



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>

GLØSTRUP



BYBILLEDER

Om byen og dens bygninger

GLOSTRUP BYBILLEDER

- om byen og dens bygninger



Glostrup Bybilleder - Om byen og dens bygninger

Udgivet af Glostrup Kommune

Glostrup 1993

Udarbejdet af AK83 Konsulenter A/S ved Kell Elgstrøm

Sagsmedarbejdere: Cand. mag. Hanne Christensen og arkitekt maa Bent Oslev

Luffoto: Dansk Luffoto I/S

Alle nye fotografier optaget 1989-1993

Ældre fotografier udlånt af Glostrup Lokalhistorisk Arkiv

Trykt hos Special-Trykkeriet Viborg a-s

Oplag: 2.000 eks.

ISBN: 87-90068-00-9

Bogen er udgivet med økonomisk støtte fra Glostrup Kommune, Fritids- og Kulturudvalget

*Salg og distribution:
AK83 Konsulenter A/S
Vallensbæk Torvevej 3
2620 Albertslund
Tlf. 4362 3200*

Indholdsfortegnelse

<i>Forord</i>	5
<i>Fra landsby til forstad</i>	6
<i>Lidt om landskabet</i>	10
<i>Der var engang</i>	14
<i>Landsbytiden - før 1850</i>	14
<i>Stationsbyen - tiden fra 1850 til 1920</i>	22
<i>Den moderne by - tiden fra 1920 til 1950</i>	28
<i>Forstaden - tiden fra 1950 til 1993</i>	32
<i>Byen af idag</i>	36
<i>Set som helhed</i>	36
<i>Det gamle landsbyområde</i>	38
<i>Stationsbyområdet</i>	40
<i>Nyvej</i>	42
<i>Stationsforpladsen</i>	42
<i>Jernbanevej</i>	42
<i>Bydelen øst for Banegårdsvej og Østbrovej</i>	44
<i>Byområdet syd for jernbanen</i>	48
<i>Kilder</i>	52

Forord

Det er sjældent, at bysamfund som Glostrup gøres til genstand for en egentlig by- og bygningsarkitektonisk beskrivelse. Dertil anses de traditionelt for at være for ubetydelige set i forhold til landets historiske byer. Denne holdning kan let føre til den misopfattelse, at Glostrup ikke har en egen kulturhistorie, hvilket kan få skæbnesvangre følger – også for bymiljøet.

Med udgivelsen af denne publikation er det på initiativ af arkitekt Kell Elgstrøm lykkedes at realisere en gammel drøm om at synliggøre Glostrups byhistoriske særpræg og øge kendskabet til de miljømæssige kvaliteter byen rummer i dag.

Den voksende interesse for det byhistoriske og byarkitektoniske blandt Glostrups borgere – har i de senere år øget behovet for en sammenfatning om byens udvikling og egenart. Hertil kommer, at den nyudskrevne arkitektkonkurrence om stationsområdet har aktualiseret udgivelsen.

En tak skal rettes til AK83 Konsulenter A/S for manuskript, samt især Egon Funch, Lokalhistorisk Selskab, for hans velvillige hjælp. Også Lone Ahrentzen og Annette Christianesen, Glostrup Kommunes Tekniske Forvaltning skal have en tak for deres medvirken ved udarbejdelsen.

September 1993

Gert Nielsen
formand for Fritids- og Kulturudvalget

Fra landsby til forstad

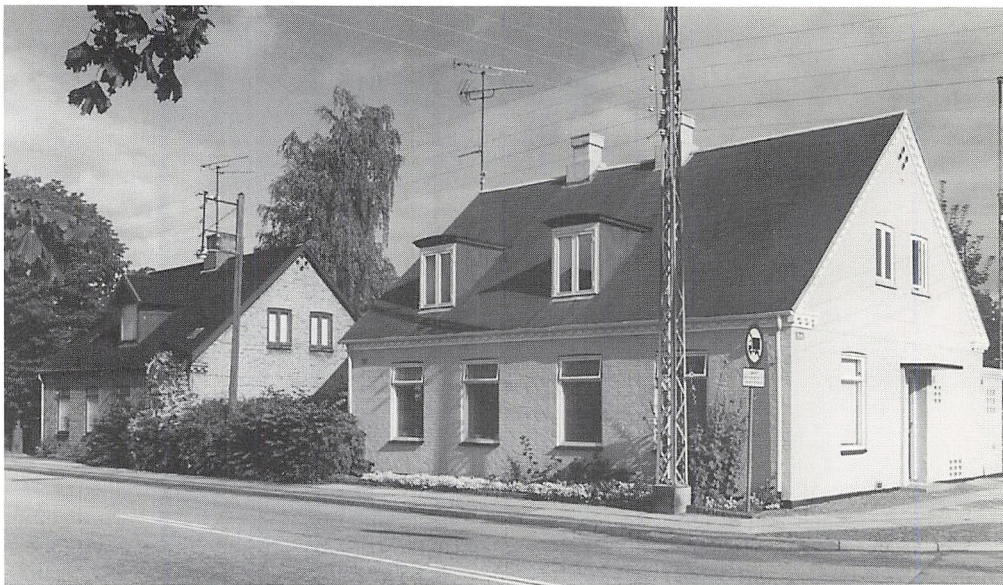
Glostrup rummer mange forskellige bymæssige træk, der hver især repræsenterer tidligere epoker i byens historie. Den ældste og længste historiske periode knytter sig til *landsbytiden*. Glostrup landsby blev formodentlig grundlagt i middelalderen, men i dag er stort set alle spor heraf slettet. Gadenavnene - Østervej, Vestervej, Tværvej og Mellemvej samt Toftevej - giver en form for holdepunkter for, hvordan lille sluttede landsby lå engang. De nævnte gader fremtræder dog alle som senere reguleringer af de oprindelige landsbygaders mere uregelmæssige forløb, hvor der hist og her var tendenser til spredte pladsdannelser og flere små kær. Også den nordligste del af Bryggergårdsvej op til Hovedvejen følger et ældre gadeforløb.

Bygningsmæssigt er sporene fra landsbytiden ligeledes svage, idet kun den middelalderlige kirke er bevaret. Denne ligger til gengæld synlig for alle forbipasserende på den gennemgående Hovedvej, efter at området foran kirken er frilagt som grønt område. Bortset fra dette anlæg omkring kirken er det gamle landsbyområde nord for Hovedvejen i dag overvejende bebygget med bolig- og butiksblokke. Syd for Hovedvejen er landsbypræget også væk. Overfor kirkeområdet fortsætter det grønne stræk i området ved rådhuset, der ligger på en af de gamle gårdes pladser.

Til gengæld er der i området omkring og syd for Hovedvejen en del spor fra Glostrups stationsbytid, som også er en overstået epoke. *Stationsbytiden* kan i princippet afgrænses til de 106 år, der gik mellem åbningen af København-Roskilde banen i 1847 og S-togsdriftens indførelse i 1953, hvor Glostrup blev endestation på Vestlinien. Bebyggelsesmæssigt tog stationsbyen dog først rigtig form i tiden omkring århundredskiftet, hvor der opførtes enfamiliehuse, små servicevirksomheder, forretninger og gartnerier samt jernbanekro, vandtårn, apotek og skole m. m. Byens første større industri virksomhed, Glostrup Bryggeri var blevet etableret så tidligt som i 1845. I årene efter århundredskiftet blev der opført flere større virksomheder syd for jernbanen, som blev forbundet hertil med en række selvstændige industrispor.



Glostrup Kirke er idag den eneste bygning, der er bevaret fra landsbytiden. Kirken er muligvis ældre end selve landsbyen. Kirken har en romansk kerne, der formodentlig blev til i midten af 1100-tallet. Det karakteristiske kirketårn blev opført omkring 1500 og der blev samtidig tilføjet et nyt kor. I 1874 blev de oprindelige naturstenmure dækket af røde mursten.



På Kildevej ligger et par karakteristiske eksempler på stationsbytidens ydmyge småhuse.

I henhold til 'anordning angaaende landkommunalvæsenet' havde Glostrup fra 1841 et valgt sogneforstanderskab under Københavns Amt. I 1867 ændredes denne betegnelse til sogneråd.

Glostrup fik i 1952 status af selvstændig bykommune i Københavns Amt. Få år efter med selvstændig retskreds, og siden slutningen af 1950'erne med centrum i Arne Jacobsens rådhus. Med anlæggelsen af S-banen i 1953 indvarsledes *forstadstiden* for alvor. Til denne epoke knytter sig ikke mindst udflytningen af mange københavnske industrier til Vestegnen. I kølvandet herpå fulgte boligkarréer, parcelhuskvarterer og servicefunktioner. For Glostrups vedkommende blev det største industriområde udlagt sydvest for Hovedvejen ved Ring III. Hertil kom gennemførelsen af en række store hospitalsbyggerier nordvest for Hovedvejen, ligeledes ud til Ring III. Forstadsudviklingen kulminerede i begyndelsen af 1970'erne med opførelsen af Glostrup Centret ud mod Hovedvejen. Glostrup er i dag vokset helt sammen med nabolandsbyerne Ejby og Hvinginge til en sammenhængende byorganisme.

Som det vil fremgå er Glostrup som by betraget alt andet end entydig. Byens historie ligger lag på lag, der hver i sær vidner om skiftende byfunktioner og boligbehov. Det er disse byhistoriske sammenstød, der skaber det brogede bybillede, som umiddelbart fremstår for betragteren. Men det er samtidig i disse særegne træk byens identitet og sjæl kan aflæses.



Langs Hovedvejen danner erhvervs- og butiksejendommene en sammenhængende, men lidt broget husrække.



I krydset ved Stationsparken og Kirkebjerg Allé står stationsbytidens småhuse i kontrast til det moderne kontorbyggeri.

Lidt om landskabet

Vestegnens landskab

Vestegnen, som Glostrup er en del af, består af et relativt fladt morænelandskab, der blev afsat i forbindelse med istidens sidste fremstød for omkring 12.000 år siden. Gletschertungen, der dækkede hele egnen, kom fra sydøst ind over Køge Bugt. Da isen forsvandt efterlod den landskabet ganske svagt bakket uden de dybe smeltevandsdale, som ellers er karakteristiske for denne type istidslandskaber. De manglende smeltevandsdale skyldes sandsynligvis, at ismængden var ringe, og at isen simpelthen fordampede på grund af en efterfølgende høj temperatur.

Morænelandskabet vest for København var oprindelig særdeles frugtbar og kunne således brødføde en stor landbrugsbefolkning. Det skyldtes ikke mindst, at nærheden til København også sikrede et købedygtigt marked. Den store landbrugsproduktion betød imidlertid, at der samtidig var en voldsomt skovning. Som en konsekvens heraf var egnen fra 1600-tallet næsten fuldstændig skovløs, og henlå nærmest som en hede. Glostrup Kommune ligger derfor på den såkaldte 'Hede', der består af trekantområdet mellem København, Roskilde og Køge.

Ordet 'hede' betyder oprindelig bare en flad, skovløs strækning.

Helt op til 1970'ernes store byudvikling var Vestegnen da også præget af manglen på markante topografiske elementer, når undtages Vestvolden fra slutningen af 1880'erne. Et langt stykke af denne 14 kilometer lange fæstningsvold med foranliggende voldgrav går nemlig langs Glostrup kommune få hundrede meter fra selve byen. I dag er der desuden opført flere markante moderne bygningsværker langs Roskildevejen, som medvirker til at skabe en mere markant landskabsprofil.

Byens landskabelige placering

Den oprindelige Glostrup landsby og den senere stationsby ligger på en sydvestvendt skråning, der topper en kilometer nord for byen. Syd for byen falder terrænet brat ned mod et lavtliggende og tidligere vandlidende areal, Glosemosen, som

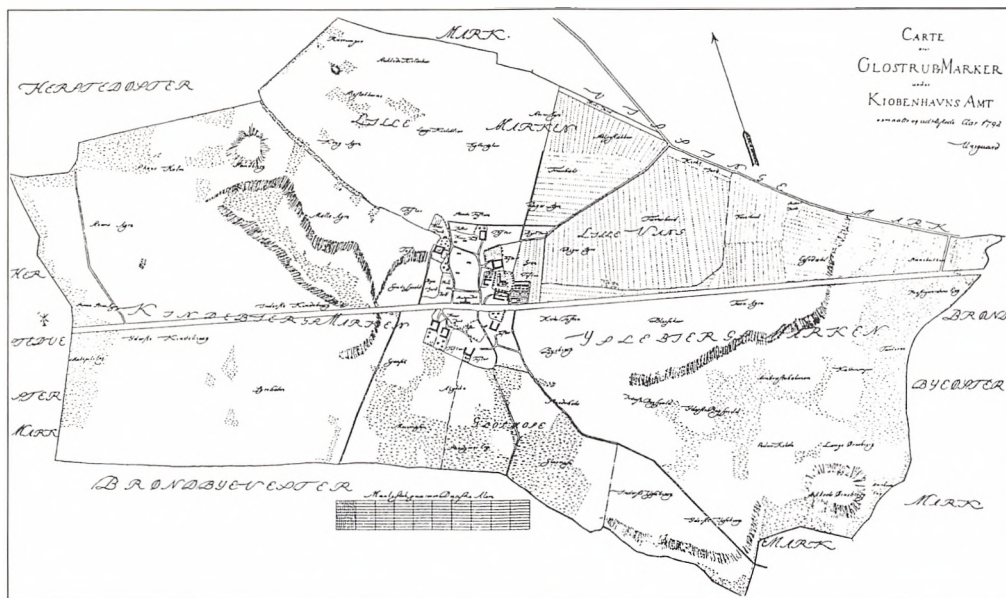


Siden begyndelsen af århundredet har den letgenkendelige profil af Glostrups højtliggende vandtårn på lang afstand fortalt den rejsende om byens snarlige komme.

