførelse i 1935. Man ser de stejle skrænter fra toppen af viadukten ned til de omgivende områder, f.eks. brandstationen i billedets højre side.

84 og 86 (begge opført 1930). På den anden side kunne man heller ikke lade Nærumbanen fortsætte med at krydse Lyngby Hovedgade i niveau, fordi niveauet nu var blevet hævet. Ved opførelsen af viadukten og dermed ramperne på Lyngby Hovedgade var man nødt til at hæve Nærumbanens spor op til rampens niveau ud for sporet, og i den anledning måtte man nedrive bl.a. Nærumbanens eneste vogterhus, jf. ovenfor. Rutscheturen med Nærumbanens tog var uhensigtsmæssig, og det ville være overraskende for bilister, der kom sydfra op over viadukten og ikke havde oversigt fremad, at der kom et tog kørende hen over vejen.⁷⁷

Som nævnt løste man problemet ved at omlægge Nærumbanen syd for Klampenborgvej, så sporet førte i om-

trent lige linie mod syd til den nye Jægersborg Station på S-banen, og efter indvielsesdagen den 15. maj kunne banens midlertidige ramper ved Lyngby Hovedgade fjernes sammen med dens spor på Lyngby Station. Den oprindelige linieføring kan i dag kun ses som en gangsti mellem Peter Rørdams Vej og Frem/Birkholmsvej. Stien har bevaret sin form efter det stærkt krummede spor i den skarpe kurve ind til Lyngby Station.

Den 15. maj 1936 var naturligvis en festdag i Lyngby. Gennem årene var toggangen på Nordbanen blevet stadig hyppigere, og lige inden S-toget kom, havde man 42 daglige damptog til København på hverdage og 35 på søn- og helligdage. De kørte omtrent i halvti-medrift, og turen varede 23-28 minutter.

Nærumbanens motorvogne holder på Lyngby Station i 1936 umiddelbart før endestationens flytning til Jægersborg. I baggrunden ses stationsbygningen og til venstre stakittet ind mod DSBs sporområde. Langs perron 2 kommer et gennemkørende Nordbanetog mod København.





Nærumbanens sydlige endestation under flytning i 1935. Man ser det gamle, kurvede spor fra Lyngby Station rundt om bl.a. byggeforeningen Frem's regelmæssige bebyggelse af små hvide dobbelthuse. Derefter krydser sporet Nørgaardsvej og passerer lidt længere mod nord hen over Fæstningskanalen på en bro. Mellem kanalen og Nørgaardsvej deler sporet sig. Den nye strækning fører i lige linie hen til Jægersborg S-station (uden for billedet til højre). Lige over motorvognen, der kører på den gamle strækning, ses den kommunale losseplads.

Med S-toget fik man 60 daglige forbindelser i fast 20 minutters drift og med en køretid på 23 minutter til Københavns Hovedbanegård, selv om S-toget skulle standse ved fem nye stationer. Herefter standsede ingen af damplokomotivene mellem København og Hillerød i Lyngby.⁷⁸ Kun i en periode i 1939 standsede et enkelt eftermiddags-damplokomotiv til Hillerød i Lyngby klokken 17.31, fordi S-togene ikke kunne rumme kulminationen af myldretidstrafikken fra København. I modsætning til den firesporede Klampenborgbane kunne der ikke indføres 10 minutters drift på Nordbanen, fordi de langsommere damplokomotivene skulle benytte de samme spor som S-toget. Selv da diesellokomotiver af type MY og senere MX fra slutningen af 1950'erne begyndte at afløse de dampdrevne S-maskiner, var køretiden længere end S-togenes.⁷⁹

For at løse problemet med damplokomotivene forberedte DSB at udvide Nordbanen fra to til fire spor mellem Hellerup og Holte. Da viadukten syd for Lyngby Station i slutningen af 1950'erne skulle udvides af hensyn til Omfartsvejens underføring langs banen, blev der gjort plads de to nye jernbanespor. Disse spor blev imidlertid aldrig anlagt, fordi DSB i stedet valgte at videreføre S-toget til Hillerød og derved kunne udfase de lokomotivtrukne tog bortset fra enkelte godstog.⁸⁰

Jernbanevejs Forlængelse

Nedlæggelsen af Nærumbanens indføring til Lyngby Station betød, at der blev en strimmel jord ledig langs vestsiden af Jernbanestien. Den blev udnyttet til en udvidelse af Jernbanestien til en egentlig vej, som først kaldtes

Damploget til Hillerød ruller igennem Lyngby Station ca. 1952. På perronen henstår cykler og gods, og langs tagkanten hænger skåle med blomster. Situationen udtrykker stille provinsby-idyl; men på den modsatte perron giver mylderet af passagerer fra S-toget et helt anderledes indtryk af moderne forstad. Denne brydning mellem gammelt og nyt var meget karakteristisk for Lyngby i 1950'erne. (W. E. Dancker-Jensen foto/BaneBøger).



Da Nærumbanen var omlagt fra Lyngby til Jægersborg, blev dens sporterræn på Lyngby Station fjernet og arealet udnyttet til en forlængelse af Jernbanevej til Lyngby Hovedgade over for Jægersborgvej. Hermed forsvandt navnet Jernbanestien, og den hidtidige udkørsel fra Stationspladsen til Hovedgaden fik navnet Gammel Jernbanevej.

Jernbanevejs Forlængelse, men som hurtigt blev en del af Jernbanevej og blev nummereret som sådan. Formålet med den nye vejføring var dels at skabe en direkte forlængelse af Jægersborgvej frem til stationen (man talte derfor også om "Jægersborgvejs Forlængelse" om den nye vejstrækning), dels for at gøre linieføringen af den planlagte trolleybuslinie 12 (senere 23, jf. nedenfor) nemmere.

Også den gamle cykelstald og garderobe for enden af Nærumbanens spor blev fjernet for at give plads til Jernbanevejs Forlængelse, og kioskejereren (nu Gotfred Henriksens enke Agnes) opførte i 1937 en ny cykelstald og garderobebygning med en tankstation umiddelbart syd for stationsbygningen. Materialer fra den gamle bygning blev genbrugt til opførelsen af

en overdækket vaskeplads ved tankstationen.⁸¹

Den hidtidige udkørsel fra Stationspladsen til Lyngby Hovedgade mellem nr. 76A og 78 blev fra 1938 kaldt Gammel Jernbanevej og fik som tidligere nævnt nye numre på den ulige (nordlige) side, hvor numrene Jernbanevej 27c-33 blev til Gammel Jernbanevej 1-9. Nr. 14-20 på den lige side beholdt deres numre. Husene på Jernbanestien (der kun havde ulige numre, nemlig 1-15) fik nye numre på Jernbanevej (nr. 43-57). Den største ændring overgik forfatteren, ingeniør Marstrands hus, der skiftede både nummer og vejside: fra Jernbanevej 12 til Jernbanevej 41. Alle disse nummerændringer optræder første gang i Lyngby-Taarbæk Kommunes Vejviser 1938.



Den nye cykelstald og garderobebygning fra 1937 set fra hjørnet af Stationspladsen og Jernbanevejs Forlængelse i 1956.

Busser

Da S-toget til Hillerød kom i 1968, var det gennemkørende mellem København og Holte, ligesom damptoget havde været. Handelsforeningen i Lyngby pressede på for at få Hillerød-togene til at standse i Lyngby for at tiltrække kunder fra Nordsjælland. DSBs daværende generaldirektør Poul Hjelt blev på et tidspunkt så irriteret, at han kom til at sige, at ”DSB er ikke ansat af Lyngbys Handelsforening.” Efterhånden som Lyngby Storcenter nærmede sig sin færdiggørelse, voksede også Lyngby-Taarbæk Kommunes interesse for at få Hillerød-togene til at standse i Lyngby, og borgmesteren – både Paul Fenneberg og senere Ole Harkjær – rettede flere gange henvendelse til DSB om sagen. Men først i maj 1989 lykkedes det for Lyngby at få sit ønske opfyldt. Siden har Hillerød-togene standset i Lyngby, og i dag er der 10 minutters drift i det meste af butikstiden.⁸²

Da S-toget begyndte at køre i 1936, smittede 20-minuttersdriften af på buslinierne på Jernbanepladsen, og efterhånden som der med udbygningen af Lyngby-Taarbæk Kommune kom nye busruter, blev det almindeligt, at busserne kørte i hele S-togets daglige driftstid. Selv når man kom med sidste S-tog fra København, kunne man regne med, at bussen holdt uden for Lyngby Station og ventede.

De første buslinier til Lyngby Station kom i 1922, hhv. fra København via Vangede og fra Bagsværd.

I 1936 udgik følgende buslinier fra

Busser på Stationspladsen ca. 1935. Foran stationsbygningen holder bussen fra Bagsværd til Charlottenlund (senere de lyseblå busser, der også kørte til Ballerup), og midt på pladsen holder Gunnar og Svend Bojesens Hjortekær-bus, der fortsatte til Femvejen (senere de grønne busser).

Midt i billedet bag flagstangen ses "Matadorhuset", d.v.s. ejendommen på hjørnet af indkørsten til Torvet (i 2013 Jernbaneplassen 22).



Lyngby Station eller passerede stationen: De Grønne Rutebiler mellem Lyngby og København, Povl Thomsens rute Bagsværd-Lyngby-Charlottenlund (blå busser), Andreas Jacobsens rute Hillerød/Hørsholm-Holte-Lyngby-København (De Gule Omnibusser), Bojesens rutebiler Lyngby-Lundtofte-Hjortekær (grønne busser), P. Chr. Pedersens rute Søborg-Lyngby-Klampenborg-Taarbæk-Trepilelågen.

I de følgende år voksede antallet af buslinier på Stationspladsen i Lyngby, og omkring 1960 var trængslen så stor, at tre linier måtte have endestation på Ulrikkenborg Plads på den modsatte side af stationen. Det var ret forvirrende; men da den nye Jernbaneplass blev taget i brug i 1961, blev der plads til alle busruterne her.

Det er ikke stedet her at fortælle mere om de utallige buslinier, der siden 1922 har trafikeret Lyngby Station.

Udviklingen frem til omkring 1990 er skildret af Michael Sinding i Lyngby-Bogen 1993, hvor en række farvebilleder illustrerer det brogede billede af Jernbaneplassens busser gennem 1950'erne og 1960'erne: Therkildsens lyseblå til Hareskoven eller Charlottenlund, De Blaa Omnibussers mørkeblå til Nærum-Søllerød, Simonsens brune til Virum og Bojesens grønne til Hjortekær, De Forenede Rutebilers blegrøde (senere røde med sort tag) til Søborg-Gladsaxe m.fl. og DSB's mørkerøde til Hillerød og Usserød, NESA's gule til Nørreport og Nærumbanens sølvfarvede til Ørholm og Gammel Holte. Senere kom også De Hvide Busser (strandvejsbussen til Helsingør) til Lyngby; men efter oprettelsen af Hovedstadsområdet Trafikelskab (HT) i 1974 blev alle busserne efterhånden gule.⁸³ I nutiden er den enerådende gule farve dog blevet suppleret med

blå hjørner på S-busserne, der kører på ringvejene rundt om København, og hvoraf hele tre linier som et af de ganske få steder i Københavnsområdet mødes på Jernbaneplassen i Lyngby: 200S til Friheden Station, 300S til Gammel Holte/Ishøj og 400 S til Hundige.

Trolleybussen 1938-73

Trolleybussen mellem Lyngby og København, som begyndte at køre i 1938, kom aldrig til at passere Lyngby Station, selv om det fra starten var planlagt. Fordi trolleybussen dog var medvirkende årsag til ændringer på Jernbanevej, og fordi dens historie er interessant set i lyset af de i 2013 aktuelle planer om en letbane, har den en vis relevans i denne sammenhæng. Trolleybusliniens historie er i det følgende opridset samlet og i korthed, men kan findes omtalt spredt andetsteds.⁸⁴

Trolleybussens forgænger var ”De Grønne Rutebiler” mellem København og Lyngby, der havde kørt siden 1922. I København var endestationen Vognmandsmarken ved Hans Knudsens Plads, medens busserne i Lyngby havde endestation ved Lottenborg. Ruten, som tilhørte proprietær Georg Lehwalds svigersøn Frode Blach, udviklede sig efter 1938 til den endnu eksisterende Blachs Turisttrafik.

NESA (Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab) havde i Gentofte Kommune siden 1902 drevet sporvognstrafik og siden 1927 trafik med trolleybusser, d.v.s. elektriske busser med strømforsyning fra to pa-

rallele køreledninger. Trolleybusserne var renlige (i dag ville man sige miljørigtige), hurtige og lydløse; men de var ikke så fleksible som almindelige busser, fordi de kun kunne køre ad de faste ruter, hvor der var udsæendt køreledninger. Køreledningerne var dyre at vedligeholde, og busserne var dyrere end dieseldrevne busser, fordi markedet for trolleybusser ikke var ret stort.

I samarbejde med Københavns Sporveje åbnede NESA i 1938 en trolleybuslinie til Lyngby, som fik linienummeret 12 (fra 1945 ændret til 23). Vognene på denne rute, hvoraf nogle tilhørte NESA og andre KS, fik de københavnske sporvejes gule farve. Trolleybussen havde i København endestation ved Nørreport Station og kørte ad Lyngbyvejen og Lyngby Hovedgade til hjørnet af Lyngby Hovedgade og Gammel Lundtoftevej, hvor der anlagdes en vendesløjfe. I 1939 forlængedes ruten til hjørnet af Kongevejen og Skovbrynet. Begge steder kan man se spor af vendesløjferne. I Lyngby havde man som nævnt regnet med, at trolleybussen ville få endestation ved Lyngby Station. En af grundene til, at Lyngby-Taarbæk Kommune anlagde Jernbanevejs forlængelse, var netop at gøre det nemmere for trolleybussen at nå fra Lyngbyvejen hen til stationen, og DSB argumenterede ligeledes for, at trolleybussen skulle køre til Lyngby Station. ”Men denne linieføring viste sig praktisk uigennemførlig”, og Trolleybussen forblev gennem hele sin tid på Lyngby Hovedgade.⁸⁵

Trolleybussen drejer ud på Lyngby Hovedgade fra vandepladsen ved Lyngby Kirke ca. 1950. De karakteristiske tre-akslede vogne kørte ikke forbi Lyngby Station, men gennem Hovedgaden direkte videre ad Lyngbyvejen til København.



De første trolleybusser, der anskaffedes til Lyngby-ruten i 1938, var treakslede med to bagaksler og havde dermed et ret særpræget udseende. De blev i 1950 suppleret med mere moderne udseende vogne, stadig i de københavnske sporvejes gule farve og nu udelukkende tilhørende KS. I 1963 nedlagdes strækningen Lyngby-Sorgenfri, og de tomandsbetjente trolleybusser erstattedes af enmandsbetjente dieseldrevne busser. Personalebesparelsen var den ene af grundene til, at man gik over til dieslbusser. Den anden grund var, at de store vejarbejder ved Lyngbyvejens ombygning til motorvej ville medføre store udgifter, fordi køreledningerne ofte skulle flyttes.

Dieslbusserne på linie 23 fik en lidt anderledes linieføring i Lyngby, idet de videreførtes fra hjørnet af Lyngby Hovedgade og Gammel Lundtoftevej til

en ny endestation på Peter Lunds Vej i Bondebyen. Her ses stadig en buslomme foran Lindegården. I retning mod Nørreport blev busserne ført forbi Lyngby Station. Da HT (Hovedstadsområdets Trafikselskab) blev oprettet i 1974, overtog det bl.a. NESAs linie 23 og Statsbarnernes linie 184, som blev lagt sammen til en ny linie 84 (senere igen 184).⁸⁶

Posthuset

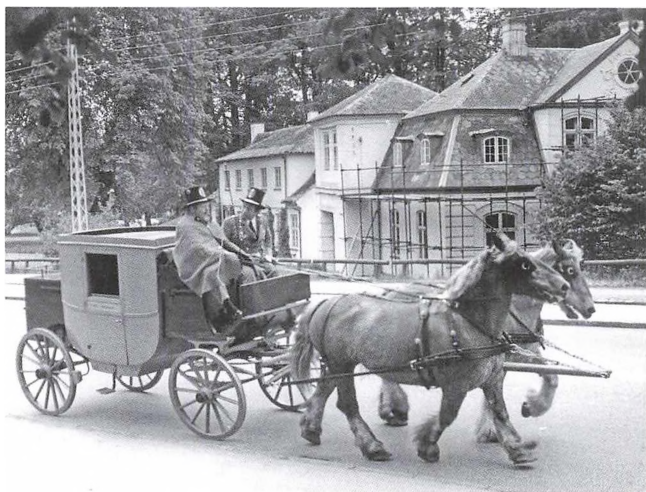
Lyngby Postkontor, i daglig tale Lyngby Posthus, har ikke altid ligget på Jernbanepladsen, men ”kun” siden 1891. Fordi postkontoret fra starten har været en vigtig del af Lyngbys trafikhistorie, er det imidlertid naturligt i denne sammenhæng også at fortælle om dets tilblivelse. Historien om postkontoret begynder i 1771, hvor der i foråret blev åbnet en postrute med hestevogn mel-

lem København og Hørsholm. Det skete efter ordre fra Johan Fr. Struensee, som var den sindssyge kong Christian den Syvendes livlæge og dronning Caroline Mathildes elsker. Om sommeren opholdt hoffet sig på Hirschholm Slot, hvorfra Struensee udøvede sit enevældige styre på kongens vegne.

I Lyngby blev der åbnet en postekspedition i kroen Holland, hvis ejer Andreas Jørgensen Kjær dermed blev Lyngbys første postmester (egentlig kun postekspeditør). Efter hans død samme år blev embedet overtaget af hans enke Else Marie Kjær. Postvognen afgik daglig fra København kl. 9 og fra Hørsholm kl. 18. Senere på året blev postruten forlænget til Helsingør; men allerede i 1772 blev Struensee afsat og henrettet, og derefter blev den såkaldte Hofpost nedlagt.

Lyngby postekspedition blev imidlertid opretholdt og benyttet af den ridende post mellem København og Helsingør, som havde eksisteret siden 1624, og da den kørende post blev genoptaget i 1777 på ruten København-Lyngby-Hørsholm-Helsingør, blev Else Marie Kjær stilling som postekspeditør fornyet og hendes løn fastsat til 88 rigsdaler om året. I 1777 fejrede man både i Lyngby og i Hørsholm postkontorenes 200 års jubilæum, selv om det altså skete med seks års forsinkelse.

Postforbindelsen mellem København og Nordsjælland gennem Lyngby blev kørt af københavnske vognmænd, der havde kontrakt med postvæsenet. Vognene var lukkede og medtog både post og passagerer, og ruten med postførende dagvogne blev opretholdt til 1864. I 1791 blev postekspeditøren



I 1977 fejrede Lyngby Postkontor et forsinket 200 års jubilæum med flere arrangementer og udgivelser. Et af de mere spektakulære indslag var kørsel med en gammel postdiligence på ruten Lyngby-Hørsholm. Her ses postvognen på Kongevejen ud for Frieboeshvile.

Siden oprettelsen i 1771 havde Lyngby Postkontor været en del af kroen Holland på hjørnet af Kongevejen og den senere Jernbanevej, og i 1802 opførtes en ny postgård med tilhørende rejsestald over for kroens hovedbygning. Postgårdens smukke bygning blev revet ned i 1974. Foto ca. 1910.



udnævnt til postmester. Der skete løbende ændringer i vognenes størrelse og kørsels hyppighed; men som bosat i Lyngby kunne man regne med daglig postforbindelse til både København og Helsingør. Postkontoret forblev på kroen Holland og embedet som postmester var i den samme families besiddelse, til postmester Niels Lauritzen Hvidt afgik i 1843.⁸⁷

Kroen Hollands bygninger lå på begge sider af Kongevejen, og hvor i bygningskomplekset postkontoret blev indrettet i 1771, ved vi ikke. Efter en stor brand opførtes i 1802 en række nye bygninger, bl.a. den såkaldte Postgård på østsiden af Kongevejen og i tilknytning hertil en ny rejsestald nordfor. Her fandtes Lyngby Postkontor frem til 1863, hvor jernbanen til København blev taget i brug og postkontoret flyttede til stationen.⁸⁸

Ved folketællingen i 1834 boede der i postgården (opført i 1802) foruden postmester Hvidt en postfuldmægtig Jens K. Bøeg og et postbud Anders Larsen. På den tid omfattede Lyngby Postdistrikt den vestlige del af den senere Lyngby-Taarbæk Kommune (d.v.s. vest for Dyrehaven) samt Nærum, Nyholte, Dronninggård, Farum, Værløse, Kulhus, Bagsværd, Jægersborg og Gentofte.

I 1845 blev der oprettet en brev- og personpostrute mellem København og Hillerød via Lyngby og Holte, som ved nedlæggelsen i 1864 kørte to gange om dagen. Desuden var der imellem Lyngby og København en hestetrukken omnibus med seks daglige afgangene hver vej. Dertil kom den oprindelige rute mellem København og Helsingør via Lyngby-Hørsholm.

Da jernbanen kom til Lyngby i 1863,

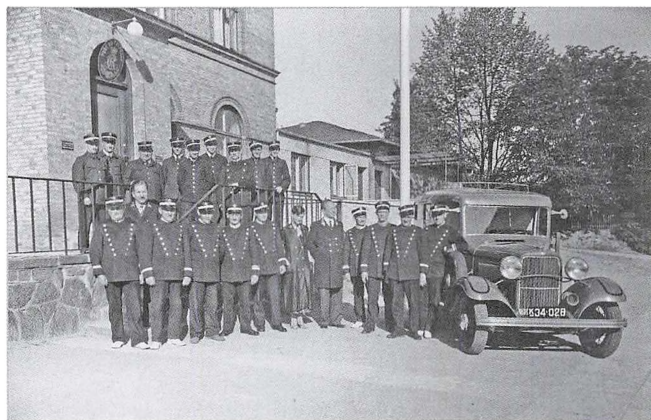
flyttede Lyngby Postkontor som nævnt til den nye station. Samtidig nedlagdes de to ruter med dagvogn til Hillerød og til Helsingør, hvorimod dagvognen til København fortsatte endnu et stykke tid.⁸⁹ Dagvognen havde i København endestation ved gæstgivergården ”Solen” i Pustervig.⁹⁰

På jernbanestationen fik postkontoret som tidligere nævnt lokaler i den sydlige sidefløj med indgang i gavlen. Senere blev bygningens nordfløj forlænget med ca. fem meter til nye lokaler for postkontoret, der nu fik indgang i facaden mod stationspladsen. Udvidelsen skete senest i 1883, hvor den er vist på en grundplan.⁹¹

I 1890 blev der sammen med den nye banegård også opført et nyt posthus nord for stationen, ligeledes tegnet af arkitekt N. P. C. Holsøe og i samme stil som stationsbygningen, om end med

mindre udsmykning. Publikumsbetjening, budstue og pakrum, telegraf- og telefonkontor (”apparatværelse”) samt kontorer for postmester og assistent fandtes i stueetagen. Første sal var indrettet som en rummelig tjenestelejlighed for postmesteren, og på anden sal var der værelser til to assistenter og tørreloft. Der var kælder under halvdel af bygningen, bl.a. et ”batterirum” lige under telegraflokalet.⁹²

På et tidspunkt før 1934 blev der påbygget et vindfang og et nyt udvendigt trappeparti foran indgangsdøren midt på facaden. I 1934-36 skete en større ombygning og udvidelse af posthusets stueetage, idet der opførtes en mellembygning i én etage hen til stationskompleksets nordlige udhus, hvoraf halvdel nu blev en del af posthuset. Hele stueetagen af det oprindelige posthus blev inddraget til publikumsbetjening



Lyngby Postkontor 1935 med personale, postbil og ny tilbygning til højre for den gamle bygning. Midt i opstillingen ses postmester Georg Hansen (uden hovedbeklædning).

(herunder postmesterens kontor). I den nye mellembygning indrettedes budstue mod perronen og et stort lokale for ankomende post med en lukket gård foran, som en lastbil kunne bakke ind til fra en opkørsel fra stationspladsen. På taget af mellembygningen fik postmesterens lejlighed en altan. I det hidtidige udhus indrettedes pakrum samt garage til lastbilen med adgang fra den nye opkørsel. Når posten fra 1936 ankom med lastbil, skyldtes det, at Nordbanens tog med postvogne ikke længere standsede i Lyngby.⁹³

Trods den store udvidelse i 1936 blev posthuset hurtigt for lille. Indbyggertallet i Lyngby-Taarbæk Kommune var i 1930 ca. 15.000, men voksede til ca. 30.000 i 1940 og over 45.000 i 1950. Man erkendte behovet for et nyt og større posthus; men i første omgang løste man pladsproblemet med en barak på omtrent 20 x 10 meter, som blev midlertidigt opstillet på forpladsen umiddelbart foran posthusets tilbygninger. Hele barakken anvendtes til publikumsekspedition samt telegrafur, postmesterens kontor og et lille pakrum.

Da Lyngby-Taarbæk Sogneråd i 1946 gav tilladelse til opstilling af barakken, regnede Postvæsenet med at kunne opføre et nyt posthus inden 1. januar 1949 på en grund tilhørende DSB syd for stationsbygningen. Men hvis Sognerådet kunne tilbyde en velbeliggende og velegnet byggegrund et andet sted, var Postvæsenet interesseret. Det sidstnævnte viste sig at blive tilfældet.⁹⁴



Lyngby's gamle posthus fra 1891 med den midlertidige barak fra 1949, fotograferet i 1955 fra udkørslen fra Lyngby Torv. På dette tidspunkt var det nye posthus taget i brug, og det gamle skulle indrettes som midlertidig station.

Det gamle posthus fra 1890 med senere udvidelser nåede imidlertid at være i brug til 1954, hvor det nuværende posthus på den modsatte side af Jernbaneplassen åbnede. I 1957 blev stationsbygningen nedrevet bortset fra den nordlige fløj med kommandoposten, der først forsvandt i 1958. Imens den nye station blev opført, hvor den forrige havde ligget, blev det gamle posthus anvendt som midlertidig station, indtil det sidst i 1958 blev nedrevet.

Det nye posthus, som opførtes i 1952-54, blev i fire etager, hvoraf Postvæsenet selv anvendte stueetagen til publikumsbetjening og første sal til kontorer. Anden og en del af tredje sal blev udlejet til erhverv, og postmesteren fik tjenestebolig på 3. sal.

Da det nye posthus blev opført, fik



Lyngby Posthus fra 1954 med butiksføljen til venstre.

det en énetages sidebygning med butikker langs Likørstræde. Da posthuset efterhånden blev for lille, blev butikkerne inddraget og en ny butiksrække opført som en selvstændig bygning langs den modsatte side af Likørstræde. Samtidig fik Postvæsenet tilladelse til at bygge en etage ovenpå i forbindelse med posthuset, altså hen over et stykke af Likørstræde, hvorved "Posthusarkaden" opstod.⁹⁵

Da postmængderne stadig voksede, blev forholdene i postgården for enden af den lukkede Gammel Jernbanevej for trange, og i 1999 valgte Postdanmark at flytte funktionerne omkring postindlevering, postkassetømning, sortering og omdeling til et nyt omdelingscenter på Lundtoftegårdsvej i Lundtofte, men at beholde publikumsbetjeningen i posthuset med dets centrale placering i byen. I 2013 nedlagde Postdanmark

imidlertid også publikumsbetjeningen på posthuset og åbnede i stedet en postbutik i dagligvareforretningen SuperBest på Lyngby Hovedgade 80.

Omfartsvejen og Jernbanepladsen, ny udkørsel til Lyngby Hovedgade

Omfartsvejen

Allerede i 1930'erne var trafikken på Lyngby Hovedgade blevet så tæt, at man begyndte at overveje, hvordan man kunne aflaste den. Næsten hele den kørende trafik imellem København og Nordsjælland skulle passere den brolagte Lyngby Hovedgade, idet de eneste alternative veje var Strandvejen eller Frederiksborg Landevej vest om Furesøen. Navnlig det smalle stykke af Hovedgaden ud for Jernbanevej skabte en flaskehals i trafikken, og en udvidelse af vejen ville kræve omfattende

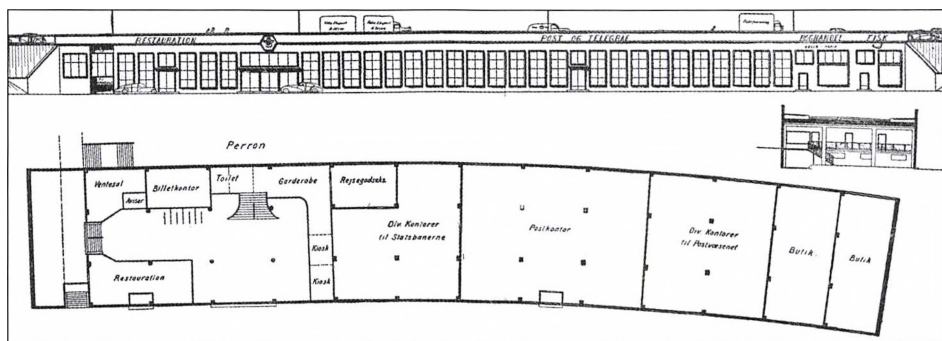
nedrivninger på byens mest værdifulde grunde. Man indså, at løsningen måtte være at anlægge en ny vej uden om den tættest bebyggede del af Lyngby på begge sider af Hovedgaden.

I 1932 præsenterede den unge arkitekt Edwin Christiansen et forslag til en byplan for Lyngby med bl.a. en omkørselsvej langs jernbanens vestside. Omkørselsvejen skulle udgå fra Lyngby Hovedgade syd for jernbaneoverskæringerne og erstatte Parallelvej på det første stykke. Derefter skulle vejen følge jernbanelinien gennem Lyngby Sø op til den nuværende Sorgenfri Station, hvor den med en tunnel eller en bro skulle krydse jernbanen for at nå ud til Kongevejen ved Virumgård. Ved denne linieføring ville det kun være nogle få huse på Vinkelvej og Baune Allé, der skulle nedrives. Edwin Christiansen, hvis far var kommunens brandchef og en kendt mand i Lyngby, fremsatte øjensynlig sit forslag uopfordret, men fik ved et møde på Hotel Lyngby lejlighed til at forelægge det for Lyngby-Taarbæks sogneråd og tekniske forvaltning. Han fortalte siden, at da kommunen i 1933 anlagde Ulrikkenborg Plads, rykkede man bebyggelsen så langt væk fra jernbanen, at der blev plads til hans omkørselsvej i mellemrummet. Planen kom imidlertid aldrig til udførelse.⁹⁶

Den stærkt begrænsede trafik under og lige efter Anden Verdenskrig udsatte trængselsproblemerne på Lyngby Hovedgade; men omkring 1950 var trafikpresset igen blevet så stort, at der

måtte findes en løsning. Klampenborgvejs indføring til Lyngby Hovedgade i 1950 og Skovbrynets videreførelse til Hummeltoftevej forbi den nye Sorgenfri Station i 1952 flyttede en del af den lokale trafik væk fra den smalle del af Lyngby Hovedgade, og arbejdet på Hørsholmvejen (den første del af den nuværende Helsingørmotorvej, som åbnede i 1956) var påbegyndt. I foråret 1955 indførtes ensrettet færdsel på Jernbanevej som det første sted i Lyngby. På strækningen fra Lyngby Hovedgade til Bagsværdvej (Sorgenfrivej) måtte man ikke køre i modsat retning og altså ikke dreje fra Jernbanevej ud på Lyngby Hovedgade og sinke trafikken på Hovedgaden. Men samtidig voksede antallet af biler, og der holdt lange køer på Lyngby Hovedgade.

Løsningen blev en omkørselsvej vest om bymidten langs med jernbanelinien, Lyngby Omfartsvej, hvis nordlige del åbnede i 1960. På det tidspunkt var planerne flere gange blevet ændret og udvidet. Den mest spektakulære del af projektet, en ny station og et butikstov med motorvejens vognbaner som tag, var imidlertid allerede udtænkt i midten af 1940'erne og blev præsenteret for offentligheden i 1948, hvor en tegning af stationens facade mod Jernbanepladsen blev bragt i en artikel i Lyngby-Taarbæk Bladet den 4. marts 1948. Det fremgår af artiklen, at ideen skyldtes chefen for Lyngby-Taarbæk Kommunes tekniske forvaltning, kommuneingeniør J. A. C. Rastrup. Artiklen refererer et offentligt møde på



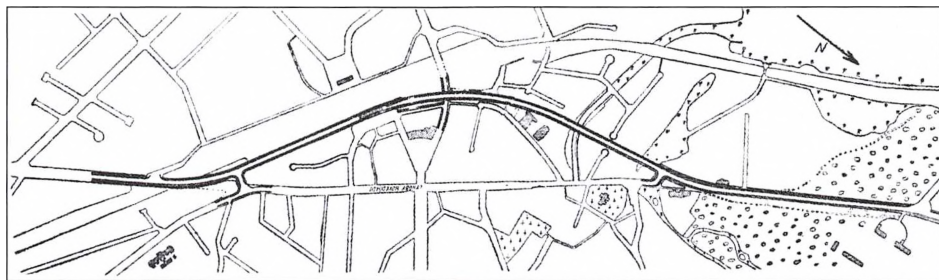
Planen om at føre Lyngby Omfartsvej hen over Lyngby Station blev præsenteret for offentligheden i 1948 med denne tegning i Lyngby-Taarbæk Bladet den 4. marts. Øverst ses stationsbygningens facade med de mange vinduer. Oven på bygningen kører trafikken på vejen. Grundplanen viser, at man ville anvende en fleksibel konstruktion med bærende søjler og flytbare vægge. Den originale tekst lyder:

”Det sensationelle Forslag til at føre den projekterede Omkørselsvej oven paa den nye Stationsbygning i Lyngby. Øverst Facaden set fra Stationspladsen. Længst til venstre Nedgang til Perron-Tunnelen, derefter følger Jernbanerestauranten, Indgang til selve Stationen med Ventesal, Billetterkontor, Rejsegodsekspedition og Kontorlokaler. Videre Lokaler til Post- og Telegrafstation og længst til højre Lokaler reserveret til Forretninger. Nederst vises et skitsemæssigt Forslag til Bygningens Indretning.”

