



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 vores arbejde – 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

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

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

Vestegnen

— fra gartneriland til forstad



*Ena Hvidberg
Hannelene Toft Jensen*

KØBENHAVNS AMTSMUSEUMSRÅD 1986



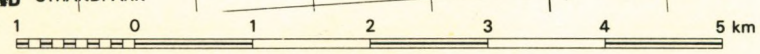
Map Labels:

- Agerup
- Store Valby
- Gundstalle
- Sengeløse
- Katrinebjerg
- Hovmark
- Nybylle
- Ledøje
- Vedstrup
- Tosholm
- Vasby Mose
- Vridsløsemagle
- Kroppedal
- Soderup
- Vasby
- Agesholm
- Sengeløse
- Hakkesø
- Mark
- Baldersbrønde
- Høje Tåstrup
- Kragehave
- Tåstrup
- Hedehusene
- Hushegene
- Truelstrup Mark
- Solhøj
- Torslundemagle
- ISHØJ
- Vindinge
- Reerslev
- Reershovgård
- Stærkende
- Stærkense Huse
- Gjeddesdal
- Støbry
- Kildebrønde
- Kildebrønde Mark
- Greve

Grid: The map features a grid with letters A through S across the top and numbers 1 through 33 down the right side.



HUSUM
 BRØNSHØJ
 ISLEV
 VANEØSE
 RØDOVRE
 VALBY
 BRØNDBY ØSTER
 BRØNDBY VESTER
 AVEDØRE
 BRØNDBY STRAND
 VALLENSBÆK STRAND
 KØGE BUGT
 ISHØJ STRAND STRANDPARK
 Avedøre Holme
 Skråderholm
 Svenske



Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen

Vestegnen

— fra gartneriland til forstad
KØBENHAVNS AMTSMUSEUMSRÅD 1986

Vestegnen 1986

Vestegnen - fra gartneriland til forstad

Ena Hvidberg - Hannelene Toft Jensen

Udgivet af Københavns Amtsmuseumsråd 1986

Lay-out: Inge Floding og forfatterne

Billedredaktion: Forfatterne

Tryk: Københavns Amtsentral

ISBN: 87-982168-1-3

Copyright: Københavns Amtsmuseumsråd og forfatterne

Bogen kan fås ved henvendelse til:

Københavns Amtsmuseumsråd
Sekretariat: Søllerød Museum
Søllerødvej 25, 2840 Holte
Tlf. (02) 80 20 46

Eller:
Amtscentralen for Undervisningsmidler
Rymsgade 106 A, 3., 2100 Kbh. Ø
Tlf. (01) 26 40 25

Pris: 75 kr. + forsendelsesomkostninger

Billedet på forsiden:

Gartneri på Rødovrevej 421, fotograferet i marts 1949. I en overgangsperiode, hvor landbrugslandet omdannedes til forstad, blev jorden drevet som gartneribrug. Mange husmandsbrug overgik til udelukkende at være gartneribrug og flere større gårde havde delvis gartneridrift. Fra de fleste større byer kendes en udvikling, hvor gartnerier har ligget som ringe omkring byen, følgende byudviklingen udad. I Københavns omegn har især Vestegnen været gartnerland.

Foto: Rødovre lokalarkiv

INDHOLD

Indledning	7
Københavns amt og Vestegnen	9
Befolkningsudvikling	10
Bebyggelsesmønstret	11
Perioden før 1900	11
Perioden 1901-1920	13
De gamle forstadskommuner	13
Stationsbykommunerne	15
Perioden 1920-1940	16
Forstadskommunerne	16
Stationsbyerne	17
Udviklingen på Vestegnen efter 2. verdenskrig	19
Planlægning og befolkningsudvikling	19
Bebyggelsen	19
Industriudflytningen	20
Trafik- og transportudviklingen	22
Ændringer i hovedstadsområdets administrative opdeling	23
Fingerplanen	24
Planarbejdet efter fingerplanen	25
Båndbyerne	26
Parcelhus- og tæt-lav byggeriet i 60'erne	27
De gamle forstadskommuner: Rødovre og Hvidovre	29
Rødovre sogn 1901-1920	29
Rødovre i mellemkrigstiden	36
Hvidovre sogn 1901-1920	43
Hvidovre i mellemkrigstiden	46
Selvgroede villakvarterer	48
Køge Bugt som udflugtsmål og sommerparadis	51
Rødovre og Hvidovre bliver forstæder i 1950'erne	55
De almennyttige boligselskaber	56
Betonbyggerierne	63
De gamle forstadskommuners befolkning	64
Stationsbyerne: Glostrup, Albertslund, Tåstrup og Hedehusene	67
Landevejen og jernbanen	67
Stationsbyerne	68
Glostrup 1901-1920	70
Tåstrup 1901-1920	72
Hedehusene 1901-1920	77
Stationsbyerne i mellemkrigstiden	80
Tiden fra ca. 1950	81

Albertslund	85
Vridsløse Statsfængsel	85
Den nye centerby	90
Hverdagsliv i Hedemarken	96
At bo i en betonforstad	99
De nye udviklingskommuner - Køge Bugt - fingeren	101
Brøndbyerne	101
Tiden efter 2. verdenskrig	104
Køge Bugt fingeren	107
Båndbyerne	108
Forstædernes bebyggelsesstruktur	110
Forstadens kulturlandskab	111
Emneliste	116

Kortene på siderne: 28, 42, 66, 84, 100 og 106 er udsnit af Geodætisk Instituts kort, gengivet med instituttets tilladelse (A. 298/86). Copyright.

FORORD

Denne oversigt over forstadsudviklingen på Vestegnen er den første af fire planlagte bøger, der tilsammen skal beskrive Københavns amts forvandling fra åbent land med skove, landbrugsland og gartneriland til tæt bebyggede forstæder med store industri-kvarterer og udstrakte boligområder. Ja, selv det åbne land, der er tilbage er sine steder ikke til at genkende. På Vestegnen har nye skove, kunstige bakker og søer næsten udslettet det oprindelige landskab, så det kun få steder optræder i sin oprindelige skikkelse med store, frugtbare marker og statelige gårde omgivet af gamle træer.

Det er museumsrådet i Københavns amt, der har sat arbejdet med kulturhistoriske beskrivelser af udviklingen i gang for at gøre opmærksom på, at Københavns amt, hvor en meget stor del af Danmarks befolkning i dag bor og arbejder, har sin egen særlige, men hidtil ret upåagtede kulturhistorie.

Til at indsamle og bearbejde dokumentationsmateriale samt iagttagelser ”i marken” og oplysninger fra beboere ansatte amtsmuseumsrådet to fagfolk, mag. art. Ena Hvidberg, der er etnolog, og cand. mag.

Hannelene Toft Jensen, der er historiker.

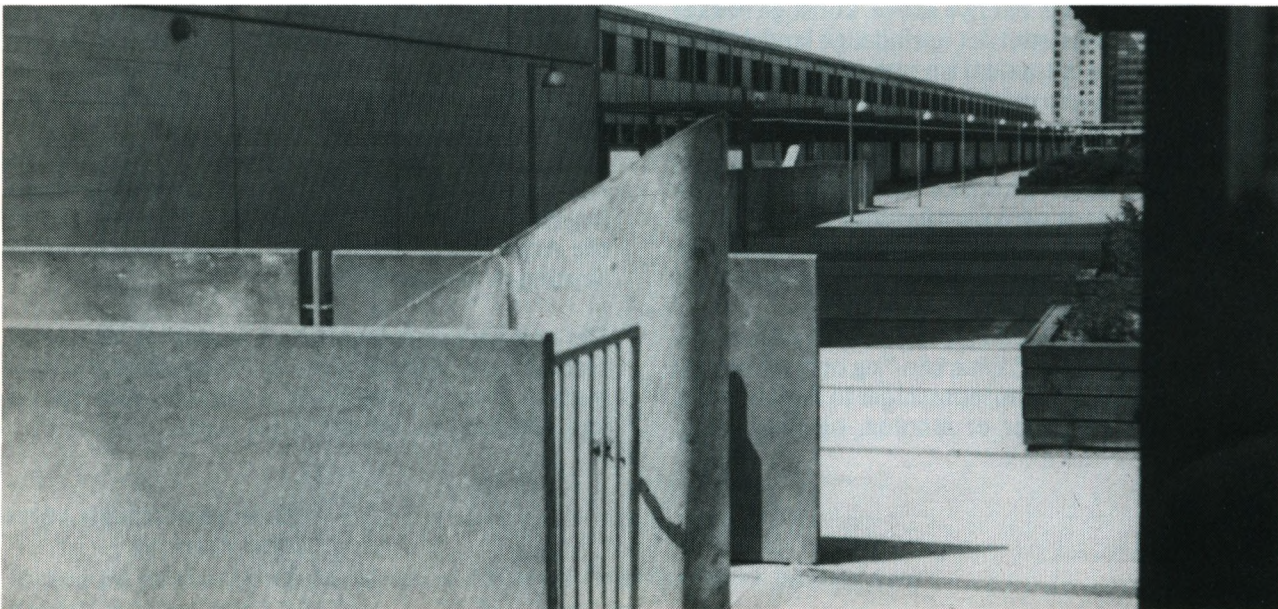
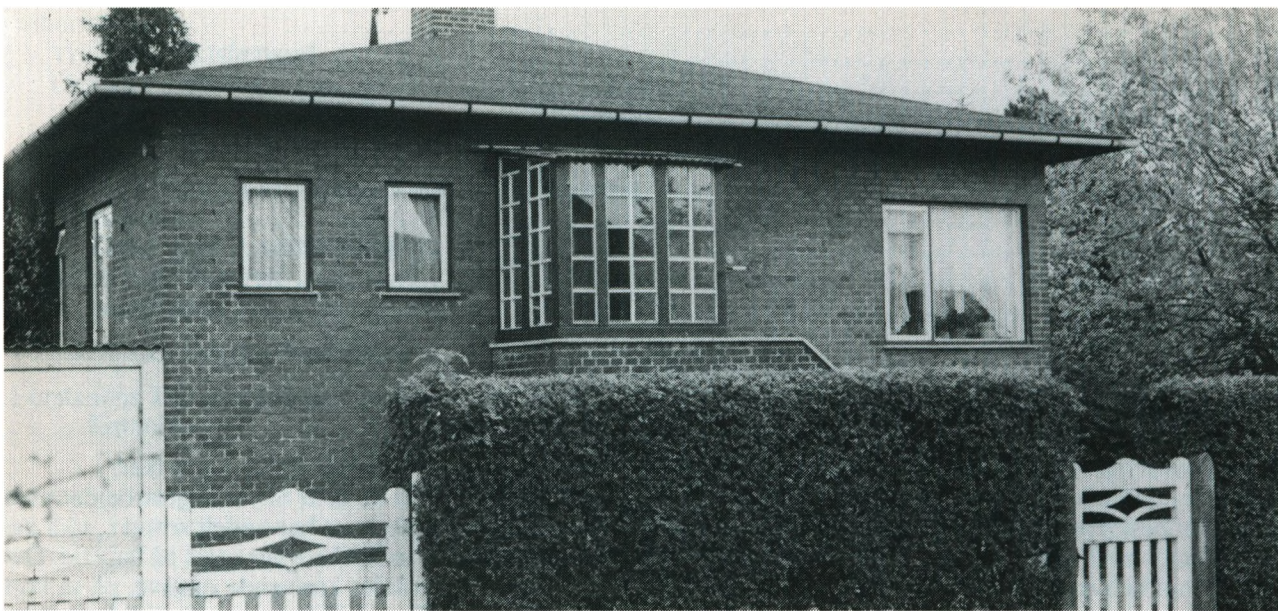
Man regnede med ca. et år til oversigtsarbejdet med hver af de fire egne, man har opdelt amtet i, idet det forudsattes at de to forskere var ansat på halv tid. Det har været en særdeles krævende opgave, på så kort tid at skulle skaffe overblik over nogle til tider særdeles udviklede handlingsforløb ud fra et meget spredt og uensartet kildemateriale.

Det er en amtskommunal støtte til museumsrådet, der har gjort det muligt at udføre arbejdet og at publicere denne første oversigt over forstadsudviklingen i Københavns amt.

Museumsinspektørerne Marianne Therkildsen, Amagermuseet, Jette Kjærboe, Kastrupgårdsamlingen og Bente Dahl Hansen, Ballerup lokalhistoriske Arkiv takkes for det store arbejde med gennemlæsningen af manuskriptet.

Det er museumsrådets håb, at mange vil blive inspireret af dette arbejde, som de to forfattere slutter af med en liste over emner og problemer, som bør nøjere efterforskes, før det er for sent.

På museumsrådets vegne
Nina Fabricius



INDLEDNING

I de sidste 100 år er der sket helt utrolige ændringer med Københavns omegn.

Indtil slutningen af 1800 årene var egnene nord og nordvest for København præget af skove, bakker og små, spredte landsbyer og fiskerlejer. Det var bl.a. her det velhavende københavnske borgerskab søgte ud for at nyde naturens skønhed og den friske luft. Hele egnen vest og sydvest for byen var derimod en stor, frugtbar flade med store tætliggende landsbyer, samt spredte gårde og gartnerier ude i det åbne land. Området var næsten fuldt opdyrket allerede i oldtiden og derfor omtrent skovløst. I folkemunde kaldtes det "Heden", og det betyder i denne sammenhæng et fladt, skovløst land.

Amager, den flade ø med den frugtbare jord, blev allerede i 1500-årene efter kongeligt påbud udpeget til at være kongens og Københavns køkkenhave, hvorfra velhavende, frie bønder af hollandsk oprindelse sørgede for byens forsyninger af kål, gulerødder og andre gode havesager.

Men overalt i hovedstadens nærmeste omegn blev bønderne efterhånden temmelig velhavende, og de specialiserede sig tidligt i produktionen af bestemte landbrugsvarer, som de altid kunne afsætte til gode priser til Københavns stadigt voksende befolkning. Den talrige husmandsbefolkning, som i løbet af 1800-årene udgjorde en stor del af landbefolkningen, havde kun et beskedent udkomme, men de havde dog mere varierede erhversmuligheder i nærheden af København end andre steder, f.eks. med fjerkræopdræt, bær dyrkning, småhandel, vognmandskørsel, m.v..

På Vestegnen findes ofte disse to boligtyper: den lille selvbyggede bungalow fra mellemkrigstiden og de almennyttige betonmiljøer fra 1970'erne. Billederne viser en bungalow fra Hvidovre og Brøndby strand-byggeriet.

Foto: Forfatterne.

Da industriudviklingen for alvor tog fat i anden halvdel af 1800-årene, og befolkningstallet samtidig steg, blev der en voldsom tilflytning til byerne, hvor de nye muligheder fandtes. Efter at Københavns gamle fæstning var opgivet i begyndelsen af 1850'erne, kunne byen frit brede sig - og det gjorde den hurtigt. Byudviklingen skete på to forskellige måder. Dels bredte bykvartererne sig i tætte ringe omkring den gamle bykerne, dels strakte den sig langs udfaldsvejene. Omtrent samtidig opstod der små, lokale bydannelser ved jernbanestationerne eller andre trafikknudepunkter. Både disse og en del af de gamle landsbyer blev senere udgangspunkter for et stigende antal egentlige forstæder.

Forstæderne nærmest København indlemmes efterhånden i Københavns kommune, dog fik Gentofte og Frederiksberg selvstændig status. Indtil 2. verdenskrigs slutning og et stykke tid derefter skete udviklingen i et nogenlunde roligt tempo. Resultatet heraf var ret selvgroede boligkvarterer og spredte industrier. Indkøbsmulighederne fandtes som oftest i de gamle landsbyer eller stationsbyer eller i spredte småbutikker i selve boligkvartererne.

Som det senere skal fortælles, blev der herefter brug for en mere systematisk planlægning, men det var ikke altid det gik, som man havde tænkt. I 60'erne og 70'erne blev udviklingen nærmest eksplosiv, og store samlede bebyggelser og service-centre blev planlagt på én gang omtrent samtidig med at industrier og store virksomheder flyttede udenfor byen. Egnen vest for København, som nu fik betegnelsen Vestegnen, blev på få årtier forvandlet fra et åbent landbrugs- og gartneriland til store industrikvarterer og forstadsbyer, gennemskåret af motorveje og andre store trafikårer.

Når vi besluttede at vælge Vestegnen som det første område i Københavns amt, der skulle gøres til genstand for en samlet beskrivelse af forstadsudviklingen set med kulturhistorikerens øjne, skyldes det bl.a., at egnen og dens landskab har været undervurderet af byboerne, der siden romantikken har sværmet for bakkede, skovrige landskaber, som dem man finder i Nordsjælland. Vestegnen og dens udvikling

har derfor sjældent påkaldt sig stor interesse. Holdningen til Vestegnen har oftest været, at den blot bestod af store ensartede industri- og boligområder, en masse motorveje og et "kedeligt" landskab, som ingen har ment at skulle tage hensyn til ved planlægningen. Det har derfor været vores ønske med denne bog at vise, at disse tilsyneladende anonyme forstæder har hver deres egen historie og særlige udformning.

Det har også været vigtigt for os at understrege, at de forskellige områders udformning har været påvirket af skiftende tiders smag og idéer bl.a. med hensyn til hvordan boliger og boligkvarterer bør udformes og fungere. F.eks. kan det nævnes, at normerne for, om man skulle bo i parcelhus eller bo i etagehus, har skiftet. Det har derfor været nødvendigt at inddrage overvejelser over, hvilke ideologier, der har ligget bag de forskellige perioders byggeri.

For at få mere almen forståelse af by- og forstadsudviklingen, samt for at forstå denne udviklings tætte tilknytning til erhvervs-økonomiske, sociale og kulturelle faktorer, har det været nødvendigt at inddrage moderne byteorier, skrevet ud fra erfaringer fra andre lande. Foruden omfattende læsning af bøger og artikler om egnen, gennemgang af kort og besøg på de lokale arkiver, har ture rundt i de forskellige byområder og boligkvarterer været en væsentlig del af arbejdsprocessen, da vi skulle udarbejde denne oversigt. Vi har desuden i begrænset omfang talt med beboere og bedt dem om at hjælpe os med at besvare spørgeskemaer, bl.a. om deres brug af boligen og deres holdninger til det kvarter, de bor i.

Det sidste synes vi var vigtigt, fordi det meste af det,

der er skrevet om forstæderne handler om overordnede planlægningsidéer ud fra økonomiske og tekniske synsvinkler, mens det liv, der leves i området, næsten ikke var nævnt i den foreliggende litteratur. Fandtes en sådan beskrivelse, var den oftest skrevet ud fra et "behandlersynspunkt", og var ikke en beskrivelse af hverdagslivet.

Beskrivelsen starter med en generel oversigt over den historiske bebyggelsesudvikling i de tre områder: De gamle forstadskommuner, (Rødovre og Hvidovre), de gamle stationsbykommuner, (Glostrup, Høje-Taastrup) og Køge Bugt-fingeren (Brøndbyerne, Vallensbæk og Ishøj). Den generelle oversigt efterfølges af en mere indgående beskrivelse af bebyggelsesudviklingen, hverdagslivet og brugen af områderne. Hovedsigtet har været at beskrive forstadsudviklingen og de yderste og nyeste forstadskommuner, Vallensbæk og Ishøj, har derfor ikke været genstand for en nøjere historisk redegørelse, men er blevet inddraget i forbindelse med beskrivelsen af de nye båndbyer.

Vi har opfattet det som vigtigt at begynde at dokumentere boligkvarterer, deres udformning og funktion i hverdagen, før de er truet af væsentlige ændringsprocesser, således at det kulturhistoriske arbejde ikke blot bliver en dokumentation og "redningsaktion" af de tilbageværende rester af en forsvunden bykultur og et omdannet kulturlandskab. Til slut gives en beskrivelse af forstadens kulturlandskab, som nutidsbetragteren møder det.

Forfatterne ønsker specielt at rette en tak til museumsinspektør Nina Fabricius for hendes store indsats under udarbejdelsen af manuskriptet.

Ena Hvidberg Hannelene Toft Jensen

KØBENHAVNS AMT OG VESTEGNEN

Efter enevældens indførelse i Danmark i 1660 blev det bestemt, at de områder, len, som riget administrativt var inddelt i, for fremtiden skulle benævnes amter, og at de lensmænd, der indtil da havde stået for den administrative styrelse, skulle afløses af kongelig udnævnte amtmænd. Oprindeligt var der omkring 50 amter i landet, men da nogle amtmænd styrede flere amter, blev disse senere slået sammen. Den nuværende amtsinddeling blev hovedsageligt fastslået i 1793, og indtil kommunalreformloven i 1970 skete kun få ændringer i landets administrative inddeling.

Københavns amt har således gennem mere end 300 år dækket samme områder som i dag, nemlig mod nord kommunerne Gentofte, Lyngby-Tårnbæk og Søllerød, mod nordvest Gladsaxe, Herlev, Værløse, Ballerup og Ledøje-Smørum, samt mod vest Rødovre, Hvidovre, Glostrup, Brøndby, Albertslund, Vallensbæk, Ishøj og Høje-Taastrup foruden Tårnby og Dragør kommuner på Amager.

Hvor Københavns amt siden enevælden har været en administrativ enhed, er der til gengæld ikke noget, der i officielt administrativt sprogbrug hedder Vestegnen.

Den egn, vi her beskæftiger os med, er en del af det område, der med en folkelig betegnelse er blevet kaldt "Heden". Men Heden strakte sig over et meget større område, helt ned til Køge. Med Vestegnen menes i dag alene det område, vest for København, hvor udviklingen siden 1960 er gået meget stærkt. Når vi derfor fremover anvender betegnelsen Vestegnen dækker området disse kommuner: Rødovre, Hvidovre, Glostrup, Brøndby, Albertslund, Vallensbæk, Ishøj og Høje-Taastrup.

Når der i det følgende under beskrivelsen af de faktorer, der har ændret Vestegnen, refereres til de enkelte kommuner, sker det, fordi de oplysninger, vi har skullet bruge, er grupperet kommunevis, og derfor har det været lettere at behandle dem kommunevis. Dette skal dog ikke sløre, at mange træk både land-

skabeligt og udviklingsmæssigt er fælles træk, der ikke lader sig standse af kommunegrænser, på samme måde som den folkelige opfattelse af, hvilke landskaber, der hørte sammen og havde fælles træk, ikke har ladet sig binde af administrative grænser.



BEFOLKNINGSUDVIKLING

Indtegner vi befolkningsudviklingen, kommune for kommune i et enkelt diagram, udskiller der sig klart 3 forskellige udviklingsmønstre:

- 1) De gamle stationsbykommuner, Glostrup og Høje-Taastrup
- 2) De gamle forstadskommuner, Rødovre og Hvidovre
- 3) De nye forstadskommuner, Brøndby, Albertslund, Ishøj og Vallensbæk

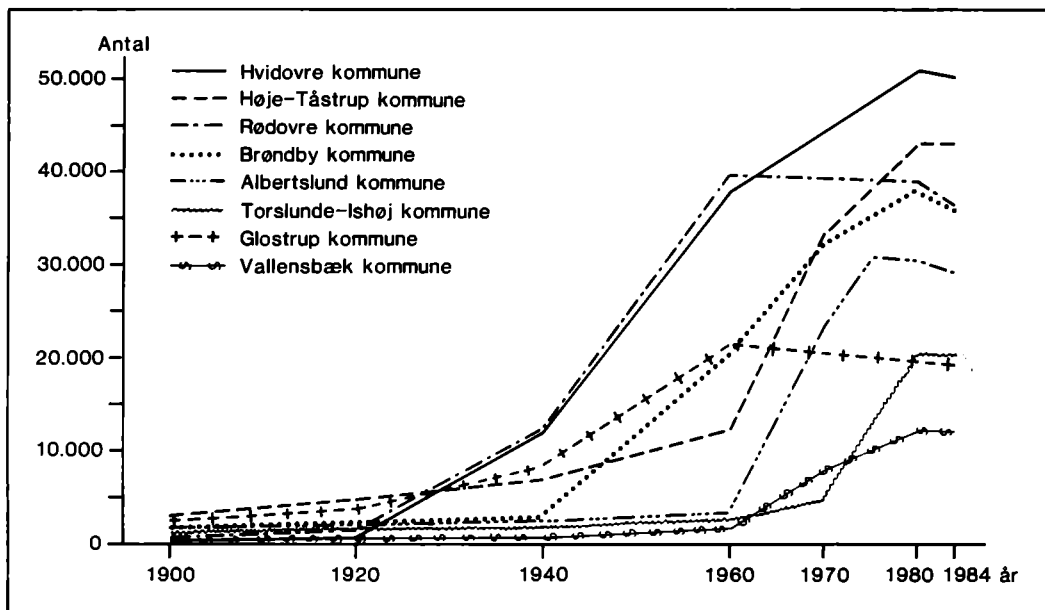
Kronologisk udvikling: I perioden 1901-20 hvor hele Vestegnen stadig var udpræget landbrugsområde, ses de fleste af kommunerne at have en stabil, ganske let voksende befolkning. Stationsbyerne derimod har allerede i denne periode udpræget befolknings-tilvækst. Endelig ses det, at Rødovre allerede på dette tidspunkt har påbegyndt udviklingen som forstadskommune.

I perioden 1920-40 fortsætter stationsbyernes udvikling, endog med øget styrke, men vækstmæssigt bliver de langt overhalet af de to kommuner, der ligger tættest ved København, Rødovre og Hvidovre. De øvrige kommuner har ingen markant udvikling i denne periode, men forbliver på samme niveau.

I perioden 1940-60 har de gamle forstadskommuner deres voldsomste vækstperiode, men også stationsbykommunerne vokser meget. Af de andre kommuner skyder Brøndby voldsomt frem, dette skyldes i det væsentlige den begyndende bebyggelse langs stranden.

Perioden 1960-80 udviser forskellige træk for de gamle kommuner, men ganske ens træk for de nye. Glostrup oplever et decideret fald i befolkningen, mens Høje-Taastrups folketal stadig stiger. Rødovre oplever ligeledes et fald i befolkningstallet, mens Hvidovres befolkning stiger, men ved periodens slutning udviser stagnation. De øvrige kommuner oplever en meget voldsom befolknings-tilvækst og dermed byvækst i denne periode.

Kilde: Folketal, areal og klima, 1901-1960. Stat. U. nr. 10, 1964. Statistisk Årbog, 1971. Kommunaldæbog, 1980 og 1985.



BEBYGGELSESMØNSTRET

PERIODEN FØR 1900

Den svagt bølgende moræneflade vest og sydvest for København hører til Danmarks frugtbareste områder. De mange store og tætliggende landsbyer på op til 20-30 gårde vidner om jordens store ydeevne. I modsætning hertil har Nordsjællands landsbyer ofte kun 3-10 gårde.

Bebyggelsemønsteret har da også været præget af landsbyerne og fra 1700-årene af de udflyttede gårde. Da området har hørt under Kronen, har her kun været få private godser: Islev Gård fra 1500-årene, Catriebjerg fra 1600-årene og Benzonsdal fra 1700-årene. Egnens bønder blev tidligt arvefæstere eller selveje-re, idet kongen allerede i 1700-årene begyndte at sælge ud af krongodset. Flertallet af landsbyjordene blev udskiftet omkring 1780-1790. Mange af landsbyerne beholdt dog den sluttede form, idet udskiftningen samlede jordene i stråleform ud fra gårdene, den såkaldte stjerneudskiftning. Efter denne udskiftningsform blev kun få gårde flyttet ud på markerne omkring landsbyerne.

På grund af de gode afsætningsmuligheder til den københavnske befolkning, havde også den gennem

1700-årene stærkt voksende husmandsklasse gode muligheder for at klare sig med afsætning af varer eller arbejde f.eks. indenfor teglværksindustrien, ved tørveskær m.m. Landsbyerne har, foruden af de store velhavende gårde, været præget af mange husmandshuse, som i dag i mange tilfælde er opkøbt af københavnere. Helt indtil år 1900 var Vestegnen et landbrugsområde. Bebyggelsen bestod dels af egnens første stationsbyer, Glostrup, Tåstrup og Hedehusene, dels af de mange store kirkelandsbyer, Rødovre, Hvidovre, Brøndbyøster og -vester, Herstedøster og -vester, Fløng, Sengeløse, Vallensbæk, Thorslunde og Reerslev.

Nogle områder var mere præget af de udflyttede gårde, der lå omkring landsbyerne, det gælder f.eks. omkring Sengeløse, Thorslunde, Ishøj og Reerslev. Det var dette landbrugsland de første nybyggere, der flyttede udenfor København, mødte. Fordelene var lys og luft og vid udsigt - ulemperne lerede markveje, der gjorde transporten til og fra arbejde vanskelig samt til at begynde med meget primitive boligforhold.



Heste på græs ved Hvidovre strand i 1950'erne.

Vestegnen er et fladt morænelandskab med strandenge langs kysten. De fede muldjorde har været fuldt opdyrkede, og her findes derfor ingen ældre skovbevoksning. Før den voldsomme byudvikling ændrede området, var dette landskab, ligesom Amager, kendetegnet ved det frie udsyn, det store himmelrum og de udstrakte mark- og engarealer.

Foto: Hvidovre lokalarkiv

PERIODEN 1901-1920

DE GAMLE FORSTADSKOMMUNER

Da Københavns kommune i 1901 havde fået indlemmet områderne Valby, Brønshøj, Sundbyerne samt Vigerslev, som indtil da havde været en del af Hvidovre kommune, mente man i Københavns kommune, at behovet for udvidelsesarealer var sikret i lang tid fremover.

De tilstødende kommuner, Hvidovre og Rødovre, var på dette tidspunkt rene landkommuner. Da de offentlige udgifter her var meget lave, ønskede man fra lokal side ikke at blive tvunget ind i en udvikling, der kunne betyde øgede sociale byrder for kommunerne, og denne indstilling beholdt man gennem de første årtier af århundredet, hvor modstanden mod nye tilflyttere viste sig gennem diskussioner med amtet om, hvem der skulle afholde f.eks. vej- og skoleudgifter.

HAVEBYIDEOLOGIER. I tiden efter århundredeskiftet var der i arkitektkredse opstået interesse for planlægningen og udseendet af almindelige menneskers boliger. Inspirationen hertil kom dels fra England, hvor idéen om en »haveby« var opstået på baggrund af Ebenezer Howards bog »Garden Cities of Tomorrow«. Men også fra Tyskland kom der tanker, der pegede frem mod tætte, lave, samlede bebyggelser.

Denne interesse for nye boligområders udseende faldt sammen med en ideologisk holdning til, hvordan specielt arbejdere burde bo. Den almindelige opfattelse var, at en bolig bestående af hus og have ville danne baggrund for en »højnelse af arbejdernes moral« og tilskynde dem til »at ombytte værtshuset og offentlige forlystelser med arbejde i hus og have«. I disse tanker om bedre boligforhold for arbejderklassen kan man finde et vist sammenfald mellem på den ene side de borgerlige kredses ønske om at pacificere arbejderklassen via bedre boliger og på den anden side arbejderbevægelsens ønsker om at skaffe bedre forhold bl.a. på boligområdet.

Mens Howards idéer gik ud på at skabe helt nye byer,

der både med hensyn til boliger, arbejdspladser og landbrug var selvforsynende, kom disse idéer i Danmark til udtryk i en noget mere modereret form. Som eksempler på denne modererede udformning kan i de gamle forstadsområder nævnes kvartererne Hendriksholm i Hvidovre, Sørtorp i Rødovre og som et lidt senere eksempel Grækenlandskvarteret i Hvidovre. Dette sidste kvarter er udstykningsmæssigt planlagt som et havebyområde, med blinde veje og små pladser, men selve boligbyggeriet blev overladt det private initiativ, hvorfor det i denne henseende ligner andre selvgroede villakvarterer.

DE PLANLØSE UDS TYKNINGER. Mens mange små villaområder blev planlagt som ovenfor beskrevet, var der ikke på dette tidspunkt vilje eller overblik til at planlægge for større områder ad gangen. Derfor blev de to gamle forstadskommuner udbygget efter de forhåndenværende grundes og planløshedens princip. Udstykningen skete både når de enkelte gårdejere besluttede at sælge fra, f.eks. i forbindelse med selvpensionering, og ved at større koncerner opkøbte gårdene med spekulation for øje. F.eks. blev området ved Damhussøen udstykket af nogle jyske spekulanter fra Herningegnen, der havde opkøbt gårde i Rødovre kommune under første verdenskrig.

UDFLYTTERE. I tiden omkring første verdenskrig blev bolig mangelen så følelig i København, at mange arbejdere og funktionærer opkøbte grunde i Rødovre og Hvidovre og bosatte sig her i selvbyggede træhuse. Dette kunne bl.a. lade sig gøre p.g.a. elektrificeringen af sporvejene i perioden 1901-1915, og fordi det blev mere almindeligt, at den jævne befolkning havde cykler. Det blev således muligt for den københavnske arbejderbefolkning at bosætte sig uden for selve storbyen i de tilstødende landkommuner, selvom transporttiden til arbejdspladsen stadig var belastende. Da tilflytterne boede her året rundt, gav det anledning til en mængde problemer omkring vandforsyning, vejanlæg og kloakeringsbehov, foruden problemer med, hvor børnene kunne komme i skole.

Desuden hæftede man sig fra lokal side meget ved det tilfældige og midlertidige udseende, som de nye udflytterkvarterer havde i begyndelsen, mens tilflytterne på deres side kom med en række ønsker og forestillinger om, hvordan deres boliger med tiden skulle komme til at se ud. Mange af dem var 1. eller 2. generation byboere med rødder på landet og de havde tradition for et liv knyttet til dyrkning af jorden og havde derfor ønsker om en bolig med have.

Stationsbyen Tåstrup. Køgevej 1904.

Den meget blandede byggestil var et typisk træk i stationsbyernes tidlige periode. Her ses en ældre ejendom med kolonial- og barberforretning og beboelse i midten.

Ved siden af denne ses bagerens butik, der tydeligt er en udbygning til beboelsen og (evt.) bageriet. I baggrunden et nyere, typisk, stationsbyhus i to etager med tårn. Her er forretning i stuen og beboelse ovenpå. Masterne fortæller, at stationsbyen nu har både elektricitet og telefon. Det har været en begivenhed, at der kom en fotograf, forretningens ansatte er kommet ud, ved balustraden står bagermesteren og hans kone.

Foto: Tåstrup lokalarkiv.



STATIONSBYKOMMUNERNE

Med anlæggelsen af jernbanen fra København til Roskilde i 1847 blev Glostrup, Tåstrup og Hedehusene de første stationsbyer i landet.

Den tidlige placering af jernbanen kom dog ikke til at betyde nævneværdig vækst af landsbyerne ved stationerne. Først i perioden 1900 til 1920 kan man tale om, at stationsbyerne blev selvstændige bydannelse med egen bærekraft. Baggrunden for dannelsen af de bymæssige samfund hænger sammen med industrialiseringen og omlægningen i det danske landbrug fra kornproduktion til animalsk produktion, hvilket medførte en øget brug af teknologi i landbruget og dermed overflødig arbejdskraft.

I de første årtier af 1900 fik stationsbyerne på Vestegnen præg af rigtige byer med institutioner som kommuneskoler, realskole, kommunale administrationsbygninger, gas- og vandværker foruden flere og mere specialiserede butikker. Kro og hotel samt apotek var ligeledes kendetegnende for en stationsby. Desuden

øgedes antallet af industrier og småvirksomheder. I denne periode opstod også mange gartnerier omkring Roskildevej.

De gode transportforhold, landevejen og nu jernbanen, var faktorer, der virkede som incitamenter for en fortsat vækst af stationsbyerne Glostrup, Tåstrup og Hedehusene.

BEDRE BYGGESKIK Fra denne første etablerings-tid findes kun få spor, men langs Reerslevvej i Hedehusene kan man endnu få en fornemmelse af en gammel stationsby med en række små murstenshuse i Bedre Byggeskik-stil og bagved gaden et gammelt industriområde med arbejderboliger.

Bedre Byggeskik var en forening dannet 1915 til fremme af en egentlig national arkitektur i de voksende stationsbyer. Man satsede på det anonyme hus holdt i en traditionel dansk stilart, med danske materialer som mursten og tegl. Det var meningen, at håndværkere skulle gøre brug af foreningens forskriftsmæssige tegninger til nye huse, eller få rettet deres egne tegninger hos »tegnehjælpen«.



Teglværksindustri i Hedehusene.

Foto: Forfatterne



Murstenshuse på Reerslevvej

Foto: Forfatterne



Arbejderboliger ved fabrikken.

Specielt Hedehusene havde meget tidligt en stærk industriudbygning og derfor udbredte arbejderkvarterer. I stationsbyerne var det stadig omkring århundredskiftet almindeligt, at arbejderfamilierne boede i eget hus med tilhørende have. Også i dag er haverne til disse huse nyttehaver og ikke, som mange parcelhushaver, rene prydhaver.

Foto: Forfatterne

PERIODEN 1920–40

FORSTADSKOMMUNERNE



I denne periode skete der en voldsom befolkningsvækst i både Rødovre og Hvidovre. En af de vigtigste drivkræfter bag boligudviklingen i de gamle forstæder var, som tidligere nævnt, den store boligmangel efter første verdenskrig, der bl.a. gav sig udslag i at mange mennesker bosatte sig ulovligt i lysthuse. I perioden efter første verdenskrig blev sommerhusområderne anerkendt og de store selvbyggerkvarterer opstod heraf.

Disse kvarterer satte deres største præg på Hvidovre kommune, hvor ikke alene grundene langs med Køgevejen ved kysten udstykkedes, men også hele den centrale del af Hvidovre, omkring og syd for den gamle landsby. I Rødovre kommune optog de nye selvbyggerkvarterer ikke så store arealer, her kom til lige en bebyggelse omkring Roskildevej og Hendriksholmkvarteret med både rækkehuse og etagehuse, som på tilsvarende arealer kunne rumme flere familier end selvbyggerkvarterenes småhuse.

Det sociale byggeri var endnu ikke slået igennem i 20'erne og 30'erne. Derimod kom der en del privat spekulationsbyggeri langs med Hvidovrevej.

Denne periodes byggeri af en-familiehuse fremviser mange variationer af 30ernes anonyme hus, bungalowen.

Både Rødovre og Hvidovre blev i perioden 1920–40 udprægede bo-kommuner. Industrien var stadig placeret i København, og udflytterne tog frem og tilbage mellem hjem og arbejde hver dag. Hvidovre kommune var dengang besværlig at komme til, fordi den var omkranset af søer og moser. Mellem Roskildevej og Køgevej gik Hvidovre Torvevej – Hvidovrevej – Mellemdigevej, ellers var der kun Ny Torvevej, der førte over vådområderne ved Harrestrup Å til Vigerslev.

Rødovres nye beboere skulle enten benytte Roskildevejen – hvad de fleste gjorde – da bebyggelserne fra denne periode mest var centreret her, eller de skulle nord om Damhussøen og Damhusengen for at komme til København. Det lokale vejnet var kun små lerveje, der førte til de enkelte ejendomme. Det var således cyklen, der var det vigtigste befordringsmiddel.

Omdannelsen fra landkommuner til bykommuner kan bl.a. aflæses i repræsentationen i sognerådene, der i denne periode talte medlemmer fra andre socialgrupper end gårdmændenes. I de gamle forstæder var mange af nytillflytterne aktive socialdemokrater, der ønskede at præge politikken i deres nye kommune.

Også skolebyggeriet er et af tegnene på, at landkommunerne har fået et stort tilskud af folk i den »føde-dygtige« alder. De gamle landsbyskoler kunne ikke mere klare indslusningen af tilflytternes børn, og nye skoler måtte bygges. I begyndelsen af århundredet havde sognerådene forsøgt at forhale denne udvikling ved at henvise til, at folk, der boede ulovligt, ikke kunne regne med at få deres børn undervist i tilflytterkommunen. I perioden efter første verdenskrig var tilflytningen imidlertid så stor, at der ikke var nogen vej udenom. De gamle landkommuner var blevet bykommuner, og tilflytternes børn kom til at gå i de store kommuneskoler: Islev, opført i 1917, Sønderkærskolen i Hvidovre, opført 1924 samt Rødovre skole, opført 1927.

STATIONSBYERNE

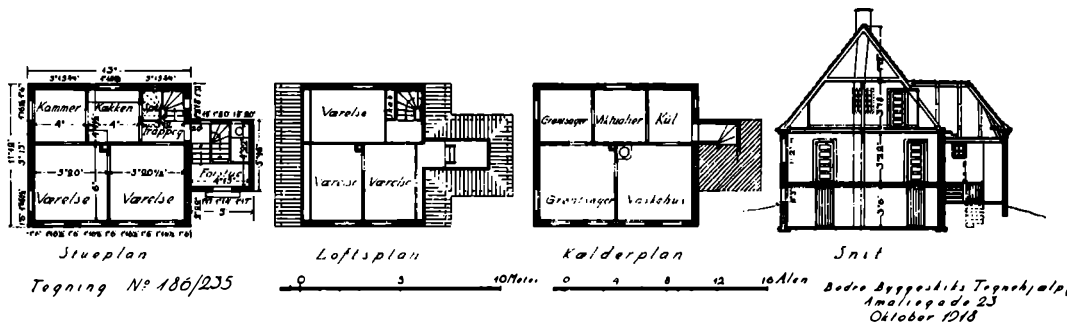
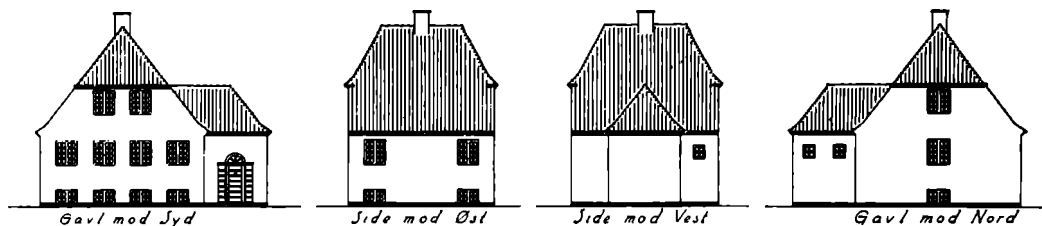
Stationsbyerne Glostrup, Tåstrup og Hedehusene havde, som det er vist, i mellemkrigstiden en jævn, ekspansiv befolkningstilvækst. Disse byer var endnu i denne periode selvfungerende oplandsbyer med egne små og store industrier, egne institutioner og et handelsliv, der var proportioneret efter byen og oplandet.