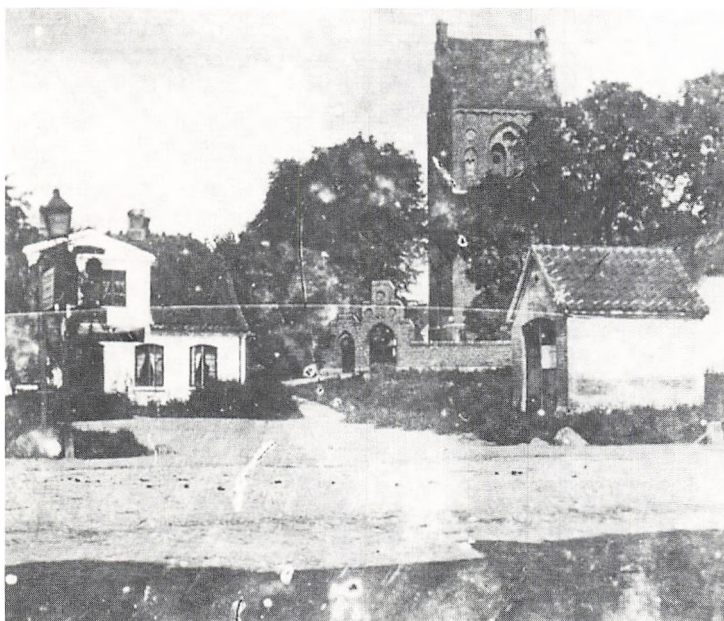
strakte sig videre syd/østover mod Brøndbyvester. Jernbanen blev ført gennem dette område på det tørreste stræk. De ældste villakvarterer blev opført omkring århundredskiftet syd for Hovedvejen. Husene blev lagt ned mod jernbanen, på de steder hvor jordbunden var egnet til bebyggelse. Først senere begyndte boligbebyggeriet på det højereliggende terræn nord for Hovedvejen. Dette byggeri fortsatte helt op i 70'erne, hvor kommunen næsten var fuldt udbygget.

Den tidligste byudvikling foregik altså på den syd- og sydvestvendte skråning mellem Hovedvejen og jernbanen. Det viser hvor stor indflydelse de to trafiksystemer - landevejen og jernbanen - havde på byudviklingen. De to trafiksystemer har været byskabende på hver sin måde. Hovedvejen var i høj grad med til at vise byens facade. Langs Hovedvejen ligger i dag mange af byens hovedelementer - vejen var så at sige samlende for byen. Jernbanens byskabende effekt var derimod knyttet til eet punkt, nemlig stationen, hvoromkring al aktiviteten var koncentreret, mens selve banelegemet var direkte adskillende for byelementerne. Der er således karakteristisk, at man fra toget stort set kun opfatter byen, når man passerer det nye Glostrup Center, mens man ved at færdes ad Hovedvejen får et varieret billede af byen.

I dag er Hovedvejens oprindelige struktur næsten helt skjult af de store sammenhængende nybyggerier. Alligevel er det langs vejen stadig muligt at iagttage flere af de hovedelementer, byen er bygget op omkring. Landevejen gik lige gennem landsbyens centrum, der lå på den sydvestvendte skråning ved kirken. Den senere stationsby udviklede sig i øst, og i dag ligger det egentlige bymidteområde henover hele bakkekammen med vandtårnet på det højeste punkt i landskabet. Den bymæssige bebyggelse begynder i øst, hvor Hovedvejen løber op ad skråningen forbi Byparken, der er en rest af haven til en bondegård, der lå her tidligere. Og byen slutter, hvor Hovedvejen krydser Ring III, efter at den er løbet ned ad bakken forbi kirken og det gamle landsbyområde. På den forholdsvis korte strækning mellem det gamle landsbyområde og det store dominerende Glostrup Center ligger i dag butiksstrøget. På sydsiden af vejen er butikkerne indrettet i den gamle stationsbybebyggelse, og på nordsiden er de indrettet i store nyere etagehuse. Hovedvejen viser tydeligt den flade bakke, og mod syd ses terrænfaldet i kikkene ned ad de tilstødende veje.



En uautoriseret kopi af det originale udskiftningskort fra begyndelsen af 1790'erne: Vest for landsbyen ligger Kindebjergs Marken, nord for ligger Lille Marken og øst for Yslebjergs Marken. Mellem de to førstnævnte ligger Lille Vang og syd for landsbyen ligger eng- og moseområdet Glosemosen, der blev gennemskåret af en afvandingskanal, som løber ned til vandløbet i skellet til Brøndbyvester.



Billedet giver en fornemmelse af terrænforholdene og gadenettet omkring 1890. Det fornemmes, hvordan kirken ligger på et fremspring i det bagvedliggende plateau. Lidt lavere ligger den gamle landsbygade med sit svungne forløb.

Landsbytiden - før 1850

Bol er et gammelt ord for bolig, og har oprindeligt betegnet den jordlod, som hørte til boligen. Senere blev det almindeligt at en bolig - dvs. gård - kunne bestå af en brøkdel, f.eks. 1/2 eller 1/4 bol. Den normale størrelse for landsbyer varierede fra et par til 10-12 bol. Fra 1200-tallet blev bol benyttet som grundlag for jordsbeskatning.

Den ældre historie

Jorden i Glostrup, der ligger i Smørum herred, tilhørte i middelalderen overvejende Roskildebispen. Af Roskildebispens Jordebog fra 1300-tallet fremgår det, at Glostrup var på 2 1/2 bol, mens Hvissinge og Ejby var på hver 4. Det betyder, at Glostrup efter datidens målestok var en lille landsby.

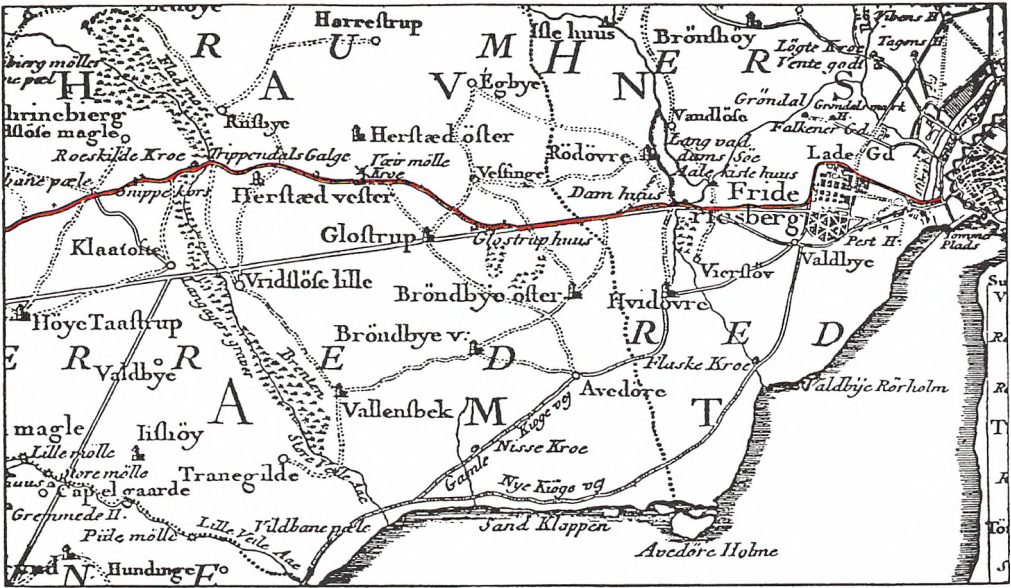
Da København i løbet af 1400-tallet blev landets hovedby, fik kronen imidlertid større interesse i landområderne i byens omegn. Efter reformationen i 1536, hvor al kirkens jord overgik til kongenmagten, begyndte en systematisk godssamling ved mageskiiftning med Roskilde domkirkes besiddelser eller adelige godsbesiddere. I løbet af ca. 100 år fra reformationen lykkedes det kongekronen at erhverve størstedelen af landsbyerne i herredet. Glostrup kom faktisk til at udgøre en undtagelse, idet kun halvdelen af gårdene i 1682 kom under kronen, mens resten stadig lå under gejstligheden.

I en skatteliste for Smørum herred fra omkring midten af 1500-tallet - dvs. udgangen af middelalderen - omtales bøndernes velstand i form af øksne (kvæg) og sølvbælter eller andre smykker. Heraf ses at Ejby var en meget fattig by, idet kun een af de otte bønder er medtaget på listen, mens Glostrup sammen med Vallensbæk ser ud til at have været ganske vel ved magt. Her var halvdelen af byens bønder formuende, to var endog opgjort som rige.

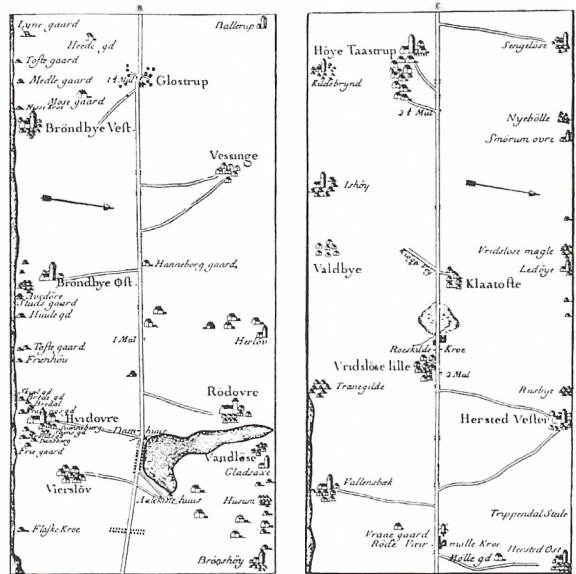
Roskildevejen

Beliggenheden ved hovedlandevejen mellem hovedbyerne København og Roskilde har tidligt givet det lille samfund fast kontakt med den store omverden. Oprindeligt havde landevejen et mere snoet og ujævnt forløb på grund af de terrænmæssige og landskabelige forhold. Roskilde Landevej fik således først sit karakteristiske lige forløb ved en regulering omkring 1770.

Roskilde Landevejs lige forløb kom dog til at svare til en særlig vejstrækning, som i 1600-tallet alene havde været forbe-



Glostrup og omegn, som det fremgår af Videnskabernes Selskabs kort, der er tegnet af Caspar Wessel i 1768. Både den gamle (rødt indtegnet) og den nye - endnu kun planlagte - landevejer indtegnet på kortet. Som det ses på kortet svingede landevejen før i tiden op i et nordligt forløb ved det daværende Glostruphus, der lå nær ved Dalvangsvej og Erdalsvej. Bygningen fungerede på en gang som vejopsynsbygning, smedie og kro. Vejen fortsatte op nord om amtssygehuset, og hedder den dag i dag Gamle Landevej. Også den gamle Røde Vejmølle Kro og Roskilde Kro lå oprindeligt langs dette ældre slyngede vejforløb, før end de i forbindelse med reguleringen blev flyttet ned til den nye landevej.



Roskilde Landevej som den fremgår af 'Vejcarte for Reisende' fra 1782. Den nye landevej løb nu som en langstrakt navlestreng mellem hovedstaden og Roskilde. Som det ses, slår landevejen dog et lille knæk under dens forløb gennem Glostrup Landsby.

holdt kongen. Glostruphus var på samme tid blevet opført ved vejen som opsynbolig. Denne 'kongevej' forfaldt imidlertid og i det tidlige 1700-tal blev vejen pløjet op, for så helt at forsvinde i en kortere årrække.

Landsbyen

Glostrup var fra ældre tid kirkelandsby i sognet Glostrup, der tillige omfattede landsbyerne Hvissinge, Ejby og Avedøre. Hvis man følger den gængse stednavneforskning, fremgår det af navnene, at Hvissinge blev anlagt før vikingetiden og Ejby, ligesom Avedøre, i vikingetiden. Landsbyen Glostrup - omkring 1170 benævnt Glostorp - er derimod en udflytterlandsby fra den tidlige middelalder. Ikke desto mindre blev Glostrup udset til kirkelandsby, antagelig på grund af dens centrale beliggenhed i sognet, når Avedøre medtages.