Hotel Lyngby den 2. marts 1948, hvor amtsvejnspektør Sv. Valeur-Møller fra Københavns Amt talte om ”Den fremtidige trafik gennem Lyngby-Taarbæk Kommune”. Heri hed det: ”Hovedstammen i kommunens vejnet er Lyngbyvejen eller – officielt – Helsingørvejen, også kaldet Kongevejen. Det er den først anlagte, virkelige landevej i Danmark, bygget af den franske oberst Marmillod i 1764. Dernæst er det den første vej i landet, der blev forsynet med chaussébrolægning, da bilerne begyndte at ødelægge vejens makadamisering, og endelig er det Danmarks stærkest trafikerede landevej.”

I 1948 var planen, at omkørselsvejen sydfra skulle begynde ved Lyngby Ho-

vedgades viadukt over Nordbanen og slutte i Hovedgaden ved sydgrænsen af Sorgenfri Slotspark, jf. skitsen side 103. Omkørselsvejen skulle føres på broer hen over hhv. Buddingevej og Fæstningskanalen. Denne vejføring ville betyde, at Rustenborgvej blev skåret over i to halvdele. Det var planen, at adgangen til den vestlige del skulle ske ad en vej i bunden af Fæstningskanalen, som man ville tørlægge fra Lyngby Hovedgade hen til en forbindelsesvej mellem Sorgenfrivej og Rustenborgvej. Bebyggelsen på Jernbanebakken og Boulevarden ville ligeledes kun få adgang herfra. Til gengæld for disse ødelæggelser ville man fra Hotel Lyngby få en smuk udsigt over Mølledam-



Lyngby Omfartsvejs oprindeligt planlagte linieføring med udmunding i Lyngby Hovedgade ved begyndelsen af Sorgenfri Slotspark. I den endelige udformning kom Omfartsvejen til at følge jernbanen helt op til Sorgenfri Station. (Lyngby-Taarbæk Bladet 4. marts 1948). Den originale tekst lyder:

"Plan over den projekterede Omkørselsvej. Til venstre begynder den ved Viadukten paa Hovedgaden over Nordbanen, føres i en Bue langs Banelinien, over Stationsbygningen, videre ned forbi Teknisk Skole, bag om Rustenborg, over Kanalen, Rustenborgvej og Mølleedammen, for til højre at udmunde i Hovedgaden overfor Hotel Lyngby".

men, fordi husrækken overfor (Lyngby Hovedgade 14-22) ville blive revet ned.

Planen vakte stærke protester (ikke mindst fra beboerne på Rustenborgvej, hvor flere af byens toneangivende borgere boede) og blev nedstemt af De Konservative, da de fik flertallet i Sognerådet i 1950. Senere ændredes planen flere gange, således at omkørselsvejen kom til at følge banelinien nordpå helt op til Sorgenfri Station og hen over den østligste del af Virumgårds marker med tilslutning til Kongevejen nord for Virumvej.⁹⁷

Jernbanepladsen

Da den nordlige del af Lyngby Omfartsvej åbnede i 1960, udgik den fra Lyngby Hovedgade over for Jægersborgvej. På det første stykke trådte den i stedet for Jernbanevejs Forlængelse og villaerne fra 1890'erne på Jernbane-

stien. På denne strækning hævdede den sig op til 1.sals niveau hen over den nye station, der kom til at ligge på samme sted som den gamle.

Da projektet om at føre Omfartsvejen hen over Lyngby Station kom frem i 1948, var der foruden stationen kun tale om, at der ville blive plads til en eller to butikker under vejen; men undervejs blev projektet udvidet til at omfatte et helt butikstorv med forretninger både nord og syd for stationen. Den bærende konstruktion under vejbanerne er opdelt i en række moduler, som hver rummer en butiksenhed med baglokaler og kælder. Flere butiksenheder kan lægges sammen til større forretninger som f.eks. i 2013 Netto. Den nordlige ende af butikstorvet, hvor der på grund af viadukten er stor loftshøjde, var i begyndelsen indrettet til tankstation (benzintank) for biler.



Begyndelsen til det moderne Lyngby Centrum i 1957. Foroven til venstre er midterpartiet af den gamle station nedrevet. Den nye station er under indretning under det store kvadratiske hvide tag, som antyder den kommende Omfartsvejs vejbredde. Til højre for stationspladsen ses det nye Lyngby Posthus. Villakvarteret syd for Posthuset er i dag afløst af Jernbanepladsen, og det var i 1957 planen, at også hele kvarteret omkring Posthuset og Torvets sydside ud til Hovedgaden skulle nedrives. Her skulle et nyt stort rådhus- og butikcenter opføres. Der gik imidlertid mange år, før Lyngby Storcenter i 1973 blev til virkelighed, og Storcentret kom da til at ligge på grunden i billedets øverste højre hjørne.

Med åbningen af Omfartsvejen og dens butikker under vejbanen samt den nye udkørsel til Lyngby Hovedgade havde Jernbanepladsen omkring 1960 i store træk fået det udseende, den stadig har. Dog er der sket en del nedrivninger og nybygninger langs pladsens østside og omkring udkørslen til Lyngby

Hovedgade. Af ældre bebyggelse, d.v.s. fra før 1960, er der foruden Posthuset fra 1954 kun "Matadorhuset" tilbage (Jernbanepladsen 22 ved Rådhusets sydlige gavl, jf. foto s. 93). Ejendommen blev opført i 1929 af fru Agnes Guldborg Jørgensen og fik egentlig navnet Guldborghus; men fordi huset i årene

fra 1934 til midt i 1950'erne rummede skotøjsforretningen "Matador", blev det efterhånden kendt som "Matadorhuset". Den rummelige bygning har flere gange været truet af nedrivning. På grund af pladsmangel på Rådhuset har den imidlertid ikke hidtil kunnet undværes, men er blevet anvendt af forskellige dele af den kommunale administration. Skoleforvaltningen havde til huse i bygningen frem til 2004. Senere blev bygningen nyindrettet til Pædagogisk Center og fik indbygget elevator, hvis tårn med vindfløj blev et nyt bidrag til Jernbanepladsens omgivende profil. I 2013 anvender Center for Uddannelse og Pædagogik bygningen som læringshus, hvor hovedvægten ligger på kursus- og konsulentvirksomhed. Lyngby Kunstforening har lokaler i stueetagen; men når Rådhuset i de kommende år bliver udvidet, forventes bygningen fra 1929 omsider at blive nedrevet.

De tre bygninger lige nord for "Matadorhuset", fotograf Collins villa fra 1894, Det Høje Konditori fra 1896 og doktor Preislers villa fra 1910, blev nedrevet i midten af 1960'erne. Begrundelsen var Rådhusets kommende udvidelse; men hidtil er det kun rådhuspersonalets parkeringsplads, som er blevet udvidet (jf. foto s. 53).

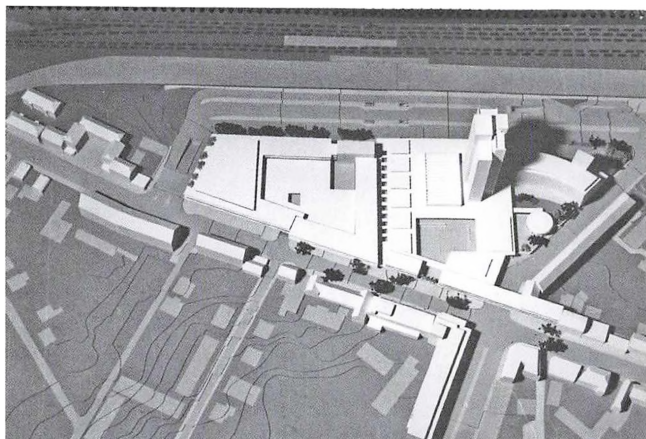
Lyngby Center

Da Jernbanepladsen blev taget i brug i 1961, var der fremskredne planer for anvendelsen af arealet imellem Lyngby Hovedgade og Jernbanepladsen fra dennes udkørsel hen til Torvet. Her

ville man opføre et stort butiks- og kulturcenter sammen med en udvidelse af Lyngby Rådhus. Denne planlagte bebyggelse, som blev kaldt Lyngby Center, kom imidlertid først til udførelse 12 år senere i form af Lyngby Storcenter. Den blev blot en fase i forberedelserne til Storcentret, hvis historie kan følges tilbage til 1957; men på et tidligt stadium i planlægningen var det altså meningen, at Lyngby Storcenter skulle have ligget på Jernbanepladsen.

Lyngby-Taarbæk Bladet bragte den 28. november 1957 et interview med borgmester Paul Fenneberg. Anledningen var en forsideartikel i Politiken den foregående søndag, hvor den kendte arkitekt Svend Erik Møller havde udtalt sig om trængselsproblemerne i Københavns City. For at aflaste City ville det være nødvendigt at opføre regionale storcentre, så lokalbefolkningen ikke behøvede at tage til København for at handle, og et sådant storcenter kunne f.eks. opføres i Lyngby. Paul Fenneberg kunne imidlertid fortælle den udsendte journalist, at Lyngby-Taarbæk Kommune allerede havde gjort sig disse tanker, og at kommunen havde opkøbt næsten alle ejendommene i det ovennævnte område til et storcenter.

Arkitekterne Hans Erling Langkilde og Ib Martin Jensen, som havde bygget Lyngby Rådhus, udarbejdede i 1962 et projekt til det planlagte butiks- og kulturcenter i tilknytning til Rådhuset.⁹⁸ Den nordlige del af centret skulle omfatte bl.a. en ny rådhusal til udstillinger, et kommunalt kontorhus med



Modelfoto af det planlagte rådhus- og butikscenter syd for Lyngby Torv mellem Jernbaneplassen og Lyngby Hovedgade, som man forestillede sig det i 1962. Høhuset i 10 etager skulle ligge ud for sydgavlen af Lyngby Rådhus og indeholde kommunale kontorer. Den sydlige del af komplekset (til venstre) skulle bl.a. rumme en filial af et stormagasin. Tværs igennem centret førte en overdækket gågade fra Hovedgaden under Jernbaneplassen til Lyngby Station.

direkte adgang fra de enkelte etager i Rådhuset.

Den sydlige del af komplekset skulle indeholde et stort antal butikker og en filial af et stormagasin. Det samlede butiksareal ville blive 18.500 kvadratmeter, hvor Lyngby i forvejen havde 23.000 kvadratmeter butiksareal (hovedsagelig på Lyngby Hovedgade og dens sidegader).

Imellem de to dele af centret skulle en overdækket gågade forbinde Lyngby Hovedgade med Lyngby Station, idet gågaden var ført under Jernbaneplassen i en tunnel med opgange til busperronerne.

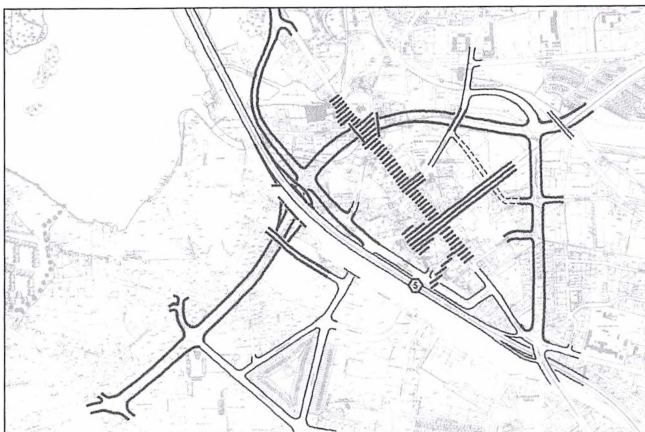
Prognoserne for detailhandelens udvikling i Lyngbys opland viste imidlertid, at centret på Jernbaneplassen ville blive for lille til at kunne opfylde behovet. Interessen vendte sig imod et stort areal på Klampenborgvej, og her blev

Lyngby Storcenter opført i årene 1970-73. Den gamle bebyggelse imellem Lyngby Hovedgade og Jernbaneplassen blev indtil videre skånet. Det gjaldt bl.a. ejendommen langs Torvets sydside og den symmetriske bebyggelse omkring udmundningen i Hovedgaden, således at Lyngby Torv bevarede sin helhed med den karakteristiske randbebyggelse fra 1920'erne intakt.

Ringvej B 4 (Bagsværdvejlínen)

Med Omfartsvejen i 1960 havde man fået en løsning på den gennemgående trafik i nord-sydlig retning. Men efterhånden som Storkøbenhavn voksede, steg også trafikken på ringvejene rundt om København. Her var det et problem, at to ringveje i form af Buddingevej og Bagsværdvej (Engelsborgvej) mødtes i Lyngby umiddelbart vest for bymidten og sammen

Bagsværdvejlinien 1969. (Motor)Ring 4 fra Ballerup kommer til Lyngby i skikkelse af Bagsværdvej. Fra krydset med Nybrovej fører den som Engelsborgvej-Buddingevej under jernbanen og Omfartsvejen ind i Lyngbys centrum. I stedet ville man fra Nybrovekrydset føre ringvejen igennem Gammel Bagsværdvej og Fæstningskanalen bag om det kommende Lyngby Storcenter til Klampenborgvej. (Status 74: Ringvej B4 og Lyngby. 1974).



skulle igennem den gamle viadukt fra 1923 og hen over Lyngby Torv for at komme videre ud ad Klampenborgvej, altså tværs igennem Lyngbys bykerne. Blandt flere muligheder valgte man i 1969 at projekttere en ny gennemkørselsvej ved at føre Bagsværdvej i form af en udvidelse af Gammel Bagsværdvej frem til jernbanen ved Rottefælden ("Bagsværdvejlinien"). Herfra skulle der evt. være ramper til Omfartsvejen i nordlig retning; men vejen skulle fortsætte under jernbanen og Omfartsvejen hen til Fæstningskanalen, som skulle tørlægges. Gennemkørselsvejen skulle gå i den tørlagte Fæstningskanal under Lyngby Hovedgade og Toftebæksvej bag om Lyngby Storcenter til et stort kryds på Klampenborgvej. En anden motorgade skulle gå i lige linie fra Lyngby Hovedgades bro over jernbanen ved Jægersborgvej frem til det

nævnte kryds på Klampenborgvej bag ved Lyngby Storcenter. Endelig skulle Jernbaneplassen forlænges mod nord langs med Omfartsvejen til Rustenborgvej og derfra skråt hen over Lyngby Mølleddam ud til Kongevejen ved Frieboeshvile ("Frieboeshvilevejen").

Flere af de projekterede vejforløb havde også været i spil ved planlægningen af Omfartsvejen 10-20 år tidligere, og motorgaderne gennem Lyngby ville give fine tilkørselsforhold til det kommende Lyngby Storcenter; men efterhånden blev man betænkelig ved de store økonomiske og miljømæssige omkostninger ved projektet. I 1973, da åbningen af Lyngby Storcenter nærmede sig, var man allerede ved at opgive Bagsværdvejlinien, og følgerne af Oliekrisen og den stigende miljøbevidsthed umuliggjorde den. Derfor må trafikken fra ringvejene stadig køre under den

snævre gamle viadukt på Buddingevej og ind i Lyngbys bymidte.

Da man opgav Bagsværdvejlينien, bortfaldt samtidig muligheden for at sætte ringvejene i direkte forbindelse med Omfartsvejen vestfra. Jernbanevej/Jernbanapladsen udfører derfor en funktion, som Omfartsvejen kunne have udført, nemlig at forbinde ringvejene med færdselen mod nord ad Kongevejen og mod syd ad Jægersborgvej. Også denne trafik skal passere jernbaneviadukten på Buddingevej.

Jernbanevej/Jernbanapladsen fungerer i dag også som en lille omfartsvej for den midterste, snævre del af Lyngby Hovedgade. Det har medført, at de nu begge kan være dobbeltrettede og tillade en glidende og smidig trafik. Det kan kun lade sig gøre, fordi trafikken ikke må svinge i krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej, men kun må køre lige over.

Jernbanevej i nutiden

Ensretning og cykelstier

Jernbanevej blev som nævnt ensrettet fra Lyngby Hovedgade til Bagsværdvej (i dag Sorgenfrivej) i 1955. Det sidste stykke hen til Buddingevej blev ensrettet i 1962, da brostensbelægningen blev erstattet af asfalt, og frem til 1996 udmundede Jernbanevej i Buddingevej med to venstresvingsbaner, en bane ligeud og en højresvingsbane. Der var efterhånden blevet anlagt parkeringsspor i begge sider af vejen, og i 1986 fik Jernbanevej cykelsti i kørselsretning

gen. Lyngby Hovedgade blev ensrettet i nordlig retning fra Klampenborgvej til Jernbanevej i 1969 og fra Nørsgaardsvej til Klampenborgvej i 1971. Derefter fungerede det trekantede vejforløb Jernbanevej-Buddingevej (Nordre Torvevej)-Lyngby Hovedgade nærmest som en stor rundkørsel.

Men i 1996-97 blev såvel Jernbanevej som Lyngby Hovedgade igen dobbeltrettet som såkaldte "sivegader", og Jernbanevej fik endda cykelstier i begge sider og parkeringslommer langs den lige side mellem Lyngby Hovedgade og Sorgenfrivej. Det tidligere T-kryds, hvor Jernbanevej udmundede i Lyngby Hovedgade, blev omdannet til en meget lille rundkørsel. Ved Jernbanevejs udmunding i Buddingevej kunne man nu ikke længere svinge til venstre. Det var herefter kun muligt at køre ligeud til Jernbanapladsen eller at svinge til højre ad Buddingevej ned under viadukten.

Nyere huse

Jernbanevej blev i slutningen af 1990'erne kaldt Lyngbys "finansgade" med dens forholdsmæssigt mange banker og ejendomsmæglerfirmaer.⁹⁹ I 2013 efter bank- og boligkrise er dette præg mindre fremtrædende, og butiks-sammensætningen er blevet lidt mere varieret.

Noget af det, der præger Jernbanevej og navnlig Jernbanapladsen, er de meget store enheder i bebyggelsen. Det gælder navnlig de nye byggerier fra omkring 2000 og frem; men også

nogle af Jernbanevejs ældre bygninger er ganske store, navnlig Katrinehøj (Jernbanevej 3-5) fra 1936 med sine 112 lejligheder.

Derimod har Jernbanepladsen ingen sammenhængende profil, som det ellers er almindeligt for en plads eller et torv i en by. Den største enhed på Jernbanepladsen er butiksrækken med stationen under Omfartsvejen; men på grund af dens ringe højde i forhold til Jernbanepladsens store bredde virker den på afstand temmelig uanselig. Det er i det hele taget Jernbanepladsens arkitektoniske svaghed, at den mangler en synlig afgrænsning på vestsiden. Måske havde det alligevel været bedre at lægge Omfartsvejen på vestsiden af Jernbanen og bevare den flotte bane-gård fra 1891.

Pladsen har heller intet samlende midtpunkt, og af randbebyggelsen er det kun de to ældre bygninger Jernbanepladsen 22 fra 1928 og Posthuset fra 1954, der fanger blikket. Jernbanepladsen 22 er iøjnefaldende med sin fremrykkede placering (fremrykket fordi alle nabohusene er revet ned) og med sit pudsige elevatorårn med vejrhanen. Inden for de nærmeste år skal huset som nævnt rives ned i forbindelse med den planlagte udvidelse af Lyngby Rådhus.

Jernbanepladsen henligger temmelig uændret, som den blev anlagt i slutningen af 1950'erne og taget i brug i 1961. Der har flere gange været tale om, at pladsen skulle ombygges, senest i 2001; men faktisk er den eneste nyskabelse

på Jernbanepladsen siden dens anlæg-gelse pavillonnen med Søren Pølsen. Den åbnede i november 2012 efter megen medieomtale af dens flytning fra Lyngby Torv, hvor den havde stået som pølsevogn siden 1986. Derimod blev der i 2003-04 foretaget en renovering af Jernbanepladsen i dens eksisterende skikkelse. Ved denne lejlighed blev der anlagt en ny lysreguleret fodgængerovergang, der kom cykelsti langs nordsiden og bredere busperro-ner, og Lyngby Stations perron 1 fik en sydlig udgang til Jernbanepladsen ved nedlæggelse af en butik.

Jernbanevejs betydning i nutidens Lyngby

I 2013 er det 150 år siden, at Lyngby fik jernbane, og at den tidligere landevej til Vangede og København blev til Jernbanevej og dermed en del af Lyngby som en af byens gader. I løbet af disse 150 år har Jernbanevej flere gange ændret udseende og karakter, som det er beskrevet i det foregående, og haft forskellig betydning for Lyngby. Lad os som afslutning på denne historiske fortælling se på, hvilken betydning Jernbanevej/Jernbanepladsen har for Lyngby i nutiden (2013). Hvad er det, der i dag er vigtigt ved Jernbanevej?

Først og fremmest har vejen afgørende betydning for byens infrastruktur. Det indser man hurtigt, hvis man et øjeblik forestiller sig, at Jernbanevej ikke fandtes.

Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej fjernede den gennemkø-

rende trafik fra Lyngby, d.v.s. landsdelstrafikken mellem København og Nordsjælland. Og i den lokale trafik aflastede Omfartsvejen i høj grad Lyngbys mest trafikerede vej, Lyngby Hovedgade. Den blev en succes.

Men da man 10 år senere ville gentage øvelsen og aflaste den tværgående hovedtrafikåre i Lyngby, Klampenborgvej, lykkedes det ikke. Tiden var løbet fra store nedrivninger af historiske bymiljøer og ofring af rekreative naturværdier, og der var ikke længere det samme økonomiske råderum i samfundet. Man var kommet for sent i gang.

Derfor må trafikken fra ringevejene stadig køre under den snævre gamle viadukt på Buddingevej og ind i Lyngbys bymidte. Og hvis Jernbanevej/Jernbanepladsen ikke var der, ville den trafik, der skal videre mod nord eller syd, være nødt til at svinge i krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej. Den store mængde fodgængere, der færdes i Lyngbys bymidte og passerer krydset i forgængerfelterne, gør imidlertid svingende trafik på dette sted meget langsom, og derfor er det forbudt. Ganske få svingende biler er nok til at blokere krydset og standse trafikafviklingen på både Hovedgaden og Klampenborgvej. Al trafik ville gå i stå, og byens gader og veje ville blive fyldt af holdende bilkøer.

Derfor er Jernbanevej/Jernbanepladsen uundværlig, for at Lyngbys infrastruktur kan fungere. Derimod er vejens betydning som beboelsesgade

og som butiksgade mindsket. De store attraktive boligområder ligger uden for bymidten, og handelen i Lyngby har koncentreret sig på Hovedgaden, i Magasin og i Lyngby Storcenter. På Jernbanevej anvendes en stor del af boligerne nu til erhverv, og på Jernbanepladsen bor der næsten ingen. På Jernbanevej er butikssammensætningen meget specialiseret og uden dagligvareforretninger, hvorimod de mange tog- og busrejsende er gode kunder i Jernbanepladsens butikker.

Det vil med andre ord sige, at det er Jernbanevejs ældste funktion – at danne forbindelse til områderne syd og vest for Lyngby – der igen i nutiden er vejens vigtigste betydning. Dengang kunne almindelige jævne mennesker ikke færdes på Kongevejen, fordi den enevældige konge ville have vejen for sig selv. I dag er den enevældige konge afløst af demokrati og velstand, men nu kan almindelige mennesker ikke færdes på Kongevejen, fordi vi ikke kan komme frem for hinandens velstandssymboler, bilerne. Så er det da godt, at vi har Jernbanevej, så Lyngby stadig kan fungere.

Noter

Hvor ikke andet er anført, tilhører alle illustrationer Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

BRA: Landsarkivet for Sjælland, Brandforsikringsarkivalier, taksationer og taksationsprotokoller for Sokkelund Herred 1761-1908.

BYG: Lyngby-Taarbæk Kommune, Bygningsafdelingen, byggesagsarkivet 1876- .

K.A.A.: Københavns Amts Avis

L-TBI: Lyngby-Taarbæk Bladet

DGO: Det Grønne Område

- 1 Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst, 1938, s. 271-74, Finn Solgaard m.fl.: Lyngby Hovedgade, 1996 s. 197-205.
- 2 Nystrøm 1938 s. 296-97.
- 3 Illustreret Tidende 1863/64 årg.5 s. 292-93.
- 4 Rigsarkivet, Rentekammersamlingen, Bygningstegninger 640. På Wolffs første udkast havde sidefløjene skråtag (afbildet i Helge Erlandsen og Ida Haugsted: Frederiksberg Banegård og jernbanearkitekturen 1844-1864, Frederiksberg 2002).
- 5 K.A.A. 13.12.1888, 26.1.1889
- 6 J. P. Trap: Fra fire Kongers Tid, bd. 3, 1967, s. 329.
- 7 Chr. Hansen: Mine erindringer om Virum, Lyngby-Bogen 1959 s. 158.
- 8 Nystrøm 1938 s. 279 nævner tallet 1500.
- 9 BRA E.25,6 6.10.1868: E.73,3 18.12.1868; E.136 1.7.1869; F.88 8.10.1871; J.163 4.2.1877; K.24,1 2.10.1877.
- 10 BYG 1164/1902.
- 11 BYG 2293/1916
- 12 BYG 3065/1921, 3139/1921.
- 13 BYG 7953/1936.
- 14 BYG 145/1880, 1004/1900.
- 15 BYG 1662/1908, 5049/1929, 9261/1938.
- 16 LTB 9.6.1938, 15.9.1938, DGO 18.5.1999
- 17 Marie Louise Ussing: Barn i Lyngby (Lyngby-Bogen 1960-62 s.243-91); BYG 68/1879.
- 18 S. Tage-Jensen: Danske Kriminal­sager 1838-1938, 1945, s. 321-24.
- 19 BYG 390/1885 og 265/1882; K.A.A. 14.12.1882
- 20 K.A.A. 30.12.1897, BYG 669/1891 og 897/1898
- 21 Jernbanevej 15 er opført uden byggesag; nr. 17 ligeledes men opmålt i BYG 6857/1934; nr. 19: BYG 427/1887.
- 22 BYG 633/1890
- 23 John Poulsen: Nordbanen, 1991, s. 117-25.
- 24 Som note 22
- 25 Som note 22
- 26 Henning Bro m.fl. (red.): Hovedstadsmetropolen efter 1945, 2011, s. 72.
- 27 BYG 1002/1899
- 28 BYG 1774/1909
- 29 Ingvar Nørgaard: Erindringer om Lyngby, Lyngby-Bogen 1978 s. 16.
- 30 BYG 5954/1932.
- 31 Morten Flindt Larsen (red.): Minder fra jernbanernes guldalder. BaneBøger, 2002, s. 77-84.
- 32 K.A.A. 11.11.1913, 4.12.1913
- 33 BRA 1086,1 (10.2.1831), 1255,1 (15.2.1834), 2090 (23.20.1841), 4067,4-5 (4.6.1857), A137,1 (17.5.1859), C85,1 (12.5.1864), C192,5 (3.11.1865); Nystrøm 1938 s. 280-82.
- 34 Nystrøm 1938 s. 292.

- 35 K.A.A. 4.7.1890.
- 36 K.A.A. 28.5.1900.
- 37 K.A.A. 3.10., 7.10., 8.10.1890.
- 38 K.A.A. 15.10.1890.
- 39 K.A.A. 20.10., 21.10., 24.10., 28.10., 4.11.1890.
- 40 K.A.A. 20.10.1890.
- 41 Meddelt til forfatteren 2013 af tømremester Edward Jensen.
- 42 Solgård 1996 s. 385.
- 43 Beskrivelsen bygger på bevarede årsberetninger fra Børnely 1855, 1877-1924, 1927-28 i Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.
- 44 Lyngby-Taarbæk Kommune, beretning 1974/75 s. 97.
- 45 Skt. Knud Lavard Kirke, Kongens Lyngby 1938-2003. En Oversigt over Kirkens og Sognets Historie, 2003; BYG 9255/1938.
- 46 Bertelsen: Som forrige note s. 12; Glahn: BYG 12.305/1943
- 47 Lyngby-Taarbæk Kommune, beretning 1974/75 s. 98.
- 48 Lyngby-Bogen 1993 s. 138.
- 49 K. A. A. 10.7.1894.
- 50 Lyngby-Bogen 1982 s. 144-45; Brødrene Hartmann 1917-1977, 1977.
- 51 BYG 820/1896
- 52 Solgård, 1996, s. 378-81.
- 53 BYG 1078/1901, 1156/1902, 1077/1901.
- 54 Peter Wahl: Vejnavne i Lyngby-Taarbæk Kommune, 1992, s. 62-63.
- 55 Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv j.nr. 1996/1, 1996/29
- 56 Vogterhus 7 (udvidelse): BYG 2533/1918, vogterhusene 7a, 7b, 7c: byggesag ikke bevaret, vogterhus 7c: BYG 2794/1919
- 57 Vogterhus 7 e-f-g-h: BYG 3565/1924
- 58 Lyngby-Bogen 1987 s. 41-50
- 59 DGO 13.1.1987, 20.10.1987, 16.8.1988, 18.11.2005.
- 60 DGO 6.10.1992, 24.11.1992, 28.3.1994, 16.5.1995.
- 61 Solgård, 1996, s. 288-94; Kastanievej 5: BYG 422/188; nr. 3: BYG 400/1885. Jernbanevej 15-19: se note 21
- 62 Lyngby Private Skole – en skole gennem hundrede år 1871-1971, 1971; Lyngby Private Skole 125 år 1871-1996, 1996.
- 63 BYG 1095/1902 (Kastanievej 4), BYG 9166/1938 (Kastanievej 4 A-D)
- 64 Kastanievej 6-8 (begge nedrevet 1974): BYG 1338/1904, 15.866/1949, 24.870/1959.
- 65 Billums Privatskole Jubilæumsskrift 1946-1996, 1996.
- 66 P.Thomassen: Nærumbanen gennem 75 år 1900 - 25. august – 1975.1975; Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke: Nærumbanen 1900-1975. 1975; Ole-Chr. Munk Plum: 100 år langs Mølleåen. Nærumbanen 1900-2000. 2000.
- 67 BYG 1044/1900 (ledvogterhuset). Byggesagerne til kiosken og motorvognsremisen er ikke bevaret.
- 68 Jeppe Tønsberg: Lyngby Rådhus, Lyngby-Bogen 1990 s. 5-32.
- 69 Ejendommen Jernbaneplassen 22 stod i 2013, da artiklen blev skrevet, til nedrivning for at give plads til Rådhusets udvidelse. Den ses på illustrationen side 53 til højre og side 93. De fire fremsynde mænd var sognerådsformanden, proprietær Emil Piper, fabrikant Georg Binder, apoteker J. C. H. Strøbyberg og overretssagfører Werner. I 1919, da Torvet var anlagt, solgte de grunden til sognerådet.
- 70 Det drejede sig om matr.nr. 3b ud til Lyngby Hovedgade og den store bagvedliggende grund 35a (Feyerschous Eng). Desuden købte sognerådet matr.nr. 3c (Lyngby Hovedgade 68 med garver

- Carl Rasmussens hus, senere Lyngby Læderhandel) og den store 34a samt 131c (de fire fremsynede mænds grund). Grundene udgjorde et uregelmæssigt trekantet areal, hvis form kan genkendes i det nuværende trekantede torv.
- 71 BYG 7972/1936, 9317/1938
- 72 K. A. A. 17.10.1907.
- 73 K. A. A. 9.7.1910.
- 74 K. A. A. 16.12.1924.
- 75 K. A. A. 7.7.1924
- 76 P. Thomassen: Nærumbanen, 1975, s. 134.
- 77 Ole-Chr. Munk Plum: Nærumbanen, 2000, s. 65-68.
- 78 DSB: Rejseliste for Kongeriget Danmark 1936 nr. 4 (1. april) og 5 (15. maj).
- 79 John Poulsen: Nordbanen, 1991, s. 65-67; DSB: Rejseliste for Kongeriget Danmark 1939 nr. 8 (1. august).
- 80 Poulsen 1991. s. 79-84.
- 81 BYG 8.661/1937
- 82 Poulsen 1991. s. 125.
- 83 Michael Sinding: Busserne på Jernbanepladsen, Lyngby-Bogen 1993 s. 139-64.
- 84 NESAs Trafikskelskab 1902-1974, af Th. Ring Hansen (bd. 1, 1977) og P. Kühl Olsen (bd. 2, 2000); Michael Sinding: Busserne på Jernbanepladsen, Lyngby-Bogen 1993 s. 139-64.
- 85 Th. Ring Hansen 1977 s. 70.
- 86 Sinding 1993.
- 87 Ole Steen Jacobsen: Lyngby-Taarbæks posthistorie 1771-1991, Gentofte 1991.
- 88 Solgård, 1996, s. 85-89, 197-205.
- 89 Jacobsen 1991, Lyngby-Bogen 1978 s. 107, 1983 s. 21. Kbh. Amts Avis 25.4.1894.
- 90 Om disse omnibusser fortæller løjtnant Fritz Funch i sine erindringer (Lyngby-Bogen 1978 s. 107): "Befordringen til Kjøbenhavn var den gang [omkring 1853] en Del besværligere end nu, idet man, naar man ikke selv havde Hest og Vogn, maatte benytte Omnibusser, der hver anden Time afgik fra Store Kro (nu Hotel Lyngby), til Kjøbenhavn og omvendt. Prisen var 24 Skilling og Touren varede 1½ Time, og i mine første Skoleaar benyttede jeg denne Befordring daglig. Trafikken var meget indbringende navnlig om Søndagen, da der foruden Omnibussen ofte om Aftenen afgik 4 à 5 Bivogne, de saakaldte gamle Kapervogne med 4 Sæder efter hinanden." Om omnibussernes kørsel endnu i 1870'erne hedder det i artiklen "Lyngby i gamle dage" (Lyngby-Bogen 1983 s. 21): "Ude i rejsestalden [på Store Kro] holdt dagvognen mellem Lyngby og gæstgivergården "Solen." Trods jernbanen var den ikke ophørt at køre endnu i første halvdel af halvfjerdserne. Den rumlede sin daglige tur frem og tilbage, altid fyldt med passagerer og pakker, men det må jo også erindres, at man ikke som nu [1914] havde dampvognen frem og tilbage hver eneste time på dagen eller mere, men at togene kun gik 3-4 gange i hver retning i døgnet".
- 91 BYG 310/1883.
- 92 BYG 633/1890.
- 93 BYG 7127/1936.
- 94 BYG 14.467/1948.
- 95 Det gav senere anledning til, at Postdanmark gjorde krav på den del af Likørstrædes areal, som var overdækket; men da vejen var anlagt allerede i 1800-tallet og altid havde været åben for offentlig færdsel, valgte Postdanmark at afbalde kravet.
- 96 Lyngby-Taarbæk Bladet 6.9.1956.
- 97 Omfartsvejens linieføring i området omkring Jernbanevej/Jernbanepladsen var stort set fastlagt allerede i planen fra 1948 og blev ikke senere ændret væsentligt, og de nyere planer fra 1950'erne er derfor ikke nærmere omtalt i denne artikel. Udviklingen i planerne kan følges i en række artikler

- i Lyngby-Taarbæk Bladet 1952 og 1956. Det fremgår heraf, at man i 1952 regnede med, at omfartsvejen nu skulle udmunde i Kongevejen ikke over for Hotel Lyngby, men over for Sorgenfri Slot efter at have gennemskåret Frieboeshviles park og et hjørne af Norske Skov. Efter protester fra Fredningsmyndighederne ændredes planen til, at omfartsvejen skulle gå hen over Statens Plante-patologiske Forsøgsstation (nu bebyggelsen Dronningens Vænge) og udmunde i Kongevejen ved Skovbrynet. Efter protester fra bl.a. Statens Planteavlsudvalg ændredes planen endnu en gang, således at Omfartsvejen skulle følge jernbanen til Sorgenfri Station og derefter gå hen over Virumgårds jorder for at udmunde i Kongevejen ved Virumvej. Denne linieføring var allerede tidligere i 1952 blevet fremført fra privat side af luftkaptajn Sigurd Høy, og den blev den endelige. Der var i mellemtiden også blevet fremsat to forslag om en omfartsvej øst om Lyngby med udmunding i Kongevejen hhv. ved Bredevej og ved Skodsborgvej. En omfartsvej øst om Lyngby var blevet foreslået allerede i midten af 1940'erne af stud.polyt. O. Galsøe og i 1947 af Kongelig Dansk Automobil Klub; men disse planer var allerede i slutningen af 1940'erne blevet umuliggjort af udbygningen af Fortunbyen. (Lyngby-Taarbæk Bladet 18.9., 9.10., 30.10., 6.11., 20.11. og 27.11.1952).
- 98 Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv. Projektet er udateret, men viser ejendommen Lyngby Hovedgade 47 opført i 1962, hvorimod Klampenborgvej 250 fra 1963 ikke er gengivet.
- 99 DGO 4.3.1997.

