



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

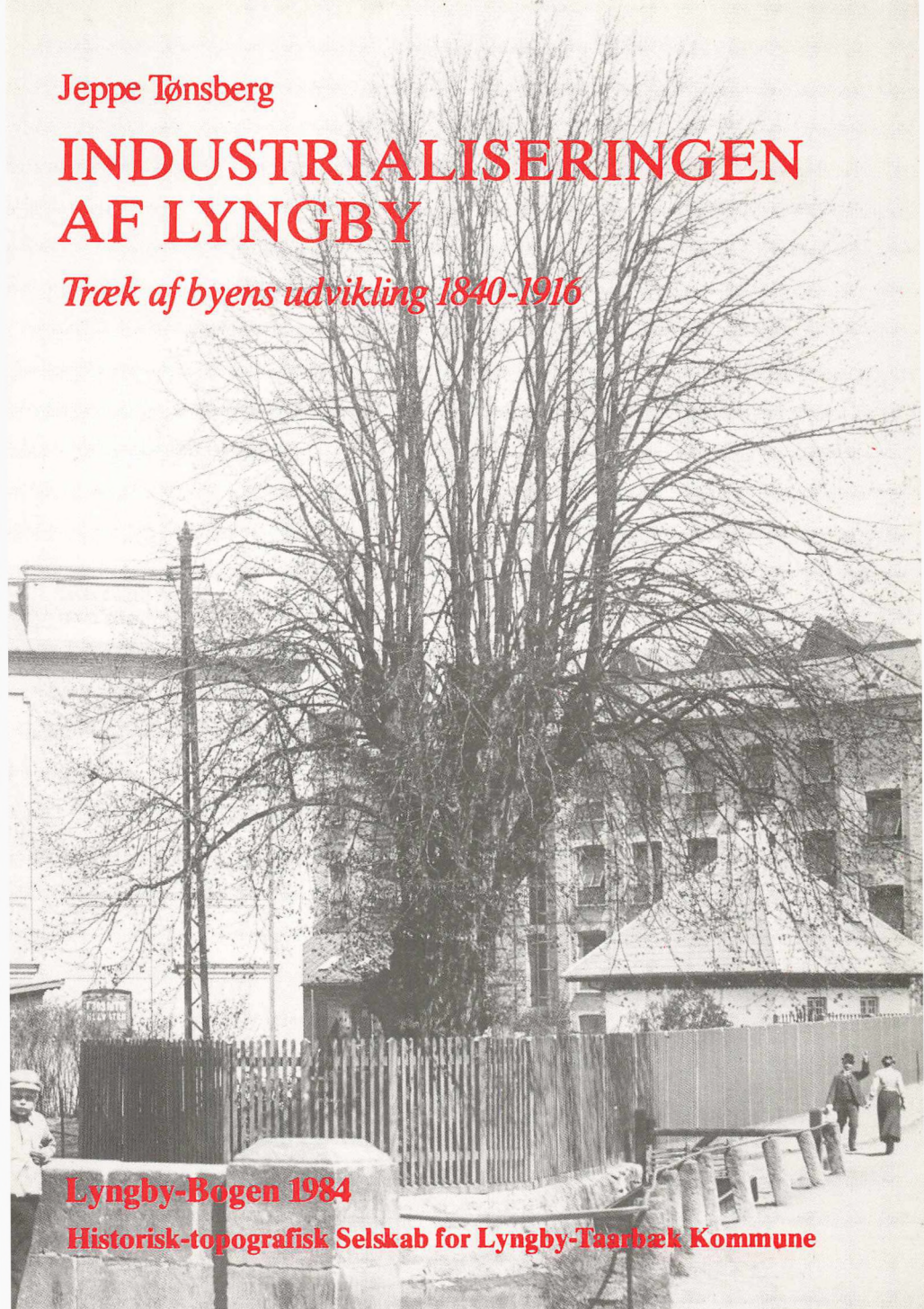
Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

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

Jeppé Tønsberg

INDUSTRIALISERINGEN AF LYNGBY

Træk af byens udvikling 1840-1916



Lyngby-Bogen 1984

Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune

LYNGBY-BOGEN 1984

Jeppe Tønsberg

INDUSTRIALISERINGEN AF LYNGBY

Træk af byens udvikling 1840-1916

Lyngby-Bogen 1984

Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune

LYNGBY-BOGEN 1984

er udgivet af

Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Papiret er 120 g tonet Micha.

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

ISBN 87-87298-12-0

ISSN 0107-7848

Omslaget viser Dansk Gardin og Textil Fabrik på hjørnet af Lyngby Hovedgade og Lundtoftevej kort efter 1900. Det gamle lindetræ, der var blevet ødelagt under en storm, blev fældet i oktober 1981 og erstattet af et nyt. Brokarmen, som den lille dreng står ved, stammer fra Jean Marmillods anlægning af Kongevejen gennem Lyngby i 1760'erne. Den blev fjernet til fordel for en vendeplads for trolleybusserne; men dele af den findes stadig som udsigtsbænk i Lyngby Folkepark.

Udsnit af kort, hvortil Geodætisk Institut har ophavsret,
er gengivet med instituttets tilladelse (A.415/84).

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	6
Indledning	7
I. Lyngbys udvikling frem til 1840	8
II. De ydre rammer	11
III. Befolkningsforhold	21
IV. Handel, trafik og anden service	41
V. Industrien	60
VI. Befolkningens fordeling	105
VII. Konklusion. Lyngby 1840-1916	169
VIII. Kilder og litteratur	171
Forkortelser	180
Noter	180
Register	190

Forord

Denne fremstilling af dele af byen Lyngbys historie fra 1840 til 1916 er en forkortet og omarbejdet udgave af et universitets speciale. Det har trods omarbejdelsen ikke kunnet undgås, at en del teoretisk stof sine steder gør bogen vanskelig at læse. Forhåbentlig kan de mange illustrationer til en vis grad opveje dette, og det sidste kapitel om kilder og litteratur kan eventuelt springes over.

Forfatteren er klar over, at en del emner, som man i en fremstilling af denne art kunne forvente at finde, af bl.a. pladsmæssige grunde ikke har kunnet medtages. Der mangler oplysninger om arbejderforhold, om strejker og arbejdsulykker, om fagforeninger og i det hele taget om det sociale miljø, samt om den offentlige sektors udvikling i perioden. Man kan godt sige, at denne fremstilling kun præsenterer de fysiske rammer omkring samfundsudviklingen i det pågældende tidsrum. Disse mangler er medvirkende til, at der endnu er meget at skrive om Lyngbys industrialisering; men da emnet aldrig tidligere har været behandlet i sammenhæng, er der forhåbentlig hermed lagt et grundlag for den videre udforskning.

Forfatteren takker Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune, der har påtaget sig udgivelsen, samt universitetslektor Ole Hyldtoft for gode råd og nyttig vejledning.

Lyngby 1984

Jeppe Tønsberg

Indledning

I løbet af perioden 1840-1916 voksede industrien frem og udviklede sig til at blive det største erhverv (målt i antal beskæftigede) i Lyngby. Denne fremstilling har som formål dels at beskrive og vurdere byens industrielle udvikling og dels at vise, hvordan industrialiseringen samtidig kom til at præge byens udvikling inden for befolkningsforhold, erhvervsliv og bebyggelses- og boligforhold. Der er således kun tale om enkelte sider af Lyngbys udvikling, og hovedvægten ligger på det fysiske udseende af byens industri og boliger.

Når hhv. 1840 og 1916 er valgt som yderår for fremstillingen, skyldes det dels, at der i disse år blev afholdt folketællinger, således at befolkningsstrukturen kan beskrives ret præcist, dels at de nævnte år afgrænser en vigtig periode i byens udvikling. I 1840 var de ældre, ud fra et merkantilistisk synspunkt anlagte industrier i Lyngby ophørt, medens den moderne industrialisering endnu ikke var begyndt. 1916 er valgt som det afsluttende år af to grunde: Det er naturligt at slutte med dette år, fordi den Industrielle produktionsstatistik, som er en af hovedkilderne til industrihistorie, begynder i 1916 og derefter giver langt bedre muligheder for at få et billede af forholdene. Og selv om Lyngbys højdepunkt som arbejder- og industriby lå i 1920'erne, opstod der efter 1916 ikke nye industrier eller principielle nyskabelser i byens fysiske miljø frem til 1930'erne. Derfor kan man med 1916 stort set betragte industrialiseringsprocessen som gennemført i Lyngby.¹⁾

Undersøgelsen omfatter kun byen Lyngby og ikke de nærliggende industrier langs Mølleåen. En medtagelse af disse industrier ville sprænge bogens rammer og ændre dens perspektiv: Mølleåværkerne er betydeligt ældre og anlagt efter helt andre principper, og de berørtes tidligere af en industrialisering end landet som helhed. Men det er klart, at Mølleåværkerne har påvirket Lyngby mærkbart, navnlig på områder som handel og trafik.

De hovedkilder, som fremstillingen bygger på, er gennemgået og vurderet nedenfor i kapitel VIII.

I. LYNGBYS UDVIKLING FREM TIL 1840

Flere forhold i Lyngbys udvikling i perioden 1840-1916 har deres forklaring i den foregående periode, og det vil derfor være naturligt at give et kort rids af Lyngbys historie frem til 1840.

Det forhold, at København fra middelalderens slutning var Danmarks hovedstad, medførte efterhånden en stærk udnyttelse af de nærmestliggende områder. Københavns omegn leverede landbrugsprodukter til underholdning af hovedstadens stadigt voksende befolkning, og »københavnsbønderne« var velhavende som følge af den store efterspørgsel efter deres produkter. Lyngby-egnen imødekom desuden andre behov: 1700-tallets naturromantik gjorde det kuperede terræn med skove og søer til et attraktivt udflugts- og fritidsområde, og desuden var Mølleåen det nærmeste brugbare vandløb til at drive en spirende industri, hvis produkter navnlig kunne afsættes i København. Tilstedeværelsen af de byprægede befolkningsgrupper på de mange landsteder, der voksede frem gennem 1700-tallet, og på værkerne langs Mølleåen, der siden midten af 1600-tallet i stigende grad anvendtes til industri, medførte behov for lokale bymæssige funktioner. Kirkelandsbyen Lyngby udviklede efterhånden en del af disse funktioner (kirke og kro, skole, handel og håndværk), således at Lyngby allerede i 1764 af Erik Pontoppidan blev beskrevet således: »Her til kommer et stort Tal saadanne Lyst-Gaarde eller Sommer-Huse og Haver, som adskillige private Folk beboe i visse Landsbyer, af hvilke nogle have saa mange Sommer-Huse, at de efterhaanden faae Anseelse for noget meere end almindelige Landsbyer, saasom Bagsværd, Sellerød, Nærum, Holte, Gientofte, Torbek og særdeles Lyngbye, hvilken sidste, ligesom Fridrichsbergs-Bye, begynder at ligne een af vore smaa Kiøbstæder eller Flekker, deels ved Lyst-gaarde, deels ved Fabriqveurers eller deslige Borger-Folkes Huuse«. ²⁾ Det var navnlig handelen og håndværket, der havde betydning for Lyngbys købstadlignende udseende og miljø. Severin Stern beskriver i 1834 byen således: »De fleste af disse [nemlig håndværkere og nærings-



Den nederste del af Bondebyen med bl.a. Bleggaarden omkring 1810. Billedet viser, at denne del af Lyngby – området omkring kirken – allerede på dette tidspunkt havde et tydeligt bypræg. Udsnii af maleri af J. P. Møller og C. W. Eckersberg. Lyngby-Taarbæk Kommune

drivende] have ogsaa opført ret nette Bygninger, tildeels af Grundmuur, og Byen har derved faaet Udseende af snarere at være en Kjøbstad end en Landsby«. ³⁾ Allerede i 1722 søgte en tidligere intendant i flåden om tilladelse til at drive købmandshandel i Lyngby; men han fik afslag, fordi kun borgere i købstæderne måtte drive handel, og først i 1760'erne blev der givet privilegier til at drive handel i Lyngby. Gennem resten af 1700-tallet og i første halvdel af 1800-tallet blev der givet mange handels- og håndværksbevillinger til folk i Lyngby, og med næringsloven af 1857 kunne enhver frit nedsætte sig som handlende eller håndværker i byen. ⁴⁾

I slutningen af 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet oprettedes en række mindre tekstilindustrier i Lyngby, anlagt ud fra merkantilistisk påvirkede ideer om at begrænse importen af tekstilvarer ved i stedet at iværksætte en hjemlig produktion af disse varer. Disse produktioner udnyttede ikke Mølleåens vand til drivkraft, men brugte det til vaske- og

Lyngbys udvikling frem til 1840

skylleprocesserne, og placeringen i Lyngby skyldtes foruden vandet antagelig, at her i forvejen fandtes en industriel arbejdsstyrke og i det hele taget et industrivant miljø som følge af Mølleåværkernes tilstedeværelse. Den største af disse fabrikker var A. P. Klopstocks silkefabrik, der eksisterede i perioden 1752-97 og på sit højdepunkt beskæftigede 30 personer. Desuden fandtes der et farveri, et blegeri, et kattuntrykkeri og et væveri for kalemanke og lignende tøjer.⁵⁾

Lyngby lå lige som Hørsholm, der blev præget af en tilsvarende udvikling, ved hovedfærdselsåren Kongevejen, og Lyngby fik derfor bedre udviklingsmuligheder end de nærliggende kirkelandsbyer Gentofte og Søllerød, selv om disse landsbyer ellers på flere måder havde de samme betingelser som Lyngby. Afstanden til København og andre byer har sikkert også haft en betydning for udviklingen, idet åbenbart ingen andre byer lå nær nok til at kunne imødekomme efterspørgselen efter bymæssig service; men der har antagelig især været tale om en selvforstærkende proces, når Lyngby efterhånden fik flere og flere institutioner, der ellers var forbeholdt købstæderne, f.eks. postkontor (oprettet i 1777), læge (fra 1798), hospital (fra 1804) og apotek (fra 1806). Baggrunden for disse institutioners fremkomst i Lyngby er eksemplificeret i H. L. R. Seehausens ansøgning fra 1806 om tilladelse til at oprette et apotek i Lyngby, hvor ansøgningen begrundes med hensynet til de mange familier »uden for bondestanden«, som i sygdomstilfælde ikke kunne nå at få hjælp fra København: Medens landboerne var vant til at klare sig selv, havde de udflyttede byboere på industrierne og landstederne brug for de hjælpepekilder, der fandtes i en by, og Lyngby udviklede derfor disse funktioner.⁶⁾

II. DE YDRE RAMMER

For at skabe fortrolighed med de lokaliteter, der omtales i det følgende, præsenteres i dette kapitel fem kort over Lyngby, som tilsammen giver et tydeligt billede af byens topografiske udvikling fra 1840 til 1920.

Lyngby omkr. 1840

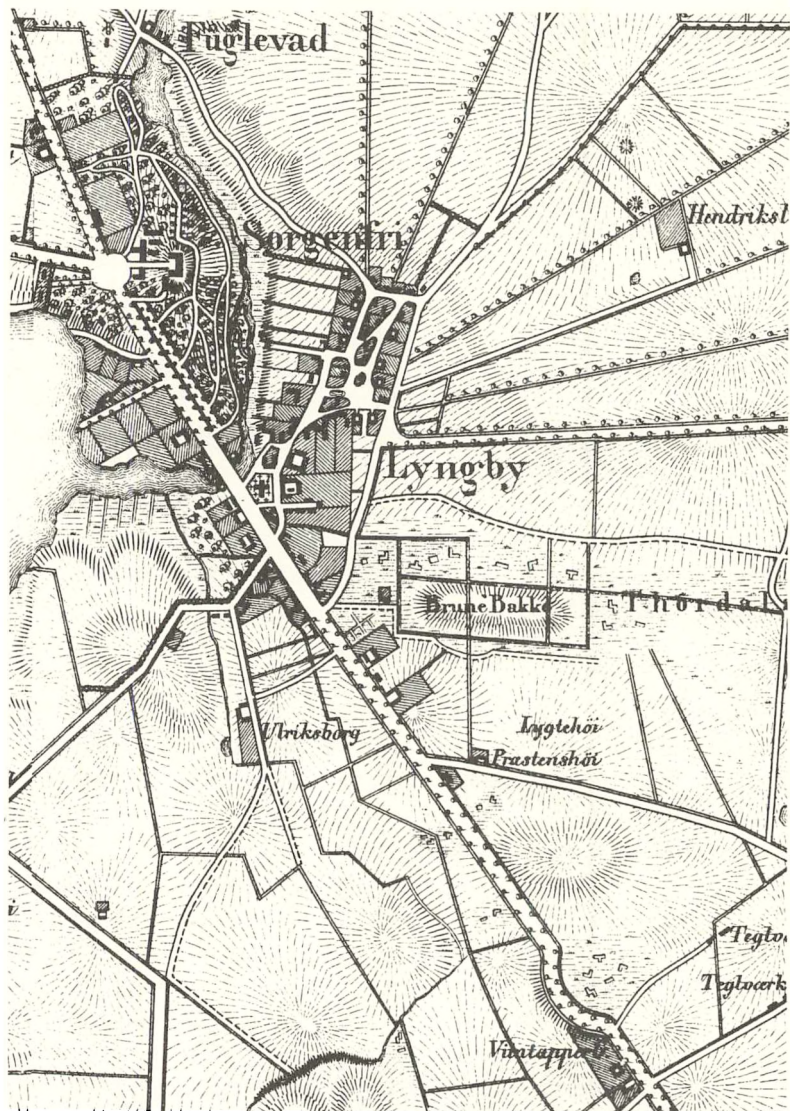
Det ældste kort (nr. 1) er et udsnit af J. V. von Dodts »Kort over Kjøbenhavns Omegn« fra 1843-44 (1:20.000). Det viser den oprindelige landsby (Bondebyen) beliggende på skråningen nordøst for kirken samt den første bebyggelse langs Kongevejen (den senere Lyngby Hovedgade). På dette tidspunkt strakte denne bebyggelse sig kun fra Lyngby Mølle til Gasværksvejs udmunding. Kortets signaturer for gårde og huse er stereotype og svarer ikke til bygningernes grundplan og præcise beliggenhed; men kortet giver alligevel et indtryk af, hvor meget Lyngby omfattede ved periodens begyndelse.

Lyngby omkr. 1855

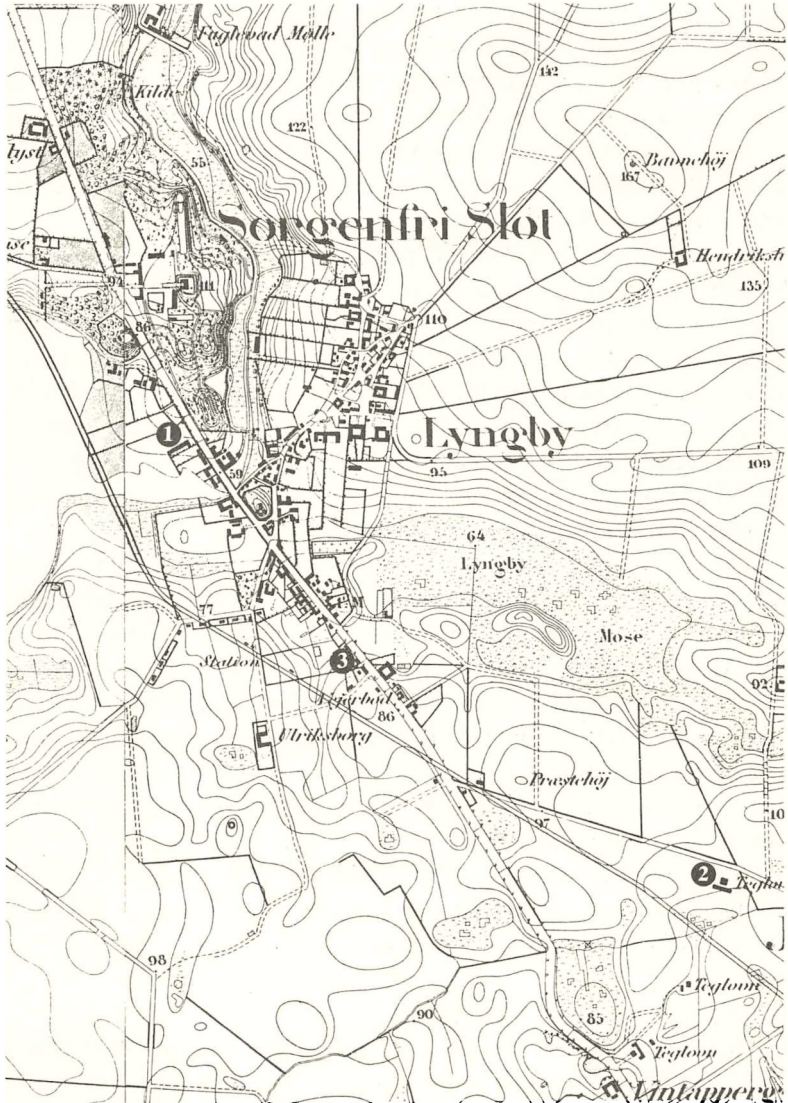
Kortudsnittet (nr. 2) stammer fra Generalstabens kort »Kjøbenhavns Omegn i VI Blade« fra omkring 1855 (1:20.000). Kortet, der er væsentligt mere præcist end det foregående, viser først og fremmest byens tilpasning til de naturgivne forhold. Det ses, at Lyngby ligger ved et godt vadested over Mølleåen for nord-sydgående trafik. Mod vest spærrer Lyngby Sø, Bagsværd Sø og Furesøen for passage helt til Fiskebæk, hvor Frederiksborg Landevej passerer, og mod øst ligger dels Lyngby Mose, Tordals Mose og kløften syd for Ermelunden og Dyrehaven, dels længere mod nord Mølleåen med sine stejle skrænter og vanskeligt fremkommelige pas. Ved Lyngby er der derimod kun små stigninger i terrænet, og Mølleåens afløb fra Lyngby Sø var i forvejen reguleret med en dæmning af hensyn til vandmøllen, således at vejen kunne lægges oven på dæmningen.

Vejforholdene, der tydeligt fremgår af kortet, domineres netop af den nord-sydgående Kongevej fra 1760'erne. Den krydses i Lyngby af vejen

De ydre rammer



Udsnit af J. V. von Dods »Kort over Københavns Omegn« (1843-44). Gengivet i original målestok, 1:20.000. Copyright.



Udsnit af Generalstabens kort »Kjøbenhavns Omegn i VI Blade«, blad I og II (1855).
Gengivet i original målestok, 1:20.000. Copyright.

De ydre rammer

fra Bagsværd, Gladsaxe m. fl. (i dag Bagsværdvej-Jernbanevej) til Lundtofte og landsbyerne i Søllerød Sogn (i dag Lundtoftevej, oprindeligt Kulsviervejen over Nymølle op til skovegnene i Nordsjælland) samt vejene mod vest til Frederiksdal og Virum og mod øst til Fortunen og gennem Dyrehaven til Klampenborg og Taarbæk. Lyngby har således gode vejforbindelser til et stort opland. Desuden ses Nordbanen, der er indtegnet på kortet senere (i 1863).

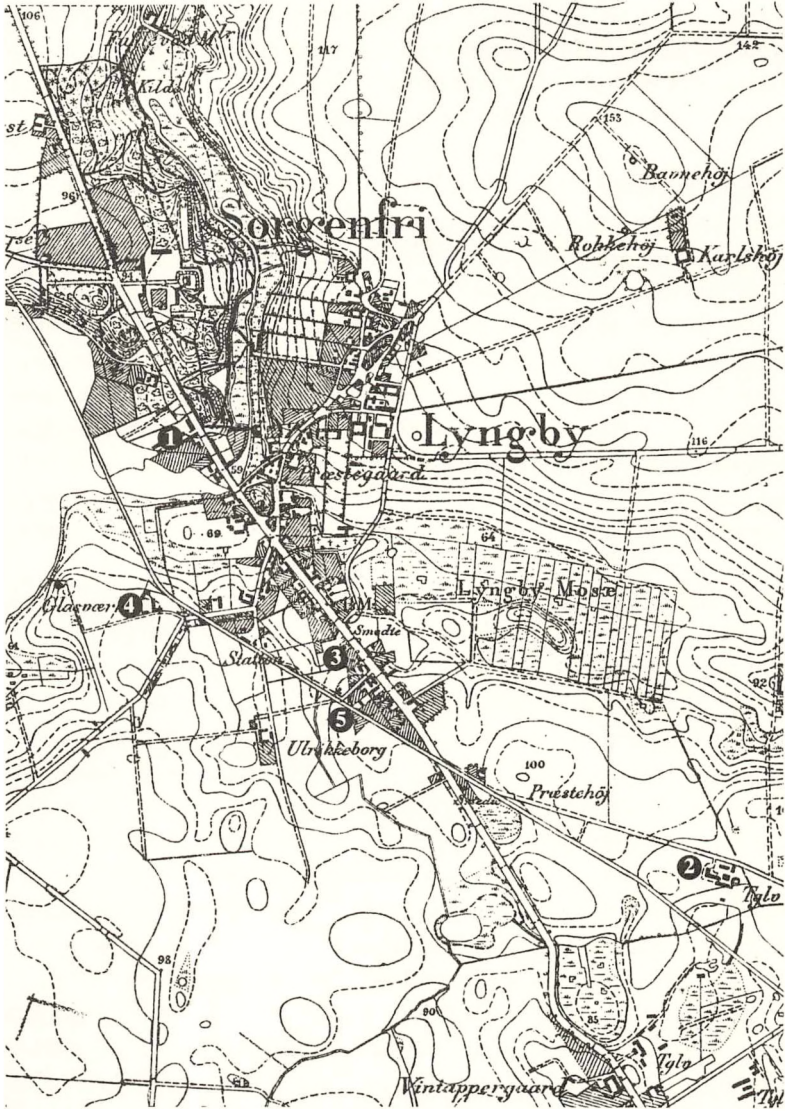
Byen er i 1855 stadig tydeligt opdelt i to dele med hver sit særpræg. Nordøst for kirken ligger Bondebyen med sit uregelmæssige, selvgroede vejnet og sine fritliggende huse uden fælles orientering. Langs med Kongevejen syd for kirken ligger en delvis sammenhængende række huse med Nygaard som sydligste bygning (på hjørnet af Lyngby Hovedgade og den nuværende Mosevej). Denne del af byen er således vokset en smule siden 1840, og desuden er der tilkommet en række huse langs med Bagsværdvej. I modsætning til Bondebyen er husene i det sydlige Lyngby på købstadsvis orienteret langs med vejene.

De to dele af byen forbindes dels af Lundtoftevej forbi kirken, dels af vejen »Bag om Byen« fra den sydlige ende af Lyngby Hovedgade (i dag Gasværksvej-Toftebæksvej-Toftegårdet). Området omkring Lyngby Hovedgade regnedes for det »nye« Lyngby i forhold til Bondebyen; men med bebyggelsen langs Bagsværdvej var der allerede et endnu nyere kvarter under dannelse. Lyngby havde som landsby ikke noget administrativt centrum; men området omkring kirken opfattedes som byens midtpunkt. Her lå Store Kro, fattiggården, Drewsens Hospital, præstegården og Vartov.