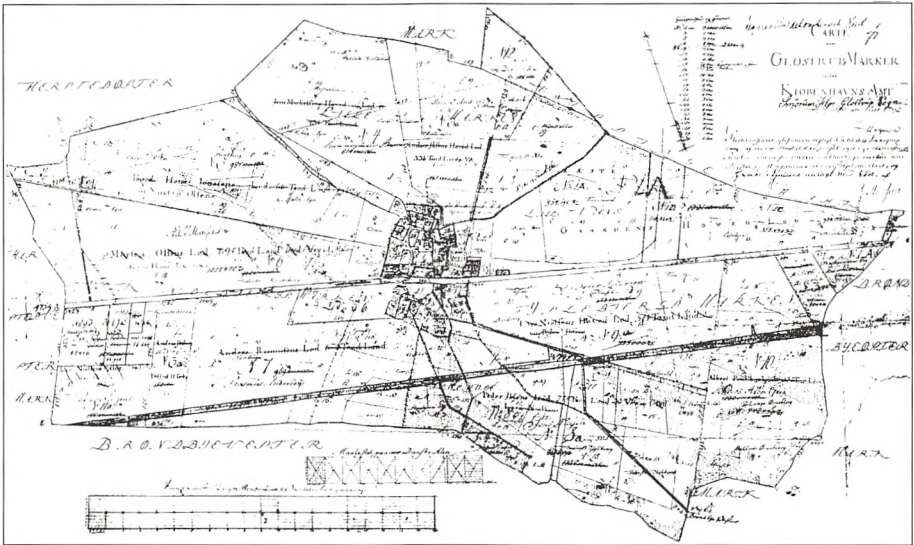
Da Glostrup blev opmålt og udskiftet i 1792 rummede landsbyen foruden kirke og præstegård otte bøndergårde og en del småhuse. Som type hørte landsbyen til de såkaldte forteklyngebyer, dvs. at bebyggelsen primært var anlagt i en krans yderst i bylegemet omkring en indre 'ringvej' eller bygade, mens området indenfor var opdelt i små bebyggede klynger. Oprindeligt har det indre område antagelig udgjort eet stort ubebygget fællesareal, den såkaldte forte. I den ydre krans lå også kirken og den gamle firlængede præstegård.

Roskilde Landevej delte byen i en større nordlig del - med kirken - og en mindre sydlig del, og løb i øvrigt nogenlunde midtvejs gennem hele ejerlavet. På grund af det relativt lille ejerlav med mange selvejerbønder blev udskiftningen gennemført som en slags 'stjerneudskiftning', hvorved bymarken blev opdelt af en række skel, der strålede ud fra landsbyen, som strålerne fra en stjerne. Denne fremgangsmåde betød, at gårdene kunne blive liggende inde i landsbyen, som således i det store hele forblev uberørt af udskiftningen.

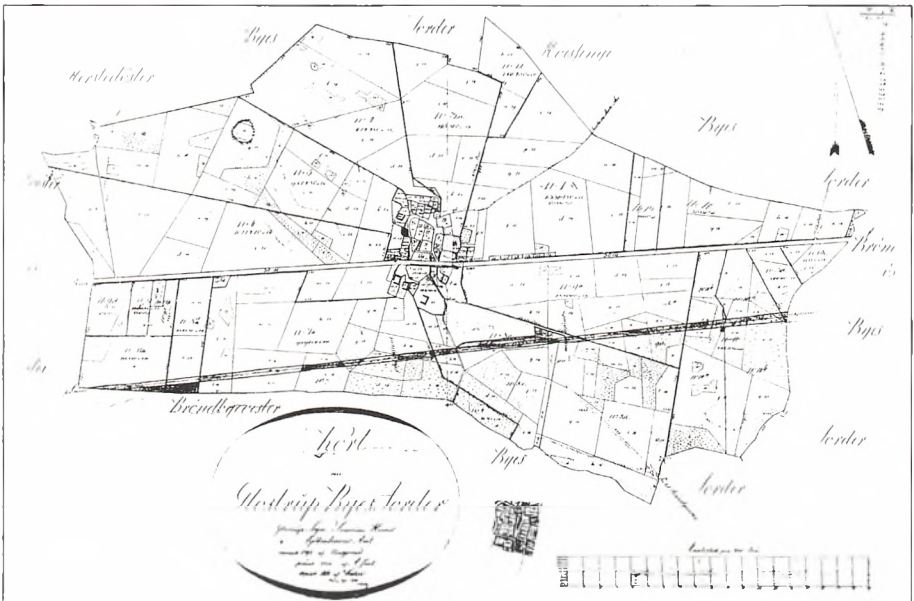
Glostrup var den sidste af sognets fire landsbyer, der blev udskiftet. Efter udskiftningen var antallet af gårde i landsbyen i et halvt hundrede år uændret, mens antallet af huse steg. En 10. gård, Hulgården, blev nyoprettet udenfor landsbyen på det lave engareal i øst, hvor Glostrup Park Hotel ligger i dag. Den næste gård som blev udflyttet var Erdalsgården, på hvis jord en del af Byparkvej senere blev anlagt.

Vikingetiden betegner i reglen tiden fra omkring 800 til 1075. Den tidlige middelalder regnes fra omkring 1075 til 1250.

I slutningen af 1700-tallet gennemførtes en række landboreformer. Dette indebar, at de enkelte gårde inden for landbyens ejerlav i stedet for at have deres jord fordelt på uendelig mange små agre eller 'strimler', fik denne samlet på eet til to eller højst tre regulære marker. Samtidig blev det gamle dyrkningsfællesskab overflødiggjort, og enhver blev sin egen lykkes smed. Hvis jorden ved denne 'udskiftning' kom til at ligge langt fra landsbyen, flyttede bonden ofte gården her ud på den åbne mark. De spredte gårde, der er så typiske for det danske landskab, er med andre ord en konsekvens af landboreformerne i 1700-tallets slutning.



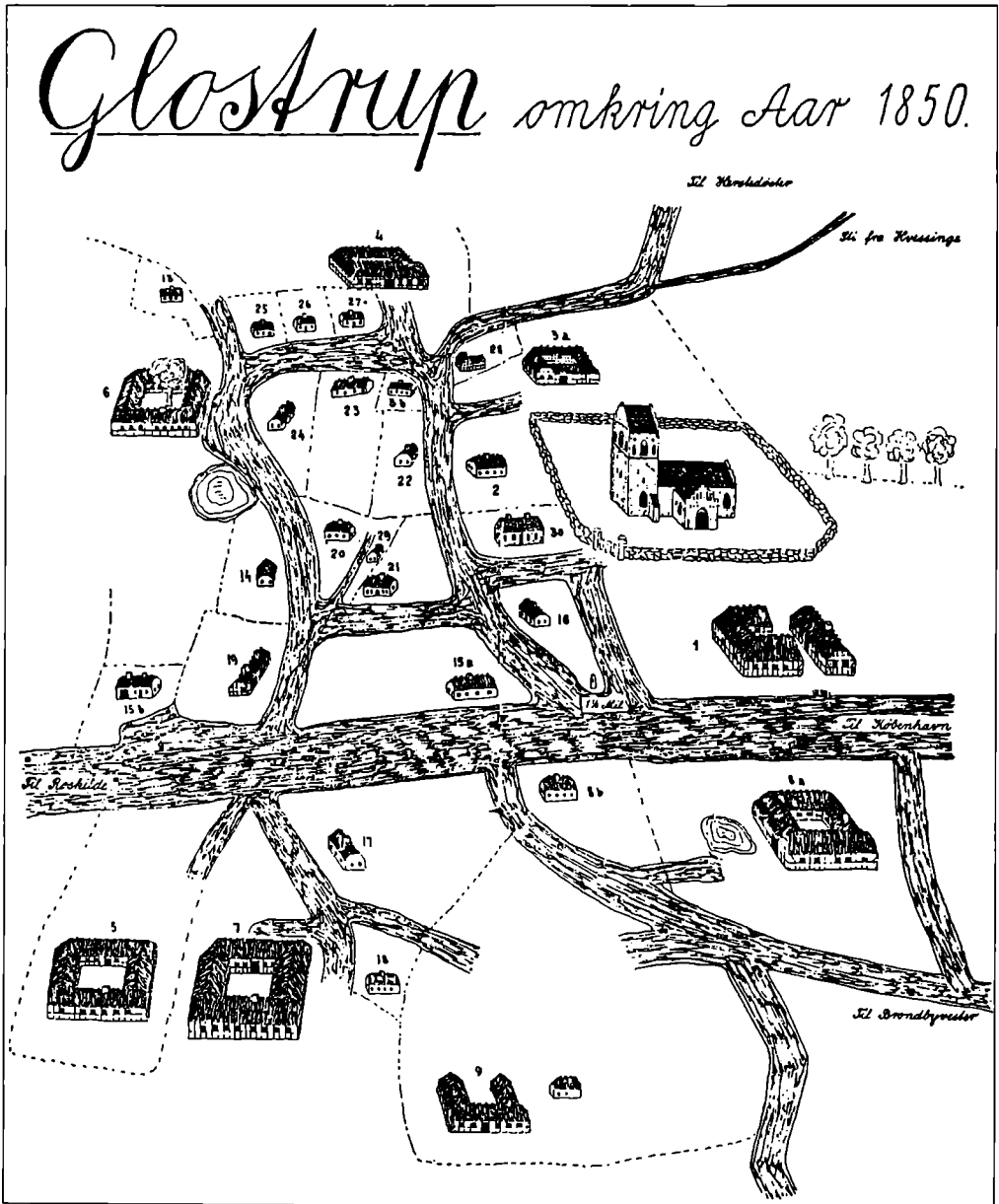
Det originale udskifningskort over Glostrups marker, som blev opmålt år 1792 af Unsgaard. Som det ses gennemskæres både ejerlavet og landsbyen af den nye landevej. Jernbanens forløb og Stationsvej mm. er i øvrigt senere indtegnet på kortet. Den gamle krumme landevej til Brøndhyvester er blevet streget ud, og erstattet af en lige vej, der løber i det nye markskel der er fremkommet ved stjerneudskifningen.



Denne autoriserede kopi fra 1818 af udskifningskortet er mere overskuelig. Her ses byens karakter af fortæklungeby tydeligt, med gårdkransen omkring flere bebyggede 'øer'. Den gamle bymidte er på et tidspunkt blevet skåret ud og erstattet med en lidt nyere udgave. Det ældre udsnit er klistret på formeden i midten.

Glostrups bebyggelse omkring 1850

- nr. 1 **Præstegården**, der brændte i 1905. Markerne strakte sig fra kirken til Vestvolden.
- nr. 2 **Degneboligen ved Østervej 8.**
- nr. 3 **Kirkebakkegård**, der blev endelig nedrevet ca. 1945, og jorden bla. inddraget til kirkegården.
- nr. 4 **Glostrupgård** - hvortil hørte markerne, hvor amtssygehuset og til dels statshospitalet ligger i dag.
- nr. 5 **Bryggergård 1.** Jorden lå nord for Vestervejgårds marker og syd for amtssygehuset. Selve gården lå bag nuværende Glostrup biograf. Jorden til nr. 5 og 6 er på et tidspunkt blevet byttet om pga. en slægtsforbindelse.
- nr. 6 **Vestervejgård.** Jorden lå i vest, nord for Roskildevej, samt på et areal mellem Søndre Ringvej og Emilsvej, syd for Roskildevej. Så sent som i 1940 kunne det store gadekær syd for gården lokaliseres, og kort efter blev gården revet ned og gav plads for nye folkepensionistboliger.
- nr. 7 **Bryggergård 2.** Jorden lå omkring Bryggergårdsvej og ud til skellet til Brøndbyvester bymark. Gårdens betegnelse skyldes nærheden til Glostrup Bryggeri.
- nr. 8 **Rådhusgården.** Navnet er en rent praktisk benævnelse pga. rådhusets senere placering her. Brygger Axel Hansen købte i 1891 gården, og opførte 1902 en ny direktørbolig og administrationsbygning til bryggeriet på stedet. Arkitekt var Gotfred Tvede, og bygningen fik navnet Glostruphus. Bygningen ligger stadig på stedet, og bruges af den kommunale administration. Jorden strakte sig fra rådhuset over Stationsvej, Gerdasvej og Ørnebjergvej til Enighedsvvej. Mod syd gik den til Brøndbyernes kommune og mod vest til Kildevældets Allé.
- nr. 9 **Kildegården.** Hovedloden lå syd for Hovedvejen, fra Rådhusvej til Florasvej. I vest lå der også nogle engarealer ved Tjalfesvej. Selve bedriften blev i 1888 flyttet til en nybygget gård på Hovedvejen 75, og hovedbygningen til denne gård stod i næsten 100 år. Kildegårdens oprindelige bygninger på Kildevej stod fremtil 1960'erne, og var den sidste af de gamle gårde, der forsvandt fra bybilledet.
- nr. 10-30 *De øvrige bygninger er jordløse huse.*

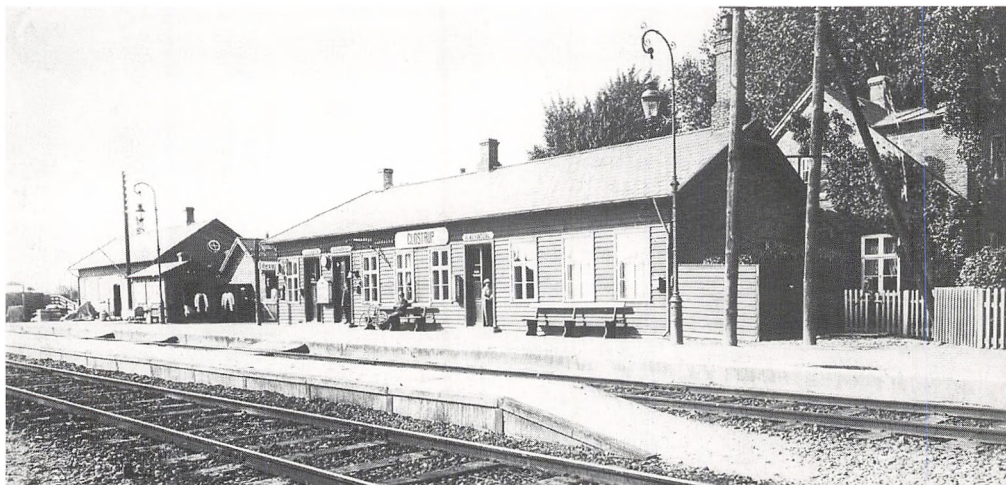


Gengivelse af tegning med en rekonstruktion af Glostrups bebyggelse omkring 1850.