Tak til Gitte Lundager, John Poulsen og Lars Viinholt-Nielsen for jernbanehistoriske oplysninger.

Freddy H. Christensen

Billettør på De røde Rutebiler efterår 1954

Færdig med skolen, - og hva' så ?

Jeg husker tydeligt, at jeg i den sommer, jeg blev færdig med skolen, gjorde mig følgende overvejelser: Skulle jeg vælge et liv som arbejdsmand, som nogle af mine kammerater gjorde. Det gav gode penge med det samme, men ikke mulighed for at stige ret meget i løn og ikke mulighed for at få de gode jobs som voksen. Eller skulle jeg ofre tid på at gå i lære i 4 år på en lav lærlingeløn og blive faglært med det bredere perspektiv, der ligger i det? Jeg valgte den faglige vej.

Folkeskolen sluttede for mit vedkommende med 4. mellemklasse fra Stevnsgades Skole i juni 1954. Næste mål var at lære noget, jeg kunne leve af som voksen, helst noget jeg syntes var sjovt og noget med fremtid i. Mine nærmeste omgivelser, og i øvrigt også jeg selv, var nok klar over, at jeg ikke skulle gå videre ad den boglige linje. Jeg skulle derimod beskæftige mig med noget, hvor jeg kunne være kreativ og lave noget med hænderne. Da min far, der selv var uddannet i maskinfaget, sagde: "En maskinarbejder er der altid brug for"; og da jeg på forhånd var interesseret i maskiner og teknik og nogenlunde vidste, hvad min far arbejdede med, så var det måske den vej, jeg skulle gå.

Først skulle der findes en læreplads,

og selv om det var meget vanskeligt, ja næsten umuligt, var jeg heldig at få lovning på en læreplads som smed og maskinarbejder hos Beidil & Co, Ryesgade 3. Lærepladsen skulle dog først indledes med 3 måneder som arbejdsdreng, inden kontrakten på 4 år kunne træde i kraft fra d. 4. april 1955.

Ansættelse i "De forenede Rutebiler"

Da aftalen med min kommende mester fandt sted, befandt vi os kun i starten af september 1954, og da jeg allerede havde holdt ferie i juni og juli og ikke kunne gå og trille tommelfingre i 4



Buddinge Hovedgade nr. 80 (78) fotograferet februar 2013 (foto: FHC).



En af De Forenede Rutebilers busser med den karakteristiske røde farve foran Lyngby Station. (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).

måneder indtil januar, lykkedes det på forunderlig vis for min mor at få et løfte om et midlertidigt job til mig. Det var som billettør på De røde Rutebiler, hvis administrationskontor var indrettet i en gammel, gedigen villa på Buddinge Hovedgade nr. 80 (78). Villæen havde vi set mange gange på vore ture frem og tilbage mellem København – adressen var Tagensvej nr. 162 - og sommeradressen Skovbrynet nr. 4 i Bagsværd.

Ved fremmødet på kontoret sammen med min mor en fredag eftermiddag fik jeg tilbuddet om at starte allerede fra den førstkommande mandag, den 13. september, kl. 05.30. Min mor, der var meget overtroisk, fik dog skyndsomt lavet aftalen om til, at jeg først skulle begynde om tirsdagen i stedet for. At begynde på et nyt arbejde en mandag betød uheld, og når det oven i købet var den 13., ville det betyde begyndelse på uheld, mente hun. Den risiko ville en mor aldrig udsætte sit barn for.

De personer i busselskabet, som havde været ansat længe, brugte betegnelsen "De røde Rutebiler", når de snakkede om selskabet, så det var altså der, jeg fik job som billettør. At busselskabet officielt hed "De forenede Rutebiler" efter en sammenslutning af flere selskaber bare 2 - 3 år før, kom jo ikke mig ved. I det efterfølgende bruger jeg derfor benævnelsen: "De røde Rutebiler", også fordi busserne havde en dejlig rød farve.

I 1954 var alle rutebiler og busser 2-mands betjent, nemlig af en chauffør, som "bare" skulle tænke på at passe kørslen, og en billettør, hvis vigtigste opgave var at sørge for, at folk fik købt en billet, og at kontrollere, at de havde én, der gjaldt til videre befordring. Endvidere skulle han sige højt, hvad næste stoppested hed.

De første dage som billettør

Det første, der skete, efter at jeg havde meldt min ankomst på kontoret, var, at jeg fik udleveret en billet-rulle-automat, et lille bundt med omstigningsklippekort og klaptasken med 100,- kr. i byttepenge, så jeg kunne klare at give penge tilbage ved de første ekspeditioner.

Antallet af solgte billetter og summen af de indkomne penge plus de byttepenge, man havde fået med "hjemmefra", skulle meget gerne stemme overens, når man efter vagten gjorde kassen op. Det var ikke altid, at der var overensstemmelse mellem plus og minus, og hvis der var en manko, blev

man modregnet i lønnen. Var der til gengæld overskud, afleverede man kun det beløb, der burde være indkommet ved billetsalget. Jeg husker i hvert fald ikke, at nogen af os billettører afleverede for mange penge retur. Vi betragtede det som en slags "drikkepenge".

Oftest var det kun ganske små divergencer, som var resultatet af et stort antal billetteringer, men at blive trukket i lønnen var med til at skærpe omhuen med at modtage og især at give rigtige penge tilbage. Billetteringen foregik uden brug af regnemaskine eller automatik, så jeg var glad for at have fulgt med i regnetimerne, når vi havde hovedregning. Desuden passer ordsproget: "Øvelse gør mester".

"De røde Rutebiler" havde koncession på flere forskellige linjer med hver deres rutenummer, og jeg havde

flere gange som almindelig passager kørt med bus nr. 167 fra Søborg Torv til Skovbrynet i Bagsværd og omvendt i forbindelse med transport mellem familiens sommeradresse og bopælen inde i København. Så jeg havde stiftet bekendtskab med en billettør og vidste derfor, hvordan man betaler for at køre med bus, modsat togrejser, hvor man køber sin billet i et billetkontor inden rejsen.

Jeg blev billettør på buslinje nr. 168, der kørte én af selskabets længste ruter, nemlig fra endestationen på hjørnet af Frederikssundsvej og Hareskovvejen ved Bellahøj og til endestationen i Skodsborg på hjørnet af Skodsborgvej og Østre Stationsvej.

Jeg var en lærenem elev, så efter 1½ dags oplæring sammen med en rutineret billettør, var det mig, der skulle

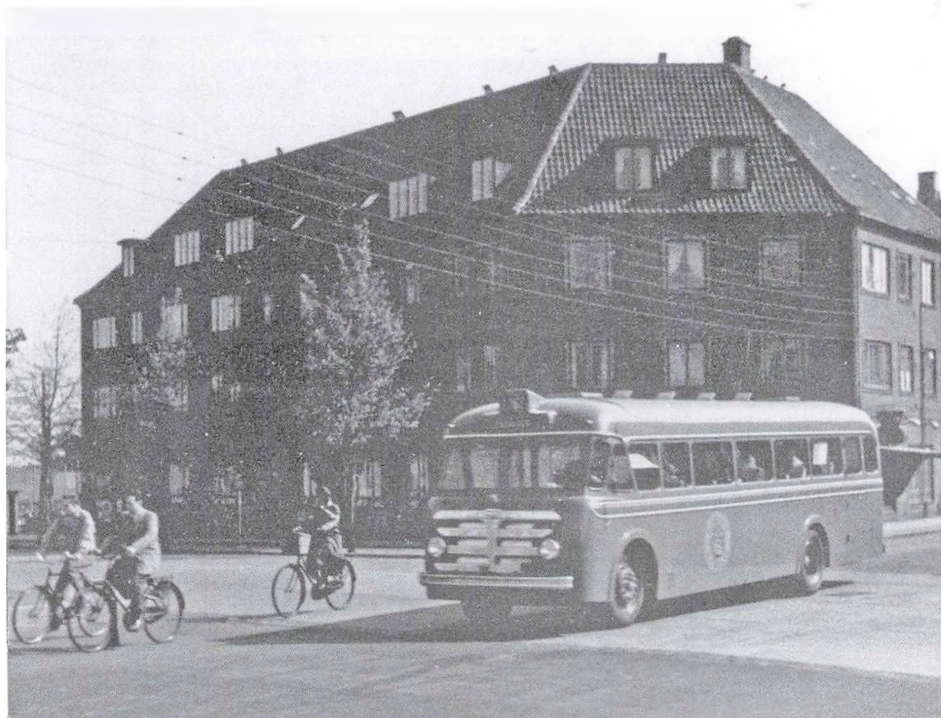


Bus linje 168, her fotograferet på Klampenborgvej, nær ved Hjortekærvej i 1953 (foto: Jens Birch).

sørge for, at alle nye passagerer blev billetteret, og at de, der havde skiftet fra en anden rute og havde en omstigningsbillet, blev kontrolleret for gyldighed, dato og time. Passagerer, der havde et klippekort, fik et klip i den rigtige firkant med hultangen, der sad i en læderstrop udvendig på pengetasken, så den var let at trække frem til brug.

Det sværeste i starten var at overvinde genertheden, når jeg skulle råbe

navnet på det næste stoppested så højt, at alle passagerer kunne høre det fra min position bagest i bussen ved udgangen. Men det var en del af jobbet, der skulle gøres, så der var ikke andet for end at vende sig til det hurtigst muligt. Det varede kun et par dage, så kunne jeg navnene på samtlige 30 stoppesteder på den godt 20 km lange rute, som det tog ca. 1½ time at gennemkøre efter køreplanen hver vej.



Bus nr.168 lægger ud fra hjørneejendommen ved Hareskovvejen og Frederikssundsvej mod Søborg. Foto 1953 Sv. E. Ersgaard.

168 på Taarbæk Strandvej på vej mod Klampenborg. Foto Peer Goe Jacobsen.



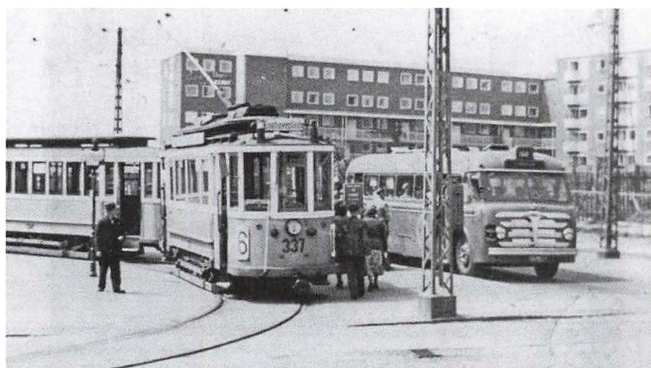
Den daglige rutine

Ruten udgik fra endestationen ved Bellahøj. Den hed ifølge køreplanen Brønshøj Apotek og lå dér, hvor Hareskovvejen begynder ved Frederikssundsvej. Herfra forløb turen mod Skodsborg ad Utterslevvej med første stoppested ved Utterslev Torv. Herefter gik det ellers slag i slag, via Horsebakken til Gladsaxevej og Marienborg Allé til Søborg Torv, ad Søborg Hovedgade og til højre ved rundkørslen ad Buddingevej mod Lyngby Station, derefter ad Klampenborgvej med en afstikker ind forbi Restaurant Fortune og ud på Klampenborgvej igen, forbi svinget ved de tre traktørsteder Rødeport Hus, Kongekilden og Studenterkilden, forbi Galopbanen og videre til Klampenborg Station.

Efter et par minutters pause gik det videre ned gennem Taarbæk Strandvej med et stop ved Bager Weber - et

navn jeg godt kunne lide at sige - og et stop ud for havnen. Derefter kom stoppestederne Trepilelågen, Hotel og Restaurant Beaulieu samt Springforbi, Strandmøllekroen, Skodsborg Sanatorium, og så var vi fremme ved endestationen på hjørnet af Skodsborgvej og Østre Stationsvej, kun få meter fra Skodsborg Station. Da det store, eksklusive ejendomskompleks med den fine placering ud mod Øresund blev opført i 1961- 63, fik sidevejen samme navn som bebyggelsen, nemlig Skodsborgparken.

Som det forventedes, fulgte vi den fastlagte køreplan, hvor bussen gerne skulle være fremme ved stoppestederne præcis på den anførte minutangivelse og heller ikke måtte forlade stoppestederne før det angivne tidspunkt. I den ordinære køreplan var der med vilje indlagt en kort pause på Søborg Torv, 2 minutters pause ved Lyngby



*Søborg Torv. Her møder vi linje 16 på dens endestation.
Foto 1953 Kaj Moesgaard.*

Station og ligeledes 2 minutter ved Klampenborg Station. Det var pauser, der bevirkede, at vi kunne koordinere tiderne med andre buslinjer og især med S-togenes ankomst eller afgang, som busselskabet jo ikke havde nogen indflydelse på.

Vore kunder havde det på samme måde som en selv, når man som privatperson oplevede, hvor frustrerende det er at nå frem til et omstigningssted, og her ser bagenden af den bus, man skulle have været med, forsvinde i den retning, man selv skulle. Det betød jo en irriterende ventetid på næste bus eller tog. Det var derfor vigtigt, at køreplanerne "spillede" sammen, og at chaufføren udviste konduite, hvis en anden linje var forsinket et par minutter, men det kunne være svært, når man skulle overholde sin egen køreplan.

Hvis der var risiko for, at vi ville komme foran køreplanen, fordi der ikke havde været passager at samle op ved stoppestederne, så kunne chaufføren

afpasse længden af standtiden et sted på ruten. Et af de belejlige steder var ved Fortun Kroen, for her var der ingen, der undrede sig over, at bussen ikke kørte videre med det samme eller stoppede, selv om der ikke stod nogen og ventede på at komme med. Det kunne godt være tilfældet ved et almindeligt stoppested i bymiljø.

Der var stoppesteder langs ruten, hvor bussen kun stoppede, hvis der stod kunder og ventede på at komme med, og så var der de "faste" stoppesteder, der især var ved knudepunkter som f. eks. Søborg Torv og ved togstationerne i Lyngby og Klampenborg.

Ved endestationerne i Bellahøj og Skodsborg var der en længere pause. Så når vi var nået til Skodsborg, og bussen var blevet bakket ind og holdt på hjørnet, motoren var standset og teksten foran på bussen oppe over forruden drejet fra Skodsborg til Bellahøj, og jeg havde gennemset bussen for eventuelle glemte sager eller tabte ting, for ek-

sempel et stykke sammenkrøllet papir, så skulle chaufføren og jeg have os en velfortjent kaffepause.

Chaufføren på den bus nr.168, hvor jeg var billettør, var en rolig, lidt tyk, men flink, ældre mand - synes jeg dengang - på vel omkring 45 - 50 år. Antagelig har hans efternavn været Mortensen, for mange med det efternavn bliver bare kaldt "Morten", altså en slags kælenavn. Da kollegerne kaldte ham for "Morten", gjorde det også.

Når det passede med, at vi var i Skodsborg ved frokosttid, tog vi vore madpakker frem og gjorde os det be-

hageligt oppe foran i bussen. På gode solskinsdage kunne "Morten" finde på at foreslå, at vi låste bussen af og gik det korte stykke under den smukke jernbanebro af granitsten fra 1895 til Bøllemosevej, lige på den anden side af banen, for at spiste vore madpakker i skovkanten. Det var, næsten som en lille skovtur midt i arbejdstiden. Til de hjemmesmurte klemmer tog "Morten" altid en HOF, aldrig to, og bagefter en kop varm kaffe fra termokanden og en smøg. Jeg var stadig kun til sodavand eller kaffe, og det var helt i orden. Rygning var jeg ikke parat til endnu.



"Morten" ved endestationen i Skodsborg, på hjørnet af Skodsborgvej og Østre Stationsvej. FHC september 1954.

Billettørens dagligdag

Det var almindeligt på privat drevne busruter, at både chauffør og billettør gik i deres eget tøj på jobbet. Så da min far og mor havde udstyret mig med et uniformslignende sæt bukser og jakke i mellemlåst stof, vakte det berettiget opsigt. Det gjaldt både blandt de mange kunder, der ikke var vant til det, ligeledes blandt kollegaerne og ikke mindst hos den daglige ledelse.

Dette gav anledning til, at jeg stiftede bekendtskab med et »partoutkort«, der tildeltes indehaverne, så de kunne køre gratis. Kortene blev forevist af nogen af ”de høje herrer” fra ledelsen, der skulle ud at køre med bus 168 for at besigtige ”nyheden” og vurdere, om det var noget resten af den del af personalet, der var i kontakt med kunderne, skulle udstyres med.

Om tøjet ikke har været pænt eller fornuftigt, eller det ville blive for dyrt, ved jeg ikke, men i hvert fald blev det ikke indført. Så det var stadig væk kun” lille mig”, der var praktisk klædt på, så alle kunne alle se, hvem der var billettøren, og hvem der var almindelig passager. Der stod lidt respekt omkring ”uniformen”, og det kunne jeg godt have brug for, da jeg var forholdsvis lille af min alder, og først begyndte at vokse i højden og drøjden et par år senere.

Tiden som billettør var meget lærerig, for mellem de mange rutinemæssige billetteringer oplevede jeg både sjove og pudsige episoder, men også enkelte kedelige og besværlige situationer med kunderne. Blandt de sidstnævnte var især turen, der gentog sig hver lørdag - søndag i sæsonen, fra



I myldretiderne blev bus 168 suppleret med ekstra busser. Her ses en ekstrabus ved Klampenborg Station på turen mod Lyngby. Foto Arne Madsen 1974.



*168 krydser Klampenborgvej
på vej mod Taarbæk Havn.
Foto 1956 Michael Sinding.*

Klampenborg Station mod Lyngby, når forlystelsesstedet Bakken lukkede lørdag aften kl. 24.00. Så blev bussen fyldt med personer, der for de flestes vedkommende havde fået noget at drikke og derfor var i et gevaldigt humør. De fleste var venlige og glade, men der var også dem, som var drillesyge eller iltre. Nogen bar deres brandert med en positiv holdning til tilværelsen, og andre kunne bare ikke finde ud af at opføre sig ordentligt. Det var i det hele taget en skøn blanding af adfærdsmønstre. Heldigvis lukkede Bakken så tidligt på efteråret, at jeg kun nåede at have den slags weekend-oplevelser et par gange eller tre.

Med nogle af de "dumme" kunder kunne det være svært at gennemføre en billettering hurtigt nok i den overfyldte bus på grund af deres megen parla-

mentering. Det var i disse situationer, at "Morten" måtte yde den nødvendige hjælp og vise sin autoritet. Så når jeg gav et aftalt signal med stopklokken, standsede han simpelthen bussen ude på ruten midt mellem to stoppesteder og råbte ud over passagerne, at vi ikke kørte igen, før betalingsnægteren var stået af eller havde ladet sig billettere. Når bussen holdt stille ude på den bælgsorte strækning gennem skoven, så at sige midt "ude i ingenting", varede det ikke mange sekunder, før der opstod et aldeles uimodståeligt gruppepres fra de øvrige passagerer, som måske skulle nå det sidste S-tog i Lyngby. Så faldt betalingen prompte, men ikke nødvendigvis med glæde, for det hændte da et par gange, at jeg af en uligevægtig og vred kunde blev lovet tærsk for min "emsighed", selv om

jeg jo var i bussen i ”embedets medfører” og bare passede mit job. Jeg kom dog heldigvis til at vente forgæves på de lovede tærsk, og efterhånden blev jeg da også mere rutineret og fik ”hår på brystet”, hvilket selvfølgelig gjorde det lettere at håndtere sådanne situationer.

Når det var myldretid, og især når vejret var dårligt, var bussen stopfyldt med folk, for var der noget, der kunne få folk til at tage bussen, var det dårligt vejr. Så stod folk også op i midtergangen, hvilket gjorde det vanskeligt at nå rundt til alle med billetautomaten og den ret store pengetaske. Men jeg gjorde, hvad jeg kunne, og når ”Morten” kunne se i bakspejlet, at jeg havde travlt, og at det kneb med at nå rundt til alle nytilkomne, inden de skulle stå af igen, så lettede ”Morten” lidt på ”speederfoden”, så jeg fik mere tid til billetteringen.

Når sidste aftentur ifølge køreplanen endte i Skodsborg ved midnatstid, kørte vi normalt tilbage ad samme vej som vores sædvanlige rute, der jo gik lige forbi garagerne og administrationskontoret i Buddinge, men det hændte også, at ”Morten” for afvekslingens skyld valgte en alternativ rute og kørte gennem skoven og via Nærum, Søllerød og Lyngby til Buddinge. Så følte jeg det næsten, som om jeg var ude at køre turistbus eller på ”sightseeing by night”.

Den kollegiale takt og tone

For at man bedre kan leve sig ind i det efterfølgende afsnit, skal det lige nævnes, at vi ikke havde kvindelige

kolleger, hvilket godt kunne sætte sit præg på samtaleform og ordvalg. Endvidere var chaufførerne modne mænd i aldersgruppen omkring de 50 år, plus minus 10. Billettøjerne derimod var en flok knægte på min egen alder, nogle måske et par år ældre, der var gået ud af skolen efter 8. eller 9. klasse, og som ligeledes kom fra arbejderhjem.

Når vore vagter var slut, mødtes vi i mandskabslokalet i den lave bygning på bagsiden af kontorbygningen for at tælle indholdet af pengetasken op og sammenligne det med antallet af solgte billetter og efterfølgende afregne med kassereren. Sædvanligvis var der et næsten overstadigt ”fyraftenshumør”, og der blev lavet sjov, fortalt uartige historier og berettet om pudsige oplevelser med kunder og trafikken, man havde været ude for i løbet af vagten.

Det indebar, at der chaufførerne imellem foregik en højlydt gang ”mandesnak”, dels for at ”markere sig” og dels som en slags gavnlige ”sikkerhedsventil”, altså en måde hvorpå man kunne komme af med de opsparede, negative følelser og tanker, man havde med sig fra vagten, så konen der hjemme ikke skulle lægge øre til en masse unødvendigt brok. Dengang var der ikke noget, der hed, at man gik til en arbejdspsykolog. Hvis nogen havde drømt om at opsøge en sådan person på grund af en arbejdssituation eller som følge af stress, ville vedkommende nok være blevet betegnet som lidt skør, om ikke med ord, så med en langfinger cirkulerende ud for tindingen.

Det kan sagtens forekomme blandt midaldrende mænd, at de ideelle proportioner mellem krop, hoved, arme og ben, som normalt kan være mere eller mindre skjult af påklædningen, for længst er kommet ud af kontrol, hvilket kan være et oplagt udgangspunkt for et godmodigt drilleri. Det kunne også ske, at der forekom decideret mobning. Chaufføren "General Søby" var sædvanligvis et let offer, dels fordi han aldrig blev træt af at gøre opmærksom på sig selv, og dels fordi han var ilter og tog sig af drillerierne. Han var én af dem, der oftest fik en "cirkulerende finger".

En aften efter vagten, medens vi stod og gjorde klar til at tage hjem,

stod chaufførerne som sædvanlig i al gemytlighed og "stak" til hinanden om kropsbygning og udseende, idet midaldrende mænd har meget forskellige faconer: De, der havde en stor mave, blev drillet med, at de havde "større afstand mellem navlen og ryggraden"; af dem, der var så tynde, at "de ikke kunne lave ringe, når de hoppede i vandet". De halvskallede med "måne" blev drillet med, at "de voksede op gennem håret" af de chauffører, der "trængte til at blive klippet"; og som derfor blev kaldt for "mankefår".

Under de kollegiale drillerier havde "Bette Bent", der var lille og kompakt, længe stået og ventet på at blande sig for at prale med sine muskuløse læg-



*Viadukten på Bud-
dingevej i Lyngby i
1955. En bus 168 er
på vej op ad bakken
i retning mod Sø-
borg. (Lyngby-Taar-
bæk Stadsarkiv).*

muskler, som han triumferende viste frem, og som også fik den berettigede opmærksomhed, han havde set frem til. Det ville "General Søby" helt forventeligt ikke lade sig imponere af. Så han smækkede demonstrativt højre fod op på langbænken, trak op i buksebenet og viste sit underben, der var ikke så lidt mere imponerende, idet han rettet mod Bent brølede: "Pralerøv - dueben", hvilket afstedkom et latterbrøl, da alle kunne se, at der virkelig var forskel i muskelmassen. "General Søby" havde for en gangs skyld "scoret et point" på sine muskuløse ben. Det bekom ham vel. Den slags drillerier, grove løjer og "mandesnak" på en arbejdsplads var selvkært nyt for en ung knægt som mig, der lige var kommet ud af skolen. Jeg erindrer, at der var mange ord og vendinger fra "voksenverdenen", jeg ikke havde hørt før, men faktisk var det blot en forsmag på det, der ventede mig, da

jeg kom i lære og blev en naturlig del af et smede- og maskinarbejdermiljø.

Da erindringshistorien drejer sig om mine personlige oplevelser som billettør, kunne det måske give indtryk af, at der kun var én bus 168, der betjente ruten mellem Bellahøj og Skodsborg. Det er naturligvis ikke er rigtigt, da der var 20 minutters drift. Det var derfor nødvendigt at have 6 busser kørende samtidig på den 1½ time lange strækning.

Det betød, at hver bus 168 passerede 5 busser med samme linjenummer undervejs, og som det sig hør og bør, hilste chaufførerne på hinanden med et håndtegn lige før passagen, og tilsvarende for os billettører hilste vi på kollegaen i den netop passerende bus ved at vise den forkromede klipppetang i bagruden, for så vidt det var muligt på grund af arbejdet. Ved at vise klippe-tangen markerede vi, at det ikke bare var en kunde, der viftede med armen.

Linie 168 Bellahøj, Søborg, Lyngby, Fortunen, Klampenborg, Taarbæk, Strandmøllen, Skodsborg.

	FØRSTE VOGNE			SØN- & HELLEDAGE						FASTE MINUTTAL		SIDSTE VOGNE til Lyngby										
	HVERDAGE									af Skodsb.	af Lyngby											
Bellahøj	5,39	5,59	6,19	6,59	7,49	8,39	9,19	9,29	9,39	9,49	09	19	29	39	49	59	23,19	0,19	0,23	0,39	0,49	
Søborg Torv	5,51	6,11	6,21	7,11	8,01	8,51	9,11	9,31	9,41	9,51	10,01	21	31	41	51	01	11	23,31	0,31	0,41	0,49	0,59
Buddinge Torv	5,54	6,14	6,34	7,14	8,04	8,54	9,14	9,34	9,54			34	44	54	14			23,34	0,34			
Kildeparken	6,03	6,23	6,33	7,23	8,13	8,23	9,03	9,43	9,53	10,03	10,13	21	31	43	53	63	73	23,43	0,43	0,53	1,01	
Lyngby	6,03	6,13	6,23	6,43	7,23	8,13	8,23	9,03	9,23	9,43	9,53	10,03	10,13	10,23	10,33	10,43	10,53	23,43	0,43	0,53	1,00	
Sorgenfrigrådvvej	6,06	6,26	6,46	7,26	8,26	9,26	9,46	10,06	10,26	10,46	10,66	26	36	46	56	66	76	23,46	0,46			
Fortunen	6,10	6,30	6,50	7,30	8,30	9,30	9,50	10,10	10,30	10,50	11,10	30	40	50	60	70	80	23,50	0,50			
Klampenborg st. ankl.	6,18	6,38	6,58	7,38	8,38	9,38	9,58	10,18	10,38	10,58	11,18	38	48	58	68	78	88	23,58	0,58			
Klampenborg st. afg.	6,20	6,40	7,00	7,40	8,40	9,40	10,00	10,20	10,40	10,60	10,80	38	48	58	68	78	88	23,58	0,58			
Taarbæk Havn	6,24	6,44	7,04	7,44	8,44	9,44	10,04	10,24	10,44	10,64	10,84	34	44	54	64	74	84	23,64	0,64			
Strandmøllen	6,30	6,50	7,10	7,50	8,50	9,50	10,10	10,30	10,50	10,70	10,90	34	44	54	64	74	84	23,70	0,70			
Skodsborg	6,33	6,53	7,13	7,53	8,53	9,53	10,13	10,33	10,53	10,73	10,93	33	43	53	63	73	83	23,73	0,73			
		fra Fortunen	fra Skodsb.																			
Skodsborg		6,43		9,03				10,03				03	23	43				23,43	0,03			
Strandmøllen		6,46		9,06				10,06				06	26	46				23,46	0,06			
Taarbæk Havn		6,52		9,12				10,12				12	32	52				23,52	0,12			
Klampenborg st. ankl.		6,58		9,18				10,18				18	38	58				23,58	0,18			
Klampenborg st. afg.		7,00		9,20				10,20				20	40	60				23,60	0,20			
Fortunen		5,47	7,07	9,27				10,27				27	47	67				23,67	0,27			
Sorgenfrigrådvvej		5,50	7,10	9,30				10,30				30	50	70				23,70	0,30			
Lyngby		5,55	6,05	9,35	7,25	8,15	9,05	9,35	9,45	9,55	10,05	10,15	10,25	10,35	10,45	10,55	11,05	23,75	0,25	0,35	0,45	0,55
Kildeparken		6,14	7,15	9,35	7,34	8,24	9,14	9,54	10,14	10,34	10,54	24	44	64				23,84	0,34	0,54		
Buddinge Torv	5,24	5,44	6,04	7,24	8,24	9,44	10,04	10,24	10,44	10,64	10,84	34	44	54	64	74	84	23,84	0,44	0,64	1,04	
Søborg Torv	5,27	5,47	6,07	7,27	8,27	9,17	9,47	9,57	10,07	10,17	10,27	10,37	10,47	10,57	11,07	11,17	11,27	23,87	0,47	0,67	1,07	
Bellahøj	5,39	5,59	6,19	6,29	7,39	8,39	9,29	9,59	10,09	10,19	10,29	10,39	10,49	10,59	11,09	11,19	11,29	23,99	0,49	0,69	1,09	

Fra og med d. 15/9-65 og i vinterperioden ekstrakørsel på søgne mandags-fredage (dog ikke d. 24/12); Vognene over Kildeparken med ankomst til Lyngby kl. 7.12, 7.33 og 7.52 forlænges til Klampenborg m/afgang derfra kl. 7.30, 7.50 og 8.10. Der er således i nævnte sidrum 10 minutters drift mellem Bellahøj og Klampenborg!

På grund af køreplanen fandt disse møder sted på de samme steder på ruten og på de forudbestemte tidspunkter, men ellers havde vi ingen kontakt med hinanden, før vi mødtes i mand-skabslokalet hjemme på "basen«.

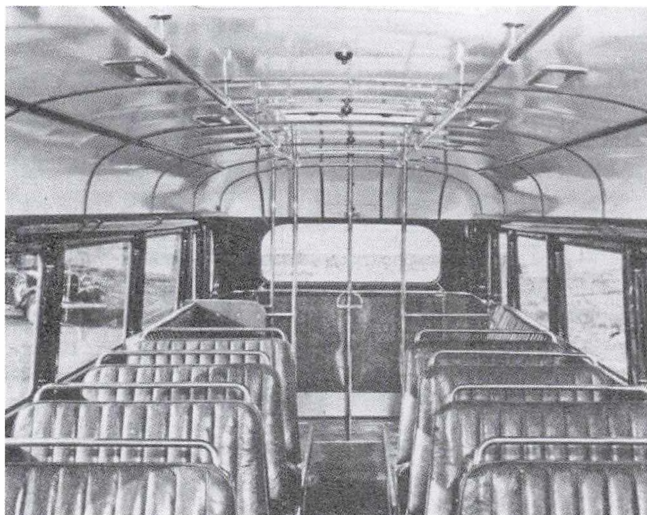
Oplevelser på ruten

Af de behagelige oplevelser var der hyggesamtaler med personer, oftest "stamkunder", som jeg hurtigt lærte at kende, fordi de dagligt brugte bussen på vej til og fra arbejde. Det betød, at jeg kunne møde dem om morgenen på vej til arbejde, og på aftenvagten, når de samme mennesker skulle hjem. Der var også de meget snakkesalige kunder, hvor det godt kunne blive "lidt for meget", da jeg jo havde min faste plads

ved udgangen bagest i bussen, hvorfra jeg kun flyttede mig, når jeg skulle hen for at billettere en ny kunde, der havde sat sig et sted i bussen. Når jeg kom ud for sådan et "sludrechatol", trøstede jeg mig med, at de nok snart skulle af.