Industriens lokalisering fremgår af numrene på kortet: 1. C. C. Becks maskinbyggeri, 2. Lyngby Teglværk og 3. P. C. Bentzens jernstøberi. Disse virksomheder er omtalt nedenfor i kapitel V.

Lyngby omkring 1880

Dette kort (nr. 3) er et udsnit af Generalstabens topografiske Afdelings kort over Danmark i 1:20.000. I forhold til kortet fra 1855 viser dette kort ikke store ændringer i byens udstrækning eller vejføring. De største forandringer kan ses lige nord for stationen, hvor hotel Ny Rustenborg



Udsnit af Generalstabens topografiske Afdelings kort over Danmark i 1:20.000, felt nr. 65 (1877). Gengivet i original målestok. Copyright.

De ydre rammer

er opført (i 1868) på hjørnet af Jernbanevej og Bagsværdvej. På vestsiden af jernbanen tæt ved stationen ses det i 1873-74 opførte Lyngby Glasværk (nr. 4 på kortet), og mellem hotel Ny Rustenborg og glasværket ses dettes arbejderbolig. Nr. 5 er G. F. E. Holmboms jernstøberi.

Lyngby omkring 1900

Kortudsnittet (nr. 4) stammer fra Generalstabens fortrolige kort over Københavns Befæstning i 1:20.000. I modsætning til de forrige kort viser dette en kraftig udvikling, der altså har fundet sted mellem 1880 og 1900.

Trafikalt er vejføringen stadig den samme som på de tidligere kort, både for landevejenes og de indre forbindelsesvejes vedkommende; men desuden er der tilkommet en række nye veje i forbindelse med udstykninger. Nordbanens linieføring gennem Lyngby er blevet ændret i forbindelse med opførelsen af en ny station i 1891 lidt syd for den gamle, og Lyngby-Vedbæk Jernbane er blevet anlagt (i 1900) med udgangspunkt i Lyngby Station og med en karakteristisk sløjfeformet linieføring øst om den sydlige del af Lyngby og tværs igennem Bondebyen.

Et særligt træk i bybilledet er den i 1887-88 anlagte Fæstningskanal, som fører fra Lyngby Sø under Nordbanen og Lyngby Hovedgade, Toftebæksvej og Lyngby-Vedbæk Jernbane ud imod Ermelunden. Kanalen var en del af Københavns Befæstning og skulle føre vandet fra Furesøen og Lyngby Sø til de områder nord for København, som var planlagt oversvømmet i tilfælde af krig for at forhindre en fjendes fremtrængen mod København. Lidt nord for denne kanal ses Mølleåens indløb fra Lyngby Sø til Lyngby Mølledam, ligeledes i form af en gravet kanal umiddelbart nord for det naturlige gennemløb.

Byens form er stadig præget af opdelingen mellem den gamle landsby, som ligger skarpt afgrænset ud imod sine marker, og bebyggelsen langs Lyngby Hovedgade (Kongevejen), der i de mellemliggende år er blevet sammenhængende fra Sorgenfri Slotspark i nord til Vintappersøen i syd. Desuden er der tilkommet en del nye veje: Rustenborgvej, Sorgenfrivej og Baune Allé omkring Fæstningskanalen vest for Lyngby Hovedgade, Rolighedsvej og Nørgaardsvej samt byggeforeningen »Frem« i Vedbækbanens sløjfe øst for Lyngby Hovedgades sydlige del, Vintappervej



Udsnit over Generalstabens fortrolige kort i 1:20.000 over Københavns Befæstning, blad p.8 (1900). Gengivet i original målestok. Copyright.

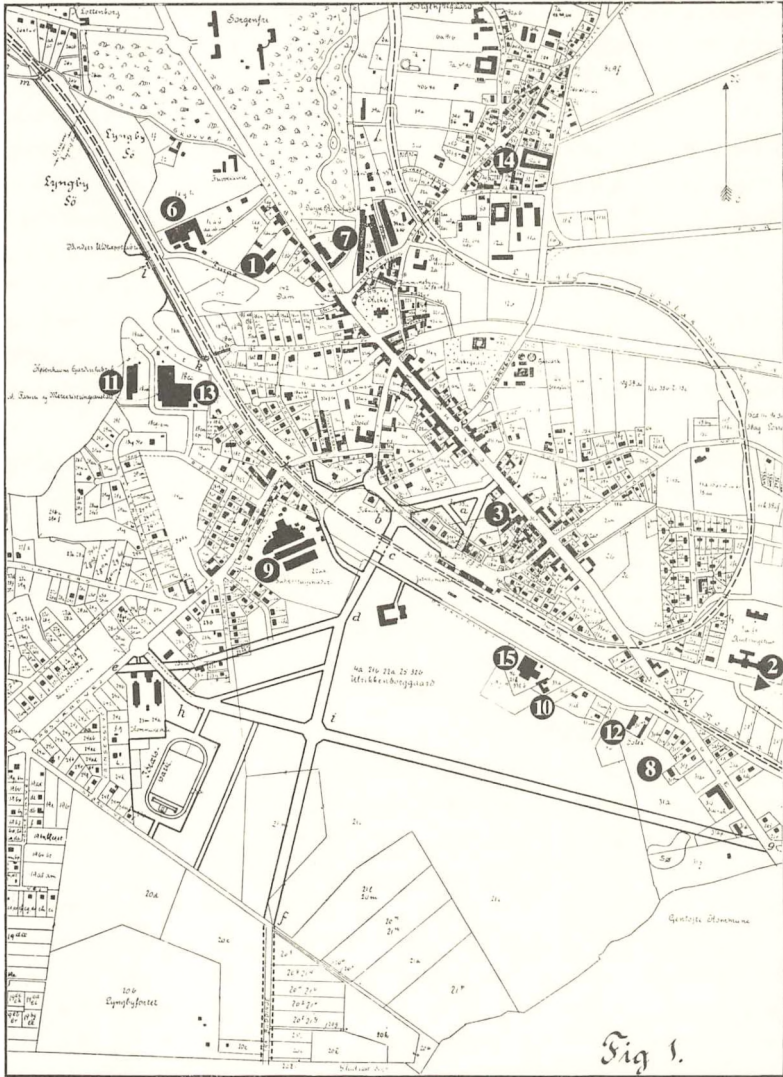
lige nord for Vintappersøen, Parallelvej langs stationsterrænets vestside samt de store udstykninger Engelsborgkvarteret og Sorgenfrigårds-kvarteret hhv. vest og nord for Lyngby. De fleste af disse veje var udstykningsveje i forbindelse med nye beboelseskvarterer; men langs med Parallelvej voksede der efterhånden nogle industrielle virksomheder op, således at der blev tale om et egentligt industri-kvarter. Blandt boligkvartererne skal desuden nævnes »Hollandshuset« ved den sydlige ende af Lyngby Hovedgade (den vinkelformede bygning lige til højre for tallene 31a,33f på kortet).

Af nye industrivirksomheder ses nr. 6. J. L. Binders klædefabrik, 7. Dansk Gardin og Textil Fabrik, 8. V. O. Eyermanns metalvarefabrik og 9. Lyngby Sukkerraffinaderi.

Lyngby omkring 1920

Dette kort (nr. 5) er et stykke af et af Lyngby-Taarbæk Kommunes matrikelkort i 1:4000, antagelig tegnet af kommuneingeniør (senere stadsingeniør i Odense) H. V. Rygner(-Christensen) omkr. 1910 med senere tilføjelser (her gengivet i 1:20.000). I den viste form og beskæring findes kortet i en artikel af kommuneingeniør J. A. C. Rastrup i »Ingeniøren« 1920 om kommende vejoplægninger i Lyngby (de kraftigt optrukne linier navnlig på kortets nederste del), og netop denne redaktion af kortet er derfor byplanhistorisk interessant.

Trafikalt er ændringerne siden 1900 små; men kortet og den tilhørende artikel antyder netop også, at en række trafikmæssige problemer trænger sig på. Det gælder navnlig forbindelsen mellem Lyngby Hovedgade, stationen og Engelsborgkvarteret vest for bykernen, der på dette tidspunkt var det vigtigste udbygningsområde. I 1923 åbnedes Bud-dingevejs viadukt under jernbanen lige nord for stationen samtidig med, at jernbaneoverskæringerne på Bagsværdvej og Vinkelvej lukkedes, og den herved opgravede jordmængde fordeltes langs jernbanedæmningen i den østlige side af Lyngby Sø, hvorved Søpromenaden opstod. Ved denne vejgennembrydning, der var den første af sin art i Lyngby, opstod samtidig det trekantede torv, hvor der allerede i 1920 var planer om at opføre et nyt rådhus. Det blev dog først bygget i 1939-41.



Udsnit af Lyngby-Taarbæk Kommunes matrikelkort i 1:4000 (omkring 1920). Gengivet i ca. 1:14.500.
Lyngby-Taarbæk Kommune

De ydre rammer

Kortet viser navnlig byens form og kvarterinddeling. Øverst ses Bondebyen, der endnu på denne tid har bevaret sin skarpe afgrænsning ud imod markerne mod øst og nord (bortset fra Sorgenfrigårdskvarteret, som ikke er med på dette kort – se kortet s. 106). Mod vest dannede Mølleåen og Sorgenfri Slotspark grænsen, og mod syd lå Lyngby Mose med Fæstningskanalen i bunden. Sammenhængende bebyggelse mellem Bondebyen og det øvrige Lyngby fandtes kun langs med Lundtoftevej.

Lyngbys centrum var på dette tidspunkt området mellem kirken og stationen. Siden 1900 var der ikke tilkommet nyt byggeri i denne del af byen, idet udbygningen nu navnlig foregik i Engelsborgkvarteret og Sorgenfrigårdskvarteret. I selve byen er der navnlig tilkommet nogle huse omkring Rolighedsvej-Nørgaardsvej, og ved Bagsværdvej er ejendommene på Boulevarden opført.

Langs med Parallelvej er der opført endnu tre fabrikker (nr. 10, 12 og 15). Af industrivirksomheder er nr. 10. V. Junckers maskinfabrik, 11. Københavns Gardinfabrik, 12. Eddikesyrefabrikken »Solex« (i dag LYAC), 13. Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt, 14. Dansk Pose Industri og 15. Dansk Staal Industri. Desuden ses det, at flere af de ældre fabrikker er blevet udvidet. De fleste af industrivirksomhederne ligger i en halvcirkel på vestsiden af de tættest bebyggede dele af byen.

Udviklingen 1840-1920

Sammenfattende viser kortene, at Lyngby gennem hele perioden voksede, men at en hurtig vækst først begyndte efter 1880. Den oprindelige landsby, Bondebyen, bevarede under hele denne udvikling både sin interne struktur og sin ydre, skarpe afgrænsning mod ubebyggede områder. I øvrigt foregik væksten først langs med Kongevejen og på de mest egnede dele af jorden omkring denne. Efter 1900 skete væksten navnlig i Engelsborgkvarteret og Sorgenfrigårdskvarteret, selv om der endnu lå store ubebyggede arealer tæt ved Lyngby Hovedgade, navnlig den tidligere Lyngby Mose. Man undgik de sumpede områder, hvor det ville være nødvendigt at dræne og pilotere, idet der var rigeligt af åbent land rundt omkring byen. Da Lyngby var en landsby, behøvede man heller ikke som i en købstad at tage hensyn til en bygrænse og dens juridiske betydning.

III. BEFOLKNINGSFORHOLD

Folketal

Hvis man på grundlag af de statslige folketællinger betragter befolkningsudviklingen i Lyngby i løbet af perioden 1840-1916, kan man først og fremmest iagttage en kraftig befolkningstilvækst. Det fremgår af tabel 1, at hvor i 1840 en tredjedel af sognets indbyggere boede i Lyngby, var der i 1916 tale om over halvdelen, således at altså byens vækst har været forholdsmæssigt større end resten af sognets. Væksten er dog ikke jævn gennem perioden, og undertiden har byens vækst været lavere end for sognet som helhed. Det gælder f.eks. i perioden 1860-1870, hvor byens indbyggertal endda faldt, men hvor resten af sognet trods alt havde en vis vækst. Den stærkeste vækst har ligget i tiden efter 1890, navnlig i perioden ca. 1890-ca.1911. De beregnede vækstprocenter viser dog kun den gennemsnitlige vækst i perioder på hhv. 5 og 11 år og kan derfor ikke sige, i hvilke år væksten evt. har været større eller mindre; men der er i hvert fald en tydelig forskel på væksthastigheden før og efter 1890. I de absolutte tal ses det, at Lyngbys indbyggertal fra 1890 til 1916 voksede med 3235 og herved mere end fordobledes. Spørgsmålet er så, hvem disse mange mennesker var, hvor de kom fra og hvorfor de flyttede til Lyngby. Nogle af dem var naturligvis født i Lyngby; men en meget stor del af befolkningstilvæksten skyldtes tilvandring.⁷⁾

Folketællingslisternes oplysninger om de enkelte personer omfatter i 1901 og i 1911 både fødested og det sted, vedkommende er tilflyttet fra.⁸⁾ Disse oplysninger er udnyttet i tabel 2, 3 og 4. I disse tabeller er der foretaget et udvalg af typiske kvarterer i Lyngby (jfr. kapitel VI om Lyngbys kvarterinddeling), idet det ikke har været muligt at gennemføre undersøgelserne for hele Lyngby.

Tabel 2 viser, at over en tredjedel af de undersøgte personer i 1901 var tilflyttet i løbet af de seneste 5 år (i alt 155 personer) og lidt over halvdelen i løbet af de seneste 10 år (i alt 208 personer). Der har således været en meget stor tilvandring til Lyngby i 1890'erne.

Befolkningsforhold

Tabel 1. Indbyggere i Lyngby Sogn og byen Lyngby 1840-1916.

År	Hele sognet				Heraf byen Lyngby			
	Huse	Hus-stande	Per-soner	Vækst	Huse	Hus-stande	Per-soner	Vækst
1840	362	585	3035		128	231	1175	
1845	393	660	3448	2,6	141	280	1383	3,3
1850	408	739	3623	1,0	148	315	1508	1,7
1855	432	783	3769	0,8	160	357	1665	2,0
1860	459	850	3977	1,1	166	387	1751	1,0
1870	490	954	4296	0,8	171	413	1732	-0,1
1880	558	1084	4823	1,2	219	476	2099	1,9
1890	644	1144	5416	1,2	219	476	2099	2,0
1890	644	1144	5416	3,3	300	508	2556	3,4
1901	1043		7734	2,2	435 ¹⁾		3701	3,2
1906			8605	1,6	487		4329	3,9
1911	1060	2254	9317	3,2	549	1283	5240	2,0
1916	1251	2495	10895		685	1360	5791	

* = Tallene er interpolerede (ud fra tallene fra 1860), idet et antal husstande ikke præcist kan henføres til enten Lyngby eller resten af sognet.

¹⁾: Heraf dog kun 370 beboede huse.

Kilde: Folketællingerne 1840-1916 (Statistiske Meddelelser 4. række, bind 37 hæfte 1 og bind 51 hæfte 1). Tallene er sammentalt fra de originale tællingslister i Rigsarkivet i de tilfælde, hvor trykte tal ikke har foreligget.

Tabel 3 viser, at 55% af undersøgelsespersonerne er tilflyttet fra København og andre steder i Københavns Amt, medens kun 27% er født i København/Københavns Amt (uden for Lyngby). Derimod er 48% født i Danmark uden for København/Københavns Amt. En ret overvejende del af Lyngbys befolkning har således været provinsboere (overvejende sjællændere, men også mange jyder), der efter at have boet et stykke tid i København eller andre steder i hovedstadens omegn er flyttet til Lyngby. En tilsvarende opgørelse fra 1911 viser samme tendens: 58% af de undersøgte personer i 1911 (277 personer) var tilflyttet fra København eller andre steder i Københavns Amt; men kun 29% var født disse steder mod 50% født i provinsen.⁹⁾

Tabel 4 er beregnet på samme måde som tabel 2 og giver tilsyneladende næsten samme resultat: I 1911 var lidt under en tredjedel af de

Tabel 2. Tilflytningstidspunkt for husstandsoverhoveder i udvalgte kvarterer i Lyngby i 1901.

	Asylgade/ Nørregade	Lyngby Hovedgade	Rustenborgvej og Sorgenfrvej	Frem	Hollandshuset	I alt	I alt, pr. 5 år	%
Altid boet i Lyngby	15	14	1	5	1	36	36	9
Tilflyttet før 1881	19	44	4	3	1	71	71	18
- 1881	2	1		1	.	4		
- 1882	3	1		1		5		
- 1883	.	2	.	.	.	2		
- 1884	1	3	1	.	1	6		
- 1885	1	5	.	1	1	8	25	6
- 1886	2	6	1	3	.	12		
- 1887	2	4		.	.	6		
- 1888	1	7	.	1	1	10		
- 1889	.	5	1	3	1	10		
- 1890	2	9		4	1	16	54	13
- 1891	1	5	.	1	.	7		
- 1892	4	3	1	2	.	10		
- 1893	3	4	4	.	1	12		
- 1894	2	5	3	2	.	12		
- 1895	.	9	.	3	.	12	53	13
- 1896	6	10	.	7	2	25		
- 1897	2	6	2	3	1	14		
- 1898	1	13	5	4	3	26		
- 1899	.	20	7	3	1	31		
- 1900	6	27	5	6	15	59	155	38
- 1901	1	.		.	1	2	2	0
Oplysninger mangler	.	2	.	.	5	7	7	2
Husstande i alt	74	205	35	53	36	403	403	99

Med Lyngby menes Lyngby Sogn. Kilde: Folketællingslisterne 1901.

Befolkningsforhold

Tabel 3. Tidligere opholdssted og fødested for husstandsoverhoveder i udvalgte kvarterer i Lyngby i 1901.

	Asylgade/ Nørregade	Lyngby Hovedgade	Rustenborgvej og Sorgenfrivej	Frem	Hollandshuset	I alt	%
Altid boet i Lyngby Sogn	15	14	1	5	1	36	9
Tilflyttet fra København	13	99	23	17	7	159	39
-- København Amt i øvr.	17	24	4	9	10	64	16
-- Sjælland i øvrigt	18	29	2	12	4	65	16
-- Lolland-Falster	1	3	2	.	.	6	1
-- Fyn-Jylland	.	15	1	3	3	22	5
-- Danmark i øvrigt	.	.	1	.	.	1	.
-- Udlandet	6	7		5	1	19	5
Oplysninger mangler/ stedet kan ikke identificeres	4	14	1	2	10	31	8
Husstande i alt	74	205	35	53	36	403	99
Født i Lyngby Sogn	17	23	2	8	4	54	3
-- København	13	41	10	9	3	76	19
-- Københavns Amt i øvr.	6	16	2	7	3	34	8
-- Sjælland i øvrigt	19	54	7	17	11	108	27
-- Lolland-Falster	.	6	2	1	1	10	2
-- Fyn-Jylland	9	45	9	6	5	74	18
-- Danmark i øvrigt	.	2	.	1	.	3	1
-- Udlandet	10	12	2	4	7	35	9
Oplysninger mangler/ stedet kan ikke identificeres	.	6	1	.	2	9	2
Husstande i alt	74	205	35	53	36	403	99

Kilde: Folketællingslisterne 1901.

Tabel 4. Tilflytningstidspunkt for husstandsoverhoveder i udvalgte kvarterer i Lyngby i 1911.

	Asylgade/ Nørregade	Lyngby Hovedgade	Rustenborgvej og Sorgenfrivej	Frem	Hollandshuset	Sorgenfrigårds- kvarteret	I alt	I alt, pr. 5 år	%
Altid boet i Lyngby	12	24	2	8	3	2	51	51	11
Tilflyttet før 1881	3	34	.	4	1	.	42	42	9
- 1881	.	.	.	.	.	.	.	.	.
- 1882	1	.	.	.	.	.	1	.	.
- 1883	.	3	1	.	.	.	4	.	.
- 1884	1	1	.	3	.	.	5	.	.
- 1885	1	4	.	1	.	.	6	16	3
- 1886	.	2	1	4	.	1	8	.	.
- 1887	3	5	.	.	.	.	8	.	.
- 1888	1	1	.	.	.	.	2	.	.
- 1889	.	.	1	2	.	.	3	.	.
- 1890	2	.	.	3	.	2	7	28	6
- 1891	1	5	.	1	1	1	9	.	.
- 1892	.	3	1	4	.	1	9	.	.
- 1893	2	2	2	2	1	.	9	.	.
- 1894	.	2	.	1	.	.	3	.	.
- 1895	2	10	.	3	.	.	15	45	9
- 1896	.	10	.	3	2	.	15	.	.
- 1897	1	2	.	2	3	.	8	.	.
- 1898	.	6	1	2	.	.	9	.	.
- 1899	1	4	3	3	.	.	11	.	.
- 1900	2	6	2	1	1	2	14	57	12
- 1901	4	6	2	3	.	2	17	.	.
- 1902	.	12	2	2	.	2	18	.	.
- 1903	1	11	2	3	3	.	20	.	.
- 1904	1	6	.	3	1	.	11	.	.
- 1905	3	11	1	2	2	2	21	87	18
- 1906	1	7	3	1	4	2	18	.	.
- 1907	.	16	2	5	1	1	25	.	.
- 1908	2	16	3	1	2	4	28	.	.
- 1909	2	6	2	4	2	5	21	.	.
- 1910	4	24	5	5	7	5	50	142	30
Oplysninger mangler	.	1	1	1	3	1	7	7	1
Husstande i alt	51	240	37	77	37	33	475	475	99

Med Lyngby menes Lyngby Sogn. Kilde: Folketællingslisterne 1911.

Befolkningsforhold

undersøgte personer tilflyttet i løbet af de seneste 5 år og næsten halvdelen i løbet af de seneste 10 år. Men hvor der i 1901 var 208 personer, der var tilvandrede i perioden 1890-1900, ses nu kun 102 personer at være tilflyttet i denne periode, og disse 102 personer behøver ikke engang at være identiske med nogen af de 208. Sammenstillingen af de to tabeller viser således, at der har været et stort »gennemtræk«, d.v.s. at mange er flyttet videre efter at have boet et stykke tid i Lyngby.¹⁰⁾

Hovedårsagen til denne store tilvandring til Lyngby må have været et stærkt stigende antal arbejdspladser i byen, selv om Lyngbys tiltagende betydning som beboelsesby for pensionister og folk med arbejde i København også må tages i betragtning. En nærmere bestemmelse af tilvandringens karakter vil derfor kunne fremgå af en undersøgelse af udviklingen i erhvervsfordelingen, jfr. nedenfor tabel 5-6.

Erhvervsfordelingen

Til belysning af udviklingen i erhvervsfordelingen i løbet af perioden 1840-1916 er der foretaget en gennemgang af folketællingerne i 1840, 1870, 1901 og 1916. Tællingerne i 1840 og 1916 viser situationen ved periodens begyndelse og slutning. 1870-tællingen er medtaget for at undersøge, om jernbanens tilkomst i 1863 og det generelle opsving i dansk industri omkr. 1870 har givet sig udtryk i erhvervssammensætningen, og tællingerne fra 1890 og 1901 skal belyse udviklingen i begyndelsen af den stærke vækstperiode fra ca. 1890 og fremefter (jfr. tabel 1). Resultaterne af gennemgangen af folketællingerne er opført i tabel 5 og 6.¹¹⁾ Det fremgår af tabellerne, at Lyngby i sin erhvervsfordeling i 1840 havde et iøjnefaldende købstadspræg til trods for sin formelle status som landsby, idet håndværk, handel og anden service tilsammen tegner sig for over halvdelen af det samlede erhvervsliv. Foruden de sædvanlige landhåndværk fandtes her repræsenteret købstadshåndværk som bogbinder, glarmester og urmager, og hertil kom desuden de offentlige og halvoffentlige serviceydelser, som omtales i kapitel I: Apotek, hospital, læge, jordemoder, postkontor og gæstgiverier. Derimod omfattede erhvervsfordelingen kun ganske få industrielle elementer, nemlig resterne af de i kapitel I omtalte, merkantilistiske industrier fra slutningen af

Tabel 5. Erhvervsfordelingen i byen Lyngby 1840-1916, opgjort i antal beskæftigede.

	1840	1870	1890	1901	1916
1. Landbrug	57	72	83	60	33
2. Håndværk	79	136	147	311	273
3. Industri	10	8	29	378	832
4. Handel	40	68	111	158	245
5. Anden service	53	60	123	293	474
6. Arbejdere ¹⁾	79	108	158	210	148
7. Andet	3	4	6	14	28
Arbejdsstyrken i alt	321	456	657	1424	2033

¹⁾: D.v.s. daglejere, arbejdsmænd osv., hvis arbejde ikke er nærmere defineret, og som derfor ikke kan indpasses i de andre grupper.

Kilde: Folketællingslisterne 1840, 1870, 1890, 1901 og 1916.

Tabel 6. Erhvervsfordelingen i byen Lyngby 1840-1916, opgjort i % af arbejdsstyrken.

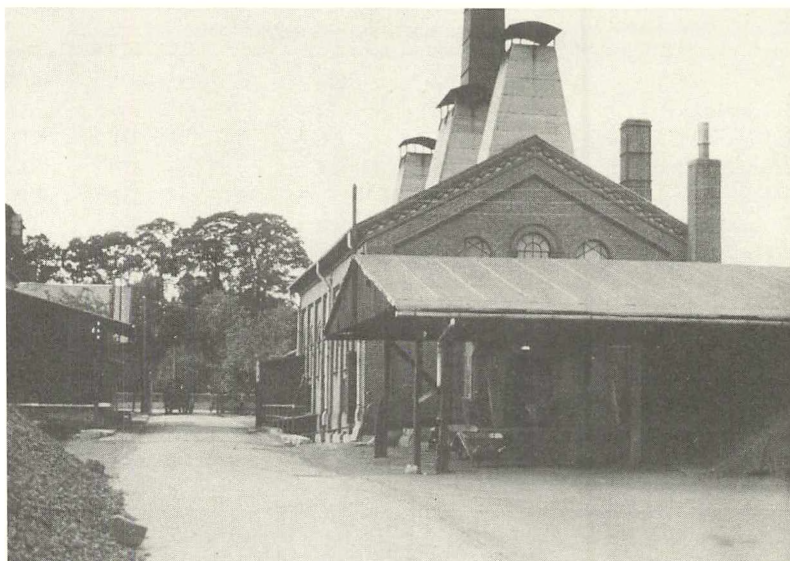
	1840	1870	1890	1901	1916
1. Landbrug	17,8	15,8	12,6	4,2	1,6
2. Håndværk	24,6	29,8	22,4	21,8	13,4
3. Industri	3,1	1,8	4,4	26,5	40,9
4. Handel	12,4	15,0	16,9	11,1	12,1
5. Anden service	16,5	13,2	18,7	20,6	23,3
6. Arbejdere ¹⁾	24,6	23,7	24,0	14,7	7,3
7. Andet	0,9	0,9	0,9	1,0	1,3
% i alt	99,9	100,2	99,9	99,9	99,9

¹⁾: D.v.s. daglejere, arbejdsmænd osv., hvis arbejde ikke er nærmere defineret, og som derfor ikke kan indpasses i de andre grupper.