Jernbanen

Først i 1845 blev landsbyfreden forstyrret af den første industri-virksomhed, Glostrup Bryggeri. Bryggeriet blev placeret midt i landsbyen på den nuværende grønning vest for rådhuset. Da jernbanen mellem hovedstaden og Roskilde blev åbnet et par år efter kom også denne færdselsåre til at berøre landsbysamfundet. Den første jernbanestation var som de øvrige tre småstationer på strækningen en simpel træbygning. Den tidligste station var placeret lidt øst for den nuværende station - en 'fjerdingsvej' fra landsbyen. Denne lidt isolerede beliggenhed kan umiddelbart give en fornemmelse af den 'nybyggerkoloni', som stationsbyområdet udgjorde i årtierne efter.

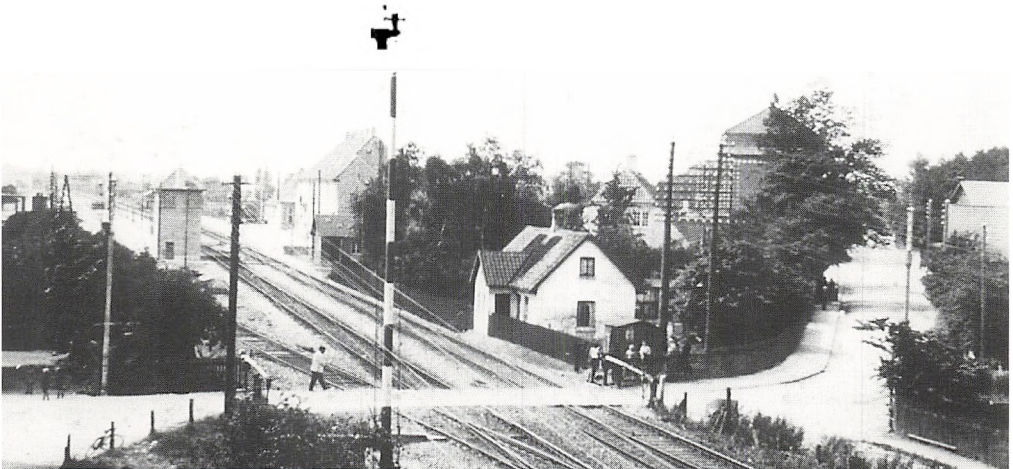
Linieføringen fra Hedehusene til København blev lagt lige syd for Roskildevej. Jernbanesporet blev ved Glostrup lagt tæt på - og næsten parallelt med - Roskildevej. Afstanden mellem Hovedvejen og jernbanen var godt 300 meter, og det var i dette område mellem de to trafikåre, at stationsbyen udviklede sig. Jernbanen ligger ca. 7 meter lavere end Hovedvejen og jernbanesporet løb lige gennem det eng- og moseområde, som lå umiddelbart syd for landsbyen. Det var derfor nødvendigt at lægge stationen på det tørre område, enten umiddelbart før eller efter landsbyen. Stationen blev lagt før landsbyen, da jernbanen her krydsede landevejen mod Brøndbyvester. Vejen mellem byen og stationen fik meget naturligt navnet Stationsvej.



Med åbningen af jernbaneforbindelsen mellem København og Roskilde blev Glostrup landsby en af landets fire første stationsbyer. De andre var Valby, Tåstrup og Hedehusene. (Foto o. 1907)



Det eneste der er bevaret fra Glostrup Bryggeri er den gamle direktørbølg, kaldet Glostruphus, som fra slutningen af 1920'erne tjente som rådhus. Bygningen var blevet opført 1902 med Gotfred Tvede som arkitekt.



Stationsvej løb i de gamle markskel og mundede ud i jernbaneoverskæringen lidt øst for stationen. Vejen fortsatte ad Kærmindevej, men blev sløjftet ved anlæggelsen af Østbroen i 1920. (Foto o. 1910)

Stationsbyen - tiden fra 1850 til 1920

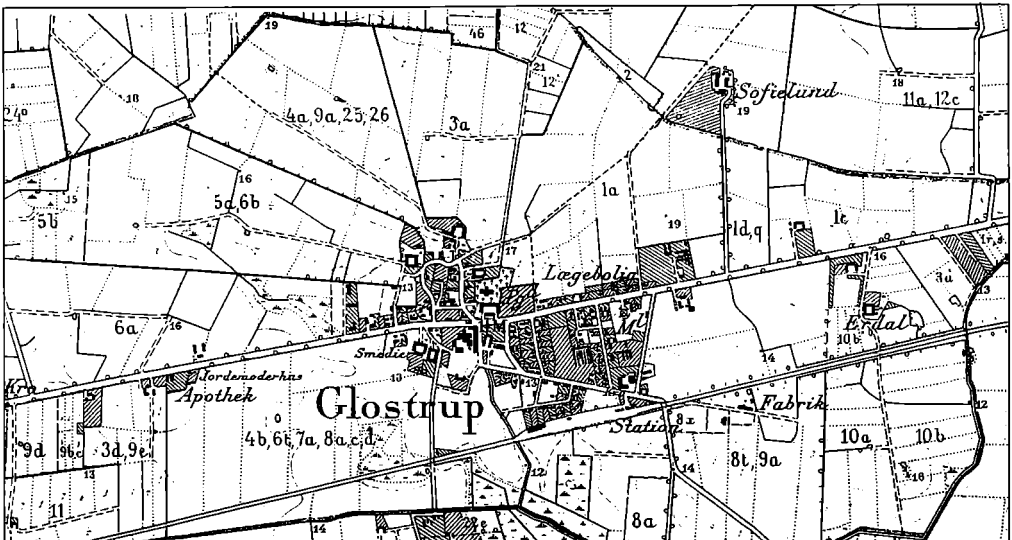
Stationsbyens fremkomst

Glostrup fik som nævnt station allerede i 1847, og kunne således regne sig som en af landets første egentlige stationsbyer. Jernbanens betydning for byens vækst blev forstærket med loven om næringsfrihed fra 1857, der tillod handel og håndværk uden for de gamle købstæder. I lang tid berørte denne nye status dog kun bysamfundet i ganske ringe grad. Først fra århundredskiftet kom der for alvor skub i udbygningen af området. Dels blev der gennemført en del udstykninger af husparceller på de gamle markjorder, hvor der også blev anlagt flere gartnerier, og dels udbyggedes byens serviceniveau.

De nye serviceforretninger blev lagt både ved Roskilde Landevej og 'nede' i selve stationsbyen, navnlig omkring Stationsvej, der følgelig blev byens første handelsgade. På Hovedvejen var den gamle smedie den ældste servicevirksomhed. Den lå mellem Østervej og Vestervej, og her var omkring århundredskiftet også kommet bager og sadelmager (i nr. 109), urmager og herreekviperer (i nr. 158) m.m. I 1908 blev det eksisterende apotek opført efter tegning af arkitekt Erik Woldbye, og i 1916 opførtes byens første biograf på Hovedvejen 116, hvor den var i brug til 1947.

Den ældste del af stationsbyen blev væsentligst anlagt på den gamle Kildegårds jorder, der optog det meste af området mellem Roskildevvej og Jernbanen, øst for den nuværende Rådhusvej. Her anlagdes først Nyvej, Jernbanevej samt Vinkelvej - og i øvrigt også et par gartnerier. Et af disse gav omkring 1920 plads for Solvej og Solkrogen. Banegårdsvej lå ved århundredskiftet i stationsbyens udkant, og var oprindeligt navngivet efter gårdens ejer, Anders Christiansen, der en tid også var sognerådsformand i Glostrup. Denne havde i øvrigt i 1888 nyopført en gård oppe ved Hovedvejen nr. 75, lidt øst for Banegårdsvej. I nærheden af den ny gård skænkede A. Christiansen kort efter en grund til byens nye vandtårn, der blev opført i 1905. I den østre del af området fulgte senere anlæggelsen af Norasvej, Ingersvej, Edithsvej og Gerdasvej.

Kildegård havde matr. nr. 9 og lå sydøstligst i byen ned mod stationen.



På kortet fra 1900 ses Glostrup som en slags 'dobbelby'. I vest ligger 'landsbyen' med kransen af gårde og huse mere eller mindre intakt, inklusive den firlængede præstegård, der nedbrændte få år senere. Inde i landsbyområdet ses udover en række spredte huse også syd for Hovedvejen det store bryggeri, der var blevet grundlagt i 1845. Sydøst herfor ses 'stationsbyen' med Stationsvej/Kildevej som den gennemgående trafikåre ned til station og kro og med parceludstyknings omkring Nyvej, Vinkelvej og Jernbanevej samt nuværende Sydvestvej. Udstykningserne ud til den gamle Roskilde Landevej ligger væsentligst på nordsiden af vejen, mens byggeriet på sydsiden af vejen er orienteret mod stationsbyens nye småveje. Syd for jernbanen ses en enkelt større fabrik, og bla. Godsbanevej er så småt ved at tage form. (Målebordsblad, 1:10000).



Arkitekt H. Wenck tegnede i 1917 den nyklassicistiske jernbanestation, som tillige rummede posthuset. (Foto 1939)

Samtidig med det borglignende vandtårn blev der opført et kombineret vand- og gasværk ved nuværende Ørnebjergvej syd for jernbanen, hvor det stadig ligger. Det betød bla., at der kunne sættes gaslygter op i byens gader. Værket blev opført på en del af Rådhusgården, matr.nr. 8's markjorder. Resten af gårdens jord blev også udstykket ret tidligt. Teknisk Forvaltning og biblioteket ligger bla. på denne gårds jorder. År 1900 var jorderne til gården dog kun bebygget omkring nuværende Stationsvej og Sydvestvej, en strækning, som dog i dag stort set er opslugt af Banegårdspladsen. Lidt senere blev gårdens tilliggende syd for jernbanen omkring Kærmindevej og Kirkebjerg Allé udstykket. Udstykningen af Enighedsvej blev først gennemført omkring 1920.

Som nævnt blev flere af byens ældre serviceforretninger placeret i stationsbyområdet. Væsentlig var ikke mindst jernbanekroen, der i 1891 blev opført over for den gamle stationsbygning, på hjørnet af Banegårdsvej og med adresse Stationsvej 8. Trods Glostrups beliggenhed ved den 'nye' Roskilde Landevej fra ca. 1770 oprettedes der ingen privilegeret kro her. Røde Vejrmølle Kro blev dog lagt umiddelbart vest for Glostrup. Tæt ved den nye Jernbanekro, på hjørnet ved Gerdasvej, lå i en årrække byens førende kolonial- og delikatesseforretning. Forretningen nød godt af bøndernes handel, når disse opstaldede hestene her for at tage toget til København. Da rutebilerne kom i gang efter 1. verdenskrig solgte indehaveren sin forretning. Begge bygninger er væk i dag. På kroens plads ligger den sydligste del af Glostrup Centret.

Da Forstædernes Bank fik sit hovedkvarter placeret i Glostrup i 1902, var det i lejede lokaler på hjørnet af Jernbanevej og Vinkelvej. Her blev banken indtil 1908, hvor der blev opført en ny bankbygning på Stationsvej (nr. 7). I 1918 blev den gamle jernbanestation erstattet af en ny stationsbygning i klassicistisk stil - hvilket bidrog til at give området et mere stateligt præg.

Den store bankbygning på Stationsvej blev nedrevet omkring 1970 for at give plads til banegårdspladsen. Ved samme lejlighed forsvandt to andre gedigne bygninger, henholdsvis Vejlehus (nr. 5) i to etager, hvor der i en årrække var udsalg for Crome & Goldschmidt og senere byens første Irma-forretning, og den tidligere Glostrup Boghandel eller Thims Boghandel (nr. 9). Begge forretninger flyttede siden op på Hovedvejen.



I lighed med landsbyen var stationsbyens lokalisering og vejføring styret af terrænforholdene. De ældste dele af stationsbyen blev placeret på de højereliggende områder med vandtårnet på toppen af den flade bakke. Først senere blev de lavliggende områder taget i brug. Det karakteristiske vandtårn blev opført 1905 i forbindelse med at byen fik gas og vand. Vandtårnet står endnu selv om det forlængst har udtjent den oprindelige funktion.



Glostrup Jernbanekro set fra stationen i 1906. Kroen lå i akse af den lille stikvej, der gik ind på stationen fra Stationsvej.