Det mest almindelige mønster var, at kunderne steg på ved et knudepunkt og kørte med til et andet knudepunkt - for eksempel en S-togsstation - for at skifte retning afhængig af, hvor de boede, og hvor de arbejdede. Fordi det var usædvanligt at bryde dette mønster, husker jeg en episode, hvor en passager, en mand på omkring 30 - 35 år, kørte med fra endestation til endestation og tilbage igen. Han steg på i Bellahøj, satte sig i højre side midt i bussen, blev billetteret og kørte med til

Bussens indre, set bagud fra chaufførens plads. Foto Peer Goe Jacobsen 1953.



Skodsborg endestation, blev igen billetteret, da vi kørte den anden vej, og var med hele vejen retur til Bellahøj uden at flytte sig fra sin plads. Han sad ubevægelig og kikkede ud af vinduerne hele vejen uden at sige en lyd. Sådan en opførsel virkede mystisk og var derfor noget, man lagde mærke til. Jeg så ham kun den ene gang. Måske har han kun taget turen for at få tiden til at gå.

De bedste kunder var dem, som kunne finde på at give "drikkepenge" efter at være blevet billetteret på normal vis. Dem var ikke mange af, men de fandtes. Især husker jeg en mand i fyrrårsalderen, altid klædt i kridhvid skjorte og mørkt tøj, pænt friseret og med lidt "slikket brillantehår". Han steg altid på ved stoppestedet ud for Hotel og Restaurant Beaulieu på Strandvejen nr. 758 (nedrevet i 1964) og altid på den sidste afgang kl. 0.20 fra stoppestedet lige ud for restaurationen, i retning mod Klampenborg Station, hvor han steg af. I hans tilfælde bestod billetteringen blot i, at jeg af og til kontrollerede hans månedskort, og så kunne han finde på at give mig 1 krone eller 2 kroner, som han havde haft løst i lommen. Han var tjener på Beaulieu, så han vidste godt, hvad en lille erkendtlighed i form af en ekstra skilling betød. Den gang tænkte jeg ikke over det, men hvis han var bøsse, mærkede jeg ikke noget til det, ingen tilnærmelser eller indsmigrende adfærd.

En formiddag i begyndelsen af december, da vi holdt ved Lyngby Station, og turen gik mod Klampenborg,

steg der "en hel børnehaven" op i bussen bestående af 2 pædagoger og 15 små, søde unger i 3- til 4-årsalderen. Det pudsige ved situationen var, at børnene fik besked på at sætte sig ned på gulvet på det frie område bagest i bussen, for at de ikke skulle falde og slå sig, når bussen satte i gang eller bremsede. Meget smart fundet på og bedst for børnene, der så heller ikke kunne fare frem og tilbage i midtergangen med en pædagog efter sig. Situationen fandt sted ved 10-tiden om formiddagen, og der var kun to - tre almindelige passagerer, så der var masser af plads til, at det kunne lade sig gøre uden at genere andre. Dér sad børnene så, helt tæt sammen og hyggede sig i deres farvestrålende flyverdragter med hæfter og med deres luffer hængende i en strikket snor ud af ærmerne. De stod af ved Fortunen på vej ud i skoven for at boltre sig i årets første sne.

Og så var der skoledrengen, Frank på 8 - 9 år, der altid steg på ved hjørnet af Buddingevej og Chr. X's Allé. Frank var en helt almindelig dreng, der bare var helt vild med at køre i rutebil. Han bad ofte om lov til at prøve min klippe-tang, hvilket jeg efterkom, når der ikke var mange med bussen. Når han så havde klippet et par huller i omslaget på sit kladdehæfte, stak han i et stort smil og sagde, at han også ville være billettør, når han blev stor, ligesom mig. Det morede jeg mig over.

Jeg oplevede heldigvis aldrig at blive røvet, eller at nogen stak hånden ned i pengetasken, selv om den oftest

stod åben under billetteringen lige foran næsen på folk. Så hvis der var en manko, når regnskabet blev gjort op på kontoret efter vagten, skyldtes det kun, at jeg havde talt forkert og givet for mange penge tilbage, og at kunden så ikke havde gjort mig opmærksom på det. Heldigvis var de fleste ærlige, når det var sket, og reagerede på en sådan fejl. De har nok vidst, at det var billettøren, der kom til at betale i den sidste ende, og har syntes, at det var synd for den unge mand. Selv om det var lidt flovt at regne forkert i hovedet, blev jeg altid glad, når vedkommende gjorde mig opmærksom på fejlen og fik pengene til at stemme.

Snyd og "gratister"

Rutebilselskabet fik et pænt kommunalt tilskud, men levede selvfølgelig af at sælge billetter til kunderne og gik derfor meget op i, at alle, der kørte med, betalte, hvad de skulle. "Gratister" var derfor ikke noget, man så med blide øjne på. Ledelsen havde som nævnt partoutkort, og ansatte havde fri transport, når det var i forbindelse med transport til og fra arbejde, men ellers ikke. Denne fordel var nu ikke meget værd, når man havde aftenvagt, der sluttede over midnat, og alle busruter var ophørt med at køre. Så måtte man selv sørge for hjemtransporten, som for mit vedkommende var på cykel de ca. 6 km til Tagensvej 162.



Lyngby Station. Foto 1956 i Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Snyd kunne forekomme, som for eksempel når venner eller bekendte af chaufføren eller af billettøren steg på bussen og skulle med til et sted på ruten. I sådanne situationer kunne billettøren måske føle sig fristet til at gennemføre en ”snyde-billettering”. Det vil sige, at man eksempelvis kunne modtage en 2-krone og give to 1-kroner tilbage og udlevere en brugt billet, som en kunde havde smidt fra sig i bussen, og som man tidligere havde samlet op til formålet, og så lignede det en normal billettering, og ingen andre lagde mærke til noget unormalt.

Det kunne også ske, at folk bedyrede, at de ingen penge havde, og bad om at få lov til at køre med alligevel, fordi de skulle noget vigtigt. Og så stod man med et svært valg. Egentlig skulle man være hård og bede vedkommende om at stå af ved næste stoppested, men personen kunne jo være oprigtig, og chancen for, at en betalingsfri transport blev afsløret, var ikke ret stor.

Ikke desto mindre må jeg med skam melde, at jeg er blevet fanget i at være ”blød” i en situation, der lignede et sådant tilfælde, men som viste sig at være en snedig tilrettelagt og uforskammet fælde fra ledelsens side, udført af to passagerer og en kontrollant. Uanmeldt kunne man forvente, at der dukkede en kontrollant fra selskabet op og gennemgik passagerens billetter. Det skete naturligvis også hos mig, og der var aldrig noget at sætte en finger på, men engang på en aftenvagt skete der noget specielt.

Ved stoppestedet Fortunen i retning mod Lyngby steg der en ung pige på bussen ad indgangen forrest i bussen. Hun var et eller to år ældre end mig, og jeg havde aldrig set hende før. Hun gik ned bagest i bussen og stillede sig tæt ved det sted, hvor billettøren plejer at opholde sig under kørslen, så jeg lagde mærke til, at hun var temmelig belastet af bumser i ansigtet, og at hendes overtøj så noget slidt ud. Hun udgjorde et noget ynkeligt tilfælde, og da jeg skulle billettere hende, forklarede hun mig lavmælt og nærmest undskyldende, at hun ikke havde penge til busbilletten, og at hun kun skulle med de 4 stoppesteder, der var til Lyngby Station. Selv om jeg jo godt var klar over, at jeg skulle have bedt hende om stige af ved næste stoppested, havde jeg fået medlidenhed med hende og undlod at billettere hende og at give hende en billet.

Havde jeg været lidt mere erfaren, og havde jeg været lidt klogere, så havde jeg måske lagt mærke til ”Mortens” øjne i bakspejlet, som ”sagde”, at her skulle jeg passe på! Men det opfattede jeg ikke, og han skulle jo også selv passe på, for det, der udspillede sig, var, at pigen var ansat af busselskabet til den særlige opgave at medvirke til at kontrollere gratister og forsøg på snyd. Allerede ved det efterfølgende stoppested, som var Hjortekærvej, steg der en mand på, som gik lige ned bagest i bussen og satte sig tæt ved det sted, hvor jeg stod, så han blev straks billetteret.

Da vi nærmede os næstfølgende

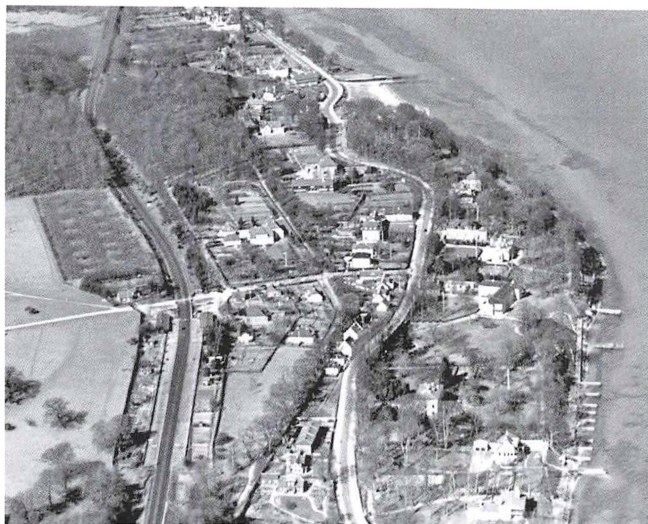
stoppested, Lundtoftegårdsvej, så jeg frem gennem bussens forrude en af selskabets kendte kontrollører stå med sin kontrollantkasket. Det var klart, at han ville stige om bord, når bussen holdt ved stoppestedet. Da jeg så ham stå og vente på os ved busstoppestedet, blev jeg helt febrilsk over ikke at have billetteret pigen, og jeg ville redde situationen ved at stikke pigen en billet, hvilket jeg gjorde. Kontrolløren steg på og styrede direkte ned i bagenden af bussen, hvor pigen og jeg stod, og i løbet af nul komma fem havde han afsløret min fejltagelse. Manden, der var steget på umiddelbart efter pigen og havde betalt sin billet, skulle være i besiddelse af en billet med et påstempelt nummer, der var ét tal højere end pigens billet, men det var desværre omvendt.

Dér stod jeg med røde ører og blussende kinder i en blanding af flovhed, fortrydelse og anger over at være grebet i en fejltagelse, men min indadvendte skamfulde sindstilstand skiftede til forargelse og vrede, da det gik op for mig, at både pigen, manden og kontrolløren, kendte hinanden, og at de samarbejdede for at afsløre uregelmæssigheder, og at hele aktionen var nøje planlagt fra A til Z.

Faktisk syntes jeg, at de selv havde fremprovokeret situationen ved at inddrage en bevidst medlidenhedsvækkende ung pige, men i situationen havde jeg slet ikke overskud til at argumentere med dem. Mit indre "kogte". Et blik frem til "Mortens" bakspejl, hvor jeg igen fik øjenkontakt, "fortalte" mig, at han følte med mig, men at han ville være blevet angivet af pigen,



Busser foran Lyngby Station 1956. (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).



Luftfoto af Springforbi og Strandmøllen set fra syd i 1940'erne, før Strandvejen blev rettet ud. De mange sving på vejen ses tydeligt. Til venstre i billedet ses Kystbanen med Springforbi holdeplads. (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv).

hvis han havde advaret mig. Jeg tror, at han i sit stille sind hele tiden havde krydset fingre for, at dette her gik godt, lige siden pigen var steget på, og at han nok syntes, at det var synd for mig, da han så, hvor ked af det jeg blev. På stedet foretog kontrollanten sig ikke noget dramatisk, andet end at jeg fik at vide, at dette ville blive rapporteret til kontoret. De steg alle tre af bussen ved Lyngby Station, som pigen rigtig nok havde sagt, at hun skulle til.

Jeg syntes, metoden var nederdrægtig udspekuleret og rigtig lumpent gjort, men jeg slap med en påtale af kassereren, da jeg kom hjem til kontoret efter vagten. Jeg måtte selv betale for den manglende billet til 75 øre, som jeg i forfjamskelse havde givet den "stakels" pige i bussen, men skidt med pen-

gene. Det var den tarvelige metode, jeg var harm over. Noget godt lærte jeg da i det mindste af hændelsen, nemlig at med ærlighed og sund fornuft kommer man længst, hvilket jeg har forsøgt at leve op til siden.

Intet mindre end mirakuløst

Sidst i perioden som billettør, da det var blevet så koldt, at der var risiko for frost og isglatte veje, oplevede jeg en uhyggelig færdselsituation, som stadig står lys levende for mig. Heldigvis endte det godt, takket været "Mortens" snarrådighed, overblik og hurtige reaktion, plus en god portion held. Det var en søndag formiddag, og vi havde kørt dagens førte tur fra Bellahøj til Skodsborg, holdt den obligatoriske pause dér og var nu på vej retur mod Klampen-

borg ad Strandvejen. På grund af helligdagen og tidspunktet havde vi ikke samlet nogen passagerer op endnu. Vi var kommet til det sted, hvor Mølleåen løber under vejen ved Strandmøllen og ud i Øresund, og hvor det går op ad bakke, samtidig med at vejen slynger sig i snævre bugtninger, skiftevis fra højre til venstre og til højre igen.

Fra toppen af bakken ser vi en lille hvid personbil komme kørende, stille og roligt, samtidig med at vi er nået frem til bakkens fod. På afstand ses det tydeligt, at føreren ikke kan følge vejens bugtninger i det glatte føre, men bare skrider lige ud, hvilket betyder, at personbilen i en af bugtningerne befinder sig i den forkerte side af vejen, i den efterfølgende bugtning i den rigtige side og kort efter i den modgående vejbane igen. Da vi ikke havde nogen passager med, havde jeg sat mig op foran ved siden af "Morten" og forudså

med rædsel, at den lille bil risikerede at støde sammen med vores store, tunge bus. Selv om ingen af de to køretøjer havde særlig megen fart på, så ville der i tilfælde af et sammenstød ikke blive meget tilbage af personbilen, hvor der foruden chaufføren sad tre passagerer, som alle så ud til at være ældre mennesker.

Tilfældigvis og lykkeligvis var "timmingen" sådan, at da bilen var ca. 10 meter foran bussen og havde retning lige imod os i vor side af vejen, var der ikke andre biler på bakken og dermed en mulighed til at køre venstre om hinanden. Det så "Morten" og reagerede lynhurtigt ved at foretage et lille "slav" til venstre, hvorved bussen og bilen passerede hinanden, hver i den forkerte side af vejen, med få centimeters afstand og helt uden at komme i kontakt med hinanden. Vi havde hele tiden følt, at vi selv var uden for fare, siddende

Bakken ved Strandmølle Kroen som den ser ud i dag (februar 2013), set i retning mod Klampenborg fra stedet, hvor Mølleåen løber ud i Øresund. Vejen er rettet noget ud, og tre af de tidligere fem små sving tjener nu som busstoppested og parkeringspladser for kroens gæster, men i glat føre er bakken stadig et farligt vejstykke.



højt over vejbanen og med fuldt udsyn bag bussens store forrude, men jeg sad med hjertet oppe i halsen og havde et i et par sekunder øjenkontakt med føreren af personbilen, da den havde kurs direkte mod bussen. Jeg så, at føreren af bilen sad helt hjælpeløs, bleg og stivnet af skræk, med opspilede øjne, som »sagde«: ”Herre Jemini! Det her går aldrig godt.«

Heldigvis gik det godt, og begge køretøjerne fortsatte blot videre, som om intet var hændt, nu begge atter i den rigtige vejbane. Da jeg umiddelbart efter kikkede bagud, så jeg, at bremseulygterne lyste på personbilen, at farten langsomt sagtnedes, og at bilen til sidst holdt helt stille et stykke længere fremme for enden af bakken ved kantstenen i højre vejside, formodentlig for at føreren og hans passagerer kunne komme sig over det chok, det må have været. ”Morten” havde fortjent at blive udnævnt til én af hverdagens helte, men ingen hørte om episoden. Til gengæld vil de personer, der oplevede den, aldrig glemme de få sekunder, det hele varede.

Nu er de fem små bugtninger på bakken ved Strandmøllekroen for længst rettet ud til to blødere S-sving, og den tidligere bugtede vejføring gør i dag nytte som parkeringsplads.

”Pligtopyldende ung mand”

Sidst i min ansættelsesperiode var det blevet så meget vinter, at det sneede kraftigt en morgen, hvor jeg skulle af sted til Buddinge kl. 05.30 for at passe

mit job. Det måtte have sneet i flere timer, for der lå en ½ meter sne overalt og store snedriver. De eneste køretøjer på vejene var vejrvesenets snepløve - alt andet var gået i stå.

Men på arbejde ville jeg. Så jeg kørte og trak jeg cyklen skiftevis op gennem Bispebjerg, Emdrup, Søborg og Buddinge, for det meste ved at passere dér, hvor snepløven netop havde kørt. Jeg nåede således stærkt forsinket ud til ”Administrationen”, hvor de eneste, der var mødt før mig, var de to kontorfolk, som boede på første sal i villaen.

Jeg meldte straks min ankomst og var klar til at komme ud med bussen. Jeg kunne se på dem, at de ikke troede deres egne øjne, da de så mig: at sådan en ”lille” knægt, der ”kun” havde job som billettør, havde klaret eller gidet komme helt inde fra Nørrebro og trods de usædvanlige, barske vejrmæssige betingelser bare for at komme på arbejde.

”Morten”, der boede 500 m fra garagerne, kom kort tid efter, og vi var den første bus den morgen, der var ude på ruten. Vi kørte naturligvis helt uden for enhver køreplan, og folk stod i ”lag” for at komme med, for vi var én af de få muligheder, de havde for bare at komme i retning af deres arbejdsplads. Det betød, at folk stod som ”sild i tønde” i bussen, og der var simpelt hen ikke var plads til, at jeg kunne komme frem og tilbage for at billettere. Jeg kunne kun billettere dem, der lige var inden for rækkevidde. Så den morgen var der mange ”gratister”. Men jeg må sige, at

trods masen og skubben, vådt tøj og forsinkelser tog praktisk taget alle situationen med godt humør. Der var heller ingen bemærkninger ved fyraften fra "kontoret" angående den mangelfulde billettering på grund af enormt mange passagerer.

Personligt synes jeg, at det var lidt skuffende, at der ikke faldt en opmuntrende kommentar om min pligtopfyldende indsats for at komme på arbejde gennem sneen tidligt om morgenen. Vel, jeg fik jo min løn, og så har man måske ment, at det var så det. Generøse var de ikke.

Voksenlivet var begyndt

Billettørjobbet var mit første job ude i den "virkelige verden" efter folkeskolen, og allerede her lærte jeg, at alt ikke er, som man ser det, og at alle ikke nødvendigvis er det, de udgiver sig for.

Med livserfaring baseret på mange leveår er dette blevet bekræftet adskillige gange, så det bedste, man kan gøre, er hele tiden at holde hovedet koldt og have en sund og fornuftig tilgang til livets hændelser og ikke lade sig forblinde af følelser. Da min første rigtige kærlighed indtraf, stødte jeg på det paradoks, at forelskelse er en tilstand, hvor ovennævnte filosofi - at være fornuftig og tænke logisk - kan være forstyrret, ja, måske endda sat ud af funktion. Underligt nok er denne frydefulde situation vist alment accepteret som værende helt i orden.

Udover at få en forsmag på voksenlivet var noget af det bedste, jeg fik ud

af disse måneder, at min allerede etablerede opsparingskonto voksede gevaldigt, og at opfyldelsen af mit store ønske, en fabriksny Skylon Knallert, derved rykkede nærmere. Dette ønske blev indfriet kort efter min 16 års fødselsdag i juni måned 1955, et par måneder inde i min læretid som smed og maskinarbejder, som 4 år senere, den 4. april 1959, afsluttedes med et svendebrev. Dermed var jeg parat til at påbegynde det næste kapitel i mit livsforløb, hvor jeg skulle lære at forsørge mig selv og måske en kommende familie.

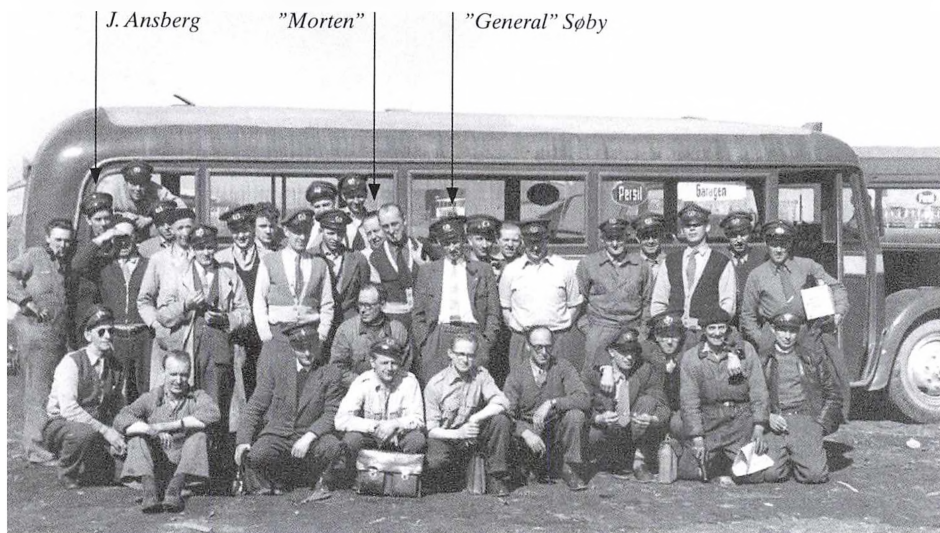
Efterskrift

I 1956, altså et par år efter at jeg havde været billettør, opstod der oliemangel på grund af Suez-krisen, hvilket gav en sjældnen mulighed for, at hele personalet kunne samles ude på basen og blive foreviget på et gruppebillede.

Fotografiet er afleveret til Gladsaxe Byarkiv af enken efter en af chaufførerne, J. Ansbjerg, der har skrevet navnene på samtlige personer bag på fotografiet, men desværre ikke: hvem der er hvem.

Billedet viser samtlige medarbejdere i De Forenede Rutebiler A/S i 1956 foran en bus på det nye busanlæg på Columbusvej. Det viser den daglige ledelse, chaufførerne og mekanikerne, men ingen billettører. Foreløbig er tre personer identificeret, nemlig: J. Ansbjerg, "Morten" og "General Søby".

J. Ansbjerg har noteret følgende bag på gruppebilledet:



Chauffører, mekanikere og administration. Ingen billettører. Foto 1956 Gladsaxe Byarkiv.

Viggo Jørgensen, Johannes Ansbjerg, Ove Madsen, Axel Jensen, C.T. Larsen, Ejlf, H. Lund, Kaj Nielsen, Lejf R. Jensen, Carlo, Peder Langberg, Gunnar Christensen, Straaby, Mogens Jensen, Tage Møller Hansen, Poul Hansen, Martin, »Morten«, Tage C., Hans Ole-

sen, Laursen, Refshammer, Verner, Ingemann Andersen, Poul Nielsen, Ingemann Larsen, Christian Biehl, »General Søby», Breum Christensen, Børge Nielsen, Henrik, Robert Jensen, Leo Sørensen, Poul Christiansen og Ejner Jensen.

Jeg vil ikke undlade at nævne, at tre personer, Jens Birch, Kai W. Mosgaard og Michael Sinding, i fællesskab har skrevet bøger om hovedstadsområdets forskellige rutebilselskaber, buslinjerne og deres drift. Bøgerne er udgivet af Sporvejshistorisk Selskab. I 1995 udkom bogen om "De forenede Rutebiler, SØBORG 6", hvori bl.a. linje nr.168 er omtalt. Bogen er udsolgt fra forlaget, men kan lånes på bibliotekerne.

Peter Hvidtfeldt

Bronzealder i Lyngby-Taarbæk

Bronzealderen markerer sig i Lyngby-Taarbæks landskab med de store gravhøje. Nogle af de mest markante bronzealderhøje har fået navne som Prinsesehøj, Dansebakken og 2. Riishøj (figur 1). Der ses relativt mange bronzealderhøje i Lyngby-Taarbæk, navnlig i Dyrehaven, og tilsvarende ligger højene tæt nord for Mølleåen i Trørød og Vedbæk. På Sjælland er der kun en større koncentration af bronzealderhøje i Ods Herred, i Horns Herred samt i Sjællands sydøstlige hjørne ud imod Ulvsund.

Højene viser, at her har været stor aktivitet i bronzealderen. Artiklen gennemgår en række fund og fundsteder,

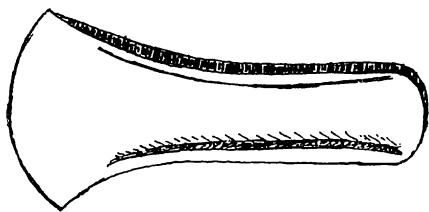
der er med til at fortælle om, hvordan bronzealderens mennesker har levet.

Den danske bronzealder ligger i tidsrummet 1800-500 f.Kr. Man skelner imellem ældre bronzealder (1800-1100 f.Kr.) og yngre bronzealder (1100-500 f.Kr.). Afgrænsningen mellem ældre og yngre bronzealder er fastlagt ved, at man efter overgangen til yngre bronzealder udelukkende finder brændte lig i gravene. I ældre bronzealder begraver man oftest de døde ubrændte, men i tiden hen imod 1100 f.Kr. tager ligbrændingsskikken mere og mere over.

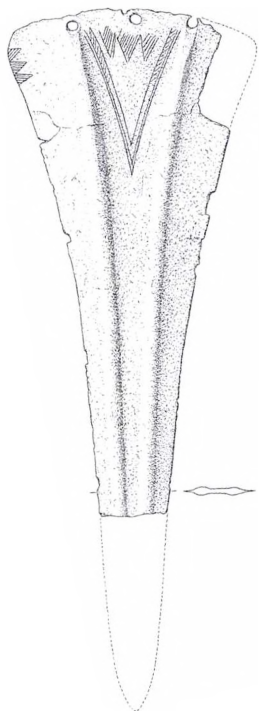
I fuldstændig modsætning til den forudgående bondestenalder, der næsten



1. Den 2. Riishøj ved Hvidegården syd for Klampenborgvej. Foto af Jette Svane Hansen.



2. En lille bronzeøkse som er fundet ved Frederiksdal. Længden er 6.5 cm. P. V. Glob: *Oldtidsminder i Kongens Lyngby og Dyrehaven*, Schultz, 1948, s.105.



3. En dolkstæv som er fundet ved Christiansholms Mose. En dolkstæv har været monteret vinkelret på et skaft med en længde på omkring 110 cm, hvor den flade side er en lodret flade. Længden af dolkstæven er omkring 25 cm. E. Aner og K. Kersten: *Die Funde der älteren Bronzezeit, Bind I*. København og Neumünster, 1973, Tavle 76.

ikke har efterladt sig billeder, har vi i bronzealderen en overflod af billeder på sten, våben, smykker og guldskele. Og som vi skal se det, har vi flere usædvanlige lokale fund.

Bebyggelsesmønster. En boplads ved Sorgenfri Station

Fra bronzealderens første 100 år er der i Lyngby-Taarbæk kun to sikre fund: en lille randlisteøkse, der er fundet ved Frederiksdal (figur 2), samt en såkaldt dolkstæv fra Christiansholms Mose i Klampenborg (figur 3), der blev fundet for mere end 300 år siden. Af dolkstæve er der i Danmark kun fundet 20 stykker.

I 1961 fandt Flækkens stifter Johannes Boager en boplads ved parkeringspladsen til butiksentret lige syd for Sorgenfri Station. Bopladsen blev fundet, da man gravede ud for centret. Fundene er: to halvmåneformede flintsegle, fire skivebor, en skivekniv med tydelige brugsspor, to afslag med retoucherede hak, ni blokke samt 132 afslag. En flintsegl er et redskab, der blev brugt til afskæring af korn. Blokke og afslag hører sammen, idet et afslag er et stykke flint, der er adskilt fra en blok efter et slag på blokken.

I kanten af bopladsen på I. H. Mundtsvej 2 var der tidligere fundet en fuldstændig uskadt skubbekværn med slid, der går 22 cm ned i stenen (figur 4). En sådan brug må have nedslidt flere sæt af løbere. Den løber, der sidst blev brugt, er utroligt nok fundet (figur 5). At løberen er brugt i skubbekværnen fremgår dels af, at løberen har en

hvalvet form, der passer med kværnen, dels af, at løberen har et fremspring i højre side, der passer med en tydelig hulning i skubbekværens bagerste højre hjørne. 10 år efter fundet af pladsen blev der på I. H. Mundtsvej 28 fundet en halvmåneformet flintsegl med høj ryg (figur 6).

Flintseglen med den høje ryg daterer bopladsen til at være fra slutningen af dolktiden (2400-1800 f.Kr.) eller de første 300 år af bronzealderen. Den fundne løber må være brugt i bronzealderen. Dette bevises af at undersiden af løberen har 40 parallelle riller. Dybden af de enkelte riller er en til to millimeter. Tilhugningen af sådanne riller har nødvendigvis krævet en mejsel af metal. Kombinationen af flintseglen med den høje ryg og den tilhuggede løber daterer Sorgenfripladsen til at være brugt i bronzealderens første 300 år.

I litteraturen har Flækken ikke kunnet finde omtale af andre løbere med en rillet underside. Ideen med den rillede underside kan være, at knust korn kom ind i rillerne og således bort fra løberens flade. En løber med riller må således have været nemmere at skubbe.

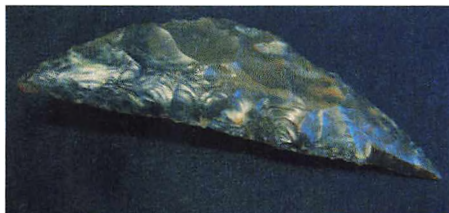
100 meter fra bopladsen øverst på skråningen ned imod Lyngby Åmose ligger Prinsessehøj, som er en stor høj fra bronzealderen. Her i landet startede man med at bygge sådanne høje omkring 1600 f.Kr. Der er således en teoretisk mulighed for, at Prinsessehøj blev bygget af beboerne på Sorgenfripladsen.



4. En uskadet skubbekværn med en tilhørende løber som er fundet på I. H. Mundtsvej 2 kort syd for Sorgenfri Station. Flækken. Foto af Kristian Hvidtfeldt.



5. Undersiden af den løber der ses sammen med skubbekværen på figur 4. Flækken. Foto af Kristian Hvidtfeldt.



6. En kornsegl som er fundet på I. H. Mundtsvej 28. Længden er 11,5 cm mens højden er 4 cm. Ser man godt efter kan man se, at æggen er poleret af sliddet ved at afskære korn. Flækken. Foto af Kristian Hvidtfeldt.

Huse ved Ermelundsstien

Nord for Ermelundsstien lige vest for Helsingørmotorvejen blev der i 1996 fundet rester af fem huse. Husene blev fundet ved en udgravning foretaget af Kroppedal Museum og Flækken i forbindelse med en udvidelse af Helsingørmotorvejen.

Et af husene er fra omkring 1100 f.Kr., og to af husene, der ligger tæt på hinanden, er fra yngre bronzealder. De sidste to huse er et samlet gårdanlæg med et hus og en mindre staklade. Det er dateret til germansk jernalder, det vil sige tidsrummet 400-800 e.Kr.

Ved udvidelsen af motorvejen blev stedets muldjord indledningsvis fjernet. I undergrunden var husenes stolper aftegnet som runde mørktfarvede pletter, og dateringen af husene er sket på basis af deres form, som den kunne aflæses af stolpehullerne.

I det oprindelige terræn lå husene på nordsiden af en dyb sø, Lyngby Mose, der i det nutidige terræn har Lyngby Storcenter og Lille Ermelund som sine to yderpunkter. Husene blev fundet ved en tilfældighed, og man kan gætte på, at der langs den oprindelige søbred lå huse både øst og vest for de fundne.

Bebyggelsesspor ved Ravnholm Station

Ved byggeriet af østdelen af IBM-centret ved Ravnholm Station blev der i 1970 fundet tre store bopladsgruber, en lille bopladsgrube samt seks kogestensgruber (figur 7). Det var Flækken, der fandt stedet under en indledende

flytning af jord. Efterfølgende var det Flækken, der under tilsyn af Nationalmuseet stod for selve undersøgelsen.

En grube er i arkæologiens terminologi en nedgravning i undergrunden, der giver sig til kende ved, at grubens jord har en anden farve end den omgivende undergrund.

En bopladsgrube er typisk en grube, hvor man tog ler til gulv og vægge, da huset blev bygget. Efterfølgende er gruben lidt efter lidt blevet fyldt med hverdagens affald. Affaldet i stedets gruber indeholdt keramikskår, som daterer bopladsen til at være fra yngre bronzealder.

En kogestensgrube er en lille nedgravning med ildskørnede sten i et sodsværtet fyld. Det var den tids ovne, når en steg skulle steges. Metoden var, at stegen blev ompakket med sten, der var forvarmet over et ildsted, hvorpå steg og sten blev dækket med sand eller tørv.

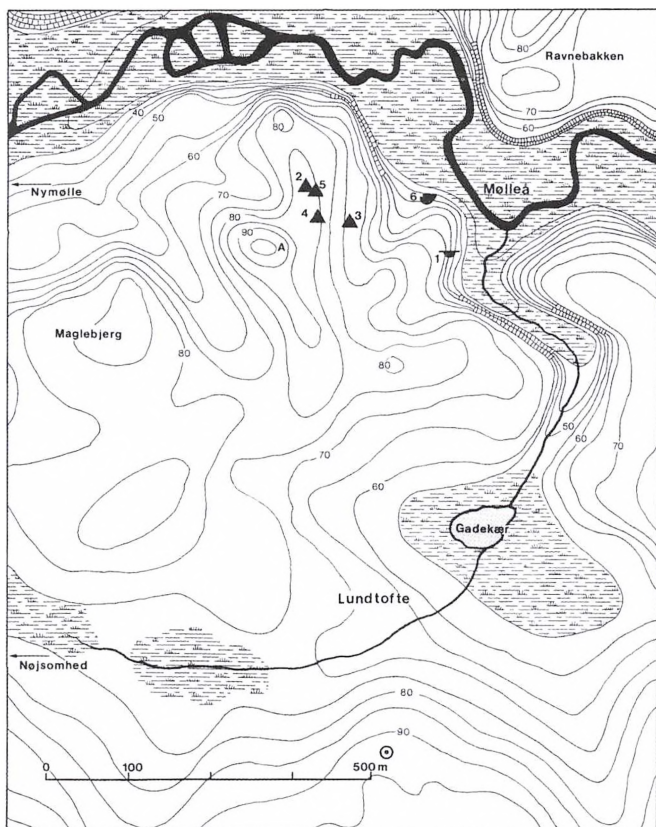
Fundstedet ligger på en høj brink lige ud til Mølleåen. Selve huset har formodentlig ligget på stedets højeste punkt, der ligger 18 m over Mølleåen.