Kilde: Folketællingslisterne 1840, 1870, 1890, 1901 og 1916.

1700-tallet. Folketællingen nævner en bleger, en formskærer og 6 vævere. Nogle af de 79 daglejere har muligvis også været beskæftiget i industri, idet det dog er umuligt at afgøre, hvor stor en del af dem der har arbejdet uden for landbruget. Under alle omstændigheder har industrien ikke haft nogen betydning som erhverv i Lyngby i 1840. Derimod har håndværk, handel og service tilsammen domineret byens erhvervsliv

Befolkningsforhold



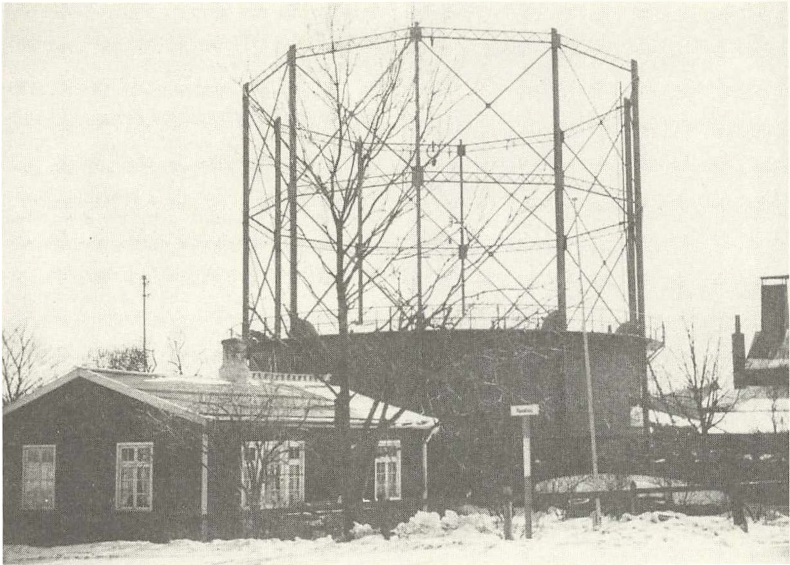
Lyngby Gasværk opførtes i 1895 som det første af byens kommunale værker. Placeringen på Toftebæksvej ved Fæstningskanalens sydlige side var uheldigt valgt, idet kullene måtte omlæsses på Lyngby Station og derefter køres til gasværket på hestevogne.

Lyngby-Taarbæk Kommune

i en sådan grad, at en stor del af disse funktioner må have rettet sig mod byens opland.

I 1870 havde Lyngby stadig købstadspræg med mange forskellige erhverv repræsenteret. Blandt de 8 personer, der i tabel 5 nævnes som beskæftiget i industri, er der to jernstøbere og to fabrikanter; men selv om man derfor må antage, at en del af de mange arbejdsmænd har været industriarbejdere, er det tydeligt, at industrien heller ikke i 1870 har spillet nogen rolle i Lyngbys erhvervsliv. Tallene for de forskellige erhvervsgrupper har i de 30 år siden 1840 ændret sig så lidt, at man nærmest må betragte erhvervssituationen som uændret. At Lyngby er blevet stationsby, markerer sig i folketællingen kun ved jernbanepersonalets tilstedeværelse med 6 personer.

Erhvervsfordelingen i 1890 udviser ikke store forskelle fra 1840 og

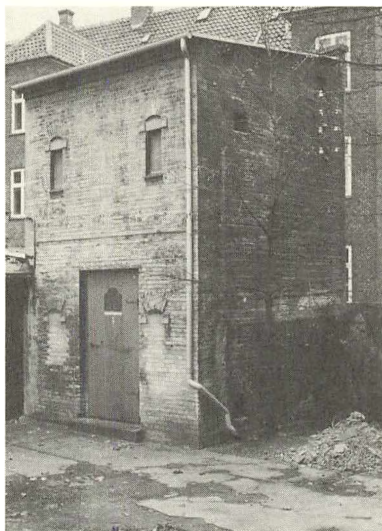


Gasværket blev i 1904 udvidet med den karakteristiske store trykbeholder. Trods flere forbedringer blev gasværket efterhånden umoderne, og da Lyngbys udbygning tog fart i 1930'erne, valgte man i stedet for en udvidelse at supplere produktionen med gas fra Strandvejsgasværket. Lyngby Gasværk nedlagdes i 1941. Lyngby-Taarbæk Kommune

1870. Af nye erhverv nævner folketællingen ingeniører, kontorchefer og kontorister, hvoraf nogle antagelig har været beskæftiget i København, samt væsentligt mere post- og jernbanepersonale. Forholdsmæssigt har både landbrug og håndværk tabt betydning, selv om de absolutte tal er steget. Industri, handel og anden service udviser en lille relativ stigning, og der er en noget større stigning i antallet af udefinerede arbejdere, som i absolutte tal tegner sig for en fjerdedel af arbejdsstyrken. Også her må det konkluderes, at erhvervsudviklingen har været begrænset frem til 1890.

I 1901 udviser erhvervsfordelingen markante ændringer i forhold til 1890. Det er iøjnefaldende, at der i folketællingen forekommer langt flere erhvervsbetegnelser end hidtil, og at der navnlig optræder en række nye industrielle erhvervsbetegnelser: appretører, forrettere, kantersker,

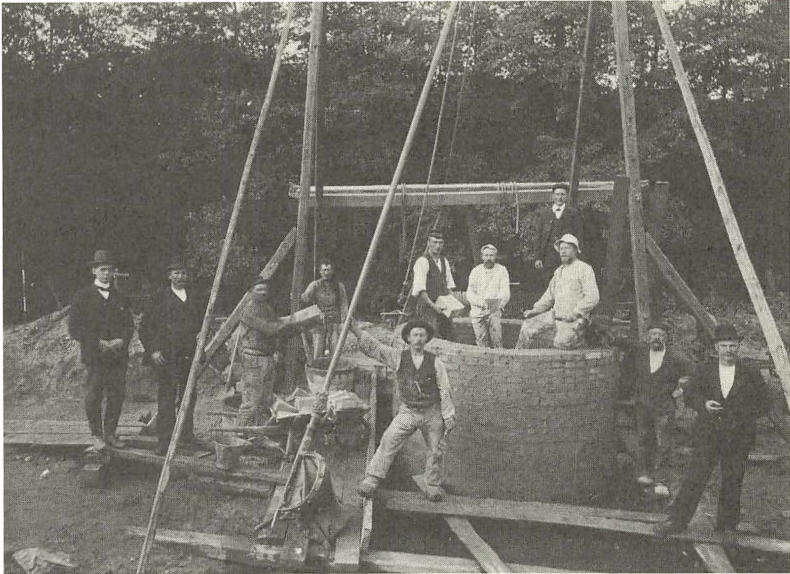
Befolkningsforhold



Lyngby fik elektricitet i 1909. Strømmen kom fra Skovshoved Elektricitetsværk (senere NESAs), og ledningerne tilsluttedes den 12. juni (iflg. Københavns Amts Avis samme dag). Elektriciteten fordeltes i Lyngby fra denne transformatorstation, der står i haven til Lyngby Hovedgade 44, og som stadig anvendes. Den står over for at skulle nedlægges; men indtil videre står den gamle bygning fra 1909 som et monument over den moderne tekniks indførelse i Lyngby.

Byhistorisk Samling

mendersker, mønstertegnere og -læsere, spindere, spolere (alle disse betegnelser stammer fra tekstilindustrien) samt tekniske erhvervsbetegnelser (erhverv, der begynder med »maskin-«, samt f.eks. telefonistinder). Desuden er der en stor vækst i antallet af kontorister (fra 19 i 1870 til 47 i 1901). I absolutte tal er arbejdsstyrken vokset fra 657 i 1890 til 1424, altså mere end en fordobling på 11 år, og de relative procenttal må derfor her tages med endnu større forbehold end ved de tidligere beregninger: F.eks. er antallet af beskæftigede inden for håndværk vokset med over 100%, selv om håndværk relativt er gået tilbage, og det relative fald i antallet af arbejdere må delvis tilskrives mere omhu i det statistiske materiale, idet arbejdsstedet nu nævnes i folketællingslisterne og dermed kan definere betegnelsen »arbejder« nærmere. Der ses en stor relativ tilbagegang for landbruget og en stor relativ fremgang for industrien, medens de øvrige erhvervsgrupper udviser mindre ændringer. I absolutte tal er industrien sprunget fra 29 arbejdspladser i 1890 til 378 i 1901 og er således fra at have været den mindste erhvervsgruppe i byen blevet den største i løbet af 1890'erne.



Da sognerådet i 1902 besluttede sig til at anlægge et vandværk i Lyngby, kom det indirekte til at medføre oprettelsen af kommunens tekniske forvaltning. Vandværket blev anlagt ved Mølleåen mellem Bondebyen og Sorgenfri Slotspark, hvor det stadig findes. Fotografiet viser muringen af samlebrønden i 1903. Helt til venstre står lederen af arbejdet, ingeniør H. V. Rygner, der året efter blev ansat som kommuneingeniør – altså Lyngby-Taarbæk Kommunes første stadsingeniør.

Byhistorisk Samling

Ved periodens slutning i 1916 har tilkomsten af nye erhverv ifølge folketællingen navnlig fundet sted inden for service og teknik: chauffører, cykelhandlere, damefrisører, garderobeforvaltere, journalister, målerkontrollører, tandlæger og -teknikere. I absolutte tal er arbejdsstyrken i de 15 år fra 1901 til 1916 vokset fra 1424 til 2033, altså en både absolut og relativt lavere vækst end i 1890'erne. Relativt har udviklingen fulgt de samme hovedlinier som i 1890'erne: Tilbagegang for landbruget og stor fremgang for industrien. Også håndværket er gået relativt tilbage, medens handel og service udviser små ændringer. De udefinerede arbejdes forholdsvis antal er blevet yderligere reduceret, også i dette tilfælde utvivlsomt på grund af en forbedring af det statistiske materiale.

Befolkningsforhold

Hovedtendensen i periodens erhvervsudvikling er et kraftigt forholds-mæssigt fald i beskæftigelsen i landbruget og en kraftig stigning i industri. Håndværk udviser en forholds-mæssig tilbagegang, i periodens sidste del også i absolutte tal, medens handel forholds-mæssigt ligger på et højt, uændret niveau gennem hele perioden. »Anden service« udviser en lille forholds-mæssig stigning; men alligevel er erhvervsgruppen ved periodens slutning blevet den næststørste. Industrien er i tiden mellem 1890 og 1901 blevet det største erhverv og er i 1916 absolut det dominerende erhverv. Idet således den største udvikling ses at være sket inden for handel/service og industri, vil disse erhverv blive mere indgående behandlet i kapitel IV og V. I resten af dette kapitel lægges udviklingen i erhvervs-sammensætningen til grund for en undersøgelse af, hvilken slags by Lyngby var eller blev i perioden 1840-1916.

Lyngby som by – men hvilken slags by?

En by kan defineres ud fra kriterier, der omfatter størrelse, tæthed og erhvervsstruktur samt juridisk status.¹²⁾ Hertil kommer desuden tilstedeværelsen af servicefunktioner over for byens opland samt social differentiering i samfundet. For at man kan tale om en by, skal den (efter en traditionel norm for mindstestørrelserne) have over 250 indbyggere, der må højst være 50 meter mellem husene, og mindst 75% af de erhvervsaktive skal være beskæftiget uden for landbrug og skovbrug m.m. Med »juridisk status« kommer købstadsbegrebet ind – det forhold, at muligheden for at holde marked og drive håndværk afhænger af en særlig tilladelse (købstadsprivilegier), som også omfatter et vist selvstyre og egen domstol, begge dele set i forhold til det omliggende landområde.

I 1840 havde Lyngby 1175 indbyggere i tætliggende huse, og 82,2% af den erhvervsaktive befolkning var beskæftiget uden for landbrug m.m. Servicefunktionerne over for oplandet er allerede opregnet ovenfor. Den sociale differentiering i byen spændte fra hoffunktionærene på Sorgenfri Slot over en række af proprietærer, embedsmænd, håndværkere, handlende og landarbejdere til fattiggårdens beboere. Samtidig litteratur nævner, at Lyngby også bygningsmæssigt har haft købstadspræg på dette tidspunkt (jfr. ovenfor kapitel I).



Selv om vandværket blev taget i brug i 1904, var det ikke ensbetydende med, at alle huse fik indlagt vand med det samme. Dette fotografi viser et hold arbejdere, der er ved at indlægge vand i Bondebyen i 1916. På billedet ses helt til venstre gas- og vandmester Andreas Malmgreen med sønnen Ludvig, og bag ham broderen, anboringsmester Holger Malmgreen.

Byhistorisk Samling

Lyngby havde således de fleste af de træk, der kendetegnede en købstad, men ikke købstadsprivilegier. Der var givet mange personlige handels- og håndværksbevillinger til beboere i Lyngby; men byen havde intet byråd og ingen særskilt domstol. Alt i alt fremgår det dog, at Lyngby i 1840 i praksis har fungeret som en købstad.

Men hvilken slags købstad? De danske købstæder kan opdeles i landsdelscentre, regionale centre, oplandsbyer (3-6.000 indbyggere) og småbyer (under 3000 indbyggere), og Lyngby må i hvert fald skulle findes i en af de sidstnævnte grupper. Lyngby havde i 1840 1175 og i 1911 5240 indbyggere, og indsat i et skema¹³) over de danske købstæder i disse år ville byen være nr. ca. 42 blandt de 68 købstæder i 1840 og nr. ca. 31

Befolkningsforhold

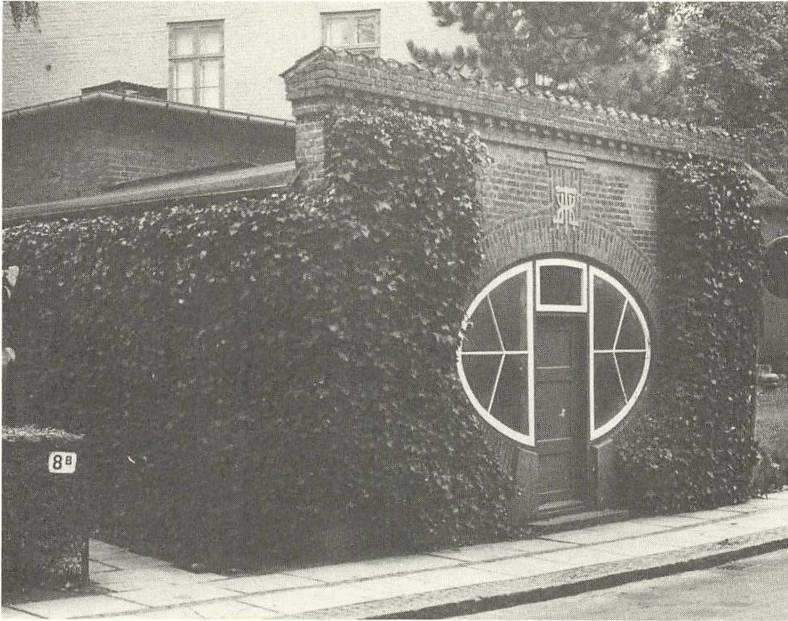
Tabel 7. Erhvervsfordelingen i en småby, en oplandsby og Lyngby i 1840.

	Oplandsby (3-6.000 indb.)	Småby (-3.000 indb.)	Lyngby 1175 indb.
Landbrug	4,0	3,1	17,8
Søfart og fiskeri	4,5	7,1	0,0
Håndværk og industri	39,5	38,5	27,7
Handel og omsætning	8,8	10,3	12,4
Civile embedsmænd m.m.	8,2	9,0	} 16,5
Militært personel	4,4	1,3	
Daglejere og tyende	21,8	22,6	24,6)
Andet	8,8	8,1	0,9
I alt %	100,0	100,0	99,9

): Tyende er ikke medregnet som erhvervsaktive i tallene for Lyngby, som stammer fra tabel 6. Kilde i øvrigt: Urbaniseringsprosessen i Norden (1977) bd.3 s.189.

blandt de 73 købstæder i 1911. Sagt på en anden måde var Lyngby i 1840 på størrelse med Nykøbing Mors, Ringsted, Holstebro og Nibe og i 1911 lidt større end Varde og Kalundborg, men lidt mindre end Hillerød og Skive.¹⁴⁾

Efter sit befolkningstal skulle Lyngby ifølge denne opdeling i 1840 være en småby og i 1911 en oplandsby.¹⁵⁾ En undersøgelse af, hvilke bymæssige funktioner Lyngby i praksis udførte, vil dog nok bedre end befolkningstallet kunne bestemme byens placering i forhold til købstæderne. Hvis man sammenligner Lyngbys erhvervsfordeling i 1840 med den beregnede gennemsnits-erhvervsfordeling i hhv. en oplandsby og en småby,¹⁶⁾ ser man af tabel 7, at Lyngby, der altså ud fra sit indbyggertal skulle være en småby, næppe helt kan sammenlignes med købstæder med under 3000 indbyggere. Landbrugselementet er udpræget stærkere end i en gennemsnitskøbstad, og i de øvrige tal er udsvingene ikke éntydige. Det er dog værd at hæfte sig ved, at tallet for håndværk og industri i Lyngby næsten er på niveau med købstadstallene, og at tallet for handel er højere end i gennemsnitskøbstaden. Alene dette sidste peger hen imod en udpræget oplandsfunktion i Lyngby.



I takt med indlæggelsen af rindende vand og dermed ønskerne om vandskyllende toiletter steg også kravene til kloakanlæg. Hovedgaden og Bondebyen var blevet kloakeret til Mølleåen i hhv. 1891 og 1896, men uden rensningsanlæg. Alle byens toiletter var uden afløb og tømtes af natmænd, der læssede af på en plads omtrent, hvor nu Baunegårdsskolen ligger. I 1909 byggedes et biologisk rensningsanlæg (det første af sin slags i Danmark) mellem Bondebyen og Mølleåen lidt nord for vandværket, og samtidig opførtes en kloakpumpestation, som skulle pumpe kloakvandet fra den lavestliggende del af Lyngby op til rensningsanlægget. Kloakpumpestationen, der ses på billedet, ligger ud for Lundtoftevej 8. Dørpartiet er udformet i jugendstil, og over døren ses – som vistnok det sidste sted i Lyngby – det spejlsmonogram, som Lyngby-Taarbæk Kommune anvendte, indtil heraldikeren Anders Thiset i 1916 tegnede det nuværende, dobbelte våbenskjold.

Byhistorisk Samling

En oplandsby og en småby kan endvidere beskrives ud fra spredningen i de repræsenterede håndværks- og industrifag, hvor oplandsbyerne i 1840 har haft ca. 30-50 fag repræsenteret, medens småbyerne har haft ca. 20-40.¹⁷⁾ I Lyngby kan der i 1840 identificeres 32 fag, således at man ud fra dette kriterium snarest må betegne byen som »småby«.

Befolkningsforhold



Lyngby Brandvæsen går tilbage til 1904, hvor det oprettedes som frivilligt brandkorps, og hvor de første brandhaner blev opsat i forbindelse med vandværkets åbning. Før den tid var det mere tilfældigt, hvem der mødte til brandslukning, og aviserne bragte gentagne gange klager over brandvæsenets manglende effektivitet. Dette fotografi fra Lyngby Mølles brand i 1897 giver et indtryk af brandvæsenets daværende mandskab og materiel.

Byhistorisk Samling

Ud fra disse forskellige kriterier, der kan opstilles til beskrivelse af de danske købstæder, kan Lyngby således ikke i 1840 betegnes som enten oplandsby eller småby. Da imidlertid også småbyerne har haft et vist opland at betjene,¹⁸⁾ er det måske mest rimeligt at sige, at Lyngby i 1840 var en stor småby på vej til at blive en oplandsby.

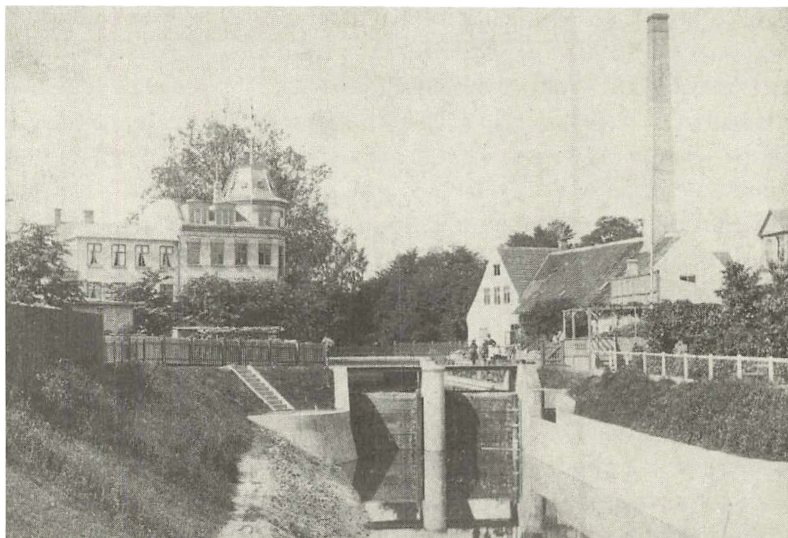
Forholdene kompliceres ved, at Lyngby på grund af Københavns nære beliggenhed og den århundredgamle vareudveksling med hovedstaden selv var en del af Københavns opland og bar præg af det. Det er derfor nok ikke muligt at klassificere Lyngby som by uden at lade påvirkningen fra København indgå som et væsentligt element. Allerede i 1840 var denne påvirkning til stede fysisk gennem landstederne og

Mølleå-industrien og økonomisk gennem vareudvekslingen med København, og i løbet af perioden skete der en så forskellig udvikling af de enkelte sider af Lyngbys bymæssige funktioner, at ingen af de generelle kategorier af byer passer på Lyngby: Industrien nåede op på hovedstadsniveau, handel og service var som i en oplandsby, og omfanget af håndværk rakte ikke ud over byens og sognets eget behov – her bød københavnske mestre endda undertiden på entrepriser i Lyngby.¹⁹⁾ Med en sådan spredning i de enkelte erhvervsfunktioners omfang kan Lyngby omkring århundredskiftet næppe sammenlignes med ret mange andre byer.

Man kan efter den ovenfor opstillede beskrivelse heller ikke betegne Lyngby som en stationsby, selv om denne betegnelse undertiden ses anvendt i samtidig litteratur. En stationsby defineres som en »bymæssig bebyggelse uden for købstæderne, som ikke er forstæder, med en sammenhængende bebyggelse af bymæssig karakter og mindst 250 indbyggere«. ²⁰⁾ Denne definition er meget rummelig, men ikke særligt præcis, og den omfatter ikke det præg af hastig opvækst, nybyggertilværelse og åndelig og politisk brydning, som samtiden tilsyneladende har fundet meget karakteristisk for stationsbyerne.²¹⁾ Fra andre, ældre fremstillinger om stationsbyerne kan desuden sammendrages den karakteristiske beskrivelse »bymæssige bebyggelser uden for købstæderne med kraftigere befolkningsvækst end det omgivende land i de sidste årtier før og de første årtier efter århundredskiftet«. ²²⁾ og denne beskrivelse udtrykker således, at fremkomsten af de fleste stationsbyer er knyttet til en bestemt, forholdsvis kort periode. Dette forhold har antagelig i samtiden medført en anderledes oplevelse af Lyngby: Her var ikke tale om en ny by, der voksede frem eller totalt ændrede udseende, men om en gammel og etableret by, hvor de nye elementer kunne indføres i de gamle.

De generelle stationsby-definitioner dækker, trods den førstnævnte passus om forstæder, heller ikke byer, der i den grad var påvirket af en nærliggende storby, som Lyngby var det.

Spørgsmålet er så, om man i stedet for »stationsby« kan definere en særlig bytype, »den københavnske omegnsby« eller tilsvarende betegnelse. Hvis man skal lede efter et sidestykke til Lyngby i perioden



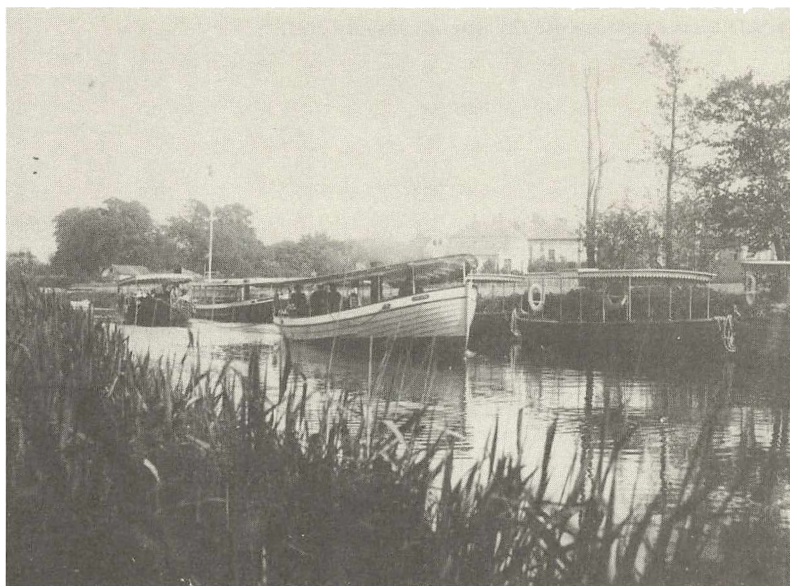
Som et led i Københavns Landbefæstning anlagdes i 1887 den såkaldte Fæstningskanal fra Furesøen til Lyngby Sø og herfra gennem Lyngby til Ermelunden. I dag er kun strækningen vest for Lyngby Hovedgade bevaret. Dette fotografi viser Fæstningskanalen umiddelbart øst for Hovedgaden omkring 1890. Til venstre ses Lyngby Hovedgade 38 og 36, som måtte ombygges ved kanalens anlægning. Til højre ses F. T. P. Hamanns bagergård (Hovedgaden 5, nu nedrevet), hvor et privat elektricitetsværk på dette tidspunkt forsynede Lyngby med gadebelysning.

Byhistorisk Samling

1840-1916, må det i hvert fald blive i nærheden af København, og der kan derfor kun blive tale om Frederiksberg, Glostrup og Hørsholm.