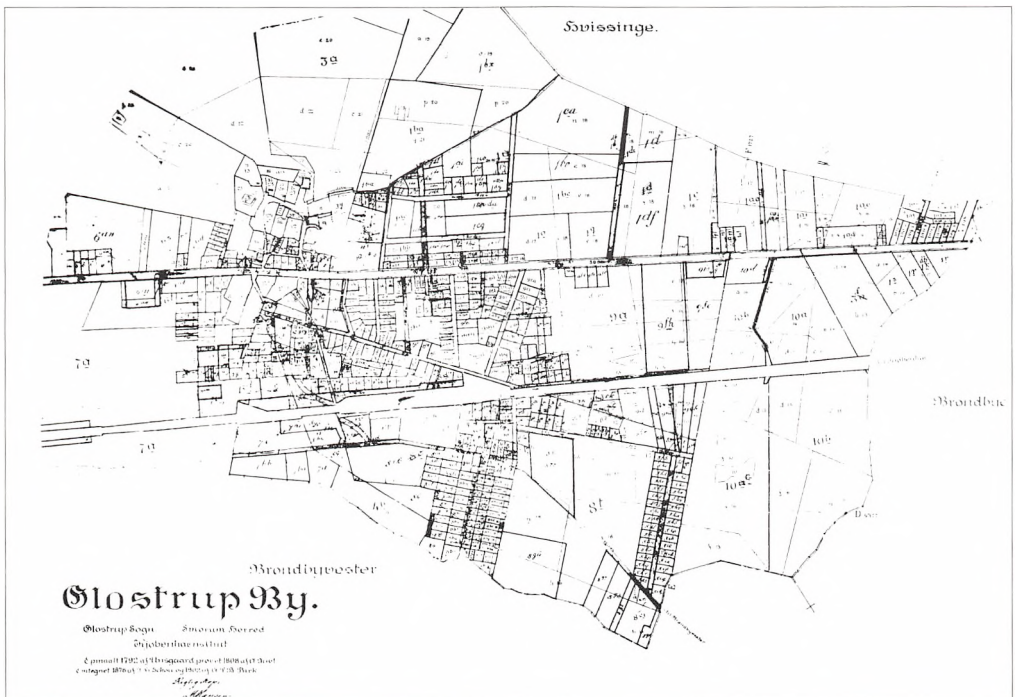
Glostrup var fra begyndelsen af århundredet tydeligvis et lille bysamfund i hastig udvikling. I tiden fra 1900 til 1940 mangedobledes indbyggertallet i Glostrup fra ca. 2000 til ca. 10.000. En forudsætning herfor var de mange nye arbejdspladser. Syd for jernbanen langs banelegemet tog det ældste egentlige industrikvarter gradvist form i løbet af de første årtier. I 1901 blev Københavns Oliefabrik opført som en af de første fabriksbygninger syd for jernbanen. Det store pakhus der ligger over mod Søndre Ringvej, tidligere kendt som C&C, blev opført omkring 1917. Placeringen af disse industrianlæg ud til jernbanen muliggjorde selvsagt godstransport, og der blev ført stikspor ud til de enkelte virksomheder. Et særligt spor blev ført over på den anden side af grænsen til Brøndbyvester, hvor der i dag ligger et stort moderne industrikvarter.

Nord for Hovedvejen lå byens kulturelle centrum, kirken og præstegården. Den gamle firlængede præstegård foran kirken blev flammernes bytte i 1905, og i stedet opførtes den nye præstegård efter tegning af arkitekt Johannes Magdahl Nielsen. Bygningen benyttes nu til lokalhistorisk arkiv og indeholder endvidere mødelokaler. Byvæksten på nordsiden af Hovedvejen foregik i øvrigt væsentligst på præstegårdens hidtidige jorder. Og her blev den lange lige Nørre Allé en hovedstreng i bydelens vejssystem.

I slutningen af 1600- og begyndelsen af 1700-tallet virkede der en skolemester i Glostrup. Med oprettelsen af en rytterskole i Hivsinge i 1721 blev børnene fra Glostrup henvist hertil. Først i 1870'erne fik Glostrup i øvrigt en skole. Den lå på Østervej, men er nu nedrevet. I 1902 blev byens nye kommuneskole, Højvangskolen, opført - med både spir og tårn - lidt nordøst for kirken. Da havde en ny privat realskole på Jernbanevej dog allerede eksisteret i 10 år. Byggegrunden til sidstnævnte var skænket af den tidligere omtalte gårdejer Anders Christiansen fra Kildegården. Realskolebygningen måtte som mange andre bygninger senere vige for Glostrup Centret. Et missionshus fik byen i øvrigt også, og det blev indviet i 1897, og bygningen lå på Sydvestvej, til den blev revet ned p.g.a. stationspladsens udvidelse. På samme tidspunkt blev K.F.U.M.'s store bygning fra 1925 på Stationsvej 14 nedrevet for at skaffe rum til parkeringspladser.



Glostrup Station i 1906 med udsigt til Københavns Oliefabriks store produktionsanlæg, der var opført lige efter århundredeskiftet.



Kort over Glostrup by omkring 1910. Syd for jernbanen ses de tidlige udstykninger omkring Kærmindevej/Kirkebjerg Allé samt Enighedvej.

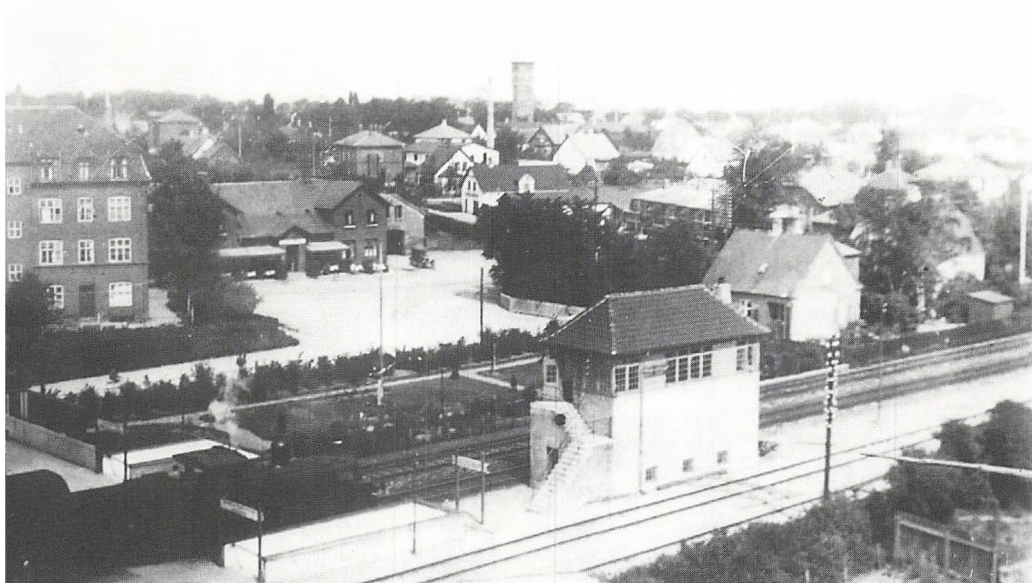


Kig ind over Glostrup station og resten af byen omkring 1924. Til venstre ses en række huse på Sydvestvej og Stationsvej. Skorstenen yderst til venstre stammer fra Glostrup Bryggeri, hvor nu Rådhusen ligger.

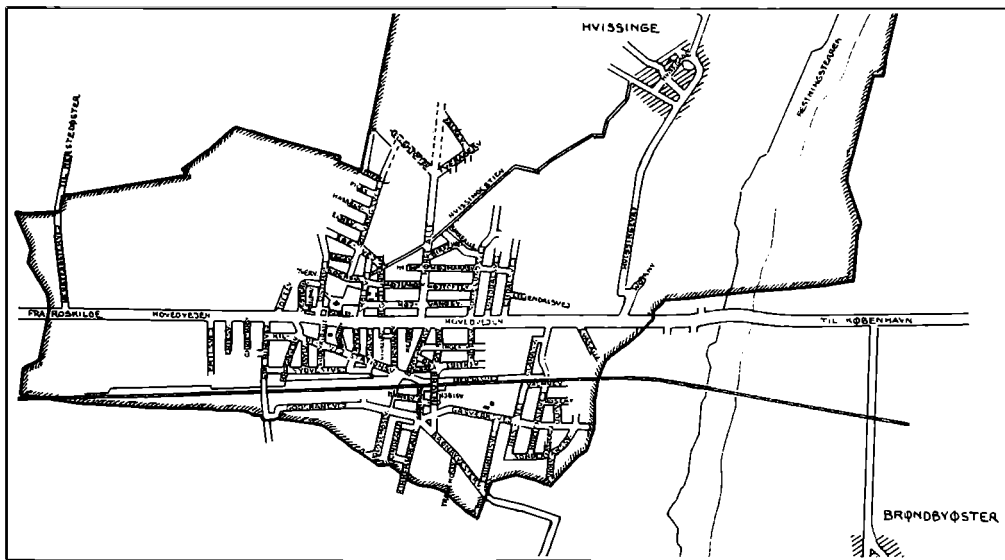
Den moderne by - fra 1920 til 1950

Glostrup på halvvejen

Omkring 1920 var Glostrup et lille bysamfund med næsten alle den moderne bys funktioner: ny station, ny biograf og en ny motorbane (1922-24). Sidstnævnte lå lige nord for Nørre Allé ude i Hvissinge-området. Nordvangskolen, opført i 1950, ligger i dag på inderkredsen af den gamle motorbane. I begyndelsen af 1920'erne havde byen ligeledes fået et bredt udvalg af butikker og servicefunktioner. I 1923 overtog Sunlight fabrikkerne den tidligere Københavns Oliemølle umiddelbart syd for stationen. Lidt sydvest for denne, ved Godsbanevej, blev FDBs Frølager opført 1925-26. Villaerne på Solvej blev også opført fra 1920, og både syd og nord for Hovedvejen bredte enfamiliehusene sig støt og roligt på det tidligere markjorder.



Til højre ses den store ejendom Vejlehus, der blev revet ned i forbindelse med udvidelsen af stationsforpladsen omkring 1970. Til højre herfor ses jernbanehotellet og bagerst vandtårnet.



Vejnettets forgrening i 'villaveje' havde i 1937 fyldt byområdet pænt ud. Søndre Ringvej var også blevet anlagt, men ikke fortsættelsen mod nord, den senere Nordre Ringvej, der indgik som en del af Ring III. Kommunens vestlige del lå dog stadig i vid udstrækning uden for udviklingsområderne. Gengivelse efter Geodætisk Institut 1937.

Både beboelses- og forretningsejendommene var som regel små fritliggende eenetages og ind i mellem toetages stationsbyhuse. I løbet af 1930'erne og 40'erne vandt et mere bymæssigt etagebyggeri frem. Samtidig begyndte automobilet at give jernbanen alvorlig konkurrence som byskabende faktor. Nybyggeriet blev således overvejende placeret oppe på Hovedvejen, som efterhånden øgede sit bymæssige præg i forhold til stationsbyen. Eksempelvis byggede de lokale banker deres nye domiciler heroppe. Forstædernes Bank opførte i 1936-37 en ny toetages bygning i nr. 110, og Andelsbanken placerede sig i 1940'erne i en tre etager høj bygning på den gamle biografplads, Hovedvejen nr. 116. Overfor havde Den danske Bank allerede i 1935 opført en ny bygning i hele fire etager.

Den tiltagende trafik og handel var også med til at ændre bybilledet. Hvidtølsbryggeriet og apoteket havde allerede længe ligget som markante bygningsværker langs Hovedvejen, men førstnævnte blev i slutningen af 1930'erne berøvet sine bygninger ud til vejen, da denne skulle udvides. Da Hovedvejen i årtierne før 2. verdenskrig trak forretningerne til sig som en 'magnet', blev der også indrettet butikker i de eksisterende villaer. Siden blev villaerne forbundne med hverandre med lave til- og udbygninger, således at der opstod en sammenhængende, bazarlignende kæde af små butikker ud mod Hovedvejen. Dette specielle træk kan stadig ses mellem Nyvej og Jernbanevej. Allerede i 1928 var der blevet etableret gang- og cykelsti i begge vejsider. Samtidig ændredes navnet fra Roskildevej til Hovedvejen. Og ti år senere blev landevejen endelig udbygget til en dobbeltsporet vej.

I landområderne omkring Glostrup by var forholdene ikke ændret væsentligt siden udskiftningen. Frem til 1940 fik de tre øvrige landsbyer i kommunen stort set lov til at ligge uforstyrret af udviklingen i Glostrup by. De største forandringer bestod i, at mange af de tidligere landbrug var blevet omdannet til gartnerier. Men fra slutningen af 1940'erne og begyndelsen af 50'erne begyndte byudviklingen også at slå igennem i landsbyernes struktur i form af fremkomsten af nye villaudstykninger. Enkelte industrielle virksomheder begyndte ligeledes at slå sig ned i Glostrups landdistrikter. En markant storindustri i denne sammenhæng var Poul Bergsøe & Søn, som flyttede virksomheden til Hvissingevej i 1937.



Forstædernes Bank opførte i 1937 denne bygning ved Hovedvejen til erstatning for den tidligere bygning på Stationsvej.