Agre i Geels Skov

I Geels Skov samt øst for Ulvedalene i Dyrehaven kan man den dag i dag se mange rektangulære jordlodder, der er indrammet af lave jordvolde. Også skrånende arealer er brugt. Agrene har en størrelse på omkring 1000 m². Efter vore dages standard er agrene således små.

Der er foretaget en pollenanalyse af

7 Landskabskort over Maglebjerg-terrænet mellem Lundtofte og Mølleådalen med bebyggelsesspor fra yngre bronzealder. Kurvebilledet er gengivet med 5 fods ækvivalens = c. 1,5 m. 1 angiver en kogestensgrube, 2-5 angiver bopladsgruber mens 6 angiver fem kogestensgruber. Cirklen med en prik i midten nederst på kortet angiver en sløjfet bronzealderhøj. Svend Aage Knudsen: *Landskab og Oldtid, Atlas over Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner. De Historisk-topografiske Selskaber for Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner, 1982, s. 97*



en boreprøve fra et mosehul i Geels Skov. Ifølge Viggo Niensens bog "Oldtidsagre i Danmark, Sjælland, Møn og Lolland-Falster" viste prøven, at Geels Skov omkring 1400 f.Kr. og fremefter var en kulturpåvirket lysåben skov. Videre siges det: "at der omkring 600 f.Kr. i Geels Skov sker markante ændringer i vegetationen, som må tilskrives, at området bliver opdyrket." Den yngste C14-datering i forbindelse med de arkæologiske undersøgelser af ag-

rene er i tidsrummet 390-110 f.Kr. I pollenanalysen er der ikke fundet pollen af rug, der sædvanligvis dukker op omkring 100 f.Kr. Konklusionen må således være, at de små agre i Geels Skov blev brugt fra omkring 600 f.Kr. og frem til et tidspunkt hen imod 100 f.Kr. Anlægningen af de små agre blev således påbegyndt i slutningen af bronzealderen. Når agrene endnu kan ses, er det fordi de specielle dyrkningsforhold ikke har fristet i senere tider.

Den lysåbne skov der ses 1400 f.Kr. og fremefter, er formodentlig et resultat af spredte marker med korn samt af løvspisning fra kvæg på skiftende gårde. I det næste afsnit skal vi se, at der tæt på det mosehul hvor pollenanalysen er taget, er fundet en gård fra tidsrummet 1100-1000 f.Kr.

En gård i Geels Skov

Lidt vest for Kongevejen på en bred terrasse på sydsiden af Geels Bakke lå der en gård i tidsrummet 1100-1000 f.Kr. Gården har givet sig tilkende ved et fund af en affaldsgrube på 2,5×2 m. I gruben, der havde en dybde på 1,25 m, blev der fundet godt 200 skår fra lerkar samt ni afslag/blokke. 115 af de større skår hidrører fra 16 kar. 40 af skårene har kunnet sammensættes til et helt kar. Syv meter fra gruben er der fundet et ildsted med hånd- til hovedstore sten, som dækkede et indtil fem cm tykt lag af trækul. Blandt stenene var et større fragment af en løber til en kværnsten. Det fundne ildsted har formodentlig været et ildsted i et hus. Syv meter fra ildstedet er der fundet en grov kornsegl samt et fragment af en hank til et lerkar. Lerkarrene daterer gården til at være fra tidsrummet 1100-900 f.Kr. Det er en C¹⁴-datering, der indkredser tidsrummet til 1100-1000 f.Kr.

Den fundne boplads ligger blot 60 meter sydvest for det vandhul, der er brugt til føromtalt pollenanalyse. Køer kræver drikkevand. Vandhullet har derfor givet haft stor betydning for

gårdens placering. Den tætte placering betyder, at vi nøje kan beskrive gårdens omgivelser. Egen var det dominerende træ fulgt af hassel, bøg, el og birk. Høje værdier for vildgræsser tyder på et forholdsvis åbent landskab. Høj forekomst af pollen fra lancetvej-bred samt lave værdier for ørnebregne tyder på, at der omkring vandhullet er sket en intensiv afgræsning. Rent pollenanalytisk er det vanskeligt at påvise dyrkning af korn, idet frigørelsen af kornpollen (bortset fra rug) først for alvor sker ved tærskning. At der i forbindelse med gården har været marker med hvede er dog sandsynliggjort af, at der i boreprøven fra de samme 100 år, hvori gården eksisterede, er fundet et enkelt korn af en hvedetype.

100 meter fra gården ligger en stor bronzealderhøj, der har en diameter på 15 meter. Sådanne høje er typisk brugt i tidsrummet 1600-1000 f.Kr. Som det var tilfældet med Sorgenfripladsen, har vi således også i nabolaget af Geelskovpladsen en gravhøj, der kan være opført af gårdens beboere.

Bronzealderhøjene

Kortet figur 8, som er gengivet fra bogen "Landskab og Oldtid" af Svend Aage Knudsen, viser hvor vi finder bronzealderens høje i Lyngby-Taarbæk. Kortet viser både eksisterende høje, samt sløjfede høje som er identificeret ved udgravninger, ved ældre kort eller ved skriftlige kilder.

Kortet viser, at der er en koncentration af høje nord og syd for Thordals

Mose (2) og (4), på østsiden af Ulvedalene i Dyrehaven (7), på Præstesletten (8) samt nordøst for Eremitageslottet (9). Områderne (14) og (15) dækker Geels Skov henholdsvis Ravneholm.

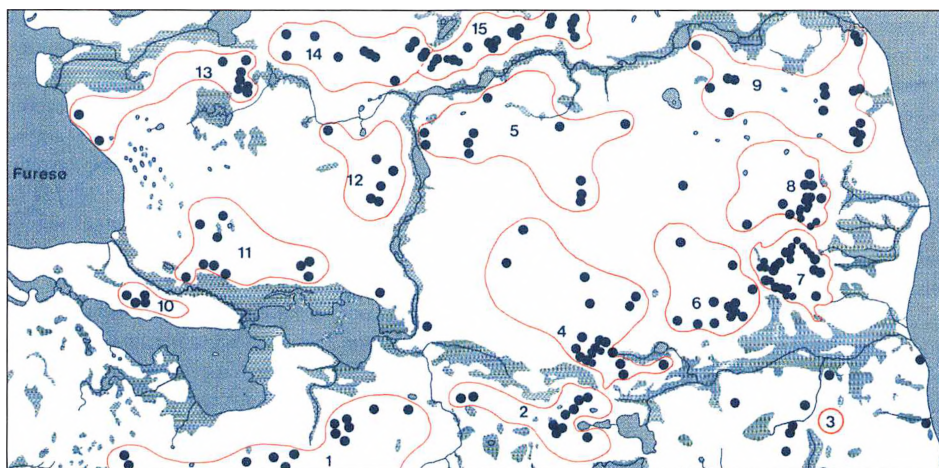
Arealet imellem områderne (2) og (4) kaldes Lille Ermelund. Øst herfor lå den smalle dal Enghave Rende, der endte i en stor fjord eller sø, som for længst er forsvundet. Mod vest lå en sø (den senere Lyngby Mose), Lyngby Sø samt Furesøen. Som det nemmeste sted at krydse de udstrakte vådområder var Lille Ermelund en slags "tvangspassage". Bronzealderens mennesker kunne godt lide at anlægge deres gravhøje så de var synlige. Koncentrationen af høje ved (2) og (4) kan derfor hænge sammen med, at højene i disse områder på grund af tvangspassagen ved Lille Er-

melund automatisk blev set af mange mennesker.

Bebyggelsen overordnet set.

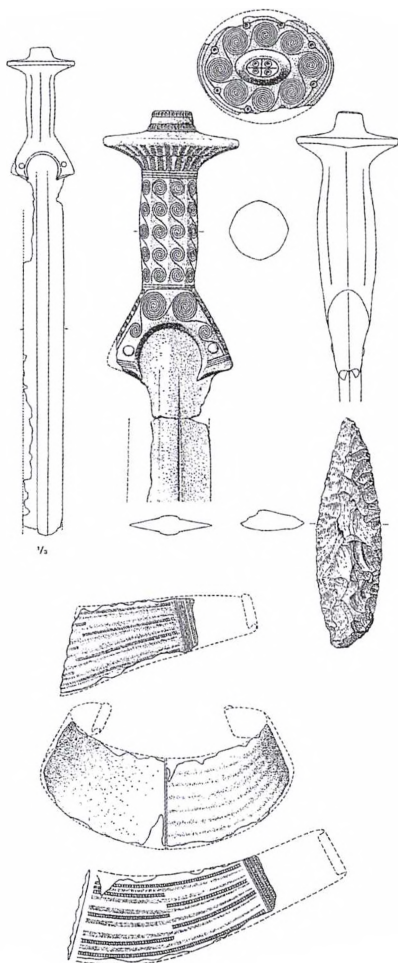
Bronzealderens bebyggelse består af spredte gårde. Egentlige landsbyer var der ikke tale om, de ses først i jernalderen. I andre egne af landet har man iagttaget, at bronzealderens høje ofte ligger i nærheden af en boplads. Svend Aage Knudsen kalder derfor sine koncentrationer for "bebyggelsesenheder", hvor den præcise betydning af en bebyggelsesenhed er, at området i løbet af bronzealderen i hvert fald har rummet én gård.

Bronzealderens høje kan inddeles i store, mellemstore og små høje. De store høje, som typisk er fra tidsrummet 1600-1000 f.Kr., har en højde der er



8. Et kort som viser hvor vi finder bronzealderens høje i Lyngby-Taarbæk. Højene er afgrænset i bebyggelsesenheder. Svend Aage Knudsen: *Landskab og Oldtid, Atlas over Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner. De Historisk-topografiske Selskaber for Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner, 1982, udsnit af kort ved s. 83. Copyright.*

mindst halvanden meter, mens diameteren er mindst 15 meter. De små høje, der typisk er fra tidsrummet 1000- 500 f.Kr., har en højde der er højst en me-



9. Et sværd, en ildsten af flint samt en halskrave som er fundet i en høj ved den gamle landbrugs-skole på Højskolevej. Ildstenen har en længde på 75 cm. P. V. Glob: Fortidens spor. Lindhart og Ringhof, 1973, s. 72.

ter, mens diameteren er højst 10 meter.

Bortset fra bebyggelsen (10) ligger der eller har der ligget mindst én stor høj i alle områderne. Alle områder indeholder små høje. På dette grundlag er det på basis af undersøgelser i Nordvestjylland og på Sydvestfyn nærliggende at gætte på, at der i tidsrummet 1600-500 f.Kr. i hver af bebyggelsenhederne (1)-(9) samt (11)-(15) kontinuerligt har ligget én gårdenhed. Med 30-50 års mellemrum blev gårdene revet ned og genopført i nærheden af det sted, hvor deres forgænger stod.

Gravhøje der er udgravede. To høje ved Frilandsmuseet

Bronzealderens gravhøje ligger typisk højt, gerne på bakketoppe. Højene beskyttede således de døde samtidig med at de sikrede, at det varede et stykke tid, før de afdøde blev glemt.

I dette afsnit vil vi se nærmere på et udsnit af egnens gravhøje, som er blevet udgravet. Flere "tågede" ældre udgravninger vil ikke blive omtalt, og egnens mest interessante gravhøje, Guldhøj og Højen af 1845, vil først blive omtalt i et efterfølgende afsnit.

I 1829 udgravede den senere kong Frederik VII to store høje, der lå "nær Sorgenfri Slotshave, et kort stykke ovenfor Fuglevad Vandmølle."

Under den første høj fandt kronprins Frederik en stenkæmning. Midt på den blev der fundet et sværd, et øksehoved af en type, som kaldes en pålstav, og en dolk, alt sammen af bronze, samt en klump svovlksis.

I den anden høj, som lå lidt længere mod nord, havde en bonde tidligere fundet flere urner i højens yderkant. En urnegrav i en stor bronzealderhøj er typisk en senere gravsættelse fra yngre bronzealder. Midt i højen fandt kronprinsen et sværd med et ottekan-tet greb af bronze, en dolkformet ildsten af flint, samt en halskrave af bronze (figur 9).

Klumpen af svovlkis og ildstenen, der blev fundet i hver sin grav, giver til-sammen et ildsæt, hvor man ved et slag med ildstenens butte ende mod svovl-kisen kan frembringe gnister.

De to sværd vidner om, at der i begge grave er gravsat en mand. Halskraven i den anden grav viser, at der her også har været gravsat en kvinde.

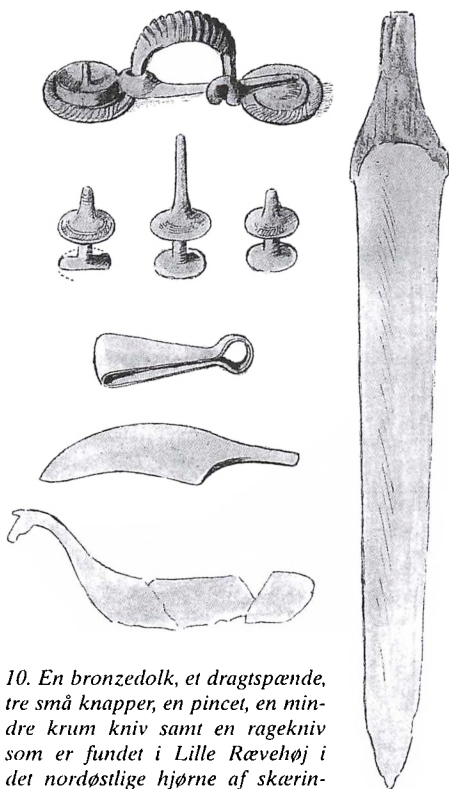
Grebdupperne på de to sværd samt halskraven daterer de tre egentlige grave til at være anlagt omkring 1400 f.Kr. Udstyret i gravene viser i øvrigt, at de gravlagte tilhørte samfundets elite.

Lille Rævehøj

Lille Rævehøj blev i 1921 udgravet af maleren Johannes Glob, der var far til professor og rigsantikvar P.V. Glob. Højen ses stadig i det nordøstlige hjør-ne af skæringen imellem vejene Ræve-højvej og Helsingørmotorvejen.

På bunden af højen stod et ufuldstæn-digt stenkammer bestående af to svære sten i nord og syd samt en mindre sten i østenden. Kammeret var åbent mod vest. Ved bundens sydlige sidesten lå en bunke med brændte ben, der oprinde-ligt havde ligget i en lille træeske, hvor

rammen endnu svagt kunne ses. Æsken var dækket med et tykt lag af bændel-tang. Hen over de brændte ben lå: en bronzedolk, et dragtspænde, tre små knapper, en pincet, en mindre krum kniv samt en ragekniv, alt af bronze (fi-gur 10). Som vi senere skal se, er det ikke tilfældigt, at rageknivens håndtag har form som hovedet af en hest.



10. En bronzedolk, et dragtspænde, tre små knapper, en pincet, en mindre krum kniv samt en ragekniv som er fundet i Lille Rævehøj i det nordøstlige hjørne af skæringen imellem vejene Rævehøjvej og Helsingørmotorvejen. Dolkens blad har en længde på 16,6 cm. P. V. Glob: Fortidens spor. Lindhart og Ringhof, 1973, s 103.

Stenkisten ser ud til at have været en rest af et dyssekammer fra stenalderen, som i bronzealderen er benyttet til en ny begravelse under en ny høj. Ragekniven og dragtspændet viser at den afdøde var en mand. Dragtspændet viser i øvrigt, at graven kan dateres til omkring 1200 f.Kr.

Garderhøj

Garderhøj var en af Danmarks største gravhøje. Højen blev sløjfet i 1886, da man byggede Garderhøjfortet, der var et led i Københavns befæstning. Da højen endnu stod, havde den en diameter på 33 meter, mens højden var 7 meter.

Da højen blev udgravet, fandt man i dens bund en egekiste, der var dækket med et tykt lag af bændeltang. I graven lå der et bronzesværd hen over den afdødes bryst. Venstre håndled havde båret en tung snoet guldring. Ud for sværdhæftet på brystet af den afdøde lå der en lædertaske, en dobbeltknop af bronze fæstnet i en læderrem, samt en bronzenål hvormed tasken kunne lukkes. I tasken, der var stærkt ødelagt, fandtes en lille kniv med krumt blad, en ragekniv, en smykkenål og en pinset, alt af bronze. Andre genstande var en pind af træ, der var omviklet med skindstrimler, to små hylstre af læder omviklet med snore samt en fint tilhugget ildsten, der var indsyet i læder.

Kisten var som nævnt dækket med bændeltang, på samme måde som det var tilfældet med æsken i Lille Rævehøj. Det er et fænomen, der kendes fra

flere andre grave især fra Sjælland og Lolland-Falster.

I dag ved vi, at et vådt og iltfattigt miljø forsinker nedbrydningsprocesser. Ved en begravelse i en egekiste kan et vådt miljø specielt frigøre garvesyre og derved konservere den afdøde. På grund af sit store saltindhold er tang tæt på at være uforgængeligt. Hvis vi tænker os, at højbyggerne har været vidende om alt dette, kan ompakningen med tang være sket med henblik på at skabe et stabilt, fugtigt miljø.

Fund i høje svarende til de omtalte kan tolkes som, at bronzealderen i forhold til den forudgående bondestenalder i højere grad var et statusopdelt samfund. Garderhøj er dateret til at være fra omkring 1200 f.Kr., og højens størrelse samt den tunge guldring viser, at Garderhøjs afdøde må have tilhørt samfundets øverste lag.

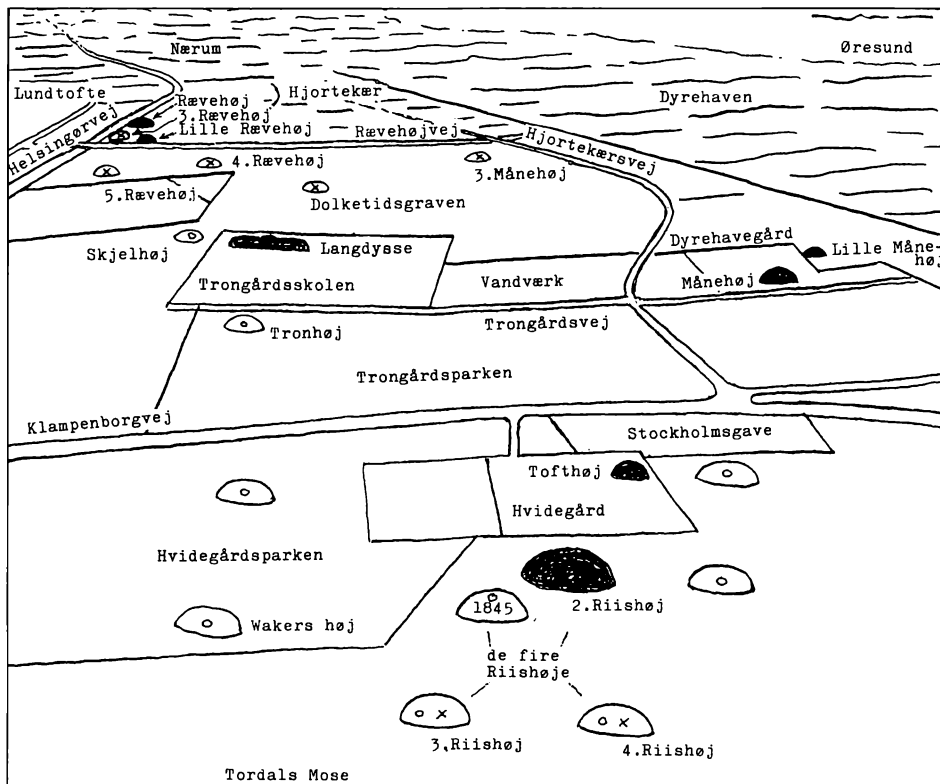
Flækkens udgravninger af højrester

Kommunens lokale arkæologiklub "Flækken" blev startet den 31. maj 1963. Dengang kunne man i kommunens forvaltning godt tænke sig at vide, hvor det helt nøjagtigt var, at Frederik VII i 1829 havde fundet de to høje vest for Fuglevad Vandmølle. På baggrund af et kort fra 1771 kombineret med to udgravninger lykkedes det i sommeren i 1964 Flækken at vise, at resterne af de to høje lå lige øst henholdsvis vest for den gamle landbrugsskole på Højskolevej.

I de efterfølgende 15 år udgravede Flækken en lang række overpløjede høje med spor af grave fra bronzealderen.

Flækken navngav de udgravede høje således: 3. Rævehøj nær Lille Rævehøj som ses ved lyd volden langs motorvejen nord for Rævehøjvej; 4. og 5. Rævehøj samt 3. Månehøj på Dyrehavegårds marker; 3. og 4. Riishøj på Hvidegårds marker. De nævnte høje kan alle ses på skitsen figur 11.

Udgravningerne er dels beskrevet i en artikel i Lyngby-Bogen "Flækkens forhistoriske undersøgelser i Lyngby 1963-1980", som er skrevet af Flækkens stifter Johannes Boager. Der er skrevet rapporter vedrørende 4. og 5. Rævehøj samt 3. Månehøj, der alle er baseret på Flækkens udgravningsberetninger til

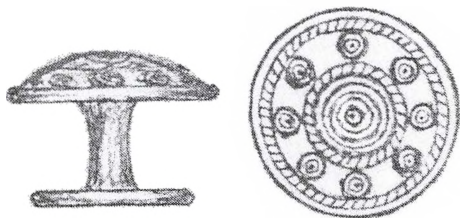


11. Skitse udført efter luftfotografi taget fra syd over Hvidegårds og Dyrehavegårds marker. Med mørk udfyldning ses de eksisterende gravhøje, og som ikke udfyldte de forsvundne gravhøje. Af disse er de oprindeligt kendte markeret med en lille cirkel og de med et lille kryds markeret er opdaget eller nyopdaget og undersøgt af arkæologiklubben Flækken. Den Riishøj, som er markeret 1845, er den hvori Hvidegårdsmanden blev fundet i 1845. Johannes Boager: Flækkens forhistoriske undersøgelser i Lyngby 1963-1980. Flækken, 1981, s. 211. Heftet er et særtryk af en artikel i Lyngby-Bogen 1981.

Nationalmuseet. Rapporterne kan erhverves hos Flækken på Frieboeshvile. I det efterfølgende er det kun resultatet af de enkelte udgravninger, der vil blive nævnt.



12. Kniv og lille bælteplade af bronze henholdsvis 11 cm lang og 6 cm i diameter som er fundet i 3. Riishøj. Johannes Boager: *Flækkens forhistoriske undersøgelser i Lyngby 1963-1980. Flækken*, 1981, s. 219. Heftet er et særtryk af en artikel i *Lyngby-Bogen 1981*.



13. Dobbeltknap af bronze som er fundet i 5. Rævehøj på Dyrehavegårds mark syd for Rævehøjvej. Johannes Boager: *Flækkens forhistoriske undersøgelser i Lyngby 1963-1980. Flækken*, 1981, s. 234. Heftet er et særtryk af en artikel i *Lyngby-Bogen 1981*.

Før Flækken startede på udgravningerne, var man omhyggelige med at indhente de nødvendige tilladelser fra Nationalmuseet. Alle de nævnte høje havde det til fælles, at de kun lod sig ane meget svagt i terænet. Formålet med udgravningerne var derfor først og sidst at få bekræftet eller afkræftet, at der i det hele taget lå gravhøje de forskellige steder. Når en høj blev fundet, var det altid Johannes Boager, der først så muligheden, godt støttet af forpagter Mogens Preisz på Dyrehavegård.

Ved 3. Rævehøj blev der fundet fragmenter af brændte knogler i den centrale del af højen. Der blev ikke fundet bronzegenstande; men de brændte knogler tyder på, at højen indeholdt en grav fra yngre bronzealder.

3. Riishøj var en kvindegrav, der kun dateres til omkring 1000 f.Kr. De daterende fund var en krum kniv samt en lille bælteplade med en diameter på 6 centimeter (figur 12). En bælteplade er et kvindesmykke, som sad fast i bæltet foran på livet.

4. Rishøj var forstyrret ved tidligere gravninger, på samme måde som det viste sig at være tilfældet med 3. Månehøj, og der blev ikke gjort daterende fund noget af de to steder.

4. Rævehøj indeholdt tre begravelser, en urnegrav i højens top samt to brændtbenegrave i højens sydlige kant. De tre begravelser skete formodentlig på nogenlunde samme tidspunkt omkring 900 f.Kr. Fundene var: keramiskår, en ildsten, fire store bronzenaale samt fire store ravperler.

5. Rævehøj viste sig at være en mandsgrav fra omkring 1300 f.Kr. Det daterende fund var en flot dobbeltknop af bronze (figur 13).

Erhverv. Landbrug, jagt og fiskeri

Bronzealderen var en bondekultur hvor størsteparten af det korn man dyrkede var byg. Andre afgrøder var hvede, hirse, ært og hestebønne. Husdyrene var kvæg, heste, svin og får.

Vurderet ud fra antallet af gravhøje var områderne nord og syd for søerne Farum Sø og Furesøen sparsomt bebygget i bronzealderen. Områderne nord og syd for de to søer kan således have været dækket af skov. Bøgen indvandrede omkring 2600 f.Kr., hvor den fortrængte linden, der indtil da havde været det dominerende træ. Den omtalte skov må vi således forestille os var en blandingsskov af eg, bøg og hassel. I en sådan skov har Lyngby-Taarbæks bønder formodentlig jaget kronhjorte, rådyr og vildsvin.

Ud mod Kattegat ved Hundested er der for få år tilbage fundet små grupper af huse fra bronzealderen, hvis beboere havde specialiseret sig i fiskefangst. Det er derfor sandsynligt at egnens bønder i bronzealderen har brugt de muligheder, der lå i Øresund og egnens store søer.

Eksport af landbrugsvarer?

Bronze er en legering af kobber iblandet 5 til 20 % tin. Tilsatte man 15-20 %, fik man en hård bronze, som til gengæld var ret sprød. Tilsatte man kun

5-6 %, fik man en blødere men også mere sej bronze.

Mængden af våben, smykker og drikkekar der er fundet, vidner om, at vi i bronzealderen havde en stor import af kobber, tin og guld.

Rav er øjensynligt en af de artikler, der er gået den anden vej. I græske kongegrave fra den tid er der eksempelvis fundet rav, som kommer fra Nordeuropa. Vi kan også gætte på, at man har eksporteret byg og huder.

Fund af fire skibe i England ved den Engelske Kanal viser, at de nordeuropæiske skibe var solide havgående skibe. I bytte for bronzen og tinnen kan det tænkes, at bronzealderfolket eksempelvis har sejlet kvæg og får til Nordtyskland.

Religion. Grebduppen fra Frilandsmuseet

På en helleristning af et skib fra Madsebakke på Nordbornholm ses et billede af solen, der er holdt i et stativ (figur 14).

Et hjulkors er i sin enkeltste udformning en cirkel med et indlagt kryds. Hjulkorset er et symbol for solen og kaldes af samme grund også for solkorset. I baggrunden af helleristningen fra Madsebakke ses to enkle hjulkors. Forrest til højre ses et raffineret hjulkors, der er omkranset af 16 skåltegn.

I den anden høj, Frederik VII udgravede på Frilandsmuseet, var et af fundene et sværd, hvor grebet var tæt på at være helt intakt. Oversiden af sværdets grebknop er vist på figur 15. I en artikel



14. Helleristning på en klippeflade ved Madsebakke på Nordbornholm. Flemming Kaul: Hjulkorset et enkelt, men mangesidigt symbol. *Fund og Fortid*, nr. 2, 2010, s. 37.

”Hjulkorset et enkelt, men mangetydigt symbol” beskriver Flemming Kaul grebknappen på følgende vis: ”Sværdknappens overside er ikke helt rund, men oval. Centralt fremstår der et ovalt parti, der er delt i fire som et hjulkors. I hver af ”hjulkorsets” kvarter ses et punkt, der svarer til skåltegnene i Madsebakkes hjulkors. Omkring ”hjulkorset” løber spiraler rundt. Også spiralen kan opfattes som et symbol på solens gang rundt og rundt og op og ned. Yderst på grebknappen ses nogle små sole med strålekrans, forbundet med en linje – solen bevæger sig rundt, dens bane er markeret med en linje. På elegant vis er solens evige færd gengivet indeni hinanden på tre forskellige måder.”

På bronzealderens våben og smykker er løbende spiraler fra 1600 f.Kr. og fremefter langt det hyppigste figurmotiv. Spiralen er imidlertid et symbol,

der blev brugt i andre kulturer langt forud for den danske bronzealder. Allerede 2300 f.Kr. blev den brugt ved Butmir i Bosnien-Hercegovina samt på Kreta. Kort herefter ser vi spiralen dels i Ægypten, dels på det græske hovedland, hvorfra motivet hurtigt udbredtes til resten af Europa.



15. Oversiden af grebknappen på det sværd der er vist på figur 9. Flemming Kaul: Hjulkorset et enkelt, men mangesidigt symbol. *Fund og Fortid*, nr. 2, 2010, s. 38.

Solvognen

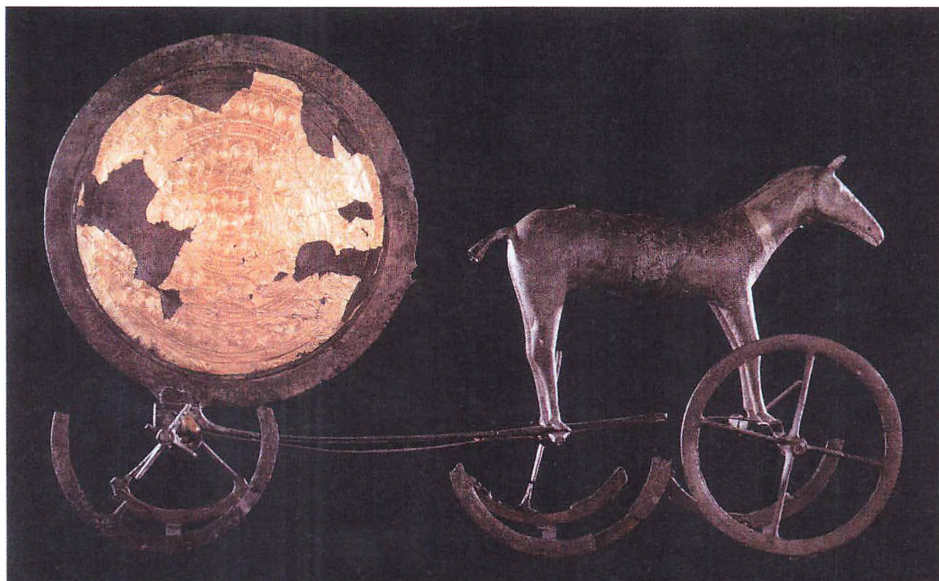
Der er ingen genstand fra den danske bronzealder, der er mere kendt end solvognen (figur 16). Solvognen, der er fra omkring 1400 f.Kr., består af en hest og en skive af bronze, der er anbragt på henholdsvis to og ét hjulpar. Den runde skive er støbt af to lige store hvælvede plader der er dekoreret med spiraler og koncentriske cirkler. Den ene af bronzeskiverne er belagt med bladguld, og det er umiddelbart klart, at den guldbelagte bronzeskive gengiver solens skive.

Hesten er ligesom de øvrige elementer fremstillet i den såkaldte cire perdue teknik, d.v.s. i en lerform der er bygget

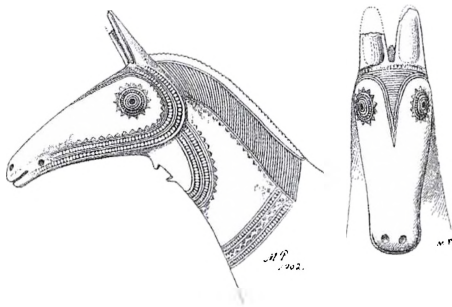
op omkring en voksmodel af den genstand, der skal støbes. Voksen smeltes bort under brænding af formen.

Hestens hovede er slankt og minder om de hestehoveder, man blandt andet kan se på rageknivene. Hestens hoved, pande og hals er dekoreret med ornamentbånd, mens øjnene er fremhævet med en takket rand (figur 17).

Hesten er anbragt på hjul på samme måde som solskiven. Umiddelbart ser hesten således ikke ud til at være anbragt på solvognen, fordi den er et trækdyr. Små øskener i solskiven og hestens hals viser dog, at solbillede og hest formodentlig har været forbundet med en line.



16. Solvognen som er fundet ved Trundholm i Nordvestsjælland. Jørgen Jensen: *Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr.* Gyldendal, 2002, s. 275.



17. Det dekorerede hoved på hesten fra solvognen. Jørgen Jensen: *Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002, s. 276.*

Et solskib i Dyrehaven

I Dyrehaven er der fundet en helleristning lige syd for stien midtvejs imellem Raadvadporten og Eremitagesletten. Helleristningen, der dateres til perioden 1100-700 f.Kr., viser et skib samt et skåltegn i stenens top (figur 18). På skibet ses en hest, et billede af solen der står på en søjle, otte eller 16 roere, der er angivet med otte korte streger, samt en figur, der kan være en lurblæser. I betragtning af, at båden bærer en hest, viser helleristningen snarere 16 roere end otte roere.

Først en hest, dernæst otte roere, og så et billede af solen. I forhold til solvognen er hesten og billedet af solen her anbragt tæt på hinanden, i en situation hvor hesten ikke optræder som trækdyr. Det var det samme vi så på helleristningen på Madsebakke på Nordbornholm (figur 14), hvor skibets stævn viser et hoved af en hest.

I helleristningen fra Dyrehaven kan vi gætte på, at skåltegnet i stenens top

gengiver solen. På Madsebakke er der også en sol, i form af et raffineret solkors, tæt på solskibet. Man kan tænke sig, at solbådene kun sejlede når solen skinnede. Måske viser Dyrehavens helleristning et forbisejende skib med et billede af solen i form af et rundt skjold, der reflekterer solens stråler ind på Eremitageslettens marker. Den kultiske ide kunne være en befrugtning af kornet.