Frederiksberg beskrives i 1858 som en landsby, der på grund af bebyggelsens karakter og indbyggernes erhverv ligner en købstad, men nærmest må betragtes som en forstad til København.²³) I 1872 beskrives Frederiksberg som hverken land- eller købstadskommune, men som en forstad til København med 16.878 indbyggere og store industrivirksomheder.²⁴) I det hele taget må Frederiksberg nok betragtes som så sammenhængende med København, at en sammenligning med de fritliggende byer bliver meningsløs.

Glostrup omtales i 1858 som en almindelig landbrugslandsby, omend med jernbanestation.²⁵) I 1872 omtales landbrug og mælkehandel med



Fæstningskanalens anlægning var en forudsætning for etableringen af bådarten med dampbåde mellem Lyngby og Frederiksdal. Sejladsen begyndte i 1893 med anløbsplads i Fæstningskanalen ved Sorgenfrivej (samme sted som i dag). Fotografiet viser en af dampbådene med en slæbebåd umiddelbart efter afgang fra Lyngby i 1898. Byhistorisk Samling

København stadig som eneste erhverv, selv om forskellige former for bymæssig service nævnes (distriktslæge, apotek, bryggeri, bageri med købmandshandel, jernbanestation).²⁶⁾ I 1898 omtales det, at 291 af sognets 1709 indbyggere i 1890 levede af industri (mod 565 af jordbrug, 199 af handel (heraf 91 mælkehandlere) og 451 af andre erhverv); men industrivirksomhedernes art nævnes ikke.²⁷⁾ Glostrup by havde i 1901 1174 indbyggere, i 1906 1968 og i 1911 2231 indbyggere, og i 1906 levede 1226 af hele sognets 2807 indbyggere af håndværk og industri, 813 af landbrug m.m., 351 af handel og 119 af trafik m.m.²⁸⁾ I 1920 omtales Glostrup som en »stor købstadlignende sogne- og stationsby«, der i 1916 havde 2502 indbyggere,²⁹⁾ og på denne tid opregnes 8 industrielle virksomheder med i alt ca. 270 arbejdere.³⁰⁾ Ud fra disse oplysninger synes Glostrup at måtte betragtes som en udpræget stationsby.

Befolkningsforhold

Tabel 8. Erhvervsfordelingen i Lyngby og Hørsholm i 1911.

	Lyngby		Hørsholm	
	Personer	%	Personer	%
Landbrug	271	5,2	40	3,5
Håndværk og industri	2519	48,1	526	46,1
Handel	893	17,0	208	18,2
Transport	322	6,1	66	5,8
Indbyggertal	5240		1142	

Kilde: Trap: Danmark, 4. udgave (1920).

Hørsholm omtales i 1858 som en »by eller flække, bygget som en lille købstad med flere handlende og håndværkere«, og der nævnes bymæssige funktioner som tinghus, postkontor, distriktslæge, apotek og to private skoler.³¹) I 1872 omtales det, at der desuden findes tre små klædefabrikker i byen, og desuden regnedes den nærliggende Usserød Klædefabrik i Birkerød Sogn (100-170 arbejdere) i visse henseender med til Hørsholm Sogn.³²) I 1898 omtales Hørsholm som »en velbygget købstadlignende flække« med 670 indbyggere i 1890 og med lidt industri.³³) Byen havde i 1901 900 indbyggere, i 1906 1140 og i 1911 1142 indbyggere, og i 1906 levede af hele sognets 2122 indbyggere 795 af håndværk og industri, 392 af landbrug m.m., 268 af handel og 183 af trafik m.m.³⁴) I 1920 omtales Hørsholm stadig som en købstadlignende by, der i 1916 havde 1330 indbyggere. Der omtales lidt industri og en lang række bymæssige servicefunktioner.³⁵)

Ud fra disse oplysninger synes Hørsholm på mange punkter at kunne betragtes som et sidestykke til Lyngby, selv om Hørsholm var mindre og havde mindre betydning som oplandsby: Begge byer omtales allerede omkring 1850 som købstadsprægede og med bymæssige serviceydelser over for et nærliggende industriområde, og selv om Lyngby blev langt mere præget af industrierhvervet, og i det hele taget blev meget større end Hørsholm, forblev de to byers erhvervsstruktur i øvrigt temmelig ens i perioden, jfr. tabel 8.

Resultatet af sammenligningerne bliver således, at Lyngby ikke kan henregnes til nogen af de to generelle typer »købstad« eller »stationsby«, men at byen kun kan sammenlignes med Hørsholm. Der kan naturligvis ikke på dette grundlag tales om en særlig bytype.

IV. HANDEL, TRAFIK OG ANDEN SERVICE

Denne fremstilling handler primært om udviklingen inden for Lyngbys industri og fysiske udformning. Imidlertid har de foregående kapitler vist, at ikke kun industrien, men også handel, trafik og anden service har haft en væsentlig betydning for byens fysiske vækst og udformning, og det vil derfor være naturligt at give en kort oversigt over udviklingen inden for disse erhverv. En egentlig undersøgelse af Lyngby som handelsby falder derimod uden for denne fremstillings rammer.

Det fremgår af tabel 5, at Lyngbys handel allerede i 1840 lå på et forholdsvis højt niveau, og tabel 6 viser, at handelens andel af erhvervsfordelingen var forholdsvis konstant gennem perioden 1840-1916, medens anden service (herunder trafik) var svagt tiltagende. Først ved periodens slutning havde industrien overhalet disse erhverv og var blevet absolut dominerende i byens erhvervsliv.

Handelens udvikling

Omkring 1840 gjaldt endnu købstædernes eneret på at drive handel og håndværk, og den handel, der alligevel blev drevet i Lyngby, var baseret på personlige privilegier meddelt af amtet, ligesom det var tilfældet i Hørsholm. I modsætning til Hørsholm, hvor der holdtes marked to gange om året, omtales det intetsteds, at der skulle have været holdt marked i Lyngby.³⁶⁾

Der har i Lyngby ikke været store købmandsgårde, som det var karakteristisk for provinskøbstæderne. Dog havde byens to kroer, »Holland« og Store Kro, begge en vis lighed med sådanne købmandsgårde, navnlig Store Kro. »Holland«, hvis navn senere blev forvansket til »Hold'an«, lå på hjørnet af Lyngby Hovedgade og Jernbanevej, altså ved det vejkryds, hvor landevejen mellem landsbyerne i Gladsaxe og Søllerød sogne krydsede Kongevejen. Kroen havde i 1870'erne rejsestald, købmandsforretning og hestehandel samt landbrugsbygninger (»Hollandshuset« fik senere sit navn, fordi det blev bygget på kroens

Handel, trafik og anden service



Den gamle postgård fra 1700-tallet (Lyngby Hovedgade 11) og rejsestalden (til venstre i billedet, Lyngby Hovedgade 9) hørte sammen med kroen Holland overfor på hjørnet af Lyngby Hovedgade og Jernbanevej, og de to bygninger dannede en arkitektonisk helhed. Da kroens hovedbygning blev ombygget i 1915 til sit nuværende udseende, skulle den derfor stadig minde om postgården, som imidlertid blev revet ned omkring 1970. Postgården ses her i 1915, hvor dens stueetage var indrettet til butikker. Det var i denne bygning, at Lyngbys første kommunekontor åbnede i 1883, i sagfører Peter Baumanns kontor. Anker Nielsen

jord syd for byen), og til »Holland« hørte også Postgården, hvor Lyngby Postkontor fandtes fra postrutens åbning i 1777 til Nordbanens anlæggelse i 1863.

Ligesom »Holland« lå ved Lyngbys oprindelige sydgrænse, lå Store Kro ved Kongevejen nordligst i byen, lige ved kirken og møllen. Ved de to kroer havde der indtil 1760'erne, hvor Kongevejen efter sin nyanlæggelse blev offentlig mod færdselsafgift, stået to bomme – kun imellem dem havde Kongevejen været offentlig, fordi folk skulle kunne krydse vejen i Lyngby.

Store Kro, der omkring 1890 skiftede navn til Hotel Lyngby, lignede udpræget en købmandsgård i en provinsby: Der var rejsestald og købmandshandel samt fedestald for stude, og i en tre-etagers pakhuslignende bygning i gården var der, foruden lager for købmandshandelen,

ølbryggeri og brændevinsbrænderi. Store Kro var frem til jernbanens anlæggelse og endda et stykke ind i 1870'erne, hvor næsten hele virksomheden nedbrændte, midtpunktet i Lyngbys handelsliv, og kroen var endestation for dagvognen, der kørte mellem Lyngby og gæstgivergården »Solen« i København.³⁷⁾

Ifølge folketællingen 1840 boede der i Store Kro en gæstgiver med hustru, 3 børn, huslærer og 8 tjenestefolk samt en bestyrer af brændevinsbrænderiet med husholderske, tjenestepige og 8 tjenestefolk. I 1870 udgjorde beboerne 27 personer fordelt på 4 husstande: En brændevinsbrænder (ejer af Store Kro) med hustru og 5 børn, en handelsbetjent og 8 tjenestefolk; en forpagter af gæstgiveriet med hustru, en logerende og en tjenestepige; en kældersvend med hustru, et barn og to tjenestefolk; en staldmester med en tjenestekarl. Det fremgår således, at brændevinsbrænderiet og købmandshandelen var det væsentligste element i kroens virksomhed, hvilket svarer til beskrivelsen fra begyndelsen af 1870'erne.

Ud over de to kroer var der af handel i Lyngby i 1840 3 spækhøkere, 5 slagtere, en handelsmand (nærmere oplysninger om hans virksomhed fremgår ikke), en frugthandler, 4 bagere og 2 brødkoner. Medens de øvrige handlende synes at have haft små forhold, havde i hvert fald 2 af de 4 bagere flere tjenestefolk, og deres ejendomme benævntes »bagergårde«: 2 på Lyngby Hovedgade, 1 på Jernbanevej og 1 på Torvet i Bondebyen (de sidstnævnte mindre end de førstnævnte). Disse bagere og brødkonerne repræsenterer et stykke af den traditionelle samhandel mellem Københavns Amt og hovedstaden. Hele Københavns omegn leverede som tidligere nævnt fødevarer til hovedstaden; men ud over de almindelige fælles produkter havde hver by sin specialitet – fisk fra Taarbæk og Skovshoved, høns fra Valby, grøntsager fra Amager osv. – og for Lyngbys vedkommende var specialiteten brød. »Lyngby-tvebakker« var kendt over hele Københavns Amt, og de blev fra Lyngbys bagergårde bragt ud af sådanne brødkoner.

De to kroer og de fire bagere samt flere andre næringsdrivende (f.eks. en apoteker, en glarmester og en urmager) er udtryk for en handel, der ud over Lyngbys eget behov imødekom søgningen fra byens opland. Størrelsen af dette opland omkring 1840 kan bestemmes ret nøjagtigt,



En brødkone fra Lyngby og en kulsvier, der lige så godt kunne have været en tørvebonde fra Virum. De to personer er med deres erhverv og klædedragt et godt udtryk for samhandelen mellem Lyngby-egnen og København omkring 1800. Brødet blev bragt ud fra Lyngbys bagergårde af sådanne koner, der færdedes til fods i hele Københavns Amt med deres flettede kurve, medens tørvebønderne kørte med hestevogne til København og solgte deres varer på Kuliorvet (Johs. Senn og G. L. Lahde: Klædedragter i Kjøbenhavn (ca. 1810-20)).

for ved grundlovsvalet i 1849, hvor valgstederne lagdes i de etablerede handelscentre, blev Lyngby valgsted for Københavns Amts 2. folketingsvalgkreds (Lyngbykredsen), der omfattede sognene Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Maaløv, Værløse, Søllerød og Lyngby.

I 1870 var ifølge folketællingen følgende beskæftiget i handel: 18 personer i købmandshandel (heraf 10-16 selvstændige næringsdrivende), 2 frugthandlere samt 17 beskæftiget i bagerivirksomhed (heraf 4 selvstændige som i 1840) og 7 i slagterivirksomhed. Handelsstrukturen har tilsyneladende været den samme som i 1840, selv om der er kommet flere købmandshandeler til. Den samtidige historiker C.E. Sechers betegnelse »handelsboder« tyder ligesom folketællingens husstandsstørrelser på, at der har været tale om små forretninger.³⁸⁾

Tabel 9. Forretninger m.m. i byen Lyngby 1883-1917.

	1. udg. 1883-84	2. udg. 1887-88	3. udg. 1891-93	4. udg. 1896-97	5. udg. 1901-02	6. udg. 1904-05	7. udg. 1908-09	8. udg. 1914	10. udg. 1916-17
Bagere	3	3	2	3	3	3	6	7	6
Handlende ¹⁾	18	18	25	33	29	39	68		
Detailhandlere	1	1	7						
Cigarhandlere	1							10	8
Skomagere	5	4	4	7	8	11	17	13	8
Skredere			2	2	2	2	3	4	4
Bog- og papirhandlere	2	1	1	2	2	2	2	5	2
Høkere			5	10	1				
Marskandisere				1					
Urmagere				1	1	2	2	3	2
Slagtere					3	3	3	6	4
Brugsforeninger							1		
Belysningsartikler								4	3
Blomsterhandlere								4	3
Broderiforretninger								4	1
Cykelhandlere								4	3
Farvehandlere								1	1
Fiskehandlere								3	3
Frugthandlere								5	4
Galanterihandlere								2	1
Guldsmede									1
Herreekvipering								2	2
Hørkræmmere								1	
Instrumenthandlere								1	2
Isenkræmmere								3	3
Kaffehandlere								3	3
Kiosker								3	4
Kolonialhandlere								20	
Konfekturforretninger								2	3
Købmænd								5	15
Legetøjsforretninger								1	1
Lædervareforretninger								1	1
Manufakturhandlere								6	7
Materialister								3	4
Melhandlere								2	1
Modeforretninger								1	1
Ostehandlere								2	1
Sengeudstyrsforretninger								1	
Smørhandlere								3	2
Sæbeudsalg								2	2
Trikotageforretninger								1	1
Træskomagere								2	2
Viktualiehandlere								2	5
Ølhandlere								3	4
I alt	30	27	47	59	49	62	102	119 ²⁾	118
Læger	1		5	4	3	3	4	1	4
Tandlæger				1	1	1	1	2	3
Barberere		1	1	2	3	3	2	6	6
Sagførere	2	1	1	3	4	4	4	2	6
Konditorer					1	1	1	1	3

¹⁾ Der synes med denne betegnelse at være ment »købmænd«, altså forretninger med flere slags varer. ²⁾ Tallet angiver det faktiske antal forretninger. Ved en sammentælling bliver antallet 127; men flere handlende er opført under mere end én betegnelse i vejviseren. Kilde: Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1.-10. udgave.

Handel, trafik og anden service

Tabel 10. Forretninger m.m. i Lyngby og omliggende byer i 1883.

	Ballerup	Gentofte	Holte	Taarbæk	Lyngby
Bagere	3	1	1	.	3
Handlende (købmænd)	6	1	3	7	18
Detailhandlere	.	1	.	.	1
Høkere	.	1	.	.	1
Skomagere	1	1	2	1	5
I alt	10	5	6	8	28
Læger	1	1	.	2	3

Kilde: Kongeriget Danmarks Handelskalender (1. udgave 1883-84).

Tabel 11. Forretninger m.m. i Lyngby og omliggende byer i 1901-02.

	Ballerup	Gentofte	Holte	Taarbæk	Lyngby
Bagere	2	1	1	2	3
Handlende (d.v.s. købmænd)	6	8	3	11	29
Skomagere	2	4	.	4	8
Skrædere	.	.	1	.	2
Bog- og papirhandlere	.	.	.	.	2
Høkere	2	3	1	2	1
Marskandisere	2	.	.	.	.
Urmagere	.	.	.	.	1
Slagtere	.	.	.	.	3
Brugsforeninger	1	.	.	.	.
I alt	15	16	6	19	49
Læger	2	2	1	2	3
Tandlæger	.	.	.	.	1
Barberere	1	1	.	.	3
Sagførere	.	.	.	.	4
Konditorer	.	.	.	.	1

Kilde: Kongeriget Danmarks Handelskalender (5. udgave 1901-02).

Fra 1883 kan antallet af forretninger (men ikke deres størrelse) følges i handelsvejvisere.³⁹⁾ Udviklingen i butikshandelen i Lyngby fra 1883 til 1917 fremgår af tabel 9. Tabellen viser bl.a., at antallet af forretninger ikke er konstant stigende gennem perioden ligesom byens indbyggertal. Den tilsyneladende spredning af handelen fra »blandede handeler« til specialforretninger mellem 1908-09 og 1914 skyldes forskellige redaktionsprincipper i de to vejvisere, og spredningen af handelen er antagelig begyndt tidligere og foregået jævner, end tabellens tal antyder.

En undersøgelse på grundlag af handelsvejviserens tal for tilsvarende forretninger m.m. i Lyngbys opland (dvs. også vareproducerende håndværk og enkelte serviceerhverv som læge og sagfører) kan give et billede af, hvad Lyngby havde at byde på i forhold til omegnen. Det er forsøgt i tabellerne 10, 11 og 12, hvoraf det fremgår, at Lyngby gennem periodens sidste halvdel havde lige så mange forretninger som de øvrige byer i oplandet tilsammen. Ved periodens slutning havde Lyngby endda betydeligt flere forretninger end de andre byer tilsammen, og navnlig havde Lyngby dels en række specialforretninger, som ikke fandtes tilsvarende i de andre byer, og dels flere af samme slags forretninger, således at udbuddet må formodes at have været større. Tallene kan dog ikke sige noget om de enkelte forretnings størrelse eller præcise varesortiment; men en del specialvarer har antagelig kunnet fås hos landsbykøbmændene, hvor de i Lyngby skulle købes i en specialforretning. Trods al usikkerhed – og vejvisere er bestemt ikke pålidelige kilder – er tallene imidlertid så markante, at man kan konkludere, at Lyngby i løbet af perioden yderligere udbyggede sin stilling som handelscentret i Nordre Birk. Dog må man regne med, at Gentofte handelsmæssigt har vendt sig fra Lyngby mod København eller lokal handel, efterhånden som udbygningen af boligkvarterer skred frem. Det er et fingerpeg i denne retning, at Gentofte Kommune fra 1909 udskiltes fra Lyngbykredsen og fik eget valgsted.⁴⁰⁾

I 1887 stiftedes »Nordre Birks Handelsforening« med det særlige formål at bekæmpe konkurrencen fra omkringkørende salgsvogne, der truede de lokale handlende, men også for i det hele taget at varetage den lokale handels interesser. At foreningen fik hjemsted i Lyngby, er endnu et tegn på, at byen betragtedes som Nordre Birks handelscentrum.⁴¹⁾

Handel, trafik og anden service

Tabel 12. Forretninger m.m. i byerne Ballerup, Holte, Nærum, Taarbæk, Værløse og Lyngby i 1916-17.

	Ballerup	Holte	Nærum	Taarbæk	Værløse	Lyngby
Bagere	3	3	1	2	1	6
Belysningsartikler	.	.	.	.	.	3
Blomsterhandlere	2	.	.	.	.	3
Bog- og papirhandlere	.	1	.	.	.	2
Brodenforretninger	.	.	.	.	.	1
Brugsforeninger	1	1	.	.	.	.
Cigarhandlere	.	.	.	.	.	8
Cykelhandlere	1	1	1	1	.	3
El-installatører	.	3	.	1	.	1
Farvehandlere	.	.	.	.	.	1
Fiskehandlere	.	1	1	.	3	3
Frugthandlere	.	1	.	.	.	4
Galanterihandlere	.	.	.	.	.	1
Guldsmede	1	.	.	.	.	1
Herreekvipering	1	1	.	.	.	2
Instrumenthandlere	.	.	.	.	.	2
Isenkrammere	1	1	.	.	.	3
Kaffehandlere	.	.	.	.	.	3
Kiosker	.	.	.	.	.	4
Kolonialhandlere	1	.	.	.	.	.
Konfekturerforretninger	.	.	.	.	.	3
Købmænd	3	3	5	4	5	15
Legetøjsforretninger	.	.	.	.	.	1
Lædervareforretninger	.	.	.	.	.	1
Manufakturhandlere	3	2	1	1	.	7
Materialister	.	1	.	.	.	4
Melhandlere	.	.	.	.	.	1
Modehandlere	.	.	.	.	.	1
Møbelhandlere	1	.	.	.	.	.
Ostehandlere	.	.	.	.	.	1
Skomagere	3	3	2	2	.	8
Skrædere	2	.	1	1	.	4
Slagtere	2	.	1	2	1	4
Smørhandlere	1	1	.	.	.	2
Sæbeudsalg	.	.	.	.	.	2
Trikotageforretninger	.	.	.	.	.	1
Træskomagere	.	1	.	.	.	2
Urmagere	1	.	.	.	.	2
Viktualiehandlere	1	2	1	3	.	5
Ølhandlere	4	.	.	.	.	4
I alt	32	26	14	17	10	119
Læger	2	3	1	3	.	4
Tandlæger	.	1	.	.	.	3
Barberere	.	1	.	2	.	6
Sagførere	3	.	.	2	.	6
Konditorer	.	2	.	2	.	3

Kilde: Kongeriget Danmarks Handelskalender (10. udgave, 1916-17).



Købmand Sophus Lund var en af de kendte købmænd i Lyngby. Han grundlagde sin butik Lyngby Hovedgade 23 i 1866, og hans navn bevarede i Lyngby i den i 1924 stiftede Sophus Lunds Stiftelse (Toftbæksvej 3), der i 1977 blev indrettet til ungdomsboliger.

Byhistorisk Samling

Udviklingen i trafik og anden service

Foruden den egentlige varehandel kunne Lyngby også imødekomme behov for andre ydelser, således som det flere gange er omtalt ovenfor, f.eks. kirkelig betjening, læge- og tandlægebehandling (samt salg af medicin fra byens apotek), juridisk bistand, barbering og hospitalsindlæggelse, altså både private og offentlige serviceydelser. I tabellerne 9-12 er nogle af disse serviceerhverv medtaget, og det fremgår af tabellerne, at der også her er tale om en koncentration i Lyngby i forhold til de øvrige byer i oplandet.

Trafik var frem til 1863 ensbetydende med landevejstrafik, og også efter Nordbanens anlæggelse i 1863 fortsatte trafikken ad landevejen med at være vigtig for Lyngby. Dels berørte jernbanen kun en lille del af byens opland, og dels betød den korte afstand og den gode landevej



Et udtryk for den tiltagende økonomiske aktivitet i Lyngby var oprettelsen i 1906 af Lyngby Bank (Lyngby Hovedgade 9, til højre i billedet), i dag Privatbankens Lyngby Afdeling. Som bankdirektør fungerede fra 1908 sagfører Vilhelm Rasmussen. Postkort 1909.

Byhistorisk Samling

mellem Lyngby og København, at det ofte var nemmere at sende gods direkte med hestevogne for at undgå omladninger ved stationerne. I lokaltrafikken blev cykler almindelige i 1890'erne, og i 1896 viste den første bil sig på Lyngby Hovedgade.⁴²⁾

Omkring 1840 havde Lyngby af offentlig trafik kun dagvognene (hestevogne) ad Kongevejen på strækningen København-Lyngby-Hørsholm-Helsingør. Kongevejen var på dette tidspunkt en offentlig landevej, der vedligeholdtes af Københavns Amt, hvorimod de øvrige veje – sognevejene – skulle vedligeholdes af det i 1841 oprettede sogneforstanderskab. Vedligeholdelsen finansieredes ved særlige vejskatter, og arbejdet blev udbudt i licitation af sogneforstanderskabet (fra 1867 sognerådet), således at administrationen af vejvæsenet var begrænset til det mindst mulige. Endnu i 1916 bestod kommunens vejvæsen kun af en vejassistent, selv om det kommunale vejnet var nået op på en længde af ca. 25 km.⁴³⁾



Lyngby Hovedgade ved Hold'ans hjørne (dvs. Jernbanevej) i 1910. De to personer midt i billedet, der trækker deres cykler, er Johanne og Niels Peter Johansen. De boede i nr. 44 og plejede at vente med at stige på cyklerne, til de var kommet forbi Sorgenfri Slot. I højre side kommer muremester Köhncke trækkende med sin cykel den modsatte vej.

Byhistorisk Samling

I årene frem til 1890 voksede byen kun langs med de allerede eksisterende veje, og der var derfor kun tale om vedligeholdelse (påkørsel af fyld). Sognevejene var overalt grusveje, og selv Lyngby Hovedgade var kun brolagt på et ganske kort stykke.⁴⁴⁾ Da udbygningen af Lyngbys beboelseskvarterer med særlige veje begyndte omkr. 1890, var det de pågældende udstykningselskaber, der stod for anlægningen og vedligeholdelsen af disse veje. I 1891 blev Lyngby Station flyttet (jfr. nedenfor), og Jernbanevej måtte derfor forlænges med den strækning, der i dag udgøres af Jernbanepladsen og Gl. Jernbanevej; men anlægningen af denne forlængelse udførtes af De danske Statsbaner. Den nye station kom til at ligge væsentligt længere fra Lyngbys daværende centrum end den gamle, og sognerådet ville derfor ikke påtage sig vedligeholdelsen, men bøjede sig dog efter en del forhandlinger.⁴⁵⁾ Kommunale vejanlæg i selve Lyngby begyndte egentlig først med Buddingevejs indføring til Lyngby Hovedgade og Torvets anlægning i 1920, jfr. ovenfor s. 18.