Industriudviklingen i stationsbyerne var dels betinget af udnyttelse af naturgivne råstofforekomster, og dels af en mere industriel udvikling, der drog fordel af transportmulighederne ved jernbanen og samtidigt af den nære kontakt til hovedstaden. Udnyttelsen af råstofferne betød bl.a. en voldsom ekspansion indenfor teglværker og grusgrave specielt i Hedehusene-Tåstrupområdet. Ved Glostrup fandtes fortsat mange handelsgartnerier.

Man kan i mellemkrigstiden finde mange træk, der peger frem mod en senere periodes opløsning af skellet mellem den selvstændige stationsby og den nærliggende hovedstad. Det er træk som f.eks. at dele af befolkningen arbejder i København, samt at industrien placeres herude, fordi transportmulighederne er gode, ikke fordi det er den specielle stationsby. Men disse udviklingstendenser slår først igennem for alvor efter 2. verdenskrig.

Eksempel fra Bedre Byggeskikks tegnehjælp. Villaen er tegnet i 1918. Huset er hvidkalket med tegltag, vinduerne med småsprossede ruder, mørke karme og hvide rammer. Da bygherren som bierhverv drev gartneri, var det et ønske, at kælderen blev indrettet til opbevaring af frugt og grønsager. Ådgangen til denne skulle ske gennem en særlig udbygning, hvorfra der samtidig var indgang til lejligheden og et toilet.
 Fra: Bedre Byggeskik. Årsberetning 1919

HERR CIGARMAGER P. R. ELZINGS HUS I HVIDOVRE



UDVIKLINGEN PÅ VESTEGNEN EFTER 2. VERDENSKRIG

PLANLÆGNING OG BEFOLKNINGSTILVÆKST

Tiden frem til 2. verdenskrig var kendetegnet ved udviklingens planløshed og selvgroede vækst. Forstået på den måde at de enkelte gårde udstykkedes for sig, hvad enten bebyggelsen skulle være industri eller boliger, og at byherren selv sørgede for anlæg af veje og kloakering. Disse mange enkeltinitiativer gav et mangfoldigt og broget bybillede. Perioden fra 2. verdenskrig til i dag er derimod karakteriseret ved en stadig større politisk vilje til centraliseret planlægning, såvel indenfor boligbyggeriet og trafikudviklingen som m.h.t. industri- og handelsområdernes placering. Disse centraliseringsbestræbelser giver sig også udslag på det administrative plan, hvor bestræbelserne går i retning af at skabe stadig større enheder.

BEFOLKNINGSVÆKST. Indbyggertallet i hele hovedstadsområdet var blevet fordoblet i perioden 1901-40. I de samme 40 år steg indbyggertallet i Københavns nabokommuner, minus Frederiksberg og Gentofte, fra 44.000 til 158.000. Samtidig med at folketallet steg generelt, koncentreredes befolkningen mere og mere i byerne, idet man i 1950erne oplevede den tredje store vandring fra land til by. Det betød en afvandring fra landbruget på ialt 100.000 personer. Fra 1954 til 1973 voksede landets samlede befolkning med 640.000 personer, det var ca. 22.000 pr. år, d.v.s. en folkemængde af en størrelsesorden som en normal dansk provinsby. Denne befolkningvækst satte op til ca. 1965 sit væsentligste spor i det storkøbenhavnske område, forstået som Frederiksberg, Roskilde og Københavns amter. Efter denne periode skete der en større byspredning og væksten slog igennem over hele landet.

I perioden fra 2. verdenskrig skete samtidig en voldsom forskydning i befolkningens erhvervsfordeling.

I perioden 1953-63 optog industrien 60.000 nye arbejdere, mens industriens funktionærstab i perioden 1948-70'erne steg fra 16 til 26%. Dette sidste var forårsaget af den øgede automatisering og de større krav til teknisk og administrativ viden i afsætningsledet. En helt selvstændig udvikling udgjorde væksten i den offentlige sektor, hvor det samlede antal offentligt ansatte fra 1960-72 steg fra 333.000 til 650.000. Denne vækst var særlig udpræget indenfor undervisnings-, social- og sundhedssektoren, hvor tallet steg fra 160.000 i 1960 til 390.000 i 1972.

Forskydningerne i erhvervsfordelingen fik frem til midten af tresserne sit stærkeste fysiske udtryk i udbygningen af det storkøbenhavnske område, både m.h.t. administration, boligbyggeri, industriudbygning og på det transportmæssige område.

BEBYGGELSEN

INSTITUTIONSBYGGERI. Kommunernes overgang fra sogneråd til kommunalbestyrelse var incitamentet til at bygge nye rådhus. Både Rødovre, Glostrup og Hvidovre fik rådhus midt i 50'erne, de to førstnævnte bygget af arkitekt Arne Jacobsen.

Befolkningsforøgelsen kombineret med kommunernes øgede selvfølelse kom rent fysisk til udtryk i et omfattende skole-, biblioteks- og andet institutionsbyggeri.

Samtidig med det kommunale institutionsbyggeri skete der en spredning af mere overordnede funktioner, der tidligere havde været beliggende centralt i København. Således udbyggedes det samlede hospitalsvæsen med Amtssygehuset i Glostrup i 1953 og med Hvidovre Hospital i 1970'erne.

Samme tendens ses f.eks. i udflytningen af Teknologisk Institut til Tåstrup. Udflytningen af de store institutioner foregår stadig, det seneste eksempel er anlægget af en ny godsterminal i Tåstrup.

BOLIGBYGGERI. Efter krigen var boligmassen fra 1930'erne fuldt udnyttet, og der herskede en omfattende bolignød. De fleste byggegrunde i Køben-



»Bag Rådhuset«, Hvidovre, opført 1954 som socialt byggeri. Husene er placeret forskudt for hinanden i parklignende omgivelser. Idealet var en placering nord - syd, således at dagligstuen fik vestsol. Parkbebyggelser fra denne tid fik et individualistisk præg i modsætning til en senere tids montagebyggeri. Lejlighederne var stadig små på 2 1/2 og 3 værelser. Foto: Forfatterne

havns kommune var bebygget, hvorfor efterkrigstidens byggeri i høj grad placeredes i omegnskommunerne.

Boligstøtteleven af 1946 begunstigede det almennyttige byggeri, og perioden 1945-60 er i høj grad præget af dette byggeri. De almennyttige selskaber kunne via deres større kapitaltilgang drage nytte af stordriftfordelene. Selskaberne planlagde hele boligkvarterer ad gangen og opførte byggerierne som montagebyggeri på basis af præfabrikerede elementer. Disse tæt-

te, store 50er karrébebyggelser blev efter funktionalistisk byggeskik vendt korrekt efter solen og ligger som længer mellem græsplæner.

De virker som helhed ret ensformige, og denne ensformighed er vel i den brede offentlighed blevet opfattet som særlig karakteristisk for Vestegnens byggeri.

Viljen til at opføre socialt byggeri med relativt små lejligheder styrkede socialdemokratiets stilling i omegnskommunerne, men kunne samtidig betyde en konstant trussel mod kommunernes økonomi, idet et for stort antal mindrebemidlede familier kunne øge en kommunes udgifter. Det er derfor karakteristisk for efterkrigstiden, at der gennem perioden skete en vekslen mellem kommunal tilladelse til at bygge store sociale byggerier og tilladelse til udstykning af parcelhusgrunde.

Trods de gode hensigter bag opførelsen af de mange karrébebyggelser var der tendenser, der viste, at hvis folk selv kunne bestemme og havde mulighed for det, ville de have eget parcelhus. I 1950erne begyndte selvbyggeriet i typehuse så småt. Det var gerne mindre huse, men f.eks. langs Køge Bugt opførtes herimod slutningen af 50erne mange større enfamiliehuse, ofte med built-up tag. Endnu havde dette typehusbyggeri dog langt fra det omfang, som det fik i 60ernes højkonjunkturperiode.

INDUSTRIUDFLYTNING.

Industriudflytningen, der var begyndt så småt i 1950erne, tog rigtig fart i tresserne. Mellem 1965 og 1974 flyttede ialt 750 fabrikker væk fra Københavns kommune, og af disse flyttede de 500 til Københavns amt.

Den ændring, der skete i industrimønstret i 50erne, var ikke entydig. Man kan skelne mellem tre typer. Den ene er en decideret udflytning af gamle industrier. Disse flytter ud for at undgå de høje grundpriser i byens centrum, for at undgå den snævre bys besværlige transport- og parkeringsmuligheder samt for at udnytte muligheden for at lægge produktionen om til en større mekaniseringsgrad, således at der

kunne ansættes ufaglærte i stedet for faglærte arbejdere. Den anden type er helt nye industrier. Disse er meget ofte af typen samleindustrier, industrier der i de fleste tilfælde ikke selv producerer enkeltdele, men opkøber disse og samler dem til et færdigt produkt.

Endelig vokser engroshandelen voldsomt i perioden, og kravet om store pakhuse og nem adgang til disse var nemmest at opfylde udenfor byen. Som eksempler på denne omstrukturering af handelen kan nævnes de store lavprisvarehuse, der er opstået som en følge af bilismen, f.eks. OBS og Ikea i Høje-Taastrup og Bilka i Hundie.

Det er karakteristisk for Vestegnens kommuner, at der som led i planlægningen er udlagt store områder til industri og handelsformål. Et af de første store planlagte industriområder var et areal omkring Søndre Ringvej i Glostrup, som blev udlagt til fabrikker og værksteder. Dette område blev taget i brug først i tresserne og havde stor betydning for Glostrups udvikling.

*Et eksempel på industri på Vestegnen. På billedet ses Hvis-singe gamle skole beliggende ved gadekæret. Skolebygningen og lærerboligen er nu omdannet til industriformål.
Foto: Forfatterne*





Et typisk, nyt industrilandskab. Den flade lagerbygning er arkitektonisk helt anonym, og omgivelserne præges af store køretøjer og megen køre- og vendeplads. Industriområde i Glostrup.

Foto: Forfatterne

TRAFIK- OG TRANSPORTUDVIKLINGEN

De væsentligste ændringer indenfor trafikforholdene efter verdenskrigen var for passagertransporten udbygningen af S-banerne i 50'erne, hvor S-toget blev ført til Glostrup i 1953, mens Køge-Bugt området blev forfordelt og først fik sin S-bane ført helt gennem til Køge i 1983.

Den kollektive trafik voksede stærkt med hensyn til passagerantal i efterkrigstiden, for Vestegnens befolkning kom S-banen til Glostrup til at lette transporten for den store del af befolkningen, der stadig pendlede til København hver dag. Med den eksplosive udvikling af privatbilismen i 1960'erne ændredes dette trafikmønster. Vestegnen blev fysisk stærkt præget af de store motorvejsanlæg, der opførtes fra begyndelsen af 60'erne. Det var dog ikke alene privatbilismen, men også udflytningen af industrierne og

omlægning fra jernbanetransport til lastbiltransport, der lå til grund for de store vejanlæg. Når man i dag kører på nogle af de brede motorveje og opdager, hvor tyndt trafikerede de ofte er, dukker begrebet „fejlinvestering“ op i bevidstheden. Men Vestegnen har endnu ikke fået alle sine motorveje.

Med tankerne om et europæisk transportnet gående ad store transportkorridorer, hvoraf to skal gå gennem Vestegnen, ved Høje-Taastrup og over Avedøre Holme til Sverige, er de sidste rester af endnu ubegygnede områder næsten forsvundet, end ikke de grønne kiler, der går gennem Vestegnen, har undgået motorvejsgennemførelse og „udfletningslandskaber“.

Udviklingen af transportnettet på Vestegnen skal ses i nær sammenhæng med de idéer, der blev fremlagt i den første samlede plan for Københavns udbygning, den såkaldte „Fingerplan“ fra 1947.



Motorvej gennem det centrale Hvidovre. Motorvejen adskiller de forskellige boligområder og besværliggør den daglige adgang til service- og forretningsområder. Placeringen er endnu et eksempel på, hvordan hensynet til transport og bilisme, med den støj og forurening der følger, går frem for hensynet til boligmiljøerne. Foto: Hvidovre lokalarkiv

ÆNDRINGER I HOVEDSTADSOM- RÅDETS ADMINISTRATIVE OPDELING

Allerede før 2. verdenskrig havde den på mange måder forældede administrative ordning af hovedstadsområdet medført et ønske om en nyordning, og Indenrigsministeriet havde i 1939 nedsat en hovedstadskommission med repræsentanter fra staten, København, Frederiksberg og Gentofte kommuner, fra Københavns Amtsråd og amtets sogneråd. Selvom der i 1946 kom et forslag fra kommissionen om sammenlægning af en del af kommunerne under Københavns kommune samt oprettelse af fem større kommuner, blev dette ikke gennemført. Et resultat var dog, at man tog fat på revision af kommunernes størrelse og i 1952 blev der vedtaget en lov, der gav de

19 omegnskommuner mulighed for at få samme kommunalforfatning som Gentofte. Dette medførte, at sognerådene omdannedes til kommunalbestyrelser, og at de fik større administrativ frihed m.h.t. skatteudskrivning m.m. Selv om man havde forladt idéen om at slå hovedstadsområdet kommuner sammen til større enheder, var der dog fortsat behov for et samarbejdsorgan. I 1956 blev man enige om at etablere hovedstadskommunernes samråd med den opgave bl.a. at lægge fælles rammer for byplanlægningen. Rådet fik repræsentanter fra København, Frederiksberg og øvrige hovedstadskommuner samt fra amterne. Rådet fik dog ikke beslutningskompetence, men kun henstillingsret.

Samrådet nåede næppe at få den indflydelse, som man fra forskellig side kunne ønske sig, og i 1970 tog regeringen initiativ til nedsættelse af et hovedstadsreformudvalg. Et af de første resultater af udvalgets

arbejde blev en mindre revision af den kommunale inddeling, idet Dragør og Store Magleby blev lagt sammen, og Sengeløse lagt under Høje-Taastrup. I 1973 kom der endelig en lovgivning på området, idet Hovedstadsrådet blev dannet. Her blev for første gang fastlagt et lovbundet samarbejde mellem de to hovedstadskommuner, København og Frederiksberg og de tre amtskommuner. Samarbejdet skulle dreje sig om fællesopgaver som sygehushvæsen, miljøbeskyttelse, vandforsyning, kollektiv trafik og egnsplanlægning.

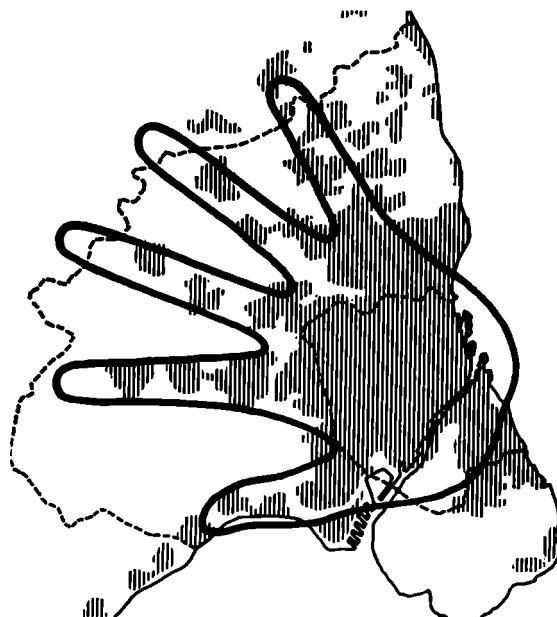
Rådet blev valgt indirekte, idet det blev udpeget ved forholdstalsvalg af de implicerede kommunalbestyrelser og amtsråd. Det fik desuden eget budget.

FINGERPLANEN

I januar 1948 udsendtes: „Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn”, der på grund af sin idé om byvækstens placering snart fik navnet „Fingerplanen”. Som leder for det sekretariat, der stod bag planen, stod arkitekt Peter Bredsdorff.

Hovedidéen i skitseforslaget var, at den fremtidige byvækst skulle placeres langs et system af kollektive transportveje, S-baner, der som fem fingre strakte sig i vifteform ud fra en håndflade, København. De større og mere overordnede produktions- og servicecentre tænkte fortsat placeret i København, men til aflastning skulle der ved fingerroden på de fem fingre placeres underordnede produktions- og servicecentre. Disse skulle opføres, hvor motorvejsringveje skar S-banerne, og således blive centre for den omkringliggende forstadsbebyggelse. Foruden disse større fingerrodscentre skulle der langs fingrene placeres mindre lokale centre.

Fordelen ved denne placering var, for det første at bebyggelsen blev opført i tilknytning til et system af kollektive transportmuligheder, således at transporten til city ikke skulle vare mere end højst en halv time. For det andet at man satsede på placering af sekundære industri- og servicecentre til aflastning af dem i København.



Fingerplanen fra 1947. De skraverede områder angiver på tegningstidspunktet såvel eksisterende som den fremtidige bydannelse. Byvæksten skulle foregå langs S-banerne: Køge-Bugt-banen, Roskilde-banen, Frederikssund-banen, Farum-banen og Hillerød-banen. Ill.: Regionsplanlægning 1970-85.

Nær S-togsstationerne tænkte man sig placering af højhuse og etagebebyggelse foruden indkøbscentre, mens der i større afstand skulle bygges rækkehuse og haveboliger, som det f.eks. kan ses i Brøndbyøster. Foruden at sikre arbejdspladser, indkøbsmuligheder, service samt beboelse omkring centrene, var der også indbygget tanker om rekreative områder i Fingerplanen, idet man foreslog, at kilerne mellem fingrene skulle bevares som grønne områder.

For Vestegnen kom Fingerplanen til at betyde, at de gamle forstæder Rødovre og Hvidovre regnedes med til håndfladen. Langs Køgevejen og langs Roskildevejen strakte de to af håndens fem fingre sig. Fingerrodscentre kunne da placeres ved begyn-

delsen af tommelfingeren (det senere Rødovrecenter) og ved begyndelsen af pegefingeren: Roskildevej og S-banen til Glostrup (det senere City-2).

Mellem tommel- og pegefinger blev der en grøn kile, der strakte sig gennem Brøndbyerne, Vallensbæk og Herstedernes kommuner. Da Fingerplanen blev fremlagt var disse områder endnu ubebyggede og bestod af landbrugs- og gartneriland. Fingerplanens idé om styring af byvæksten på grundlag af et udbygget kollektivt trafiknet var en banebrydende plan, idet man andre steder i de industrialiserede lande arbejdede med tanker om planetbysystemer for at styre udviklingen af storbyerne.

Idéen om grønne kiler mellem fingrene resulterede i, at Boligministeriet i 1949 fremsatte en lov om byregulering, hvor man foretog en inddeling i zoner, således at visse områder skulle holdes fri af byvækst. Den eksplosive byvækst efter anden verdenskrig havde man dog ikke regnet med, hvorfor det blev vanskeligt at opretholde kilerne som grønne områder.

PLANARBEJDET EFTER FINGERPLANEN

Fingerplanens intensioner om bevaring af den gamle by indenfor voldterrænet lå også til grund for helhedsplanen „København, skitse til en generalplan” i 1954. Denne skitse blev udarbejdet for Københavns kommune og kastede derfor ikke blikket langt ud over kommunens grænser. I 1955 kom imidlertid Samfærdselskommissionens betænkning, der i høj grad søgte at se Københavnsområdet som en helhed og foreslog, at der blev oprettet et særligt trafikråd for Storkøbenhavn. Der blev dog ikke fremsat noget lovforslag på baggrund af dette arbejde.

I 1958 oprettede hovedstadskommunernes samråd et egnsplansekretariat, og resultatet af arbejdet her blev den i 1960 udsendte „Principskitse til en egnsplan for byudviklingen indtil 1980 i København, Frederiksborg og Roskilde amter, et debatoplæg”. Principskit-

sens konklusion var, at man skulle følge Fingerplanen indenfor dens engang afstukne rammer, men at man måtte fortsætte planlægningen bl.a. for at tage højde for den voldsomme udbygning, der var forekommet siden Fingerplanens fremkomst. Denne videre planlægning rettedes mod nye overordnede bycentre i området mellem Roskilde og Køge Bugt. Ved at lægge hovedvægten på en fremtidig byudvikling i Roskildefingeren og Køge Bugt-fingeren kunne den gamle by aflastes, og for yderligere at underbygge dette, blev det foreslået, at man lagde et nyt storcenter mellem København og Roskilde, Høje-Taastrup.

Den første lovgivning på dette område kom i 1961 med „Lov om planlægning af Køge Bugt området” samt „Lov om anlæg af Køgebugtbanen”. Det var på baggrund af det administrativt meget stærkt opdelte område nødvendigt med en ekstraordinær planlægningsmæssig indsats.

Som en videreudvikling af Principskitsen fra 1960 og dennes I. etapeplan udkom i 1973 „Regionsplan 1973”. I denne dækkes hele området Nordsjælland, Horns Herred og kommunerne et godt stykke forbi Roskilde og Køge. Planen lancerede endvidere begrebet „Båndbyen”.

I Regionsplan 1973 foresloges to krydsende transportkorridorer, en fra Hillerød i Nord til Køge i syd, og en fra Høje-Taastrup til Holbæk. Disse transportkorridorer skulle bestå af et bånd af veje, jernbaner og ledningsnet til el, gas, olie etc. Tilknyttet korridorerne skulle placeres bebyggede zoner med fabrikker, serviceerhverv og institutioner. Denne regionsplan betød et foreløbigt brud med Fingerplanens grundidé om radikal vækst, d.v.s. vækst efter fastlagte linier fra centrum.

Regionsplan 1973 blev i 1976 godkendt med forbehold, men den økonomiske krise slog bunden væk under planens forudsætninger om fortsat vækst, og det videre planarbejde har i stor udstrækning gået ud på at revidere og formindske de voldsomme udbygningsplaner.

BÅNDBYERNE

Det nye begreb, båndbyer, der blev introduceret i Regionsplan 1973, sigtede mod at skabe delvis sluttede bysamfund hver med eget administrativt, kulturelt og trafikmæssigt center, omgivet af differentierede boligområder og med tilknyttet industri. Disse båndbyer skulle placeres langs Køge Bugt i tilknytning til den planlagte Køge Bugtbane.

„Båndbyer” var ikke nogen dansk nyskabelse. Idéen med at bygge helt nye byer i stedet for kontinuerligt at lægge koncentriske vækstcirkler på gamle centre, stammer fra England, hvor Ebenezer Howard som tidligere nævnt allerede i 1898 fremlagde planer for, hvad han kaldte garden-cities. Howards planer, der skitserede helt selvfungerende byer med arbejds-



Båndbyerne langs Køge Bugt. Kort fra Hovedstadsrådet på basis af Geodætisk Instituts 1:cm.kort.

pladser både indenfor industri, håndværk og landbrug, var meget omfattende og blev aldrig virkeliggjort i deres helhed, men væsentlige delelementer blev taget ud, og havebyerne Letchworth (1903) Hampstead Garden Suburb (1906) og Welwyn Garden City (1906) har i hele århundredet fremstået som mønsterbyer, besøgt af planlæggere fra hele verden. Den voldsomme byvækst, der i England var tidligere end mange andre steder, gjorde det nødvendigt at planlægge på dette område, og allerede i 1935 fremkom der principbeslutning om, at fremtidig byvækst skulle ske efter haveby-princippet. Det vil sige at man byggede nye byer, hvor befolkningstørrelse og dimensionering var fastlagt på forhånd, og at de ikke skulle kunne vokse udover den fastsatte grænse. Fra dette tidspunkt kaldes disse byer New Towns. I tidens løb er idéindholdet i begrebet New Towns ændret. I mellemkrigsperioden opererede man med små centre af størrelsen 5.000 - 10.000 indbyggere og opfattede dem som „neighbourhood-enheder” (selvstændige lokalområder), efter krigen udvidede man begrebet til at omfatte byområder helt op til 250.000 mennesker. Den væsentligste byggeperiode for New Towns lå sidst i tresserne, hvor man kombinerede oprettelsen af disse nye byer med udtyndingen og saneringen i de gamle by-centre, således flyttede man størstedelen af befolkningen i det centrale Liverpool til New Towns, beliggende 30-50 km fra byen. Disse engelske byplanideer lå som sagt til grund for idéen om båndbyerne langs Køge Bugt. De blev planlagt efter danske forhold og med en væsentlig mindre befolkningskoncentration om hvert center. Den seneste udvikling, affødt af den økonomiske krise med meget begrænset byvækst, har yderligere bidraget til at holde disse centerbyer indenfor overskuelige rammer.

PARCELHUS- OG TÆT-LAV BYGGERIET I 60ERNE

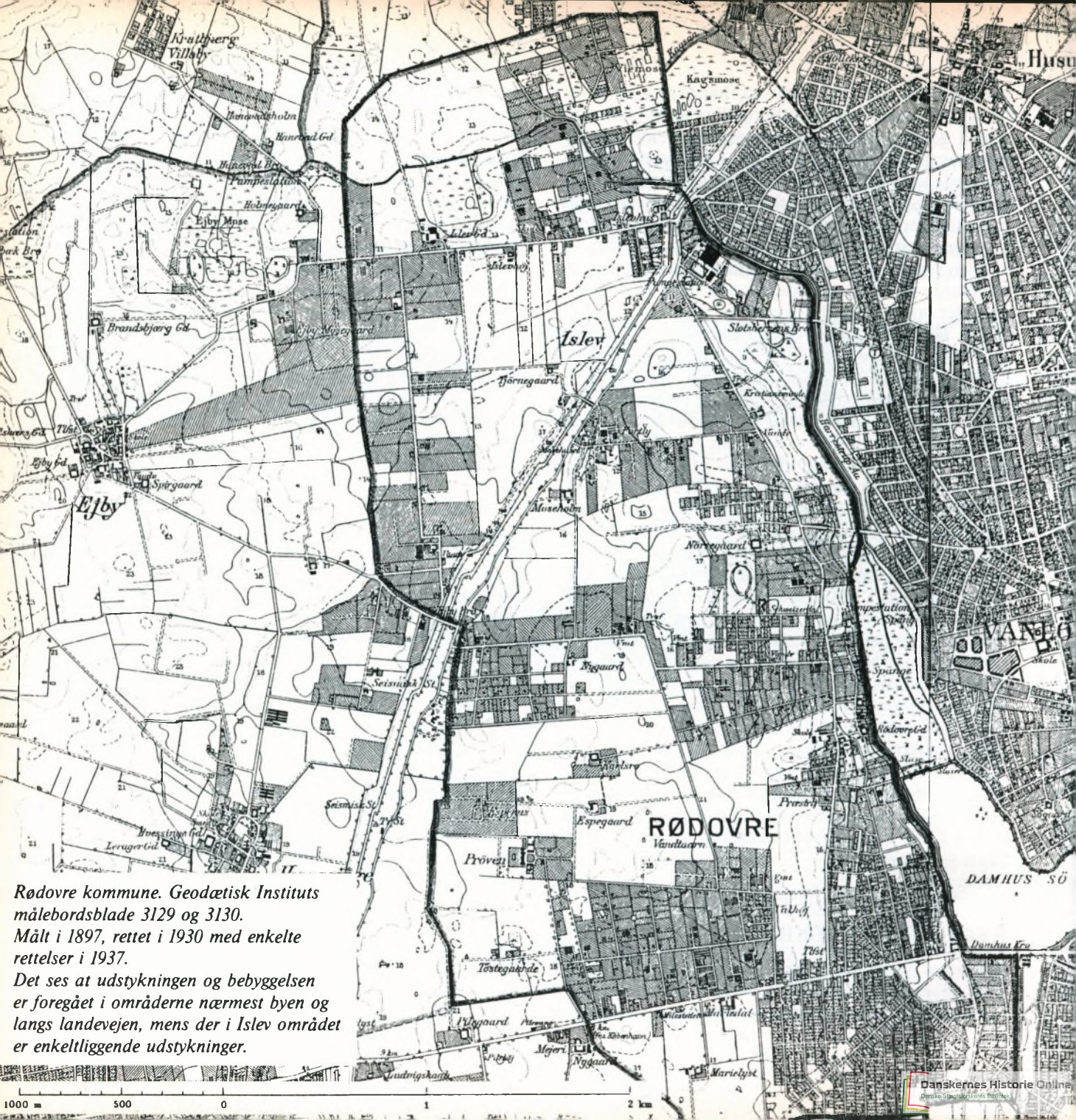
1960ernes højkonjunkturperiode blev for alvor parcelhusbyggeriets tidsalder. Overalt i Danmark skød store ensartede kvarterer op med enfamilies typehu-

se, oftest længehuse af gule mursten. Industrialiseringen og standardiseringen lå bag den monotome ensartethed, men for beboerne betød det opfyldelse af drømmen om egen villa, kraftigt understøttet af skattemæssige fordele ved afskrivning af gæld. Indtil 1950 var ca. 1/3 del af byggeriet parcelhusbyggeri, mens 2/3 af nyt boligbyggeri var etagehuse. Fra 50erne skiftede dette mønster, således at der byggedes flest parcelhuse: 2/3 af nyt byggeri, mens etagebyggeriet udgjorde omkring 1/3. I dag er omkring halvdelen af nyt boligbyggeri derimod tæt-lavt byggeri. Albertslund Syd er et eksempel på et af de første tæt-lav byggerier. Ved at bygge tæt og ensartet montagebyggeri var det muligt også at bygge lavt, og ved at vælge atriumhuse sikredes privatheden. Denne bebyggelse er samtidigt kendt for den klare adskillelse mellem gående og kørende trafik. Undersøgelser fra 50ernes højhusmiljøer havde påvist, at jo højere man boede, jo færre legekammerater havde børnene i beboelsen, dette skulle det tæt-lave byggeri råde bod på.

Ved 1960ernes slutning går sociologer og psykologer ind i debatten om, hvordan det ideelle boligmiljø skal udformes, og der bliver stillet nye krav til byggeriet, således krav om oplevelsesrigdom, pladser, hvor man kan mødes, så kontaktbehov med andre mennesker kan opfyldes. Debatten drejer sig meget om forskellige slags „behov”, der skal opfyldes. Denne „kommen-hinanden-ved” debat afføder nye former for bo-miljøer, med fællesrum og fællesfaciliteter, hvor beboergrupper får indflydelse på miljøets udformning.

Også de sociale boligselskaber deltager med forsøg som f.eks. Galgebakken i Albertslund.

Kvindernes indtræden på arbejdsmarkedet, der for alvor slog igennem i 1960erne, betød samtidigt en ændring i boligmiljøerne, der nu blev fritidsområder, idet de var næsten folketomme om dagen i arbejdstiden. Fra nogle befolkningsgrupper blev der derfor stillet krav om kollektivitet i fritiden, hvilket arkitekterne søgte at indfri gennem f.eks. fælleshuse. Med den voksende arbejdsløshed vil disse krav måske få fornyet styrke i 80ernes boligmiljøer.



Rødovre kommune. Geodætisk Instituts målebordsblade 3129 og 3130. Målt i 1897, rettet i 1930 med enkelte rettelser i 1937.

Det ses at udstykningen og bebyggelsen er foregået i områderne nærmest byen og langs landevejen, mens der i Islev området er enkeltliggende udstykninger.

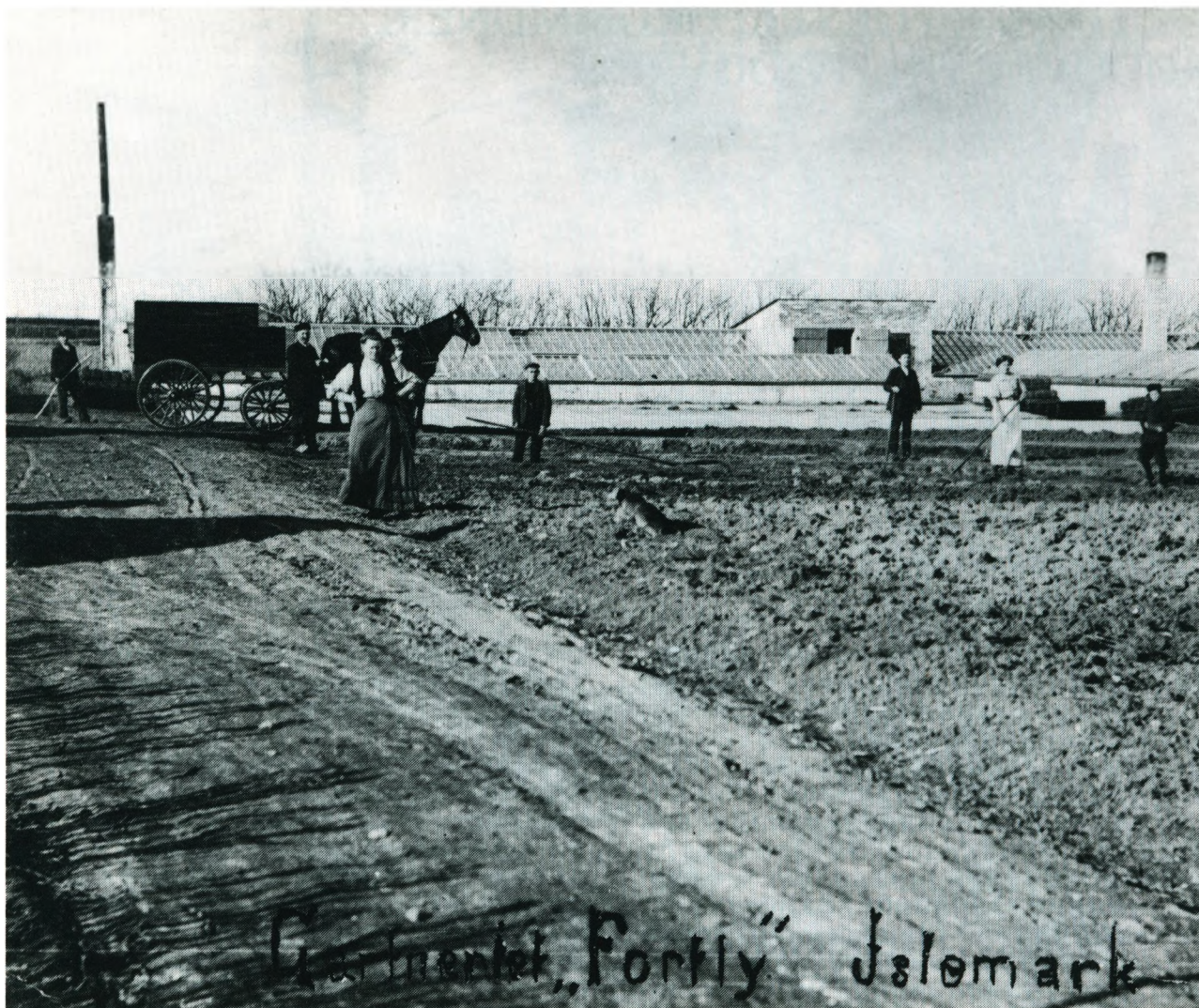
DE GAMLE FORSTADSKOMMUNER: RØDOVRE OG HVIDOVRE

RØDOVRE SOGN 1901-1920.

RØDOVRE LANDSBY. Rødovre var ved århundredskiftet en langstrakt bondelandsby, hvis gårde lå på række langs vådområderne ved Damhusengen, der var gennemstrømmet af Harrestrup å. Det var en stor landsby, der på dette tidspunkt bestod af 48 gårde og 92 småhuse, hvoraf de 88 havde et tilhørende jordstykke. I hele sognet boede 716 mennesker, og af de 306 erhversaktive omkring 1900 var langt de fleste beskæftiget indenfor landbrug (189) og gartneri (20), resten arbejdede indenfor f.eks. håndværk og industri. De fleste af de store gårde lå omkring Rødovre, mens gårdene på Islev mark var mindre landbrug, nogle kun husmandsbrug. Mange af de store gårde var slægtsgårde, og nogle af dem bl.a. Rødovregård havde været i samme families eje gennem flere generationer. Et tegn på en ændring i udviklingen var, at en del af gårdene i denne periode overgik fra at være slægtsejede til at blive overtaget af aktieselskaber eller private fra København, der drev gårdene ved hjælp af forpagtere. I Rødovre drejede

det sig om Islevgård, Islevhus og Hendriksholm. Disse gårde blev overtaget af aktieselskaber mellem 1904 og 1908.

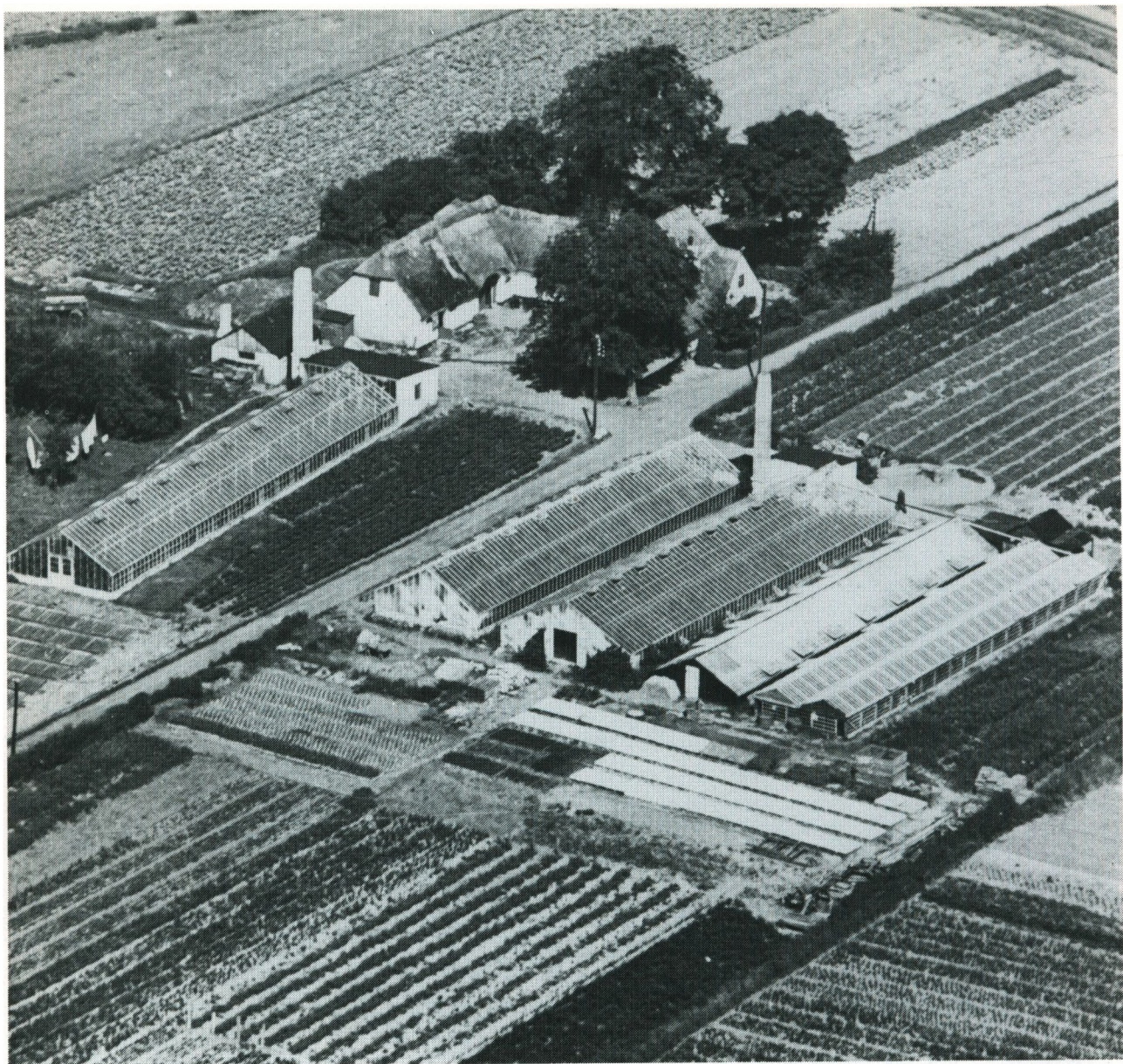
GARTNERIER. Nærheden til Grønttorvet i forbindelse med egnens frugtbare jord gjorde Rødovre sogn velegnet til gartneribrug. I 1901 var der endnu kun 5 gartnerier her, men i 1934 var antallet vokset til 47, hvoraf de 20 lå på Islev mark. De fleste af gartnerierne var på 1-2 ha, men der fandtes desuden 3 store gartnerier: Fortly med et jordtilliggende på 17 ha., Røngården med 9 ha. og Petersborg på 6 ha. Gartnerierne var handelsgartnerier med blandet frugtgrøntsags- eller blomsterkulturer. Ofte lagde man vægten på en af kulturerne, og nogle få havde specialiseret sig i en enkelt kultur, således var 7 rene blomstergartnerier, 10 rene grøntsagsgartnerier. Foruden gartnerfamilien var der ofte ansat et par arbejdsmænd og i sæsonen plukkere, koner og børn fra nærmeste omegn.



Gartneriet Fortly på Islev mark i begyndelsen af 1900-årene. Gartneriet var et af de første og største i Rødovre kommune. Foruden familiens arbejdskraft var der på de større gartnerier et fast folkehold, og i spidsbelastningsperioder løsarbejdere fra den nærmeste omegn. Nybyggerkonerne på Islev mark og ofte også deres børn arbejdede på gartneriet. Skorstenen viser, at her er fyringsanlæg. Man kan se tre forskellige dyrkningsmetoder: drivhuse, mistbænke og frilandsdyrkning. I drivhusene blev der bl.a. dyrket meloner.