På Nationalmuseet er der udstillet otte runde skjolde, hvor det største har en diameter på omkring en meter. Helleristninger viser, at runde skjolde har været brugt i kultisk dans på skibe. Nationalmuseets skjolde er blot nogle få millimeter tykke, så det er helt utænkeligt, at de kan have været brugt i kamp.

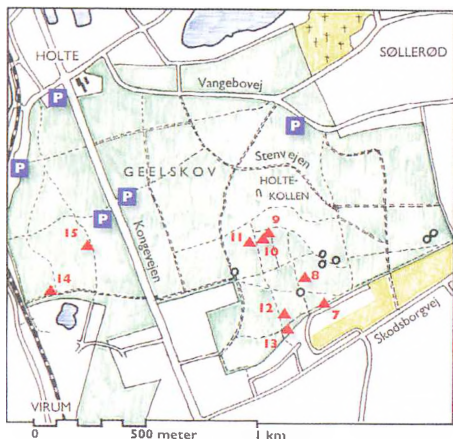


18. En helleristning som er fundet i Dyrehaven. Helleristningen viser et isoleret skåltegn samt et skib med en hest, et billede af solen der står på en søjle, 16 roere, der er angivet med otte korte streger, samt en figur, der kan være en lurblæser. Nationalmuseet. Foto af Kristian Hvidtfeldt.

Sten med skåltegn

I Geels Skov er der fundet ni store sten med skåltegn, som alle findes på bakkens sydside. De fleste ligger på kanten af Stenvejsslugten eller ved overgangen til det faste land (figur 19 og 20). Sådanne sten er oftest fra bronzealderen. En sten der er særlig flot kaldes "Globs sten" (nr. 8 på figur 19). Stenen er opkaldt efter P. V. Glob, der var den første der beskrev den. Stenen, der ligger på den vestlige kant af Stenvejsslugten, er en stor flad sten med 33 skåltegn.

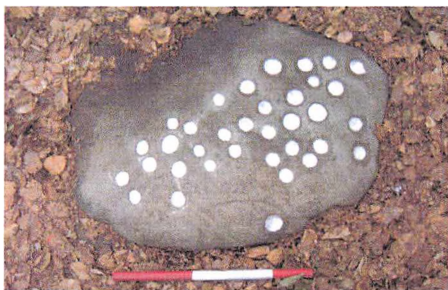
På Virumgårds marker samt ved Hviddegården er der begge steder gjort et usædvanligt fund i form af en lille terning af granit med et skåltegn i hver af terningens sider. Siden i begge terninger har en længde på omkring 4 cm (figur 21). På kanten af Mølleåen neden for Bondebyen er der endvidere fundet den



19. Kortet viser beliggenheden af ni sten med skåltegn, der ligger i Geels Skov. Stenene 8-11 ligger alle på kanten af Stenvejsslugten. Brochure om sten med skåltegn i det grønne område. Flækken.

forreste halvdel af en stor skafthulsøkse, der har et skåltegn i den ene kant.

Vi kender ikke den præcise betydning af skåltegn udover, at de formodentlig har en plads i bøndernes religiøse verden. Skåltegnet i den helleristning, der er fundet i Dyrehaven, ser ud til at gengive solen. Skåltegnstenene i Geels Skov ligger alle på bakkens sydside. Sydsiden er solsiden. Måske er det 33 små sole vi ser på Glob's sten.



20. Sten med 35 skåltegn som er sten nummer 12 på figur 19. I Flækkens registrering af stenene er et skåltegn en fordybning der har en diameter på omkring 50 mm mens dybden er 5 mm. Billedets målestok har en længde på 60 cm. Brochure om sten med skåltegn i det grønne område. Flækken.



21. En lille terning af granit med et skåltegn i hver af terningens sider, som er fundet på Virumgårds marker. Siden i terningen har en længde på omkring 4 cm. Flækken. Foto af Kristian Hvidtfeldt.

En religion der er centreret omkring solen

På solvognen kan solskivens spiraler og koncentriske ringe opfattes som symboler på små sole. På de danske helleristninger er hjulkorset næst efter skibet det hyppigste figurmotiv. Som vi har set det, har vi også skibe med billeder af solen. Fra og med 1600 f.Kr. møder vi i bronzealderens billedverden solskiven hele tiden.

I sin afhandling ”Bronzealderens religion” skriver Flemming Kaul: ”Den nordiske bronzealders religion kan generelt forstås som en religion centreret omkring solen og solens cykliske gang, hvor det guddommelige kun i ringe grad ses at være udtrykt i menneskeform.” I tilknytning hertil tilføjes: ”Det synes ikke blot at dreje sig om en enkelt tilbedelse af solen, men om en forståelse for, at der bag solen lå en højere kosmisk kraft” ... ”Som sådan indgår den nordiske bronzealder i et fællesskab af landbrugsreligioner, hvor årstidernes gang og troen på lysets og livets evige genfødsel er af afgørende betydning, også med de frugtbarhedsmæssige aspekter.”

I Danmark ser det ikke ud til, at der har været andre epoker, hvor vi har haft en tilsvarende religion. Fra et religionshistorisk synspunkt er bronzealderen derfor ifølge Flemming Kaul ”solalderen”

Begravet med et billede af solen

I bronzealderens solreligion er det nærliggende at tænke sig, at der var be-

stemte personer, der stod i spidsen for religiøse handlinger. Sådanne personer kan vi kalde præster, og som vi skal se det, kan man gætte på, at vi har grave af to præster.

Guldhøj var en gravhøj, der lå lige vest for Strandvejen på en høj bakketop imellem Strandmøllen og Skodsborg. Også den høj blev udgravet af Frederik VII. Graven indeholdt en trækiste uden låg, hvor der lå et fornemt udstyr, der bestod af: et bronzesværd, en pålstav, en ragekniv, en bæltekrog, fire små smykkeplader, der har været fastsyet på dragten, samt et lerkar. Oven på sværdet og centralt i graven lå en læderplade, der var belagt med ornamenteret guldblik. Guldskiven, der har en diameter på 35 cm, havde formodentlig ligget på brystet af den døde. Guldskiven fra Guldhøj er udstillet på Nationalmuseet (figur 22 og 23). Udover guldskiven på solvognen og skiven fra Guldhøj kendes der kun to tilsvarende skiver – alle fra mandsgrave.

Af Frederik VII's udgravningsberetning fremgår det, at der indledningsvis blev fundet to urnegrave i højens top. Endvidere siges det at: ”I nærheden af guldskiven spores en fedtagtig svovllignende masse, der var dækket af tang.”

Guldhøj er dateret til at være fra omkring 1350 f.Kr. Og det klare billede af solen, der har fulgt den døde i graven, betyder måske, at den gravlagte har været en præst.

Hvidegårdsmanden

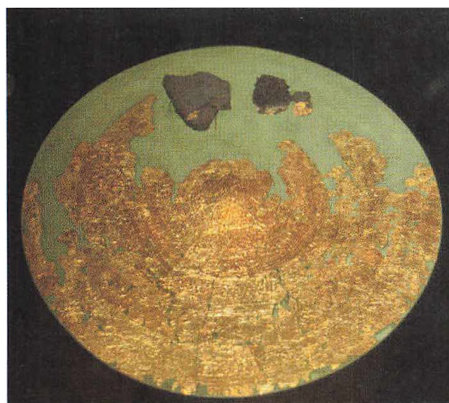
I sommeren 1845 havde gårdmand Erik

Hansen på Hvidegårdsmarken syd for Klampenborgvej brugt det halve af leret ved en høj til fyldning omkring sin gård. I midten af højen opdagede han en stenkiste, som var opbygget af store flade sten. Erik Hansen stoppede øjeblikkelig sin gravning og kontaktede Det Oldnordiske Museum, det vi i dag kalder Nationalmuseet. På skitsen på figur 11 er højens placering angivet med årstallet 1845.

Historien er næppe helt rigtig. Det lyder mærkeligt, at Erik Hansen hentede ler ved at bortgrave en høj. Bronzealderens høje blev opbygget af græstørv i lag efter lag. Undertiden dækkede man først kisten med et lag af sten. Måske var det sten han søgte efter. Ler eller sten, den vigtige del af historien er, at Erik Hansen hurtigt kontaktede Nationalmuseet.

Det viste sig, at stenkistens bund var dækket af en kohud, hvorpå der lå en ulden kofte, som var pakket sammen om nogle brændte knogler.

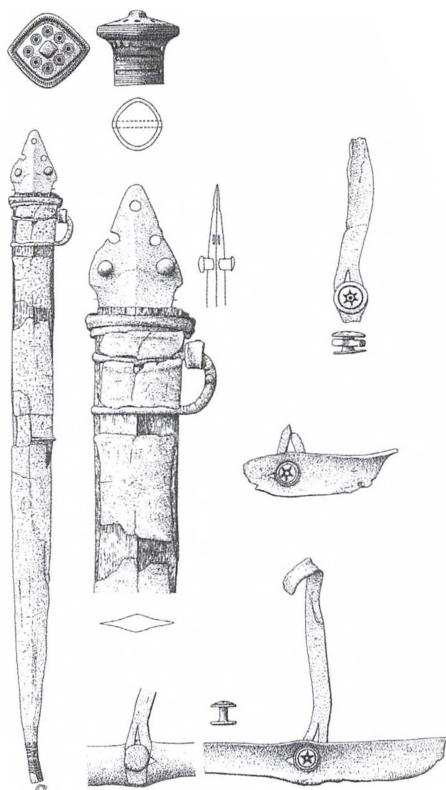
Jørgen Jensen beskriver fundet på følgende vis (Danmarks Oldtid. Bronzealder, 2002): ”Mellem knoglerne fandt man en bøjlenål. I kistens vestende var nedsat en barkæske, og i nordsiden lå et sværd med rhombisk fæsteknap i en skede af birketræ, overtrukket med læder og fæstnet til et læderbælte. I dette sad en lædertaske med en bronzenål som lukke – alt sammen tydeligvis en mands udstyr. Men graven indeholdt også kvindelige genstande. Blandt andet fandtes indpakket i tøjet et fragment af en spiralarm-



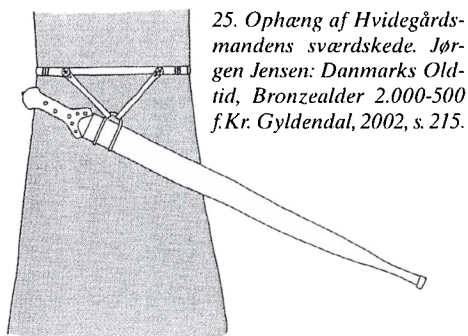
22. En fragmenteret guldskive som er fundet i Guldhøj, der var en gravhøj, der lå lige vest for Strandvejen på en høj bakketop imellem Strandmøllen og Skodsborg. Guldskiven blev holdt sammen af en plade af læder, som der ses tre stumper af i baggrunden. Skivens diameter var 35 cm. Nationalmuseet. Foto af Kristian Hvidtfeldt.



23. Udsnit af guldskiven fra Guldhøj, som er vist på figur 22. Jørgen Jensen: Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002, s. 278.



24. Skede og sværdgehæng fra Hvidegårdsgraven. Jørgen Jensen: *Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002, s. 214.*



25. Ophæng af Hvidegårdsmandens sværdskede. Jørgen Jensen: *Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002, s. 215.*

ring og et fragment af et bronzerør fra et snoreskørt. Noget tyder altså på, at der var endnu en person, måske et barn, som var blevet begravet sammen med manden.” Sværdet er gengivet på figurerne 24 og 25.

Det er usædvanligt at tæt beslægtede dør på samme tid. Måske er pigen en menneskeofring i lighed med, hvad man kender fra enkelte andre grave fra bronzealderen. Hvis pigen er ofret, må vi gå ud fra, at hun har været en træl.

Sværdet har en rhombisk grebknop, der er dekoreret med otte små sole, der hver for sig er opbygget af tre ringe. Den rhombiske grebknop viser, at graven kan dateres til omkring 1200 f.Kr. Sværdet samt gravens øvrige udstyr viser i øvrigt, at den gravlagte var en betydningsfuld mand.

Hvad tasken gemte

Stenkisten havde en længde på to meter. Lædertasken lå ved siden af sværdet oven på nogle ryghvirvler.

I fortsættelse af det, der lige er citeret, skriver Jørgen Jensen videre: ”Den lille lædertasker indeholdt en mærkelig samling af genstande, som alle skal opregnes her: et stykke ubearbejdet rav, et fragment af en ravperle, som var større end man normalt ser dem i Danmark på den tid, men som man hyppigere finder i gravene længere sydpå på kontinentet. Desuden var der en lille, rød sten, et lille sneglehus fra en middelhavssnegl (*Conus Mediterraneus* Hwass) og et fragment af en større, en lille terning af fyrretræ, et lille stykke

flint, forskellige rødder og et stykke bark, halen af en ung snog, kloen af en rovfugl – måske en falk – en lille bronzepincet, en kniv med rammegreb i en læderskede, en ragekniv af bronze, en ildslagningssten af flint i en pose af tarm eller blære, hvis ene side var sømmet sammen med en lædersnor, en lille læderpose, som indeholdt underkæben af et ungt egern og endelig en lille blære viklet rundt om nogle små sten.

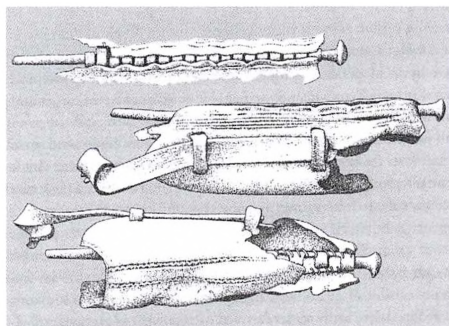
Mange af disse mærkelige genstande må vi opfatte som amuletter, brugt i magiens tjeneste. Der er ting både fra dyreriget og menneskeriget, fra såvel den mandlige som den kvindelige sfære, og både fra hjemlige og fremmede verdener. Der er ting, der stammer fra havets dybder, fra landjorden, fra planteriget og mineralriget. Og der er ting fra himlen, ligesom også ildens element er repræsenteret.”

Taskens lukkeanordning, der svarer til den lukkeanordning der blev fundet ved Garderhøj, er vist på figur 26, mens figur 27 gengiver de fleste af amuletterne. Med hensyn til ragekniven bemærkes det, at håndtaget har form af et hestehoved. Hvad man ikke kan se er, at hestens manke er markeret ved mange fine streger. Konkylien er gen-nemboret i toppen, hvilket viser, at den har været trukket på en snor.

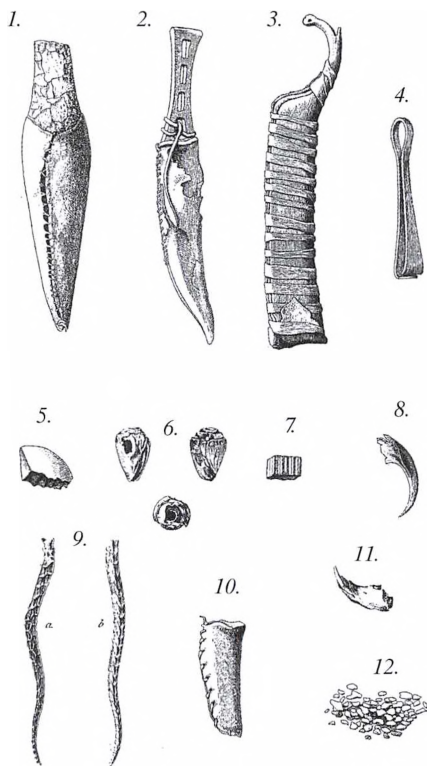
Nogle af bronzealderens mennesker brugte tilsyneladende også forskellige former for ansigtsmaling. Jørgen Jensen skriver således. ”I en grav fra Tobøl i Sydjylland lå blandt mandens gravgaver en lille rød sten, afglattet på

flere sider, men ellers utildannet. Stenarten hedder hæmatit eller blodsten, og den forekommer ikke usædvanligt i Norge. Hæmatit kendes også fra en rig mandsgrav i Skåne og fra en anden i Nordtyskland. Ved at rive hæmatit får man et pulver, som opløst i vand giver en smuk, rødbrun tone, velegnet til maling, blandt andet ansigtsmaling. Fra bopladsfundene kender man i øvrigt også nogle små, planslebne sten, der længe har været tolket som underlag til raspning og udgnidning af farven.”

I Hvidegårdsmandens grav er der en lille rød sten. Der er også nogle små flade sten i en blære. Den røde sten er ikke tidligere sat i forbindelse med hæmatit. Kombinationen rød sten og små flade sten tyder imidlertid på, at Hvidegårdsmandens røde sten er hæmatit.



26. I bæltet på Hvidegårdsmanden sad en lille fint forarbejdet lædertaske, som lukkedes med en art "lynlås". Tasken er ca. 14 cm lang. Taskens åbning er langs de to kanter forsynet med små læderøskener, der er forskudt i forhold til hinanden, således at tasken lukkes ved at bronzepinden skydes igennem dem. Tasken har ligesom sværdgehængt været båret i et bælte. Jørgen Jensen: Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002, s. 303.



27. Figuren viser det meste af indholdet i Hvidegårdsmandens taske. På figuren ses: 1. En ildsten indsyet i tarmskind, 2. En bronzekniv i læderskede, 3. En ragekniv i skede, 4. En bronzepincet, 5. Et brudstykke af en gennemboret ravperle, 6. Et lille gennemboret sneglehus af en snegl fra Middelhavet set fra forskellige sider, 7. En lille tærning af fyrretræ, 8. En klo af en rovfugl, som måske er en falk, 9. Bugfladen og en sideflade af en snogetale, 10. En lille læderpose, 11. Venstre underkæbe af en egerunge, 12. Småsten som var omviklet af en blære. Underkæben af det unge eger lå i læderposen. Udover det der er vist indeholdt tasken yderligere: En lille, rød sten, et stykke ubearbejdet rav, et fragment af samme type sneglehus som er vist i 6., et lille stykke flint samt forskellige rødder og et stykke bark. P. V. Glob: Fortidens spor. Lindhart og Ringhof, 1973, s. 97.

Shaman eller præst?

I litteraturen benævnes Hvidegårdens gravlagte mand konsekvent som "shamanen fra Hvidegården".

Shamaner ses hos nulevende jægerfolk. En shaman er her en åndemanager, der kan falde i trance under påvirkning af trommemusik og dans. Under tranzen forlader ånden shamanens krop og rejser til en anden verden. Shamaner er i øvrigt typisk ledere af en religion, der i sit udgangspunkt har en ide om at alt i naturen, selv den mindste sten, er besjælet.

En shaman har ofte amuletter. En person kan jo imidlertid sagtens eje amuletter uden netop at være en shaman. Bronzealderens religion er en landbrugsreligion, der er centreret omkring solen og solens cykliske gang. At kalde Hvidegårdens høvding for en shaman, må derfor være en tvivlsom betegnelse.

I Højen fra 1845 er der ikke den samme åbenlyse forbindelse til solen som ved Guldhøj. Tasken lå ved siden af sværdet, samme sted som guldskiven lå. I tasken ser vi et sneglehus samt en større del af et sneglehus fra samme type snegl, der stammer fra Middelhavet. Tasken indeholder i øvrigt flere klare amuletter samt en rød sten, der med stor sandsynlighed er hæmatit. Gravens udstyr har således et religiøst præg som betyder, at vi kan gætte på, at Hvidegårdens afdøde var endnu en præst.

Solhesten

På solvognen ser solskiven og hesten

ud til at have været forbundne med en line. Motivet hvor en hest trækker en sol kendes yderligere blandt andet fra 11 danske rageknive. I Norditalien er hesten også et vigtigt symbol, der er knyttet til solen. Ægte solheste, hvor hest og sol er forbundne med en line, kendes imidlertid kun i Danmark og i Bohuslän i Sverige (figur 28). Solskibet i Dyrehaven samt skibet fra Madsebakke viser, at heste også i en eller anden forstand kan være hjælpere blot ved at være til stede.



28. En helleristning fra Balken i Tanum Sogn i Bohuslän i Sverige som viser nordens flotteste solhest. Flemming Kaul m. fl.: *Helleristninger, Billeder fra Bornholms bronzealder. Bornholms Museum, Wormianum, 2005, s. 61.*

I sin afhandling siger Flemming Kaul: ”Hestens rolle kan forstås gennem en undersøgelse af de billedlige sammenhænge, hvori den indgår, og det må blive klart, at hesten igennem næsten hele bronzealderen opfattes som solens vigtigste hjælper eller følgesvend ved dens evige, cykliske rejse.”

I Danmark har vi ikke kendskab til tamheste før bronzealderen. Fra sol-

vognen er vi sikre på, at i Danmark kendes hesten før 1400 f.Kr. Et nyt husdyr der var stort og hurtigt. Det er nemt at forstå, at dette kunne sætte en masse tanker i gang.

En kult med mange billeder

I de gravhøje der er omtalt, er der fundet ildsten eller svovlkis i fem af gravene. At man ofte finder ildsten i gravene, er et træk, der kendes fra hele landet. Som den ses ligner solen en skive af ild. Ild varmer på samme måde som solen. Måske afspejler de mange fund af ildsten at personer i eliten kunne stå i spidsen for rituelle handlinger, hvori der indgik ild?

Ud over helleristningerne kender vi bronzealderens billedverden fra mange billeder på rageknive, spyd, sværd, knive, skjolde, hjelme, smykker og drikkekar.

Undertiden ser vi et tableau, hvor der på samme tid eksempelvis kan optræde skibe, solsymboler, tvekampe med økser, heste, lurblæsere og akrobater, der står i bro. Tvekampene er ikke rigtige tvekampe. I den nordiske billedverden er der således ingen eksempler på døde personer.

På helleristningen fra Madsebakke (figur 14) ses et aftryk af en højre fod med fire tæer og en usædvanlig lang storetå. Klippen på Madsebakke er afgrænset af jord, og det er nærliggende at tolke fodaftrykket som, at det klippeområde hvor foden optræder er viet til en gud, der er kendetegnet af en særlig fod. I den nordiske bronzealder er

fodaftryk med fire tæer det nærmeste vi kommer til en afbildning af en gud. Lurblæserne, akrobaterne og økse-kæmperne anses for at være gengivelser af rigtige mennesker, og det vi ser på tableauerne er formentlig rituelle fester eller optrin, der blev afholdt ved vår og høst eller ved sommer- og vintersolhverv. Den præcise mening kan vi kun ane.

I oldtidens Ægypten er Ra fra 2504 f.Kr. og frem som solgud en af de vig-

tigste guder. I tidsrummet 1358-1334 f.Kr. er Aton guden over alle andre guder. Aton er en almindelig betegnelse for solskiven.

I Danmark har vi ikke templer, der svarer til de ægyptiske. Måske har vi præster. Vi har i hvert fald solskiver af guld, skibe og heste er hjælpere i en kult af solen, og vi har et væld af billeder, der tilsammen fortæller en historie om et langt tidsrum, hvor solen stod i centrum for vores opfattelse af livet.

Litteratur

- E. Aner og K. Kersten: Die Funde der älteren Bronzezeit, Bind I. København og Neumünster, 1973.
- John Brinch Berthelsen m.fl.: Bronzealderens bopladser i Midt- og Nordvestjylland. De arkæologiske museer i Viborg Amt, 1996.
- Johannes Boager: Flækkens forhistoriske undersøgelser i Lyngby 1963-1980. Flækken. 1981. (Heftet er et særtryk af en artikel i Lyngby-Bogen 1981).
- Flækken: Rapporter vedrørende: Gruber og stenanlæg ved IBM i Lundtofte, 4. og 5. Rævehøj samt 3. Månehøj.
- Flækken: Sten med skåltegn i det grønne område. Brochure.
- Linda Didia Boye: Kulturhistorisk oversigt, Oldtiden indtil 1050. Københavns Amt i samarbejde med Kroppedal Museum, 2006.
- P. V. Glob: Oldtidsminder i Kongens Lyngby og Dyrehaven. Schultz, 1948. (Bogen er et særtryk af Lyngby-Bogen 1948).
- P. V. Glob: Fortidens spor. Lindhart og Ringhof, 1973. (Bogen er en revideret udgave af bogen fra 1948).
- Jørgen Jensen: Danmarks Oldtid, Bronzealder 2.000-500 f.Kr. Gyldendal, 2002.
- Flemming Kaul: Bronzealderens religion. Studier af den nordiske bronzealders ikonografi. Det Kongelige Nordiske Oldskriftselskab, København 2004.
- Flemming Kaul m. fl.: Helleristninger, Billeder fra Bornholms bronzealder. Bornholms Museum, Wormianum, 2005.
- Flemming Kaul: Hjulkorset et enkelt, men mangesidigt symbol. Fund og Fortid, nr. 2, 2010.
- Eva Koch: Kirkens forgænger, De hellige søer og moser. Fund og Fortid, nr. 2, 2010.
- Svend Aage Knudsen: Landskab og Oldtid, Atlas over Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner. De Historisk-topografiske Selskaber for Søllerød og Lyngby-Taarbæk Kommuner, 1982.
- Therkel Mathiassen: Gentofte Kommune i Oldtiden. Det Historisk-topografiske Selskab for Gentofte Kommune, 1934. (Artiklen indeholder blandt andet billeder af fundene ved Garderhøj).
- Viggo Nielsen: Oldtidsagre i Danmark, Sjælland, Møn og Lolland-Falster. Moesgård Museum skrifter, Jysk Arkæologisk Selskab, 2010.

Johan Lemche

Gamle Minder fra Københavns Omegn

Artiklen blev trykt i Lyngby-Taarbæk Bladet 31. juli og 7. august 1952.

Forfatteren, Johan Lemche (1863-1962), var læge i Lyngby fra 1889. Han var født på Nordre Onsgaard i Gentofte. Familien havde mange relationer til Lyngby, og hans erindringer er derfor også en fortælling om Lyngby-Taarbæk i anden halvdel af 1800-tallet.



Johan Lemche (1863-1962). Han var formand for Sundhedskommissionen og medlem af bygningskommissionen fra 1901. Johan Lemche var medlem af sognerådet 1907-1909, hvor han bl.a. var en ivrig fortaler for at opføre Engelsborgskolen. Han var gift med forfatterinden og kvindesagsforkæmperen Gyriithe Lemche (1866-1945).

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Den nordsjællandske jernbane og jeg er lige gamle. Den blev åbnet i 1863, og jeg blev født og døbt i samme år, altså under højsalig Frederik den Syvendes glørværdige regimente. Selvfølgelig har jeg ikke set det første tog køre, men overleveringen fra min fars tid lyder på, at han tog "Det sjællandske Jernbaneselskab" meget ilde op, at han en skønne dag kom ud på sin mark på Nordre Onsgård ved Hellerup og fandt en bunke arbejdere beskæftigede med at grave hans gode muldjord op for at bane vej for "futtoget". Han mente jo, at jorden var hans, så længe han ikke havde afstået den til staten eller andre. Men heri tog han fejl, for således forstod myndighederne ikke ekspropriationsloven. De tog først jorden, og så bestemte de selv, hvad de ville give ham for den. Prisen blev vist for selve jorden ikke meget over en firskilling for hver kvadratalen, foruden måske en lille sum for "ulemper".

Det var nu ikke så underligt, at Far var utilfreds, for det skal siges, at disse "ulemper" mærkede han, så længe han overhovedet ejede sin gård som landbrug. For hans jord lå så uheldigt, at han fik hele to banelinier skåret igennem den, så han havde jord både øst for Klampenborgbanen, vest for Lyngbybanen og så et spidst jordstykke imellem banelinierne. Der var natur-



Kredslæge Johan Lemche (tv.) i funktion under skarlagensfeberepidemien i Lyngby i 1912-13, hvor Engelsborgskolen blev benyttet som epidemihospital.
Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

ligvis led til at åbne for gennemkørsel, men der var ingen ledvogtere, så det påhvilede bonden selv at holde leddene lukkede, så intet kreatur kom ind på linierne. Banebestyrelsen fralagde sig ethvert ansvar i så henseende.

Men dette forhold medførte altså – hvad jeg mange gange i min ungdom og barndom har været ude for – at når man skulle med et læs sæd eller med gødning eller kartofler fra det vestre jordstykke ned til gården ved Strandvejen, måtte man først af vognen for at lukke leddene op på den vestre banelinie, så op på vognen og køre den igen-

nem leddene, dernæst af vognen og lukke disse led og lukke leddene op på den østre banelinie, så op til den østlige side, dernæst atter af vognen for at lukke leddene. De måtte nemlig ikke på noget tidspunkt stå åbne ud over det øjeblik, man kørte igennem.

Men selvfølgelig bragte jernbanen også min far fordele. Den gjorde jo hans jord byggemoden før mange andres, og han forstod da også at benytte sig deraf. Og da vi drenge voksede til, sendte han os med banen til skole i København. Ja, endog inden den skolepligtige alder (7 år) tog jeg som 6-årig

gut alene med toget til København for at købe kaffe og andre urtekramvarer hos urtekræmmeren på hjørnet af Gammel Torv og Frederiksberggade lige over for Gammel Torvs Apotek på det søndre hjørne.

I disse drengeår var jernbanen en oplevelse for os drenge, de hjemlige som de fremmede (sommerbeboerne) fra København. Vi stod da langs jernbane-

linien og væddede om, når vi så et tog komme nede fra Tranegårdsvej, hvad navn lokomotivet havde, for de første maskiner havde navne som Odin, Thor, Loke, Freja, Tyr, Mimer osv. lige op til nr. 30, der hed Valkyrien. Og en af de københavnske drenge drev det virkelig så vidt, at han kunne kende hvert lokomotiv langt fra.

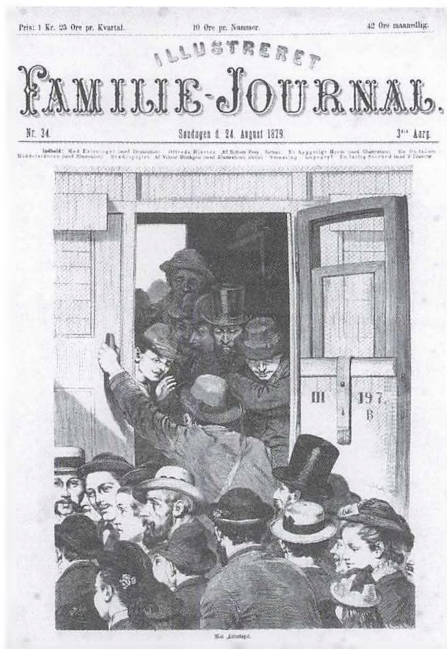


På vej i skole med Klampenborgbanen. Tryk, sign. K. Sac.

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Da skolegangen begyndte i 1870, fik togene jo en ny interesse for os. Der var da næsten hele skoletog, der samlede elever op fra de respektive stationer Klampenborg, Charlottenlund og Hellerup, og der etableredes selvfølgelig hele "drengekupeer", hvor andre rejsende nok skulle vogte sig for at entrere. Det var nu ikke altid helt artige ting, der gik for sig. At tobaksrygning af selvavede hyldepiber stoppet med tørrede kirsebærblade fra "Kirsebærgangen" ved Volden var en yndet sport, er en selvfølge. At det smagte godt, vil jeg ikke bedyre, men det så jo pokkers raskt ud at sidde der og bakke på en veritabel pipe. Ved en af disse – lidt voldsomme – lege i kupeen, var der en dag en jævnaldrende pige, som spændte ben for mig, så jeg faldt over mod træbænken og fik to fortænder slået løse. Min mor var fornuftig nok til, straks hun så det, da jeg kom hjem, at trykke tænderne fast op imod gummen, så de virkelig voksede fast igen og bevarede for mig til mine gamle dage.

De enkelte vogne i en togstamme var dengang kun løst forbundne med hinanden således, at når lokomotivet satte sig i bevægelse, gav det først et ryk i den efterfølgende vogn og dernæst et træk i den næste og så fremdeles, og det gav jo anledning til et vældigt spektakel af de til hinanden puffende vogne. Var toget først i gang, blev der jo mere ro i togstammen, indtil toget skulle standse ved stationerne, for så begyndte de små sammenstødninger igen, indtil toget faldt helt til ro. Det

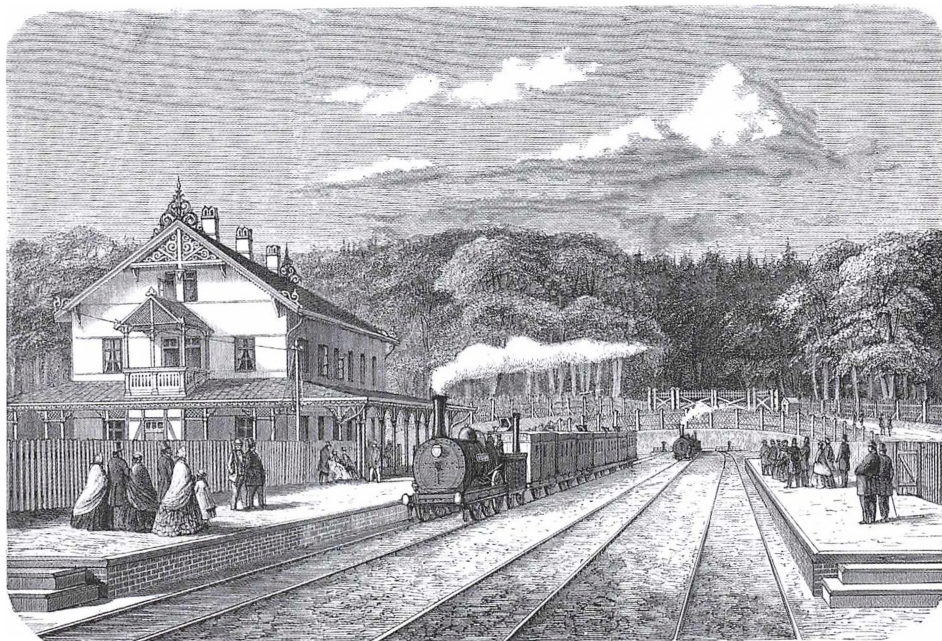


Mylder ved Klampenborgbanen: Paa Extratoget. Forside på Illustreret Familiejournel, 24.8.1879. Inde i bladet bringes en ironisk reportage om alle de trakasserier, som den tålmodige fader må stå igennem på billetkontoret, i perronnens trængsel og i togets stank af fernis, når koner og døtre vil i skoven en hed augustsøndag, for sundhedens skyld. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

var derfor forbudt de rejsende selv at åbne og lukke dørene for at forebygge ulykker. Til den ende var hvert tog ledsaget af to konduktører, der havde at åbne og lukke dørene, foruden en togfører, der havde sin plads i den bageste vogn, pakvognen, hvor rejsegods og fragtgods ophobedes. På lokomotivet var lokomotivføreren og fyrbøderen.