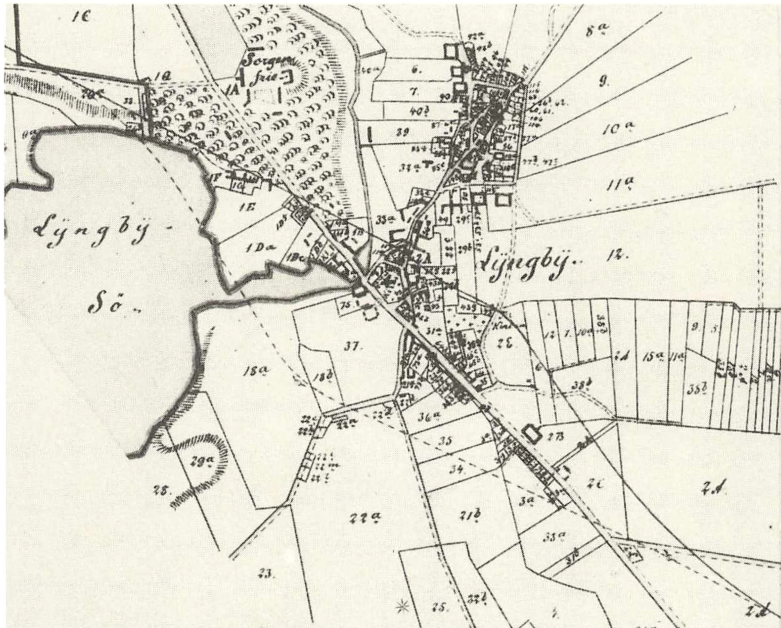
Handel, trafik og anden service



Blandt de første bilister i Lyngby var Kongehuset. Da Christian den Tiende var blevet konge i 1912, indførte han biler i de kongelige stalde, og en af de første – en Adler – ses her under udkørsel fra Sorgenfri Slot samme år.
Byhistorisk Samling

Trafikken ad disse veje var gennem hele perioden 1840-1916 domineret af fodgængere og hestevogne, selv om også cyklerne og i periodens sidste del bilerne fik en vis betydning, og det var denne trafik, der lå til grund for de vejarbejder, der udførtes i perioden. Trafikkens omfang lader sig ikke bestemme; men veje som Bagsværdvej og Lundtoftevej/Kulsviervej må have været forholdsvis befærdede, ligesom der om sommeren var stor trafik gennem Bondebyen og ad vejen ud til Fortunen, Dyrehaven og Klampenborg. Efterhånden som antallet af biler steg, voksede sliddet på vejene; men navnlig hvirvlede bilerne mere støv op end hestevognene, fordi de kørte hurtigere. Kommuneingeniøren i Lyngby, H. V. Rygner, påbegyndte derfor i 1909 de første forsøg i Danmark med tjærede (asfalterede) veje, og Lyngbys veje kom således til at danne forbillede for udviklingen på dette område i hele landet.⁴⁶⁾

I 1863 anlagdes Nordbanen (København-Hillerød-Helsingør) med station i Lyngby. Banelinien indførtes til Lyngby i næsten lige linie fra



Udsnit af matrikelkort fra 1861 med indtegning af Nordbanens oprindeligt planlagte linieføring gennem Lyngby. Banelinien ville have passeret byen mellem den øvre og den nedre del af Bondebyen, hvor der dengang kun var ganske få bygninger at tage hensyn til. Pastor Peter Rørdam havde god grund til at være utilfreds med linieføringen, idet skinnerne ville være kommet til at ligge mellem præstegården og kirken. Frieboeshvile ville i givet fald være blevet revet ned, idet linien er trukket tværs igennem bygningerne. (Rigsarkivet, D.S.B., Rothes Arkiv nr. 515. 1:20.000).

Gentofte Station, og man valgte at lægge stationen vest for byen på Ulrikkenborggårds jord på det sted, hvor Lyngby tekniske Skoles bygning senere blev opført. Med den valgte linieføring var dette sted det, hvor jernbanen kom nærmest ved byens daværende centrum; men alligevel kom stationen til at ligge på åben mark, og den eneste bebyggelse, der opførtes i nærheden, var hotellet Ny Rustenborg, der blev bygget i 1868. Nord for stationen gik jernbanen gennem en skarp kurve ud på en kunstig dæmning gennem den østlige del af Lyngby Sø i retning mod Virum og Holte.⁴⁷⁾

Handel, trafik og anden service

Tabel 13. Person- og godstrafikken på Lyngby Station 1865-1916/17.

	Antal rejsende		Abonne- mentskort	afsendt	Tons gods	
	afgået	ankommet			afsendt	ankommet
1865	59.225	61.592		300	1590	
1866	66.849	68.628		260	3377	
1867	64.097	65.947		720	3872	
1868	68.416	70.313		1605	5458	
1869	73.676	75.224		2180	5300	
1870	70.711	72.585		550	4538	
1871	75.344	77.187		249	4850	
1872	84.007	86.056		258	6281	
1873	88.408	90.067		412	7422	
1874	99.065	101.454		634	8795	
1875	106.511	109.218		741	10032	
1876	105.500	107.246		1047	8879	
1877	100.310	102.985		984	7928	
1878	96.037	98.930		998	7322	
1879	92.956	95.237		728	7897	
1880/81	94.275	96.767		1348	8368	
1881/82	97.978	100.034		1141	8438	
1882/83	102.434	104.543		949	7698	
1883/84	101.511	102.654		1401	8844	
1884/85	112.604	114.083		1252	7755	
1885/86	115.312	118.080		1629	5890	
1886/87	127.924	129.268		743	9787	
1887/88	129.785	130.066		653	26679	
1888/89	121.894	121.549		878	16105	
1889/90	118.875	118.321		1172	25927	
1890/91	134.472	133.560		5971	17209	
1891/92	140.836	140.096		7384	23957	
1892/93	148.773	147.380		1022	46778	
1893/94	149.667	148.553		738	18335	
1894/95	150.583	149.164	1564	789	12561	
1895/96	185.097	182.324	1083	2423	25251	
1896/97	191.658	190.854	1622	7138	25675	
1897/98	182.815		2821	10312	33437	
1898/99	233.960		1687	10084	34506	
1899/1900	250.459		2087	12840	44400	
1900/01	279.331		2659	13413	36964	
1901/02	293.780		2767	14415	35333	
1902/03	294.402		2701	18225	40093	
1903/04	313.183		2409	17823	41166	
1904/05	316.883		2216	19183	47469	
1905/06	323.189		2300	20208	48003	
1906/07	344.184		2600	22511	47969	
1907/08	349.710		2673	22583	46767	
1908/09	347.091		2683	28279	57367	
1909/10	349.896		2487	32085	58055	
1910/11	349.341		2700	33193	60769	
1911/12	367.156		2646	35006	67324	
1912/13	361.307		2565	41131	78104	
1913/14	387.705		2642	38434	72883	
1914/15	427.522		2783	33074	70376	
1915/16	425.508		3034	34259	70687	
1916/17	466.869		3572	28661	60685	

Driftsåret 1880/81 omfatter 5 kvartaler. Kilde: Sjællandske Jernbaneselskabs, senere D.S.B.s driftsberetninger.



Lyngbys første station fotograferet sydfra kort før 1890. Når toget var under indkørsel nordfra gennem den skarpe kurve, kunne det ikke ses fra perronen, og der blev derfor tudet i et horn for at advare de ventende passagerer.

Byhistorisk Samling

Nordbanens anlæggelse betød for Lyngby en tiltagende persontrafik til og fra byen. Det er næppe muligt at finde et sammenligningsgrundlag fra tiden før jernbanens anlæggelse; men C. E. Secher skriver i 1867: »Aarsager til denne Forøgelse [nemlig af befolkningstallet i de seneste 10 år] ere Jærnbanens Anlæggelse og de mange som Følge deraf indflyttede Familier, især tidligere Æmbetsmænd.⁴⁸⁾ Jernbanens anlæggelse betød utvivlsomt meget for tilflytningen af befolkningsgrupper, for hvem det var af betydning at kunne komme ubesværet til København, men som alligevel ønskede at bo i landskabelige omgivelser.

Tabel 13 viser person- og godstrafikken på Lyngby Station fra 1865 til 1916/17. For persontrafikkens vedkommende gælder det, at der fra 1897/98 ikke længere solgtes dobbeltbilletter, og at der kun taltes afgående rejsende. Passagertallene udviser en stadig, omend ujævn vækst gennem hele perioden, og Lyngby Station lå som nr. 4-5 blandt Sjællandske Jernbaneselskabs stationer frem til D.S.B.s overtagelse af selskabet



Befordring imellem Lyngby og Hellerup.

Torsdag den 4de Juni d. N. og indtil videre hver **Sogne-**
dag vil en 3die Klasse's Personvogn, trukken af Heste, afgaae
fra Lyngby Kl. 6-40" og fra Hjertofte Kl. 7 Form. til Hellerup,
hvor den vil blive indlemmet i det Tog, som afgaaer fra
Klampenborg Kl. 7½ og ankommer til Kjøbenhavn Kl. 7-40" Form.

For Befordring med denne Vogn erlægges samme Betaling
som for Befordring med de ordinaire Tog, og de sædvanlige
Abonnementsbilletter ere gyldige hertil.

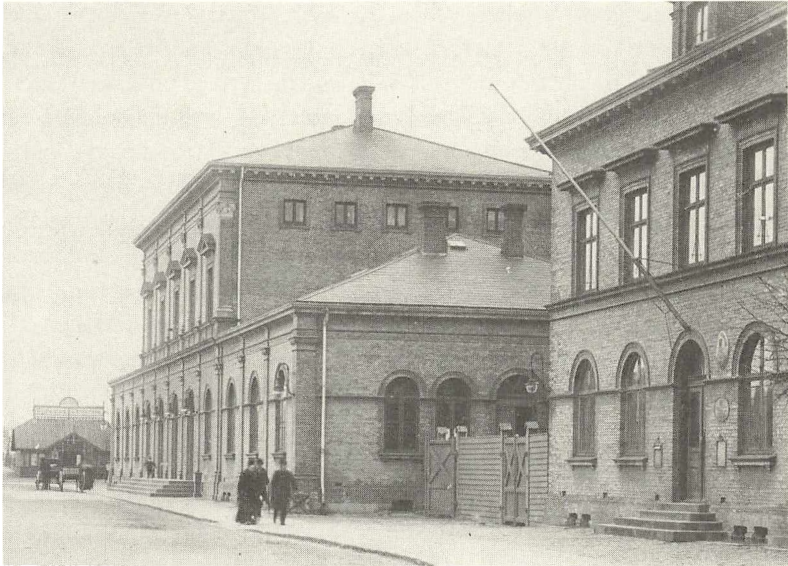
Directionen for de sjællandske Jernbaner, den 27de Mai 1868.

22/6/1868

Begyndelsen til den daglige trafik til og fra arbejde i København blev gjort i 1868, da nogle repræsentanter for »det børssøgende publikum« ansøgte Det Sjællandske Jernbaneselskab om at få et tidligt morgentog fra Lyngby til København i sommertiden, hvor de holdt ferie i Lyngby. Resultatet fremgår af dette opslag. Den hestetrukne vogn kørte hver hverdagsmorgen i maj-september frem til 1881, hvorefter den erstattedes af et egentligt tog, og befordrede på hver tur 10-15 personer. (Rigsarkivet, D. S. B., Sjællandske Jernbaner, rumsager 46,1).

og derefter som nr. 7-9 af samtlige statsbanestationer (regnet efter antal rejsende). Persontrafikken på Lyngby Station har således været større end på stationer i byer med langt større indbyggertal, f. eks. Helsingør og Aarhus; men heraf har en meget stor del været udflugtstrafik til/fra Lyngby i sommertiden.

Det er vanskeligt at fastslå omfanget af den såkaldte pendling, dvs. den daglige togrejse ud og hjem for personer med bopæl i Lyngby og



Lyngbys anden station blev opført i 1890 i venetiansk stil. Den var et temmelig imponerende stykke arkitektur, og dens nedrivning i 1957 i forbindelse med Omfartsvejens anlægning var et virkeligt tab i bybilledet og opfattedes af mange som et udtryk for Lyngbys degradering fra selvstændig by til storkøbenhavnsk forstad. På fotografiet fra omkring 1900 ses til højre posthuset, der blev nedrevet kort efter stationen. Bag kiosken i baggrunden til venstre i billedet fandtes frem til 1936 Lyngby-Vedbæk (senere Lyngby-Nærum) Jernbanes spor.

Byhistorisk Samling

arbejde i København. Fra 1894/95 opgives antallet af udstedte abonnementskort, som gennem perioden frem til 1916/17 lå på ca. 2600 om året. Langt de fleste af disse abonnementskort var månedskort til strækningen Lyngby-København, og med et forsigtigt skøn kan man derfor sige, at antallet af pendlere i tiden fra århundredeskiftet og fremefter i hvert fald ikke har oversteg 200, og at nogle af disse antagelig ikke har boet i selve Lyngby, men kun har benyttet stationen. For den tidligere periode er det umuligt at opgøre antallet af pendlere; men vurderet ud fra udviklingen i det samlede passagerantal har det gennem 1880'erne og begyndelsen af 1890'erne drejet sig om mindre end 100 personer.

Tallene for godstrafikken i tabel 13 viser, at Lyngby gennem hele perioden fik tilført langt mere, end byen afsendte. Fabrikkerne skulle have tilført kul og råvarer, men afsendte kun de færdige produkter. Den voksende by skulle have bygningsmaterialer og senere brændsel og andre varer til de mange nye hjem, og Lyngby producerede ikke landbrugsvarer til afsendelse med jernbanen. Lyngby Station fik egentlig først betydning som godsstation i 1896, da Lyngby Sukkerraffinaderi begyndte sin virksomhed og fik læssespor i tilslutning til stationen. Gennem mange år var Lyngby derefter »største sukkerstation« hos D.S.B. I 1915 fik også Dansk Staalvarefabrik læssespor fra stationen.

Et udtryk for den tiltagende trafik var også, at køreplanerne blev udvidet med flere og flere daglige tog, og at strækningen Hellerup-Holte i 1889-91 blev gjort dobbeltsporet. Ved denne lejlighed blev stationsområdet flyttet længere mod syd, og linieføringen flyttedes et lille stykke mod vest for at udjævne den skarpe kurve nord for stationen. Samtidig blev der opført en ny og større stationsbygning, tegnet af arkitekt H. Wenck (antagelig i samarbejde med N. P. Holsøe).⁴⁹⁾

Medens Nordbanen var en del af det danske stambanenet, der udbyggedes i 1860'erne og 1870'erne, fik Lyngby også andel i oplandsbanerne, der blev anlagt fra 1890'erne og fremefter. I 1900 åbnede Lyngby-Vedbæk Jernbane, der udgik fra statsbanestationen i Lyngby, og som var anlagt navnlig med henblik på betjening af industrivirksomhederne langs med Mølleåen. Vedbækbanen fik dog langtfra den ventede betydning som godsbane, selv om den i årene 1902-20 transporterede gennemsnitligt 25.000 tons gods om året. Der var hovedsagelig tale om transporter af kul til Brede, Ørholm og Ravnholm og af blandet gods til Nærum samt af gammelt papir og klude til Ørholm og nyt papir fra Ørholm.⁵⁰⁾ Som personbane fik Vedbækbanen ligesom Nordbanen en vis, omend langt mindre betydning for Lyngbys udvikling som boligby, idet udstykningen og salget af grundene i Sorgenfrigårdskvarteret (jfr. nedenfor) bl.a. muliggjordes af, at banen løb tæt forbi kvarteret.⁵¹⁾ Foruden Lyngby-Vedbæk Jernbane var der forskellige andre jernbaneprojekter fremme, som dog ikke kom til udførelse, f.eks. en jernbane fra Lyngby til Frederikssund over Bagsværd-Værløse



Der var i slutningen af 1800-tallet ofte klager over toggangen og materiellet på Nordbanen; men til sidst lykkedes det sognerådsformand Emil Piper ved at føre sagen frem på Rigsdagen at få forholdene forbedret. Tegningen i »Blækspruiten« 1898 hentyder til disse problemer, idet bl.a. lokomotiverne på Nordbanen havde svært ved at forcere bakken op til Jægersborg sydfra med tunge tog.

eller Frederiksdal-Værløse og en sporvogn fra Lyngby til Klampenborg.⁵²)

Det kan med dette kapitel konkluderes, at Lyngby gennem hele perioden havde et handelsopland, der svarede til sognene Gentofte (i hvert fald den nordlige del), Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Maaløv, Værløse og Søllerød foruden byerne i Lyngby Sogn. Tilsvarende var Lyngby det trafikale midtpunkt for disse sognes byer, således som det er påvist i kapitel II. Lyngby havde opnået denne position som hovedbyen i Nordre Birk længe før, at industrien begyndte at udvikle sig, og byen fastholdt sit præg af købstad med mange forskelligartede, bymæssige funktioner, selv om industrien efterhånden kom til at tegne sig for 40% af den erhvervsmæssige beskæftigelse i byen.

V. INDUSTRIEN

Næsten alle de industrivirksomheder, der i løbet af perioden 1840-1916 opstod i Lyngby og fik en væsentlig betydning for byens velstand og moderne udvikling, er forlængst ophørt eller fraflyttet, og kun enkelte af de tidligere så dominerende fabriksbygninger ses endnu i bybilledet. Der er derfor grund til at foretage en beskrivelse af de enkelte fabrikker og en kort gennemgang af deres historie op til 1916. To af de ældste industrier i Lyngby, Sophus Pritzels maskinfabrik og J. L. Binders klædefabrik, er tidligere behandlet ret indgående i Lyngby-Bogen 1982 og omtales derfor kun kortfattet her.⁵³) »Industri« bruges i denne fremstilling i den traditionelle betydning »varefremstillende virksomhed med 6 eller flere beskæftigede«. De enkelte industrivirksomheders numre henviser til kortene i kapitel II.

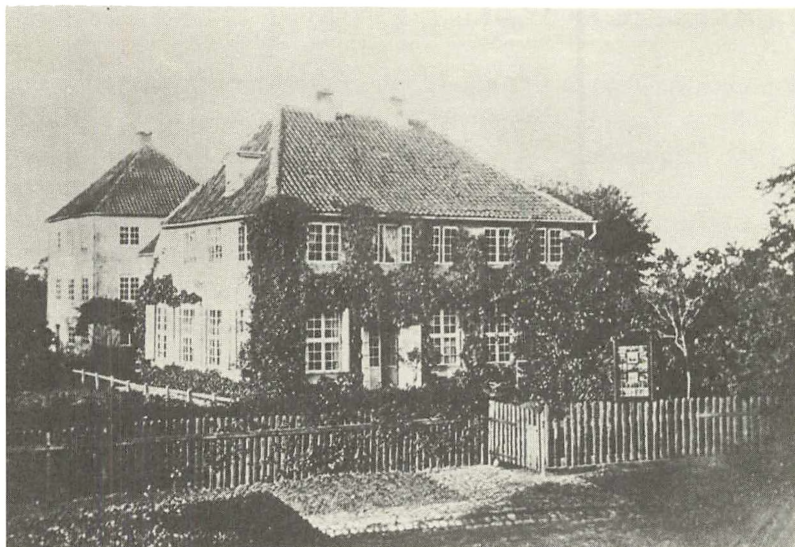
Danmarks industrialisering i perioden fra ca. 1840 til 1. Verdenskrigs udbrud var præget af en vedvarende, men ujævn vækst i industrierhvervet. Man kan efter vækstens art opdele perioden i tre faser: 1840-65, 1865-96 og 1896-1914. Den første fase var karakteriseret af indførelsen af nye produktionsmetoder – selve den industrielle produktionsform – med forholdsmæssigt større vækst i maskinkraft end i antal arbejdere. Den anden fase, hvori en udpræget højkonjunktur indtraf i årene omkring 1870, var omvendt præget af en forholdsmæssigt stor vækst i arbejdsstyrken, men mindre vækst i den mekaniske kraft. Den sidste fase var igen karakteriseret ved en kraftig stigning i maskiner og drivkraft, men en dæmpet vækst i antallet af arbejdere. I det følgende vil de enkelte faser blive behandlet nøjere med en vurdering af, hvorvidt udviklingen i Lyngby stemmer overens med landsudviklingen.⁵⁴)

DEN FØRSTE MODERNE INDUSTRI I LYNGBY (1840-1865)

Perioden fra 1840 til 1865 var en opgangstid på næsten alle områder. Landbruget kunne eksportere store mængder af korn til de vesteuropæiske industrilande – perioden frem til midten af 1860'erne kaldes i landbrugets historie ligefrem kornsalgperioden – og landbrugets ekspansion medførte et opsving i handel, transport og industri, idet landbruget samtidig med intensiveringen af den egentlige landbrugsdrift erstattede tidligere tiders selvforsyning med køb af færdige varer. Dette skift i forbrugsvaner var medvirkende til, at den første danske industri blev præget af virksomheder med stor afsætning til landbruget: jernstøberier, maskinfabrikker og teglværker (samt møller). For så vidt svarer udviklingen i Lyngby udmærket til forholdene i resten af landet, idet der også i Lyngby opstod en maskinfabrik, et teglværk og et jernstøberi. Hertil kom en lille »fabrik for avlsredskaber«.⁵⁵⁾

J. C. C. Becks maskinbyggeri, senere Pritzels Etablissement

Virksomheden (Lyngby Hovedgade 10, matr.nr. 1 dc) blev oprettet af Carl Chr. Beck ca. 1845 i gartnerboligen til det tidligere Tuteins Landsted. Han byggede navnlig maskiner til tekstilfabrikation, bl.a. til J. C. Modewegs klædefabrik på Brede, og hans maskiner nød stor anseelse i samtiden.⁵⁶⁾ I 1855 beskæftigede virksomheden 9 arbejdere, og da den gamle gartnerbolig i 1858 nedbrændte, opførtes i stedet en ny fabriksbygning (jfr. illustrationen; også afbildet i Lyngby-Bogen 1982 s.133). I 1866 blev den unge polytekniker, løjtnant Sophus Pritzel medejer og i 1869 enejer af fabrikken. Han fortsatte produktionen af tekstilmaskiner og beskæftigede i 1871 15 arbejdere i den lille fabrik, der samme år havde fået en 4 HK dampmaskine.⁵⁷⁾ I 1875 nedbrændte også denne bygning,⁵⁸⁾ og i 1876 opførtes en større tre-etagers fabriksbygning med en 14 HK dampmaskine. Fremstillingen af tekstilmaskiner fortsatte i denne bygning; men efterhånden fik også andre produktioner plads i bygningen, enten drevet af Sophus Pritzel selv eller af andre næringsdrivende, der lejede lokaler og dampkraft. Sophus Pritzel overtog således i 1873 H. K. Olsens skruefabrik, som var startet i 1871, og fra 1876



Det gamle landsted »Hollandia« (tidligere Tuteins landsted, jfr. Lyngby-Bogen 1982 s.97ff.) fotograferet omkr. 1870. Den tre-etagers bygning i baggrunden til venstre er Pritzels maskinfabrik. Lyngby-Taarbæk Kommune

udlejede han lokaler til dyrlæge V. R. Cramer, som fabrikerede slanger til datidens lange piber (produktionen var startet i 1870 af kunstdrejer Peter Thulesen, som i årene 1866-69 havde været Sophus Pritzels kompagnon). V. R. Cramer drev i årene 1882-83 ligeledes en klædefabrik i Pritzels lokaler og med maskiner fremstillet af Pritzel. Denne virksomhed videreførtes i årene 1883-91 af J. L. Binder, der derefter byggede sin egen fabrik på nabogrunden (jfr. nedenfor nr. 6), og fra 1891 til 1905 eller 1906 af Hans Jørgensen. I 1898 overtog Valdemar Juncker maskinværkstedet og drev det til 1907 (jfr. nedenfor nr. 10). I slutningen af dette år brændte fabrikken endnu en gang, men genopførtes med små ændringer i sin nuværende skikkelse i 1909. Samme år døde Sophus Pritzel; men sønnen A. C. M. Pritzel fortsatte nogle små produktioner (bl.a. malerlærredfabrikken »Uba«) samt lokaleudlejningen, som efterhånden var af nok så væsentlig betydning. Således lejede Dansk Gardin og Textil Fabrik (jfr. nedenfor nr. 7) i årene 1911-14 en etage, hvor der installere-

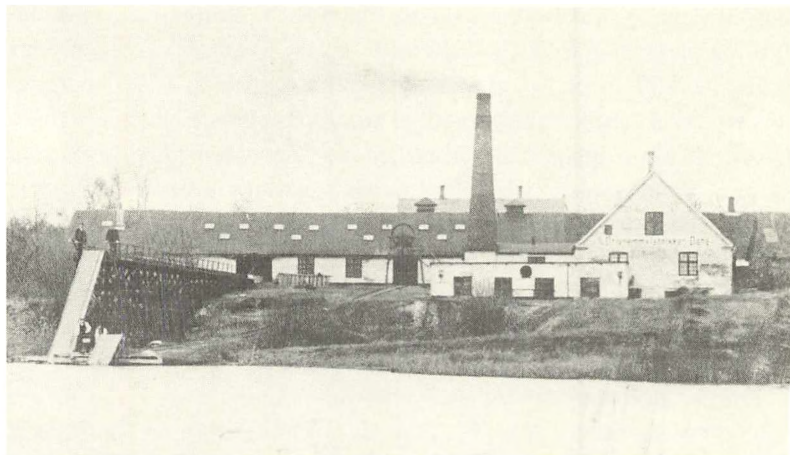
des 20 væve, og i perioden 1914-16 lejede Brdr. Hartmanns maskinfabrik og papirposefabrik (jfr. nedenfor nr. 14) to etager, som derefter i årene 1916-19 anvendtes af M. B. Cohns maskinfabrik. I 1920 indrettedes en del af fabriksbygningen til et automobilværksted, som efterhånden kom til at optage hele fabrikken, og som siden 1939 drives som firmaet Knud Hansen (i dag af sønnerne Asger og Carsten Hansen).⁵⁹⁾

Selv om Pritzels Etablissement således omfattede temmelig mange virksomheder, havde disse aldrig mere end 30-40 beskæftigede tilsammen og fik derfor kun begrænset betydning for Lyngbys udvikling som industriby.

2. Lyngby Teglværk, senere Drivremmefabrikken »Dana«

Teglværket (Jægersborgvej 66, matr.nr. 2 k) blev oprettet i 1847 på et stykke af Lyngby Præstegårds jord af forpagter C. Hartz, Bernstorff Hovmarksgård, der i 1849 blev ejer af teglværket.⁶⁰⁾ Det købtes i 1851 af cand.pharm. F. C. Møller, der i 1855 indberettede, at teglværket ikke beskæftigede faste folk (men om vinteren 3-6 mænd og om sommeren »i gunstigt vejr« 30 mennesker inkl. koner og børn), at der ikke anvendtes maskinkraft (to lermøller blev hver drevet af en hest), og at det årlige produkt var 1.400.000 mursten (værdi 6-9 rigsdaler pr. 1000 sten). Trods udtrykket »ingen faste folk« nævnes både en bestyrer og en teglmester.⁶¹⁾

I F. C. Møllers tid blev teglværket drevet af en bestyrer. Denne var gennem en årrække Jeppe Olsen, som i 1867 byggede »Fredlighed« (jfr. nedenfor s. 137-38), og som var far til journalisten Henrik Cavling. Denne har i første bind af sine erindringer (»Efter Redaktionen Slutning« (1928)) nærmere beskrevet miljøet på dette og de omliggende teglværker. I området omkring den nuværende Jægersborg Station lå der dengang fire teglværker, hvoraf Vintappergaardens, Ørnegaardens og Schæffergaardens teglværker lå i Gentoftes Sogn, men Møllers i Lyngby Sogn. Om sommeren var der en livlig aktivitet i lergravene ved disse teglværker, og Jeppe Olsen beskæftigede i de travleste somre op imod hundrede arbejdere. Der var både danske og svenske arbejdere beskæftiget ved disse teglværker, og desuden var der på Vintappergaardens



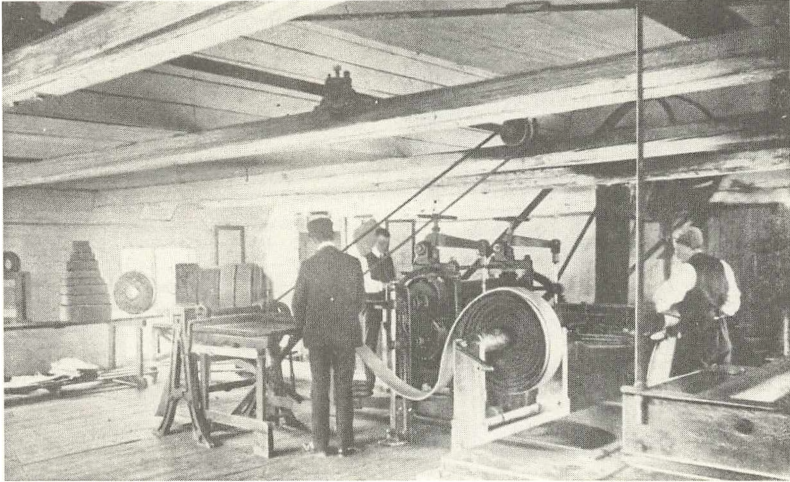
Drivremmefabrikken »Dana« (det tidligere Lyngby Teglværk) set fra »Danasøen« vest for fabrikken. Søen, der ligger for enden af Tjørnevej, er oprindeligt teglværkets lergrav, som i 1935-36 delvis blev fyldt op ved Nærumbanens indføring til Jægersborg Station. Drivremmefabrikken anvendte søen til krympning af de nyvævede drivremme. Fotografi i reklame-tryksag fra fabrikken ca. 1910.