Foto: Rødovre lokalarkiv





Gartnerier fra mellemkrigstiden omkring Ejbyvej og Fortvej, fotograferet i 1936. Boligen er beskeden, ofte et husmandssted.



Gartnerierne er blandede handelsgartnerier med både drivhuse, bænke og frilandskultur.

Foto: Rødovre Lokalarkiv



Søtorphus på Junovej, fotograferet sommer 1985. De fleste af husene har undergået voldsomme ændringer. Nogle har fået skalmur, andre har fået pudset banket af, og mange har tilbygninger, som har en overdimensioneret kvist. Dette hus er desuden blevet forlænget, men har bibeholdt den gamle vinduesstil ved renoveringen. Haverne er ofte lagt frie, så de minder om stilen i moderne parcelhuskvarterer. Foto: Forfatterne

DEN FØRSTE PARCELHUSUDSTYKNING SØTORP. Det var Annexgårdens ejer, der i 1902 begyndte den første udstykning. Et stykke jord bag ved Damhuskroen blev solgt fra og udstykket til småparceller. Det blev begyndelsen til villabyen Søtorp. Kø-

berne var byggeforeningen „Fremtiden”, stiftet af en gruppe typografer under inspiration af de byggeforeninger, der omkring århundredskiftet opførte bl.a. villabyer i Valby og Brønshøj. Foreningen var et interessantselskab, hvis medlemmer hæftede solidarisk, og midlerne til hus- og grundkøb kom fra medlemmernes kontingent og fra statslån. Parcellerne blev uddelt ved lodtrækning mellem medlemmerne, der foruden typograferne efterhånden talte en del håndværkere samt nogle fabriksarbejdere fra Valby Gasværk og Carlsberg.

På parcellerne opførtes 44 ens småhuse, tegnet af arkitekt V. Westergaard. Det var hvidkalkede huse med valmtag, indrettet med køkken og 3 værelser i stuen, et loftværelse samt udhus med vaskerum og lokum.

Beboerne, der overvejende var midaldrene og yngre ægtepar med 2-4 børn, kom fra de tætbyggede boligkvarterer på broerne i København. Mange var født på landet og ville gerne give deres børn en tilværelse i lys og luft. Den landlige tradition slog igennem i havevedyrkningen, men grøntsagsdyrkningen betød også et vigtigt tilskud til lønnen. I haverne i Søtorp blev der desuden holdt både høns og ænder.

Rødovre Sogneråd, der bestod af gårdejerne, så med skepsis på de nye tilflyttere. Man forsøgte at forhale byggeriet ved at stille krav til en færdig kloakerings- og vejplan før byggetilladelse blev givet.

Man forsøgte også at hindre børnenes skolegang, med kommunens ord: „Da byggeforeningen „Fremtiden” synes at ville tage de ulovligt opførte huse i brug til beboelse, skal man tjenstligt meddele, at sognerådet ikke anerkender de eventuelle beboere som havende lovligt ophold i kommunen, og som følge heraf anser deres børn uberettigede til at søge kommuneskolen”.

Beboerne klagede til amtets skolekommission og denne svarede at beboerne „ikke alene har pligt, men også ubestridelig ret” til at sende deres børn i Rødovre skole. Men udviklingen mod bymæssig bebyggelse lod sig ikke standse så let, og i 1906 stod 44 ens huse færdige og beboerne flyttede ind. Rødovre havde fået sit første villakvarter.



Sophiedal, Junovej 3, Rødovre, omkring 1910.

På bænken foran dette Søtorphus ses typograf Ferdinand Nielsen og hans hustru Sophie. I haven desuden to unge kvinder iført blondebluser, lange nederdele og sorte snørestøvler, som tidens mode krævede. Haven er nu groet godt til og bedene med stauder, roser og det espalierede frugttræ fortæller om haveinteresse og kunnen. Det lille bislag med vinespalier ved indgangen tyder på, at man allerede dengang byggede til husene, omend i beskedent omfang.

Foto: Rødovre lokalarkiv

RØDOVRE I MELLEMKRIGSTIDEN

I Rødovre havde sognerådets modstand mod tilflyttere medført så store krav til byggegrundenes størrelse, at prisen for grund samt udgifter til kloakering, vand- og vejanlæg blev uoverkommelig for mennesker med en beskednen indtægt. Derfor blev Søtorpvillaby Rødovres eneste villakvarter indtil 1. verdenskrig.

Modstanden mod tilflyttere forsvandt imidlertid, efterhånden som presset på byggegrunde steg, og spekulanter fra andre egne af landet begyndte at deltage i udstykningen af de københavnske forstæder. I Rø-

dovre opkøbte spekulanter fra Herning-egnen under 1. verdenskrig gårde og begyndte udstykningen først i tyverne. Egnens gårdmænd kunne således se en økonomisk fordel i at være med i denne udvikling.

DAMHUSKVARTERET. Efter Annexgården fulgte nu en udstykning af Hendriksholm og Damhuset. Det næste villaområde kom til at ligge i Rødovres sydlige del ved Damhussøen. Inspirationen til dette kvarter kom fra de engelske havebyer, og vejplanerne syd for Damhussøen blev udarbejdet efter engelsk forbillede med slyngede småveje, små pladser og et bevidst varieret udseende. Det var en fortsættelse af den engelske haveby i Vigerslev i Københavns kommune, påbegyndt i 1916, der nu bredte sig



Kålormen ved Padborgvej, opført 1929.

Den eneste af de 14 planlagte rækkehuslænger, der blev bygget. Arkitekter var Thorkild Henningsen og Jens Nielsen. Man ser tydeligt familieskabet med Bakkehusene ved Bellahøj og Sundvænget i Hellerup. Der er 24 boliger, som nu er ejerboliger, hele længen er 160 m lang. Såvel forside som bagside af husene viser slægtskab med engelske rækkehuse: længebebyggelse med lille forhave og lukket baggård.

Foto: Forfatterne

ind i Rødovre kommune med bebyggelsen Damhusdalen.

Området omkring Damhussøen var blevet opkøbt af en koncern med udstykning for øje, og det var tanken, at der her skulle bygges etagehuse, der skulle ligge omkring Damhustorvet. Bag ved etagehusene skulle der ligge rækkehuse, og man planlagde ialt 14 rækker på begge sider af Damhus Boulevard. På grund af mangel på kauktion på de store lån, som projektet krævede, blev der dog kun opført en enkelt længe i 1929, der på grund af sin udstrækning fik tilnavnet „Kålormen“.

LYSTHUSBEBYGGELSEN. En særlig torn i øjet på sognerådene i de nye forstadskommuner var den udstykning af småparceller, der fandt sted i begyndelsen af århundredet både i Rødovre og Hvidovre. Dette resulterede i, at Rødovre sogneråd i 1922 sendte en klageskrivelse til Justitsministeriet, hvor man ankede over den voldsomme udstykning, der havde fundet sted i de første 5 år efter krigen:

„På disse Parceller opfører „Ejeren“, der jo i de færreste Tilfælde er virkelig Ejer, da han som Regel ikke har skøde på Ejendommen, saakaldte Lysthuse af gamle Pakkasser og lignende, undertiden af bedre Materiale. Lystigten med Opførelsen af disse Lysthuse har maaske i de fleste Tilfælde fra første Færd været denne, at de kun skulle tjene Familien som Lysthus, når de om Aftenen og Søndagen opholdt sig på „Grunden“. Forholdet er imidlertid nu blevet et helt andet, idet en Masse af disse Træhuse ikke alene benyttes til Sommerbeboelse (hvad der er lovligt), men anvendes til Hølaarsbeboelse, stik imod al Bygnings- og Sundhedslovgivning“.

ISLEV MARK. Islev mark var i årene op til 1. verdenskrig et udpræget gartneriområde. Her fandtes både et meget stort og flere mindre handelsgartnerier.

De første udstykninger skete omkring den senere Hvidsværmervej. I løbet af 1920erne fik Islev mark det præg af interimistisk lysthusområde, som vakte så stor modstand hos sognerådet. Officielt var jorden udlejet til folk, der ville anlægge en havekoloni, men på grund af den store boligmangel, der herskede efter krigen, blev mange af lysthusene og kolonihavehusene efterhånden beboet hele året og blev en slags

husvildeboliger.

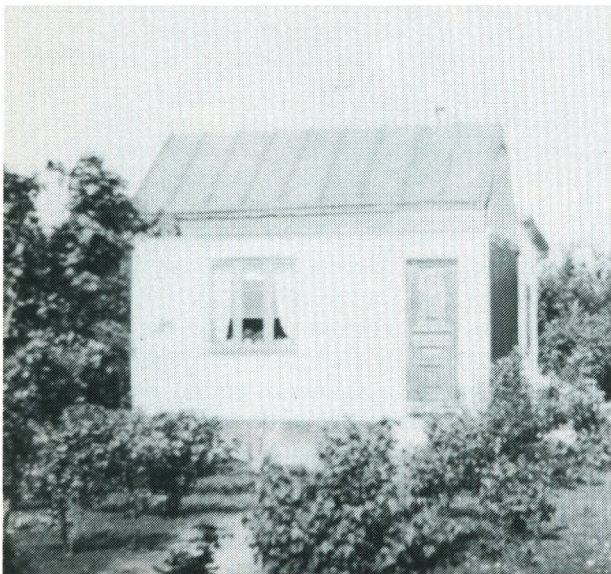
Indtil 1935 hed beboernes forening „Islev Havekoloni“, men da sognerådet stillede krav til beboerne om at købe grundene og sætte husene i ordentlig stand, så de kunne blive forsvarlige helårsboliger, skiftede foreningen navn til „Islev Grundejerforening“, og i slutningen af 1940erne var alle beboerne på Islev mark blevet grundejere.

På grund af den oprindelige havekolonibebyggelse var området præget af de interimistiske hytter og træskure. De sanitære forhold var uhyre primitive i mange år. Kommunen begyndte først kloakering i 1950erne. Men for beboerne i området gav tømning af „spandene“ til gengæld gode grøntsager.

Da grundene overgik til selveje, blev havehusene langsomt erstattet med mere solide boliger. Dog var det langt fra alle af områdets beboere, der havde råd til at bygge et nyt hus. Mange måtte nøjes med at udbedre eller bygge til- og om, indtil de fik råd til at opføre nyt hus. Den gradvise udbedring af boligerne betød, at hele kvarteret fik et meget uensartet og broget præg, med huse i alle mulige materialer, udformninger og stilarter.

I folkemunde kom kvarteret til at hedde „Kludestrup“. Dette navn hentyder til de klunsere, der var blandt kvarterets første indbyggere, men fortæller samtidigt noget om, hvordan man opfattede de mennesker, der boede her.

De fleste af beboerne var arbejder- eller håndværkerfamilier, mange med mindreårige børn. Flertallet af dem kom fra København, men af folkeregistret fremgår det, at kun halvdelen var egentlige københavnere, resten var født i forskellige landkommuner i provinsen, og var senere indvandret til København. Efterhånden som kvarteret skiftede udseende fra lysthus- til helårsbeboelse med selvbyggerhuse, skiftede også den sociale sammensætning, idet klunserne forsvandt. Men mange af de fattigste arbejderfamilier, der ikke kunne klare terminerne, flyttede også. I disse første år var kun et fåtal af familierne registreret, idet de fleste boede ulovligt i lysthusene. I Rødovre Lokalarkiv findes en erindring, der fortæller om de første år på Islev mark:



Selvbyggerhuse fra Bladbillevej, Hvidsværmevej, Sommerfuglevej og Vårfluevej i Islev, fotograferet i begyndelsen af 1930'erne. Der var hverken vand eller kloak. På billedet øverst tv. ses den mest almindelige løsning på vandproblemet: en balje og underdelen af en barnevogn til transport, da vandet skulle hentes langvejs fra. Husene er opført af forhåndenværende materiale, og må have været en blandet fornøjelse at bo i ved vintertide. Det ses på de to nederste billeder, at der er lagt en del omhu i at få husets omgivelser pæne efterhånden.

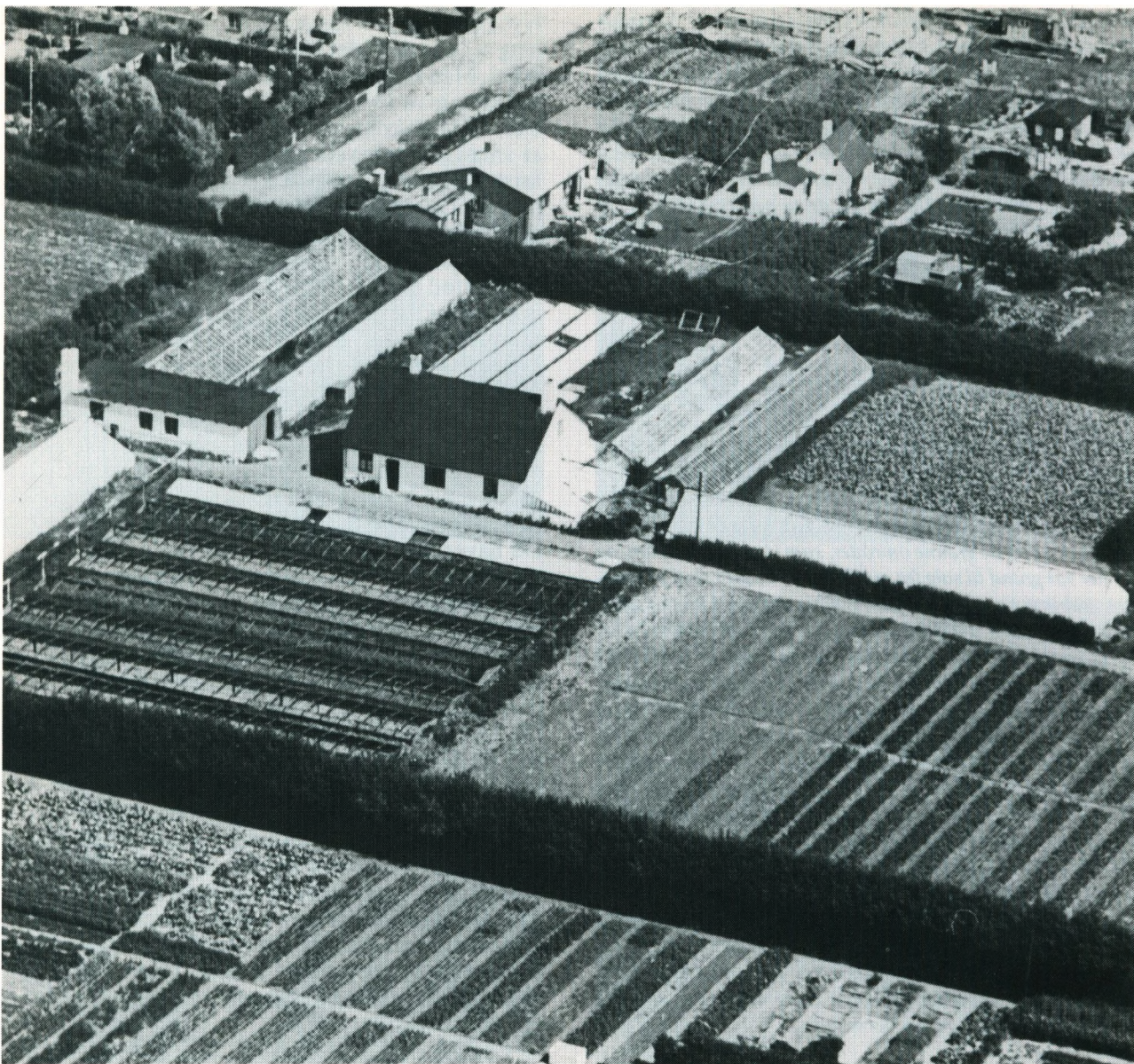
Foto: Rødovre lokalarkiv

„Hvorledes vi kom til Rødovre. Vi havde været gift i 13 år og havde altid haft have, først ved mælkeriet „Enigheden” i „Karens Lyst”, men efterhånden som kommunen skulle bygge, blev vi sagt op, og så en dag var vi ude at køre en tur ud af Islev Mark og så de grønne områder, som vi syntes godt om, og da der var grund til salg fra et lille træskur, som stod på marken, købte vi en grund til 50 kr. i udbetaling og 3 kr. om ugen. Men da vi havde lejlighed på Frederiksberg og betalte 24 kr. og 12 øre om måneden, de 12 øre var for vask af retiraden i gården, så blev det for dyrt, det var jo 36 kr., 12 øre hver måned. Så blev vi enige om at bygge og vi var de første der byggede herinde i Pilely, ja, her var jo ikke noget navn før senere. Her var hverken lys, vand, eller vej. Når vi kom til åen, hvor Rødovre begynder, var her bælgmørkt, det var i 1929 og vi flyttede ud i 30, vi byggede selv, jeg gik som murerarbejdsmand, for pengene var små, så vi måtte tjene dem først. Slotsherrensvej og Rødovrevej var meget smalle og der var grøfter på begge sider af vejen, der var to skoler og en kirke og vi skulle til Vanløse eller Husum at handle og kun en læge, Holm. Vi fik en læge Brandt på Klingsøvej i Vanløse. 35 eller 36 byggede de blå busser at køre fra Husum til Damhuskroen, der var ca. 1200 indbyggere. Sygekassen lå i en villa på Anneksgårdsvej, Kjær var formand.....”

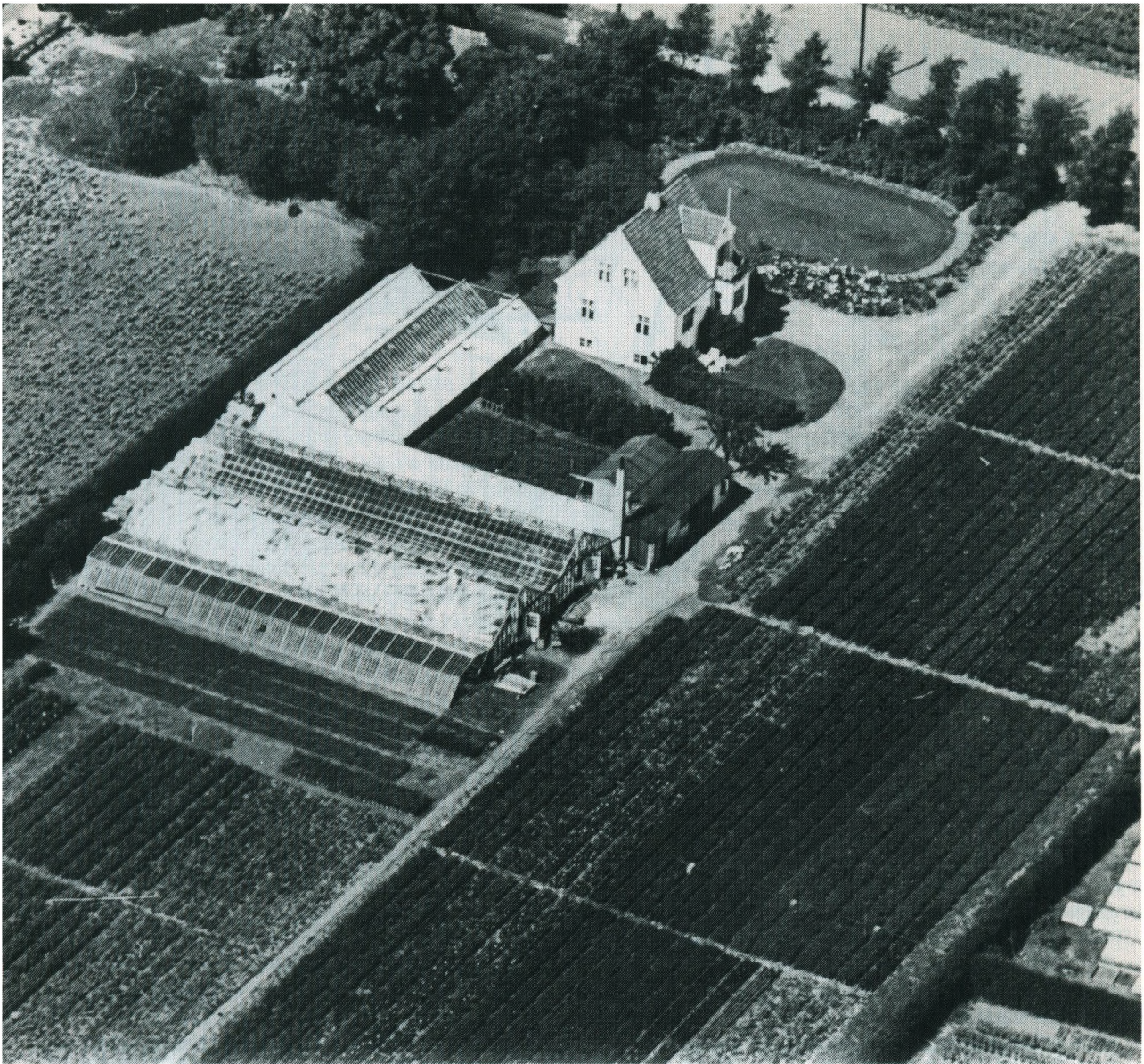
Nybyggerens pris for at bo i frie omgivelser var en lang rejse til arbejdet i byen. Det tog ca. 1/2 time med cykel. Man kunne også tage med bus til Husum, men så måtte man først gå 15-20 min. Selvom de tidligere ejere af udstykningsgrundene havde forpligtet sig til at anlægge slaggeveje i det nye kvarter, skete dette først i 1930'erne og da på initiativ fra grundejerforeningen. Lervejene var i forårs- og efterårsmånederne så smattede, at det først blev muligt at få taxaer til at køre herud efter 2. verdenskrig. De dårlige trafikforhold betød, at tilflytterne følte sig - og også var - ret isolerede. På grund af den meget uensartede beboersammensætning, den store udskiftningsgrad og kvarterets blandede fremtoningspræg, holdt beboerne sig for sig selv. De fleste havde kun tæt kontakt med nogle få familier i kvarteret. Til gengæld brugte man megen tid til familielivet, der kom ofte slægtninge og arbejdskammerater på besøg fra byen, og haven omkring de små huse blev der ofret megen tid og omhu på.

De haver, der blev anlagt i 1930'erne og 40'erne, var nyttehaver, hvor man dyrkede grøntsager, desuden holdt mange høns og kaniner, nogle få havde endog en gris. Den høje grad af selvforsyning, som haverne kunne give beboerne, fik stor betydning især i 30'ernes kriseår, men også senere under besættelsestidens rationering.

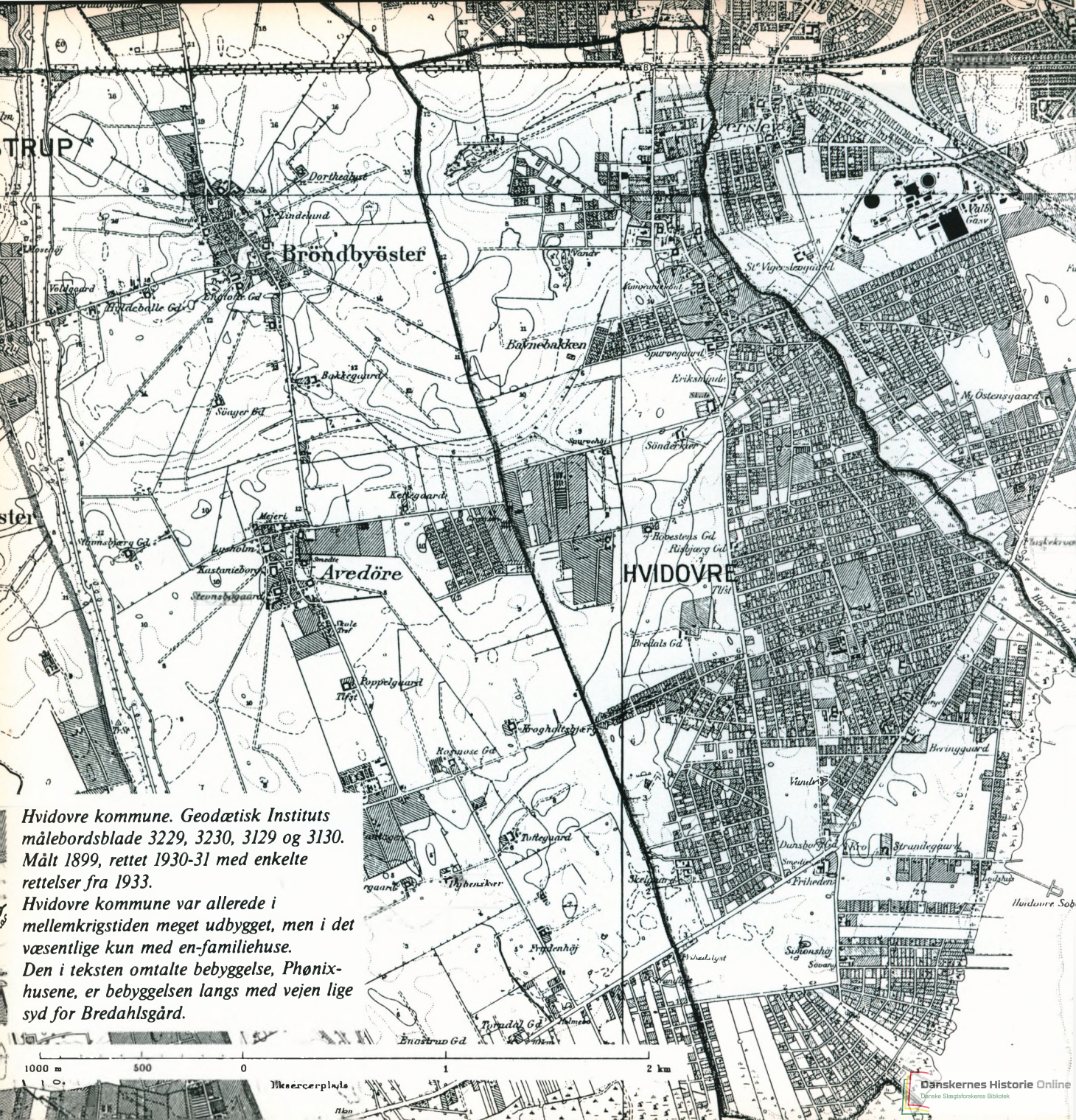
De her beskrevne nybyggerområder var begyndelsen til de store, karakteristiske villakvarterer, der i dag stadig præger både Rødovre og Hvidovre. Der fandtes ingen overordnet planlægning, men for nogle områder var der dog en enkel og nødtørftig udstykningsplan. Kvartererne fremtræder i dag som meget ensartede boligområder. Man finder her den anonyme selvbyggerarkitektur f.eks. 30'ernes velkendte bungalow, den lille provinsvilla fra omkring 1. verdenskrig eller det svenske træhus. Hvert hus afspejlede sin bygherres boligidealer, drømme og muligheder.



*Gartneri fra Rødovre i mellemkrigstiden. Det mest almindelige var blandede handlegartnerier, som det ses på billedet.
Foto: Rødovre lokalarkiv*



*Gartneri i Rødovre fotograferet i 1936. Bag gartneriet ses et begyndende villakvarter, med blandede sommerhus- og villaparceller.
Foto: Rødovre lokalarkiv*



Hvidovre kommune. Geodætisk Instituts målebordsblade 3229, 3230, 3129 og 3130. Målt 1899, rettet 1930-31 med enkelte rettelser fra 1933.

Hvidovre kommune var allerede i mellemkrigstiden meget udbygget, men i det væsentlige kun med en-familiehuse. Den i teksten omtalte bebyggelse, Phønix-husene, er bebyggelsen langs med vejen lige syd for Bredahlsgråd.

1000 m 500 0 1 2 km

HVIDOVRE SOGN 1901-1920

HVIDOVRE LANDSBY. Hvidovre havde ved århundredskiftet 559 indbyggere. I sognet lå ialt 31 gårde og 83 huse, hvoraf de 4 ikke havde jordtilliggender. Nogle af de største gårde lå i selve landsbyen, men efter udskiftningen i 1779 var en del af gårdene flyttet ud, så de kom til at ligge ved deres marktilliggender, det gjaldt f.eks. Beringgård, Bredalsgård og Svendebjerggård. Mange af de udflyttede gårde lå ned til engstrækningerne ved kysten. Her lå desuden nogle fiskerhuse og et lodshus. I selve byen lå der foruden gårdene mange huse, hvor bl.a. byens smed, håndværkere og en banevogter boede. Da kommunen på de to sider var afgrænset af vådområder langs Harrestrup å og Kalvebod Strand var den vanskelig tilgængelig, kun 7 småveje førte til byen, og denne beliggenhed forblev også de første årtier efter 1900 et problem. De dårlige trafikmuligheder betød bl.a., at der ikke blev placeret nogen nævneværdig industri i området.

Befolkningen var hovedsageligt bønder og 96 % af sognets areal var anvendt til landbrug, men gartneridriften var i betydelig vækst. Selvom kun 6% af beboerne ernærede sig ved gartneri, har det muligvis været bibeskæftigelse for flere, blandt andet har en del af husmandlodderne været drevet som havebrug. På grund af den nære beliggenhed til kysten fandtes der 3% af beboerne, der ernærede sig ved fiskeri, og allerede i begyndelsen af 1900-årene arbejdede 30% af den voksne mandlige befolkning udenfor sognet

bl.a. som bryggeriarbejdere og arbejdsmænd. Disse arbejdsmænd har formodentlig boet i nogle af de mange huse, der fandtes i landsbyen, og måske er indtægterne fra lønarbejdet blevet suppleret med indtægterne fra egne havesager.

UDSTYKNINGEN BEGYNDER. Hvidovres urbanisering begyndte i 1904, da et grund- og ejendoms-selskab „Radiv” opkøbte 72 tdr. land i spekulationsøjemed. I løbet af det næste årti fortsatte udstykningen så småt. Samtidigt med at folk udenfor Hvidovre opkøbte jord i kommunen, skete der en betydelig forøgelse af gartneriarealet. En del af de frasolgte jorder blev udstykket til gartnerier, og flere fandt beskæftigelse her. I 1909 var der i Hvidovre 25 gartnerier og 34 landbrug, hvoraf nogle blev drevet som blandet gartneri- og landbrug.

Denne udvikling aftegnes i det antal af befolkningen, der blev beskæftiget indenfor gartnerierne. Det drejede sig i 1920 om 20% af de voksne over 18 år. På dette tidspunkt var nu 37% af beboerne beskæftiget indenfor landbrug og fiskeri, mens 31% arbejdede i København og Frederiksberg, med handel og håndværk m.v.

I modsætning til Rødovre, der fik et egentligt villa-kvarter, Søtorp, opstod der i Hvidovre i de første årtier efter 1900 en blandet kolonihave-lysthus- og helårsbeboelse ligesom i Rødovre.

LYSTHUSBEBOELSEN I HVIDOVRE. Mellem 1911 og 1920 blev der udstykket et stort antal parceller, ialt 2.779, men kun 24 af disse blev bebygget med huse til helårsbeboelse, på mange af grundene blev der opført lysthuse og havehuse.

De første grundejerforeninger i Hvidovre var „Strandby” og „Hvidovregårds Villaby” begge fra 1904. Oprettelsen af grundejerforeninger kan dog kun give et fingerpeg om, hvornår udstykning skete, men ikke sige noget om, hvornår man kan tale om et villakvarter, da udstykningerne kun langsomt blev bebygget. De første udstykninger foregik dels ude ved kysten dels langs Køgevejen ind til områderne omkring Damhusåen. I perioden indtil 1920 blev der oprettet en halv snes grundejerforeninger.

Sognerådet, der bl.a. bestod af de store gårdejere, gav kun samtykke til nedlæggelse af en gård, hvis det på forhånd kunne dokumenteres, at der var købere til grundene. De udstykkede parceller var små, på mellem 500-800 m², og ligesom i Rødovre lagde man den klausul på grundene, at de kun måtte anvendes til helårsbeboelse, hvis der var kloakeret og direkte adgang til en vej. Det var der sjældent, og derfor boede befolkningen i lysthusene ulovligt; de optrådte således ikke i lister over beboerne, de såkaldte mandtalslister. Problemet med den ulovlige lysthusbeboelse blev akut på det tidspunkt, hvor man stod overfor at skulle løse børnenes skolegang. Hvilken kommune skulle tage sig af tilflytternes børn? Tilflytterne var, ligesom i Rødovre, arbejderfamilier fra det indre København, der ønskede at komme ud i lys og luft og få en jordlod til havesager, der kunne supplere lønnen.

Sognerådet i Hvidovre viste sin modstand mod tilflytterne og mod de øgede sociale udgifter ved at nægte børnene fra lysthusområderne retten til at gå i skole. Det blev påpeget, at der var tale om ulovlig beboelse, derfor måtte det være den kommune, tilflytterne kom fra, i dette tilfælde Københavns, der skulle tage sig af børnenes skolegang. Ved at nægte børnene mulighed for at gå i skole, mente man, at man kunne tvinge tilflytterne til at flytte tilbage, hvor de kom fra. Den ulovlige lysthusbeboelse, var jo, som

tidligere nævnt, et resultat af boligmangelen efter krigen. Mange af havehusene blev efterhånden forbedret, så man kunne bo her hele året, og familien tog så skridtet og flyttede udenfor København. Det var en meget almindelig fremgangsmåde, at man i mange år boede i huset om sommeren, og når man så havde fået penge til det, byggede man til, nogle byggede et helt nyt hus på grunden. Således har Jensine Rørvig født i 1882 berettet om udflytningen til Hvidovre, at familien købte grund i Hvidovre i 1917. Frem til 1935 boede de i sommerhus på grunden i 4 måneder om året. I 1935 opførte de en bungalow og flyttede derefter fra Vestmannagade ud til Hvidovre. Jensines mand arbejdede på P. M. Knudsens Barnevognsfabrik som forvalter. Jensine selv havde tidligere haft en barnevognsforretning i Hellerup, men holdt op i 1926. I 1935 bestod familien af forældre og 4 sønner, der blev født mellem 1914 og 26. Bungalowen bestod af 4 værelser. Der var spisestue, dagligstue og soveværelse oppe, mens de to af sønnerne delte et værelse i kælderen. Den ældste søn sov i dagligstuen.

Drengen på billedet fortæller til Hvidovre Lokalarkiv i 1958:

Billedet er et »portræt« af et træhus i Hvidovre fra 1920erne, dengang da kriseramte arbejdere i stort tal drog til kommunen for at boette sig i ulovlige træhuse, opførte af tilfældige, ukurante materialer. Huet her blev »bygget« i 1923 på hjørnegrunden Bjørnvej nu Bårsevej/Risbjergvej på Gammelgårdens udstykning.

Kort efter blev det som helårsbolig taget i brug af en familie med 5 børn, måske lige i overkanten til de ca. 38 kvadratmeter!

Husets skelet bestod af uens lægtetyper, beklædt udvendigt med gråmalede pakkassebrædder, indvendigt med brædder fra appelsinkasser og tapetseret. Ingen af brædderne havde

not eller kehle og mellemrummet var selvfølgelig uisolaret. Gulvene i »stueplanet«, bestod af svære, ru planker, lagt på strøer direkte på jorden. Husets mål var ca. 8,5 gange 4,5 meter plus en lille karnap (entre). Det var i stueplan delt i tre lige store rum: i syd køkkenet med dør i gavlen, fra køkkenet en dørløs indgang til soveværelset, herfra en ligeledes dørløs indgang til stuen, der oprindeligt i den tilbyggede karnap var tiltænkt egen »fin« indgang, men entreen blev benyttet til garderobe og anden opbevaring, da hoveddøren var uoplykkelig på grund af skævheder: den havde påtaget sig en »bærende« funktion!

Stuen var forsynet med husets eneste kakkelovn med røgrøret ført gennem blikplade og bræddewæg til muret, fritstående skorsten ved siden af huset.

Et lykkeligt resultat af en stædig skorstensfejers overtalelsesevne: den første tid passerede røgrøret centimetertæt på træværket.

Uanset denne forbedring var huset brandfælde nok endda: fra køkkenet førte en »hønsstige« op til 3 rum, hvis vægge direkte fulgte tagets profil - kun lige under tagryggen kunne man stå oprejst. Gulvene var gyngende på grund af underdimensionering, så loftet var kun egnet som soverum for børnene og til pulterloft. Gennem tagbrædderne stak enderne af tagpapsømmene ud a la fakirseng. Om vinteren dannedes en klump is på hvert søm, det kunne man så more sig med at brække af og spise, når man lå i sengen de kolde vinteraftener. Rummene var uopvarmelige og uden lys.

Huset havde ikke vandværk, vand, kloak eller strøm. Der brugtes petroleum til lys og madlavning (primus), om sommeren ofte ildsted i haven. Brøndene i kvarteret løb jævnligt tomme, så vandet måtte hentes - endog nu og da stjæles - langvejs fra. Iøvrigt lå brønden i baghaven, ligeledes lokum, høse-, ande- og kaninskure, klods op ad naboernes tilsvarende faciliteter. Der var ingen, der havde råd til pjatterier som vandanalyser!

De sundhedsmæssige (og sociale) vilkår for beboerne i disse områder er kapitler for sig og skal ikke nævnes her. Kommet et par generationer på afstand kan man idag, lidt forsonende - vi overlevede da - betegne disse klondyketilstande som en interessant epoke i Hvidovres historie.

O M H.

NB: Billedet er fra 1936, huset var uændret fra 1923 til nedrivning i 1939.



HVIDOVRE I MELLEMKRIGSTIDEN

Ser man på Vestegnen som forstadsområde, er det især to perioder, der har sat deres præg på bebyggelsen: først og fremmest mellemkrigstiden, hvor store selvgroede villakvarterer voksede frem, og dernæst 1960'erne og 70'erne, hvor man byggede udstrakte, ensartede betonboligmiljøer og industrikvarterer.

Fra den første periode, som allerede i dag er historisk, findes utallige, næsten enslydende beretninger. De giver indblik i den hverdag, som de første udflyttere fra København delte, dengang landbrugs- og gartnerilandet omkring byen forvandlede til forstadsområder. Det følgende citat er et eksempel på en sådan beskrivelse, der er givet af en gammel „hvidovring“, Valborg Vendelby, der i anledning af en lokalhistorisk dag i kommunen har fortalt om, hvordan det gik til, da hun og hendes familie flyttede til Hvidovre i 1936.

„Vi flyttede til Hvidovre i 1936. Min far byggede hus for os i 1935. Med os flyttede min svigermor. Da vi i sin tid havde overtaget hendes grund, skulle hun bo hos os.

Min mand arbejdede i Vestergade, men lønnen var jo ikke stor. Min svigermor syede tøj for et firma, hvor jeg hjalp med at sy og kørte frem og tilbage med sytøjet, og foruden hjalp jeg tilovre hos „Brassica“ med forefaldende arbejde som at plukke tomater og blomkål, der også gav en lille skærv til husholdningen.

Da pengene var små, var maden derefter. Vi begyndte dagen med morgenkaffe / the. Jeg smurte ti stykker mad, sommetider fik min mand tolv stykker mad med, han var jo ung og havde en god appetit.

Jeg gik så i gartneriet, hvor jeg fik min middagsmad, for gartner Andersen havde folkehold. Blev der en rest tilbage, fik jeg den med hjem. Da vi kun var tre, var der altid mad nok.

Om eftermiddagen kørte jeg på cykel til Frederiksberg med det sytøj, min svigermor havde færdigt, eller jeg hjalp hende. Hos Schrader på Beringgård købte vi mælk ved køkkendøren, så jeg havde en lille spand til mælken.....

Vi fik en del mælkemad, for det var billigt, så havde vi også grønsager og kartofler i haven foruden frugter til suppe eller

grød. Men man skulle have fantasi, for ikke kosten skulle blive ensformig.

Min mand søgte stadig arbejde, der gav flere penge, så det gik noget af aftenen med, og ellers syede vi lige så godt aften som dag, og huset skulle også vedligeholdes, det var efter fyraften eller om søndagen og mest i den lyse tid af året.

Fornøjelser var der ikke meget af, for der var ingen penge til det. Jeg var medlem af Hvidovre Husmoderforening fra 1937 og frem til 1940.....

Vores søn blev født i dec. 1937, da var der ikke noget, der hed sundhedsplejerske. Da klarede vi det hele selv, hans tøj syede vi selv, strikkede også mange gange af garn, vi selv trevlede op”.

Beretningen rummer mange karakteristiske træk fra denne periode, og fra det liv, der levedes, da mange arbejderfamilier fra København flyttede udenfor byen og blev selvbyggere.

Som det ses, var grøntsager og husdyrhold vigtige for livets opretholdelse. Billig mælkehandel ved stald-døren indgik også i forsøget på at holde leveomkostningerne nede, ligesom kvindernes sæsonarbejde ved de mange gartnerier var noget karakteristisk.

PHØNIX-HUSENE. Et resultat af boligmangelen var opførelsen af Phønix-husene i begyndelsen og midten af 1920'erne. Det var to rækker små, finske træhuse, der blev opført på begge sider af Brostykkevej, der dengang var en smal grusvej. Beboerne i disse huse var arbejdere fra københavnsområdet eller husvilde, børnerige familier.

En af beboerne, Axel Petersen, fortæller i bogen „Mit livs erindringer”, hvorfor de flyttede hertil:

„Gennem en annonce i Socialdemokraten fik vi så tilbud om at leje et Phønixhus på Brostykkevej i Hvidovre. 60 kr. om måneden med 2 måneders udbetaling forud— Det var et dejligt lunt træhus med tre værelser, et stort dejligt køkken og vaskeskehus og 2000 alen have. Da vi havde boet der i 2 måneder, fik vi tilbud om at købe det på købekontrakt, 60 kr. om måneden uden udbetaling. Ad åre kunne man så omprioritere, bevilge et lån og overlade mig skøde på ejendommen, huset skulle koste 8.500 kr.”.