Byparken blev indviet som park omkring 1940 efter at kommunen havde erhvervet området ved Hovedvejen i 1938.

Forstaden - fra 1950 til 1993

Storkøbenhavns byudvikling blev i 1948 fastlagt i 'Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn. Skitseforslaget blev populært kaldt 'Fingerplanen, fordi planens nye byudviklingsområder strålede radialt ud i fem retninger fra det centrale københavnske byområde. Planens hovedlinier kunne derfor passende forestille en håndflade. Fingrene blev dannet ved, at byudviklingen blev koncentreret omkring S-togstationerne, således at der overalt blev rimelige afstande til centrum. Landskabet mellem fingrene blev derimod bevaret som 'grønne' kiler. De to bærende ideer i Fingerplanen var, dels at byudviklingen skulle foregå omkring et effektivt togtransport-system rettet mod det altdominerende center, København, og dels at det skulle forhindres at landskabskilerne mellem fingrene blev bebygget. De radiale linier blev placeret, så de gamle bycentre omkring København kom til at indgå i 'fingrene'

Efterkrigstiden

I 1950'erne mistede Glostrup ligesom stationsbyerne Tåstrup og Hedehusene efterhånden sin karakter af et selvstændigt bysamfund, og byområdet fik herefter snarere en begyndende forstads-karakter. I takt med den forventede udvikling efter 'Fingerplanen' var Københavns vækstzone siden 1940'erne lagt langs S-toglinierne og de store udfaldsveje - herunder Roskildevej (A1) - og Ring III (B3), som anlagdes i begyndelsen af 1950'erne. Glostrup befandt sig i 'Roskilde-fingeren' og rent planlægningsmæssigt betragtet blev denne østvestgående vejforbindelse herefter det mest strukturerende element i vestegnen.

Et vigtigt mål med denne storbyplanlægning var også at få byudviklingen, herunder ikke mindst industrien flyttet mod vest, hvor der var god plads. I Glostrup udlagdes et af de første store planlagte industriområder ved Søndre Ringvej til fabrikker og værksteder. Området blev taget i brug først i 1960'erne og er i dag stort set udbygget. Herved blev kimen samtidig lagt til afviklingen af det gamle industriområde ved stationen.

Da S-banen blev ført herud i begyndelsen af 1950'erne var der samtidig påbegyndt et stort sygehusbyggeri i den vestlige del af kommunen. Glostrup amtssygehus stod færdig i 1958. Det var tegnet af de finske arkitekter Ragnar og Martta Ypyä samt Veikko Malmio. Hospitalet bestod af fire sengefløje i ni etager, og et lidt lavere behandlingsafsnit med køkken og administration. Nogenlunde samtidig opførtes nord for dette statshospitalet, der nu er en del af amtssygehuset. Dette hospitalsanlæg blev opført i enetages blokke efter tegning af kgl. bygningsinspektør, arkitekt C.F. Møller. Disse kolossale hospitalsanlæg betød, at Glostrup med eet også fik status som hospitalsby.

På nordsiden af Hovedvejen blev der fra midten af 1950'erne opført flere store butiks- og boligblokke, som med deres volumen står i stærk kontrast til både landsbytidens og stationsbytidens bygninger. Det første 'kæmpeprojekt' i nyere tid var Glostrup Centret, der i 1973 kom til at erstatte hele karreen



Byggeriet langs Hovedvejen var fra midten af 1950'erne præget af en række store forretningsjendomme, der i skala helt brød med det hidtidige bebyggelsesmønster.



Disse to forretningsjendomme ved Hovedvejen illustrerer fint den betydelige forøgelse der er sket i højde og drøjde siden århundredskiftet.

mellem Hovedvejen, Banegårdsvej og Jernbanevej. Ved den samtidige omlægning af stationspladsen blev der som tidligere nævnt også revet en del ældre huse ned.

Fra 1950 til 1960 fordoblede Glostrup sit indbyggertal, fra omkring 13.000 til 25.000 indbyggere. Den rivende udvikling i denne periode indebar også opførelsen af nye skoler, herunder Søndervangskolen syd for Hovedvejen, der er fra 1956. Boligbyggeriet antog i højere grad karakter af etagebyggeri, og omkring 1950 blev der opført en række boligkomplekser ved Nordre Ringvej på Vestervejgårds tidligere jorder.

Selve landsbyområdet lå mere eller mindre i fred frem til midten af dette århundrede, hvor omlægningerne for alvor tog fart. Vestervejgård og det gamle gadekær syd for denne eksisterede således endnu i 1940'erne, hvorefter kommunen overtog bygningerne, og anvendte disse som magasin indtil nedrivningen. Flere andre gårde i og omkring Glostrup landsby blev afhændet og udstykket, og i dag er næsten ethvert spor af den oprindelige bebyggelse væk.

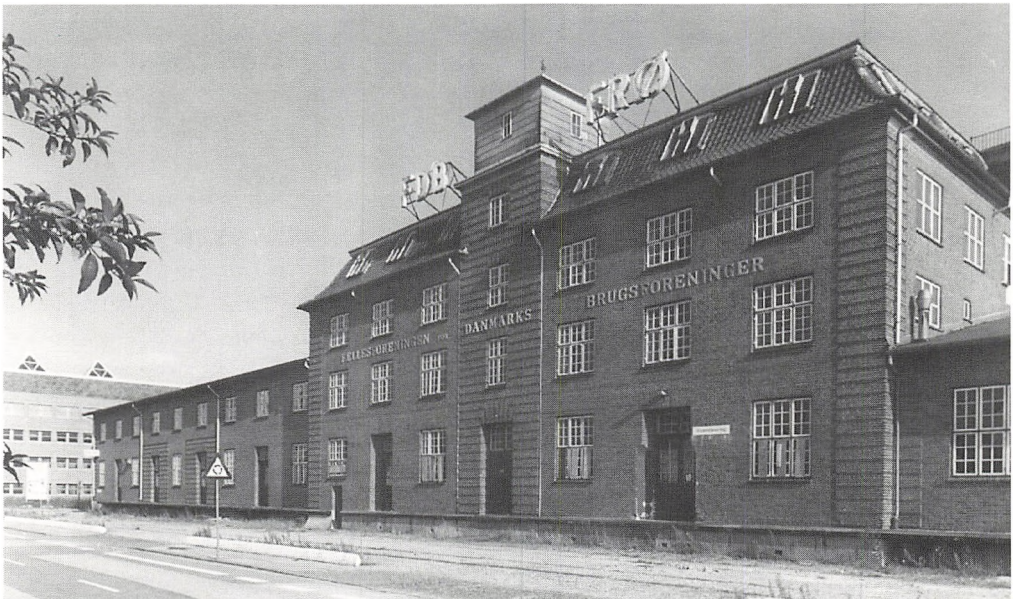
På den gamle Kildegårds jorder syd for Hovedvejen blev der i slutningen af 1980'erne opført en stor etageboligbebyggelse omkring vandtårnet. Ved denne lejlighed forsvandt Anders Christiansens stuehus samt villaen 'Siesta', som var blevet opført af Anders Christiansen i 1906. En del af den tidlige industris bygninger forsvandt også. I 1989 blev det nye kontorbyggeri 'Stationsparken' således opført på Sunlight fabrikkernes tidligere plads.

Året efter blev det gamle frølager på nabogrunden nedrevet for at give plads til amtets nye domicil, Amtsgården. Dette markante byggeri blev indviet i 1993 og afrunder idag byområdet sydvest for jernbanen.

Glostrup Center gennemgik fra 1990 til 1991 en omfattende udbygning både langs Hovedvejen og Jernbanevej. Ved byggeriet er der skabt et nyt, åben torveplads, Glostrup Torv, som nu indrammes af de bevarede huse langs sydsiden af Vinkelvej. For at afskærme torvet er der mod Hovedvejen opført en række fire-etages gavlhuse. I den anden ende af Jernbanevej er centret udbygget på tværs af det gamle vejforløb. Flere af de ældre stationsbyhuse er nedrevet og erstattet af en lille pladsdannelse. Herfra føres Jernbanevej tilbage mod bykernen ad den tidligere Stationsvej. Langs vejens sydside er der opført en lav husrække med gårdsiden mod Stationsforpladsen.



Sunlight-fabrikken med den karakteristiske Valo-skorsten lå helt ud mod jernbanen. (Foto o. 1988)



FDB's frølager syd for jernbanen blev nedrevet i 1990 for at give plads til den nye Amtsgård. Frølageret blev opført 1925-26 efter tegning af arkitekt Carl Wolmar. (Foto 1989)

Byen af idag

Set som helhed

Bystrukturen omkring Glostrup er idag udbygget efter fingerplanens intentioner. Specielt kan der peges på de grønne kiler, som klart afgrænser det byområde, som Glostrup ligger i. I den nordlige kile er den nye Vestskov etableret. Den sydlige kile er et landbrugsområde, hvor de oprindelige landsbyer stadig eksisterer.

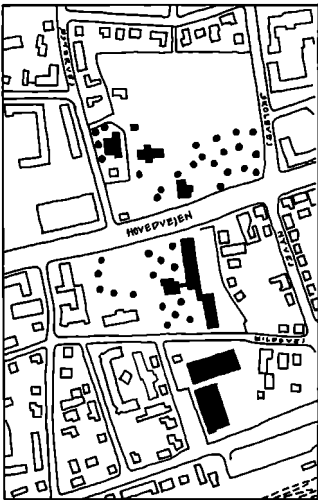
Det centrale byområde i Roskildefingeren udgør et samlet forstadsområde, og Glostrup Kommune er uden tydelige grænser mod de tilstødende kommuner. Den overvejende del af byområdet er bebygget med parcelhuse, rækkehuse eller større samlede tæt-lave bebyggelser. Områderne langs hovedtrafiklinierne, Roskildevej og S-banen er mere sammenblandet. Her ses reminiscenserne af den gamle landsby og stationsby, hvis byplanmæssige struktur har rødder i den gamle matrikel- og vejstruktur. Desuden ses resterne af den mere tilfældige byudvikling fra århundredskiftet frem til 1950'erne i form af en række små erhvervs- og boligområder.

Bebyggelsen langs Roskildevej er som helhed blevet stadig tættere og højere, efterhånden som den er blevet fornyet, og i dag retter den sig stadig mere mod detailhandel og centerformål. Omkring det gamle landsby- og stationsbyområde er der et særligt tæt og sammensat bymiljø med meget harmoniske bebyggelser, men området rummer også meget forskelligartede og modsætningsfulde elementer af både by- og bygningsmæssig karakter. Det er en dynamisk situation, der giver et spændende og afvekslende bymiljø, men som samtidig er svært at styre, således at kvartererne hænger sammen, fungerer godt og har en høj standard både med hensyn til bygninger og bymiljø.

Byområdet har som helhed en historisk atmosfære, der gør området spændende at færdes i. Det må umiddelbart være vigtigt for byen at fastholde den historiske dimension, men samtidig at forsøge på at bygge videre på de store, spændende modsætninger, som byen er så rig på både i stor og lille skala.



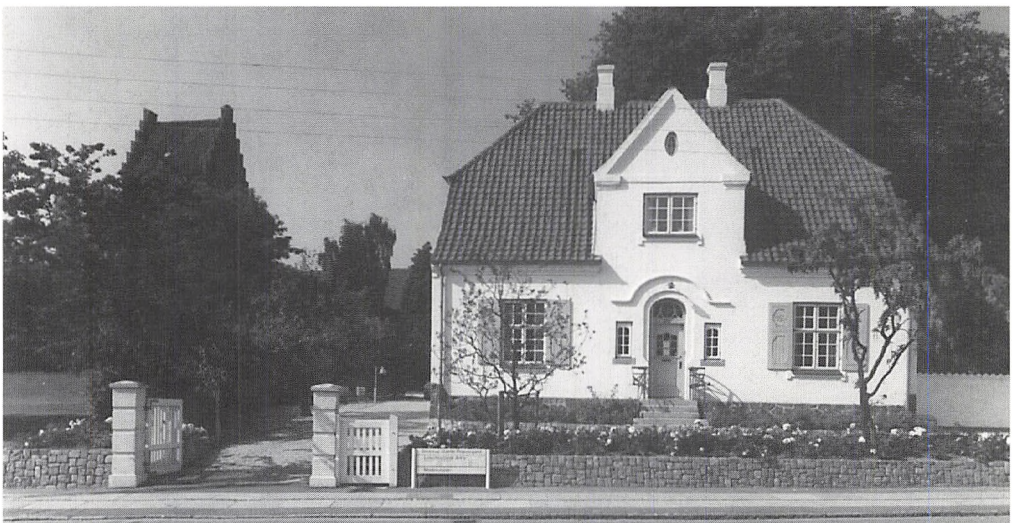
Kirken og præstegården repræsenterer et karakteristisk bebyggelsesmønster med tydelige rødder i landsbytiden.