Det Kongelige Bibliotek

teglværk ansat tyske arbejdere fra Lippe-Detmold, som var særligt kyndige i teglværksarbejdet. En stor del af de producerede teglsten blev leveret til det københavnske nybyggeri, der i disse år (1870'erne og 1880'erne) var i stærk vækst.

F. C. Møller lod i 1864 en ny teglovn med to tørrebygninger opføre, men solgte i 1873 teglværket til købmand Rasmus Holmgreen. Efter en tvangsauktion blev det i 1881 udlagt til civilingeniør Johan Schröder fra Frederiksberg. Også han lod opføre nye bygninger, bl.a. en ny teglovn flankeret af tørrehuse i et stort sammenbygget kompleks.⁶²⁾

I 1893 gik Johan Schröder fallit, og der afholdtes tvangsauktion over teglværket. Det omfattede da ca. 5 tdr. land med bygninger brandforsikret for 65.000 kr., udstyret med en 14 HK dampmaskine og en række arbejdsmaskiner samt to tipvogne og spor.⁶³⁾ Teglværket købtes af kaptajn C. C. Nørgaard, der i en årrække synes at have anvendt bygningerne som vaskeri.⁶⁴⁾ I 1900 var der planer om at indrette en fabrik for støvlesåler af papir i bygningerne.⁶⁵⁾



Interiør fra Drivremmefabrikken »Dana«. Fotografi i reklametryksag fra fabrikken ca. 1910. Det Kongelige Bibliotek

I 1906 blev det nedlagte teglværks bygninger lejet af $\frac{1}{3}$ Drivremmefabrikken »Dana«, som i 1909 købte bygningerne og lod nogle af dem nedrive (bl.a. teglovnen) eller udvide til den nye produktion. »Dana« fremstillede drivremme af lærred efter en særlig, patenteret metode. Tilsvarende drivremme produceredes desuden på licens i Sverige og Frankrig, medens Tyskland ikke ville anerkende patentet. Fabrikken ejedes af et aktieselskab med en københavnsk bestyrelse. Antallet af arbejdere samt produktionens omfang kendes ikke; men det vides, at varesalget i 1909 indbragte virksomheden lidt over 150.000 kr. Der synes at have været tale om en ret lille, specialiseret produktion til et landsomfattende marked.⁶⁶⁾

»Dana«s senere historie er ligeledes dårligt oplyst; men antagelig har udviklingen i retning af at anvende elektromotorer i stedet for dampmaskiner efterhånden mindsket behovet for drivremme. Aktieselskabet blev ophævet i 1934, og det følgende år blev kunstsilkevæveriet »Danskilfa« indrettet i bygningerne, der endnu en gang blev ombygget. I dag anvendes bygningerne af flere mindre virksomheder.



Jernstøber P. C. Bentzen, fotograferet ca. 1860.

Byhistorisk Samling

3. P. C. Bentzens jernstøberi

Ejendommen (Lyngby Hovedgade 70, matr.nr. 3 d, 3 e og 3 x), der oprindeligt havde været en del af skoleloddet, solgtes i 1848 af murermester J. P. Harup til jernstøber H. C. S. Bentzen, der i 1855 solgte den videre til sin far, jernstøber P. C. Bentzen. Fra denne gik støberiet i 1866 videre til en anden søn, jernstøber C. A. Bentzen, og fra denne i 1915 til jernstøber C. J. C. Bentzen, der havde det til 1947.⁶⁷⁾

P. C. Bentzen havde i 1824 overtaget et jernstøberi på Vesterbro, hvorfra han i 1853 flyttede til Lyngby. Efter en familietradition skete flytningen til Lyngby af frygt for koleraen; men ifølge en anden tradition var årsagen, at udvidelsesmulighederne på Vesterbro var utilstrækkelige. I hvert fald opførte P. C. Bentzen den endnu eksisterende støberibygning Lyngby Hovedgade 70, hvor man tidligere har kunnet se årstallet 1853 som jernankre i muren.⁶⁸⁾

I 1855 beskæftigede P. C. Bentzen 6 mand. Han anvendte ikke maskinkraft (men to heste) i produktionen, der omfattede kakkellovne, plove, køkken- og bageindretninger m.m.⁶⁹⁾ Omkring 1860 fremstillede P. C. Bentzen en af ham og distriktslæge T. C. Mürer udviklet »sparekakkellovn« (en slags komfur) til brug i fattige arbejderhjem.⁷⁰⁾ I 1871/72



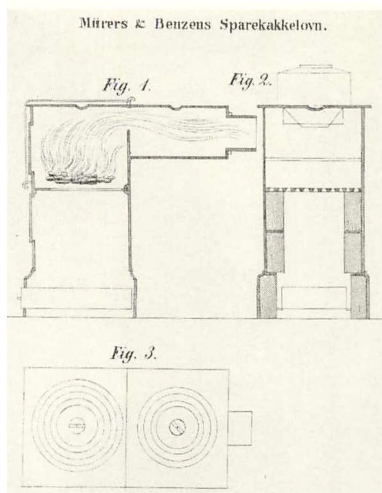
P. C. Bentzens jernstøberi 1957. På gavlen af støberibygningen anes nogle ornamenter i den aflange hvide ramme samt påskriften PCB 1853.

Byhistorisk Samling

var arbejdsstyrken stadig 6 mænd, og dette antal beskæftigede forblev stort set uændret frem til virksomhedens ophør.⁷¹⁾

Omkring århundredeskiftet indledtes en specialisering af produktionen i retning af jernriste til fyr i dampskibe. Disse riste blev støberiets hovedartikel i første halvdel af 1900-tallet, hvor Bentzens Jernstøberi i Lyngby leverede fyrriste til næsten alle danske rederier. Leverancerne foregik med vogn fra Lyngby til København, hvor skibene lå til eftersyn og reparation i Frihavnen. Efterhånden som dampskibene blev afløst af dieseldrevne skibe, mindskedes efterspørgselen efter fyrriste, og selv om støberiet en overgang også lavede andre artikler, f.eks. kloakdæksler, valgte man til sidst at standse produktionen i midten af 1950'erne.⁷²⁾

Det gamle jernstøberi, der var i funktion i over hundrede år og gennem hele denne periode blev drevet af den samme familie, lå til at begynde med uden for det daværende Lyngby, men kom efterhånden til at ligge midt i byen. I virksomhedens beboelsesbygning fra 1920 er der



Distriktslæge T. C. Mürers »spare-kakkellovn«, som fremstilledes af P. C. Bentzens jernstøberi til brug i fattige arbejderhjem. T. C. Mürer har beskrevet kakkellovnen, der var en slags diminutivt komfur, i sit tidsskrift »For Almeenvæl« 1858 s.46-52 og 1861 s.79-83 (med denne tegning ved s.80).

nu indrettet et antal forretninger, ligesom den gamle støberibygning fra 1853 gemmer sig bag ved en grøntforretning. Støberibygningen er det sidste håndgribelige minde om Lyngbys ældste industri, og da den samtidig er en smuk og karakteristisk bygning, burde den egentlig fredes.

Sammenfatning om perioden 1840-1865

Beskrivelsen af Lyngbys industri i perioden 1840-65 bekræfter det resultat, som undersøgelsen af folketællingernes erhvervsoplysninger i 1840 og 1870 gav (jfr. tabel 5 og 6): Industrien har ikke haft væsentlig betydning i byens erhvervsliv førend i 1890'erne. Medens Lyngby Teglværk og P. C. Bentzens jernstøberi i denne periode må betegnes som rent lokale virksomheder med afsætning i Lyngbys opland, må C. C. Becks maskinbyggeri have henvendt sig til et større marked. Leverancerne af tekstilmaskiner til J. C. Modewegs klædefabrik på Brede antyder, at maskinbyggeriets placering i Lyngby skyldes byens traditionelle rolle som serviceby for Mølleå-industrierne. Københavns nære beliggenhed synes på dette tidspunkt ikke at have haft direkte betydning for

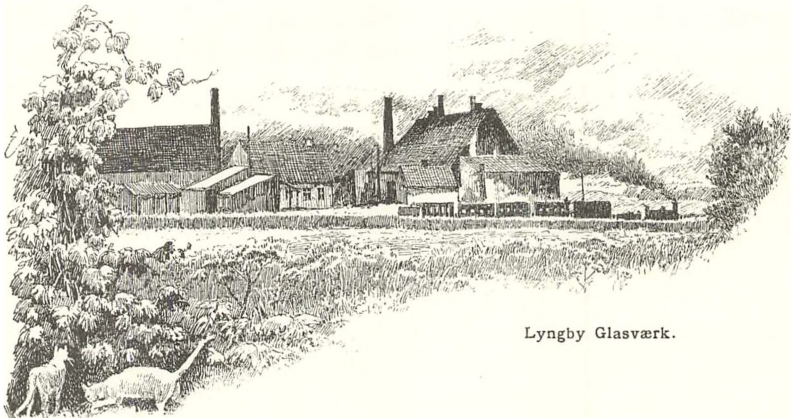
Lyngbys industri. For teglværkets vedkommende har det inden for det lokale område været af betydning, at her fandtes en egnet forekomst af ler; men bortset herfra kan der ikke angives bestemte årsager til de enkelte virksomheders lokalisering i byen.

TRADITIONEL INDUSTRI OG NYE FORSØG (1865-1891)

For perioden 1865-96 var det karakteristisk, at landbruget på grund af udpining af jorden og faldende kornpriser begyndte at omlægge produktionen fra korn til forædlede husdyrprodukter (smør, æg og bacon), og at samtidig en stor del af arbejdskraften forlod landbruget, hvor der ikke længere var beskæftigelse til den, og indvandrede til byerne – navnlig til København og de største provinsbyer. En stor del af denne arbejdskraft opsugedes af industrien, hvor navnlig tobaks- og beklædningsindustrien havde stor vækst; men desuden kulminerede den oversøiske udvandring i denne periode.

Periodens industri var karakteriseret ved en fortsat udbygning af de eksisterende produktioner, der som nævnt voksede mere i antal beskæftigede end i mekanisk kraft; men desuden tilkom enkelte nye varegrupper, f.eks. dansk sukker og forskellige former for emballage. I Lyngby var industrien endnu i denne periode af så lille omfang, at man næppe kan drage egentlige sammenligninger, og desuden synes periodens slutning her snarere at være 1891 end 1896, idet de store industrivirksomheder fra første halvdel af 1890'erne typemæssigt hører til den efterfølgende periode. I perioden 1865-91 omfattede Lyngbys industri dels de tre virksomheder, som er beskrevet ovenfor, og dels nogle få nye virksomheder, hvoraf kun en enkelt, Lyngby Glasværk, fik nogen videre betydning. Lyngby Teglværk blev som nævnt betydeligt udvidet i 1881, antagelig med henblik på afsætning til det omfattende nybyggeri i København på denne tid. Bentzens jernstøberi fik kortvarigt en konkurrent i det nærliggende Holmboms jernstøberi (1875-78, jfr. nedenfor), og i Pritzels fabrik gik produktionen af tekstilmaskiner et skridt videre til også at omfatte klædefabrikation. I disse tilfælde var der altså tale om en

Industrien



Lyngby Glasværk.

Lyngby Glasværk set fra øst med toget på Nordbanen i forgrunden. De høje bygninger er glashytterne, og det lave hus i midten er kontor- og lagerbygningen, der stadig eksisterer som Baune Allé 3-5. Glasværkets placering ved jernbanen var utvivlsomt bevidst, men det kan ikke konstateres, hvor meget jernbanen i praksis kom til at betyde for værket. – Tegning i Illustreret Tidende 1885/86 s. 486.

videreførelse og udvidelse af allerede etablerede industrier, som det var karakteristisk for landsudviklingen i den lokale danske industri. Men hertil kom i Lyngby en anden udviklingstendens, der var specialiseret og ikke-lokalt orienteret.

4. Lyngby Glasværk

Glasværket (matr.nr. 18 h og g, nu området omkring Baune Allé) opførtes i 1873-74 (den første glashytte og arbejderboligerne i 1873, den anden glashytte og lagerbygningen i 1874.⁷³) Glasværket var opført og ejedes af apoteker H. E. Hansen og læge E. Olsen, men omdannedes i 1874 til et aktieselskab med aktiekapital 120.000 rigsdaler, der i 1877 udvidedes med yderligere 50.000 kr.⁷⁴) I 1882 opløstes aktieselskabet, og glasværket solgtes til $\frac{1}{3}$ Glasværket Danmark.⁷⁵) Det lå herefter stille til 1888, hvor to tidligere medarbejdere ved Holmegårds Glasværk overtog det og genoptog produktionen.⁷⁶) Efter kort tid blev glasværket endeligt opgivet, og i 1890 blev bygningerne nedrevet. Blandt inventaret solgtes

en 6 HK dampmaskine.⁷⁷⁾ Straks efter nedrivningen af glasværket påbegyndtes opførelsen af et antal villaer på grunden.

Produktionen synes overvejende at have omfattet emballageglas, selv om glasværket havde store ambitioner og bl.a. gjorde forsøg med nye ovntyper.⁷⁸⁾ Ved årsskiftet 1873/74 ansloges den årlige produktion til 7-800.000 flasker.⁷⁹⁾

Glasværket beskæftigede i perioden 1874-77 omkr. 50 arbejdere, heraf enkelte kvinder og børn.⁸⁰⁾ Efter en standsning i efteråret 1877 indskrænkedes produktionen,⁸¹⁾ og arbejdsstyrken var herefter omkr. 30 personer frem til standsningen i 1882.⁸²⁾

Lyngby Glasværk var den første større industrivirksomhed i byen, men fik på grund af sin korte levetid ingen varig betydning for Lyngbys udvikling (jfr. nedenfor om glasværkets placering i den generelle udvikling). Det begyndte sin virksomhed på et tidspunkt, hvor dansk industri havde gode kår; men samtidig startede også Hellerup Glasværk og Fyens Glasværk foruden de gamle glasværker Holmegård og Kastrup, således at Lyngby Glasværk kom ud for en forøget konkurrence og havde svært ved at få solgt sin produktion.⁸³⁾

5. G. F. E. Holmboms jernstøberi

Jernstøberiet (tidligere Gammel Jernbanevej 14, matr.nr. 3 ae) synes at være opført i 1875, hvor skolelærer C. G. Skjoldager solgte grunden til jernstøber P. A. Bruun. Denne solgte i 1876 ejendommen videre til formerne C. F. J. Langemack og G. F. E. Holmbom (hver for halvdele), hvorefter Holmbom i 1877 blev eneejer.⁸⁴⁾

Ved den sidstnævnte overtagelse nævner skødet foruden ejendommen og det faste inventar bl.a. en 4 HK dampmaskine.⁸⁵⁾

I 1878 gik jernstøberiet på tvangsauktion under betegnelsen en »mindre fabriksbygning«.⁸⁶⁾ Ved 4. auktion solgtes ejendommen til hjul- og karetmager H. H. Pries, og det er derfor sandsynligt, at jernstøbningen dermed ophørte. I 1900 blev der opført en ny bygning på grunden, som i dag indgår i den store busholdeplads på Jernbaneplassen ud for ejendommen Gammel Jernbanevej 16 (Lyngby Lænke Ambulatorium).⁸⁷⁾ Jernstøberiets udseende, størrelse, produktion og antal beskæftigede

kendes ikke; men der synes at have været tale om en så lille virksomhed, at den egentlig ikke kan betragtes som industri.

Sammenfatning om perioden 1865-91

Foruden disse to virksomheder opstod der i perioden 1865-91 de to små produktioner af skruer og pibeslanger, som er omtalt ovenfor under Pritzels Etablissement, og som i 1871/72 beskæftigede hhv. 6 og 12 arbejdere. Der var således tale om små virksomheder; men deres specialiserede produktion viser, at de må have haft afsætning til et væsentligt større marked end Lyngby. Disse virksomheders placering i Lyngby er derfor et tegn på, at Lyngby på det industrielle område var ved at blive knyttet til København, hvor det største marked fandtes.

I modsætning til disse to virksomheder var Lyngby Glasværk af en sådan størrelse, af dets placering næppe kan have været tilfældig. Glasværket blev anlagt lige op til den daværende Lyngby Station (men havde ikke læssespor), og det må antages, at denne placering var bevidst, idet der var tale om godt beliggende landbrugsjord og ikke afsidesliggende engarealer, som ville have været billigere at købe. Der er heller ingen tvivl om, at glasværket har fået kul med jernbanen; men de færdige varer er i hvert fald kun for en dels vedkommende blevet transporteret med jernbane. Det vides nemlig, at glasværkets leverancer til København befordredes med store hestevogne,⁸⁸⁾ hvilket antagelig skyldtes, at denne transportform – fra dør til dør – over en så kort strækning har været mere fordelagtig end jernbanetransporten med omladninger af det skrøbelige gods på Lyngby Station og i København.

Hvad arbejdskraften angik, vides det, at glasværket hentede en del af sine arbejdere fra Kastrup Glasværk og måtte opføre boliger til dem i Lyngby.⁸⁹⁾ Glasfremstilling er en specialiseret proces, og der fandtes ingen tradition for den i Lyngby og dermed ikke arbejdskraft, der på forhånd var fortrolig med arbejdet. Når glasværket blev placeret i Lyngby, må årsagen derfor antagelig have været lavere grundpriser og bedre udvidelsesmuligheder end i København – samt det forhold, at de to grundlæggere af værket begge boede i Lyngby.

I perioden 1865-91 begyndte der således ved siden af Lyngbys lokalt

orienterede industri at vise sig en specialiseret industriproduktion rettet mod et københavnsk eller landsdækkende marked. Der var kun tale om spæde forsøg; men specialiseringstendensen kom til fuld udfoldelse i den efterfølgende periode.

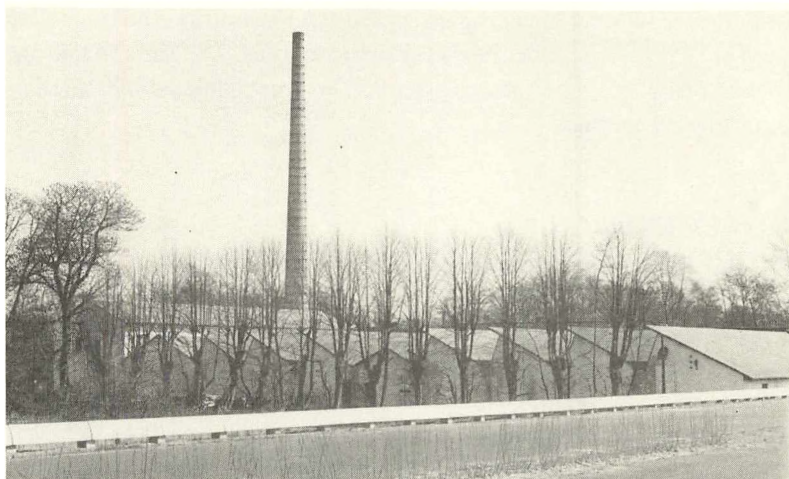
DEN EGENTLIGE INDUSTRIALISERING AF LYNGBY (1891-1916)

I perioden fra 1890'erne til 1. Verdenskrigs udbrud havde landbruget igen stor fremgang, idet der efter produktionsomlægningen i den foregående periode kunne eksporteres store mængder af smør og bacon. Trafikmidlerne udbyggedes, idet der iværksattes et omfattende jernbanebyggeri (oplandsbanerne, jfr. forrige kapitel). Det var også karakteristisk, at de mindre provinsbyer og de nye stationsbyer i denne periode voksede lige så meget som de store provinsbyer og København.

Industrien i 1890'erne og fremefter var karakteriseret ved, at væksten foregik i et hurtigere tempo end hidtil, og at hovedvægten lå på store faste anlæg, teknologiske fremskridt og nye varegrupper. Dampmaskinerne dominerede stadig som drivkraft; men de blev større og mere effektive, og efterhånden udnyttedes de gennem dynamoer og elektromotorer, således at kraftoverførselen blev mere fleksibel og mindre farlig. Af nye industrier må nævnes fabrikker for elektriske artikler, cementfabrikker og -støberier, bomuldsspinderier og skotøjsfabrikker.

De fleste fremstillinger lader denne sidste fase af Danmarks industrialisering slutte med 1. Verdenskrigs udbrud i 1914, som medførte en del vigtige samfundsændringer; men hvis man betragter industrien isoleret, er skilleåret snarere 1920, hvor afsætningskrisen efter verdenskrigens slutning gav den danske industri et knæk og dæmpede dens vækst fremover. Når i denne fremstilling 1916 er valgt som skilleår, skyldes det nok så meget lokale årsager, jfr. indledningen.

I Lyngby fulgte udviklingen i store træk de samme linier som i resten af landet. Medens der ikke havde været tale om nogen industri af betydning i de to foregående perioder, skete der til gengæld i årene fra 1891 til



Filtfabrikken »Norden« (tidligere J. L. Binders & Co.) set fra Omfartsvejen i 1960. Binders fabrik var den første i Lyngby, der opførtes med det karakteristiske shedtag. Denne konstruktion giver et ensartet ovenlys i hele fabrikshallen.

Byhistorisk Samling

1916 en voldsom udvikling på dette område. I perioden 1890-1901 steg antallet af industrielle arbejdspladser fra 29 til 378 og i perioden 1901-1916 fra 378 til 832, hvor samtidig befolkningstallet i byen i 1890-1901 voksede fra 2556 til 3701 og i 1901-1916 fra 3701 til 5791 (jfr. hhv. tabel 5 og 1). Skønt væksten i industrien således synes at have været nogenlunde lige stor i 1890'erne og i årene efter 1900, er der dog ingen tvivl om, at udviklingen har været følt stærkest i 1890'erne, hvor industrien slog sig fast i byens erhvervsliv. Hvis man søger et »industrielt gennembrud« i Lyngby, må det således placeres i første halvdel af 1890'erne.⁹⁰⁾ Den udvikling, der hermed var igangsat, fortsatte gennem resten af perioden frem til 1916, hvor en lang række industrielle virksomheder voksede frem i Lyngby.

6. J. L. Binders klædefabrik

Som nævnt ovenfor startede den tidligere fabriksbestyrer J. L. Binder i 1883 en klædefabrik i lejede lokaler i Pritzels Etablissement, hvor han overtog det af Vilhelm Cramer hidtil drevne uldspinderi. Pritzel leve-



Personalet hos J. L. Binder & Co. i 1917. Der er 38 mænd og 38 kvinder på billedet, dvs. næsten hele arbejdsstyrken. Byhistorisk Samling

rede ligeledes dampkraften og udlejede den del af maskinparken, som hørte til garnfremstillingen (antagelig fremstillet af Pritzel selv), medens Binder selv måtte skaffe sig væve, valkemaskiner osv.⁹¹⁾

Lejekontrakten gjaldt for 8 år, og da den udløb, købte J. L. Binder nabogrunden (Lyngby Hovedgade 4, matr.nr. 1 da m.fl.) og opførte en ny fabrik her, ca. 25 × 30 meter i én etage med shedtag og en 12 HK dampmaskine.⁹²⁾ I 1895 overtog hans søn Georg Binder den daglige ledelse af fabrikken, der benævntes J. L. Binder & Co.

I 1901 beskæftigede fabrikken 36 arbejdere og blev drevet af to dampmaskiner på hhv. 30 og 60 HK.⁹³⁾ I 1916 blev virksomheden omdannet til aktieselskab. Den beskæftigede i dette år 49 mænd og 46 kvinder og producerede 175 kilometer uldent klæde og 11.750 tæpper til en samlet produktionsværdi af 1,8 millioner kr.⁹⁴⁾ Drivkraften var en 120



Dansk Gardin og Textil Fabrik ca. 1925. Fabrikken var på dette tidspunkt fuldt udbygget. Helt til venstre ses øverst Lyngby Vandværks bygninger, og til højre i billedets nederste del ses kommunens administrationsbygning fra 1899. Lyngby-Taarbæk Kommune

HK dampmaskine, og fabriksbygningerne var nu vokset til at dække et areal på ca. 70 × 30 meter.⁹⁵⁾

Efter 1. Verdenskrigs afslutning gik det tilbage for J. L. Binder & Co., og i 1928 lukkede virksomheden. Bygningerne anvendtes senere af Filtfabrikken »Norden«, men blev nedrevet i 1973, hvorefter det nuværende kontorhus opførtes i 1975-76.⁹⁶⁾

J. L. Binders nye fabrik kom ved sin start i 1891 til at indlede den egentlige industrialisering af Lyngby, og selv om der få år senere kom større fabrikker til, var Binders fabrik en vigtig faktor i byens erhvervsliv – i nogen grad også på grund af fabrikant Georg Binders personlige indsats i Lyngbys offentlige liv.