Phønixhuse på Brostykkevej, Hvidovre Foto: Forfatterne



Hans datter, Gurli Mogensen, der senere overtog barndomshjemmet, fortæller, at der var „das“ udenfor, men omkring 2. verdenskrig blev der indlagt WC under trappen i entreen. Faderen arbejdede som hjemmeskrædder, og han anvendte et værelse ovenpå som værksted. Børnene sov i soveværelset sammen med forældrene, senere flyttede Gurli ned på en divan i stuen, mens lillebroderen sov i en seng, der blev slået op i kammeret ovenpå.

Phønixhusene var ikke ret store, men den trange plads indendørs blev opvejet af de gode muligheder for at lege udendørs. Børnene legede overalt på markerne, der lå rundt om husene. Gurli Mogensens mor havde syarbejde bl.a. for Moresco i København, og moderen spadserede til byen for at aflevere de færdigsyede ting, bl.a. veste. Faderen var i perioder lappeskrædder, når han ikke havde fast ansættelse. De fleste af kvinderne i Phønixhusene var husmødre, men mange havde løsarbejde f.eks. i jordbærse-

conen, hvor kvinder og børn fik arbejde på gartnerierne.

Phønixkvarteret i dag er blevet ødelagt en del, især fordi Brostykkevej er blevet en meget trafikeret gennemfartsvej. Og en del af det idylliske præg forsvandt, da husenes forhæve blev formindsket med 4 m., fordi der skulle anlægges kloak. Helhedspræget er også for en stor del gået fløjten gennem de mange til- og ombygninger, der har betydet, at husene nu har så forskellig størrelse som 75 m², med 3 rum, og 120 m² med 5 rum. Nogle af husene er blevet forsynet med beklædning enten af mørkt træ eller skalmur.

Beboerne er også i dag fortrinsvis arbejderfamilier, mændene faglærte og ufaglærte, kvinderne uddannet indenfor HK-sektoren. Der findes en del familier, der har boet her 30-40 år, og blandt disse er kvinderne ofte husmødre.

Mange af beboerne har arbejde i København og er

også flyttet hertil fra forskellige bydele i København. Mange boede i små 2-værelses lejligheder og flyttede hertil, dels fordi de ønskede hus med have, dels fordi prisen på husene var rimelig, og Hvidovre lå bekvemt for arbejdet i København.

De familier, vi talte med, var meget glade for at bo her. Kvarteret blev betegnet som roligt, trods den befærdede Brostykkevej. Dog var der selvfølgelig også irritationsmomenter, som det fremgår af følgende bemærkning: „Her er udmærket, men en del trafikstøj og for mange hundelorte på fortovene, ellers tæt ved bibliotek, offentlige kontorer, sportsaktiviteter, transportmidler, vandet”. Og samme beboer fortsætter: „Lidt specielt villakvarter, da der går en stor vej, og der ligger et større ejendomskompleks (Bredalsparken). Her bor alle aldersgrupper. Vi føler ikke, at det er noget fint sted at bo, men ganske almindeligt. Dog føler vi, at der her er et dejligt miljø og en rar stemning. Det er vigtigt, at det er et ældre kvarter, som ikke er domineret af store betonklodser”.

Naboforholdene afhænger noget af hvilken periode i sit liv man befinder sig i. Således havde mange af de ældre ikke så meget samvær med naboerne, men familier med børn havde fået etableret fælles børnepasning, der for nogle familiers vedkommende havde udviklet sig til fælles teaterture og pasning af hinandens hus i ferier.

Fælles for mange beboere var, at de var ret aktive deltagere i foreningslivet i Hvidovre. Man gik i aftenskole, i KFUM, deltog i møder i grundejerforeningen eller i pensionistforeningen. De yngre familier, der arbejdede i København, anvendte Hovedstadens udbud af restauranter, biografteater og museer noget mere end de midaldrene og ældre, der var meget lokalt knyttet, dette gjaldt også indkøbsvaner. Nogle af familierne anvendte også de store lavprisvarehuse på Vestegnen, især når det gjaldt indkøb af større ting som møbler.

Haven spillede en stor rolle for alle familierne, og man opholdt sig meget udendørs her om sommeren. En enkelt af familierne havde høns. Desuden havde nogle af familierne sommerhus og kolonihave ved siden af.

SELVGROEDE VILLAKVARTERER

RISBJERGGÅRDS VILLABY. Forbedrede trafikforhold satte fart i udstykningen, og byggeriet indtil anden verdenskrig blev, som i Rødovre, præget af selvgroede villakvarterer som f.eks. Risbjerggårds villaby. Dette villakvarter er udbygget i mellemkrigstiden, og er endnu idag præget af sit oprindelige blandede udseende med sommerhuse, hvoraf der endnu findes nogle, villaer fra 20-30erne og selvbyggede bungalows fra 30-40erne, med senere ud-, om- og tilbygninger. Der er „liv” i haverne, d.v.s., de bærer præg af at blive brugt til andet end afslapning og kaffedrikning. I mange ses redskaber og opsavet træ til f.eks. skure og både. I næsten alle haverne findes et lille træskur eller udhus, her er nyttehaver og mange gamle frugttræer, oftest fint beskårne.

Der bor endnu få af de indbyggere, der flyttede hertil i 30erne, men kvarteret bærer i øjeblikket præg af udskiftning. Der er mange børn på vejene, og udfor mange af husene ligger bunker med kasserede materialer, gamle komfurer og nyt byggemateriel. Unge familier med børn er flyttet hertil, og de gamle huse bliver renoveret og istandsat.

Beboerne er faglærte arbejdere, håndværkere og HKere. De fleste af de yngre og midaldrene kvinder har lønarbejde. Arbejdsstedet er både Hvidovre, Rødovre og København. Mange af beboerne er kommet hertil fra provinsen.

Det er karakteristisk for kvarteret, at husene er ret små, omkring 80-90m². Vi talte med flere familier herude og fik at vide, at nogle var kommet fra endnu mindre boliger, små to-værelses lejligheder i København eller mindre huse. En enkelt familie var flyttet fra et lidt større hus, men de var nu pensionister, og et mindre hus uden trapper passede dem godt. Flere familier havde 2-4 børn, og var kommet hertil for at få mere plads.

Det er dog ikke blot størrelsen af huset, der bestemmer, om man flytter hertil, men også pengepungen. En familie sagde: „Vi så på mange huse, dette passe-

de bedst til den smule penge, vi havde. Ja, le bare. I 1947 kostede huset 25.000 kr. Det er fra 1926, var med kakkellovn og intet badeværelse. Men den gang var det mange penge, vi sad hårdt i det i mange år for at betale lånet ud. Da det var sket, byggede vi til”.

Kvarteret er ikke præget af biler, og dem, vi snakkede med, tog enten cyklen eller S-toget på arbejde.

Nogle af beboerne har tidligere haft sommerhus i kvarteret og senere bygget helårshus. Det er det karakteristiske mønster for forstæderne.

Vi snakkede med nogle om, hvilke forventninger de havde haft, da de flyttede hertil. Forventningerne drejede sig om mere plads, om et roligt boligkvarter og en god skole for børnene. En af beboerne udtrykte det således: „At få gode boligforhold i et pænt og roligt kvarter, især for børnenes skyld. Vores børn er harmoniske mennesker med en god uddannelse. De kunne altid tage venner med hjem, fordi vi havde plads nok.”

Kvarteret betegnes af en anden beboer således: „Stille og roligt med rare mennesker, og vi har gode transportforhold”. Familierne giver også udtryk for, at der er gode naboerforhold. En enkelt bemærker dog, at der findes nogle kvarterer, hvor man kommer hinanden mere ved end i dette. En anden, at der måske nok er pænere på Strandvejen, men alle er glade for, at der er „stille og roligt”. Det fremgår ikke, hvad der egentlig menes med dette, er det trafikstøj eller er det noget mere „menneskeligt” som slagsmål, råben eller erfaringer fra en opgang, hvor man kan høre, hvad folk i nabolejligheden foretager sig?

Nabokontakten består af kaffedrikning med nogle få, man låner ting hos hinanden, nogle passer hinandens børn, og på nogle af vejene er der en årlig vejfest. Dette arrangement har måske givet anledning til, at familien på denne vej kender mere til et større antal familier: „selvfølgelig kender vi nogle bedre end andre: Vores nærmeste naboer og genboer, der omfatter ca. 16 familier. Vi låner hos hinanden, vi samler ind til runde fødselsdage, konfirmationer, sølvbryllupper og er så til andendagsgilde bagefter. En gang om året holder vi vejfest”.

Ellers er det mest familie og venner, samt voksne

børn, der kommer til middag. Men hvor ofte kan være vanskeligt at fastslå, da fornemmelsen af „ofte” eller „sjældent” er subjektiv. To familier fortæller konkret: „Naboer til middag 4 gange årligt, børn til kaffe en gang ugentligt, venner og børn til middag en gang om måneden”. De fleste naboer hilser man blot på. Spørger man om, hvordan beboerne i kvarteret bruger lokalområdet, fremgår det, at der er megen tilfredshed med Hvidovre som handelsby, og at folk sjældent tager til København for at købe ind. Det er også værd at bemærke, at familierne ikke alene handler lokalt, men også i mindre butikker, og ikke i de nye store centre. Dette sidste hænger sandsynligvis sammen med, at kun en enkelt af familierne har bil.

Til København tager man sjældent, en enkelt familie nævnte dog teaterture, og nogle tog på museer og i Dyrehaven. Men den nærmeste omegn anvendes til cykelture. Man bader i Køge-Bugt og går ture på „volden”, d.v.s. Vestvolden. Andre fritidsaktiviteter er havearbejde, aftenskole og mange ser teater i Hvidovre.

Nogle af familierne tilbringer deres sommerferier i eget sommerhus, andre tager på charterrejser, og en del af de beboere, der kommer fra Jylland, rejser på familiebesøg hertil. Der var ingen af de familier, vi talte med, der havde ønske om at flytte hverken fra deres hus eller til et andet sted.

Alle familierne havde foretaget ændringer i enten hus eller have. Nogle havde fået installeret et oliedfyrt, andre havde fået et nyt køkken eller badeværelser, og en del havde sat nye vinduer i for at forbedre varmeøkonomien. Efterhånden som børnene flyttede hjemmefra, blev børneværelserne overtaget af de voksne, nogle havde således fået indrettet et musikrum eller et syrum, andre havde fået hver sit soveværelse. Alle familierne spiste i køkkenet til hverdag. Kun en enkelt af familierne betonedede, at stuen var de voksnes domæne, i de øvrige familier lagde man vægt på, at børnene måtte være overalt. Haven blev betragtet som en væsentlig del af huset, her tilbragte man megen tid i sommerhalvåret, og der blev arbejdet meget med nyttehaven.

Et lignende kvarter med små selvbyggerhuse og veje med mange småpladser er det såkaldte „Grækenlandskvarter”, der har fået sit navn, fordi vejenes navne er hentet fra den græske mytologi. Dette kvarter har bevaret meget af sit oprindelige præg. Hvis man vil danne sig et indtryk af, hvordan de første kvarterer med den ulovlige lysthusbeboelse så ud, kan man søge til Præstemosekvarteret i kommunens nordvestlige del. Her findes stadig små sommerhusagtige boliger, der fortæller, at boligmangel og ulovlig sommerhusbeboelse ikke blot var et mellemkrigstidsfænomen, men stadig er realiteten for en del mennesker i københavnsområdet.



Selvbyggerhuse fra Risbjerggårdskvarteret i Hvidovre.

Billedet øverst fra Risbjerggård Allé 3 er taget i 1926. Det er en typisk, såkaldt murmestervilla, med halvvalmet tag i rødt tegl, med udgang i gavlen og 3 værelser og køkken i stuen foruden 2 små gavlværelser ovenpå.

Billedet nederst er et længeagtigt hus med mindelser om Bedre Byggeskik: de røde mursten, tegltaget og de småsprosede vinduer.

Billedet på næste side viser den typiske bungalow med pudset mur og paptag. Husets mangel på tagetage har i de fleste tilfælde medført, at der er bygget en høj kælder, som ofte blev anvendt til soverum.

Se f.eks. Jensine Rørvigs beskrivelse. Huset her har ikke de ellers typiske hjørnevinduer.

Foto: Forfatterne og Hvidovre lokalarkiv



KØGE BUGT SOM UDFLUGTSMÅL OG SOMMERPARADIS

En særlig attraktion ved Hvidovre var den nære beliggenhed ved kysten, hvor sommerlivet efterhånden blomstrede op med udflugter, teltejre, bl.a. ved Valensbæk Plantage, og badeliv ved de nyanlagte badeanstalter. Socialdemokratiets oplysningskampagner for et sundere og bedre liv i frie omgivelser blev af stor betydning for brugen af Køge Bugt-området som de københavnske arbejderfamiliers rekreations- og fritidsområde.

Fra begyndelsen af 1900-årene begyndte de befolkningsgrupper, der var bosat i den syd- og sydvestlige del af København, at tage kysten ved Køge Bugt i besiddelse i fritiden.

For den del af arbejderklassen, der ikke havde økonomisk mulighed for at skaffe sig grund eller hus, blev området til et udflugtsmål på søn- og helligdage.

DE FØRSTE UDSTYKNINGER. De tidligste udstykninger var de ufrugtbare strandene ved Kalvebod Strand. Allerede i 1904 begyndte en udstykning af parceller til sommerhusgrunde her.

Interessen for at bese eller købe en strandgrund steg, og det gav stødet til oprettelse af et privatejet trafikelskab i 1918. Det drejede sig om søn- og helligdagskørsel med hestetrukken vogn, der kørte københavnere på udflugt til Hvidovre ad Køgevejen til Flaskeroen.

Da udstykningen rigtig fik fart på, og da det måtte formodes, at flere og flere ville søge ned mod kysten for at bese det nye sommerland, begyndte en driftig

vognmand, C.J. Jensen, i 1919-20 søndagskørsel med lastbiler. Det åbne lad blev forsynet med træbænke, hvor folk sad tæt sammenstuvet, men med fri udsigt. Søgningen har været stor, for allerede i 1921 blev der startet et konkurrerende firma, som kørte ad Vigerslev Alle til Frihedskroen, der lå lidt længere nede ad Køgevejen end Flaskekroen.

Københavnernes udflugt startede på Trekroner Plads, det nuværende Toftegårds Plads. Man kørte hele vejen rundt for at bese det nye udflugtsland. Den forhenværende Hvidovreborgmester Chr. Sørensen fortæller, at københavnernes tog Hvidovre som mål for en søndagsudflugt: „De tog busserne fra Trekroner Plads, og som på en anden sight-seeing tur blev de trofast siddende hele vejen rundt, for at bese det nye land, Hvidovre, hvorved de mennesker, der skulle ud til sommerhus eller kolonihave havde mere end svært ved at komme med busserne”.

De to ruter mødtes ved Frihedskroen, hvor vognene vendte, og man kørte tilbage til udgangsstedet. Fra 1925 blev de to selskaber slået sammen til Hvidovre Rutebiler, et selskab, der stadig varetager den vigtigste bustransport på egnen. Allerede fra 1925 blev der kørt ad ruten Trekronegade, Gl. Køgevej, Frihedskroen og retur langs Vigerslev Alle, en rute, der også idag er Hvidovres vigtigste busforbindelse.

Denne kollektive transport, der fra begyndelsen alene tog sigte på at køre københavnernes på søndagsudflugt, blev en af de væsentligste faktorer i den hastigt voksende udstykning af jordparceller til sommerhusgrunde langs Køge Bugt. Mange af de københavnere, der anskaffede sig sommerhus ved Kysten, blev senere „hvidovringer”.

Rutebilkørslen viste sig dog langt fra at kunne opfylde efterspørgslen efter søndagsture, og i 1927 indsatte rutens ejer en udflugtsbåd på strækningen. Rutebåden „Strandgreven” afgik fra Langebro, lagde til ved Hvidovre Søbad, fortsatte til Greve Strand, videre til Karlstrup Folkepark, Solrød og endestationen Køge.

Der var en hverdagsrute tur/retur hver tirsdag og torsdag, men ellers var trafikken baseret på weekendsejlads, hvor turene var lagt således, at man både

kunne planlægge et længere ophold med overnatning, men også kunne nøjes med en dagtur. Båden kunne rumme 175 mennesker, og den var udstyret med gode kahytter og rigelig dæksplads. Turen fra Langebro til Køge tog 3 1/2 time.

På landjorden skød det ene etablissement op efter det andet, f.eks. Karlstrup Folkepark ved Solrød, der var anlagt af Københavns kommune. Her begyndte man allerede i 1893 at planere en tidligere grusgrav og beplante den med nåletræer. I 1925 fik Moritz Mortensen spiritusbevilling for 5 måneder, og der blev nu opført en sommerrestaurant, kombineret med en lejrlplads til telte. Samtidigt byggedes der en del træhytter til udlejning.

Gurli Mogensen fortæller, hvordan hun som barn var med på den lange vandretur om sommeren, hvor man med bagagen i en trækvogn drog til Vallensbæk, hvor vandet dels var bedre og mere dybt end i Hvidovre, og hvor der også var rart at ligge på grund af plantagen. Hun var også mange gange i teltlejr her, idet f.eks. DUI arrangerede teltlejr for børnene.

Som det fremgår af ovenstående var det ikke alene københavnernes, der brugte kysten som udflugtsmål. Også den voksende befolkning i de sydlige og sydvestlige forstæder satte deres præg på kystområdet. Da kysten ud for Hvidovre var meget flad, blev der opført et søbad, „Hvidovre Søbad” i midten af tyverne. Der byggedes kabiner og badebroer, og disse sidste var så solide, at både også kunne lægge til ved dem. Senere indrettedes også en restauration ved søbadet.

Gurli Mogensen, der det meste af sin barndom boede i Phønixhusene, fortæller: „I sommerferien var jeg så lykkelig at få et månedskort af min far til Hvidovre Søbad. Det kostede vistnok 5 kr. Og så tilbragte jeg det meste af dagen i de engang friske bølger. Jeg kom næsten altid for sent der ude fra, der var jo også langt at gå, så jeg spændede meget af vejen hjem. Jeg skulle være hjemme til spisetid klokken 6, ellers blev min far hvidglødende”.

Naturen langs kysten var det flade, skovløse land, de store strandenges landskab. Men også for de folk, der stod længselsfuldt på stranden og kiggede over vandet mod Kongelunden, var der muligheder.



Kvinder ved Hundige strand. De uldne badedragter med bælte, det korte permanentede hår og den buttede kvindetype, der var mere almindelig dengang, fortæller, at tiden er sidst i 1930erne. Det flade vand i Køge Bugt gjorde det nødvendigt at opføre lange badebroer, og som det ses, levedes et livligt liv her.

Foto: Hvidovre lokalarkiv



Drenge ved Hvidovre strand, formentlig ved Lodsvej. De to bådtyper fortæller om livet ved kysten, der blev fisket og der blev drevet jagt. Foto: Hvidovre lokalarkiv

„Parcellisten” foreningsblad for Hvidovre og omegn beskriver det således: „Man smører sit brød, går uden mange omstændigheder ud på Hvidovre Søbads bådebro og stiger ombord i den lille motorbåd, der på små tre kvarter bringer os til landgangsbroen ved Kongelunden. En herlig og billig aftenstund kan tilbringes på denne måde”.

Sejlladsen til Kongelunden foregik både hverdage og søndage, dog var der flest ture på søndagene.

NORDPÅ ELLER SYDPÅ ? De her nævnte eksempler viser, at der allerede fra begyndelsen af dette århundrede hos den københavnske arbejderbefolkning har været tradition for at anvende Køge Bugt-området som rekreativt område.

Der var både ligheder og forskelle, hvis man sammenligner brugen af Køge Bugt og Nordkysten som fritids- og sommerområder:

Tilskyndelsen var den samme, efter en lang vinter i den trange by længtes man efter lys, luft og frie omgivelser. Arbejdstidsnedsættelserne og den noget bedre lønudvikling gjorde, at også arbejderbefolkningen kunne begynde at tage del i naturoplevelserne. Ligesom sommerbefolkningen langs Nordkysten stræbte man efter at kunne kombinere sommeropholdet med arbejdet i byen, d.v.s. sommerhusgrunden måtte ikke ligge for langt væk. Mange havde dog ikke midler til selv at anskaffe sig en grund, men kunne benytte sig af de efterhånden mange tilbud om en lørdag-søndagstur. At det ikke har været nogen helt lille forretning at lave udflugter sydpå ses af investeringen i udflugtsbåden „Strandgreven”.

I modsætning til sommerbefolkningen på Nordkysten havde de, der søgte sydpå, ikke råd til eller mulighed for at være pensionærer hos den lokale befolkning. I Køge Bugt-området tog det derfor længere tid, før de to befolkningsgrupper havde vænnet sig til hinanden.

Mens man nordpå især sværmede for den smukke natur, havde man en mere jordnær holdning her sydpå. En ting var, at konen og børnene nød godt af de frie omgivelser, mens faderen var på arbejde, men det forventedes også, at grunden gav afkast i form af kartofler, gulerødder og kål til vinteren.

PLANLÆGNINGEN AF OMRÅDET. Da planlæggerne i begyndelsen af tresserne begyndte at lægge rammer for byudviklingen langs kysten, søgte man at sikre ubebyggede, grønne områder som modvægt mod den voldsomme trafik- og byvækst. Man indså nødvendigheden af at friholde nogle arealer, efter at udviklingen andre steder havde vist, at friområderne hurtigt forsvandt. Det var således ikke den folkelige opfattelse af Køge Bugt-området som udflugtsmål, der blev baggrunden for planlægningen. Derimod var tanker om et strandparadis som Køge Bugt strand ikke nye. Allerede for mere end 50 år siden var der diskussioner fremme og planer i gang, der inde-

holdt nogenlunde de samme visioner som i dag om at skabe et stort, samlet strandområde langs kysten syd for København.

I 1928 har man i „Parcellisten”, der som omtalt er medlemsblad for parcel-, grundejer-, sports- og andre foreninger i Hvidovre, en ledende artikel, hvor der står følgende: „Der har gennem de sidste 20-25 år været talt oceaner af ord og udgydt have af blæk om mulighederne for at skabe storbyens befolkning virkelige folkeparker langs Køge Bugt og i samme forbindelse naturligvis også om adgangsforholdene til disse arealer”. Artiklen beskriver derefter, hvor tåbeligt det har været, at man ikke straks da sagen blev rejst, satte den i værk, og påviser, hvorledes grundpriserne i den forløbne tid er steget, så de offentlige myndigheder alene af den grund har forspildt nogle muligheder. Det nævnes dog, at Københavns kommune for nylig har sikret sig et areal ved Karlstrup Strand, og at et andet areal er ved at blive købt af Naturfredningsforeningen.

Året efter omtales i samme blad et projekt udarbejdet af ingeniør Svend Brannow. „Projektet går i store træk ud på at omdanne Avedøre-stranden og de store mosestrækninger ved Vallensbæk til kunstige strandparker og ligeledes skabe en kunstig badestrand ved inddæmning og oppumpning af sand. Det er hensigten i Gl. Køge Landevejs opland lige fra Solrød og Karlstrup til hovedstadens yderdistrikt efterhånden at skabe badestrand og strandparker i lighed med Folkeparken ved Karlstrup, således at der bliver fortsat badestrand fra Køge til København”. Et udsnit af forfatteren Peter Hansens: 'Ved byens yderste grænse' fra 1937 kan fortælle lidt om, hvordan Køge bugt området i mellemkrigstiden blev en vigtig ressource for den københavnske arbejderbefolkning.

„De var atter på flugt fra Byen... De var udrustet med Soveposer og Badetøj, der sammen med Telte og Kogegrej var fastspændt på Cyklerne... De fulgte en ny betonvej, der strakte sig fra Byens Yderkant langs Kysten sydover....

Den vej, ad hvilken de kørte i Dag, havde tidligere ligget upaaagtet hen. De tilstødende Jordarealer, der særligt ned mod Vandet bestod af Mose og Eng, havde nærmest været en

klods om Benet på de forarmede Jordbrugere, værdiløse og ubrugelige som de var. Men saa snart Vejen blev bygget om og gjort til Hovedfærdselsaare, skete der et Omslag. Trafikken voksede og Bebyggelsen bredte sig med rivende hast.

I god Tid havde Spekulanterne lugtet Fidusen, opkøbt Jorden og bestemt, hvad de de skulle bruges til. En storstilet Reklame fik hurtigt gjort Byen opmærksom på, at der her laa en Kyststrækning, velegnet for sommerudflugter. Som en Flodbølge rullede en vældig og stadig stigende Strøm af Biler og Cyklister ud for at tage det nyopdukkede Land i Besiddelse. Teltbyer skød op som Paddehatte mellem idylliske Sommerhuse, og Badelivet florerede.”

Meget tyder derfor på, at sydkysten med en tidsmæssig forskydning har haft en udvikling, der ligner den, der foregik nord for København. Blot var det andre befolkningsgrupper, som ikke i så høj grad havde offentlighedens søgelys, der benyttede disse områder.

RØDOVRE OG HVIDOVRE BLIVER FORSTÆDER I 1950ERNE

I begyndelsen af 1950erne begyndte den egentlige byudvikling, der samtidigt kom til at betyde afslutning på gartnerierens periode. Med byudviklingen steg grundpriserne så meget, at mange gartnere ikke kunne klare ejendomsskatterne. Derfor begyndte en udflytning til billigere grunde længere væk fra København.

Efter at kommunerne var blevet socialdemokratisk styret, blev et af målene at skaffe gode og billige boliger til arbejderklassen. Dette resulterede i et omfattende etagebyggeri. I Rødovre havde man foruden Kålormen fra 1929 bygget Damhusparken. Dette var et spekulationsbyggeri fra 1943 med 21 tre-etages blokke. Lejlighederne var små, de fleste på 2 værelser. Damhusparken var opført som en åben blokbebyggelse med grønne plæner mellem blokkene.

Både i Hvidovre og Rødovre havde man udstukket nogle retningslinier for, hvor højt der måtte bygges i kommunerne, men disse krav om højst 3 etager blev senere opgivet.

DE ALMENNYTTIGE BOLIGSELSKABER.

Bolignøden efter 1. verdenskrig havde medført stiftelse af en huslejerforening, hvis formål var at arbejde for almennyttig byggevirksomhed. Under 2. verdenskrig foregik en kraftig agitationsvirksomhed for oprettelse af nye lejerforeninger, der dels skulle kæmpe for en bedre lovgivning, dels skulle medvirke til højere levestandard for arbejderbefolkningen gennem afhjælpning af bolignøden og opførelse af tidsvarende boliger.

CARLSRO. Det var Rødovre almennyttige Bolig- og Byggeselskab, der planlagde og opførte en samlet bebyggelse, baseret på kollektive principper, på gården Carlsros jorder. Bebyggelsen kom til at bestå af 597 rækkehuse, heraf 62 med pensionistboliger, samt en

otte-etages bygning med 236 lejligheder. Som noget nyt indrettedes der butikker, restaurant og andre fællesfaciliteter. Det var dog ikke denne kollektive idé, der tiltrak beboerne, men derimod boligmangelen. Da valgmulighederne var ringe, måtte boligsøgende tage, hvad de kunne få.

BEBOERNE I CARLSRO. Beboerne kom fra små lejligheder i København. I rækkehusene var det unge familier med børn, der flyttede ind. Beboersammensætningen viste et bredt udsnit af arbejderklassen med 40 % faglærte, 25 % ufaglærte foruden 28 % funktionærer og tjenestemænd. Mens kvinderne i de tidligste forstadskvarterer ikke havde haft fast erhvervsarbejde, men været løsere tilknyttet arbejdsmarkedet med sæsonarbejde på gartnerierne eller hjemmesyning for fabrikker, så havde over 1/3 af kvinderne i de nye boligområder erhvervsarbejde.



Kollektivhuset til bebyggelsen Carlsro, opført 1952 af Danskalmennyttigt Boligselskab.

Foto: Rødovre lokalarkiv

Den ret høje husleje gjorde det nødvendigt med to indtægter. I tilknytning til byggeriet blev der da også opført en børnehave, senere kom der også en vuggestue.

Til de kollektive faciliteter, der alle var placeret i højhusets 1. etage, hørte desuden en fødeklinik, en tandlæge- og lægeklinik, en frisørsalon, apotek og postekspedition foruden som nævnt flere butikker.

Med hensyn til restauranten var det planlæggerens tanker, at den skulle lette byrderne for de udearbejdende husmødre (!), og for at få restauranten til at løbe rundt økonomisk, skulle hver familie forpligte sig til at købe 5 middagsbilletter pr. måned.

BOLIGSELSKABET LEJERBO. Et andet af de nye boligselskaber var „Lejerbo”, der blev stiftet i 1944.

Allerede få dage før kapitulationen i 1945 startede opførelsen af den første bebyggelse i Lyngby. Københavns kommune havde sikret sig en del jordarealer i omegnskommunerne for at tilbyde dem til byggeinteresserede uden fortjeneste for kommunen, således at byggeriet ikke ville blive unødigt fordyret. Disse arealer var dog næsten alle overtaget af eksisterende boligselskaber, så Lejerbo måtte finde nye arealer i omegnen.

HVIDOVREBO. I Hvidovre blev jorden fra „Sønderkærgården” opkøbt, og et omfattende byggeri af 167 lejligheder, 6 butikker og 18 garager blev påbegyndt. Det blev i Hvidovre kommune at selskabets største byggevirkomhed kom til at ligge. Betingelsen for at få lov at bygge var, at de enkelte kommuner



Almennyttigt byggeri fra 1940erne ved Hvidovrevej. Langs Hvidovrevej, som langs andre stærkt trafikerede veje, ligger store boligbebyggelser.

Foto: Forfatterne

gav garanti for statslån til byggeriet.

I 1948 begyndte byggeriet af Hvidovrebo I og II, en blokbebyggelse på Hvidovrevej og Høvedstensvej, hvor hovedvægten lå på 2 1/2 værelses lejligheder. I 1951 begyndte man at opføre enfamilieshuse i Islev. Det blev til 32 huse med 2 værelser og 2 kamre. I 1953-54 fortsatte Lejerbo sit byggeri i Hvidovre med blokbebyggelse ved Høvedstensvej- Sognegårds Alle. Her opførtes 144 lejligheder, lige mange 2 1/2 og 3-værelses. Omkring Arnold Nielsens Boulevard opførtes i 1954 en tilsvarende blokbebyggelse. Denne havde 793 lejligheder, fortrinsvis 2 1/2 og 2 værelser med 2 kamre, men her var også 1 og 1 1/2 værelses lejligheder til enlige og invalidepensionister / pensionister.

Ved Lejerbos opførelse af en omfattende bebyggelse ved Rødovre S-station blev der taget nye byggemetoder i brug. I stedet for huse i gule eller røde mursten blev der nu anvendt grå beton. Det nye materiale betød, at maskiner og ufaglærte arbejdsmænd erstattede de faglærte murere. Det gjaldt også bebyggelsen „Milestedet” i Rødovre, påbegyndt i 1954, hvor Lejerbo stod for opførelsen af en af afdelingerne.

Karakteristisk for nogle af de almennyttige boligselskaber var de nye tanker om at skabe et bedre miljø. der var f.eks. ved planlægningen af byggeriet Hvidovrebo på Sønderkærgårds jorder idéer fremme om at skabe et helt lille bysamfund, så der foruden boliger blev planlagt hobbyværksteder, legepladser, boldbaner, foruden forsamlingslokaler og en børneinstitution. Det drejede sig ikke blot om at skaffe sunde, lyse og billige boliger, men også om at skaffe nogle bedre rammer om det at bo, et led i bestræbelserne for at forbedre arbejderklassens levevilkår. Således stod der i et duplikeret medlemsblad for Københavns Huslejerforenings Tillidsmænd følgende, skrevet i 1945 af Hans Andersen:

„-----Boligspørgsmålet maa underkastes en stærk Kontrol af vor Regering og Rigsdag. Det at have Hjem og Bolig er det fundamentale for Familiernes Velfærd og Trivsel. Ungdommen, der har vist deres Vilje til at være Medkæmpere for Danmarks Frihed og Selstændighed, bør skaffes Mulighed for at stifte Hjem og Familie. Sammenstuvningen af den fattige Del

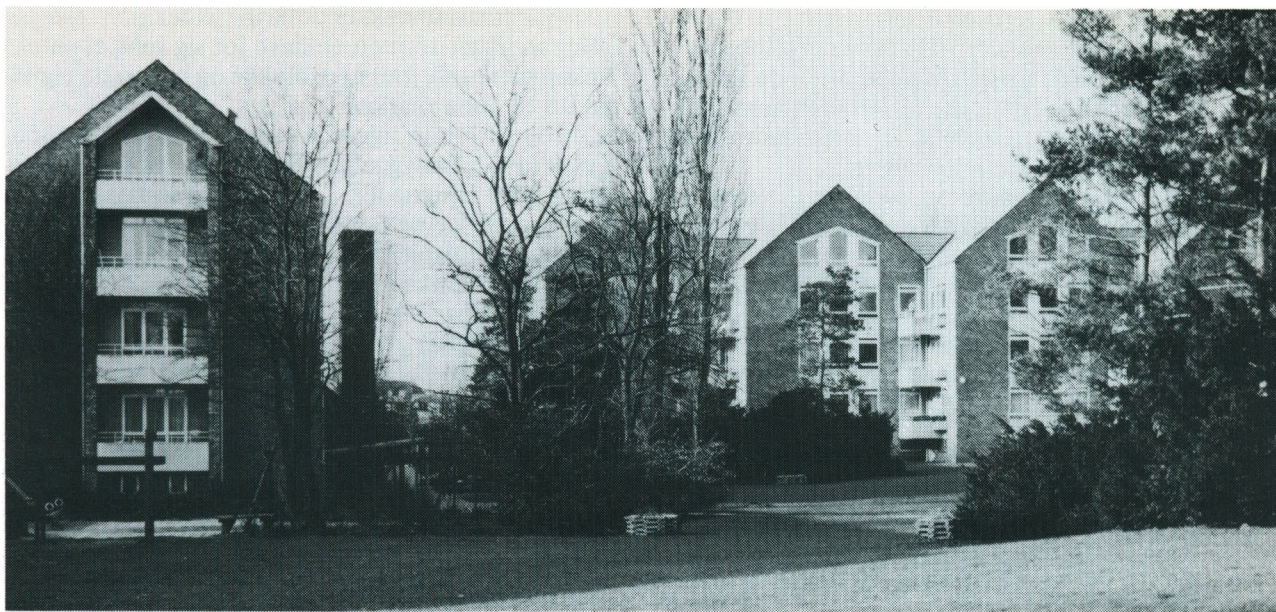
af Lejerbefolkningen i smaa, usunde, trange Lejligheder bør ophøre. Kravet om en retfærdig Fordeling af den tilstedeværende Boligmængde bør igen rejses og gennemføres. Spørgsmålet om Evnen til at betale Lejen af en mere hensigtsmæssig Bolig for Familier med Børn maa løses. Private Interesser må træde i baggrunden for de samfundsmæssige Interesser. I den berettigede og naturlige Trang, der er til at hylde og glædes over vor genvundne Frihed, maa Lejerbevægelsens Problemer ikke drukne, thi Hjemmenes Sag er Folkets Sag, er Danmarks Sag.”

Man fornemmer begejstringen over kapitulationen og understregningen af den nationale stolthed. Man gik en ny æra i lejerbevægelsens historie i møde i en befrielsesstemning.

BREDALSPARKEN. Bredalsparken er en anden kendt parkbebyggelse påbegyndt i 1949 af Dansk almennyttigt Boligselskab. Boligblokkene ligger forskudt for hinanden, og ind imellem dem er store åbne græsarealer beplantet med træer og buske. Boligkomplekset bestod, da det var færdigt i 1960, af 1450 lejligheder med ca 5000 beboere, fortrinsvis folk fra mellemlagene og funktionærer. Med de mange store lejligheder sigtede man med Bredalsparken på en bredere social rekruttering end de tidligere almennyttige boligbyggerier. Kvarteret er kendt for, at der afgives mange stemmer til det konservative folkeparti i den ellers socialdemokratisk prægede kommune. Bredalsparken er desuden et af de boligkomplekser, der er kendt af mange, på grund af den ros og omtale som boligmiljøet har fået, bl.a. i arkitektkredse. Beboerne selv giver også udtryk for en vis stolthed over at bo her. En ældre pensionist beskriver stedet således:

„Jeg er enke og får pension, og det er der så vidt jeg ved mange her i Bredalsparken der får.....

Min mand og jeg kom til Hvidovre Kommune i 1939, dengang var her landligt, Kreaturerne græssede på markerne, hvor Bredalsparken nu ligger, vi havde dagligt udsyn til det, fra Huset på Brostykkevej, hvor vi boede til leje. Her til Bredalsparken flyttede vi i 1969. Jeg har altid syntes, det er et smukt byggeri, jeg mener dermed husenes forskudte placering, og alt det dejlige græs, buske og træer imellem, det er bare skønt.....



Boligbebyggelsen Bredalsparken opført af Dansk almennyttigt Boligselskab 1949-60.

Foto: Forfatterne

Jeg må føje til, at jeg er glad for at bo her. Der er ikke så langt til de lokale handlende, som jeg altid benytter.

Og dejlige friområder har vi jo mange af heromkring, man kan næsten herfra danne en cirkel rundt, begynde i Vigerslevparken og den skønne anlagte Kystagerpark ned mod vandet og Bådehavnen og Avedøreholme, så er der Vestvolden og Vestskoven; vi har, min mand og jeg, indtil for et halvt år siden, cyklet det område tyndt.

Lejligheden er med 2 værelser, køkken, brusebad og en lille gang. Jeg har ingen kvittering fra 1969, men 2 år senere 1971 var huslejen: 380,00 kr. pr. måned, a conto varme 44,00 kr. Husleje i 1983 1410,00 kr. pr. måned og varme a conto 270,00 kr."

BEBOERNE. De beboere, vi talte med i Bredalsparken, var flyttet hertil fra mange forskellige steder i københavnsområdet. Der var dog også nogle, der tidligere havde boet i en mindre lejlighed her og så var flyttet til en større senere. Der var stor tilfredshed

med kvarteret, og ingen af dem, vi talte med, ønskede at flytte herfra, heller ikke til andre dele af københavnsområdet. Flere af beboerne gav udtryk for stolthed over at bo her:

„Et herligt miljøvenligt kvarter med store grønne områder, hvor fuglesang endnu kan høres hele døgnet (dog sjældent om natten) uden nærliggende industri... Smuk velplaceret bebyggelse (mursten). Roligt område, kun lokaltrafik. Hovedsageligt beboet af danskere (undskyld). Fra starten en anelse eksklusiv og efter datidens målestok, ret dyr, derfor „god, brav“ middelklasse uden de store behov for husspetakler. Kender ikke de andre kvarterer i Hvidovre godt nok til at kunne udtale mig om dem - gyser dog ved tanken om Avedøre Stationsby... Afskyr koncentreret betonbyggeri“.

En anden beboer udtalte følgende om kvarteret: „Vi er en smule stolte over at bo her... Der er klasse over det, nok fordi det er et gammelt byggeri, så børn får ikke lov at ødelægge noget“.

Beboerne lagde vægt på at byggeriet og beplantningen bliver holdt. Der var dog også irritationsmomenter her f.eks. den dårlige isolation både m.h.t. lyd og varme. Desuden var der fra bebyggelsens start ikke installeret hverken komfur eller køleskab, det måtte man selv anskaffe efterhånden.

Afhængig af børnenes alder og familiens livscyklus skifter anvendelsen af lejlighedens rum. En beboer fortalte:

„Spisestuen - hvor vi spiser når vi har gæster, er etableret efter at børnene er flyttet hjemmefra. TV nydes i dagligstuen, i sjældne tilfælde, når det er lejligheden værd at åbne. Børnene havde deres egne værelser, hvor det meste leg foregik. Vi har et værelse som kombineret kontor-systue, der benyttes i skøn forening. Vi har fælles soverum, hvor vi sover, samt gæsteværelse til 2 gæster”.

Selv om man kender de fleste af udseende, nøjedes man med at hilse. „En sjælden gang en kop kaffe med en enkelt fra opgangen ellers ingen fraternisering. Hører iøvrigt ikke til de meget „frelste”, der for enhver pris skal „komme hinanden ved”, betonede en af beboerne. Man kan dog godt låne ting af hinanden i opgangen, uden at det behøver at føre til midt-dagsinvitationer. De af beboerne, der havde gæster til middag en gang om måneden, nævnte, at gæsterne var venner og familie fra andre boligområder. Når man skulle handle, foretrak man de lokale butikker og Rødovrecentret til større ting, derimod handlede man ikke i København.

Også i fritiden brugte man de lokale tilbud, f.eks. Køge Bugt-området, men både Dyrehaven og Hareskoven blev dog nævnt som udflugtsmål. Mange drev forskellige former for sport som badminton og kondiløb. Nogle familier tilbragte sommerferierne i eget sommerhus eller kolonihaven, andre på charterrejse. I Bredalsparken havde flere familier bil. Man kan måske tale om et mønster: enten lejlighed og bil eller hus med have, men ingen bil.

AVEDØRE STATIONSBY. Den vestlige og sydvestlige del af Hvidovre kommune rummer så store kontraster som Avedøre landsby, Avedørelejren og Avedøre Stationsby. Landsbyen ligger velbevaret

med gårdene i to rækker omkring gadekæret. Avedørelejren ligger som en enklave for sig selv, et smukt anlæg med røde murstensblokke og høje røde teglta-ge ud til åbne marker.