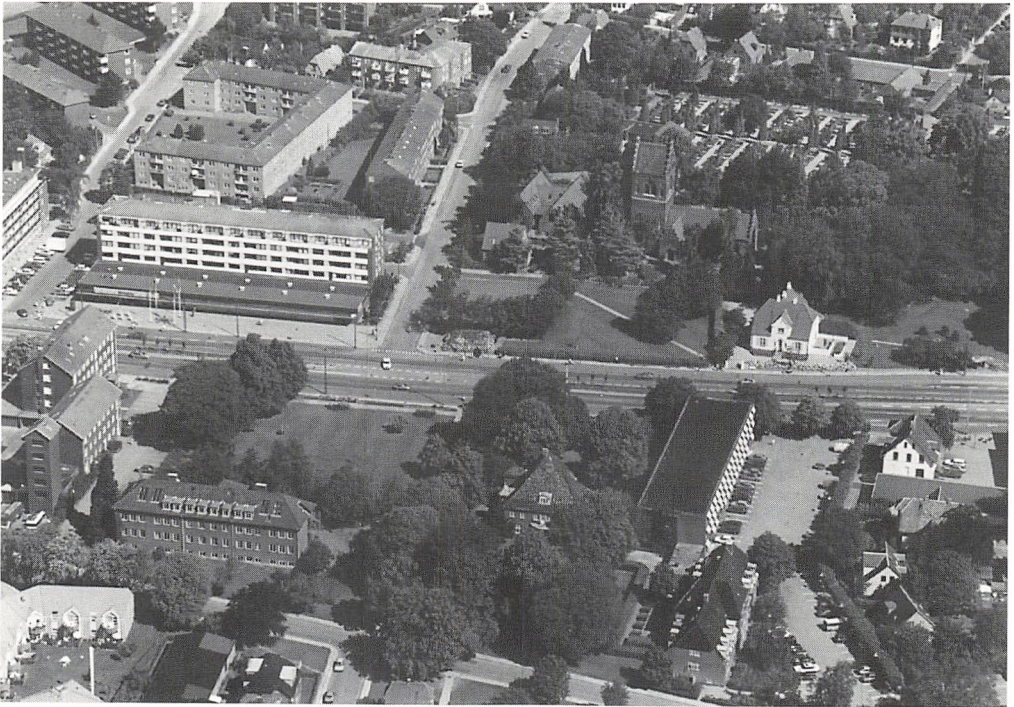
Det gamle landsbyområde

Et grønt strøg med flere store træer på begge sider af den stærkt trafikerede Hovedvej angiver i dag den del af byen, hvor landsbyen tidligere lå. De eneste bygningsmæssige spor af landsbyen er den centralt beliggende landsbykirke, der rejser sig stadig højt på et fremspringende punkt i terrænet. Den gamle præstegård lå mellem kirken og Hovedvejen, indtil den nedbrændte i 1905. Da den nye præstegård blev opført en smule østligere, blev pladsen foran kirken frilagt som et lille anlæg.

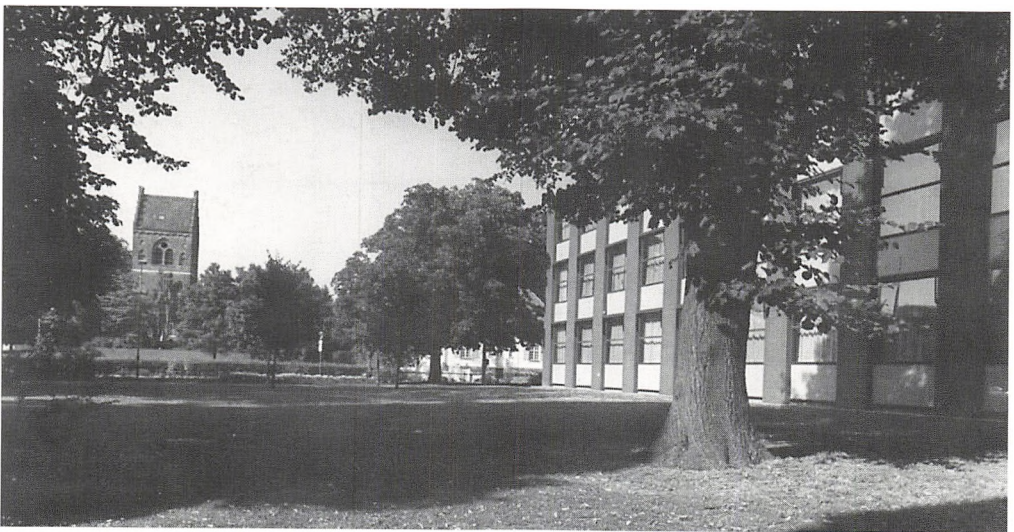
Det grønne strøg og træbeplantningen på sydsiden er også resultatet af en bevidst frilægning, som fandt sted i slutningen af 1950'erne. Ved denne frilægning blev resterne af det tidligere bryggeri nedrevet, og i 1959 erstattet af et tiltrængt rådhus - tegnet af arkitekt Arne Jacobsen. Kun bryggeriets gamle direktørbolig blev bevaret. Det havde iøvrigt fungeret som kommunekontor siden 1927. Der er siden opført en selvstændig bygning til Teknisk Forvaltning. Syd for denne afsluttes dette grønne, offentlige byrum af det nye bibliotek. På dette helt centrale sted i byen havde der helt frem til omkring 1950 ligget et gartneri. Idag forbinder det grønne strøg den højtliggende kirke med den lavereliggende station, og på grund af de åbne arealer fornemmes terrænfaldet tydeligt .



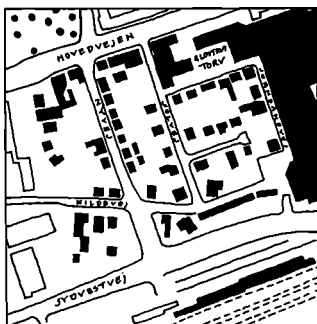
Der er flere hundrede års forskel på kirken og præstegården, men alligevel danner de en smuk, karakterisk helhed.



Den gamle landsbykirke er i dag midtpunktet i det centrale, grønne byområde, hvor bla. rådhuset og dele af den kommunale forvaltning ligger.



Det harmoniske anlæg med rådhuset og omgivelser blev skabt i slutningen af 1950'erne.



Stationsbyområdet

Stationsbyområdet kaldes i dagligtale bymidten. Området består stort set af det stationsbymiljø, der opstod ved århundredskiftet. Stationsbyen lå som en selvstændig bydel lidt sydøst for den gamle landsby. Begge bydele er placeret på det samme terrænmæssige niveau på en sydvestvendt skråning. Størstedelen af stationsbyen blev opført på den gamle Kildegårds jorder. Gårdens markskel strålede radialt ud fra den gamle landsby. I gårdens sydlige markskel anlagdes Stationsvej, som snart blev den egentlige handelsegade på den tid. Vejen gik dengang fra landsbyen gennem stationsbyen ned til pladsen foran stationen med bla. jernbanekroen, men i dag har den nye store stationsforplads lukket vejen helt af, og den ender i stedet blindt på skrænten over stationspladsen. Udover Stationsvej og Jernbanevej er også en anden af stationsbyens veje, Solvej, i dag afskåret fra stationen på grund af stationsforpladsen.

Stationsbyområdets mest iøjnefaldende bygning er apoteket fra 1908, der ligger på hjørnet af Solvej og Hovedvejen. Det første apotek havde haft til huse ude på den åbne landevej i nuværende nr. 179 siden 1864. Både mht. alder og arkitektur hører apoteket ubetinget sammen med sit mere anonyme 'bagland' nede i de små stationsbygader. Den midterste del af området - selve Solvej - blev først anlagt omkring 1920, men den blev overvejende bebygget som 'villa-by' omkring 1930. Indtil da lå der et gartneri i området mellem de ældre veje Nyvej og Jernbanevej. I den sydlige ende af området afgrænses det af den statelige jernbanestation, der blev opført i 1918, som afløser for den oprindelige stationsbygning i træ.

En ikke ringe del af stationsbyens huse er gået tabt ved anlæggelsen af den nuværende stationsforplads samt opførelsen og udvidelsen af Glostrup Centret. Også parkeringsanlæg i områdets indre har medført nedrivninger.

Stationsbyområdet er i dag et ganske fint eksempel på Glostrups meget sammensatte bystruktur. Inden for et ganske lille areal er stationsbyen omgivet af landsbyområdet med kirken, Hovedvejen med trafik og nye etagebebyggelser, det nye store butikscenter og endelig selve jernbanen med station, trafikforplads osv. Oven i alt dette er selve stationsbyområdet delt i to bebyggelsesmønstre, idet der, udover stationsbyens huse, også findes nogle fritliggende villaer langs Solvej i byområdets midte.



Glostrup Apotek blev opført i 1908 efter tegning af arkitekt Erik Woldbye. Apoteket blev opført i en tidstypisk nationalromantisk stil med fine detaljer, hvoraf mange er bevaret idag.

På hjørnet af Jernbanevej og Solvej ligger Dr. Glentes hus fra omkring 1915. Det tunge mansardtag og den kraftige, svungne gesims var et yndet stilelement i periodens villa-byggeri for velstillede selvstændige eller funktionærer.



Solvej rummer flere eksempler på mellemkrigstidens gedigne og velproportionerede murstensvillaer i Bedre Byggeskik-stil. Flere af villaerne havde desuden dekorative karnapper og udsmykkede indgangspartier.

Nyvej

Nyvej er sammen med Jernbanevej en af de mest bymæssige af stationsbyens små gader. Bygningen Nyvej 1 er et større etagehus fra 1900, og det rummede omkring 1911 byens telefoncentral. Bebyggelsen domineres ellers af tætliggende længehuse beliggende næsten ude i gadelinien. Disse ydmyge bygninger blev opført i perioden fra slutningen af 1880'erne til mellemkrigsårene. Sammen med bebyggelsen på hjørnet ved Hovedvejen udgør husene på Nyvej et samlet vidnesbyrd om den nye, tæt bebyggede stationsby, der udviklede sig omkring århundredskiftet.

Stationsforpladsen

Stationsforpladsen er sammen med Hovedvejen og Banegårdsvej/Østbrovej et af de tre store vejanlæg i bymidten. Den nuværende stationsplads blev skabt i 1970'erne i sammenhæng med centerudbygningen. Før dette tidspunkt var der en lille trekantet plads foran stationen. Pladsen opstod hvor Stationsvej løb diagonalt sammen med jernbanen. Herfra var der via jernbaneoverskæringen forbindelse videre mod Brøndbyvester og det øvrige sydlige opland.

Tre af stationsbyens veje, Stationsvej, Jernbanevej og Banegårdsvej, løb oprindelig direkte ud på pladsen. Både Jernbanevej og Banegårdsvej førte i lige linie fra Hovedvejen direkte ned mod den første stationsbygning. Idag forener stationspladsen to vejsystemer. Det første kommer fra Hovedvejen og fortsætter ad Nyvej, Stationsforpladsen og Banegårdsvej, og således leder trafikken ned forbi stationen i en 'sløjfe'. Det andet vejsystem er Sydvestvej-Gerdasvej, som i hver ende ledes igennem en viadukt under henholdsvis Ring III og Østbrovej.

De forskellige veje føres på Stationsforpladsen sammen i et kompliceret vejsystem, der helt dominerer de tilgrænsende områder og bygninger. Forpladsen virker i dag som en barriere mellem byen og stationen.

Jernbanevej

Jernbanevej var en af stationsbyens første gader, og den blev anlagt omkring 1890. Idag godt 100 år efter er den ganske tæt på at være forsvundet. Vestsiden af gaden består endnu for den midterste dels vedkommende af resterne af den oprindelige stationsbybebyggelse, mens østsiden blev revet ned i forbindelse med opførelsen af Glostrup Centret omkring 1970.



Den lave, tætliggende husrække på Nyvej giver et godt indtryk af stationsbytidens bebyggelsemønster. Bebyggelsen understreger iøvrigt vejens lige forløb vinkelret på Hovedvejen og Stationsforpladsen, ligesom den afslører terrænets fald ned mod jernbanen.



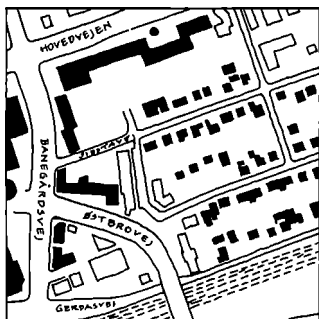
Stationsforpladsen blev skabt i 1970'erne. Selve pladsen har idag mere karakter af et bredt vejanlæg. Den kæmpestore plads er søgt opdelt med rækker af beplantninger, men såvel retninger som vejtilslutninger virker uoverskuelige og diffuse, og den ellers så harmonisk placerede stationsbygning mister herved dens oplagte byarkitektoniske kvaliteter.

Bebyggelsen på vestsiden består af små længehuse, mellemstore villaer og een etageejendom. Gadens status ved århundredskiftet kan ses af, at det var her den nystiftede Forstædernes Bank i 1902 havde sine første lokaler. De lå i øvrigt i etagehuset på hjørnet af Vinkelvej og Jernbanevej.

Som så mange andre områder i byen er dette område også særdeles kontrastfyldt. Samspelet mellem vejens få bevarede huse og centrets store bygningsmassiv skaber et helt specielt bebyggelsesmiljø i gaden. Centrets bygning er opført i groft struktureret beton og er helt uden åbninger i facaden. Bygningen når op over hustagene overfor, og da gaden stadig er lige så smal som da den blev anlagt ved århundredskiftet, skabes der et - i traditionel forstand - noget uharmonisk gaderum.