7. Dansk Gardin og Textil Fabrik

Grosserer Chr. Hasselbalch (1851-1925) var i 1889 som den første i Danmark begyndt at fabrikere gardiner.⁹⁷⁾ Produktionen foregik i Kø-



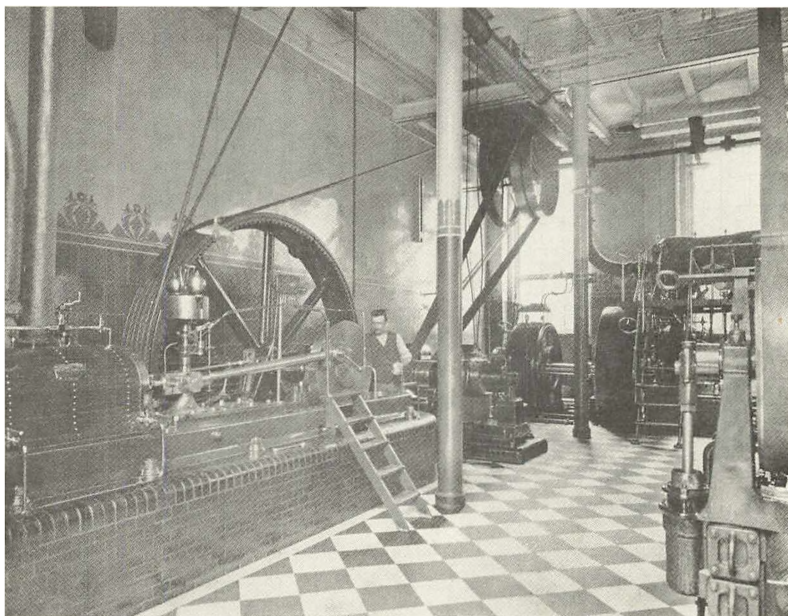
En del af personalet i vaskeriet på Dansk Gardin og Textil Fabrik ca. 1909. Nr. 3 fra venstre er fabrikant Chr. Hasselbalch. I denne afdeling af fabrikken arbejdede der kun mænd.

Byhistorisk Samling

benhavn; men i 1892 købte Chr. Hasselbalch sammen med Hans B. Schultz af kaptajn C. C. Nørgaard et stykke af »Bleggården«s eng ud til Mølleåen (matr.nr. 33 m og n) for 75 øre pr. kvadratalen, i alt 8.760 kr.⁹⁸) Ved senere tilkøb udvidedes fabrikkens grund, som i 1917 ved en sammenlægning af matrikelnumrene fik matr.nr. 33 a (Lundtoftevej 1).⁹⁹)

Virksomheden overgik i 1896 til aktieselskab (aktiekapital 400.000 kr.) med Chr. Hasselbalch og Hans B. Schultz som direktører.¹⁰⁰) I 1917 var Chr. Hasselbalch blevet eneejer af såvel Gardinfabrikken som Farveriet (se nedenfor nr. 13), og firmaet Hasselbalch & Co. ophørte med at være aktieselskab.¹⁰¹)

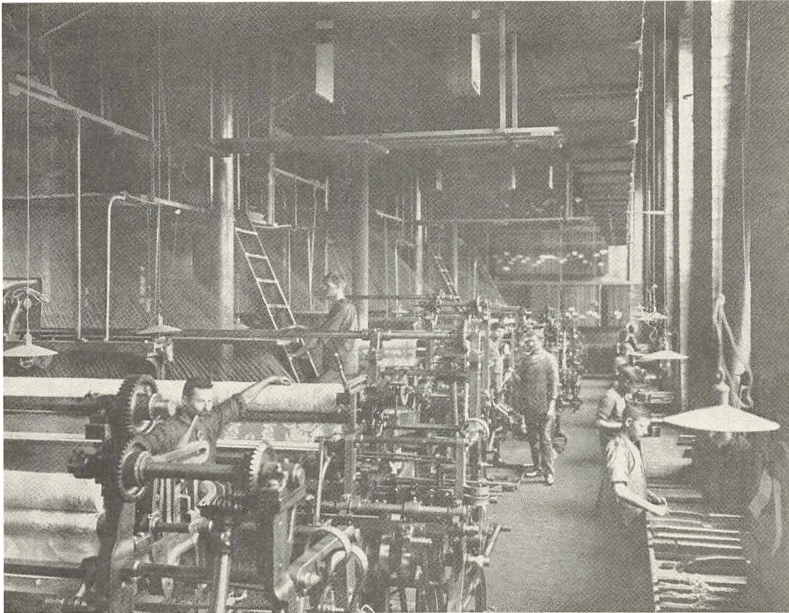
De første bygninger til fabrikken opførtes i 1892-93. Der var tale om et gardinvæveri (27 × 4 meter i 4 etager), der senere skulle udvides til dobbelt længde, og en blegeri- og vaskeribygning langs Mølleåen (42 × 14 meter i én etage, dog med 2 etager i den midterste del).¹⁰²) I 1896



Maskinhallen på Dansk Gardin og Textil Fabrik omkring 1900. Til venstre en af dampmaskinerne, i baggrunden en dynamo. Læg mærke til jugend-ornamenterne på væggen bag svinghjulet. (Illustration fra billedværk om fabrikken ca. 1900).

forlængedes Åbygningen med en tilbygning (38 × 14 meter i 5 etager).¹⁰³ Væveribygningen forlængedes i 1900 til dobbelt længde (54 × 14 meter i 4 etager).¹⁰⁴ I 1903 udvidedes kedelhuset ved Åbygningens nordgavl.¹⁰⁵ Væveribygningen forlængedes i 1907 hhv. mod syd¹⁰⁶ og mod nord,¹⁰⁷ således at den nu var i alt 85 meter lang. I 1908 blev der bygget 1. sal på kedelhuset.¹⁰⁸ En ny bygning opførtes i 1912 øst for de to allerede eksisterende (105 × 15 meter i hhv. 5 og 3 etager).¹⁰⁹ Endelig ombyggedes Åbygningen i 1913, så den fremtrådte som ca. 134 × 14 meter i hhv. 5 og 3 etager.¹¹⁰

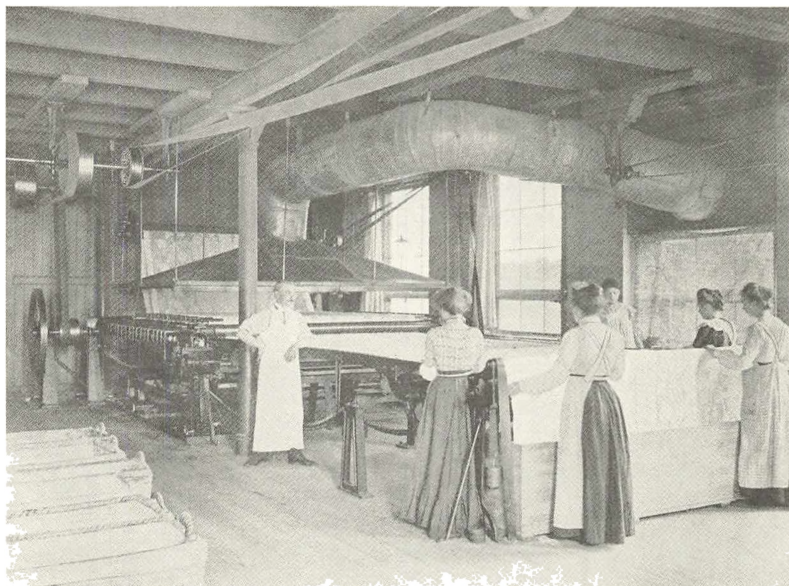
Drivkraften var i hele perioden damp, som delvis (fra 1913 udelukkende) udnyttedes indirekte via dynamoer og elektromotorer. Maskinkraften var i 1892 70 HK, i 1896 70 + 200 HK, i 1908 70 + 200 + 150 HK og fra 1913 600 + 120 HK.¹¹¹



Gardin-vævesal på Dansk Gardin og Textil Fabrik omkring 1900. De mønstrede gardiner vævedes i meget store bredder, som derefter kunne deles i mindre stykker. Gardinvæverne var alle mænd. (Illustration i billedværk om fabrikken ca. 1900).

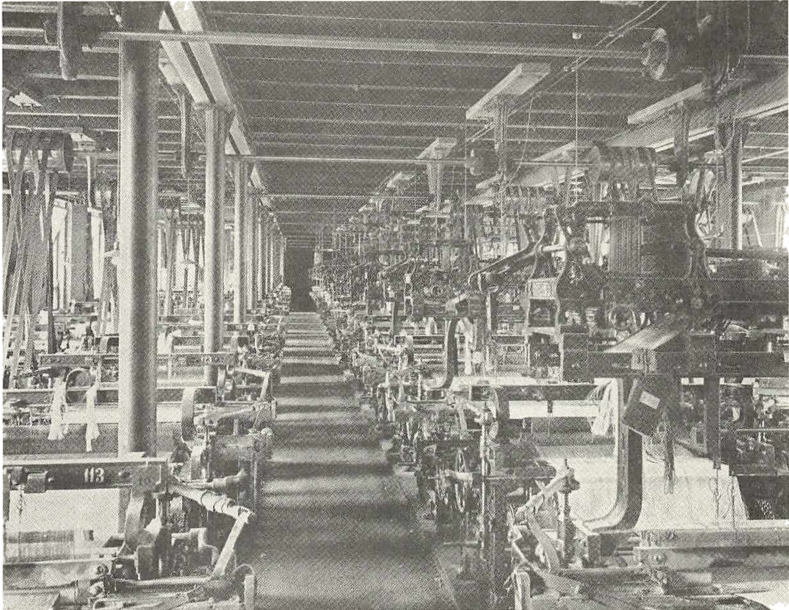
Fabrikken producerede gardiner og hvidevarer af bomuldsgarn, som købtes færdigt. De vævede varer blev bleget på fabrikken eller solgtes ublegede. I 1901 var der 208² væve og 5 gardinvæve, og der beskæftigedes 250 arbejdere (heraf 170 kvinder). I 1915 var der 604 væve og 10 gardinvæve, og fabrikken havde ca. 500 ansatte.¹¹²) I perioden 1.7.1915-30.6.1916 producerede fabrikken 127.613 meter ublegede og 3.292.275 meter blegede bomuldsstoffer samt 2.111.886 meter gardintøjer til en samlet værdi af 3.242.000 kr. Arbejdsstyrken blev ved periodens slutning opgivet til 131 mænd, 26 lærlinge/drenge og 331 kvinder, altså i alt 488 beskæftigede.¹¹³) Gardinfabrikken var dermed Lyngbys største arbejdsplads.

Dansk Gardin og Textil Fabrik var desuden en velorganiseret arbejdsplads, som der stod megen respekt om. Selv om Chr. Hasselbalchs to



Gardin-strygesal på Dansk Gardin og Textil Fabrik omkring 1900. Det store efterarbejde med at reparere og klargøre bomuldsstofferne udførtes af kvinder (mendersker, kantersker, strygersker osv.), men under ledelse af mestre, der alle var mænd. (Illustration i billedværk om fabrikken ca. 1900).

sønner, Erik og Hugo Hasselbalch, deltog i virksomhedens drift, var det navnlig den myndige inspektør Gerhard Kaysen, der tegnede fabrikken i den almindelige bevidsthed i Lyngby. Det renlige arbejde med fremstilling af gardiner og hvidevarer var i sig selv mere attraktivt end f.eks. arbejdet på Sukkerfabrikken eller Stålvarefabrikken; men hertil kom, at Gardinfabrikken bl.a. holdt en uges sommerferie hvert år, hvor der blev foretaget hovedrengøring, lakeret gulve osv. Gardinfabrikken havde ligesom Sukkerfabrikken sit eget brandkorps, som undertiden også assisterede ved brande i byen, og dens arbejdere havde deres egen sygekasse. I det hele taget fandtes der mange af de foranstaltninger fra fabrikkens side, som navnlig kendes fra Brede Klædefabrik; men i det væsentligt større bysamfund Lyngby fik de langt fra det samme omfang eller den samme betydning som på Brede.



Dowlas-vævesal på Dansk Gardin og Textil Fabrik omkring 1900. Vævningen af almindelige glatvævede bomuldsstoffer udførtes på sådanne automatvæve, der blev trukket af drivremme fra drivakserne under loftet. (Illustration i billedværk om fabrikken ca. 1900).

I 1920 foretoges nogle mindre bygningsmæssige ændringer; men i alt væsentligt havde fabrikken fået sit endelige udseende i 1913. Den østlige bygning brændte i 1960; men Åbygningen og Mellembygningen ligger endnu tilbage som vel nok det mest markante, endnu eksisterende udtryk for Lyngbys industri i dens storhedstid i årene op til 1. Verdenskrig. Bygningerne, der både konstruktionsmæssigt og arkitektonisk er af meget høj kvalitet, er i dag udlejet til en række mindre virksomheder.

8. V. O. Eyermands metalvarefabrik

Fabrikken (Lyngby Hovedgade 100A, matr.nr. 31aa) er opført i 1895 af gørtlermester V. O. Eyermand, som tidligere havde drevet et gørtleri på Raadvad ved siden af Knivfabrikken.¹¹⁴) Virksomheden betegnes i 1900 som »metalvarefabrik, gørtleri og metalstøberi«, og blandt inventaret



V. O. Eyermands metalvarefabrik fra 1896 eksisterer stadig i ombygget og udvidet skikkelse som Th. Frobenius og Sønner Orgelbyggeri A/s. Fotografi 1984. Byhistorisk Samling

nævnes dampkedler (tilsyneladende til opvarmning), en 8 HK gasmotor, 12 drejebænke og 16 skruestikker.¹¹⁵) Man kan deraf slutte, at virksomheden har beskæftiget 10-20 mand i en stærkt håndværkspræget produktion, som den bl.a. kendes fra Raadvad Knivfabrik.

Efter V. O. Eyermands død den 14.4.1901 blev fabrikken, der målte ca. 16 × 9 meter og var i to etager, overtaget af grosserer Leopold Levin, der synes at have drevet den videre som metalvarefabrik.¹¹⁶) I 1908 købtes fabrikken af vævemester H. Ehlers og efter dennes konkurs i



Lyngby Sukkerraffinaderi set fra syd i 1906, med hegnet ind mod Lyngby Station til højre i billedet. Postkort. Byhistorisk Samling

1910 af firmaet Johansen & Friis, Væveri og Gulvkludfabrik, der havde den indtil en konkurs i 1916.¹¹⁷⁾ I denne periode var fabrikken indrettet til væveri med fabrikation navnlig af gulvklude. Den blev drevet af en 10 HK gasmotor og omfattede bl.a. 4 håndvæve og 3 dampvæve.¹¹⁸⁾

I 1916 købtes virksomheden af ingeniør J. P. Laursen-Schjødt, der samme år videresolgte den til $\frac{1}{3}$ Kemisk Industri. Denne virksomhed solgte i 1925 ejendommen til I/S Th. Frobenius & Co., der senere omdannedes til Th. Frobenius og Sønner Orgelbyggeri $\frac{1}{3}$ og stadig ejer fabrikken.¹¹⁹⁾

9. Lyngby Sukkerraffinaderi

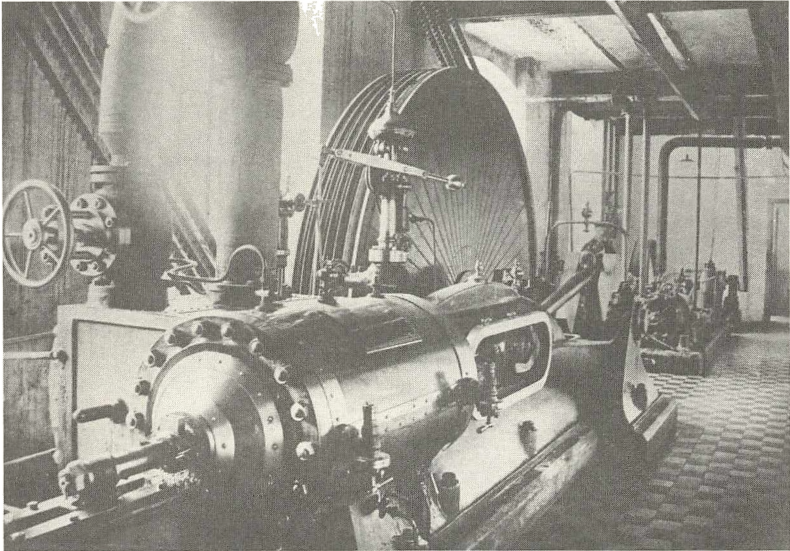
Grunden (Vinkelvej 8, matr.nr. 2 ax) var oprindeligt en del af Ulrikkenborggårds jord, men solgtes i 1895 af proprietær Georg Lehwald til grosserer Toxen Worm på vegne af et aktieselskab, hvis kapital stammede fra sukkerfirmaet Meyers Sohn i Tangermünde. Prisen var 1 kr. pr. kvadratalen, i alt 31.840 kr.¹²⁰⁾ Der var således bevidst tale om en konkurrerende virksomhed til De Danske Sukkerfabrikker; men kon-



Luftfotografi af Lyngby Sukkerraffinaderi i 1922, kort før fabrikken lukkede. Nederst ses Bagsværdvej. Lyngby-Taarbæk Kommune

kurrencen varede kun til 1898, hvor ledelsen af raffinaderiet overgik fra Toxen Worm til Herman Meyer (en søn af direktøren for det tyske firma, der ejede raffinaderiet) samtidig med, at raffinaderiet gik i samarbejde med De Danske Sukkerfabrikker.¹²¹) I 1904 indgik Lyngby Sukkerraffinaderi i De Danske Sukkerfabrikker, der udvidede og drev fabrikken frem til 1922, hvor en rationalisering medførte dens lukning.¹²²)

I 1895 opførtes de første bygninger, en tre-etagers raffinaderibygning og en lagerbygning, adskilt af et læssespor fra Lyngby Station.¹²³) I 1903 byggedes syd for lagerbygningen en tre-etagers fabrik for topsukker.¹²⁴) Produktionen heraf ophørte efter få år, hvorefter bygningen anvendtes som lager. Raffinaderiet udvidedes med en tilbygning i 1909, og lagerbygningen (den tidligere topsukkerfabrik) udvidedes i 1911, hvorefter hele fabrikskomplekset fyldte et areal på ca. 130 × 100 meter foruden nogle mindre bygninger.¹²⁵)



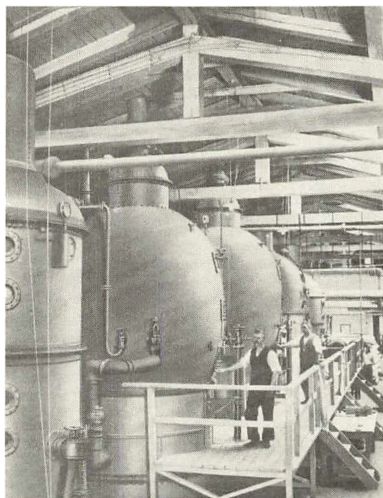
Maskinrummet med dampmaskinerne på Lyngby Sukkerraffinaderi kort efter 1900.

De Danske Sukkerfabrikker

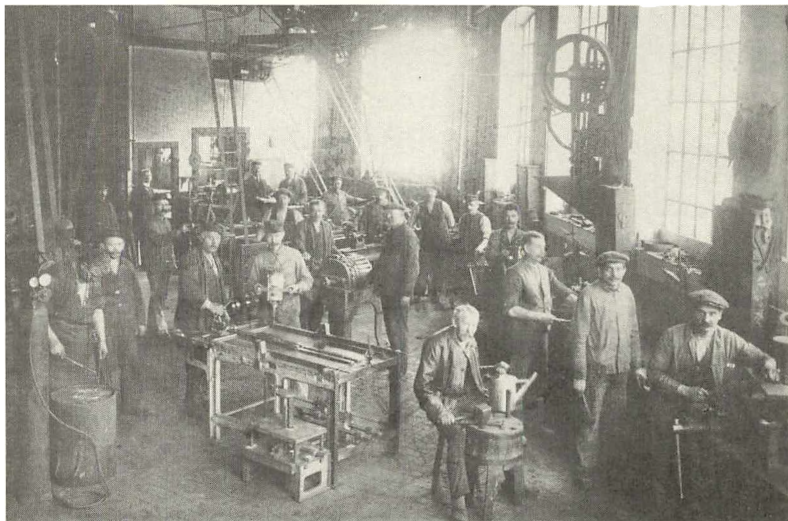
Produktionen bestod i raffinering af råsukker fra inden- og udenlandske sukkerfabrikker, d.v.s. opløsning i varmt vand, filtrering og rensning, centrifugering og tørring.¹²⁶) Drivkraften var damp, som udnyttedes dels til opvarmning og kogning, dels til fysisk kraft direkte i dampmaskiner (i 1901 i alt 310 HK, i 1909 i alt 340 HK) og indirekte i elektromotorer, og dels til belysning via dynamoer.¹²⁷) Arbejdsstyrken var i 1901 ca. 100 og i 1909 mellem 100 og 150 arbejdere.¹²⁸)

Efter sukkerproduktionens ophør i 1922 stod den store fabrik tom til 1925, hvor Brødrene Hartmanns maskinfabrik overtog dele af bygningerne. Da der i 1928 afholdtes en stor erhvervsudstilling i Lyngby, fik den ligeledes lokaler i det tidligere sukkerraffinaderi.¹²⁹) I 1936, da Brdr. Hartmann byggede en ny fabrik ved den senere Klampenborgvej, blev den gamle sukkerfabrik omdannet til Porcelænsfabrikken »Danmark«. Denne virksomhed eksisterede til 1970, hvor fabrikken blev revet ned for at give plads til nyt boligbyggeri på »Porcelænsgrunden«.

Industrien



Kogeapparater på Lyngby Sukkerraffinaderi kort før fabrikkens lukning i 1922. Det fremgår af billedet, at denne del af processen (udkogningen af de snittede sukkerroer) var stærkt mekaniseret. (Illustration i P. Sveistrup og Lauritz Estrup: $\frac{1}{4}$ De Danske Sukkerfabrikker 1872-1922 (1922).



Smedien på Lyngby Sukkerraffinaderi i 1890'erne. Arbejdsstyrken på Sukkerfabrikken bestod mest af ufaglærte mænd; men lige som de andre store virksomheder havde fabrikken et antal håndværkere ansat til interne reparations- og vedligeholdelsesarbejder.

Byhistorisk Samling



Valdemar Junckers maskinfabrik (Parallelvej 15-17, opført i 1906). (Illustration i »Danske Byer og deres Mænd« bind XXXVI, Lyngby, Taarbæk og Søllerød Kommuner (1919) s. 156).

10. Vald. Junckers maskinfabrik

Valdemar Juncker (f.1858) havde i 1898 overtaget det oprindelige grundelement i Pritzels Etablissement, maskinbyggeriet.¹³⁰) Her beskæftigede han i 1901 5 mand og fremstillede kleinsmedearbejder til bygningsbrug, pumper osv.¹³¹) Fabrikbygningen, hvori maskinbyggeriet var indrettet, brændte i slutningen af året 1907,¹³²) og i 1908 købte Vald. Juncker på en tvangsauktion V. F. Melchiorsens fallerede maskinfabrik på Parallelvej (nr. 15-17, matr.nr. 33 æ).¹³³)

Civilingeniør V. F. Melchiorsen, der havde haft egen virksomhed i København, havde i 1906 købt grunden af kaptajn C. C. Nørgaard og opført en lille maskinfabrik (ca. 20 × 18 meter), tilsyneladende med en 5 HK »Drost«-dampmaskine.¹³⁴) Virksomheden blev i 1907 omdannet til »V. F. Melchiorsen, Motor- og Maskinfabrik, Ingeniørforretning i Lyngby«.¹³⁵) Fabrikken, der antagelig bare har været et stort værksted,



Arbejdere på Valdemar Junckers maskinværksted i begyndelsen af 1900-tallet.

Byhistorisk Samling

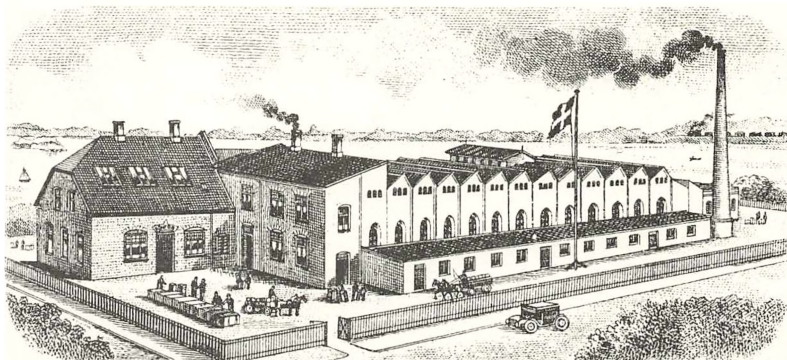
førte en overgang navnet »Motorfabrikken «Chic«^{.136)} Den vides desuden at have fremstillet plove (»Dana-Ploven«^{.137)}

Vald. Juncker producerede en overgang biler^{.138)} og senere valser til vaske- og farvemaskiner i tekstilfabrikker, motorer (»Danica-Motoren«) og drivhusåbnere.^{.139)} Fabrikken havde i 1919 10-12 ansatte.^{.140)} Vald. Juncker boede selv i ejendommen Parallelvej 11 (matr.nr. 31 a), og imellem denne grund og fabrikken lå en tom grund (matr.nr. 31 b).

I 1934 afhændede Vald. Juncker fabrikken til et nystiftet aktieselskab, der indrettede en tekstilfabrik i bygningen (1/3 Lyngby Kjoletøjsfabrik, ca. 20 ansatte) og senere udvidede den på nabogrunden (matr.nr. 31 b^{.41)}). Bygningerne blev nedrevet sammen med Dansk Staal Industri (jfr. nedenfor nr. 15) i 1967 for at give plads til forsikringselskabet »Tryg«s kontorbygning.

11. Københavns Gardinfabrik

Fabrikken (Mortonsvej 11, matr.nr. 18 bæ) blev opført i 1905 og taget i brug i 1906.^{.142)} Der var tale om en énetages bygning på ca. 51 × 25 meter med shedtag. Fabrikken brændte i 1914, men genopførtes samme år i



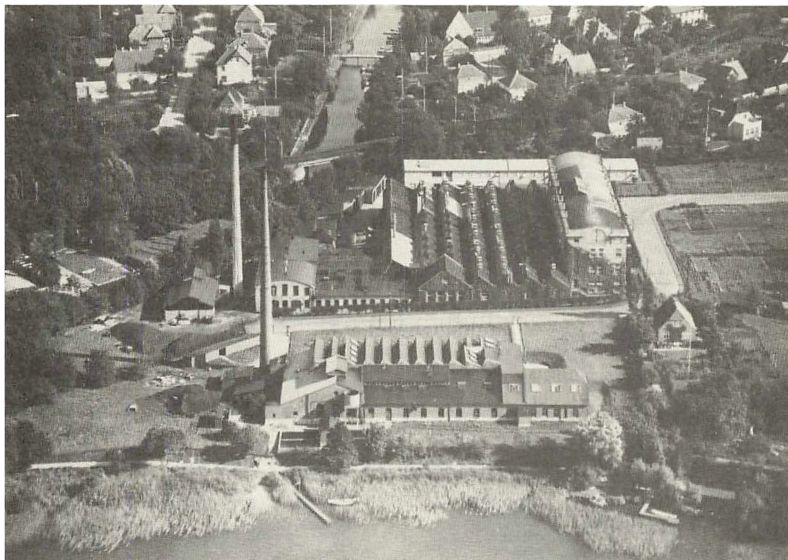
Københavns Gardinfabrik ca. 1915. Tegning på virksomhedens brevpapir.