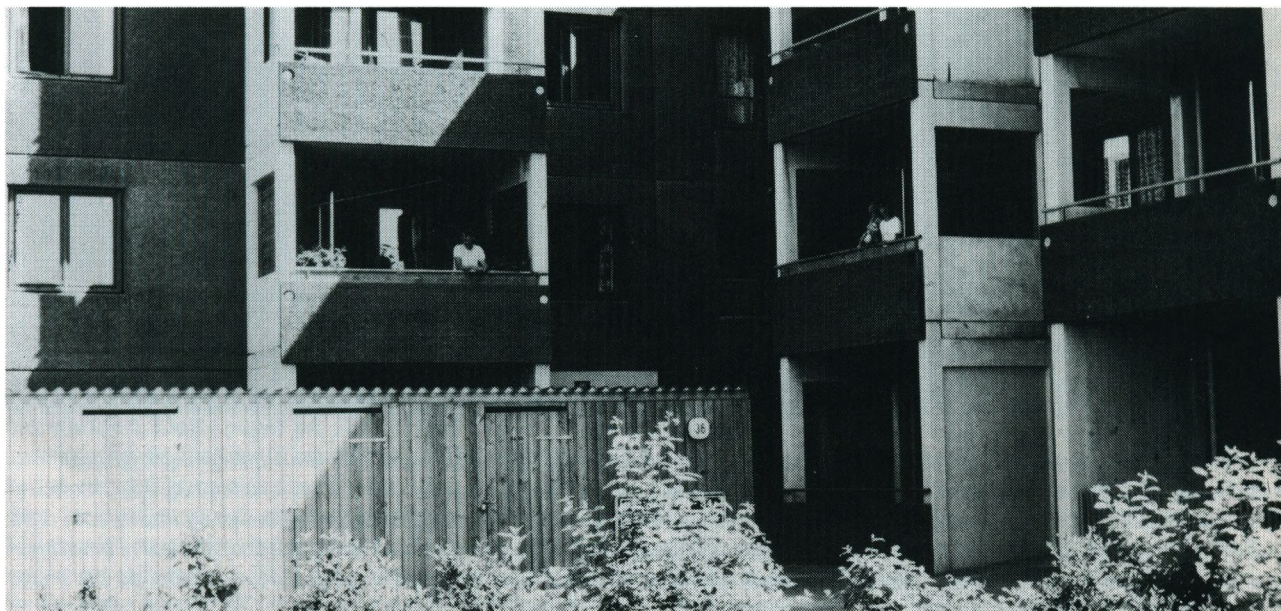
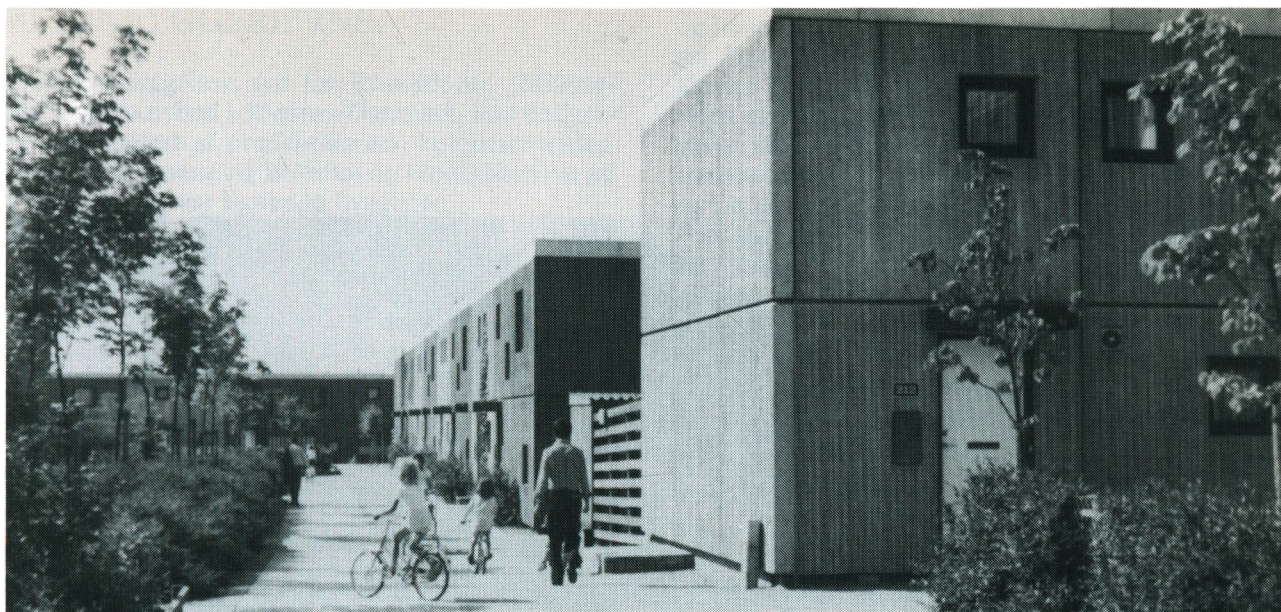
Tæt op til lejren ligger Avedøre Stationsby, påbegyndt i 1972. Bebyggelsen skal færdig indeholde omkring 3000 lejligheder. I centerbyen findes alle former for service og fællesfaciliteter, vuggestuer, børnehaver, fritidshjem, folkeskole, gymnasium, kirke, foruden et butikscenter. Beboerne behøver således ikke at bevæge sig væk fra stationsbyen, når de er vendt hjem efter arbejdstid, de arbejdsløse mangler måske mulighed for at komme derfra.

At planlæggernes ønsker om at skabe et ideelt bolig-miljø ikke altid kommer til at svare til virkeligheden, har de mange sociale problemer i bebyggelsen vist. Om det er uoverskueligheden, den lange etagebebyggelse „Bymuren”, der som en mur omgiver hele stationsbyen, eller der er andre årsager til, at beboerne føler sig isoleret, er vanskeligt at svare på. Men Avedøre Stationsby er dog langt fra så monotom m.h.t. det arkitektoniske som mange andre beton-byggerier på vestegnen. Variationen af hustyper, pladser og beplantning skaber et afvekslende indtryk.

Avedøre Stationsby opført mellem 1972 og 84 som almen-nyttigt byggeri. På billederne ses to forskellige boligformer: etagelejligheder i Bymuren, der som navnet fortæller omgiver hele bebyggelsen, og derved giver den et mere sluttet præg end forbilledet Persillehaven mv. i Herlev. Desuden ses nogle af gårdhusene med flade tage og rustik pudset mur. I stationsbyen findes desuden et højhus. Fra bygherrerens side har det været tilstræbt at skabe et varieret udbud af boligtyper, forbilledet har været provinsbyen.

Stationsbyen rummer mange institutioner, børnehaver, fritidshjem og skoler foruden en kirke, men ingen af beboerne arbejder her. Ved højhuset er desuden et butikscenter. En undersøgelse fra området har påvist isolation beboerne imellem, dog giver etagelejlighederne mulighed for snak, når vasketøj hænges op på altanen.

Foto: Forfatterne





Belægningsbygning fra kasernen ved Avedøre bygget i 1912. Arkitekt var Helge B. Møller. Der var 4 belægningsbygninger ialt, hver bygning rummede et kompagni med en mandskabsstyrke på 112 menige og 8 underkorporaler, foruden sergenter, kornetter og korporaler. Midt i bygningen i hver etage ligger en fælles samlingsstue. Hele anlægget ligger velbevaret og intakt, som også billedet giver udtryk for. Bemærk børsterne på væggen. Forsvarets bygninger synes ikke at være genstand for større bevaringsinteresser, og rundt om i landet er mange fine kaserner blevet revet ned. Der er grund til at gøre opmærksom på det meget smukke anlæg ved Avedøre.

Foto: Forfatterne

BETONBYGGERIERNE.

Højhusbebyggelsen syd for Roskildevej, „Milestedet”, var en nyhed i 50-ernes Danmark, idet boligerne blev opført af præfabrikerede betonelementer. Kun punkthusene på Bellahøj og Godthåbshave på Frederiksberg var lignende byggerier.

Bebyggelsen kom til at bestå af 2 højhuse på 15 etager og 2 højhuse på 12 etager samt 19 blokke på 3 etager, ialt 1505 lejligheder.

Følgende boligselskaber købte grundene og forestod byggeriet: Arbejdernes Andelsboligforening (AAB), Arbejdernes kooperative Byggeförening (AKB), Lejerbo og Keramikernes Stiftelse.

Milestedet er et eksempel på et moderne forstadsbyggeri, hvor arkitekter og planlæggere har planlagt området ned til de mindste detaljer. Kendte navne som professor Kay Fisker, landskabsarkitekt C. Th. Sørensen, havearkitekt Morten Klint var medarbejdere ved det store projekt. Også her var der idéer om, at bebyggelsen skulle betragtes som et mindre bysamfund, der skulle være selvforsynende med butikker, institutioner, bibliotek og lignende service. Foruden vuggestue, børnehave og fritidshjem blev der opført en skole nær ved bebyggelsen. Til beboernes rekreation opførtes „Vestbadet”. Milestedet stod færdigt i 1958. De præfabrikerede elementer gjorde ikke alene lejlighederne ensartede, men også huse-nes ydre. Som noget nyt var lejlighederne forsynet med spisekøkken, det blev boligens mest benyttede rum.

BEBOERNE. Af beboerne var 34 % af mændene og 10 % af kvinderne faglærte og ufaglærte arbejdere. Nyt var det, at en stor gruppe, specielt blandt kvinderne (mænd 20%, kvinder 30 %) tilhørte funktionærstanden. Dette peger på, at kvinderne efter 2. verdenskrig fik et fastere tilhørsforhold til arbejdsmarkedet, samtidigt med at funktionærstanden voksede, især inden for social- og sundhedssektoren.

Milestedet er et eksempel på de idéer, som funktionalismen allerede i 1920-erne fremkom med, der skulle være lys og luft foruden kontakt med naturen,

og husene skulle være solorienterede parkbebyggelser. Det blev dog først efter verdenskrigen, at 20-ernes idealer blev realiseret for alvor. Milestedet er uden et godt eksempel på, hvordan de funktionalistiske idéer blev virkeliggjort i moderne beton-forstadsmiljøer. Bebyggelsen er en tidlig parkbebyggelse, og de meget store plæner og åbne arealer samt skovbeplantningen i midten giver et frodigt præg. Beplantningen har dog ikke altid været til beboernes udelte begejstring, da mange - især ældre - en del år meget nødtigt ville passere den lille skov, hvor nogle unge mennesker havde deres opholdssted. I begyndelsen og midten af 60erne havde man en del ungdomsproblemer, men miljøet giver heller ikke mange muligheder for, at unge kan mødes. Der findes legepladser for mindre børn, men de større børn og de unge har ingen steder, hvor de kan holde til. Milestedet har været ramt af et specielt problem ved højhuse, vindturbulenser. P.g.a. husenes højde opstår der særlige vinde rundt om hjørnerne, der gør lokalklimaet meget ubehageligt.

I Poul Erik Skrivers: Højhuset som bygningsselement (Byplan 85, 1963.) gives en god beskrivelse af ulemperne ved en sådan bebyggelse:

„Hvis bebyggelsesprincipperne iøvrigt ikke ændres væsentligt, får man ved anvendelsen af højhuse en såkaldt parkbebyggelse som den, der kendes fra Roskildevej i kommunerne Brøndbyerne - Rødovre. Vejene kommer til at ligge åbne og forblæste, bygningsafstandene forflygtiger enhver fornemmelse af rumlig virkning, sluttede gaderum og pladsdannelser eksisterer ikke”.

En undersøgelse fra Milestedet, foretaget af etnologen Anette Vaström i 1978 viser, at beboerne ikke havde valgt dette boligområde, fordi de var tiltrukket af at bo i højhus, men fordi der var vanskeligheder med at få større boliger i 50erne, og mange havde stået på venteliste til en større bolig i adskillige år. Samme undersøgelse peger også på, at der ikke var særlig høj grad af beboerkontakt i højhusene. Beboernes forskellige baggrund, arbejde og fritidsinteresser medførte, at kontakten først og fremmest blev dækket ind af familie og bekendte fra det tidligere boligmiljø samt af arbejdskammerater.

I dag er der påbegyndt en restaurering af højhusene, der bliver beklædt med hvide jernplader. Udenfor på plænerne er der nogle steder opstillet bænke. Hvilke idéer ligger bag? Hvad er baggrunden for fornyelsen? For hvem restaurerer man? Disse spørgsmål er væsentlige at få rede på, da der netop i 80'erne er begyndt arbejde i højhus- og etagemiljøerne for at komme forslumningen til livs. Ellers vil det måske gå som mange steder i England, hvor 60'ernes betonhuse på grund af forslumning og manglende tilflytninger nu bliver sprængt i luften.

DE GAMLE FORSTADSKOMMUNERS BEFOLKNING

Rødovre og Hvidovre er vestegnens første arbejderforstæder. Da industrien indtil efter anden verdenskrig var lokaliseret i selve København, blev begge kommuner typiske boligforstæder. Mange af tilflytterne kom fra brokvartererne i det indre København og flyttede ud i landlige omgivelser. En del af de første beboere var selv født på landet, men havde boet en del af deres liv i den indre by, indtil de igen flyttede ud. Med omstruktureringen af landbruget i 1950'erne var der desuden mange landbrugere, der flyttede til Hvidovre. I 1950 var erhvervsfordelingen i Hvidovre således, at 38 % var arbejdere, mens 12 % var selvstændige erhvervsdrivende med lav indkomst. I 1976 var tallene 30,8 % arbejdere og 6,6 % selvstændige.

Både Rødovre og Hvidovres arbejderbefolkning hører til i den stabile faglærte gruppe, og arbejdsløsheden i kommunerne har i forhold til København og resten af landet været lav. F.eks. lå arbejdsløshedsprocenten i 1976 på 6,8 % mod Københavns 7,4 % og et landsgennemsnit på 12 %.

Socialdemokratiets politik i de to kommuner har været et forsøg på at fremme vilkårene for den bedrestillede del af arbejderklassen, men kommunerne har også modtaget udsanerede og mindrebemidlede befolkningsgrupper. Således skulle 1/3 af boligerne i betonbyggeriet „Friheden” i Hvidovre bruges til udsanerede familier fra det indre København. I forhold

til de øvrige forstæder i København har Hvidovre siden første verdenskrig haft den laveste gennemsnitlige indkomst.

Både Rødovre og Hvidovre har som omtalt været typiske boligforstæder og beboerne har måttet søge andre steder hen for at få arbejde. Omkring 3/4 af kommunernes befolkning er udpendlere, heraf tager mellem halvdelen og 2/3 på arbejde i København. Da begge de gamle forstadskommuner var næsten fuldt udbyggede ved den store industriomlægning og udflytning i 50'ernes slutning og op gennem 60'erne, må folk stadig pendle til andre kommuner. Først ved indlemmelsen af Avedøre Holme i 1974, og den begyndende industri på området blev der et betydeligt antal arbejdspladser. Ligeledes har Københavns Kommunehospital i Hvidovre betydet omkring 3000 nye arbejdspladser, hvilket har haft størst betydning for kvinderne.

Kvindernes tilknytning til arbejdsmarkedet har ændret sig. I forstædernes første år var en stor del af kvinderne hjemmearbejdende, men i midten af 1970'erne var 70% af ægtepar med børn udearbejdende.

Den største befolkningstilvækst skete mellem 1940 og 1955. Samtidig igangsattes socialt boligbyggeri i stor stil. Fra midten af 50'erne blev der igen bygget flere parcelhuse, men Rødovre og Hvidovre var på dette tidspunkt udbyggede, og derfor kom dette parcelhusbyggeri af typehuse til at sætte mindre præg på boligkvartererne end de tidlige villabebyggelser. I 1960'erne og 70'erne byggedes der socialt etagebyggeri, og for hele perioden 1940-70 er størstedelen af de opførte lejligheder på 3 værelser.

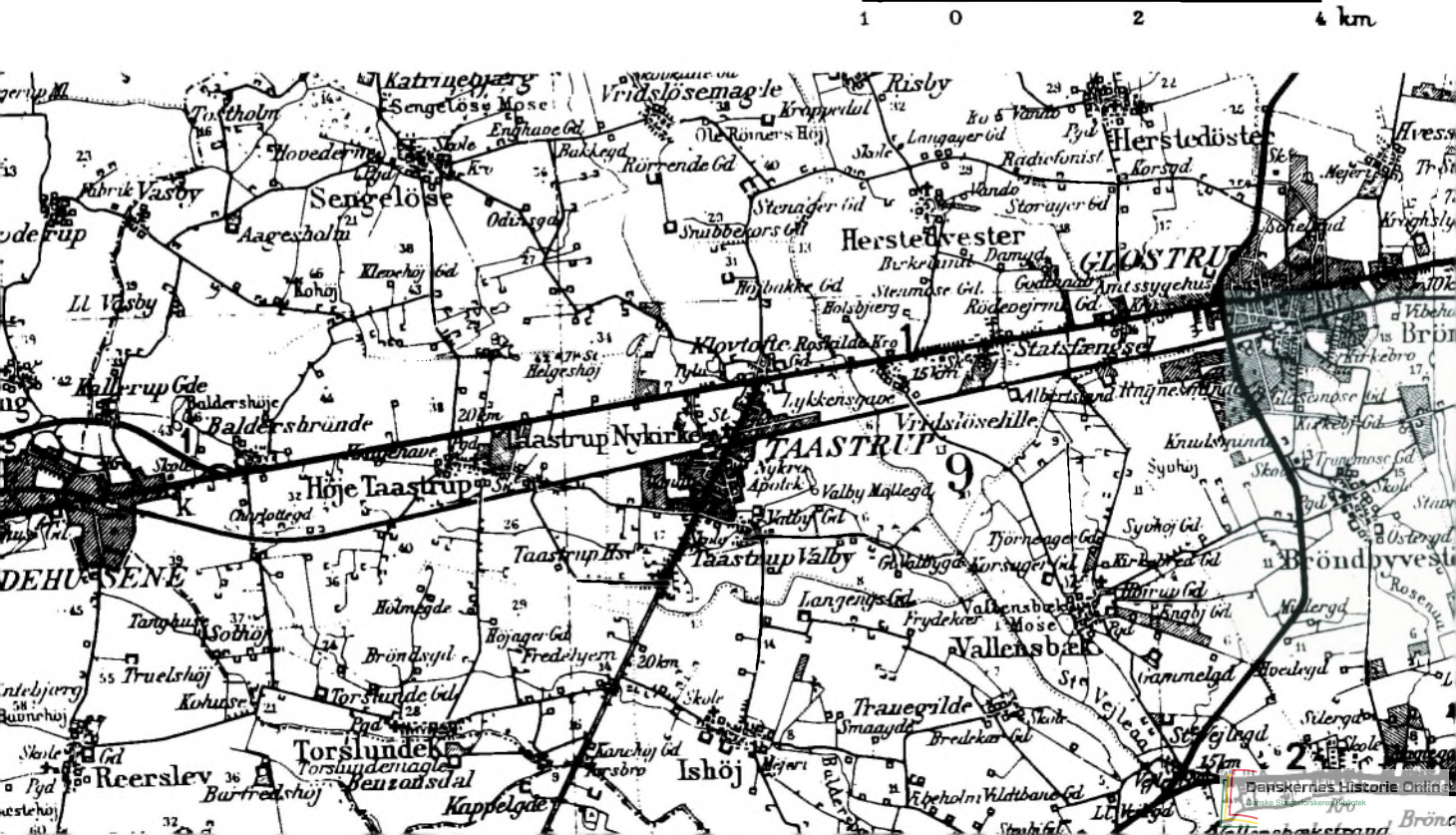
For begge kommuner gælder, at der i slutningen af 70'erne var næsten dobbelt så mange udlejningsboliger i etagebyggeri som selvejerboliger i lavt byggeri.



Et af højhusene ved Milestedet. Renoveringen er i gang. Facaden bliver beklædt med plader, så yderligere nedbrydning af betonoverfladen forhindres.

Foto: Forfatterne

Landevejen og jernbanen med stationsbyerne på strækningen København-Roskilde. Efter Geodætisk Instituts generalstabskort, rettet i 1930, med enkelte rettelser fra 1961. Det ses hvordan stationsbyerne ligger som selvstændige bysamfund med omgivende landområder. Glostrup er dog næsten vokset sammen med bebyggelserne i Brøndby og Rødovre kommuner. Medens bebyggelserne i såvel Glostrup som Hedehusene er grupperet om både jernbane og landevej er lokaliseringsen af bebyggelserne i Tåstrup i mindre grad afhængig af jernbanen. Her har landevejen fra Køge haft større betydning end landevejen København-Roskilde.



STATIONSBYERNE: GLOSTRUP, TÅSTRUP OG HEDEHUSENE

LANDEVEJEN OG JERNBANEN

Ser man i dag på byområderne Glostrup, Albertslund, Tåstrup og Hedehusene, er der ikke meget i den fysiske udformning, der fortæller, at disse næsten sammenvoksede byområder har gennemgået en udvikling fra bondeland med landsbyer, over stationsbyer med selvstændig udvikling og vækst til det storbyområde, vi kender i dag.

Kommunerne ligger som perler på snor langs de sammenføje elementer, landevejen og jernbanen. I dag opfattes navnene som administrative adskillelser af et iøvrigt ensartet byområde, mens de for bare 30 år siden var betegnelsen for små, selvstændige samfund.

Roskilde Landevejs placering og senere jernbanens, der fulgte landevejen nøje, var afgørende for, hvor de små bysamfund kom til at ligge. Landevejen kom først. Den er en af landets ældste veje, og er den, der har bundet landsdelene sammen. Den har altid haft en betydning, der strakte sig ud over de lokale behov.

VEJEN OG KROERNE. Før der opstod bydannelser langs vejen var kroerne samlingssteder. Her skiftede postvognen og dagvognen heste, og her fik de rejsende sig et måltid mad og et værelse.

Selvom afstande på et kort er et objektive mål, er de set over tid et relativt begreb. På hestevognerens tid var det rart at få rejsen afbrudt engang imellem, og allerede i en lov fra Chr. IIs tid bestemmes det, at der for hver 2 mil på de alfare veje på Sjælland skulle være et herberg for de vejfarende. På de ca 4 mil, der er til Roskilde, skulle der således være en kro, men på et kort, der viser den nye landevej mellem København og Korsør fra 1770 er angivet flere, også i dag velkendte kroer: Damhuset, ved den nuværende Damhuskro, Røde Vejrmølle Kro, som hovedsagelig søgtes af bønder, Roskilde Kro ved 2-milestenen mellem Vridsløselille og Klovtofte og endelig Hedehuse der dog ikke på kortet er angivet som kro.

Der har været forskel på, hvilket publikum, der søgte



Roskilde kro på Roskildevej mellem Albertslund og Tåstrup. Kroen var en stor og vigtig landevejskro. I dag er kun hovedbygningen tilbage. Krovirksomheden er for længst ophørt, og bygningen har i en periode fungeret som ungdomshus. Også denne funktion er nu nedlagt.
Foto: Tåstrup lokalarkiv

de enkelte kroer. De privilegerede kroer var beholdt de vejfarende, disse kroer måtte ikke „holde kro” for sognets bønder eller andre af almuen, som ikke var vejfarende.

Kroerne har haft eget landbrug, nogle egen mølle og brænderi, og har således været selvforsynende og uden større byskabende betydning for det nærmere opland.

JERNBANEN. Da jernbanen blev en realitet i 1847, placeredes stationsbygningerne på strækningen til Roskilde efter andre hensyn end de, der havde betinget kroernes placering. Den første station udenfor København blev lagt i landsbyen Valby, den anden i landsbyen Glostrup i 1859. Det må have været overvejelser omkring en nemmere transport af fødevarer fra landet til København, der har været afgørende for

denne placering. Den næste station blev lagt, hvor Køgevejen skærer jernbanen, senere kaldet Tåstrup. Dette kan skyldes en overvejelse omkring lettere adgang til jernbanen for de sydfra kommende rejsende. Endelig placeredes en station ved Hedehusene, hvor der var en begyndende teglværksindustri. På et senere tidspunkt (i 1900) oprettedes et trinbræt i Vridsløse for at lette transporten af fanger til og fra statsfængslet.

STATIONSBYERNE

Med en lidt forhastet betragtning kan man sige, at Valby, Glostrup, Tåstrup og Hedehusene bliver de første stationsbyer i Danmark.

De bliver dog ikke straks stationsbyer, således som disse normalt defineres. Den bredeste definition si-

ger, at stationsbyer er bymæssige bebyggelser uden for købstæderne med kraftigere befolkningsvækst end det omgivende land i de sidste årtier før og de første årtier efter århundredskiftet. På det tidspunkt hvor jernbanen bliver lagt, er der ikke faktorer, der betinger en øjeblikkelig bymæssig vækst omkring stationerne. De faktorer, man generelt har hæftet sig ved som medvirkende årsager til befolkningens vækst sidst i det 19. årh., har været den begyndende industrialisering, hvor de tekniske fremskridt frigjorde arbejdskraft i landdistrikterne, og skabte nye muligheder i bysamfundene, næringslovenes bortfald, der brød med købstædernes håndværks- og handelsmonopol, fødselsoverskudet, der skabte befolkningsoverskud i landdistrikterne og endelig trafikmidlernes udvikling, der skabte større erhvervs- og handelsmuligheder ved trafikcentrene. Som det er nævnt ovenfor i den generelle definition, slår disse faktorer først igennem i de sidste årtier af århundredet.

Selvom vækstbetingelserne altså i begyndelsen lod vente på sig, fik stationsbyerne på Vestegnen dog hurtigt tillagt en del af de funktioner, der hører med til en by.

I det kulturgeografiske værk: Trap, Danmark, 2. udg. 1872, beskrives Glostrup by således: „Beliggende ved landevejen og jernbanen mellem København og Roskilde har den kirke, præstegård, distriktlægebolig, apotek, bryggeri, bageri med købmandshandel og straks derved jernbanestation.”

Glostrup havde på dette tidspunkt ingen skole, børnene måtte gå i skole i Ejby. Trap kommenterer sognets erhvervsliv og siger, at foruden agerdyrkning og mælkehandel med København, drives der ikke erhverv af betydning.

Ved Tåstrup Jernbanestation er der, stadig ifølge Trap, posthus og postholderi, mens det om Hedehus jernbanestation kun nævnes, at den ligger ved kroen. Vi ser altså en begyndende bydannelse i Glostrup, byen har fået tillagt et par officielle funktioner, distriktlæge og apotek, og her findes lidt begyndende handel.

Bryggeriet lå her før jernbanen, det blev anlagt i 1845.

Tåstrup har posthus, men ingen yderligere byfunktioner bliver nævnt.

I 1898 kommer 3. udgave af Trap, Danmark, d.v.s. ca. 25 år efter 2. udgaven. I 3. udgaven læser vi, at Glostrup nu har fået sin egen skole, samt at der er kommet postekspedition og kro. Tåstrup har ligeledes fået en kro samt et andelsmejeri. Hedehusene har også fået et mejeri. I alle tre stationsbyer er der kommet en telegrafstation. Vi har således her et billede af små samfund i ringe vækst. De officielle byfunktioner vokser lidt, posten og telegrafene er kommet til, mens erhvervslivet endnu næsten udelukkende retter sig mod det umiddelbare opland, hvilket ses af oprettelsen af mejerierne.

ERHVERVSFORDELING. Ser man på erhvervsfordelingen i 1890, og sammenligner man stationsbysognene Glostrup og Høje Tåstrup med de øvrige landsogne på Vestegnen ses, at der i stationsbyerne som venteligt er langt flere personer, der ernærer sig ved immateriel virksomhed, det er banens og postens folk, lægen og apotekeren o.lign., men at jordbruget stadig brødføder ca. 1/3 af sognenes befolkning. Desuden ses i disse to byer en begyndende gartnerivirksomhed. Da der ikke er noteret gartnerivirksomhed i landsognene, må man slutte, at de gode transportforhold som stationsbyerne byder, er afgørende for placeringen af dette erhverv på dette tidspunkt. I stationsbyerne ernærer ca. 1/5 af befolkningen sig ved industrielt arbejde, og da ingen store virksomheder nævnes, må man regne med at det „industrielle” skal måles i meget lille skala. Det nævnes dog særskilt, at der i Glostrup er 48 personer beskæftiget ved bryggeriet. Som venteligt i disse sogne nær København er specielt mange beskæftiget ved handel, her nævnes særlig mælkehandelen som fremtrædende. Som flere af de andre sogne omkring København har stationsbysognene haft en meget stor husmandsgruppe med lidt eller ingen jord. Disse har ernæret sig ved skiftende håndværksmæssigt arbejde.

Som det ses af ovenstående er der optil ca. 1890 ikke nævneværdige træk i de små bysamfunds udvikling,

der peger frem imod de levende stationsbyer, vi kender fra et senere tidspunkt.

Forfatteren Christian Engelstoft skildrer da også i 1905 sin barndoms Glostrup, d.v.s. tiden lige op til 1890, således:

„For tyve år siden var Glostrup kun en stor Landsby, en landlig idyl omkring en gammel smuk Kirke, en næsten ny Præstegaard og et Gadekær. Den laa en halv Fjerdingvej fra Stationen paa begge Sider af Landevejen, og hverken Landevejsfærdslen eller de forbiilende Tog forstyrrede Freden det allerbittede. Midt i Byen laa der et beskedent Hvidtølsbryggeri, en Proprietærgaard ude ved Skellet til Hvinginge ejedes af en gammel Konferensraad, der laa paa Landet derude, Doktoren boede helt ude ad Rødevejmøllekro til, og Flødebønderne, der daglig kørte til København, var de eneste, der bragte fremmede Unoder til Glostrup”.

GLOSTRUP 1901-1920

Det blev før antydnet, at stationsbyerne på Roskilde-linien først begynder at vokse omkring år 1900. Undersøger man oprettelsesårene for dels de offentlige institutioner og forlystelsesetablissemeter, og dels industri, håndværks- og handelsvirksomheder, danner der sig et billede af tidspunktet for byvækstens igangsættelse. samtidig kan man vurdere, hvilke slags virksomheder, der skal eksistere, for at nye kommer til. Ser man samtidig på virksomhedsejernes eller direktøernes hjemegn, får man tillige et indtryk af, om det var egnens egne folk, der trak udviklingen, eller om det var initiativrige folk langevejs fra, der fandt ud af at her „skete noget”.

Christian Engelstoft fortsætter sin beretning om Glostrup i 1905: „Saadan var der i Glostrup indtil for tyve Aar siden, men saa begyndte Haandværkerne at bygge Huse langs Landevejen. En bager byggede sig et bageri med Butik og Butiksrude skraas over for Præstegaardens Indkørsel og i Aarenes Løb lagde Smeden sig efter at reparere Cykler”.

INSTITUTIONER. Oprettelsen af kommuneskole og af gas- og vandværk er et andet udmærket mål for, hvornår der er tale om et lille bysamfund. Begge fo-

retagender er kommunale og kræver både en vis politisk „trækken på samme hammel” og et tilstrækkeligt skattegrundlag til finansiering og drift. I Glostrup bliver disse institutioner oprettet i 1905.

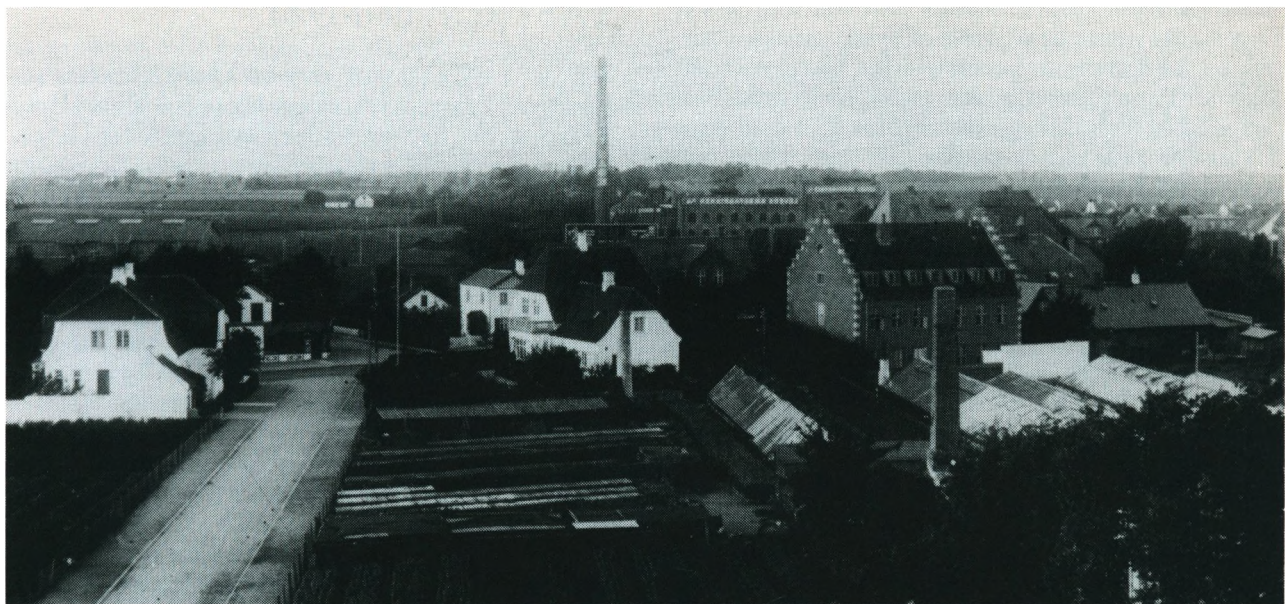
INDUSTRI OG HANDEL. På samme tid findes i byen - foruden det allerede nævnte bryggeri - en træskofabrik, et fedtraffinaderi, et maskinsnedkeri, en motorfabrik samt et privat mejeri. Desuden er her 6 større og mindre gartnerier. Disse forskellige virksomheder danner grundlag for arbejdspladser, og er der arbejdspladser, er der også grundlag for butiksvirksomhed.

I 1905 findes der i Glostrup købmandshandel, boghandel, tømmerhandel og mejeriudsalg. Så godt som alle de her nævnte virksomheder og butikker er oprettet i ti-året op til 1905.

Det vil altså sige, at byvæksten i stationsbyen kommer på det tidspunkt, hvor også landets øvrige stationsbyer bliver til byer, og at denne vækst ikke har megen sammenhæng med det tidlige anlæggelsestidspunkt for jernbanen.

Øverst Solvej i Glostrup omkring 1910. Villabebyggelsen er først lige begyndt. På begge sider af vejen ses gartnerier, der stadig optager store arealer. Tv. i billedet ses KFUM's bygning med mødelokaler og beboelse, den er nu nedrevet. Bag denne ligger sæbefabrikken. Nederst ses, hvordan der på samme vej i løbet af få år er opført en række murstenshuse. De to hvide villaer på hjørnet er de samme på begge billeder, men taget fra hver sin side af Solvej med ca. fem års mellemrum. Billederne viser hvor hurtigt udbygningen af stationsbyen er foregået.

Foto: Glostrup lokalarkiv



At udviklingen kunne opfattes som voldsom, ses af Engelstofts videre beskrivelse af byen: „Stationsbygningen var den samme, men overfor, paa den anden Side af Banelegemet, over imod Brøndbyvester, knejsede en Fabriksbygning, saa stor som et af Silopakhusene i Frihavnen og bag den flere tilhørende Bygninger. Jeg skyndte mig nedad Stationsvejen til den gamle By. Paa Hjørnet overfor Kroen, der saamænd er statelig nok til at kaldes Glostrup Hotel, laa der et halvfærdigt treetages Hus med fireværelers Lejligheder.

Længere nede ad Vejen laa „Gostrup Latin- og Real-skole”... Et sted kom jeg forbi en Boghandlerbutik. Hvor forhen en Markvej førte ned til Sognefogedens Gaard og det lille Hvidtølsbryggeri har Direktøren for „Københavns Bryggerier og Malterier” bygget sig et lille Slot „Glostrupgaard” med en overordentlig smuk og herskabelig Indkørsel”.

I årene efter 1905 ses en endnu voldsommere vækst. Byen har nu befolkningsunderlag for en biograf og en turispavillon med levende musik. Der kommer noget mere småindustri, et cementstøberi og en teglstensfabrik, en biskuitfabrik, en trævarefabrik og en fabrik, der laver kokosmætter. Desuden kommer der et righoldigt udvalg af småbutikker, så efterhånden næsten ethvert behov kan dækkes.

GARTNERIER. Antallet af gartnerier vokser til det dobbelte. Der har i flere sammenhænge været fremsat tanker om, at gartnerierne omkring Storkøbenhavn langsomt trængtes udefter, efterhånden som byen voksede, at det altså var de samme gartnerfamilier, der var tvunget til at flytte længere og længere væk fra byen. Ser man imidlertid på, hvor indehaverne af Glostrups gartnerier er født, og hvornår deres virksomhed er startet, kan man her se en anden udvikling, de fleste indehavere kommer fra Jylland, og gartnerierne er grundlagt i dette århundrede. Også i de immaterielle erhverv er jyderne de fleste. M.h.t. til industrivirksomhederne danner der sig ikke noget entydigt billede, mens det m.h.t. butiksvirksomhederne er påfaldende, at det her er omegnens befolkning, der har grebet chancen, er flyttet til stationsbyen og har åbnet en butik.

TÅSTRUP 1901-1920

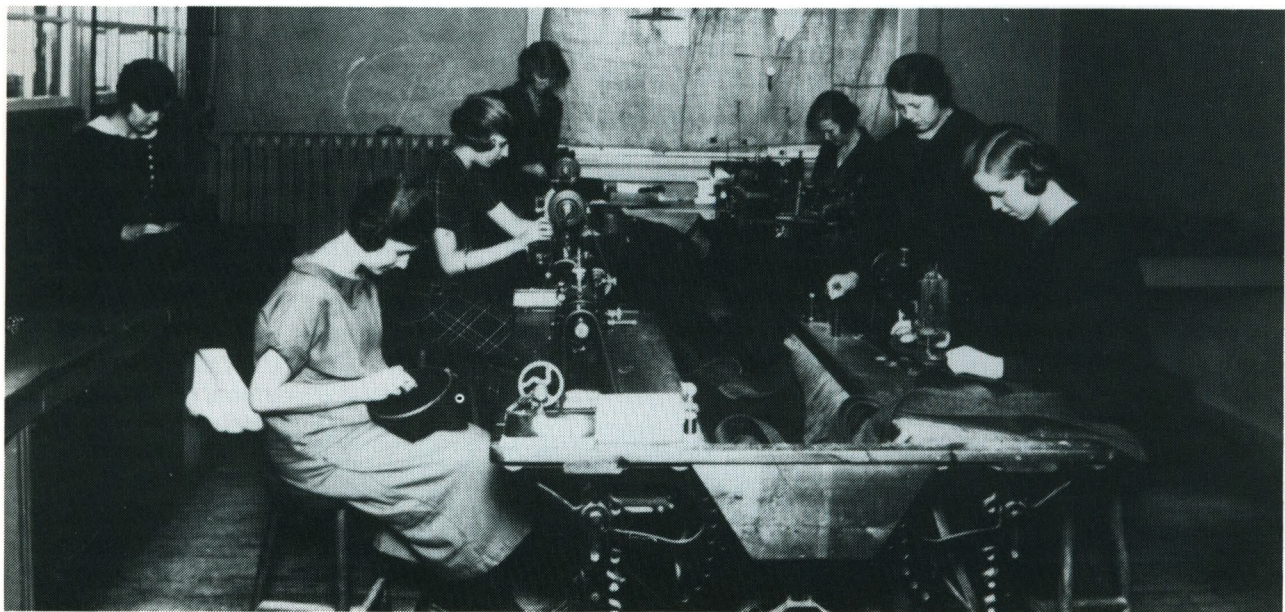
Når der i det følgende skrives Tåstrup, menes stationsbyen Tåstrup, i modsætning til landsbyen Høje-Taastrup, der forblev landsby. Andre steder i bogen bruges benævnelsen Høje-Taastrup om hele kommunen.

Otto Smith skriver i 1919 om Tåstrup: „I Modsætning til Glostrup er Taastrup helt igennem en ny By. For 30 Aar siden laa der ved Stationen kun et Posthus og nogle faa Huse, medens Taastrup By nu tæller ca. 2000 Indbyggere og ved sine mange velbyggede Huse og store Villaer gør et pynteligt og velhavende Indtryk. Ikke saa faa Københavnere har Helaarsboliger her”.

Omkring 1850, da stationen blev anbragt her, lå det nuværende Tåstrup endnu indenfor Roskilde købstads læbælte, et 11 km' s område omkring en købstad, hvor der ikke måtte udøves detailhandel. Selvom dette læbælte ophævedes i 1857 med effektueringen i 1862, varede det længe inden vaneforestillingen om, hvor der var en god handel, forsvandt, og der kom gang i udviklingen.

Øverst udsigt fra Tåstrup Nykirke med den næsten ubebyggede Jernbaneallé omkring 1910. På hjørnet ses en toetages bygning med købmand i stuen og beboelse ovenpå. Bygningen står endnu. Bag hjørnehuset ses tagene af to ens huse, formodentlig har en muremester opført begge huse med salg for øje, et karakteristisk træk for mange stationsbyer, ligesom de utallige variationer i hustyper. Nederst ses Tåstrup vartegn, det gåsetårnslignende vandtårn ved siden af Gas- og vandværket fra begyndelsen af 1900-årene. Foto: Tåstrup lokalarkiv





INSTITUTIONER. Målt med oprettelsen af den nye kommuneskole og gas- og vandværket satte vi m.h.t. Glostrup bysamfundets bæredygtighed til omkring 1905. I Tåstrup er dette tidspunkt forskudt et par år, til 1908. I dette år bygges kommunens administrationsbygning og gas- og vandværket. I forvejen var her bygget en kommuneskole, en realskole og en kro. At der ikke fra starten var planer om, at Tåstrup skulle blive et selvstændigt bysamfund som Glostrup, ses af, at der først i 1908 oprettes et filialapotek, dette bliver selvstændigt i 1915.