Konduktørerne havde deres plads i hver sit sæde, der som bukken af en vogn var anbragt på taget af to af vognene ved disses ene ende, hvortil de steg op ad nogle jerntrin, der var anbragt på vognens ende, og ved siden af bukken havde konduktøren en skruebremse, hvormed han, når toget nærmede sig stationen, og lokomotivføreren ved togfløjten gav signal til standsning, kunne hjælpe til ved at skrue et par klodser mod vognens hjul. Det gav naturligvis en ubehagelig skuren mod skinnerne, som ofte mærkedes stærkt op igennem de rejsendes halehvirvler,

men den slags hørte nu engang med til fornøjelsen. Man måtte trøste sig med, at konduktøren ikke havde det videre behageligt i sit ophøjede sæde, hvor han både sommer og vinter var hårdt udsat for alt slags vejr. Men nok så ubehageligt var det for ham, at han under kørslen skulle krybe langs togstammen for gennem hvert vindue at billettere og klippe de rejsendes billetter, og hvis en af disse ikke havde fået tid til at købe billet på stationen, påtog konduktøren sig elskværdigt, som regel mod en lille godtgørelse, at besørge billetten købt på den næste station, hvil-



Banegården på Klampenborg 1863, tegnet af Carl Baagøe til Illustreret Tidende, bragt 26.7.1863. Ovenpå togets vogne ses de sæder til konduktørerne, som omtales i artiklen. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

ket naturligt medførte en del tidsspilde og ulejlighed med byttepenge osv. Det var ofte et hårdt arbejde i regn, storm og slud at fare fra vindue til vindue for at få de rejsende til at åbne vinduet indefra, og det var ikke absolut farefrit, for i glat føre med islag kunne foden let glide, og det hændte da også af og til, at en konduktør ramlede af. Så blev der jo stor ståhej, toget måtte standses, hvis det opdagedes, og manden samles op, hvis der endnu var liv i ham.

På jernbanestationerne regerede stationsforstanderne – dengang som oftest afgående officerer. På Hellerup Station sad løjtnant Høgermann, i Charlottenlund kaptajn Grosche og på Klampenborg Station kaptajn Lissner. – Disse stod ofte i det bedste forhold til de rejsende, men undertiden kunne dette gode forhold dog også medføre mindre hensynsfuld opførsel fra de rejsendes side. For eksempel var det en regel, at der på Charlottenlund Station ikke blev givet afgang fra stationen, før vognen fra Skovgård med familien Hegel var arriveret.

På Klampenborg Station blev der dog engang reageret mod ”stamgæsterne” – navnlig de rige sommerboere i Taarbæk, der ikke tog det så nøje med overholdelsen af de givne ordrer. Det var – af hensyn til de ofte godt fyldte kupeer – blevet sædvane, at den bageste vogn i Klampenborg-toget reserveredes til de rejsende fra Charlottenlund, hvorfor disse kupeer ikke åbnedes på Klampenborg Station. Men de ovenomtalte matadorer

ville ikke respektere denne ordening og åbnede selv dørene og pladserede sig. Dette blev påtalt nogle gange uden virkning, indtil en dag Lissner gav ordre til konduktøren om i stilhed at koble den bageste vogn fra og derefter gik ind på sit kontor. Kort efter at toget var kørt, styrtede jo de efterladte rejsende ind på kontoret for at klage over, at vognen ikke var kommet med toget. Lissner kunne kun beklage fejlen, men vognen skulle ikke med den dag, og den havde vist heller ikke været lukket op. Det måtte herrerne indrømme, og siden den dag kunne Charlottenlundvognen få fred.

Banestrækningen til Lyngby blev færdig noget senere end Klampenborgbanen, og i begyndelsen var morgen trafikken fra Gentofte og Lyngby ikke så stor, at man ville sætte et morgentog i gang fra Lyngby til København. Der var jo ikke nogen skolebørn herfra, som gik i skole i København. Man valgte derfor at lade en af ”bremsevognene” optage passagerer i Lyngby og lade vognen trække af en hest langs skinnerne, indtil man nåede bakken ned mod Gentofte, hvorefter vognen af sig selv rullede ned imod Gentofte Station. Her standsedes den ved, at en konduktør på bukken af vognen skruede bremsen i, når vognen nåede stationen. Derefter blev den atter trukket tværs over Vældgårdvej og hen til bakken ned mod Hellerup, hvor den atter ved sin egen vægt rullede videre og bremsedes op foran overkørslen over Hellerupvejen.



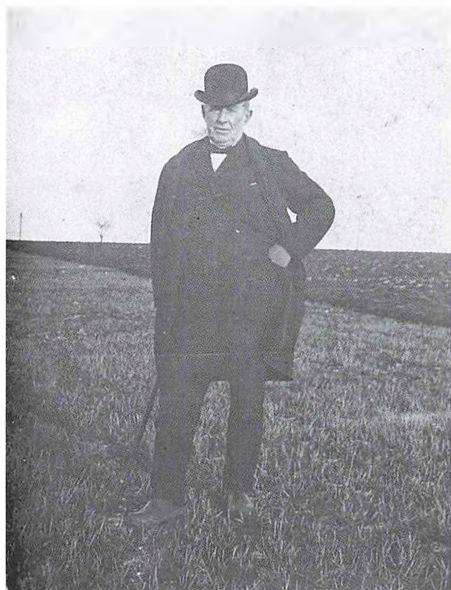
Sommerbeboerne i Taarbæk kunne pendle til København med toget fra 1863. Familien Mendel-Hartvig lejede sig ind i Villa Elnahøj, Taarbæk Strandvej 79 (overfor Taarbæk apotek). Stående på trappen Sarah Mendel Hartvig (død 1906), siddende hendes svigerdatter Julie Mendel-Hartvig, (1848-1943). 1870'erne. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Når så toget fra Klampenborg kl. 8.30 kom til Hellerup Station, måtte konduktørerne fra dette tog hjælpe "bremsevognen"s konduktør med at skubbe vognen hen bag det ved stationen holdende tog, hvor den tilheftedes dette og derved blev transporteret videre til København.

Det er en given sag, at denne procedure tog nogen tid, og vi drenge kunne fra vort hjem holde øje med, hvor langt man var kommet med vognen, og derefter indrette vort morgenløb til jernbanen.

Og hvem medførte så denne "bremsevogn" af rejsende? Ja efterhånden kom der jo enkelte skolebørn med; men ellers var det gerne voksne, som skulle til deres forretninger i hovedstaden, som f.eks. direktør Godske-Nielsen fra Ørholm eller skolebestyrer Hartvig Frisch fra "Vilhelminelyst" i Lyngby Bondeby. Men et par gange om ugen – på torvedagene – kunne man også se proprietærene fra Lyngby Bondeby fylde godt op i vognen. Der var f.eks. proprietær Carl Lund

fra Carlshøj, gårdejer Chr. Jacobsen fra Kroghjerggård, proprietær Lars Jørgensen og hans bror Christian Jørgensen fra henholdsvis Lyngbygård og Lindegård og adskillig flere. De kaldtes af byens skumlere for "landadelen", fordi de fyldte sognerådet og så godt som enevældigt regerede sognet. De tog på torvet for at sælge deres halm- eller hølæs, som deres karle havde kørt ind ad landevejen til Halm- eller Hørtorvet i København, den nuværende rådhusplads. Her ventede karlene så, til proprietærene kom, og så begyndte handelen.



Gårdejer Carl Lund, (1828-1909), Carlshøj, Lyngby. Carl Lund var medlem af sogneforstanderskabet og sognerådet 1857-91, han var sognerådsformand 1882-1891. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Fra Gentofte fulgte bonden dog ofte selv med vognen ind til byen, og man har fra en af gårdene den morsomme historie med en stor, vægtig bonde- mand, der blev vejlet med på vognen ved vejerboden, men som sendte sin lille spirrevip af en karl hen bagefter for at få den tomme vogn vejlet på vægten. Fidusen blev opdaget af vejermandskabet, og bonden måtte på vægten igen. Forskellen i vægt på bonden og karlen var således vejlet med som hø, hvorfor bonden fra den tid altid mand og mand imellem kaldtes "Høpeter". – Jeg tror, denne "bremsevogn" fra Lyngby brugtes endnu langt op i halvfjerdserne.

Et andet tegn på tidens nøjsomhed var "teatertogene" to gange om ugen. Men da der sjældent var teatersøgende nok fra Gentofte og Lyngby til, at der kunne blive råd til at udsende et særligt tog til Lyngby, blev det ordnet således, at Klampenborg-toget først kørte til Gentofte og Lyngby, derpå vendte om og kørte tilbage til Hellerup og så derfra atter til Charlottenlund og Klampenborg – eller også gik turen først til Klampenborg, men det husker jeg ikke så nøje. Toget nåede så Klampenborg omkring kl. 1.30 om natten. Der var ikke just "run" til teatret fra Lyngby i de tider.

Skønt Lyngby i tresserne og halvfjerdserne i forrige århundrede jo nok betragtedes som hovedbyen i hele oplandet uden for København – den var jo valgsted og havde politiassistent med politibetjente – var forholdene dog yderst spartanske. Om gadebelys-



Et vognlæs halm på Lyngby Hovedgade med kurs mod København mellem 1891 og 1907. Vognen passerer bager Hamanns ejendom, hvor der allerede i 1880'erne en overgang var et lille privat elværk.

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

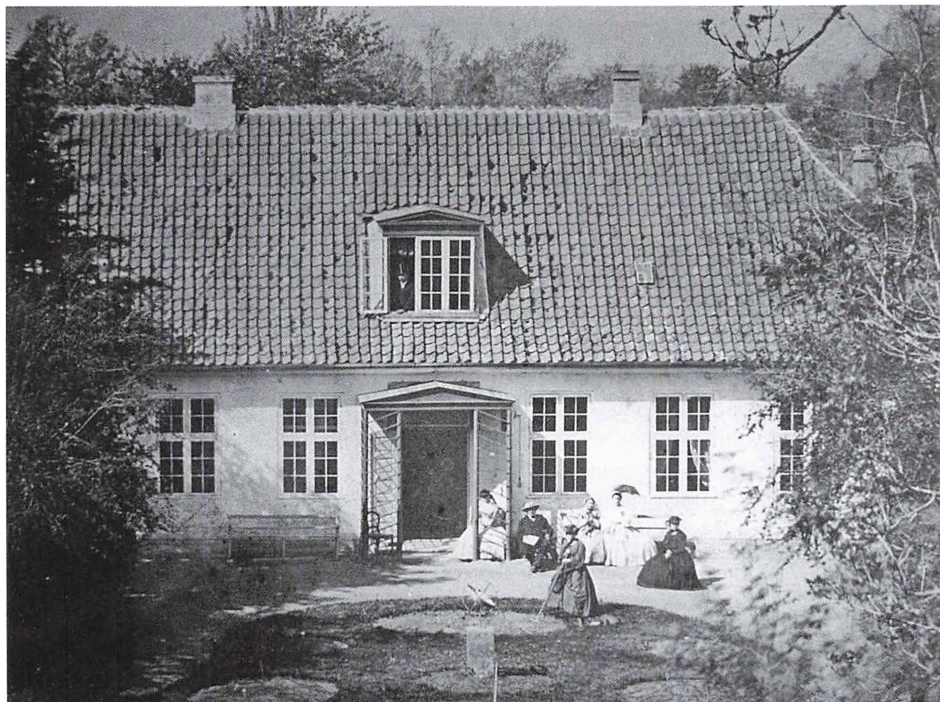
ning var der vel næppe tale, og fortovene kunne næppe kaldes sådan. I alt fald måtte man ælte igennem en bunke snavs, og når nogen klagede til den gamle sognerådsformand, møller Peter Lund, fik han bare det svar: "I kan bare ta' træsko på og en lygte i hånden, det gør jeg". Og så nåede Lyngby dog at blive den første by – vistnok i hele Europa – der fik elektrisk belysning på gaderne i slutningen af firserne, idet bagermester Hamann lod indrette elektrisk lys i sit bageri og samtidig tilbød sognerådet for 1000 kr. om

året at oplyse gaderne med elektrisk lys på de dage, hvor Månen ikke skinnede. Der kom endda en skønne dag en skrivelse fra kommunalbestyrelsen i Paris til "Mr. le Maire" i Lyngby med forespørgsel om, hvorledes man var tilfreds med det elektriske lys til gadebelysning. Da der på Baunegård dengang boede en grosserer Le Maire, gik skrivelsen jo til ham, som sendte den til sognerådet. Her var man jo noget i vildrede med, hvorledes man skulle gribe sagen an, da skrivelsen var på fransk, og det sprog var man ikke vant

til at se her i byen. Endelig fik man da oversat skrivelsen, men det vides ikke, om man nogensinde sendte svar på forespørgslen. Formanden, daværende kammerråd Carl Lund, undgik derved at blive bæret med "Æreslegionens Bånd". I øvrigt blev gadelygterne slukket hver aften kl. 10, hvis ikke bager Hamann eller hans frue var i København, for så brændte alle byens lygter, til de kom hjem, om det så var til kl. 1 om natten.

Medens Lyngby allerede i det 18.

århundrede var blevet sæde for en del notabiliteter som sommergæster, var dette kun i meget ringe grad tilfældet for de andre landsbyer her i omegnen. Af sådanne fornemme sommergæster kan nævnes kobberstikkeren professor Preisler ved Akademiet for de skønne Kunster, Peter Tutein, digteren Klopstock og hans broder silkevæveren, digteren Gerstenberg, pastor Cramer, Olivarius, Voltelin, apoteker Günther, der byggede "Frieboeshvile", den franske legations repræsentant



Lyngby Hovedgade 28, Gramlille, i 1866. Gramlille er nu en del af Stadsbiblioteket, og forhaven er belagt med skifersten.
Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Desmercieres, der byggede "Gamle Rustenborg" og senere købte Sorgenfri, storkøbmanden Peiter van Hurch, hollænderne Voscam og van Støcken, etatsråd Lindberg på "Brunborg" – og mange flere. I det 19. århundrede blev det jo almindeligt, at københavnere "lå på landet" om sommeren rundt om på bøndergårdene eller i andre private huse, hvor der kunne skaffes et eller to værelser, således her i Lyngby komponisten Kuhlau i et hus på Hovedgaden, som brændte i 1831, mens han boede der, og hvor han mistede en del af sit indbo og en del noder, digteren professor Johan Ludvig Heiberg med sin berømte frue på postholder Hvidts ejendom lige over for nuværende Hold'an, etatsråd Hartvig Marcus Frisch i en villa, der lå inde i "Store Kro"s have, og som brændte sammen med kroen i 1872 eller 1873.¹ Senere kom professor Gædeken, grev Trampe, overretsprokurator Mundt, dessinatør Thornam, der havde været med på jordomsejling med "Galathea" i fyrrerne, skolebestyrer af "Lyceum" i København Hartvig Frisch først på "Gammel Rustenborg" og senere på "Vilhelminelyst" i Bondebyen, og forhenværende forpagter på Gram i Sønderjylland Hother Müffelmann og hans berømte søster Alvilda, digteren Chr. Winthers ungdomselskede, og storkøbmanden, den yngre Peter Tutein, hvis datter Julie blev så bekendt som komponisten professor Weyses ungdomselskede, men blev bortgiftet til Holland allerede i 1802 til en derboende storkøbmand Nolt-

henius, og som ældre "grootmother" skrev en beretning om sit forhold til Weyse, der er optaget i en livsskildring af hende, som for nogle år siden udkom på hollandsk ved hendes sønnesøn, og hvori hun virkelig gør pænt rede for sit forhold til Weyse.

I Bondebyen boede i første halvdel af det 19. århundrede syngemester ved Det Kongelige Teater Claus Schall midt i sin store have i et lille lyststed, der over døren havde en krone, uvist af hvilken grund. Det lå der endnu ind i dette århundrede. Her samlede han sine musikalske venner, med hvem han musicerede, så mutter Schall blev vred



Claus Schalls musikpavillon spejler sig i Mølleåen, 1955. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

af at høre på det, hvorpå han i havens nederste vestlige ende nede ved Mølleåen byggede sin musikpavillon, der i vore dage hedder "Lille Schallsborg", men som også jævnlig kaldes "Kuhlaus Hus". Sagnet vil vide, at denne hernede sad og skrev Ouverturen til "Elverhøj", men det er dog måske kun et sagn. Uden for huset lå – og ligger endnu – nogle store granitsten, hvorpå navnene Mozart, Haydn, Kuhlau, Schall osv. står indhugget. De har muligvis været sæde for de udøvende musikere, når de en sommeraften musicerede i fri luft, men kan jo også være anvendt ved festlige symposier, hvor de også fik besøg af hans kongelige højhed fra Sorgenfri (Christian den Ottende).

I nærheden af Schallsborg på hjørnet

af Lundtoftevej og Lyngby Stræde ligger endnu en gammel smuk ejendom, til hvilken "Støvlet Katrine"s navn er knyttet.²

Men, fandt de velhavende københavnerne således vej til disse kommuner nord for hovedstaden til deres sommerophold, så trak den jævne befolkning fra byen også om helligdagene herudad. Beboerne på Strandvejen så da søndag morgen og formiddag lange karavaner af spadserende, der agtede sig ud "til skoven", og denne var i første linie Charlottenlund, hvor restauratørerne på Konstantia og i Gyldenlund eller Grøndalshuset ved skovens nordre udgang til Ordrup Jagtvej for en billig betaling tog sig af deres legemlige fornødenheder.



Posemandens Hus ved Røde Port i Dyrehaven, 1890'erne. Ved huset ser man et par borde og bænke og skovløberens tjenestepige står klar med hvidt serveringsforklæde. Der er åbent udsyn over Lyngby Eng-have udenfor porten.

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.



Chr. Nicolai Poschmann, skovløber i Dyrehaven til 1899. Poschmanns hus blev forvansket til "Posemandens hus". Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Var man rask til Bens naaede man jo ogsaa "Bellevue", "Klampenborg" og "Dyrehaven" med dens mange Skovløberhuse – "Trepilelaagen", "Springforbi", "Røde Port", "Hjortekærshuset", "Posemandens Hus" og "Fortunen" var ligesaa mange Stoppesteder til Legemets Vederkvælgelse. Ogsaa Ridende og en Uendelighed af Køretøjer, egne eller lejede, vrimlede om Helligdagene ud ad denne smukke, dengang mod "Øresund" aabne Strandpromenade, og det var ikke helt ufarligt at vove sig ud i den Vrimmel af Vogne, der om

Aftenen søgte tilbage til Hovedstaden med Kuske, der ikke altid vilde have kunnet bestaa "Spiritusprøven", for saa skulde der jo gerne køres omkap.

Helt fortvivlet var det, naar man en saadan Aften kom kørende fra København i modsat Retning af den indadsøgende Trafik, for saa var man hvert Øjeblik udsat for at maatte søge Tilflugt i den østlige Vejgrøft. Jeg har selv ikke faa Gange været udsat herfor, og hvis man saa skulde dreje til venstre ind ad en Vej eller en Port, kunde man holde i længere tid, inden Banen blev fri. Rent fortvivlende var det i Nærheden af "Bommen" udfør Hellerupvej, for hver Vogn skulde holde og betale Bompengge, og der holdt da jævnlgt en 50 – 70 Vogne i en lang Række og ventede for at blive af med en Firskilling eller to – ja en Landauer kunde om Sommeren – saavidt jeg husker – blive taxeret helt op til 96 Øre. Der var nemlig dobbelt Takst om Sommeren i "Vandingstiden". Langs med Strandvejen laa der med visse Afstande "Brønde" med Pumpeindretning, hvorfra Vogne i Form af "Gumpekasser" med to Hjul hentede Vand til Vanding af Vejen for at dæmpe Støvplagen.

Ved disse Skovløberhuse fik man i Reglen "Vand paa Maskine", som det hed, til Aftentheen, Øl og Snaps, - ja, gik det højt kunde der ogsaa vanke en Flaske Portvin. Maden bragte man selv med i Vognmagasinet, og saasart man var kommet af Vognen, gjaldt det om at erobre sig et passende Bord efter Vognens Personantal. Havde man

saa tilfredsstillet sin Hunger, gik det løs med Lege som at springe Buk, lege "To Mand frem for en Enke" o.s.v. Men ikke alene til Dyrehaven strakte disse Skovture sig, ogsaa til Vedbæk, Skodsborg, Kør'om, Rundforbi, Søllerød Kro eller Skovløber Ole Vallerød ved Geels Skov, Rudersdal, Frederiksdal eller Dronninggaard kunde man jo maaelig naa paa en Søndag Eftermiddag, og her ved Dronninggaard kunde man endda – ligesom ved Frederiksdal – faa sig en Rotur paa Furesøen. "Næsseslottet" laa jo dengang i sin "Tornerose-søvn" med knuste Ruder og Kartoffel-

koner i kældrene og vaagnede først op til nyt Liv, da Ernst Bojesen tog sig af det og fik indrettet det til Restaurant, hvorfra det befriedes ved, at Direktør Aug. Bagge og hans Frue købte Slottet og dets nærmeste Omliggende.

Et særligt stærkt søgt Sted var "Lottenborg" ved Sorgenfri. Her laa fra gammel Tid den yndede "Skovbakke" med "Dansebakken" med Gynge og Keglebane, og her var endnu Liv og glade Dage i min Barndom og Ungdom, hvor de to gamle Musikanter: "Hans og Gine", som de kaldtes, skønt de begge var Mandfolk, opvartede os



Ved Lottenborg ca. 1910. I baggrunden holder en kapervogn, og man kan se borde og bænke. De to herrer er lakaj Carl Andersen Adolf og lakaj Julius Adolf Sørensen, Sorgenfri slot.

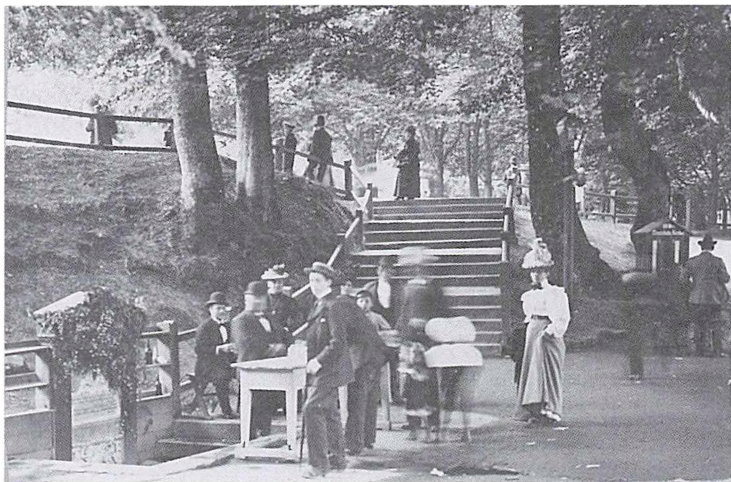
Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

med deres: ”Sej, vil Du gifte Dig med mig?” - Nej, nej, nej!” - ”Aah, vil Du gifte Dig med mig?” - ”Nej, nej, nej!” - ”Jeg har et lille Hus ved Stranden” - ”Det gir jeg Fanden”, det gir jeg Fanden” Aah! bliv nu min, du kære” - ”Lad mig blot være, lad mig blot være. Jeg aldrig elsker dig”

Naar man havde mættet sig med mere af denne slags, gik turen over omkring Slottet, hvor man i Haven udfør Hofdamefløjen hilste paa Enkedronningens to Paafugle, der jævnlig modtog os med deres hæse Skraal: ”Søren” Ad en Gennemgang i Hofdamefløjen kom man ud i den østlige Del af Slotshaven eller ”Plænen”, som den kaldtes, hvorfra man paa Enkedronningens Fødselsdag tog Plads for at tiljuble hende vort Fødselsdags-Hurra, naar hun efter Taflet viste sig nejende og bukkende paa Platformen ud for Havedøren.

Den sidste Gang, jeg var med til denne Forestilling, var i 1880, for næste Aar døde hun om Foraaret, hvorefter Slottet faldt hen i en Tornerosesøvn, indtil Chr. X og hans Gemalinde som Prins og Prinsesse fik bragt Liv i det gamle Slot. I de mellemliggende Aar benyttedes Domestikboligerne til Udlejning - ja en tid fik ogsaa Gendarmetiet sin Bolig der, indtil det nedlagdes i 1894 ved Forliget.

Saalænge Enkedronningen levede, havde Lyngbybeboerne dog af og til den Nydelse af se hendes Majestæt - altid i firspændig Ekvipage med Forrider - ofte i aaben Vogn passere Lyngby Hovedgade, hvor man ærbødigst standsede sin Gang og gjorde sin Reverens for Danmarks sidste kronede Hoved, thi efter Chr. VIIIs tid faldt ”Kroningen” bort.



Ved Kirsten Piils kilde, ca. 1900. Der sælges kildevand. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

Men jeg bør vel ikke slutte Omtalen af Selskabslivet her i Egnen uden at omtale "Dyrehavsbakken". Denne havde vel paa Heibergs Tid og Oehenschlägers Tid været ret paa Mode, men var efterhaanden sunket noget tilbage i Anseelse og betragtedes vel i Halvfjerdserne omtrent som den tidligere "de Fattiges Dyrehave" ved Østerbro. Men den 23. Juni 1883 – 300-Aarsdagen for Pigen Kirsten Piils Opdagelse af den efter hende opkaldte Kilde, blev der paa "Bakken" fejret en Mindefest for denne Begivenhed. Der var fra Bakkefolkets side gjort store og vellykkede Anstalter for at drage saavel Københavnerne som Egnens Beboere sammen til en festlig Aften, og jeg tør love for, at det var lykkedes dette nøjsomme, men flittige folk. Jeg mindes, at man der traf næsten alle Mennesker, man kendte her fra Egnen, foruden en Mængde fra Hovedstaden. "Bakken" var et eneste myldrende Hav af Mennesker, der lod til at kende hverandre allesammen. Handelen gik straalende i Boderne, og enhver erhvervede sig sit Instrument af Tudehorn, Skraller og støjende Apparater, der kunde bringe det mest infernalske Hyl ud over Hovedet paa de unge Damer, og alle Løjer synes at være tilladte. Det skal siges, at Legen gik godt uden at udarte til grove Løjer, - i hvert Fald indtil Kl. 10, da "the upper ten" begyndte at drage bort. En saadan Aften havde "Bakken" ikke haft i mange Aar, og man forsøgte jo i Aarene, der fulgte efter, at gøre Sct. Hans Aften til noget, der kunde ligne

de gamle Dage, men helt lykkedes dette nu ikke, skønt "Bakken" i dette Aarhundrede har "oppet" sig svært og er blevet et Forlystelsessted for det folkelige Borgerskab, som her har fundet en sommerlig Tumbleplads for deres Friheds- og Friluftslyster.

Ved 350-Aarsfesten i 1933 lod "Bakkefolket" præge en Mindemedaille, som de var saa venlige at sende mig som mangeaarig Formand for Lyngby-Taarbæk Sundhedskommission, der maaske nok i nogen Grad havde været med til at forbedre de hygiejniske Forhold der, - en Opmærksomhed, som jeg satte megen Pris paa.

Men foruden disse – om jeg maa kalde dem – offentlige Forlystelser, var der naturligvis ogsaa en Del Selskabelighed i Hjemmene, der for de ældre Herrers Vedkommende som Regel altid var Kortspil, hvad enten der var Damer med eller ej. Det var som oftest Fødselsdagen, der fejredes i de respektive Hjem, men dog ogsaa de store Helligdage ved Jul, Paaske og Pinse. Man mødte som Regel med hele Familien – om det saa var Spædbørnene – Kl. 5 om Eftermiddagen til en Kop Kaffe – The var dengang endnu ikke kommet paa Mode i Bondehjemmene uden, hvis det drejede sig om "Thepunch" – en Kop The med en Snaps Brændevin eller Rom eller Cognac i, og Klokken 7 fik man et Aftensbord med alle mulige kolde Retter, og derefter gik Herrerne til Kortbordene og Damerne og Ungdommen sammen med nogle ældre Herrer morede sig med Pantelege eller

Ordsprogslege saa godt, de formaaede, indtil Kl. 10, da man som Regel – af Hensyn til Børnene – begyndte at tænke paa Hjemkomsten.

Der kunde ved disse Familiefester i Hjemmene godt holde 6-8 Vogne i Gaarden, og Staldpladsen til Hestene maatte ofte skaffes paa Gaardens egne Hestes Bekostning, idet disse om Sommeren blev sat paa Græs og om Vinteren anbragt to og to i Baasene eller flyttet over i Laderne. Der var som Regel ikke stor Forskel paa Underholdningen i de forskellige Hjem; enkelte Steder kunde der vel blive musiceret lidt, men det blev sjældent til noget særligt underholdende.

Kun et Sted her paa Egnen havde Underholdningen til Tider en anden Karakter, og det var i mine Forældres Hjem paa Nordre Onsgaard ved Hellerup, og jeg omtaler det, fordi jeg ikke har truffet det andre Steder paa Egnen. Det skete som Regel den første Feriedag lige før Jul. Min Far, der var begavet med en lille lyrisk Aand, skrev til disse Fester Børnekomedier, som vi Børn med vore Kammerater saa udøvede og spillede, og en af disse Sange blev saa populær, at den endog udvandrede til Finland og Amerika, og det var "Den lille Ole med Paraplyen"; som Far skrev Teksten til, og som den bekendte Skolebestyrer i Ordrup, Ole Jacobsen, satte i Musik. Til disse Forestillinger indbødtes jo Børnene fra flere Familier i Omegnen og ogsaa her fra Lyngby, hvad der i 1879 førte til, at Far en skønne Dag fik et Brev fra Redak-

tør Carl Herdahl her i Lyngby, underskrevet af otte unge Damer af vort Bekendskab herfra, med Forespørgsel, om ikke hans tre ældste Sønner vilde indstudere og komme over til Lyngby og spille "Store Bededags Aften" i "Den borgerlige Forening". Stykket har tre Personer, en Bagersvend og hans Værtinde, Madam Krøjer, og dennes unge Logerende, en ung Pige, der havde sin Gerning ude af Huset om Dagen. Det var jo et Vovestykke for os tre Drengene i alderen 13-15 Aar at indlade sig paa, for vi havde vel nok "spillet Komedie" i vort Hjem for en Del af vore Skolevenner og vor Familie, men saadan en mere "offentlig" Optræden var vi jo ikke vant til. Imidlertid, vi sagde ja, og det lykkedes os virkelig - i alt Fald tilsyneladende – at more Folk,



Redaktør Carl Herdahl, (1836-1888) c. 1870. Han etablerede Københavns Amts Avis 1872, avisen fortsatte til 1947. Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv.

saa min Broder Arkitekten og jeg næste Aar maatte divertere den samme Lyngbykreds med et lille Skuespil, der hed "Faust og Margrethe". Og da vi nu en Gang havde fundet Vej til "Hotel Lyngby"s "skraa Brædder", saa mødte vi i 1881 om Sommeren med en Dilettantforestilling for et offentligt Publikum. Sagen var, at der skulde oprettes et Asyl i Vangede, og dertil skulde der naturligvis skaffes Penge ad privat Vej, for Kommunen var dengang ikke saa velstillet, at den kunne skaffe disse Penge fra Kommunekassen. Til denne Aften planlagde vi hele to Forestillinger, et om "En lille Datter" og et andet om en Folketingskandidat Bonderup. Men til disse Komedier søgte vi Assistance dels fra vore Skolekammerater i København og dels fra en Gaard paa

Vangede Mark. Vi fik Skuespiller Victor Neumann til at instruere os, og han anbefalede sin 21-aarige Søster Mathilde til at spille den lille Datter. Det var den senere saa bekendte og feterede Skuespillerinde Fru Mathilde Nielsen, der her fik sin Debut paa Hotel Lyngbys Scene, og da jeg mange Aar efter en Gang traf hende i Hundested, opfriskede vi med fælles Glæde Minderne fra dengang, da vi holdt Prøver paa min Fars Høloft paa Onsgaard.

Far havde til den Lejlighed skrevet en prolog, som fremsagdes af min Broder Arkitekt Søren Lemche, men som foregav at være en arbejdsmands Tak for Hjælpen, som endte med disse Ord: "Vi siger Tak til hver en Guldfugl, her vi fangede,"

"Erbødigst Jens Pæsen fra Vangede."

1 Den nordlige del af Store Kro med rejsestalden brændte i 1872. Derefter opførtes en ny rejsestald. På 1. sal i rejsestalden blev der indrettet festsal med scene i 1876. I 1891 brændte kroens hovedbygning, og der blev opført en ny bygning med restaurant. Rejsestalden med scenen gik fri af denne brand. Bygningen langs åen, "Damhuset", har undgået brande, den er fra 1850.

2 Den berømte "Støvlet Kathrine": Anne Cathrine Benthagen, var kong Christian VII's elskerinde omkring 1767. Der er intet, der tyder på, at hun har haft forbindelse med huset på Lundtoftevej 31 i Bondebyen. Husets navn, "Støvlet Katrines hus" må henføre til en anden Katrine, som man ikke længere husker.

Register

Registeret gør ikke krav på fuldstændighed, idet en række uvæsentlige stednavne er udeladt. Navne på lokaliteter uden for Lyngby-Taarbæk Kommune kan ikke forventes at være optaget i registeret.