Siden anlæggelsen i forrige århundrede har Jernbanevej undergået radikale ændringer. Anlæggelsen af Stationsforpladsen afskar forbindelsen til stationen og med de seneste tilbygninger til Glostrup Centret indgår Jernbanevej nærmest som en integreret del af centermiljøet. Jernbanevej fungerer som gågade, og der er lukket for gennemkørende trafik pga. torvfunktionen. I praksis skelnes der ikke mellem vejbane og gågade, men der er foretaget en vellykket fornyelse af vejen med ny belægning, beplantning og møblement. Vejen har nu mere karakter af et langstrakt torverum, hvori også villaernes forhaver indgår. Torv og gågade er tegnet af arkitekt Lasse Andersen.

Den seneste fornyelse af Jernbanevej har bestået i opførelsen af en fin lille husrække ud mod Stationsforpladsen. Overgangen til pladsen formidles af gårdsidens småhuse på toppen af skråningen. Jernbanevej fortsætter nu i den tidligere Stationsvej, som heller ikke på noget tidspunkt kommer i kontakt med den oprindelige destination - jernbanestationen.



Bydelen øst for Banegårdsvej og Østbrovej

Stationsbyområdets afgrænsning mod øst er idag Glostrup Centret og Banegårdsvej. Vejen hed oprindeligt Anders Christiansvej og Anders Christiansens nybyggede gård lå hvor Banegårdsvej stødte ud i Hovedvejen. Banegårdsvej førte fra stationen direkte op til Hovedvejen og vejen blev anlagt, hvor terrænstigningen var lettest af forcere. Banegårdsvej blev i øvrigt anlagt vinkelret på Stationsvej og havde den tidligste stationsbygning som 'point de vue' for enden af vejen.



I 1991 blev Glostrup Centret tilbygget efter tegning af arkitektfirmaet P. Faebø Larsen. Gadelivet understreges her af torvet, de mange fodgængere samt stadepladsen foran den sydlige indgang til centeret.



Ved århundredets begyndelse fik Forstædernes Bank sine første lokaler her på hjørnet af Jernbanevej og Vinkelvej



Den lave husrække med andelsboliger langs den sydlige del af Jernbanevej blev opført i 1992 efter tegning af Arkitektfirmaet Kaplan & Rønnest.

I 1920 skete der en markant omlægning af dette vejssystem, da Østbroen, som følge af den tiltagende landevejstrafik, blev etableret som den første bro over jernbanen. Østbrovej tog udgangspunkt i det højereliggende terræn oppe mod Hovedvejen, og fortsatte hen over jernbanen. På den vestre side af Banegårdsvej var der omkring 1920 blevet opført en række almindelige stationsbyhuse. De blev imidlertid alle revet ned i begyndelsen af 1970'erne i forbindelse med Glostrup Centrets opførelse. Ved samme lejlighed blev vejbredden også udvidet betragteligt.

I trekanten mellem den nye Østbrovej og Siestavej, ved Banegårdsvej nr. 9, blev Dansk-Engelsk Lakridsfabrik A/S anlagt i begyndelsen af 1920'erne. Fabrikens administrationsbygninger eksisterer endnu, mens resten blev nedrevet i 1981-82. Siestavej var iøvrigt blevet opkaldt efter den nu nedrevne villa af samme navn, som lå på hjørnet op mod Hovedvejen, indtil det nuværende byggeri blev opført.

I dag fungerer Banegårdsvej og Østbrovej, sammen med Hovedvejen og Stationspladsen, som de store altdominerende trafikårer i Glostrup. Selv områdets større bygninger virker små, når de ligger ud til så store åbne vejarealer. Disse to veje, der henholdsvis følger det faldende terræn eller skyder sig ud af terrænet, illustrerer således effektivt det tredimensionale byrum. Denne effekt understreges yderligere af den dybe parkeringsgrav foran centret, den spiralformede bilrampe og den uendelig lange og lukkede facade, der i vandret plan vokser ud af skråningen ned mod jernbanen. Det store rum, der opstår mellem disse niveauer, afsluttes først af den røde etagebebyggelse på den anden side af jernbanen.

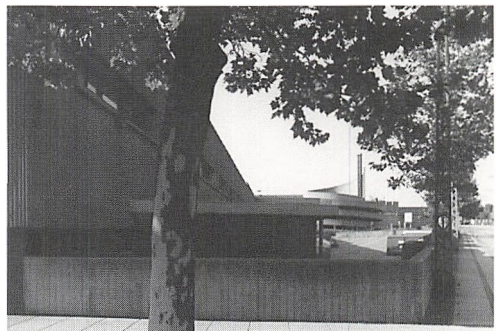
Byområdet afgrænses mod øst af Søndervangskolen fra 1956. Området var kort efter århundredskiftet blevet udlagt til boligområde af gårdejer Anders Christiansen. Ingersvej er således navngivet efter hans kone. Området er fra begyndelsen af århundredet gradvist udbygget med små villaer. På skolens plads lå i mange år et par gartnerier. Grundene langs Banegårdsvej og Hovedvejen har fra begyndelsen også været anvendt til erhvervsbyggeri. Vejudvidelser, centerbyggeri osv. har siden bidraget til en løbende udskiftning af den ældre bebyggelse ud til vejene, således at der idag er et nyt og forholdsvis stort byggeri, mens villaområdet i områdets midte har været mere



Det ældste byområde afgrænses af de store vejanlæg Banegårdsvej og Østbrovej i øst og Søndre Ringvej i vest.



Ældre hus på hjørnet af Banegårdsvej og Gerdasvej.



Glostrup Centrets facade og den spiralformede bilrampe ud mod Banegårdsvej. Centret blev tegnet af arkitekterne Ejner Graae & Henning Helger i samarbejde med Thorkel Klerk & Bent Mackeprang.

beskyttet. Idag er områdets blandede bebyggelse for så vidt typisk for den bymæssige situation i Glostrup. På trods af nærheden til de store veje - er godt beskyttede mod den støjende og voldsomme trafik

Byområdet syd for jernbanen

Området rummer som helhed en særdeles varieret bebyggelse - både hvad typer og alder angår. Frem til århundredskiftet var det lavtliggende område syd for jernbanen stort set ubebygget. Sidenhen er der opført en del erhvervsbebyggelse i området, og det er nu en del af et større erhvervsområde, som strækker sig langt mod syd ind i Brøndby kommune. Områdets mest markante industribygning er i dag det store pakhuis, der ligger over mod Søndre Ringvej, tidligere kendt som C&C. Det blev opført omkring 1917, som frølager for grossererfirmaet Hjalmar Hartmann & Co.

Nordøst for pakhuset er FDB's tidligere frølager blevet erstattet af den nye Amtsgård. Gården blev indviet i 1993 og hele bygnings-komplekset består af tre bygninger, der er indbyrdes forbundne med overdækkede broer. Den ene bygning har karakter af et punkthus, den anden af et længehus og den tredje og største som kæmpestor buet bygningsstok. Alle tre bygninger omslutter en indre gårdsplads. Amtsgården er i lighed med Stationsparken tegnet af Ib Borrrings Tegnestue.

Lige overfor stationen lå indtil 1988 det gamle Sunlight-fabriksanlæg. Den ældste del af anlæget var opført som Københavns Oliefabrik i 1901. Fabrikken lå helt udtill jernbanen, og tålte i størrelse sammenligning med samtidens største københavnske fabrikker. Herfra påbegyndtes en større produktion af spiseolie og palmin. Fabrikken varejef af Østasiatisk Kompagni indtil konkurrenten, I/S Århus Oliefabrik i 1909 overtog fabrikken, og umiddelbart efter standsede produktionen. Bygningsanlægget blev så overtaget af Sunlight-fabrikkerne i 1923, og fabrikkens skorsten med den farvestrålende Valo-reklame var i årene efter et kendemærke for togrejsende. I 1987 indstillede fabrikken produktionen på stedet, men bygningerne blev liggende indtil 1988. Samme år blev der på grunden påbegyndt opførelsen af et markant kontor- og erhvervsbyggeri, kaldet Stationsparken. Byggeriet, som er tegnet af Ib Borrrings Tegnestue A/S, er udformet som et firlænget anlæg i tre til fire etager



Den sydøstlige fløj af den nye Amtsgård krummer i en storslået, cirkulær bue.

omkring et torvelignende gårdrum. Torverummet krydses af en gennemgående vejforbindelse til Østbrovej, og Godsbanevej er forbundet hertil ved en rundkørsel.

Området syd for jernbanen var oprindeligt et udstrakt eng- og moseområde, kaldet Glosemosen. I dag er det meste af området dog helt tørlagt - udover et enkelt vandhul mellem Kirkebjerg Allé og Industrivej i Brøndby kommune. Der findes også spor af den tidligere afvandingsbæk, kendt under navnet Rosenåen, som løb fra landsbyen til mosen. Den gamle landevej til Brøndbyvester begyndte oprindeligt oppe ved Hovedvejen, og dens første stykke svarer til den krumme Rådhusvej. Herefter slog den et lille sving syd-/østover gennem området, og fortsatte i den nuværende Brøndbyvestervej. Den gamle landevej blev omlagt første gang i slutningen af 1700-tallet i forbindelse med udskiftningen af landsbyens jorder. Ved omlægningen af jordene blev landevejen lagt i Kildegårdens lange lige markskel, den senere Stationsvej. Herefter drejede vejen mod syd - nu Kærmindevej - og stødte til den gamle landevej igen.

De ældste boligbebyggelser var som regel villaer, som skød oplangs landevejen syd for overkørslen over jernbanen. En stor del af bygningerne blev lagt langs den nyanlagte Kirkebjerg Allé. Her var en stor firkantet parcel blevet udstykket, og her blev der opført en række villaer omkring en intern boligvej, Linde Allé. Boligområdet nåede helt frem til jernbanen, og omkring 1940 blev der opført en etagebebyggelse ud mod jernbaneterrænet.

Øst for Østbrovej opstod der omkring århundredskiftet et andet industriområde. De første bygninger blev lagt helt ud til den lange lige vej, som løb i Kildegårdens markskel på den anden side af jernbanen. I dag afgrænses industriområdet af Ørnebjergvej, der tidligere blev kaldt Gasværksvej. Det skyldtes, at her opførtes byens gas- og vandværk, der blev taget i brug i 1906. Gasproduktionen ophørte i 1958, men gasværket fungerede derefter i en årrække som fordelingscentral. Gasbeholderne blev i øvrigt først nedrevet i 1985. Villakvarteret øst for Gasværksområdet udgør den yderste del af det gamle byområde. Kvarteret opstod i 1920'erne og 1930'erne og det var forbundet med kvarteret på den anden side af jernbanen og Byparken med en viadukt.



Det gamle pakhus blev opført som frølager i 1917 efter tegning af arkitekt Gotfred Tvede



Stationsparken fra 1989 er i lighed med Amtsgården tegnet af Ib Borrings Tegnesteue.

Kilder

Glostrupbogen, 1-5. Udgivet af Historisk selskab for Glostrup, Brøndbyerne, Herstederne og Vallensbæk, 1948-74. (Diverse artikler)

Glostrup i gamle billeder, 1890-1940. Udgivet af Glostrup kommune, 1982.

Hvidberg, Ena og Hannelene Toft Jensen: Vestegnen - fra gartneriland til forstad. Udgivet af Københavns Amtsmuseum, 1986.

Jexlev, Thelma: Træk af Glostrup i ældre tid. Glostrupbogen IV, p. 23ff. Udgivet af Historisk selskab for Glostrup, Brøndbyerne, Herstederne og Vallensbæk, 1963-67.

Tofte, Ejvind: Glostrups historie, I. Slægternes spor. Tiden indtil 1850. Udgivet af Historisk selskab for Glostrup, Brøndbyerne, Herstederne og Vallensbæk, 1971.

Tofte, Ejvind: Glostrups historie, II. Fra stationsbyens saga. Tiden 1850 - 1950, Udgivet af Historisk selskab for Glostrup, Brøndbyerne, Herstederne og Vallensbæk, 1976.

Trap, J.P.: Danmark, 5. udg. Bd. 1-5, København 1959-60.

Funch, Egon: De tunge dage. Besættelsen i Glostrup 1940-45. Udgivet af Historisk selskab for Glostrup, Brøndbyerne, Herstederne og Vallensbæk, 1981.

Registrant for Glostrup bymidte, Glostrup kommune, 1987.



GLOSTRUP BYBILLEDER er en bog om byen som den ser ud i dag. Bogen beskriver Glostrups karakteristiske særpræg, som det fremtræder for øjnene af os. Den fortæller om i hvor høj grad sporene af byområdets oprindelse og udvikling endnu er synlige: Gader og veje, der nøje følger gamle markskel og -veje, den gamle landsbystruktur, byområder, hvis afgrænsning og form uden vanskelighed kan føres tilbage til det tidlige landbrugssamfund, men også træk i bebyggelsen, der vidner om de forvandlinger landskabet har undergået ved anlæggelsen af veje, indføringen af jernbanen, opførelsen af nye bebyggelser etc. Det er hensigten med bogen, at forsøge at skabe et billede af en by, som er andet end den vante forestilling om forstædernes historieløse bysamfund.