INDUSTRI. Der var på dette tidspunkt kun få industrivirksomheder i byen, og disse var helt domineret af Tåstrup Teglværk, der fra 1916 ejedes af Arbejderne Andels Boligforening i København. Der var beskæftiget ca. 55 mand på teglværket. Der var desuden en maskinfabrik samt Hugo Dorphs fabrik. Hugo Dorphs fabrik beskrives hos Otto Smith således: „Af en helt anden Art er Hugo Dorphs Fabrik. Den fremstiller færdigsyet Drengtøj og beskæftiger ca 18 Funktionærer foruden 118 Syersker i Byen. Fabrikken rummer tre elektriske Tilskæremaskiner og seks elektriske Knaphulsmaskiner. Fabrikken er beliggende på Ahornvej i en original Bygning, men yderst tiltalende i sin Stil. Dorph er født i Stubbekøbing og grundlagde i 1895 en Manufakturforretning i Tåstrup, men startede derefter i 1903 en moderne og tidsvarende Fabrik”.

Hugo Dorphs fabrik i Tåstrup som den så ud i 1919. Billedet er fra Otto Smiths Hedeboegnen, Danske byer og deres mænd. Han skriver: »Fabrikken er beliggende på Ahornvej i en original bygning men yderst tiltalende i sin stil».

Knaphulssystemet på Hugo Dorphs konfektionsfabrik i 1924. Tilskæring og skrædderarbejde blev udført af mænd, mens bl.a. knaphuller var overladt til kvinder. Kvinderne er unge, da det endnu ikke var almindeligt, at kvinder beholdt deres fabriksarbejde efter giftermål. Selvom der er elektrisk lys, har lysforholdene ikke været de bedste. Trædemaskinerne er elektriske.

Foto: Tåstrup lokalarkiv

HANDEL OG HÅNDVÆRK. Også handels- og håndværkslivet var godt i gang omk. 1908. Her var tre købmænd og en manufakturforretning. Desuden en tømmer og en urmager. At handel og håndværk i Tåstrup specielt var rettet mod det nære landlige opland, ses af, at der i byen tillige var to mejerier, en motormølle og et bageri. Desuden var her to gartnerier, og Tåstrup havde endnu i tyverne tre årlige markeder for heste og kreaturer.

UDFLYTNINGSPROBLEMER. Når industrien i dag flytter fra de store byområder til mere landlige omgivelser, sker det med argumenter om billigere byggegrunde og billigere arbejdskraft. Det må også formodes, at have været incitament for industrien først i århundredet. At det ikke altid er gået helt glat, ses af følgende citat fra skrædder Axel Petersen: „Mit Livs Foreteelser”.

„Så da jeg i 1921 fik tilbud om en plads som 1.ste tilskærer på en drengkonfektionsfabrik i Tåstrup med fri bolig og 400 kr. om mdn. så tog jeg den,.....

Herligheden i Tåstrup varede 1 1/2 år. Der skulle arbejdes hårdt tidlig og silde. Han (Hugo Dorph) var altid i konflikt med fagforeningen. I flere år havde man daglig set en stående meddelelse i Socialdemokratens faglige rubrik „Konflikten hos Hugo Dorph i Tåstrup vedvarer”. Den blev bragt til ophør, mens jeg var der. En dag kom Josef Anderson og den lokale formand for konfektionssyernes Fagforening og sagen blev ordnet, men på Hugo Dorphs betingelser, og de var hårde, f.eks. skulle et par små drengbukser med foer syes for 90 øre.

Der blev også konflikt mellem ham og mig. Der skulle arbejdes over engang imellem og han ville ikke betale faste funktionærer ekstra for overarbejde. Jeg forlangte 2 kr. i timen for overarbejde. Ikke tale om: „De ved sgu ikke hvordan den madpose skal skæres. De må hellere søge Dem noget andet”. Og så skulle vi jo ud af tjenesteboligen. Det var i 1923, hvor bolignøden var på sit højeste, og de nedsatte bolignævn og overnævn kunne ikke sige andet end nej til enhver, der ansøgte om bolig i København”.

HAKKEMOSE TEGLVÆRK. En af de store industrier i Tåstrups omegn var Hakkemose Teglværk. Teglværket blev oprettet i 1847 og havde udspillet sin rolle i tiden før 1. verdenskrig. Teglværket havde stor betydning for egnen i sin storhedstid og har desuden fået et navn i kraft af de mennesker, der i kortere årrækker var beskæftiget her. Alexander Foss, den senere medindehaver af F.L. Smith og Co. og direktør i Hedehusteglværket, var ansat på Hakkemose, og på et tidspunkt, fra 1909, var forfatteren Morten Korch direktør her. Han har anvendt motiver fra egnen og teglværket i sine bøger „Guldglasuren” og „Fra det gamle teglværk”. Det er dog ikke fra Morten Korch, man skal forvente miljøschildringer, der giver en realistisk fornemmelse af livet omkring teglværket.

I en notits på lokalarkivet siges det, at „En stor og broget skare af arbejdere, mænd og kvinder, egnens

arbejderbefolkning, svenskere og tyskere, var i teglværkets blomstringstid beskæftiget på Hakkemose Teglværk”. I sommertiden var 20 svenske piger indloget i kamre i fabrikkens anden etage.

De svenske mandlige arbejdere blev indloget i en slags kaserne „en lang, teglhængt bygning... langs med de to vægge, der var hvidkalkede, stod sengene side om side med en lang gang imellem. På væggene i vindueskarmen hang de sparsomme klæder, svenskerne førte med sig. Senge og sengeklæder tilhørte værket. En dansk kone havde arbejdet med at rede „svenskersengene”, og en anden havde „svenskervasken”. Fortæller Anna Larsen i Husmænd og teglværksfolk (Fra Kbh.s. Amt. 1936/37).

I sin bedste tid havde teglværket et jordtilliggende på 100 tdr. land, og over 20 store heste gik daglig for stenvognene fra Hakkemose til Tåstrup Station.





HEDEHUSENE 1901-1920

Hedehusene stationsby er den sidste i rækken af stationsbyer på København-Roskilde strækningen, der allerede fra banens anlægelsesår 1849 fik selvstændig stationsbygning.

NYE STATIONSBYGNINGER. Otto Smith beskriver det således: „Hedehusene har ligesom de øvrige to byer fået ny stationsbygning, der dog allerede toges i brug i november 1917. Den er meget mindre end de andre og synes allerede at være for lille til sin opgave. Stationen er en af landets største med hensyn til vognekspedition - i 1918 afgik der f.eks. 16.707 vogne fra stationen - et forhold, hvortil de store teglværks- og grusgravvirksomheder ved byen er den væsentlige årsag”.

Som det nævnes fik de tre stationsbyer nye stationsbygninger, bygget omk. 1. verdenskrig. Medens Glostrup og Tåstrup station byggedes næsten ens, stort anlagte, to-etages bygninger med afvalmede tage og tillige med et sporanlæg, der i sin størrelse tager højde for en forventet vækst, er Hedehusene Stationsbygning i sit udtryk mere en lille landstation. Bygningen er lille, en-etages, af rødsten og med højt afvalmet tag. Ved siden af ligger posthuset, begge bygninger i fineste „Bedre Byggeskik”-stil. Et lille fint anlæg, der endnu i dag lader sig se, men også fortæller, at der ikke var større tanker om, at byen ville vokse.

INDUSTRI. Otto Smith skriver i 1919 om Hedehusene: „Byen er ret uanseelig af udseende. Den har større bygninger og må nærmest karakteriseres som en arbejderby, hvad der naturligvis står i forbindelse med de mange, store fabriksvirksomheder, der findes i byen og dens nærmeste omegn”.

Hedehusene er et klart eksempel på den bydannelse, der opstår i en egn, hvor de naturmæssige forekomster betinger fremkomsten af større industrivirksomheder. Ved Hedehusene fandtes store sand- grus- og lerforekomster, og i de aktive industrioprettelsesår fra omk. 1885, hvor også cementindustrien kom til, opstod der her talrige teglværks- og grusgravsvirk-

Hedehusene stationsbygning. Selv om denne stationsbygning var den mindste af de tre stationsbyers, var den befordrede godsmængde den største. Teglværkerne havde daglige godsforbindelser herfra. Foto: Forfatterne

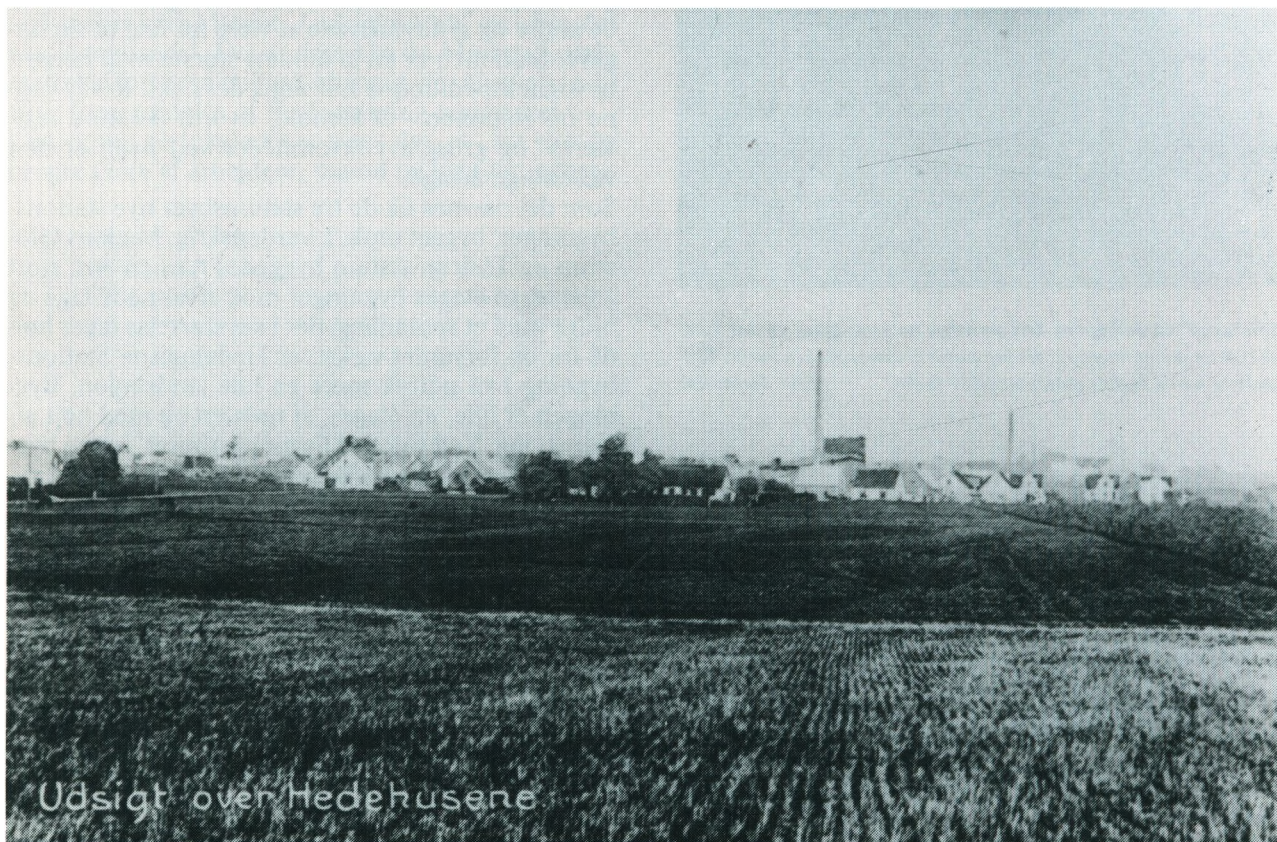
Postkort med parti fra Høje Taastrup landsby omkring århundredskiftet. Motivet kan i dag opleves næsten tilsvarende fra motorvejen. Høje Taastrup landsbykerne er blevet bevaret med det gamle gadeforløb og mange, istandsatte, gamle huse. Til gengæld er adgangen til landsbyen, som det ses mange steder i Københavns omegn, blevet vanskelig overskuelig. Nybyggeriet udenfor landsbyen, gymnasiet, parkeringsplads og kommunale institutioner, har krævet meget store tilkørselsveje, og samtidigt er det gamle vejforløb blevet afskåret.

Postkort: Det kgl. Bibliotek

somheder. Disses behov for transport, arbejdere og heraf følgende handel og håndværk dannede grundlag for byens opståen.

Ser man på industriens og handelens oprettelsesår, ses det, at der i forhold til de to andre stationsbyer er

en tidligere og mere bastant industriel udvikling i Hedehusene. De store bæredygtige industrier, A/S Hedehus Teglværk og Kallerupværk, Kaffesurrogatfabrikken Danmark, Hedehusene Skærvefabrik og Nymølle med A/S Nymølle Skærvefabrik er alle oprettet i årene omk. århundredeskiftet.



Postkort med udsigt over Hedehusene. Byens tidlige industrielle udvikling afspejles i skorstenene og de store produktionsbygninger, desuden ses arbejdernes mange småhuse. Den del af byen, der ses på postkortet, er så godt som uændret. Postkort: Det kgl. Bibliotek

Pakkestue fra kaffesurrogatfabrikken. Pakning i industrien har for det meste været kvindearbejde og som det ses foregik det pr. håndkraft. Levnedmiddelkontrollens krav om hygiejne viser sig i kitlerne og tørklæderne.

Foto: Tåstrup lokalarkiv



Udsnit af postkort over kaffesurrogatfabrikken Danmark i Hedehusene. De store fabriksbygninger, der ligger tæt ved jernbanen, er meget markante bygninger i en lille stationsby.

Postkort: Det kgl. Bibliotek



STATIONSBYERNE I MELLEMKRIGTIDEN

„DEN SELVGROEDE BY”. Ved 1. verdenskrigs slutning er billedet af de her omtalte stationsbyer „den selvgroede by”, hvor staten via sin placering af jernbane, post og telegraf har skabt forudsætning for en del af den foregående udvikling og hvor det private initiativ på flere planer, indenfor industri, handel og boligbyggeri har igangsat resten.

STATIONSBYUDSTILLING 1908. Der var allerede fra begyndelsen af århundredet blevet rejst kritik af den bygningsmæssige udvikling, der var i gang i de små stationsbyer. En del af kritikken udmøntede sig i en stor arkitektudstilling i Århus om stationsbyer. Man forsøgte her at fremelske skønhedsideal, der netop passede til den lille målestok i de små miljøer. En anden del af kritikken kom frem via selskabet „Bedre Byggeskik”, der publicerede bøger og artikler

Hovedvejen i Glostrup 1938. Hovedvejen i Glostrup fungerer både som byvej og som udfaldsvej fra storbyen. Endnu har den store bilisme ikke erobret vejen, som her har et stort provinspræg. Der promeneres med barnevogne, og cyklerne og cykelstativerne samt det store varierede udbud af småbutikker viser, at dette er center for lokalhandelen.

På den anden side af gaden ses også karakteristiske træk ved udfaldsvejenes specielle byggestil. Hjørnehuset med de store vinduer og tre boligetager, ved siden af Irma-butikkens barbygning samt i baggrunden Shell-benzintanken er eksempler på dette.

Foto: Glostrup lokalarkiv



om at bygge i overensstemmelse med danske råmaterialer og danske traditioner. Man oprettede ovenikøbet en tegnetjeneste, hvor selvbyggere kunne sende deres amatørtegninger ind og få dem rettet til. Mange af disse bestræbelser gav resultater, og selv i stationsbyer, der nu er fuldstændig omdannede, ses i dag bygninger, der helt er i Bedre Byggeskik-stil f.eks. stationen og posthuset i Hedehusene.

BOLIGBYGGERI. Boligbyggeriet var gået helt i stå under 1. verdenskrig. Derfor var der, som tidligere nævnt, voldsom boligmangel efter krigen, og for at regulere udlejningen af boliger oprettedes i de første år af tyverne huslejenævn i alle kommuner, selv rene landkommuner. Oprettelsen af disse nævn var medvirkende til den omtalte udvikling af sommerhusbyggesler, der blev taget i brug til helårsboliger. Desuden til en art stavnsbånd for de enkelte kommuners indbyggere, der skulle skaffe alle slags attester for at flytte fra kommune til kommune. Boligmangelen og de deraf følgende restriktioner skruede udviklingen i stationsbyerne ned på lavt blus, og et af resultaterne var, at byerne efter 2. verdenskrig ikke havde ændret sig meget.

Mens boligbyggeriet, specielt i landkommunerne, havde svært ved at komme i gang, udviklede der sig i årene før 2. verdenskrig indenfor industrien en begyndende højkonjunktur, der dog blev standset igen af krigen.

BEGYNDENDE INDUSTRIUDFLYTNING: Stationsbykommunerne begyndte at opkøbe landbrugsjord, eller fik i hvert fald anbragt førstekøbsrets-klausuler på de landejendomme, der lå rundt om bydannelserne. Et af de få private jordopkøb blev foretaget af Svend Bergsøe, der i sin bog: „Og søn” skildrer, hvordan han ved en hel del snille fik sikret sig den sidste landejendom ved Glostrup, Fraligsgården. Her opførte han i 1937 sin nye fabrik, hvor en del af bygningen bestod af en stor hal købt fra B & W. På det tidspunkt rystede mange på hovedet og mente, at firmaet måtte gå ned, når det blev placeret så langt fra offentlige transportmidler. Det har således været en udvikling i sin vorden.

TIDEN FRA CA. 1950

Op til omkring 2. verdenskrig er stationsbyerne Glostrup, Tåstrup og Hedehusene beskrevet som små selvstændige bysamfund. I tiden fra ca. 1950 begynder en udvikling henimod det bybillede, vi i dag ser, med store sammenhængende forstadsområder.

Bergsø og søn i Glostrup. Billedet viser den store fabriks-hal, som Sv. Bergsø købte af B & W og opførte her i 1937. I dag er produktionen så godt som ophørt.

Foto: Glostrup lokalarkiv



PENDLING. Hvornår der opstår forstæder omkring en storby er helt afhængigt af, hvornår der etableres kollektive trafikmidler, der kan sammenknytte de i forstæderne adskilte elementer, arbejde og bolig. Omkring London oprettes der allerede efter midten af forrige århundrede „working-mans-fares”, d.v.s. specielt billige ud- og hjemrejse billetter i myldre-tiden, og dette betinger den meget tidlige forstadsudvikling omkring London.

For nærmere tidsmæssigt at kunne bestemme, hvornår denne forstadsudvikling sætter ind for det her behandlede område, kan man prøve at se på, hvornår folk, der er bosat udenfor byen, begynder at arbejde i København og omvendt, idet netop adskillelsen arbejde - bolig er karakteristisk for den samfundsudvikling, der betinger forstadsudviklingen. Københavns Kommunes Statistiske Kontor har for året 1957 foretaget en undersøgelse, der på baggrund af den skattepligtige indkomst måler dette. Undersøgelsen omfatter dels de personer, der havde bopæl i en af de 19 omegnskommuner og i 1957 havde haft en indkomst fra København, og dels de personer, der havde bopæl i København, og som i 1957 havde indkomst fra en af de 19 omegnskommuner. I Glostrup tjente 39% af kommunens skatteydere deres penge i København mod 38% i 1948. Der var altså overfladisk set ikke sket noget på disse 10 år. Indregner man imidlertid, at S-banen er kommet i 1953, samt at et stort industriområde er taget i brug, med deraf følgende mange arbejdspladser, må man konkludere, at udviklingen endnu i 1957 trækker til hver sin side, både til en større selvstændiggørelse af bysamfundet, ved oprettelse af arbejdspladser, og til større erhversmæssig tilknytning til København via nemmere transportmuligheder.

I Herstede (nu Albertslund) var der i 1957 19,6%, der tjente deres penge i København, mod 15% i 1948. Da antallet af personer kun er på 347, siger disse tal ikke stort, så meget mere som den voldsomme udvikling i denne kommune ikke er igangsat endnu. For Høje-Tåstrup kommune er tallet ca. 304, og dette er uændret fra 1948. Denne by har altså endnu en helt stabil udvikling som selvstændig byenhed.

Hedehusene hører i 1957 ikke med til omegnskommunerne og er derfor ikke med i tællingen.

STATIONSBYERNE BLIVER FORSTÆDER. At situationen helt har ændret sig i de følgende ti år, ses af en undersøgelse, som Glostrup-Brøndbyernes Industrisammenslutning har lavet sammen med Egnsplansekretariatet. I denne konkluderes på baggrund af interviews med ansatte i 43 industrivirksomheder i Glostrup, at den gennemsnitlige transportlængde i luftlinieafstand for disse ansatte er 10-11 km. D.v.s. at det i høj grad er personer, der har bopæl udenfor Glostrup kommune, der arbejder her.

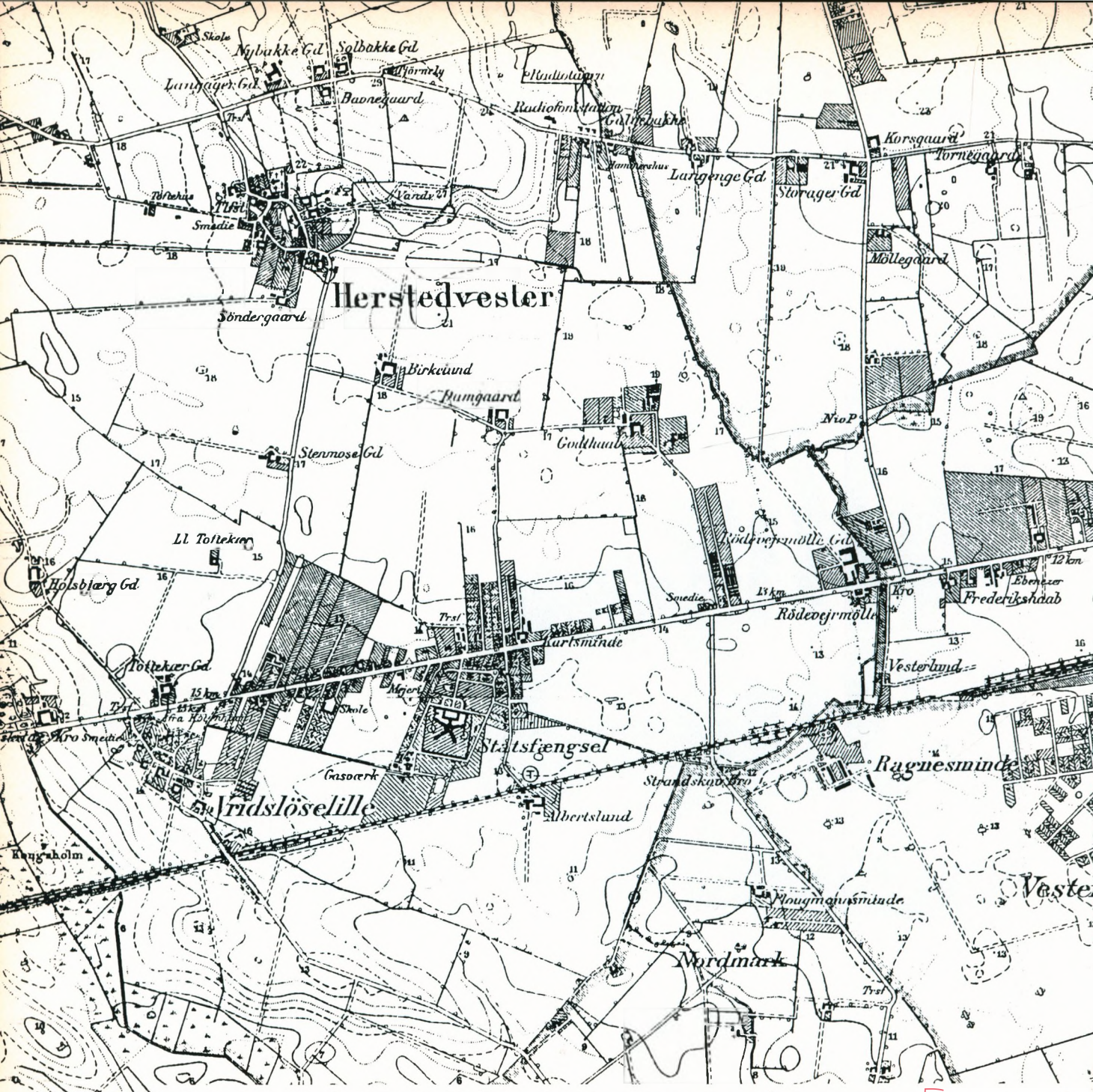
Man må således konkludere, at den egentlige eksplosive forstadsudvikling, der knytter det storkøbenhavnske område sammen i et erhvervsøkonomisk område, kommer først i tresserne.

Medens Glostrup og Tåstrup trods en voldsom befolkningsmæssig stigning opretholder det selvstændige bypræg til først i tresserne, skabes der i området mellem dem, i den gamle Herstede kommune en helt ny by, der fra starten er planlagt som en boligforstad til København. På området, hvor den nye boligforstad kom til at ligge, eksisterede der i forvejen et lille lukket bysamfund, Vridsløse Statsfængsel. Før vi behandler boligforstaden Albertslund, vil vi derfor give en beskrivelse af dette lukkede miljø.

Køgevej i Tåstrup 1984. Forstadens bycenter med meget varieret bebyggelse. Her er både variationer i højden og i bygningernes alder. I modsætning til gaden i stationsbyen, hvor indehaveren boede over forretningen, er der i forstadens gade en blanding af nyere etagehuse med udlejningslejligheder ovenpå forretningerne, og rester af den gamle stationsby, samt helt nye kontorhuse.

Foto: Tåstrup lokalarkiv





ALBERTSLUND

VRIDSLØSELILLE STATSFÆNGSEL

SOGNEKOMMUNERNE. Den nuværende Albertslund kommune hed tidligere Herstederne kommune og bestod af de to sogne Herstedøster og Herstedvester. Herstedøster sogn med landsbyen Herstedøster havde i 1890 501 indbyggere, hvoraf den væsentligste del var beskæftiget ved landbrug. Herstedvester sogn bestod af landsbyerne Herstedvester, Risby og Vridsløselille. Indbyggertallet i 1890 var 1431, hvoraf den største del var beskæftiget ved landbrug, men i modsætning til Herstedøster sogn nævnes også en del under betegnelsen industri, handel og andre erhverv. Hvad der dog kom til at sætte sit væsentligste præg på den senere Herstederne kommune var, at der her i sognet også var ansat et stort antal personer ved fængslet.

Herstedvester sogn gennemløbes i sin sydlige del, ved landsbyen Vridsløselille, af hovedvejen og jernbanen. Allerede i 1859 byggedes der her, på helt bar mark, på jorder mellem hovedvejen og jernbanen, Vridsløselille Forbedringshus.

FÆNGSLET. Fængslet var placeret ud fra tanker om, at dels skulle det ligge nær København, da det var denne by, der leverede flest klienter, og dels skulle det ligge helt isoleret fra anden bebyggelse, dette sidste såvel fra et isoleringsmæssigt som fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.

Straffeanstalten byggedes efter den tids opfattelse efter helt nye, epokegørende principper. Man havde før stuved alle slags fanger, både volds- og berigelseskriminelle, sammen i samme rum. Dette mente man nu kunne have en afsmittende effekt, hvorfor den nyeste tanke var, at fangerne skulle isoleres, så meget det var muligt, og i enrum gennemtænke deres forbrydelse og forbedre sig. Isoleringstanken blev gennemført så langt, at hver fange fik tilbudt en hætte med to huller til øjnene, således at vedkommende kunne tilbringe sin fængselstid ganske uigenkendt.

Forhenværende borgmester i Albertslund, Hans Nielsen, fortæller om Vridsløselille Statsfængsel omkring 1920:

»Og så kom jeg jo altså til fængslet og efter 3 dages oplæring fik man selvstændig post, 3 dage på dagtjeneste og 1 på nat-tjeneste, altså 4 tjenester ialt, så blev man sluppet løs, og det var jo andre forhold, der var dengang end nu, for fangerne gik med maske og forplejningen var meget sparsom, og dørene til deres celler, hvor de sad dengang, de skulle så vidt muligt være lukkede så lang tid af døgnen som muligt. Middagen de fik bestod af en ret, ja der var altså engang imellem de fik to retter, når de fik øllebrød og spegesild..... der var en meget stiv ugeplan for kosten..... en middag fik de en mærkelig ret, som var sådan en slags sulevælling, den var kogt sammen af kål og gryn og ærter, det var noget der hed Rumsfordsuppe...

Da boede jeg på fængslet. Reservebetjentene skulle i et stykke tid bo på fængslet som en slags beredskabsstyrke. Der var jo ikke ret meget natmandskab dengang på et fængsel. Der var tre mand der afløste på udvendig omkring ringmuren, og så var der to mand der afløste indvendig ved ringmuren, og så var der to på skift, altså en halv nat hver, inde i selve fængslet, sådan så der var to inde i selve fængslet og en uden om med hundene, der var jo nogle store hunde, som den ene mand gik med, men når man nu klager over enerverende og stress og alt muligt, så er vi andre jo ved at more os, når man tænker på, at en vagt inden for ringmuren men uden om fløjene og gårdene der, den strakte sig fra klokken var 8 til den var 1, i et stræk skulle man vandre frem og tilbage der, og urene skulle trækkes skiftevis det ene og det andet sted altså på hele ruten rundt om, og i alt slags vejr. Altså det var om vinteren ret koldt, med en pels så man var ved at blive tyngt til jorden og med knippel og et gammeldags slagsværd havde man også og slæbe rundt der hele natten på det, og så var der jo det, at ham der havde den første tur og havde gået fra klokken 8 til 1 ikke sandt, i fem timer, han skulle så ind i fængslet sammen med den faste inde i fængslet, og efter at have travet der i 5 timer, så var det sgu vanskelig at holde sig vågen inde i fængslet der i de næste 5 timer, tjenestetiden var altså 10 timer. Men dengang var det jo sådan at man måtte jo bide i det sure æble og så var der jo også det, at alting fik jo en ende for en skønne dag så kunne man jo regne med en eller anden fast post.

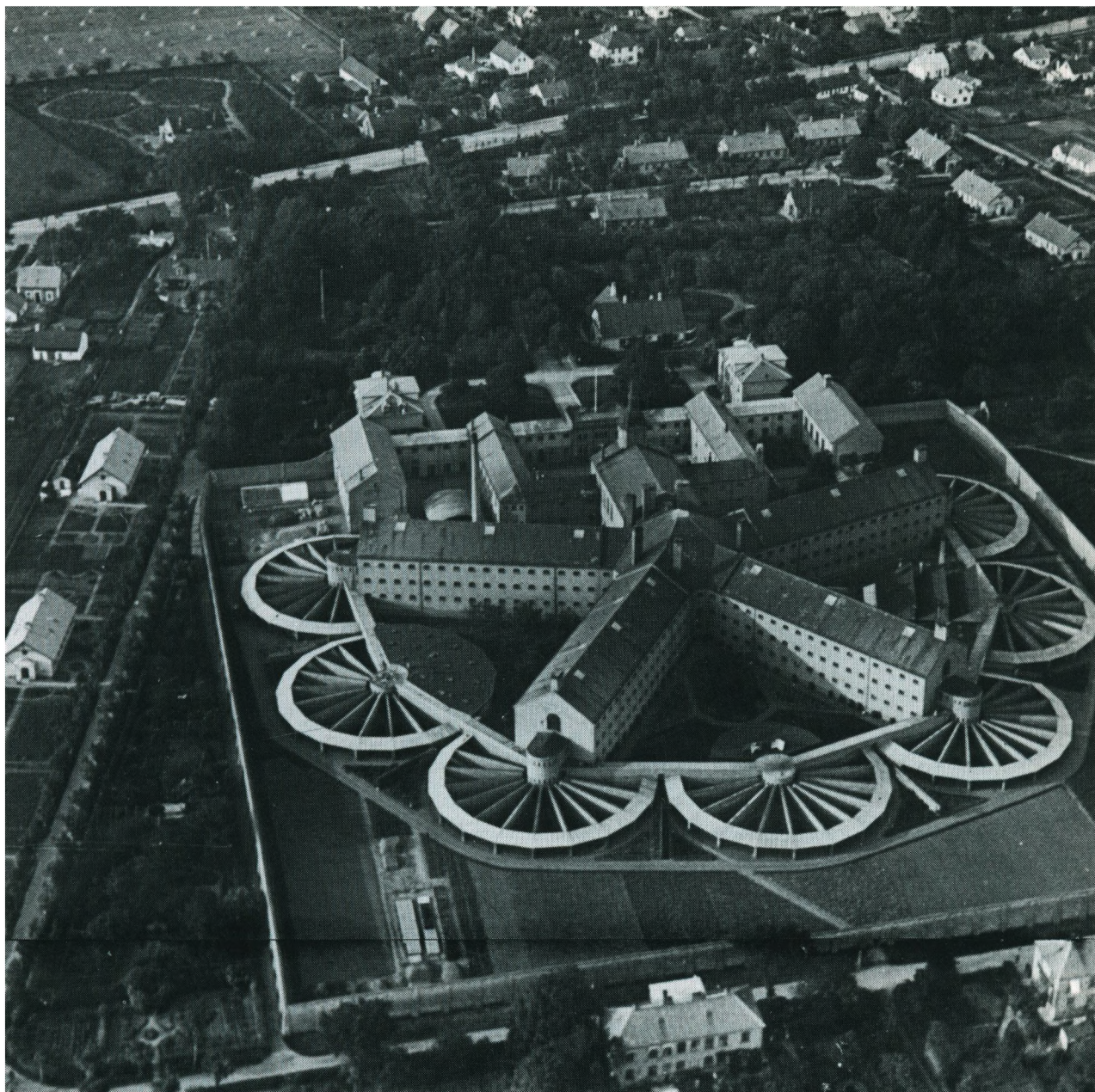
Albertslund lokalarkiv

Vridsløselille Statsfængsel ca. 1930.

På billedet ses det minisamfund, som fængslet udgjorde. Selve fængselsbygningerne i midten med de isolerede løbegårde og kirken, forrest i billedet to etagehuse med lejligheder til lavere funktionærer. Nogenlunde midt i billedet ses direktørboligen omgivet af have, til venstre en række en-etages funktionærboliger og langs hovedvejen en »villavej« med to-familiehuse ligeledes til funktionærfamilier.

Fra hovedvejen fører en allé til hovedindgangen, og foran porten findes et lille anlæg med græsplæne flankeret af to store træer og to to-familiehuse med store lejligheder til de overordnede funktionærer f.eks. præsten.

På den anden side af hovedvejen ses silkepavillonen omgivet af anlægget med morbærtræer. Den øvrige udstykning bærer præg af fængslets nærhed, idet der bortset fra et gartneri mest ligger små en-familiehuse til de ansatte ved statsfængslet. Foto: Holger Damgård, Politiken



FÆNGSELSBYGNINGEN. Mønsteret for fængslet kom fra Belgien, og bygningen udformedes i stjerneform med 5 fløje udgående fra en centralhal. De fire fløje rummede hver 100 celler i tre etager med gennemgående korridorer. Den femte fløj med tårn og spir rummede økonomilokaler, kontorer og fængselskirken, som i overensstemmelse med isoleringstanken havde 248 „amfiteatralsk” ordnede bokse. Fangefløjenes ender blev forbundet med en overdækket gang, hvorfra der var adgang til 80 fangegårde. I tidens løb blev fængslet udvidet. I 1890 opførtes en pakhusbygning og en fangeskole, og i 1912-14 opførtes gymnastik- og værkstedsbygning med smedie og maskinværksted. Hele fængselskomplekset blev omgivet af en høj ringmur.

SELVFORSYNING. De indsatte var beskæftiget i smedien, ved skrædderi, sadelmageri, skomageri, legetøjsfabrikation, papirarbejde og snedkeri, det meste for statens regning. Desuden hørte der til fængslet 63 tdr. land, der blev drevet som køkkenhave og landbrug, d.v.s. at fængslet i høj grad var selvforsynende.

Der viste sig hurtigt mangler ved anlægget. Der var fra starten planlagt nogle tjenesteboliger, men det var desuden beregnet, at en stor del af de ansatte skulle skaffe sig selv bolig udenfor fængslet i omegnen. Dette viste sig dog umuligt, netop fordi fængslet var anbragt på bar mark, så nogle måtte bo i København, andre i Roskilde eller i heldigste fald i Glostrup, hvilket var til stor gene for både personale og fængselstjeneste.

Det følte desuden som en uholdbar situation, at fængslet var beliggende midt mellem to jernbanestationer, således at al fangetransport måtte foregå pr. hestevogn til og fra Glostrup. Denne gene blev dog afhjulpet først i århundredet, da der oprettedes et „trinbræt” ved fængslet, hvor toget holdt et par gange om dagen.

TJENESTEBOLIGER. Mens fangerne levede helt isoleret fra det omliggende samfund, opstod der omkring de efterhånden mange tjenesteboliger et helt

lille samfund for sig. Da fængslet blev anlagt, blev der samtidig bygget to bygninger nord for fængslet til bolig for inspektøren, præsten, overværkmesteren og til lægen. Desuden syd for fængslet to tilsvarende bygninger, med hver 4 lejligheder for gifte betjente. Bygningerne står endnu og er fine 2-etages gulstenshuse med store lejligheder i et aksefast anlæg med fængslets tårn som midtpunkt.

Som nævnt viste der sig hurtigt behov for flere boliger, og efterhånden bestod fængselsamfundet af 54 fastboende familier. Selvom en del af personalet har måttet skaffe sig bolig i omegnen og derved er blevet en del af landsbyen, har fængselspersonalet alligevel udgjort et fremmedelement i det omliggende bondesamfund, hvilket bl.a. kan ses af de to foreninger, der blev oprettet blandt personalet. Der oprettedes en forbrugsforening og en foredragsforening, der til en start havde faste lokaler i en af boligerne. Senere var der forsamlingslokale i Silkepavillonon, som havde sin særegne historie.

SILKEAVL. Selskabet for Silkeavl og Morbærdyrkning blev stiftet år 1900 af forbedringshusets inspektør. Der lejedes et jordstykke af fængslet og anlagdes en morbærplantage og en pavillon for silkeavl, hvor man hver sommer demonstrerede fremgangsmåden og oplærte elever. Sigtet var beskæftigelse af fangerne, men også at udbrede kendskabet til silkeavl til offentligheden. Man uddelte således gratis morbærplanter. Silkelarvernes pupper blev dræbt ved damp, dette foregik i fængslet. Inge Bjørn nævner i sin bog „Oldtidsdragter, nutidstøj”, at i 1901 sendtes kokonerne til Italien, og det fortælles, at der hjemkom 9 alen silketøj vævet i dannebrogsfarvede tørklæder. Senere sendtes pupperne til afhaspning i Frankrig. Det færdige produkt blev solgt i Silkehuset på Strøget i København. Produktionen ophørte i 1937.

Selvom normer og ideologi ændrer sig, er det fysiske udtryk, selve fængselsbygningen med omliggende boliger, så godt som uændret i dag. Kører man en tur på fængslets område, er synsindtrykket stadig et lille, meget idyllisk anlæg. En fin, lidt bastant arkitektur, alle boliger med store, velpassede haver. At der hel-

ler ikke er meget ændret i det indre ses af, at alle boliger frem til ca. 1960 stadig var kakkellovnsfyrede. Mens fængslet før var egnens kendetegn, helt frem til efter 2. verdenskrig et af de få bebyggede områder i Herstederne kommune, er det lille samfund i dag fuldkommen indesluttet i det nye bysamfund, Albertslund.



Postkort med pavillonen for silkeavl i Vridsløselille, fotograferet kort efter starten i 1900. Ornamenterne på taget er ikke ormeslyng, men silkeorme. Bygningen er meget speciel med forbillede i, hvordan man mente vikingetidens byggeri så ud. Morbærtræerne er nyplantede.

Foto: Det kgl. Bibliotek

DEN NYE CENTERBY

Bebyggelsen Albertslund Syd med Vridsløselille Statsfængsel i baggrunden. I midten er forbipasserende tog. Billedet er fra bebyggelsens første tid endnu inden bevoksningen mildnede miljøet.

Foto: Albertslund lokalarkiv



Planlægningen af Albertslund centerby begyndte i 1950, under medvirken af bl.a. arkitekten Peter Bredsdorff, og allerede i 1957 blev jorden til gården Albertslund opkøbt. Kommunens opkøb af jord skulle hindre den fortsatte planløse vækst af bebyggelse langs Roskildevej. Man ønskede en kommune med både bolig- og industriområder, således at indbyggerne kunne arbejde i samme kommune, hvor de boede, og pendlingen til andre kommuner eller til København kunne undgås.

Gennem 1960'erne skiftede hele kommunen udseende fra at være en landkommune med en del gartnerivirksomhed til at være et centerbyområde, og befolkningen voksede fra 3.600 i 1960 til 30.665 i 1975.

DE FØRSTE BEBYGGELSER. De første bebyggelser blev Albertslund Syd, på gården Albertslunds jorder, og Albertslund Vest: Galgebakken og Hyldepjældet. På samme tid blev de store industriområder ved Herstedøster opført. Kommunen opkøbte gårdene systematisk for at bestemme over, til hvilke formål de forskellige arealer skulle anvendes. Da gården Albertslunds bygninger blev nedrevet, blev Albertslund Center opført her. Dette ejes også nu af kommunen, der udlejer lejligheder til kontorer og forretningslokaler. I nærheden blev der anlagt station og postkontor. Albertslund station blev indviet i 1963. Den lå på samme sted, hvor Vridsløselille trinbræt havde ligget.

Den tidligere socialdemokratiske borgmester, Hans Nielsen, har til det lokalhistoriske arkiv fortalt om, hvordan planlægningen og byggeriet af den nye centerby kom i gang:

„Men vi kunne ikke rigtig komme i gang med mere byggeri herude for vi skulle jo have planerne i orden, og det lå jo og svømmede sådan i de fire år der, indtil at vi fik flertal igen. Det lå dødt faktisk i de fire år, da Aage Jørgensen var sognerådsformand.....

Man mente at man kunne stritte imod udvikling herude, og modsat mig som mente, at hvis ikke kommunen styrede udviklingen, så ville private spekulanter komme og så ville de styre os i stedet for....

Fingerplanen kom, men hvornår det var, det kan jeg sgu ikke

huske, men den kom altså, det var omkring ved det lav, for da så vi havde valg i 54, så skiftede flertallet jo igen, og denne gang var det så rigeligt at vi fik flertal, bagefter, så det var en meget kraftig reaktion over alt det som de borgerlige ikke havde foretaget sig...