- Adolf, Carl Andersen 174
Agnes Lyst (Likørstræde 7) 50, 55-56
Alexandrine (dronning) 35, 36
Amalienborg 36
Andersen, A. C. 62
-, Elisabeth 57
-, Hjalmar 87
-, L. C. 57
Andresen, Michelle 45
Aner, E. 138
Ansbjerg, Johannes 135, 136
Arbejdernes Landsbank 44, 50, 51
Bagergården 8, 9, 10, 41, 42
Bagge, Aug. 174
-, Holga 174
Bagsværd 6, 8, 10, 18, 92, 93, 97
Bagsværdvej 2, 3, 6, 8, 10, 11, 18, 19, 22,
40, 41, 57, 61, 65, 77, 80, 101, 106, 107, 108
- 6 65
- 39 8
- 53 48
Bagsværdvejlinien 106-08
Bakken, se Dyrehavsbakken
Ballerup 93, 107
BaneBøger 91
Baumann, Peter 27, 28, 66
Baune Allé 48, 65, 101
Baunegård 169
Beaulieu, Hotel og Restaurant 119, 128
Bellahøj 117, 119, 120, 126, 127, 128, 132
Bellevue 173
Benthagen, Anne Cathrine 172, 178
Bertelsen, Mads 49
Berthelsen, Tais 22
Bette Bent 125, 126
Biehl, Christian 136
Bikuben i Lyngby 62
Billum, Chr. Juul 67, 68
Billums Privatskole 65, 66, 67-69
Binder, Georg 112
Bio Lyngby 20, 21, 23-24
Birch, C. 56
-, Jens 117, 136
Birkholmsvej 67, 89
Bispebjerg 134
Bjælkestuen (restaurant, Lyngby
Hovedgade 78) 43, 55
Blach, Frode 94
Blachs Turisttrafik 94
Blytmann, Einar 53
De Blå Omnibusser 93
Boager, Johannes 138, 147, 148
Bodholdt, Ad. 26
Bøjesen, Ernst 174
-, Gunnar 93
-, Svend 93
Bondebyen 7, 8, 39, 73, 95, 153, 167, 171
Bonderup (folketingskandidat) 178
Den borgerlige Forening 177
Boulevardbanen 85
Boulevarden 102
Bredde Klædefabrik 14, 69-70
- Skole 63
Bredevej 114
Brem Christensen (chauffør) 136
Brodersen, Helene Mathilde ("Nelly") f.
Heikel 25
-, Johannes 25, 46
Brummer, Carl 26, 27
Brunborg 171
Brødrene Hartmann 54
Brønshøj Apotek 119
Buddinge 6, 124, 134
Buddinge Hovedgade 80 (78) 115, 116
Buddingevej 52, 60, 61, 62, 65, 66, 71,
73, 75, 80, 86, 102, 106, 107, 108, 110,
119, 125
- 6 68
Burmahus (Jernbanevej 4) 24, 25
Buslinje nr. 167 117
- nr. 168 117-136
Bøeg, Jens K. 97
Bøllmosevej 121
Børnely 44, 45-48, 55
Børnelyvej 4, 40, 44
Baagøe, Carl 165
Carlo (chauffør) 136
Carlsberg 42
Carlsbergvej: se Likørstræde
Carlsbjerg 168
Carmel: villa, se Jernbanevej 11
Caroline Amalie (enkedronning) 12, 13,
35, 45, 47, 175
Caroline Mathilde (dronning) 96
CEA (villa, se Gammel Jernbanevej 16)
Center for Uddannelse og Pædagogik
105
Charlottenlund 93, 166, 168, 172
- Station 164, 166
Christensen, Alfred 70
-, Freddy H. 115-136
-, Gunnar 136
Christian VII 178
Christian VII 96
Christian VIII 13
Christian VIII 172, 175
Christian IX 12
Christian X 34, 35, 36, 175
Chr. X's Allé 20, 75, 128
Christiansen, Edwin 101
-, Poul 136
Christiansholms Mose 138
Christiansvej 4, 57, 58-59, 71
Club 16 64
Collin, A. Th. 51, 76
Columbusvej 136
Cramer, Joh. Andreas 170
Dagmar (prinsesse) 12
Damhus Tivoli 23
Damhuset 178
Dancker-Jensen, W. E. 91
Danmarks Jernbanemuseum 15, 35, 37,
38, 86
Dansebakken 137, 174
Dansk Farveri & Merceriserings Anstalt
63
- Staal Industri 32
Danske Bank 62
- Kvinders Beredskab 48
Dantzer, C. U. 62
Desmercieres, Jean Henri 171
Downtown (diskotek) 63
Dronningens Vænge 114
Dronninggård 97, 174
DSB 28, 32, 33, 34, 37, 41, 51, 59, 60, 61,
62, 63, 69, 71, 72, 80, 85, 88, 89, 92, 93, 99
Dyrehavegård 147, 148
Dyrehaven 7, 12, 48, 97, 137, 138, 140, 143,
152, 153, 173, 174
Dyrehavsbakken 7, 123, 176
Ejlif (chauffør) 136
Elnahøj (villa, Taarbæk Strandvej 79)
167
Elverhøj 172
Emdrup 134
Emil Pipers Vej 47

- Engelsborg 8, 39
Engelsborggård 8, 9, 39, 40
Engelsborgskolen 76, 161, 162
Engelsborgvej 106, 107
Den Engelske Haveby 21
Enghave Rende 143
Eremitagesletten 152
Eremitageslottet 143
Ermelunden 31
Ermelundsstien 140
Ersgaard, Sv. E. 118
Fagerbo (villaen Christiansvej 1, se Christiansvej)
Farum 97
- Sø 149
Femvejen 93
Fenneberg, Paul 92, 105
Feyerschou, Ida 75
- Vilhelmine 75
Feyerschous Eng 75
Flensborg, Holger 37
Flækken 138, 139, 140, 146, 147, 148, 153
FOF 50, 51
Fog, Anna 67
- Johannes 67
De Forenede Papirfabrikker 70
De forenede Rutebiler A/S 93, 115-136
Fortun Kroen 120
Fortunbyen 114
Fortunen 130, 173
Fotograf Collins villa: se Jernbanevej 21
Frank (skoleelev) 128
Fredensbo (villa, se Gammel Jernbanevej 18)
Fredensborg 8, 15, 36
- Station 13
Frederik II 5
Frederik VIII 144, 145, 146, 149, 154, 161
Frederik VIII 12, 34
Frederiksborg Landevej 6, 7, 100
Frederiksdal 13, 138, 174
Frederiksdalsvej 238 16
Frederiksen, Carl Vilhelm 42
- Poul 47
Frederikssundsvej 117, 118, 119
Fredlighed 48
Fredningsmyndighederne 114
Frem 5, 40, 73, 89, 90
Frieboeshvile 96, 107, 114, 148, 170
Frieboeshvilevejen 107
Friheden Station 94
Frilandsmuseet 68, 149
Frisch, Hartvig 167, 171
- , Hartvig Marcus 171
Fuglevad Vandmølle 144, 146
Furesøen 6, 13, 100, 143, 149, 174
Fæstningskanalen 40, 73, 75, 81, 90, 102, 103, 107
Galathea 171
Galopbanen 119
Galsøe, O. 114
Gammel Bagsværdvej: se Bagsværdvej
- Børnely 48, 50
- Engelsborg 8, 9
- Holte 93, 94
- Jernbanevej 4, 39, 40, 42, 45, 55-58, 71, 91, 92, 100
-- 1 50, 56
-- 5 56
-- 7 56
-- 9: se Lyngby Hovedgade 76A
-- 14 57
-- 16 57, 58
-- 18 57, 58
-- 20: se Lyngby Hovedgade 78
- Lundtoftevej 7, 94, 95
- Rustenborg 171
Garderhøj 146, 157
Garderhøjfortet 146
Geels Bakke 142
- Skov 140, 141, 142, 143, 153, 174
Geelsgård Kostskole 67
Geelsskovpladsen 142
Gendarmeriet 175
General Søby (chauffør) 125, 126, 136
Gentofte 17, 48, 94, 97, 161, 166, 168
- Station 166
Gerstenberg, H. W. 170
Gine, se Hans og Gine
Gladsaxe 7, 8, 48, 93
- Byarkiv 135, 136
Gladsaxevej 119
Glahn, Gunnar 49, 50
Glob, Johannes 145
- , P. V. 138, 144, 145, 153, 158
Globbs sten (i Geels Skov) 153
Godske Nielsen, Henrik 167
Goe Jacobsen, Peer 119, 127
Graff, Chr. Martin 44, 48
Gramlille 170
Grosche, Niels H. 166
Grundtvigskirken 49
Grøndalshuset 172
De Grønne Rutebiler 93, 94
Gude, Henrik 8
Guldborg Jørgensen, Agnes 104
Guldborghus: se Jernbanepladsen 22
Guldhøj 144, 154, 155, 158
De Gule Omnibusser 93
Gutenberg, Johan 54
Gutenberghus: se Jernbanevej 29 (tidligere 25)
Gyldenlund 172
Günther, Apoteker 170
Gædeken, C. G. 171
Hamann, F. T. P. 169, 170
Hammelev, S. J. 57
Handelsforeningen for Kongens Lyngby og Omegn 62, 92
Hans: se Hans og Gine
- Knudsens Plads 94
- og Gine (musikanter) 174
Hansen, Agnes Sophie 55
- , Erik 154, 155
- , Georg 98
- , Leo 23, 24
- , Poul 136
- , Rudolph 55
Hareskoven 93
Hareskovvejen 117, 118, 119
Harkjær, Ole 68, 92
Hartmann, Ad. 53, 54
- , Carl 53
- , Gunnar 53
- , Louis 53
Haydn, Joseph 172
Hedensted (villa): se Jernbanevej 19
Hegel (familien) 166
Heiberg, Johan Ludvig 171, 176
- , Johanne Luise 171
Hellborn (arkitekt) 45
Hellerup 28, 90, 161, 166, 168, 177
Hellerup Station 164, 166, 167
Hellerupvej 166, 173
Helsingør 14, 93, 96, 97, 98
Helsingørmotorvejen 101, 109, 140, 145
Helsingørvejen (= Kongevejen) 102
Henrik 136 (chauffør)
Henriksen, Agnes 72, 91
- , Carl Gotfred 72, 91
Herdahl, Carl 177
Hillerød 16, 86, 90, 91, 92, 93, 97, 98
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 70
Hillerødmotorvejen 7
Hirschholm Slot 96
Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune 5
Hjelt, Poul 92
Hjortekær 93
Hjortekærshuset 173
Hjortekærsvaj 130
Hofdamefløjen (Sorgenfri Slot) 175
Hofposten 96
Hold'an: se Holland
Holland (kro) 4, 8, 10, 96, 97, 171
Hollandshuset (Lyngby Hovedgade 104) 5

- Holsteinsminde 46
Holsøe, N. P. C. 29, 31, 98
Holte 28, 37, 80, 86, 90, 92, 93, 97
- Station 32
Holtebanen 90
Hornbækbanen 70
Horsebakken 119
Hotel Lyngby 17, 70, 101, 102, 103, 114, 178
- Ny Rustenborg: se Hotel Rustenborg
- og Restaurant Beaulieu: se Beaulieu
- Rustenborg 2, 16, 17, 18-23, 57, 70, 76, 103
Hovedgaden: se Lyngby Hovedgade
Hovedstadsrådets Trafikskole: se HT
HT 93, 95
Hummeltoftevej 87, 101
Hundige 94
Hurch, Peiter van 171
De Hvide Busser 93
Det Hvide Palæ (Lyngby Hovedgade 37) 75
Hvidegård 137, 147
Hvidegårdsgraven 154, 155, 156, 157, 158
Hvidegårdsmarken 155
Hvidt, Niels Lauritzen 97, 171
Hvidtfeldt, Kristian 139, 152, 153, 155
-, Peter 137
Høgermann, F. C. C. 166
Høje Konditori, Det: se Jernbanekonditoriet
Højen af 1845 144
Højskolevej 144, 146
Høpeter 168
Hørsholm 8, 93, 96, 97
Hørsholmvejen 101
Høy, Sigurd 114
I. H. Mundtsvej 2 138, 139
- 28 139
IBM-centret 140
Ingemann Andersen, Verner 136
Ingeniør Marstrands hus: se Jernbanevej 41
Ishøj 94
Jacobsen, Andreas 93
-, Chr. 168
-, Ole 177
Jensen, Axel 136
-, Edward 112
-, Ejner 136
-, Georg Emil: se Lehwald, Georg Emil
-, Ib Martin 105
-, Jørgen 152, 155, 156, 157
-, Lejf R. 136
-, Mogens 136
-, Robert 136
Jernbanebakken 4, 32, 51, 60, 61, 62, 102
- 2 60, 61, 62, 65
- 5-7-9 61
- 6: se Laurits Møllers villa
Jernbanekonditoriet: se Jernbanevej 23
Jernbanepladsen 3-114 passim
- 2 57
- 6 58
- 12 42
- 14-20 50, 51
- 22 93, 104-105, 109, 112
Jernbanestien 4, 40, 41, 56, 59, 71, 72, 91, 92, 103
- 1-15: se Jernbanevej 43-57
Jernbanevej 2-114
Jernbanevej 2 24, 25
- 3-5 8, 9, 10, 66, 108, 109
- 4 24-25, 51
- 6 24, 25
- 7 25, 26, 66
- 9 25, 26, 27, 66
- 10 57, 66
- 11 25, 26, 27, 66
- 12: se Jernbanevej 41
- 13 27, 105
- 14-20: se Gammel Jernbanevej 14-20
- 15 27, 28, 64, 66, 76, 85, 111
- 16: se Lyngby Tekniske Skole, se Templet
- 17 28, 66, 111
- 19 27, 28, 66
- 20 61
- 21 51, 53, 76, 81, 85, 105
- 23 52, 53, 76, 85
- 25 (tidligere 23A) 52, 53, 85, 105
- 29 (tidligere 25, Gutenberghus) 44, 54
- 29: se Gammel Jernbanevej 5
- 31 (tidligere 27, Trio) 44, 53, 54
- 31: se Gammel Jernbanevej 7
- 33 (tidligere 27A, Skræddermester Lykkes hus) 33 44, 54
- 33: se Lyngby Hovedgade 76A
- 41 57, 92
- 43-57 59
- 57 (Jernbanestien 15) 59
Jernbanevejs Forlængelse 4, 85, 91-92, 103
Johansen, Aug. 9
Jürckmann, F. C. V. 41, 43, 45
Jægersborg 97
- Station 51, 69, 73, 89, 90, 91
Jægersborgvej 51, 73, 91, 103, 107, 108
Jægersborgvejs Forlængelse 91
Jørgensen, Christian 168
-, Edgar 20, 21
-, J. Chr. 57
-, Lars 168
-, Viggo 136
-, W. 26
Kastanievej 4, 40, 60, 65, 66, 68
- 1: se Jernbanevej 17
- 3 66, 67
- 4 66
- 4 A-D 67, 68
- 5 66, 67
- 6 66, 67, 68
- 8 68
Kastanievej kvarteret 66
Katolske forsamlingsbygning: se Sankt Knud Lavard Kirke
Katrinehøj: se Jernbanevej 3-5 109
Kaul, Flemming 150, 154, 159
Kersten, K. 138
Kjerulff, M. C. G. 15
Kjær, Andreas Jørgensen 96
-, Else Marie 96
Klampenborg 12, 93, 119, 128, 132, 134, 138, 167, 168, 173
- Station 119, 120, 122, 123, 128, 164, 165, 166
Klampenborgbanen 90, 161, 162, 166, 168
Klampenborgvej 26, 43, 73, 89, 106, 107, 110, 101, 119, 123, 137, 155
- 250 114
Klopstock, F. G. 170
Klostermann, F. 56
Knud Lavards Vej: se Likhørstræde
Knudsen, J. P. T. 15, 37-39
Koføed, Holger 54
Den Kommunale dagpleje 50
Kongehuset 46
Kongekilden 119
Kongelig Dansk Automobil Klub 114
Det kongelige Teater 171
Kongens Lyngby 138
Kongevejen 5, 6, 7, 8, 9, 39, 41, 42, 45, 75, 86, 87, 88, 94, 96, 97, 101, 102, 103, 108, 114, 142
Kongevejens Skole 63
De Konservative 103
Konstantia 172
Kort- og Matrikelstyrelsen 6, 11, 40
Kreditforeningen Danmark 50, 51
Kroen Holland: se Holland
Krogbjerggård 168
Kroppedal Museum 140
Kuhlau, Frederik 171, 172
Kuhlaus Hus, se lille Schallsborg
Kulhus 97

- Kulsviervej 7
 Kunstakademiet 170
 Kystbanen 73, 86
 Kælderstuen (på Hotel Rustenborg)
 21, 22
 København 5, 6, 7, 11, 18, 23, 32, 33, 35, 36,
 37, 45, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 105,
 110, 162, 163, 166, 167, 168, 169, 173, 178
 Københavns Amt 102
 - Amts Avis 16, 31, 39, 41
 - Befæstning 34, 66, 146
 - Hovedbanegård 90
 - Magistrat 12
 - Sporveje (KS) 94
 Kør'om (kro) 174
 Langberg, Peder 136
 Langkilde, Hans Erling 105
 Larsen, Anders 97
 -, C. T. 136
 Laurits Møllers villa (Jernbanebakken 6)
 60, 62, 64, 65, 76
 Laursen (chauffør) 136
 Ledvogterhus (Nårumbanens) 73, 89
 - 7 52, 60, 61
 - 7a 61
 - 7b 60, 61
 - 7c 61
 - 7d 60, 64
 - 7e-f-g-h 60
 Lehwald, Georg 39, 94, 76
 Lemche, Gyrithe 161
 -, Johan 25, 32, 87, 88, 161, 162
 -, Peter 161, 162, 177, 178
 -, Søren 178
 Likhørstræde 4, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 49, 55,
 81, 100, 113
 - 1 41, 43
 - 2 41, 43
 - 3 41, 43, 55
 - 4 41
 - 6 48
 - 7: se Agnes Lyst
 Lille Ermelund 140, 143
 - Lyngbygård 8, 9
 - Rævehøj 145, 146, 147
 - Schallsborg 172
 Lindberg, Jacob 171
 Lindegård 168
 Lindgården 95
 Lindvold, J. P. 87
 Lippert, Aug. F. 26, 27, 56
 Lissner, Carl Ludvig 166
 Lokalbansen 69
 Lottenborg 94, 174
 Louise (Chr. IX's dronning) 12
 Lund, Carl 167, 170
 -, H. 136
 -, Peter 15, 66, 169
 Lundager, Gitte 114
 Lundtofte 93, 100, 141
 Lundtoftegårdsvej 100, 131
 - Lundtoftevej 7, 172
 - 31 178
 Lyceum (gymnasium) 171
 Lygten 6
 Lykke, Carl Marinus 54
 Lyngby 123, 124, 130, 161, 162, 166, 168,
 169, 177
 - Apotek 65
 - Brandstation 88
 - Center (på Jernbaneplassen) 105-06
 - Eghave 172
 - Fritidshjem 48, 50, 56
 - Gasværk 81
 Lyngby Hovedgade 4, 5, 7, 8, 24, 39, 40,
 42, 43, 45, 51, 54, 55, 56, 57, 65, 66, 67, 70,
 72, 73, 75, 81, 85, 87, 88, 89, 94, 95, 100,
 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108,
 110, 169, 171
 -- 10 54
 -- 11: se Postgården
 -- 14-22 103
 -- 28 170
 -- 37: se Det Hvide Palæ
 -- 38 24, 25
 -- 47 114
 -- 49 8, 9, 42
 -- 54 62
 -- 56 66
 -- 57 39
 -- 68 112
 -- 72 42, 43
 -- 74 41, 42, 43
 -- 76A 45, 55, 56, 91
 -- 78 43, 55, 56, 57, 91
 -- 80 57, 100
 -- 84 39, 88
 -- 86 88
 -- 104 5
 - Kino 23
 - Kirke 7, 13, 39, 73, 95
 - Kirkestræde 7
 - Kommune: se Lyngby-Taarbæk
 Kommune
 - Kunstforening 105
 - Landbrugsskole 68
 - Lokalstation 49
 - Læderhandel 113
 - Lænkeambulatorium 57
 - Mose 140, 143
 - Mølledam 102-03, 107
 - Omfartsvej 5, 32, 59, 61, 90, 100-104,
 107, 108, 109, 110, 113, 114
 - Politi 26
 - Postdirigkt 97
 - Posthus 13, 14, 29, 30, 43, 56, 73, 95-100,
 104, 109
 - Postkontor: se Lyngby Posthus
 - Private Skole 25, 65, 66, 67, 68
 - Præstegård 8, 39
 - Rådhus 5, 26, 44, 73, 74, 104, 105, 106,
 112
 - Skole 51, 55
 - Sogneråd: se Lyngby-Taarbæk Sogneråd
 Lyngby Station (den første station)
 11-18, 24, 60
 - - (den anden station) 28-41, 44, 49, 51,
 59, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 81, 86,
 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 102,
 103, 104, 109, 116, 119, 120, 128, 129, 130
 - - (den tredje station) 104, 106, 109
 - Storcenter 3, 43, 48, 68, 92, 110, 140
 - Stræde 172
 - Sukkerraffinaderi 31, 33, 64, 76
 - Sø 8, 14, 39, 75, 85, 143
 - Tekniske Forening 62
 - Tekniske Skole 5, 60, 62-63, 76, 77, 80
 - Torv 5, 23, 40, 53, 73-85, 99, 104, 105,
 106, 107, 108, 109
 - Åmose 85, 139
 Lyngbybanen 161, 166
 Lyngbygård 168
 Lyngbygårdsvej 49
 Lyngby-Nærum Jernbane: se
 Nårumbanen
 Lyngby-Taarbæk 137, 138, 142, 149, 161
 - Bladet 101, 102, 103, 105
 - Bygningskommission 161
 - Jazzklub 64
 - Kommunalbestyrelse 43, 64
 - Kommune 37, 41, 45, 47, 48, 50, 55, 56, 58,
 63, 70, 75, 84, 92, 101, 105, 141, 143
 Lyngby-Taarbæk Kommunes Kulturpris
 64
 - Sogneråd 27, 42, 76, 77, 81, 99, 101, 103,
 161, 168, 169
 - Stadsarkiv 116, 125, 129, 131, 132, 161,
 162, 163, 163, 165, 167, 168, 169, 170, 171,
 172, 173, 174, 175, 177
 - Sundhedskommission 161, 176
 Lyngby-Vedbæk Jernbane: se
 Nårumbanen
 Lyngbyvejen 94, 95, 102
 Madsen, Arne 122
 -, Bente 51
 -, Ove 136
 Magasin 43, 110

Maglebjerg-terrænet 141
 Maire, Emile le 169
 Marienborg Allé 119
 Marmillod, Jean 8, 102
 Marstrand, Vilhelm 57, 92
 Martin (chauffør) 136
 Matador (skotøjsforretning) 105
 Matadorhuset: se Jernbanepladsen 22
 May, F. C. C. 27
 Mehren, fru 25
 , Johann 25
 Mendel-Hartvig, Julie 167
 -, Sarah 167
 Mentz, Johan Conrad 8
 Moesgaard, Kaj 120
 Morten (chauffør) 121, 123, 124, 130, 131,
 132, 133, 134, 136
 Mortonsvej 63
 Mosgaard, Kai W. 136
 Mozart, W. A. 172
 Mundt, J. H. 171
 Musikforeningen Rytmetemplet 64
 Müffelmann, Alvilda 171
 -, Hother 171
 Møller, Laurits 62
 -, Svend Erik 105
 -, Vilhelmine 27
 -, Hansen, Tage 136
 Mølleådamen 141
 Mølleåen 5, 7, 13, 40, 69-70, 73, 75, 133,
 134, 137, 140, 153, 171
 Månchøj 147
 Nationalmuseet 140, 147, 152, 155
 NESA 93, 94, 95
 Netto 103
 Neumann, Victor 178
 Nielsen, Børge 136
 -, Hugo 15, 17, 38
 -, Kaj 136
 -, Mathilde 178
 -, Svend Peter 66
 -, Viggo 141
 Nissen, Gustav 67
 -, Matthias 67
 -, Petrine 67
 Nollthenius, W. H. 171
 Nordbanen 5, 10, 12, 13, 18, 28, 40, 69, 73,
 75, 85, 86, 87, 89, 90, 99, 102, 161
 Nordre Onsgaard 161, 177, 178
 - Torvevej (Buddingevej) 66, 81, 108
 Nordsjælland 5, 7, 92, 96, 100, 110
 Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs
 Aktieselskab: se NESA
 Norske Skov 114
 Ny Rustenborg (hotel): se Hotel
 Rustenborg

Nybrovej 107
 Nygaard: se Lyngby Hovedgade 57
 Nyholte 97
 Nymølle 7
 Nærum 69, 72, 93, 97, 124
 - Station 73
 Nærumbanen 29, 34, 40, 49, 59, 69-73, 81,
 87, 88, 89, 90, 91, 93
 Næsseslottet 174
 Nørsgaard, Ingvar 37
 Nørsgaardsvej 40, 81, 90, 108
 Nørrebrogade 6
 Nørreport 6, 7, 93, 94, 95
 Odsherreds Jernbane 70
 Oehlenschläger, Adam 176
 Det Oldnordiske Museum 155
 Olivarius, Laurits Bjørn 170
 Olsen, Hans 136
 -, Jacob 8
 Omfartsvejen: se Lyngby Omfartsvej
 Opfostringshuset 46
 Ordenskapitlet 38
 Ordrup 48, 177
 - Jagtvej 172
 Overværgerådet 46
 Paradiset (værested) 48
 Parallelvej 31, 32, 37, 40, 51, 101
 Pedersen, P. Chr. 93
 Peter Lunds Vej 9
 - Rørdams Vej 89
 Petersen, Emil 8, 9
 -, Jean 20
 Pjil, Kirsten 176
 Piper, Emil 41, 76, 112
 Porcelænsfabriken Danmark 33
 Poschmann, Chr. Nicolai 173
 Posemandens Hus 172, 173
 Post Pubben (Lyngby Hovedgade 78) 55
 Postdanmark 100, 113
 Postgården (Lyngby Hovedgade 11) 97
 Posthusarkaden 100
 Poulsen, John 114
 Praktiske Husholdningsskole, Den 58-59
 Preisler, Johan Georg 18
 -, Johan Martin 170
 -, O. 53, 85
 Preisz, Mogens 148
 Prinsessehøj 137, 139
 Prinsessestien 85
 Pritzelp, Sophus 53
 Pritzels Fabrik 53
 Præstesletten 143
 Pædagogisk Center 105
 Rangoon, Max 24
 Rasmussen, Carl 113
 -, Knud 23

Rastrup, J. A. C. 75, 84, 101
 Ravnholm 143
 Ravnholm Station 140
 Refshammer (chauffør) 136
 Rejsestalden (på Hotel Rustenborg) 19,
 20, 21, 22
 Restaurant Fortunen 119
 Rigsarkivet 8
 Riishøj 137, 147, 148
 Ringvej 4 106, 107
 Rosenstand, Einar 20, 21
 Roskilde Bank 51
 "Rottefælden" (fødgængertunnel på
 Bagsværdvej) 77, 85, 107
 Rudersdal 8, 174
 Rudolphshvile: se Jernbanevej 17
 Rundforbi 174
 Rungsted Kyst 86
 Rustenborg (bolig- og
 forretningsejendom) 21
 - (hotel): se Hotel Rustenborg
 - (landsted) 4, 8, 10, 18
 - Kro 19, 21
 Rustenborgvej 85, 102, 103, 107
 Rytmetemplet: se Templet
 Rævehøj 147, 148, 149
 Rævehøjvej 145, 147
 Røde Port 172, 173
 De røde Rutebiler: se De forenede
 Rutebiler A/S
 Rødeport Hus 119
 Rødovre 23
 Rønne Allé 65
 "Røven": se Rustenborg Kro
 Rådhusapoteket 50, 51
 Raadvadporten 152
 Sankt Andreas Sogn (kat.) 48
 Sankt Knud Lavard Kirke 3, 42, 48-50, 68
 Sankt Knud Lavard Sogn (kat.) 48
 Schall, Cathrine Margrethe 171
 Schall, Claus 171, 172
 Simonsen, Ove 93
 Sinding, Michael 93, 123, 136
 Sindsro (Jernbanevej 9) 25, 26, 27
 Sjællandske Jernbaneselskab 12, 29, 161
 Skandia Maskinsnedkeri og
 Rammefabrik A/S 67
 Skodsborg 117, 119, 120, 121, 124, 126,
 128, 132, 154, 155, 174
 - Sanatorium 119
 - Station 119
 Skodsborgparken 119
 Skodsborgvej 114, 117, 119, 121
 Skoleforvaltningen 105
 Skoleloden 55
 Skovbakke 174

Skovbrynet 94, 101, 114
 Skovbrynet 4, Bagsværd 116
 Skovgård 166
 Skræddermester Lykkes hus: se
 Jernbanevej 33 (tidligere 27A)
 Smedebakken 7
 Smidth, Philip 62
 Solen (gæstgivergård i København)
 Sorgenfri 95, 171, 172, 174, 175
 - Skov 15
 - Slot 12, 13, 35, 45, 47, 87, 114
 - Slotspark 101, 103, 144
 - Station 87, 101, 103, 114, 138
 Sorgenfripladsen 139
 Sorgenfrivej 2, 3, 7, 8, 10, 18, 19, 57, 66, 75,
 85, 101, 102, 108
 Sorgenfryd: se Sorgenfri
 Sparekassen for Lyngby og Omegn 62
 Speyer, Johan 53
 Sportshuset 20, 21
 Springforbi 119, 132, 173
 Stadsbiblioteket 170
 Statens Planteavlssudvalg 114
 - Plantepatologiske Forsøgsstation 114
 Stationskvarteret 5, 76
 Stationspladsen 40, 51, 56, 57, 71, 75, 91,
 92, 93
 Statsbanepersonalets Andels-
 Boligforening 62
 Stenvejsslugten 153
 Stets, Hugo 24
 S-tog 85-91
 Store Kro 171, 178
 Strandmøllekroen 119, 133, 134
 Strandmøllen 132, 133, 154, 155
 Strandvejen 7, 100, 132, 133, 154, 155, 161,
 172, 173
 Strandvejen 758 128
 Struensee, J. F. 96
 Strøyberg, J. C. H. 112
 Straaby (chauffør) 136
 Studenterkilden 119
 Støcken, Chr. van 171
 Støvlet Katrine, se Benthagen, Anne
 Cathrine
 Støvlet Katrines Hus, se Lundtoftevej 31
 Sukkerfabrikken: se Lyngby
 Sukkeraffinaderi
 SuperBest 57, 100
 Svane Hansen, Jette 137
 Søborg 93, 118, 134
 - Hovedgade 119
 - Torv 117, 119, 120
 Søborghus Kro 6, 7

Søllerød 48, 93, 124
 - Kommune 70, 141, 143
 - Kro 174
 Søndergaard, Aage 68
 Søndre Torvevej 81
 Søpromenaden 75, 85
 Sørensen Pølser 109
 Sørensen, Chr. 58
 - Julius Adolf 174
 - Leo 136
 Tage C. (chauffør) 136
 Templet 11, 44, 51, 60, 62, 65
 Therkildsen (brødrene) 93
 Thomsen, Povl 93
 Thordals Mose 142
 Thornam, I. C. 171
 Tjørnevej 51
 Toftbækhus 80
 Toftbæksvej 48, 49, 50, 81, 107
 Torvet: se Lyngby Torv
 Trampe, Adam Rudolph 28, 171
 Tranegårdsvej 163
 Trap, J. P. 15
 Trepileågen 93, 119, 173
 Trio: se Jernbanevej 31 (tidligere 27)
 Trolleybus 85, 94-95
 Trørød 137
 Tutein, Julie 171
 -, Peter (den Yngre) 171
 -, Peter (den Ældre) 170
 Tønsberg, Jeppe 3
 Taarbæk 93, 166
 - Apotek 167
 - Havn 123
 - Strandvej 119, 167
 Ulff-Møller, Inge 58, 59
 Ulrikkenborg 39
 Ulrikkenborg Plads 37, 93, 101
 Ulrikkenborggård 10, 31, 39, 40, 42, 44,
 75, 76
 Ulrikkenborgkvarteret 75, 76
 Ulrikkenborgstræde: se Likørstræde
 Ulstrup Hansen, Peter 54
 Ulvedalene 140, 143
 Undervisningsministeriet 63
 Ungdoms Beskæftigelses Information 50
 Ungdomshuset på Vinkelvej 68
 Usserød 93
 Ussing, Marie-Louise 25
 Utterslev Torv 119
 Utterslevvej 119
 Valeur-Meller, Sv. 102
 Vallerød, Ole Skovløber 174
 Vangede 4, 6, 7, 8, 10, 92, 109
 - Asyl 178
 - Mark 178

Vedbæk 137, 174
 - Station 69, 70
 Vejlesø 32
 Vennike, O. 54
 Vesterbro (i Lyngby) 65, 76
 Vestkvarteret 47
 Viinholt-Nielsen, Lars 114
 Vilhelmineøst 167, 171
 Villa Rosa (Likørstræde 6) 48
 Vinkelvej 36, 40, 41, 60, 61, 64, 65, 58, 75,
 77, 80, 101
 - I: se Jernbanebakken 6
 - 4 65
 - 6 65
 - 11 61
 Virum 16, 93
 - Station 87
 Virumgård 101, 103, 114, 153
 Virumvej 103, 114
 Vognmandsmarken 94
 Voilertzen, Axel 63
 Voltelin, Just Henrik 170
 Voscam, Chr. 171
 Voss, Johanne 66, 67
 -, Rudolph 28, 66
 Vældegårdsvej 166
 Værestedet (Jernbanepladsen) 48
 Værløse 97
 Weber (bager) 119
 Weiberg, Frederik 8
 Wenck, Heinrich 73
 Werner, Johannes 112
 Westenggaard, Chr. 37, 38
 Weyse, C. E. F. 171
 Wilmann, Johan 76
 Winther, Chr. 171
 Wistoff, C. F. V. 26, 27
 Wolf, Wilhelm 13
 Øresund 7, 119, 133, 134, 149, 173
 Ørholm 7, 13, 93, 167
 - Papirfabrik 69
 Ørum, Kristian 21
 Østre Stationsvej 117, 119, 121

*Historisk-topografisk Selskab for
Lyngby-Taarbæk Kommune*

Bestyrelsen i 2013:

Direktør Vagn Andersen

Museumsinspektør mag.art.

Inge Mejer Antonsen

Ingeniør Niels G. S. Friderichsen,
næstformand

Arkivar cand.mag. Karen Hjorth, formand

Direktør Bjarne Jespersen

Datanom Hanne Lise Jørgensen

Forfatteren Jan Møller

Revisor Ole Poulsen, kasserer

Advokat Uffe Thorlacius

Stadsarkivar Jeppe Tønsberg PhD

Viceborgmester Rolf Aagaard-Svendsen PhD

Selskabets adresse:

Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv

Frieboeshvile

Lyngby Hovedgade 2

2800 Lyngby

Telefon 4588 4383

Telefax 4588 8627

e-mail: stadsarkivet@ltk.dk

LYNGBY-BOGEN 2013
UDGIVET AF HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB
FOR LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
ISBN 978-87-87298-46-9