Dengang blev Tåstrup avis uddelt og i hele kommunen jo, og da skrev jeg hver uge en opsats om et bestemt emne med hensyn til hvordan de havde behandlet skoleforhold, hvordan de havde behandlet vejforhold, alderdom etc. sådan i 4 uger, det glatte lag, hvad de ikke havde foretaget sig, og hvad det ville koste for kommunen når nu det skulle oprejses, alt det der, og det bevirkede så at vi fik flertal igen. Men så da vi fik flertal, så blev jeg sognerådsformand igen, og så skulle jeg have fornyet de gamle kontakter, som var blevet 4 år gamle i mellemtiden, og som jeg havde været sådan forholdsvis uden nærmere forbindelse med, så det varede jo lidt; og sådan var man jo genstand for en vis mistillid eller mistro, man var afventende ikke sandt, men vi havde tid jo, for at få sat Høgh igang og der var kommet nogle ret progressive medlemmer også fra den anden side af kommunalbestyrelsen, sådan som gartner Jhs. Olsen, og der var Svend Olsen, tømrermesteren ikke sandt, og vi fik så sognerådets beslutning om at vi skulle lave en planlægning for kommunen, det var i 56, og at vi ligeså godt kunne tage en af dem man dengang anså for de bedste, som man kunne tage en ringere, så derfor fik vi prof. Bredsdorff antaget som medhjælper og planlægger sammen med Høgh i 1956.

Det var ikke normalt nej, og der blev grinet lidt af os i Glostrup bl.a. „Det er sgu noget man selv laver“ sagde man. Men vi var jo klar over, at vi måtte have mere end Høgh og os selv til at klare det der, og det viste sig også at det gav en vis goodwill i byudviklingsudvalget og hos den kommitterede for byudvikling og byplanspørgsmål...

- og så kom de jo med planer hvorefter at S-stationen var midtpunktet, og den kom så i 63, da blev S-banen indviet. Ja, de første planer adskilte sig jo en lille smule fra de senere planer, bl.a. havde man jo en ret central placering af idræts- og sportsarealerne ---

Ellers var det i store træk sådan som den optræder nu, der skete nogle småændringer, men det byggede jo på S-banen og på Roskildevej ---, man var nødt til at tage kendsgerningerne ad notam, at der lå en Roskildevej, der lå en jernbane, der lå to fængsler, som delte arealet yderligere, som tilhørte staten,

og det måtte man tage hensyn til og ud fra det måtte man jo så lave planlægningen.---

Det varede vel ikke mere end et års tid eller to før vi havde de første planer. Så fik vi dem jo lavet, vi var inde og se dem på Charlottenborgs udstillinger, og se udstillinger, de arkitektstuderende havde lavet, og da havde Bredsdorf stillet de arkitektstuderende som en opgave med hvordan altså herude. Og der var jo kommet en hel del forskellige løsninger på det derinde. Den dygtigste elev, han havde der, Knud Svenson, han blev så antaget til at være med til herude at udforme den nærmere byplan.

Men det var fra starten klart, at det skulle være lavt byggeri man skulle have ----- det var vi enige om, at bygge de store siloer, som man havde bygget inde i Brøndbyerne og sådanne steder, det syntes vi ikke at det var lige sagen, og så kom det os jo også udmærket tilpas, at Boligministeriet var enig med os, for da vi havde fået udarbejdet planen, vi ville lave et Albertslundkontor, hvor Svenson og Høgh arbejdede sammen om projekteringen.---

Så skulle vi jo tage stilling til, hvem der skulle bygge dernede, og det blev jo så de to boligselskaber, der i forvejen havde bygget her. Og jeg var jo formand for Andelsboligforeningen, men andelsboligforeningene havde jo ikke nogen penge, og jeg var klar over at aktieselskabet K.A.B. de havde penge, så vi fik det samarbejdet og skulle dele byggeriet dernede i Syd. I forvejen havde jo så K.A.B. fået strimlen til at bygge de nye Solhuse, som man kalder dem derovre langs med Grønneled, og vi havde erhvervet til Banehegnet, andelsboligforeningen, sådan så i stedet for som mange steder at bekrige hinanden og byde hinandens jordpriser op, så arbejdede vi her sammen så ikke at jordpriser blev jobbet op og sådan.

-- der var ikke nogen, der ønskede at vi skulle bygge høje huse, det var der ikke. Det vedtog man. Og det var jo sådan, at det faldt jo godt i tråd med de, (nye forsøg) for vi fik altså statsrådsrådgivning på grund af et cirkulære om forsøgs byggeri, bevilling, og de forsøg der løb, det var Høje Gladsaxe med meget høje huse, Ballerupplanen med 3-etages huse og vor med det lave, det var de tre forsøgsbyggerier der var i gang boligministeriet dengang, og som der var givet tilsagn til og de havde alle den klausul, at de metoder og fremgangsmåder, der blev udviklet, eller de elementer eller komponenter, der blev udviklet, dem måtte der ikke tages patent på, men de skulle stilles til rådighed for byggeri i fremtiden, og det har jo også vist sig,

at gårdhusene, der er jo bygget utallige gårdhuse, ganske vist både med mursten og med beton rundt om i hele landet og i udlandet, men det var altså ikke andet end at gå til den. Og så giver det sig jo næsten af sig selv at da først sådan en plan den ruller, så kommer jo den næste. Så er der jo skoler og børneinstitutioner."

Bebyggelsen Hyldespjældet i den nordlige del af Albertslund fotograferet i 1978. Hyldespjældet er en tidlig tæt-lav bebyggelse, hvor man har tilstræbt at variere både boligerne og deres omgivelser.

Foto: Albertslund lokalarkiv



LANDSKABET ÆNDRES. Det var ikke alene de kompakte boligmiljøer, der var med til at give landskabet et nyt udseende, det flade hedelandskab blev også ændret, idet al den jord, der blev tilovers fra gård- og rækkehusbebyggelsen Albertslund Syd blev samlet på et enkelt sted: Kongsholmen. På denne kunstige bakke kunne de nye tilflyttere kælke om vinteren, holde bål om sommeren og beskue deres hjemkommune fra oven.

I 1960'erne skete store ændringer indenfor familien, idet de unge på grund af forbedrede økonomiske forhold tidligt flyttede hjemmefra, hvorfor boligbehovene ændredes. Omkring 1/4 af befolkningen kom til at bo i nye boliger i 20-året 1960-80, og idéerne om, hvordan husene skulle udformes, og hvordan „folk” skulle bo, ændredes også. Det var idéen om tæt-lav beboelse, der nu slog igennem.

ALBERTSLUND SYD er et eksempel på dette med sine lave ensartede, industrielt standardiserede atriumhuse. Det lukkede præg, hvor husene åbnes ind mod gårdhaven, skulle sikre privatlivet i den nye bebyggelse. Senere viste det sig, at også denne byggeform indeholdt en del problemer.

I begyndelsen af 60'erne var kvinderne endnu ikke fuldt inddraget på arbejdsmarkedet, og når manden drog på arbejde bort fra hjemmet hver dag, blev de nye gårdhusmiljøer en slags kvindegettoer, hvor det lukkede miljø var medvirkende til en yderligere isolation.

Og hvilke sociale kategorier flyttede så her ud?

I 1970 boede der 35% fag- og ufaglærte arbejdere, 58% underordnede funktionærer, 7% selvstændige. Disse grupper fordelte sig i forskelligt byggeri. I de almennyttige boligselskabers mindste lejligheder, f.eks. Hedemarken, kom de dårligst stillede udsanerede fra brokvarterene i København til at bo. I gårdhave- og rækkehuse bosatte de bedrestillede faglærte arbejdere samt lavere funktionærer sig.

Men planlæggerens idéer om at bo og arbejde i samme kommune kom ikke til at slå til, idet ca. halvdelen af de erhvervsaktive i 1970 arbejdede i København.

I en artikel i „Boligen”, 1964, af en forretningsfører fra Albertslund kommune omtales Albertslundplanen og de tanker planlæggerne havde med byggeriet, og hvem der skulle bo her. Desuden skinner de lave vurderinger af vestegnen tydeligt igennem:

„Beliggenheden umiddelbart ved en S-togs station rejser helt selvfølgelig ønsker om stor befolkningskoncentration, og mere end 8000 mennesker vil komme til at bo på mindre end 60 ha. Alligevel bliver det store flertal af boligene - ialt 1.538 - (Albertslund Syd) egentlige familieboliger med egen have eller gård, resultatet er en lav, men meget tæt by. Det er tilstræbt her, hvor der ikke findes særlige landskabelige værdier (forfatterens understregning) i stedet at skabe et udpræget bymæssigt miljø.....

Det er første gang man her i landet gennemfører en større boligbebyggelse med etplanshuse og rækkehuse af færdige elementer. kravene i boligministeriets montagecirkulære har været en af projektets vigtigste forudsætninger. I praksis betyder det, at flest mulige arbejdsoperationer er flyttet fra byggepladsen til industrielle virksomheder, og arbejdet på byggepladsen indskrænker sig til næsten kun at være samling af færdige bygningsdele.....

Hvor gårdhusene altså er vinkelhuse, hvor man lukker gården eller haven, som vi foretrækker at kalde den, med hegn, der sikrer familiens ugenerted (forfatterens understregning) således sikrer man på samme måde rækkehusbeboerne ved at gøre husene lukkede mod havesiden i den øverste etage, ligesom man mellem de enkelte haver opsætter hegn.....

Alle elementerne er fra fabrikkerne færdigmalet med undtagelse af den indvendige side af de tunge facadeelementer, hvor malingen sprøjtes på, når elementerne er opstillet.

En ny ting er, at der ikke i husene opsættes tapet på væggene, men at disse males i en lys grå farve, og der er ikke gjort noget for at camouflere, at det er montagebyggeri.

Gårdhusene, som er på 93 m², opføres for en håndværkerudgift på ca. 50.500 kr..... Alle gårdhusene er indrettet med samme antal rum, nemlig opholdsstue, spise og legestue med åbent køkken, soveværelse, et to-sengskammer, et 1-sengskammer samt baderum med wc, håndvask og bruser..... Rækkehusene er to-planshuse, som er sammenbyggede i stokke med 5 eller 6 huse..... Rækkehusene er på 98 m².... har samme antal rum som gårdhusene.....

Tempoet er nu oppe på det forudberegnete maksimum, som

Kik over gårdhusene i Albertslund Syd mod den tilstødende etagehusbebyggelse og i baggrunden den kunstige bakke Kongsholmen.
Foto: Albertslund lokalarkiv



er to gårdhuse og 1 1/2 rækkehus om dagen, og med 20 effektive arbejdsdage om måneden giver det en månedlig produktion af 70 huse”.

De første indflytninger i Albertslund-Syd fandt sted i marts 1964. Denne bebyggelse kom til at rumme 986 gårdhuse og 552 lejligheder i rækkehuse. En anseelig lille by.

Albertslund kommunes udvikling skal ses på baggrund af den samlede storbyudvikling i Storkøbenhavn og hovedstadsregionen, hvor de stigende grundpriser i de indre bykvarterer, miljøproblemer og inddragelse af boliger til forskellige erhvervsformål eller til offentlige aktiviteter udstødte den oprindelige arbejder- og funktionærbefolkning.

Hvor disse befolkningsgrupper tidligere flyttede ud i selvgroede områder, har den samfundsmæssige udvikling gjort, at det nu er blevet nødvendigt med en langt større planlægning både med hensyn til byggeriets form og størrelse, men også med hensyn til planlægning af trafikken og indkøb af dagligvarer. Resultatet af den økonomiske udvikling og planlægningen blev opførelsen af en række satellitboligbyer. I tilslutning til disse opførtes gigantiske trafik anlæg og store indkøbscentre. Indenfor byplanlægning og byteori kaldes et sådant storbyområde en monopolby. Den er karakteriseret ved stærk centralisering, og ved at aktiviteter og beboernes hverdagsliv forløber efter en stram gennemorganiseret rutine. Dette hænger desuden sammen med produktionslivets krav om effektivisering og disciplinering af arbejdskraften. Desuden er monopolbyen kendetegnet ved en omfattende statslig indgriben indenfor såvel boligpolitik som socialpolitik og planlægning.



Motiv fra Hedemarken.

Foto: Albertslund lokalarkiv

HVERDAGSLIV I HEDEMARKEN

Et eksempel på, hvordan hverdagslivet er struktureret tidsmæssigt og rummæssigt giver en undersøgelse foretaget af B. Bech Jørgensen og Leif Thomsen i et af etageområderne i Albertslund: Hedemarken. („Hverdagslivet i en forstad”, 78).

Hedemarken blev opført af de almennyttige boligselskaber AKB, KAB og VA (Vridsløselille Andelsboligforening), i 1967. Bebyggelsen består af 612 lejligheder i 12 3-etages boligblokke og 144 lejligheder i 6 altangangshuse. Et område beregnet for 2.500 mennesker. 92% af lejlighederne var på 2 1/2 værelse og 88 m² og derunder, altså mange små lejligheder.

I Hedemarken boede i 1978 52 % arbejdere, 36 % underordnede funktionærer (indenfor handel og butik), 10 % højere funktionærer samt 2 % selvstændige. Regner man de underordnede butiksfunktionærer som hørende til arbejderklassen, er det et udpræget arbejderkvarter.

De familier der flyttede ind, kom fra små og dårlige lejligheder i det gamle spekulationsbyggeri på brokvartererne, de fleste fra Nørrebros saneringsmodne lejligheder. På grund af højkonjunkturen i 60'erne fik arbejderklassen del i den økonomiske fremgang gennem reallønsforbedringer og boligsikring, hvorfor muligheden for at „flytte på landet” pludselig var der. Samtidigt skete i den indre by en spekulation i boligkaserne, der nødvendiggjorde en udflytning af den oprindelige befolkning. Højnelsen af levestandarden, de bedre lejligheder med bad og toilet, var med til at opfylde drømmen om bedre opvækstvilkår for børnene og deltagelse i de almene forbedrede materielle vilkår for hele Danmarks befolkning. Det var dog mest lejlighederne og ikke udenomsfaciliteterne, der kom til at svare til forventningerne, idet der ikke var bygget de lovede børneinstitutioner, ingen legemuligheder, ingen butikker; området var de første år en stor byggeplads.

Birte Bech Jørgensen og Leif Thomsen har observeret, hvordan hverdagen er stramt tilrettelagt og opsplittet i transporttid til og fra arbejde, arbejdstid, hentning og bringning af børn, indkøbstid og hjem-

metid. Dagsrytmen som den former sig udenfor boligen blev observeret som følger: Kl 6 om morgenen åbner institutionerne og børnene bringes hertil. Det første ryk af folk på cykel til stationen, de der skal møde tidligt på arbejde. Kl. 7 kommer næste ryk af voksne på vej til arbejde og kl. 8 er det skolebørnene, der er på vej til skole.

Formiddagen præges af kvinder, der går til og fra vaskeriet, og mindre legende børn, desuden ses nogle arbejdsløse mænd og nogle ældre mennesker.

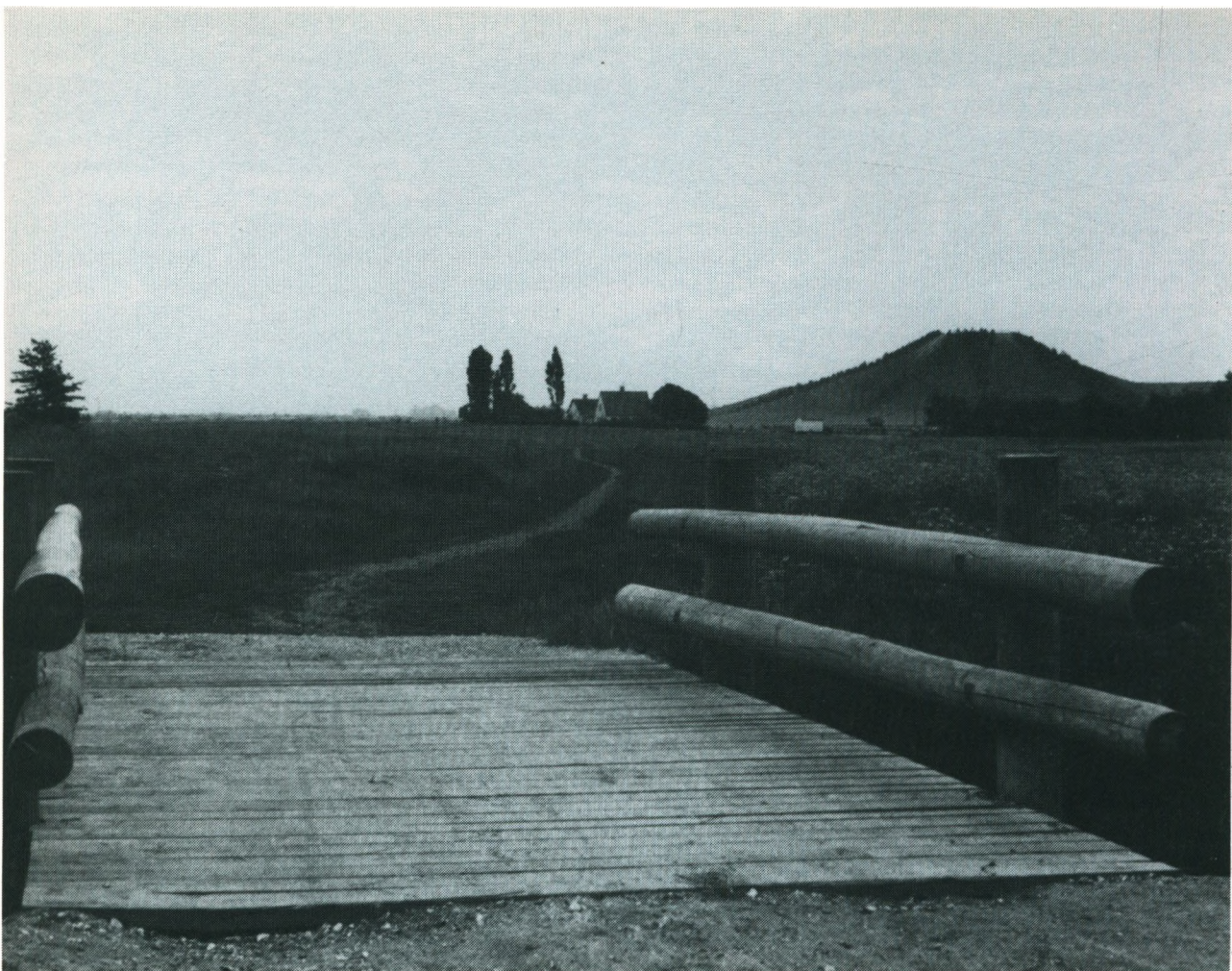
Ved middagstid begynder de første børn at vende hjem fra skolen, og det fortsætter til omkring kl. 15. Mellem 15 og 16 begynder voksne, mest kvinder at komme hjem fra arbejde. De går på indkøb og henter børn i institutionerne. Sidst på eftermiddagen kommer resten af de arbejdende hjem, og der bliver tomt omkring blokkene. Om aftenen ses de store børn og unge omkring fritidsklubben.

På denne måde er hverdagslivet opdelt for den arbejdende befolkning, et stramt struktureret tidssystem, hvor hver aktivitet har sin plads og sin tid. Det samme hverdagsforløb kan observeres i andre satellitbyer i storbyområdet, hvor arbejderklassen bor. De forskellige aldersgrupper, små børn, skolebørn, voksne og gamle bliver som følge af den igangværende centralisering i store enheder: boligområder, institutioner, industri og centre adskilt fra hinandens verden og erfaringsområder.

Denne rytme beskrevet i en periode med mindre arbejdsløshed end i dag, er nu til en vis grad brudt. I nogle af de satellitbyer, vi har besøgt, er der mange mennesker hjemme om dagen. Stemmer summer fra lejlighederne, og mange børn cykler rundt eller leger i sandkasserne. For en del af befolkningen på Vestegnen har hverdagslivets rutiner ændret sig med firsernes arbejdsløshed.

Luftfoto af bebyggelsen Hedemarken 1974. Hedemarken består af 12 tre-etages boligblokke og 6 altangangshuse. Bebyggelsen på billedet er her 4 år gammel og det ses, at der ikke er gjort meget for at skjule, at den er blevet placeret på bar mark. Forrest Albertslund syd, ibaggrunden sængslet. Foto: Albertslund lokalarkiv





Landskab fra Vestegnen med Kongsholmen.

Foto: Albertslund lokalarkiv

AT BO I EN BETONFORSTAD

Forfatteren Inge Eriksen har i en artikel forsøgt at beskrive på hvilken måde nutidsmenneskets identitet påvirkes af at bo i en betonforstad som Albertslund: „Min personlige oplevelse af især Albertslund kommune er den, at der er en høj grad af samtidighed i den daglige tilværelse. Der er ingen tyngende arkitektur, som presser mig ind i oplevelser og billeddannelser fra en fjern og ædel fortid. Det kan formuleres omvendt og positivt: i betonkommunen får man ikke noget foræret. Hvis man vil overleve, må man gøre sig klart, at man HAR en identitet som menneske i et landskab, at de kunstige bjerge, betonen, de flade marker og blæsten er menneskets partnere. Med det antyder jeg ikke, at selve planlægningen og byggeriet er historieløst, som nævnt er den kommunale æstetik i høj grad en reaktion på noget og dermed historisk. Jeg siger kun, at den daglige oplevelse af egnen har anderledes kvaliteter end dem gamle byer giver. Hverdagen er krævende, stærk og (overraskende?) præget af en frihedsfølelse, jeg savner i København.....-

Hvad jeg prøver at sige er, at det er vigtigt at forholde sig til det der faktisk eksisterer - nemlig en industri-kultur - i stedet for at benytte en række kriterier for

det gode, skønne og opløftende fra præ-industrielle Danmark i vurderingen af både arbejde og fritid.

Mit forsvar for - og usikkerhed omkring - vestegnens industrikultur bygger ikke på det gamle mundheld: hvis man ikke kan få den man elsker, må man elske den, man får. Jeg er flyttet ud i en betonkommune fra en såkaldt idyllisk nordsjællandsk forstad af egen drift og tilskyndelse. Anderledesheden, tomheden, en ny slags udfordringer, som netop ikke handler om at leve op til nogen for længst udlevede borgerlige idealer, men om hverdagens materielle sider, har betydet meget for mig. Lidt svulstigt sagt, så føler jeg, at jeg er kommet ind i det 20. århundredes sidste kvarter. Med det tilslutter jeg mig ikke hvad som helst af beton, men har givet efter for nysgerigheden, en næsten daglig undren - hvad er det her for noget? Hvorfor synes mine medborgere i Sydvestegnen at være selvbevidste og hårdføre? Hvorfor er massemedierne beskrivelser så negative?.....

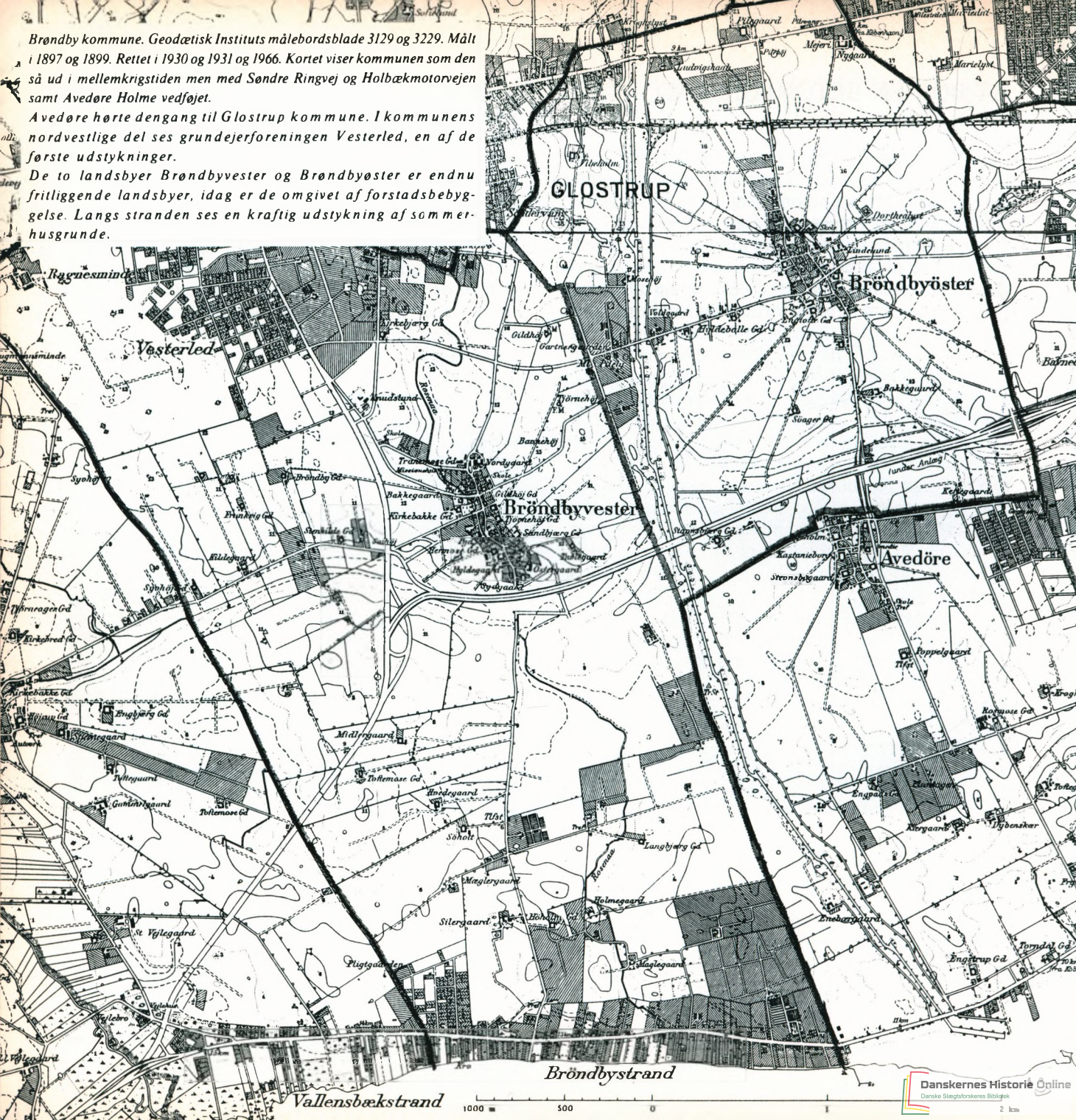
Det er ikke muligt at generalisere, jeg kan kun meddele min egen grundoplevelse efter et par års daglig tilværelse i betonen: Sydvestegnen kræver at man har identitet, hvis man vil overleve med sig selv i behold. Men samtidigt er netop selve nedbrydningen af ens nationale og kulturelle arv med til at opbygge en ny identitet”.

(Fra kritik 50, Gyldendal 1979).

Brøndby kommune. Geodætisk Instituts målebordsblade 3129 og 3229. Målt i 1897 og 1899. Rettet i 1930 og 1931 og 1966. Kortet viser kommunen som den så ud i mellemkrigstiden men med Søndre Ringvej og Holbækmotorvejen samt Avedøre Holme vedføjet.

Avedøre hørte dengang til Glostrup kommune. I kommunens nordvestlige del ses grundejerforeningen Vesterled, en af de første udstykninger.

De to landsbyer Brøndbyvester og Brøndbyøster er endnu fritliggende landsbyer, idag er de omgivet af forstadsbebyggelse. Langs stranden ses en kraftig udstykning af sommerhusgrunde.



Vallensbækstrand

Brøndbystrand

1000

500

0

1

DE NYE UDVIKLINGSKOMMUNER KØGE BUGT-FINGEREN

BRØNDBYERNE

BRØNDBYVESTER. I perioden efter anden verdenskrig begyndte udbygningen af Brøndbyernes kommune, både omkring de gamle landsbyer Brøndbyvester og Brøndbyøster og langs Køge Bugt.

Landsbyen Brøndbyvester var omkring år 1900 den største af landsbyerne i kommunen med 762 indbyggere, der boede i 53 gårde og 85 huse. Husene havde tilsammen 10 tdr. land hartkorn, hvilket i denne frugtbare egn vil sige omkring 85 tdr. land.

I landsbyen fandtes foruden kirke og præstegård et missionshus samt et asyl, begge opført i slutningen af 1800-årene. Det er bemærkelsesværdigt at finde et asyl i en landsby. Oprettelsen var sket på foranledning af sognepræstens kone og skyldtes, at der i landsbyen var mange husmandsfamilier, hvor både mand og kone havde daglejerarbejde på sognets gårde. Asylet var en privat forening lige til 1951, hvor Københavns almindelige Boligselskab opførte en børnehave og et fritidshjem, der blev overtaget af kommunen i 1959. Dette hænger sammen med, at

Brøndbyerne nu var blevet en del af storbyen København.

Ved Brøndby Strand lå der ved begyndelsen af dette århundrede en skole fra 1870 samt et strandhotel, der vidner om, at området allerede på dette tidspunkt havde betydning som rekreativt område. En af de større gårde var Ragnesminde, hvis jorder senere blev inddraget til industribebyggelse.

BRØNDBYØSTER. Brøndbyøster landsby havde omkring år 1900 33 gårde og 67 huse. I byen boede 592 mennesker. Til sognet hørte dengang Avedøre landsby samt den i 1911-13 opførte Avedørelejr, der husede 1.262 mænd.

Landhusholdningsselskabet havde plantet en lille plantage i nærheden af Avedøre, men den blev fældet i begyndelsen af 1900-årene, og et privat gartneri overtog området. Kommunen er opdelt af en forsvarsvold: Vestenceinten, der blev bygget i 1888-1892, som en del af Københavns befæstning fra Kalvebod Strand til Utterslev mose.



GARTNERIER. En del af den jord, der opkøbtes fra gårdene i Brøndbyøster til voldanlægget, kom ikke i brug og blev derfor senere udstykket til husmandssteder og gartnerier.

I begyndelsen af 1900-årene var der desuden et stort antal gartnerier i området op til Glostrup. De to største handelsgartnerier var Sv. Bruns og Brødrene Galsgaards. Sidstnævnte dækkede i 1915 et areal på 36 tdr. land.

Brøndbyvesters sognefoged H. C. Jensen grundlagde også et handelsgartneri omkring århundredskiftet. De fleste af handelsgartnerne dyrkede agurker, tomater m.m., men en del havde specialiseret sig i blomsterdyrkning f.eks. af chrysanthemer, syrener og violer.

Indtil anden verdenskrig var Brøndbyernes kommune et udpræget landbrug- og gartneriområde, dog var der i den sydlige del af kommunen opstået et sommerhusområde langs Køge bugt, som fortsættelse af bebyggelsen i Hvidovre. Ligesom i Hvidovre blev dette sommerhusområde efterhånden til villakvarter, og det er nu et af de ældste parcelhuskvarterer i kommunen.

I området op til Brøndbyskoven, der blev plantet i begyndelsen af 1950'erne, ligger et andet ældre villaområde, fra tiden omkring slutningen af anden verdenskrig.



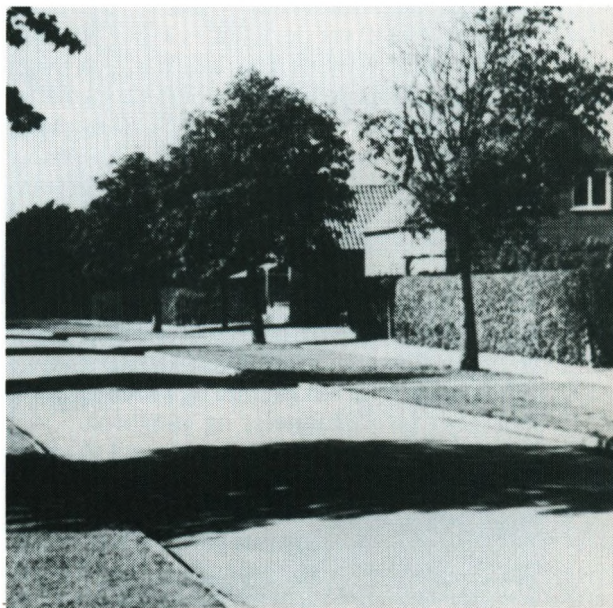
Huse fra landsbyen Brøndbyøster, Tværgaden og Vestregade 16. Trods den voldsomme byudvikling i 1950'erne og parcelhuskvarterernes omklamring er den gamle landsbystruktur nogenlunde bevaret. Stjerneudstykkningen anes endnu i vejføringen. De små gadehuse i landsbymidten er nu opkøbt af byfolk og istandsat så fint.

Foto: Brøndby lokalarkiv

Havebyen Vesterled beliggende i Brøndby kommunes nordlige hjørne, grænsende op til Glostrup kommune. Billedet til højre viser Hedegrænsen, ved hjørnet af Knudslundsvej og billedet til venstre Ragnesmindealle, set fra »Stævnet« mod øst. Begge billeder er fra midt i 50'erne. Det ses athavebyen endnu ikke var helt udbygget, men at der i de »færdige« kvarterer var lagt vægt på at opfylde havebyidealene, vejtræer og brede rabatter.

Havebyen Vesterled er en af mange parcellforeninger i Københavns omegn. I 1920 kunne man i Socialdemokraten læse en stort opsat annonce, hvor der agiteredes kraftigt for køb af grunde. Der stod et interessentskab bag, bestående af bl.a. jordejeren. I løbet af et års tid var der solgt ca. 500 grunde. Der blev straks dannet en grundejerforening og interessant er det, at denne og interessentskabet som sælger dannede en censurkomite, der skulle sikre at de nyopførte huse kom til at se sådan ud, at området med tiden kom til at ligne en haveby. I censurkomiteen skulle der sidde en repræsentant for foreningen »Bedre Byggeskik«.

*Vesterleds historie blev, som det skete for mange andre parcellforeninger, fyldt med problemer omkring anlæggelse af veje, vandforsyning og andre fælles faciliteter og af en noget ringeagtende holdning fra de »faste« beboeres side. Som en af beboerne udtrykker det! »Vesterledderne« var ikke velansete dengang af de øvrige beboere i kommunen. I deres øjne var det et stort proletariat - men det var flittige mennesker, der var her. Der blev gravet og revet, tømret og savet både helligt og søgn og hver eneste aften. Lysten var stor, men vej- og kloak- og vandforholdene var elendige. Men trods alt voksede Vesterled sig stærk og stort«. (Jens A. Petersen, Vesterled).
Foto: Brøndby Kommunes Tekniske forvaltning*



TIDEN EFTER 2. VERDENSKRIG

FINGERPLANENS LANDSKAB Den rumslige struktur i kommunen er karakteriseret af opsplittings i områder med forskelligt fysisk præg og funktion: selvgroede villakvarterer langs Køge Bugt og i den sydvestlige del af Brøndbyøster landsby, etageboliger langs Roskildevej og Køge Landevej, store samlede industriområder stødende op til Glostrup langs Roskildevejen samt midt i området en plantet skov og et bevaret grønt område med gårde, gartnerier og kolonihaver, nu kaldet „den grønne kile”. Denne fysiske opdeling er et resultat af, at Brøndbyernes inddragelse i det københavnske forstadsområde skete på et tidspunkt, da Fingerplanens idéer begyndte at få indflydelse på forstadsudviklingen. Brøndby kommune er derfor et mellemstadium mellem de gamle, selvgroede forstadskommuner og de nye helt gennemplanlagte bycentre på vestegnen. Forskningsmæssigt er det en slags urørt land, men mange interessante emner kunne tages op og belyses gennem dette område, fordi udviklingen er sket indenfor et meget kort tidsrum, og der endnu er landbrug i området. I 1940 var der således kun 2.500 indbyggere i kommunen, mens der i 1960 var 25.000 og i 1980 38.000. Fra 1970'erne begyndte befolkningstallet at falde, kun med vækst i Brøndby Strandområdet.

BRØNDBY STRAND. Brøndby strand er et eksempel på et af de nye bydelscentre fra slutningen af 1960'erne. Bebyggelsen består af højhuse, almindelige etageejendomme beliggende i en slags kantet hestesko bag højhusene, samt en del rækkehuse. I tilknytning til centret ligger S-tog og bibliotek, skoler og børneinstitutioner, samt for hvert kvarter et stort selvbetjeningsvaskeri. Den gående og kørende trafik er adskilt ved hjælp af tunneler og gangbroer. Står man på en af parkeringspladserne ved et af vaskerierne og ser langs med rækken af højhuse, føler man sig som en lille myre i dette enorme betonmiljø. Går man derimod ind i de grønne gårde, der er omgivet af etagebebyggelsen bag højhusene, har bebyggelsen et langt venligere udtryk. Der findes træer og

buske og altaner, der som en slags hængende haver gør byggeriet frodigt og farverigt. Der er lejligheder fra 103-129 m², og vi besøgte en af de store med 5 værelser, en dejlig lys lejlighed hvor samlingsområdet var en stor kombineret daglig- og spisekøkkenstue, der gik igennem huset, således at der var lys fra både nord og syd.

Den dag var der udelukkende fremmedarbejderbørn i sandkassen, og bedømt ud fra gardinophænget, boede der mange fremmedarbejdere i boligkomplekset. Viceværten, som viste os lejligheden, fortalte, at der såmænd ikke var mere ind- og udflytning her end mange andre steder, og at han syntes, det var meget beklageligt, at miljøet havde fået et dårligt ry, da det kunne medvirke til, at det blev vanskeligt at udleje. Denne problematik gælder mange af disse nye betoncenterbyer, og kommer til at ramme beboerne hårdt både økonomisk, da huslejerne sættes op, hvis der er for mange tomme lejligheder, og bevidsthedsmæssigt, da det ikke er rart at føle, at man bor i et socialt nedvurderet byggeri. Området må med hensyn til tilgang til åbne arealer, betragtes som attraktivt. Der er kort vej til både de grønne marker bag byggeriet samt til Brøndby Strand med den kilometerlange hvide sandstrand, som man ikke finder bedre og smukkere, hvis man rejser sydpå. Den del af arbejderbefolkningen, der bor her, er langt bedre stillet med hensyn til boligmiljø end beboerne i betonmiljøerne, der støder op til Glostrup kommune, hvor Brøndbyernes industrikvarter ligger samlet.

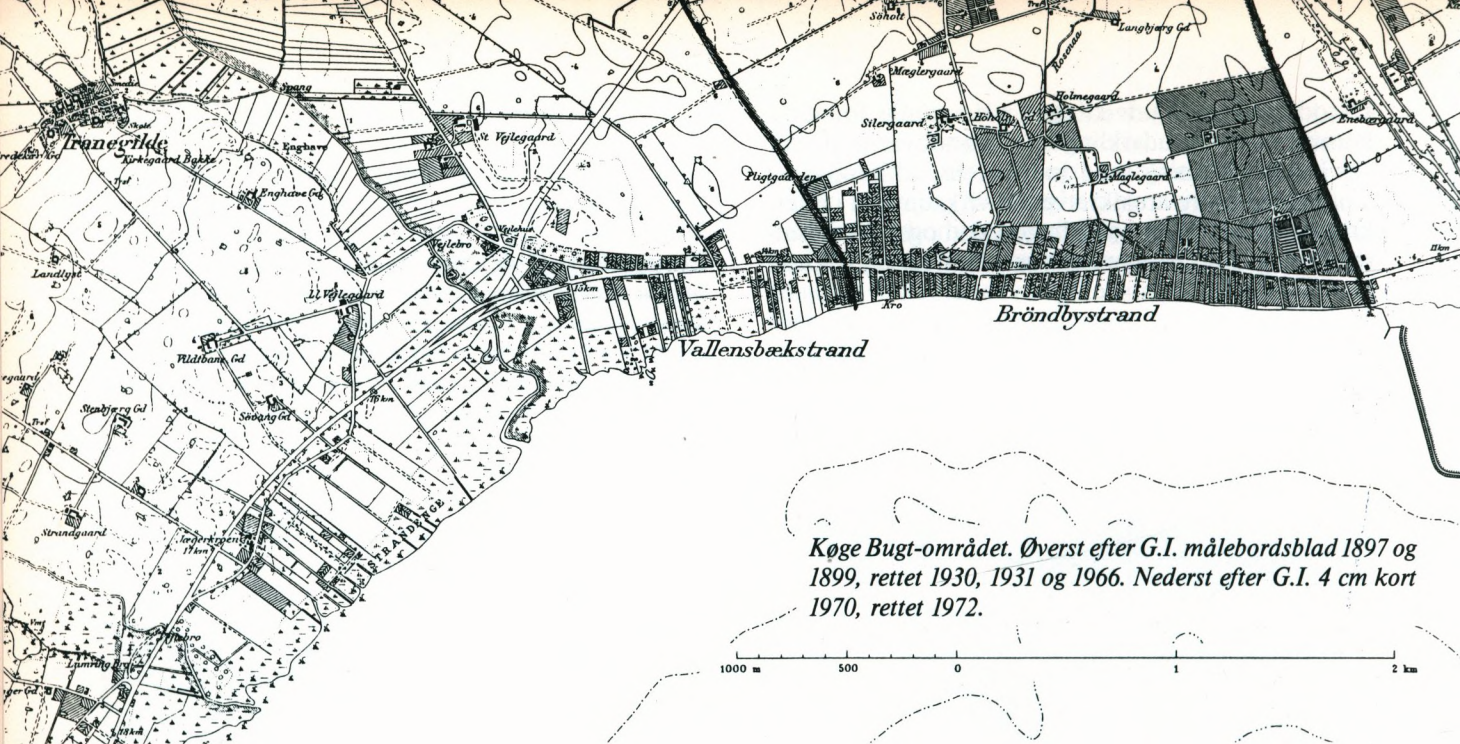
INDUSTRIEN FLYTTER UD. Under 2. verdenskrig blev der udlagt store områder i Glostrup og Brøndbyerne til industriområder, og efter krigen tog udflytningen af industrierne fart. I 1953 var der beskæftiget 2000 mennesker på 40 industrier i dette område, og allerede næste år var antallet beskæftigede steget til 3000. Det var især jern- og metalindustrien, der dominerede, næringsmiddelindustri, kemisk og elektronisk industri samt bygningsindustri var de øvrige vigtige industrigrene. Det var bl.a. på den store gård „Ragnesminde”s jorder, at et industriareal på 300 ha. blev udlagt. Dette var fuldt udbygget i 1963.

I modsætning til udviklingen i de gamle forstads-kommuner skal udviklingen i Brøndbyerne derfor ses i sammenhæng med industriens udflytning og ændring til mere arealkrævende virksomhed i efterkrigsperioden. Men udviklingen skal også ses i sammenhæng med Fingerplanens idéer og den lokale planlægning af de forskellige byzoner udbygning og funktion. Et meget væsentligt led i Fingerplanen var som før nævnt udbygningen omkring nyanlagte S-togslinjer. Og efter at S-togslinjen til Glostrup var gennemført i 1953 kunne udbygningen af Brøndbyerne tage fart.

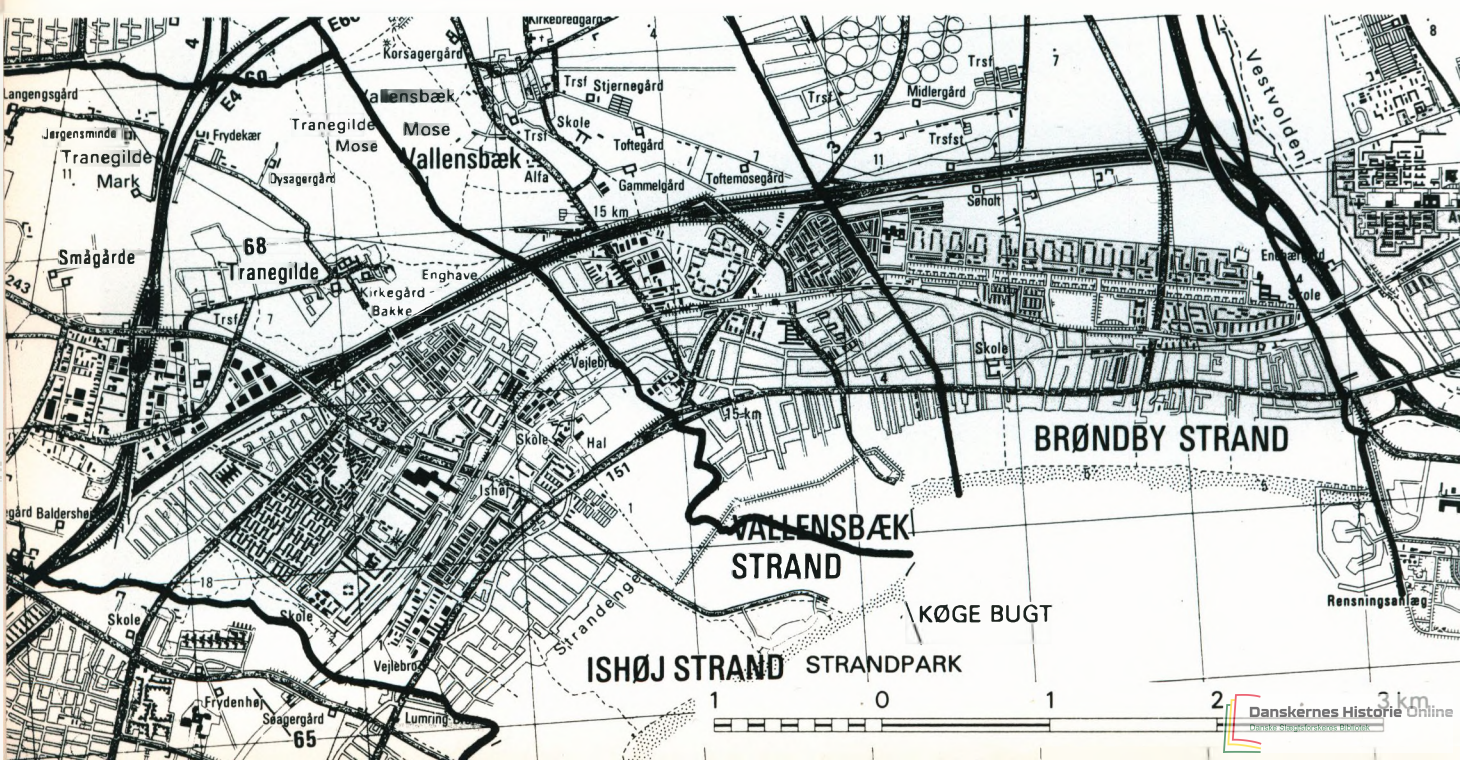
En af de indre gårde i Brøndby Strand-bebyggelsen. Her får man et andet indtryk af boligområdet, end når man udelukkende fokuserer på højhusene. Frodigheden både i de store altankaser og i de små forhaver, variationerne i facaderne og vinduesrammer i rødt, orange eller blåt giver et venligt og levende indtryk.

Foto: Forfatterne





Køge Bugt-området. Øverst efter G.I. målebordsblad 1897 og 1899, rettet 1930, 1931 og 1966. Nederst efter G.I. 4 cm kort 1970, rettet 1972.



KØGE BUGT-FINGEREN

Den bebyggelse, vi i dag ser langs med Køge Bugt, kaldes i planlægnings sproget for Køge Bugt-fingeren. Benævnelsen stammer fra Fingerplanen fra 1947 og dækker et planlagt byudviklingsområde med Gl. Køge Landevej som biltrafikal hovedåre. Bebyggelsesområdet gennemløber i Københavns Amt kommunerne Hvidovre, Brøndbyerne, Vallensbæk og Ishøj.

Den tidligere udvikling i dette område, tiden 1900-1930'erne, var præget af to tendenser. På den ene side var presset på egnede udflugtsmål stigende, og som beskrevet andet steds søgte store dele af specielt den københavnske arbejderklasse her sydpå, når de skulle til sol og strand. På den anden side skiftede den landbrugsmæssige udnyttelse af jorden karakter i samme tidsrum.

Hvor bønderne før havde brugt de lave strandenge som græsningsarealer, medførte den langsomme omlægning til mere intensiv udnyttelse, mange steder til gartnerier, at kreaturholdet svandt ind. Da engene således blev mindre brugelige, blev det lukrativt at tænke i udstykningstanker.

De første bygninger langs stranden var mere eller mindre midlertidige strandpavilloner, bådebroer og udlejningshytter. Hurtigt fulgte imidlertid udstykningerne efter. De første udstykninger skete i Hvidovre (se afsnittet om Hvidovres udvikling) og bredte sig derfra langs kysten. Området langs Gl. Køge Landevej kom til at ligne det, vi endnu i dag kan se, en skønsom blanding af gamle fritidshuse, bygget efter knopskydningsprincippet, helårshuse, mere og mere prangende eftersom velstanden steg, købmandsforretninger og kiosker med varieret vareudbud og lange åbningstider samt nye og gamle benzinstationer.

LOVEN OM KØGE BUGT AF 1961. Eftersom planlægningstanker for hovedstadsområdet slog igenem, voksede interessen for en selvstændig planlægning af dette område. Allerede Fingerplanen havde peget på de inderste byenheder, Avedøre, Brøndby Strand og Vallensbæk som interesseområder, men behovet for en videre koordinering satte sig endeligt igennem med loven om Køge Bugt af 1961.

På det tidspunkt hvor loven kom, var den enestående. Området var det eneste i landet, hvor en planlægning for flere kommuner var baseret på en speciel lovgivning. Lovens formål var: „At bistå de kommuner i området langs Køge Bugt, som må forventes at blive omfattet eller berørt af en kommende bydannelse i området, med at tilvejebringe et grundlag for de enkelte kommuners byplanlægning, at samordne byplanlægningen af området med hensyn til dets anvendelse m.v. og at sikre områdets udbygning i en hensigtsmæssig tidsfølge”.

At det var nødvendigt med en selvstændig lov bundede i, at de implicerede kommuner - med undtagelse af Hvidovre og delvis Brøndbyerne - havde et meget lille befolkningsgrundlag med deraf følgende ringe kapacitet både teknisk og økonomisk. Med loven blev der i realiteten givet adgang til planlægning af helt nye byer.

Der er i det generelle afsnit gennemgået de væsentligste forbilleder for planlægningen. Køge Bugtfingeren planlagdes fra starten som en række båndbyer med en tænkt Køge Bugt-bane som den kollektive trafiks sammenbindende bånd og afgrænset ind mod landet af en motorvej. Hver enkelt båndby skulle have en S-station med tilhørende center, omgivet af etageboligbyggeri. Resten af den tænkte byenhed planlagdes som åben lav og tæt-lav bebyggelse.

BÅNDBYERNE

Ser man i dag, en menneskealder senere, på, hvad der er kommet ud af planlæggernes bestræbelser, ses en af de voldsomste forandringer af et stort stykke landbrugsland, der kendes i Danmark.

Den allerede nævnte parcel- og sommerhusbebyggelse langs med selve stranden ligger der endnu,



Normen for båndbyerne er: S-station, indkøbscenter og boligbebyggelse udenom. Her er det Brøndby Strand i 1982.

Foto: Forfatterne

mange steder „fyldt ud” med nyere udstykninger. Udenfor stranden er opbygget et stort kunstigt strandområde, med bade- sejle- og fiskemuligheder.

Brøndby Strand. På den anden side af Gl. Køge Landevej ligger, som efter planen, de nye bycentre. Det første vi møder er Brøndby Strand bebyggelsen, (se beskrivelsen af denne bebyggelse under Brøndbyerne kommune). Denne bebyggelse havde fra begyndelsen en noget krank skæbne og et dårligt rygte i medierne og offentligheden. En af grundene var, at man byggede boligerne først og var lidt sene til at følge op med børneinstitutioner, indkøbsmuligheder og ikke mindst offentlig transport. Efterhånden er disse mangler afhjulpnet og der er faldet mere ro over bebyggelsen. Bebyggelsen er blevet prist som højdepunktet i det, der nu lidt nedladende kaldes „kran-sporsarkitekturen”, d.v.s. en arkitektur der er kendetegnet ved udnyttelsen af den stadig mere udviklede teknik indenfor elementbyggeri og montageteknik. Brøndby Strand-bebyggelsen fra 1969 rummer en stor variation af boligtyper. I den ydre udformning er der en variationsrigdom, som man ikke tidligere troede mulig ved anvendelsen af industrielt fremstillede komponenter. At man i dag værdsætter andre idealer indenfor boligbyggeriet, hvor specielt muligheden for socialt samvær betones, skal ikke fratage denne bebyggelse en væsentlig betydning blandt en periodes byggerier.

VALLENSBÆK. Som den næste båndby i rækken kommer Vallensbæk med sit forblæste og noget tomme center placeret planmæssigt op ad S-stationen. Vallensbæk adskilles fra den næste by, Ishøj, af den grønne strimmel omkring Vejleå, Vejlebroparken. I Vallensbæk ses det, at centret er bygget efter at reaktionen mod højhusbyggeriet var sat ind. Vallens-

bæk center er udformet som lave, landsbyagtige huse med tage med 45 graders hældning. Denne tendens bliver endnu tydeligere i Ishøj.

ISHØJ. Selvom Ishøj har mange bebyggelser, der fuldt ud lever op til de dårligste rygter, der kan skabes om koldt, ensartet, livløst betonforstadsbyggeri, har den også bebyggelser, der fremover vil blive nævnt som nyskabelser i 70ernes byggerier.

GADEKÆRET. En sådan bebyggelse ligger mellem Ishøj Stationsvej og Ishøj Boulevard, kaldet Gadekæret. Bebyggelsen består af en- og toetages boliger anbragt i slyngede rækker. De bugtede husblokke er anbragt omkring et kunstigt skabt gadekær, kranset af enkelte gamle træer. Husene er malet i en smuk, okker farve, og der skabes, når man går rundt her, en behagelig, overskuelig, „hyggelig” atmosfære. Det sidste har været et af de ikke helt udtalte idealer i udformningen af det seneste boligbyggeri, man har snarere brugt ord som „sociale kontaktflader”, „let opnåelige samtalesituationer” etc. Adspurgt fik vi at vide, at der er mange års ventetid i dette byggeri, og at hvis man ikke er skrevet op fra fødslen, skal man ikke regne med at komme ind her. Bebyggelsen er opført for Vridsløselille Andelsboligselskab, der også opførte Galgebakken og Hyldespjældet i Alberslund.

Set på baggrund af, at Vallensbæk og Ishøj frem til 1960erne var rene landkommuner med en meget sparsom befolkning, kan alene det korte tidsrum, det har taget at opbygge de nye bysamfund, gives skylden for mange af de storbyforstads miserer, man ofte finder omtalt i dagspressen og den sociologiske litteratur. Enhver ny bebyggelse vil, som det er vist for Rødovres og Hvidovres vedkommende, give anledning til tilpasningsproblemer.

FORSTÆDERNES BEBYGGELSESSTRUKTUR

Vi har i denne kulturhistoriske oversigt over forstadsudviklingen på Vestegnen beskrevet, hvorledes forstæderne opstod.

I den mere teoretiske litteratur om byers udvikling har man opstillet modeller for, hvordan denne udvikling sker.

En model forestiller sig, at bebyggelsen breder sig som ringe, lag på lag, udenom bykernen, mens en anden lægger vægt på den radiale vækst, d.v.s. den bebyggelse, der kommer langs transport- og udfaldsveje.

På Vestegnen kan disse to modeller ses samtidig. Omkring den indre by bredte forstadsbebyggelsen sig omkring århundredskiftet til de indlemmede arealer, f.eks. Brønshøj, Vanløse, Valby og Vigerslev.

Den næste ring blev bebyggelsen i kommunerne Rødovre og Hvidovre, ligeledes startet i begyndelsen af århundredet, men med størst vækst i mellemkrigstiden.

Samtidigt med denne udvikling foregik en begyndende byvækst i de små stationsbyer langs Roskildevej og en udstykning langs Køgevejen. Først med planlægningen, der startede sidst i 40'erne, fremkom der tanker om, hvordan området kunne bebygges og om, hvordan og hvor udviklingen skulle foregå.

Forstadsudviklingen kom også efter at planlægningen var begyndt til at foregå efter det hidtidige mønster, med ringe og radialer, den nye ring var Brøndby kommune, radialerne blev de nye båndbyer langs Køge Bugt, Vallensbæk og Ishøj, samt langs Roskildevejen satelitbyen Albertslund og det planlagte storcenterområde i Høje-Taastrup kommune.

Ser man på et kort over Vestegnen, fremtræder forstæderne ved første øjekast som et sammenhængende bebygget område, men de forskellige fysiske strukturer i bebyggelsesmønstret kan dog stadig ses, dels de gamle bebyggelser, landsbyerne og stationsbyerne, dels de udstrakte villakvarterer og endelig som „sorte klatter” etagebyggeri og industriområder. Denne oversigt har forsøgt både at beskrive den generelle udvikling, men også at beskrive udvalgte områder, således at billedet af et ensartet forstads miljø bliver en smule opløst og det bliver muligt at fornemme en del af det liv, der foregår her.

For os er mellemkrigstiden med dens mange selvbyggerkvarterer blevet en ligeså central periode som 60'erne og 70'ernes voldsomme byggeperiode. Selvom selvbyggerområderne ikke er så dominerende som de store etagebebyggelser, viser det sig, at de spiller en stor rolle i folks opfattelse af og tilknytning til deres lokalmiljø.

I det følgende citat udtrykkes denne holdning til forstaden som lokalmiljø.

„Et selvstående socialt netværk.... Det er det, jeg mener med, at når man har et miljø, hvor folk har kendt hinanden i mange år, hvor jeg stadigvæk kender og møder mange af mine folkeskolekammerater, og hvor der ligesom er nogle berøringsflader hele tiden, nogle ansigter man ser gang på gang på gang, så sker der det, at folk ikke er så fremmedgjorte.... Jeg mener, at tendensen er meget stærk i Hvidovre, fordi man har haft en indflytningspolitik, og fordi at det er en af de første forstadskommuner....

Hvidovre kommune er, for sådan en som mig, en provinsby. I ligeså høj grad som min morfar på landet kørte ind gennem byen sådan og hilste til højre og venstre, i lige så høj grad gør jeg det”.

(fra: '2 minutter fra friheden', speciale RUC 1981).

FORSTADENS KULTURLANDSKAB

I den hidtidige beskrivelse er der lagt vægt på at fortælle om det gamle landbrugslands forvandling til et fuldt udbygget forstadslandskab. I dette afsnit vil vi give en beskrivelse af det landskab, der møder nutidsbetragteren, såvel den, der ser området på gennemfart, som den, der lever sit liv her. Vi vil desuden finde frem til og problematisere de forestillinger og idéer, der ligger til grund for landskabets udformning.

Vestegnen er det område i Danmark, hvor man i fuldeste flor møder motorvejens landskab. Kommer man kørende på motorvejen ude fra Sjælland ind mod København, opleves landskabet som opdelt i puslespilsbrikker, adskilt af krydsende vejføringer og udfløtninger, omgivet af de karakteristiske flade industribygninger, der ikke i udformningen fortæller om brugen. Ind i mellem ses rester af det gamle landbrugs- og gartneriland, hvor gårdenes forfald vidner om vanskeligheden ved at drive landbrug som erhverv. Det landskab, motorvejene fører os igennem, er tænkt bevaret som landzone, og man får således ikke som gennemkørende en fornemmelse af den voldsomme bydannelse, der er foregået. Hvor det indtryk, man får af motorvejens landskab i dagslys, er en uendelighed af flad ørken, hvor man har svært ved at orientere sig, er samme landskab ved nattetide en forjættende eventyrverden, hvor storbyens lys lokker i det fjerne, og motorvejenes slyngede lyskæder leder vejen dertil.

Mens de få motorveje, der går nordpå, er omgivet af støjvolde og omhyggeligt beplantet med årstidskarakteristiske buske og træer, og således giver et planlagt æstetisk indtryk, virker det, som om landskabet på Vestegnen med motorvejenes og udfløtningernes

mængde i højere grad betragtes som et brugslandskab. Det flade vestegnslandskab, der i virkeligheden er overordentlig sårbart overfor indgreb, har ikke fået samme beskyttelse som nordegens, hvor motorvejene er skjult i landskabets slugter. Ydermere er der ikke på Vestegnen med samme nænsomhed lagt vægt på beplantningen langs vejene, måske fordi Vestegnens landskabelige kvaliteter ikke er så estimerede som Nordegens.

Mens det frugtbare sletteland på Københavns vestegn, Heden, helt til begyndelsen af vort århundrede var kendetegnet ved store velhavende gårde og mange gartnerier, hvis produkter var rettet mod hurtig og nem afsætning i hovedstaden, har dette kulturlandskab i dag undergået en gennemgribende forvandling, hvor produktionslandskabet gradvist har måttet vige for forstadsbebyggelsen, og befolkningskoncentrationen har skabt behov for en ganske anden udnyttelse af de tilbageværende arealer.

Den voldsomme byudvikling specielt fra tressernes begyndelse og fremefter gjorde planlæggerne opmærksomme på nødvendigheden af at friholde større arealer som rekreative områder. Da planlæggerne ikke agtede det flade hedeland som landskabsideal, greb man til den løsning totalt at omdanne landskabet. Normen for et „pænt“ landskab var for dem et skovrigt, bakket og rigt varieret terræn, der hele tiden gav nye synsindtryk. Samtidig med at man havde faste normer for, hvordan landskabet skulle se ud, havde man også tanker om, at det skulle bruges på en bestemt måde. Landskabet skulle danne baggrund for det enkelte menneskes selvudfoldelse og konkurrencepræstation i fritiden. Efter disse opfattelser er Vestegnens rekreationslandskab dannet.

Vestvolden er et eksempel på, hvordan tidligere anlæg har fået ny funktion, idet det er blevet offentligt tilgængeligt og forsynet med stier, så man kan cykle fra Bagsværd til Køge Bugt.

For de øvrige grønne områder gælder, at de er nydannelser. Hver for sig giver den fysiske udformning udtryk for forskellige bagvedliggende idéer. Mens man i Vestskoven har bestræbt sig på at forme et „naturligt” landskab med bakker, søer og åbne sletteområder, har man ved landskaberne omkring Albertslund ikke villet lægge skjul på, at det drejede sig

om kunstigt skabte bakker og søer.

Således kan man, når man vandrer i Vestskoven, føle sig hensat til Dyrehavens velsignelser, mens Albertslundlandskaberne ikke umiddelbart har noget landskabeligt forbillede.

Et tredje eksempel på et nyskabt rekreativt område, Hedeland, har en anden baggrund. Hedeland er placeret ved Hedehusene, i det gamle produktionslandskab, hvor landskabet gennem de seneste 100 år er blevet omdannet ved råstofudvinding, og således er



Motorvej gennem Hvidovre.

blevet til et voldsomt, gennemgravet grusgravlandskab.

Også dette er et eksempel på, hvordan primærproduktionen omkring København ophører og bliver afløst af bebyggelse, trafik anlæg og rekreative områder.

De her nævnte områder er anlagt af planlæggerne som rene fritidsarealer med mulighed for beskæftigelser som f.eks. jogging, svæveflyvning, sejlsport, ridning m.m. I modsætning hertil er andre arealer udlagt til kolonihaveområder. Selvom disse er plan-

lagte rekreative områder, er deres idémæssige indhold mere baseret på folks egen selvudfoldelse og kreativitet. Det er vigtigt, at planlæggerne fortsat er opmærksomme på det behov, der er for disse områder, da de både er udtryk for en gammel kulturtradition og er en alternativ mulighed for selvvalgte aktiviteter. Den historiske tendens har været, at kolonihaverne blev placeret, hvor man ellers ikke kunne udnytte jorden, men at man fra begyndelsen af 1950'erne udlagde planlagte kolonihaveområder. Brugen af haverne har haft sin egen konjunktur. De



Ægtepar ved deres kolonihavehus i Rødovre, 1974.

Foto: Rødovre lokalarkiv

startede som udpræget nyttehaver, blev fra midten af 50'erne mere og mere fritids- og rekreationshaver, mens der nu ses en tendens til igen at inddrage dem som nyttehaver.

Som en del af planlægningen af Vestegnens landskab indgår en bevaring af områdets resterende landsbyer.

Landsbyerne i den ældste forstadsbebyggelse og i stationsbyerne blev opslugt af bebyggelsen, hvorved landsbykernens struktur så godt som er forsvundet de fleste steder. I Hvidovre findes således kun en enkelt gade, der viser, hvorledes placeringen og strukturen af bebyggelsen oprindeligt var. Landsbyerne i de mellemliggende områder har ikke været udsat for

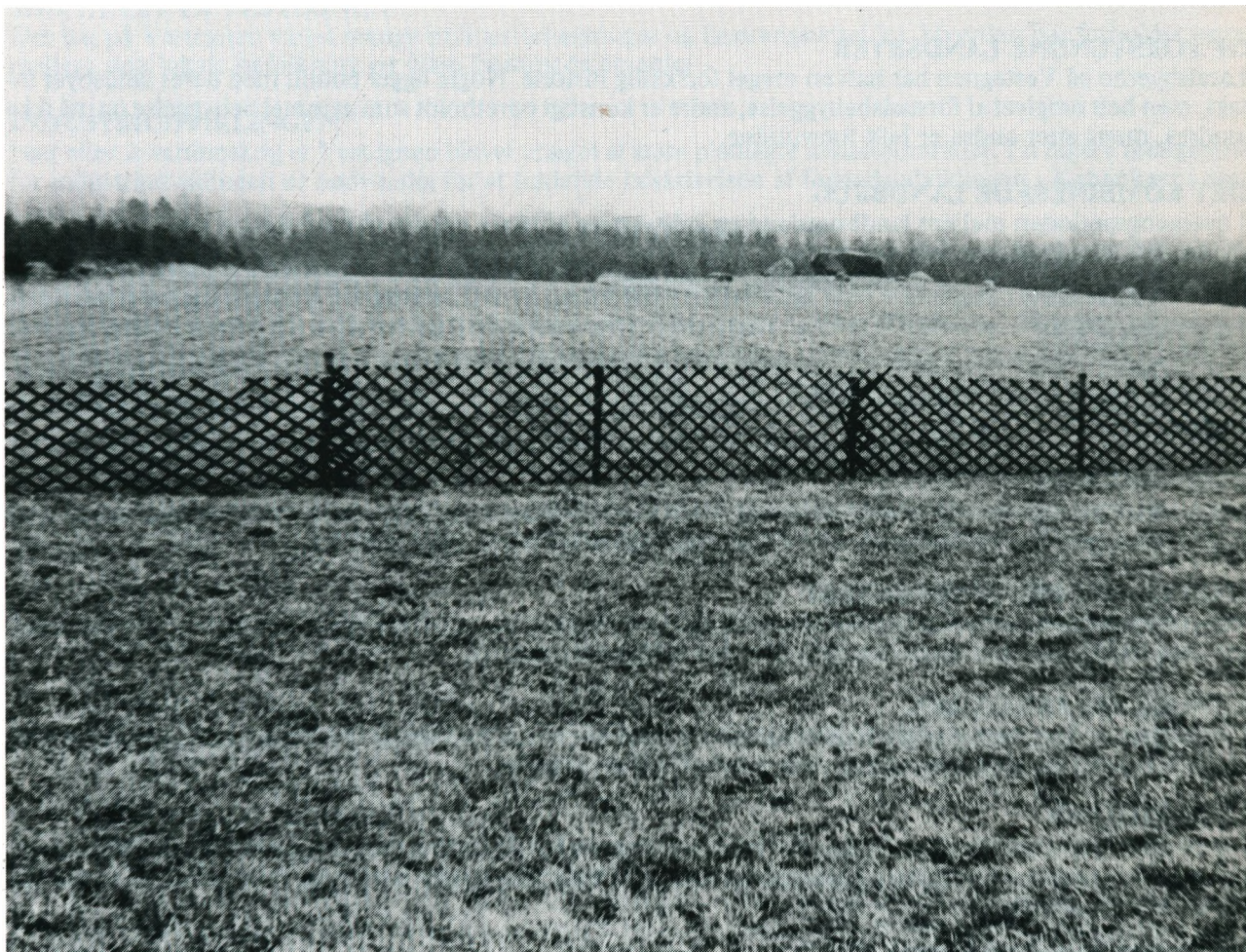


Landsbyen Vasby 1983.

Foto: Tåstrup lokalarkiv

så hurtig en bebyggelsesvækst, de har ligget relativt uforandrede langt op i tiden, bl.a. fordi de har kunnet bevare deres erhvervstilknytning til det omliggende land, det gælder f.eks. Avedøre, Vallensbæk og Traneilde. Da planlægningen af de grønne kiler begyndte, kunne landsbyerne med omgivelser indgå direkte i det rekreative landskab, men problemet om

bevaring af landsbyernes fysiske struktur kombineret med en fortsat erhvervstilknytning til landbrug er ikke løst endnu. Samme problemstilling gælder gartneriområderne ved Vestskoven, hvor man ud fra kulturhistoriske interesser gerne vil bevare netop denne form for kulturlandskab, mens den økonomiske omstrukturering gør det vanskeligt gennemførligt.



Landskab fra Vestegnen.

EMNELISTE

Denne beskrivelse af forstadsudviklingen er kun en oversigt. Det er derfor vigtigt for os at nævne en række af de emner, som vi under arbejdet er stødt på. Det har ikke været muligt for os at undersøge disse emner nærmere, da det faldt uden for projektets rammer. Vi mener imidlertid, at det ville være vigtigt at undersøge dem, for kun herigennem kan forstædernes historie helt forstås. Mange af emnerne omhandler forhold, som det endnu er muligt at indhente oplysninger om og få dokumenteret, men udviklingen løber så stærkt, at det hurtigt kan blive glemt.

DE FORSVUNDNE LANDSBYER

Landsbyerne på Vestegnen har haft en meget forskellig historie. Nogle ligger endnu med deres landsbyer intakt, men helt omgivet af forstadsbebyggelse, andre er kunstigt opretholdt som gammel bebyggelse og må ikke ændres, mens atter andre er helt forsvundne.

DET KOMBINEREDE LANDBRUG

I overgangsperioden mellem landbrugsland og udstykning af gårde var det almindeligt, at smålandbrug blev dyrket dels som landbrug dels som gartneri. Disse brug er aldrig blevet beskrevet som gartnerier, men har haft en væsentlig betydning for produktionen af grøntsager.

GARTNERIERNE

Gartnerierne er altid blevet opfattet som knyttet til en storby. Der er ikke blevet lavet en undersøgelse af forstædernes gartnerier siden mellemkrigstiden, og gartnerierne er ikke blevet set i sammenhæng med forstadsudviklingen.

MÆLKEHANDEL

Mens andelsbevægelsen stod stærkt på landet, vandt den aldrig den store udbredelse på københavnseggen. Her fandtes den private mælkehandel. Der findes ingen beskrivelse af dette erhverv.

ANDELS- OG BRUGSBEVÆGELSE

Københavnseggen har haft et helt andet udviklingsmønster på dette område. Som nævnt vandt andelsbevægelsen ikke fodfæste, og brugsbevægelsen blev her arbejderdomineret.

BØNDER OG ARBEJDERE

I oversigten er kort nævnt nogle spændingsforhold mellem lokale bønder og fremmede tilflyttere. Forholdet mellem bønder og arbejdere er kun belyst for en enkelt lokalitet.

KOLONIHAVEN

Der findes et par magisterafhandlinger, der beskriver enkelte havekolonier, men ingen der nøjere giver en oversigt over bevægelsens udvikling i Københavns Amt, herunder den nyeste udvikling, hvor havekolonierne bliver sommerhusområder.

FISKERIET LANGS KYSTEN

Der har været en del fiskeri langs Køge Bugt, men emnet er ikke undersøgt.

FORENINGSLIVET I STATIONSBYERNE

Det ser ud som om foreningslivet i stationsbyerne har haft en vældig udbredelse. På basis af de indsamlede foreningsarkiver skulle der kunne gives en nøjere beskrivelse af denne vigtige side af lokalsamfundets liv.

KROERNE SOM SOCIALE SAMLINGSSTEDER

Landsby- og stationsbykroerne har i tidens løb været et betydeligt samlingssted, både for fester, politiske møder og private sammenkomster.

MILITÆRET PÅ VESTEGNEN

Der har på Vestegnen været mange militærforlægninger og fæstningsarbejder. Hvordan har forholdet været mellem den lokale befolkning og disse fremmedelementer.

INDUSTRIUDVIKLINGEN

Især efter 2. verdenskrig er Vestegnen blevet præget af store planlagte industriområder. En nøjere redegørelse for industriudviklingen er nødvendig for at fuldende beskrivelsen af forstadsudviklingen i Københavns amt.

ETNOLOGISKE UNDERSØGELSER AF BOLIGKVARTERER

Endnu findes kun få undersøgelser af, hvordan beboerne rundt omkring i de københavnske forstæder selv opfatter deres boligforhold og boligmiljø. Det vil derfor være nødvendigt med etnologiske undersøgelser af forskellige boligkvarterer, for at få kortlagt beboernes egne vurderinger og brug af bydelene. Sådanne undersøgelser er både af forskningsmæssig og af planlægningsmæssig betydning, men er også af betydning m.h.t. bevaring af boligmiljøer. Det må erkendes, at bevaring af tidskarakteristiske boliger og boligmiljøer ikke er mulig uden beboernes interesse og viden om det bevaringsværdige i netop deres kvarter. Derfor er det også af stor betydning at kulturhistoriske oversigter og undersøgelser bliver formidlet til offentligheden.

LITTERATUR

Listen dækker kun anvendt litteratur.
Litteraturliste afsluttet juni 1984

Albertslund Bibliotek: Selektiv litteraturliste og eksempler på materiale i Lokalhistorisk Samling. 1977
Arkitekten. 1912-13. H. B. Møller: Kaserneetablissementet ved Avedøre.
Arkitekten. 8. 1982. Tæt-lav udvikling.
Arkitektur. 3. 1974. Galgebakken.

Bergsøe, Sven: Og søn. Kbh. 1980.
Bidstrup, Knud: Byer i vest. Kbh. 1963.
Bidstrup, Knud: Ebenezers disciple. Fra dansk byplanlægnings pionertid. Kbh. 1971.
Bjørn, Inge: Oldtidsdragter, nutidstøj. Kbh. 1974.
Blegvad, Jacob og Jørgen Sestoft: Beton, hus og bolig. u.å.
Bogen om Lejerbo. II. Udg. i anledning af selskabets 10-års dag. Kbh. 1954.
Boligen. Årg. 32. 1964. s. 453ff. Poul Ahrenst: Albertslund. Viser vejen mod fremtidens byggeform.
Brøndby Kommunes §6-redegørelse.
Byplan. 109. 1967. Poul O. Pedersen: Bolig-arbejdsstedsbalancen som målsætning for planlægningen.
Byplan. 100. 1965. Ole Strøyberg: Analyse af danske industrikvarterer.
Byplan. 123. 1969. Henry Knudsen: At bo i Albertslund.
Byplan. 136. 1971. Niels Thougård: Københavnsområdets planlægning siden århundredeskiftet.
Byplan. 137. 1972. Om københavnsegnens planlægning.
Baadsgård, Else: Albertslund før og nu. Albertslund. 1980.

Danmarks natur. Bd. 9. Det bebyggede land. Kbh. 1970.
Et dansk boligselskabs historie. Københavns almindelige Boligselskab og KAB-koncernen. 1920-1945. Kbh. 1945.
Dansk Socialhistorie. Bd. 7. Svend Aage Hansen og Ingrid Henriksen: Velfærdsstaten 1940. 1978. Kbh. 1980.
Deichmann, Eva: Litteratur om Rødovre. Rødovre. 1976.

Firsernes vilkår - din hverdag. Debatoplæg om kommuneplanlægning. Rødovre. u.å.
Folketal, areal og klima. 1901-1960. Statistiske Undersøgelser nr. 10. 1964.
Forskønnelsen. 7. 1917. Udg. af Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse.
Fra Københavns Amt. 1922-25. 1926-29. 1936-37. 1941-51. 1952-57.
Fremtidens Albertslund. Kommunalbestyrelsen inviterer til debat om kommuneplanlægningen. u.å.
Funch, Egon: De tunge dage. Besættelse i Glostrup 1940-45. Udg. af Hist. Selsk. f. Glostrup. 1981.
Fællesplan. Marts 1982. »Den grønne kile«. Konkretisering af rammeplanen fra 5. januar 1979. Hovedstadsrådet.

Geel, Jan: Livet mellem husene. Kbh. 1980.
Geografisk Tidsskrift. 59. 1960. Viggo Hansen: Some characteristics of growing suburban region.
Glostrup-Brøndbyernes Industrisammenslutning og Egnsplanssekretariatet: Tabes den vundne fritid på vejen.
1966.
Glostrup i gamle billeder. 1890-1940. Udg. af Glostrup kommune. 1981.

Glostrups historie. II. 1976. Fra stationsbyens saga.
Grønlund, Bo og Søren B. Jensen: Nordiske storbyer. Rapport. 1982.

Hansen, Immanuel: Hvidovre kirke. Hvidovre 1980.
Hansen, J. J.: Større danske gårde. Kbh. 1930.
Hansen, Martin: Hedehusene, Kallerup og Baldersbrønde gennem tiderne. 1974.
Hansen, Peter: Børn af en by. Kbh. 1936.
Hansen, Peter: Ved byens yderste grænse. Kbh. 1937.
Hver 8. dag. 1905-06. s. 678-679. Silkeavl på Vridsløselille.
Hvidovre 1980-92. §6-redegørelse. 1980.
Hvidovre landsogn. Tekst og kilder til belysning af forholdene i Hvidovre omk. århundredeskiftet. Ved Poul Sverrild. Hvidovre 1981.
Hvidovrebo. 1947-72. 1972
Håndbog for grundejere i Islev. 1945.

Islev Gymnastikforening gennem 5 år. Ved Edvard Ditlevsen. 1938.

Jensen, Susanne: Glimt fra gymnasiepigens hverdag i Albertslund. RUC. Speciale i samfundsfag og geografi. 1983.

Jørgensen, Birte Bech og Leif Thomsen: Hverdagslivet i en forstad. Kbh. 1978.
Jørgensen, Lisbeth Balslev: Enfamiliehuset. Danmarks Arkitektur. Kbh. 1979.

KAB-koncernens bygge- og boligvirksomhed. 1920-45. 1945.
KAB-koncernens bygge- og boligvirksomhed. 1950-55. 1955.
Kirketerp, Elsebeth og Merete Pallesen: Litteratur om Brøndby Strand-planen. Danmarks Biblioteksskole. 1975.
Kjeldsen, Marius: Industrialized Housing in Denmark, 1965-76. Kbh. 1976.
Kommuneplan 1980. Debat om hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder. §6-redegørelse for Glostrup kommune.
Kritik. 50. Ved P. Behrendt. Kbh. 1979.
Københavns historie. Bd. 6. Torben Ejlersen: Kraftcenter og fristad. Kbh. 1983.

La Cour, J. C.: Danske gårde. Kbh. 1907.
Larsen, Susanne Hastrup og Birte Agraon: Industriudflytningen i Rødovre. Rødovre. 1981.
Lebech, Mogens: Historiske glimt fra Københavns vestlige opland. Kbh. 1977.
Linvald, Steffen: Rødovre Og Hvidovre. Kbh. 1982.
Liv i Brøndbyerne. Udg. af Brøndby kommune. 1969.
Lokalsamfundet Rødovre. 1. Rødovre, et økonomisk landskab. Pædagogisk Central. Rødovre. u.å.
Lokalsamfundet Rødovre. 2. Fritid, arbejde og fritidsliv i Rødovre. Pædagogisk Central. Rødovre. u.å.
Lokalhistoriske hæfter fra Pædagogisk central i Brøndby. nr. 1-7. 1977.
Lyngse, Peter: Byudviklingen i Hvidovre. Speciale. Københavns Universitet. Geografisk Institut. 1980.

Martini, Steen: Nyere forstadsmiljøer. Kbh. 1974.

- Millech, Knud: Danske arkitekturstrømninger 1850-1950. Kbh. 1951.
Månedsmagasinet. 1910. s. 508-09. Dr. Manicus; Dansk silkeavl. Forsøgsstationen ved Vridsløselille.
- Nordisk Tidsskrift for Kriminalvidenskab. 1959. Vagn Kildemoes: Statsfængslet i Vridsløselille. 1859-1959.
Nordlund, H. O.: Rytterskolen i Hvidovre. 1978.
Nordlund, H. O. og Poul Sverrild: Da Hvidovre blev mindre. Lokalhistorisk arkiv. 1981.
- Pedersen, Jul.: Rødovre sogn. Kbh. 1948.
Petersen, Axel: Mit livs forteelser. Lokalhistorisk Selskab. Hvidovre. 1979.
Petersen, Jens A.: Vallensbæk. Fra oldtid til nutid i kulturhistoriske skildringer. Udg. af Vallensbæk kommune. 1977.
Petersen, Jens A.: Vesterled. Kulturhist. skildring omkring en haveby. 1970.
- Rasmussen, Steen Eiler: København. Kbh. 1969.
Regionsplanlægning 1970-1985. Forudsætninger. Egnplanrådets planlægningsafdeling. Bd. I. Kbh. 1971.
Rødovre billeder indtil 1950. Rødovre lokalhist. Samfund. 1950.
Rødovrebogen. 1901-1976. Rødovre. 1978.
- Salomonsens Leksikon: Arbejderboliger. Af Otto Schmidt. Kbh. 1915.
Sestoft, Jørgen: Arbejdets bygninger. Danmarks Arkitektur. Kbh. 1979.
Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn. 1948.
Smith, Otto: Hedeboegnen. Danske byer og deres mænd. Århus. 1919.
Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie. 1840-1940. Århus. 1980.
Statistisk Årbog. Div. år.
Storbyens krise. En introduktion til urbanteorien. Antologi. Kbh. 1982.
Svendsen, Ruben: Hvidovre. Kbh. 1976.
Sverrild, Poul: Den ulovlige lysthusbebyggelse i Hvidovre. Konferensafsløsningsopgave i historie. 1980.
Sørensen, Sv. Aa. Og H. O. Nordlund: Beringgård. Hvidovre. 1976.
- Thomsen, Birger: Hvidovre. En lokalhistorisk vejledning til Landsarkivet. u.å.
Bd 1: Administrationshistorie. Bd. 2: Arkivalier.
To minutter fra friheden. Speciale. RUC. 1981.
Trap: Danmark. 2. udg. 1872. 3. udg. 1898. 4. udg. 1920. 5. udg. 1958.
- Verdens Spejl. 1905. Chr. Engelstoft om Glostrup.
Wassard, Erik: Vestvolden. Kbh. 1982.
- Østergård, Bent: Avedøre, en landsby vest for København. Udg. af Avedøre skole. 1981.
- Årbog udg. af Hist. Samfund for Kbh.'s Amt. 1925. Chr. Heilskov: Blade af en gammel landevejskros historie (Roskilde kro).
Årbog udg. af Hist. Samfund for Kbh.'s Amt. 1926. J. T. Lundbye og V. Hermansen: Roskilde landevej gennem tiderne.

Fra at have været et frugtbart, fladt landbrugsland er Vestegnen i dag et sammenhængende bebygget område.

I bogen beskrives den generelle kulturhistoriske udvikling fra gartneri- og landbrugsland over mellemkrigstidens selvbyggede villakvarterer til nutidens udstrakte forstadslandskab.

Foruden denne generelle gennemgang indeholder bogen en beskrivelse af enkelte boligkvarterer. Ved at pege på enkelte kvarterers kulturhistorie kan billedet af det ensartede forstadsmiljø opløses.

Samtidig henledes opmærksomheden på kulturhistorisk værdifulde miljøer, medens de endnu er levende og funktionsduelige.