Byhistorisk Samling

uændret skikkelse med en mindre tilbygning til kontorer og lager.¹⁴³) Virksomheden opførtes af et interessentskab bestående af firmaerne Hood, Morton & Co. (London), Hilligsøe, Køedt & Co. («Messen«, København) og Ludvig Hansen & Co. (København) på et hidtil ubebygget engareal ud til Lyngby Sø, der købtes for 7000 kr. pr. tønde land, i alt 9400 kr. I 1914 udgik sidstnævnte firma af interessentskabet, hvorefter fabrikken ejedes af de to førstnævnte firmaer til 1927. Den fortsatte som gardinfabrik til 1962, hvor den overgik til $\frac{1}{3}$ Poul Willumsen og indrettedes til plasticfabrik.¹⁴⁴)

Fabrikken fremstillede gardiner af bomuldsgarn, som indkøbtes i færdig tilstand. Vævningen foregik på 4 gardinvæve, hvorefter gardinerne blev eftersat og evt. repareret med håndkraft. Derefter blev de vasket og bleget, appreteret (stivet), tørret og strøget, kantsyet og rullet op i færdige ruller.¹⁴⁵) Antallet af beskæftigede i fabrikken blev i 1907 opgivet til ca. 60 og i 1915 til 50-60 personer, og drivkraften var en 75 HK dampmaskine.¹⁴⁶) I 1915 udførtes desuden blegning og videre klargøring af gardiner vævet i Holland og England på fabrikker tilhørende Hood, Morton & Co.¹⁴⁷)

I perioden 1.8.1915-31.7.1916 beskæftigede fabrikken 45 personer (11 mænd, 29 kvinder og 5 drenge) foruden 8 hjemmearbejdere, og den producerede på grundlag af 57.977 kilo bomuldsgarn ca. 634 kilometer gardiner til en værdi af 390.000 kr.¹⁴⁸)



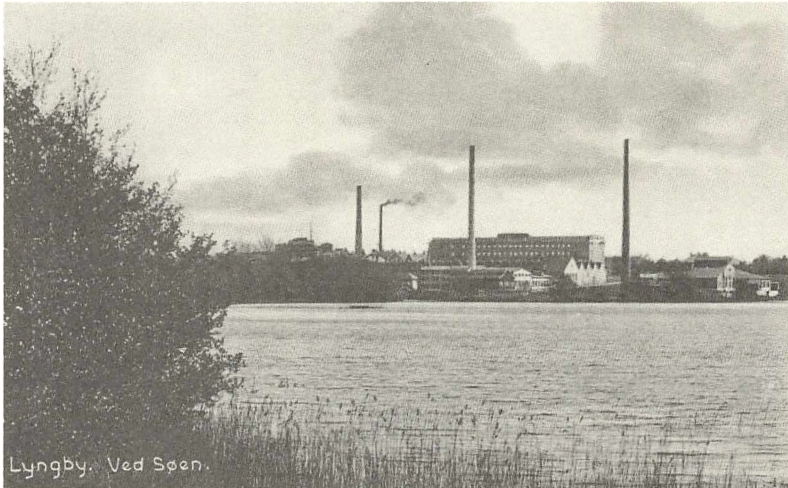
Luftfotografi af Københavns Gardinfabrik i slutningen af 1930'erne med Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt bagved. I baggrunden Fæstningskanalen.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Københavns Gardinfabrik, der ofte kaldtes »den lille gardinfabrik« i sammenligning med Dansk Gardin og Textil Fabrik, blev revet ned i slutningen af august 1984. Dens 44 meter høje skorsten var den sidste af Lyngbys fabrikksskorstene, og den kunne ses i store dele af byen som et tydeligt minde om Lyngbys forlængst overståede industritid.

12. Eddikesyrefabrikken »Solex«

Fabrikken (Parallelvej 5, matr.nr. 31 a) blev opført i 1909, hvor grunden blev købt for 95 øre pr. kvadratalen (i alt 4311,10 kr.) af et interessentskab bestående af direktør Richard Larsen og ingeniør Axel Carlsen,¹⁴⁹⁾ og produktionen af eddikesyre påbegyndtes i 1910.¹⁵⁰⁾ Arbejdsstyrken var til at begynde med på 5 mand og drivkraften en 15 HK dampmaskine.¹⁵¹⁾ I 1919 beskæftigedes 10 personer.¹⁵²⁾ Produktionen foregik på grundlag af eddikesurt kalk, som indkøbtes i Tyskland, og hvoraf eddikesyren blev udvundet ved dampkogning og destillering.¹⁵³⁾



De store fabrikkers høje skorstene var et karakteristisk og markant indslag i Lyngbys bybillede, og de kunne ses på lige så lang afstand som nutidens højhuse. Her ses Lyngbys »søfront«, med de to skorstene på Lyngby Sukkerraffinaderi til venstre, Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt i midten og Københavns Gardinfabrik til højre. Postkort ca. 1920.

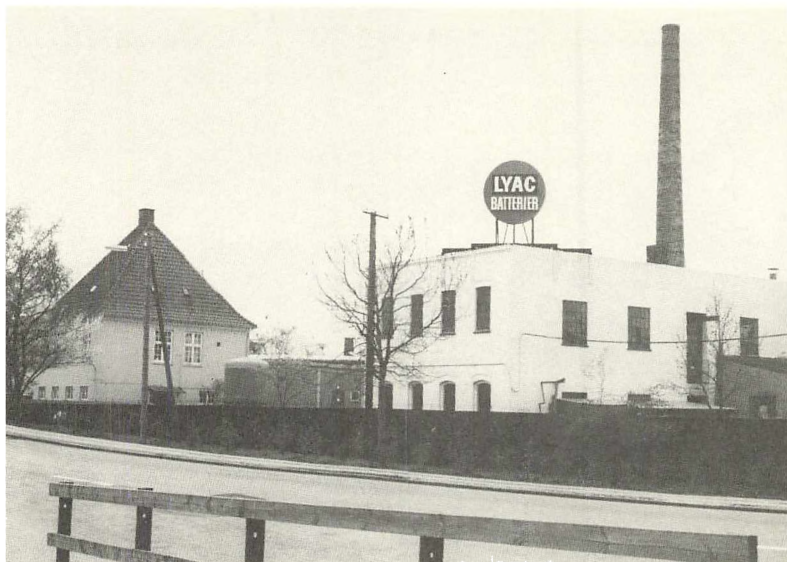
Byhistorisk Samling

I 1920 blev fabrikken overtaget af den i 1917 oprettede $\frac{1}{2}$ Accumulatorfabrikken (LYAC), der opførte nye fabriksbygninger og kun anvendte den tidligere syrefabriks bygninger til folkerum, lager m.m.¹⁵⁴) De oprindelige bygninger, en fabriksbygning og en kontorbygning, eksisterer endnu, men ligger nu bagest i fabrikskomplekset, der har hovedindgang fra Lyacvej gennem den i 1935 opførte administrationsbygning.

13. Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt

Farveriet (Mortonsvej 12, matr.nr. 18 ca m.fl.) opførtes af det samme firma, som ejede Dansk Gardin og Textil Fabrik, d.v.s. Hasselbalch & Co., og virksomheden var aktieselskab fra sin oprettelse til 1917, hvor direktør Chr. Hasselbalch blev eneejer (jfr. ovenfor nr. 7).¹⁵⁵)

Grunden købtes i 1910 af Københavns Gardinfabrik, således at de to virksomheder kom til at ligge side om side på næsset ved Fæstningskana-



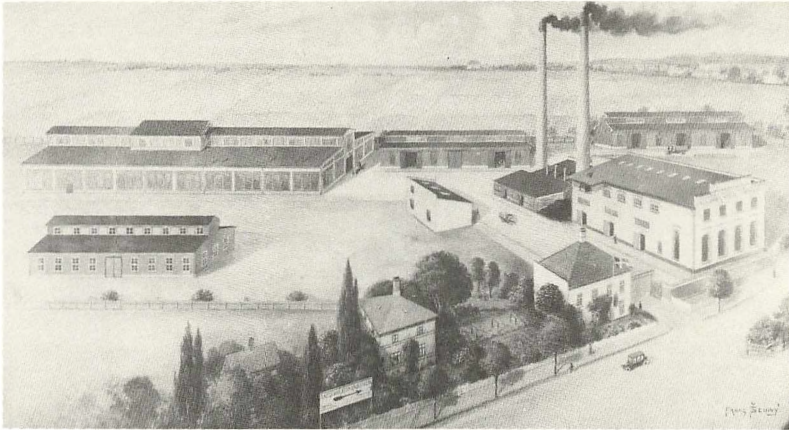
De oprindelige bygninger fra Eddikesyrefabrikken »Solex« i 1909 med kontorbygningen til venstre og fabriksbygningen til højre, set fra Hollandsvej i 1984. Byhistorisk Samling

lens udløb fra Lyngby Sø. Prisen var 1,50 kr. pr. kvadratalen, i alt 28.972,50 kr. I 1917 og 1920 købtes endnu en række parceller fra Københavns Gardinfabrik.¹⁵⁶⁾

De første bygninger opførtes i 1910, hovedsagelig i én etage med shedtag. I 1911 udvidedes farveriet med en tilbygning, ligeledes i én etage med shedtag. I 1912 opførtes den endnu eksisterende bygning i 3 etager med hvælvet loft, hvorefter bygningerne dækkede et areal på ca. 90 × 75 meter.¹⁵⁷⁾

Drivkraften var damp, som fra 1910 udnyttedes i en 60 HK dampmaskine og fra 1913 i en 350 HK dampmaskine. Der var i 1914 60-70 beskæftigede.¹⁵⁸⁾

I 1914 anvendtes 2.sal i den tre-etagers bygning af Dansk Gardin og Textil Fabrik med 100 væve.¹⁵⁹⁾ I øvrigt omfattede virksomhedens produktion farvning af stykvarer (til at begynde med også af garn) samt mercerisering, dvs. en kemisk proces, der giver bomuldstøj en silkeagtig

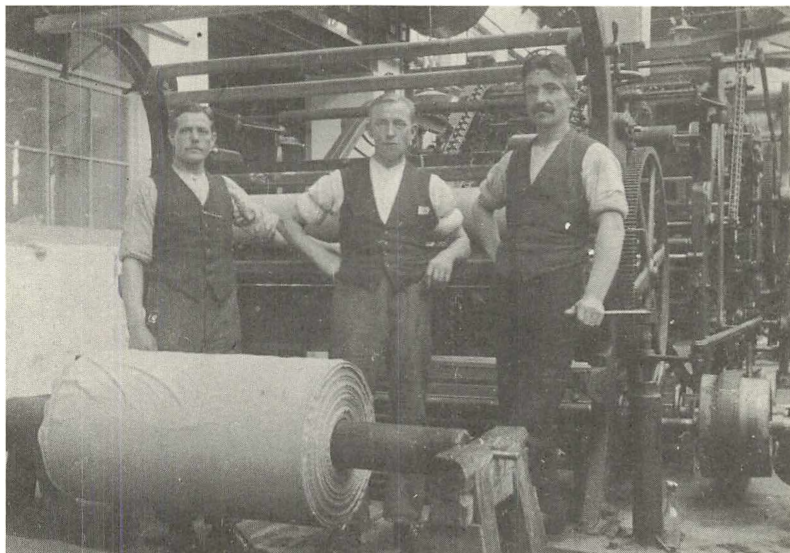


1/3 Accumulator-Fabrikken (LYAC) i slutningen af 1920'erne. Bygningen, der anes i horisonten til venstre for skorstenene, er Lyngby Statsskole. Tegning af Franz Šedivý. LYAC



Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt ca. 1930.

Lyngby-Taarbæk Kommune



Interiør fra Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt omkring 1920. Byhistorisk Samling

glans, og som her udførtes fabriksmæssigt som det første sted i Danmark.¹⁶⁰⁾

Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt fortsatte produktionen til 1969. Herefter lejede Lyngby tekniske Skole og senere Lyngby og Omegns Handelsskole bygningerne, som i 1984 købtes af Lyngby tekniske Skole. Den tre-etagers bygning fra 1912 anvendes indtil videre af Handelsskolen, indtil den kan flytte ind i nye lokaler på Baunegårdsskolen.

14. Dansk Pose Industri

Virksomheden blev grundlagt i 1912 som Hillerød Papirposefabrik, der i 1915 blev aktieselskab og flyttede til Lyngby, hvor den overtog Brødrene Hartmanns posefabrik »Trio« i Pritzels Etablissement.¹⁶¹⁾ I 1916 overtog virksomheden den tidligere kommuneskoles bygninger i Bondebyen (Høstvej 1, matr.nr. 3 a m.fl.), idet bygningerne var blevet ledige efter skolens udflytning i 1909 til den nyopførte Engelsborgskole.¹⁶²⁾



Dansk Pose Industris bygninger i Bondebyen 1984. Til venstre ses skolebygningen fra 1882/1895 og helt til højre gymnastiksalene fra 1903 med skolens hovedindgang. Det mellemliggende hjørneparti er opført af Posefabrikken.

Byhistorisk Samling

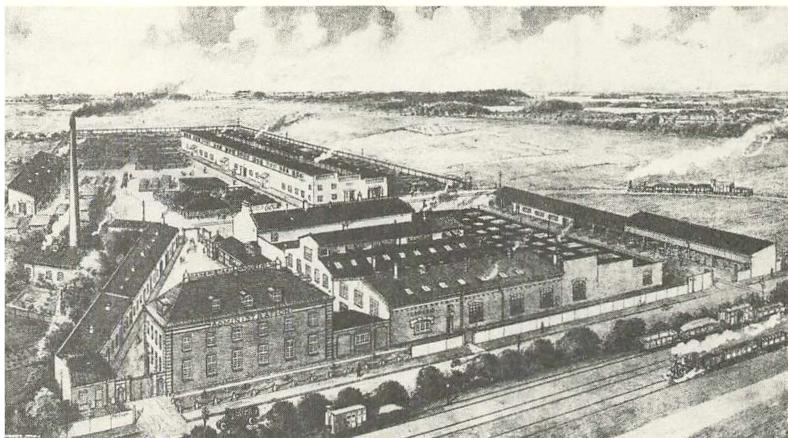
Fabrikken producerede poser af papir, som købtes færdigt, og påtrykte firmanavne m.m. Poserne blev dels fremstillet på maskiner produceret af bl.a. Brødrene Hartmann, dels klistret sammen som håndarbejde. I 1919 beskæftigedes ca. 100 personer.¹⁶³)

Idet fabrikken i folketællingen 1916 kun nævnes som arbejdsplads for 8 personer (en direktør, en forvalter, en typograf, en maskinpasser og 4 arbejdere), er det sandsynligt, at arbejdsstyrken overvejende har bestået af kvinder med deltidsbeskæftigelse.

Dansk Pose Industri bruger stadig de gamle skolebygninger i Bondebyen, men ventes at flytte i løbet af ganske kort tid, hvorefter bygningerne vil blive ombygget til beboelse.

15. Dansk Staal Industri (Dansk Staalvarefabrik)

Murermester Fritz Jensen købte i 1906 og 1909 grunden Parallelvej 21 (matr.nr. 33 ø og 33 f) og opførte i 1909 en bygning, der i byggesagen

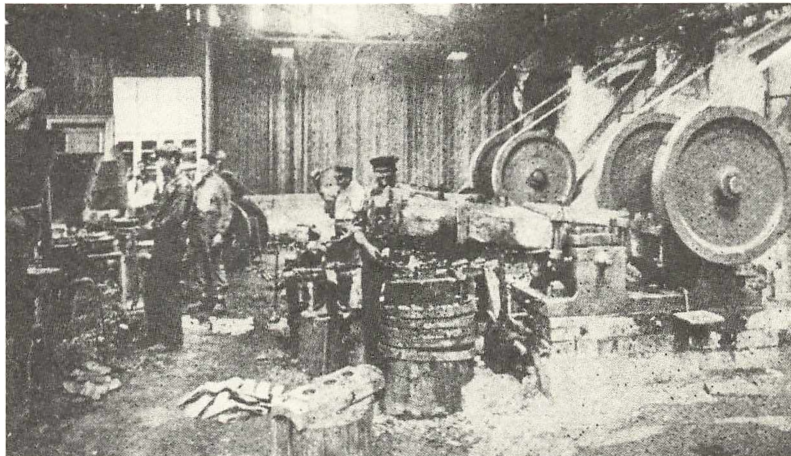


Dansk Staal Industri i 1917, tegnet af Franz Šedivý til virksomhedens varekatalog samme år.
Byhistorisk Samling

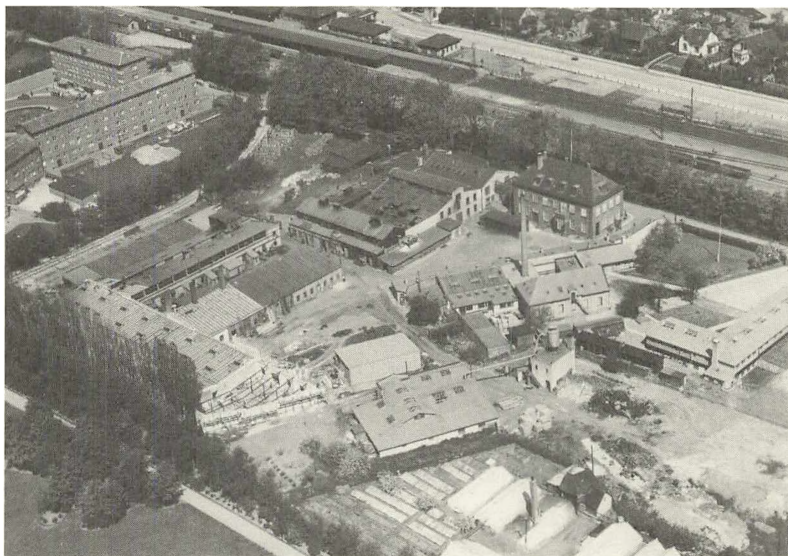
benævntes et »skur«, men som i virkeligheden var en grundmuret bygning i to etager med skifertag, beliggende langs med Parallelvej. På sydgavlen var der påbygget en halvtagsbygning indrettet til kontorer (i stuen) og bolig for en pladsformand (på første sal), og grunden var antagelig tænkt anvendt som oplagsplads for den store muremestervirksomheds materialer.¹⁶⁴) Efter Fritz Jensens død i 1913 købtes ejendommen af fabrikant Arthur Hartig, der i årene 1913-15 udvidede bygningen med tre store skure og anvendte den som pakkassefabrik.¹⁶⁵) Arthur Hartig gik fallit i 1915, hvorefter bygningerne blev overtaget af 1/3 Dansk Staalvarefabrik (grundlagt i 1880 som H. P. Larsen og Søn).¹⁶⁶) Dansk Staalvarefabrik købte i 1915 grundene matr.nr. 4 c og 21 k og i 1917 matr.nr. 4 d og 21 n af proprietær Georg Lehwald (Ulrikkenborggård),¹⁶⁷) og virksomheden opførte i årene 1915-17 en række tilbygninger.¹⁶⁸) Som følge af støjplagen i den del af byen, der lå umiddelbart på den anden side af jernbanen, begyndte fabrikken i 1917 at flytte de mest støjende dele af produktionen længere mod vest (hammerværket og pressehallen).¹⁶⁹) Efter en brand i efteråret 1917 restaureredes den gamle fabriksshal nærmest jernbanen, og der opførtes herefter (i 1917-18) desuden nye fabriksbygninger på den vestlige del af grunden.¹⁷⁰)



Sliberiet på Dansk Staal Industri i 1917. Billedet giver et godt indtryk af den håndværksagtige produktion på »Staaen«. Illustration i fabrikkens varekatalog. Byhistorisk Samling



Dansk Staal Industri, øksesmedie med svanshamre og koksovne i 1917. Illustration i fabrikkens varekatalog. Byhistorisk Samling



Dansk Staal Industri i 1949. Øverst til venstre ses Lyngby Station, hvorfra et læssespor fører ind til fabrikken. Til højre i billedet ses administrationsbygningen og lige under den Lyngby Kjøletøjsfabrik, den tidligere Vald. Junckers maskinfabrik. Området nederst til højre hørte til Dansk Staal Industri og kaldtes »Sibirien«.

Byhistorisk Samling

Fabriksbygningerne, der var i én etage, dækkede tilsammen et areal på ca. 120 × 100 meter. En administrationsbygning var i 1917 blevet opført langs med Parallelvej syd for den gamle fabrikshal.¹⁷¹⁾

I 1916, altså året efter tilflytningen til Lyngby, beskæftigede fabrikken 125 mænd, 1 dreng og 4 kvinder og producerede på grundlag af 500 tons stål 216.000 økser, 40.000 hamre og 2000 stk. forskelligt værktøj til en samlet værdi af 736.000 kr.¹⁷²⁾ Dansk Staalvarefabrik, der senere ændrede navn til Dansk Staal Industri, havde læssespor i forbindelse med Lyngby Station.

Fra 1923, hvor der udførtes nogle ombygninger, synes der ikke at have været foretaget bygningsmæssige ændringer af fabrikken frem til dens nedrivning i 1967. Produktionen flyttede da til Vejle, hvor virksomheden stadig findes, og på grunden opførtes i stedet forsikringselskabet »Tryg«s hovedsæde.

Karakteren af Lyngbys industri i perioden 1891-1916

Når man betragter de industrivirksomheder, der opstod eller allerede fandtes i Lyngby i perioden 1891-1916, ser man, at de stort set kan opdeles i to typer: Et antal små fabrikker med en specialiseret produktion (med et moderne begreb kunne man kalde dem »niche-virksomheder«) og nogle få, meget store virksomheder med udstrakt brug af maskinkraft. Det er karakteristisk, at begge typer fabrikker har haft afsætning til større markeder end Lyngby, og at det er svært at pege på en egentlig lokalt orienteret industri (måske bortset fra Pritzels Etablissement). Som eksempler på de små, specialiserede fabrikker, som også kendes fra den foregående periode, kan nævnes Bentzens jernstøberi (med produktion af riste til dampskibskedler), »Dana« (drivremme) og »Solex« (eddikesyre). Sådanne virksomheder var med til at gøre Lyngby kendt i resten af landet; men for byens egen beskæftigelse og udvikling betød de mindre. Derimod var størstedelen af Lyngbys industrielle arbejdsstyrke beskæftiget i nogle ganske få, men meget store fabrikker.

Det fremgår af tabel 14, at hhv. 3 og 6 virksomheder i 1901 og i 1916 tegnede sig for langt den største del af Lyngbys industri (målt i antal beskæftigede), og at industriens dominans i byens erhvervsliv, som var en af hovedkonklusionerne i kapitel III, altså kan henføres til i alt 6 virksomheder. Dansk Pose Industri er ikke medregnet til trods for sit store arbejdsantal, fordi der som nævnt ovenfor antagelig ikke har været tale om fuldtidsbeskæftigede arbejdere, men om kvinder, der arbejdede på deltid for at supplere familiens indkomst.

De seks store fabrikker, der således tilsammen udgjorde størstedelen af Lyngbys industri, har haft afgørende betydning for beskæftigelsen i byen, og der er derfor grund til nærmere at undersøge disse virksomheders geografiske tilknytning og ejerforhold. Virksomhedernes selvopfattelse kommer tydeligt til udtryk i firmanavnene. Navne som »Dansk ...« og »Københavns ...« antyder dels en forventet afsætning til et landsdækkende marked, dels et forsøg på at blive opfattet som en officiel institution med monopol på den pågældende branche. Fire af de seks virksomheder havde hovedkontor i København og må således anses for at være københavnske firmaer, og den femte var oprindeligt en køben-

Tabel 14. Antal beskæftigede i store industrielle virksomheder i Lyngby i 1901 og 1916.

	Beskæftigede i 1901	- i 1916
J. L. Binder & Co. (beg. 1883)	36	95
Dansk Gardin og Textil Fabrik (beg. 1892)	250	488
Lyngby Sukkerraffinaderi (beg. 1896)	ca. 100	ca. 150
Københavns Gardinfabrik (beg. 1906)	–	45
Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt (beg. 1910)	–	ca. 70
Dansk Staal Industri (beg. 1915)	–	130
I alt, 6 virksomheder	ca. 386	ca. 978
Dansk Pose Industri (beg. 1916)	–	ca. 100
Andre virksomheder, sammenlagt	ca. 40	ca. 70
Totalt antal beskæftigede i industri	ca. 426	ca. 1148

Kilder: Rigsarkivet, Industriel produktionsstatistik 1916; Erhvervsarkivet, Dansk Tarifforening.

havnsk virksomhed, der flyttede ud (Dansk Staal Industri). Kun Georg Binder betragtede sig helt og fuldt som hjemmehørende i Lyngby.

Ud fra den Industrielle produktionsstatistik i 1916 kan man sammenligne disse virksomheder med tilsvarende fabrikker i Danmark på dette tidspunkt.¹⁷³) Det viser sig her, at man ganske vist kan pege på flere andre, tilsvarende store virksomheder, der endda lå i nærheden af Lyngby (Brede Klædefabrik, Stampen og Raadvad Knivfabrik, der på dette tidspunkt også fremstillede redskaber og værktøj) eller i København (sukkerraffinaderiet »Phønix«); men en sammenligning med den publicerede statistik for 1916¹⁷⁴) viser, at f.eks. de to gardinfabrikker i Lyngby tilsammen dækkede 90% af Danmarks produktion af gardintøjer, og at Dansk Gardin og Textil Fabrik desuden dækkede næsten 50% af den samlede danske produktion af blegede bomuldsstoffer. J. L. Binder & Co. var ikke tilsvarende stor blandt klædefabrikkerne, men dækkede dog i 1916 10% af Danmarks produktion af vadmelsstoffer m.m. (»tætvalkede heluldne stoffer«). Dansk Staal Industri producerede i 1916 60% af samtlige danske økser og hamre. Der var således tale

om væsentlige virksomheder inden for de pågældende industrigræne, og disse virksomheder producerede tydeligt nok til et landsdækkende marked.

Ejendomsforhold

Hvis man ser på de seks virksomheders udgangspunkt og finansiering, fremstår de fire som danske enkeltpersoners virksomheder: J. L. Binders klædefabrik, der videreførtes af hans søn Georg Binder, Chr. Hasselbalchs gardinfabrik og farveri (henholdsvis Dansk Gardin og Textil Fabrik og Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt), der videreførtes af sønnerne Erik og Hugo Hasselbalch, samt Dansk Staal Industri, der var en videreførelse af værktøjsfirmaet H. P. Larsen og Søn og havde den nævnte søn, Valdemar Larsen, som administrerende direktør. Lyngby Sukkerraffinaderi og Københavns Gardinfabrik var derimod aflæggere af udenlandske firmaer, og finansieringsformen lader sig derfor ikke umiddelbart følge.

For J. L. Binder & Co.'s vedkommende ændredes virksomheden til aktieselskab i 1916 for at skaffe kapital til fabrikkens udvidelse, og dette motiv gjaldt antagelig også for Valdemar Larsen og Chr. Hasselbalch. I modsætning til de to førstnævnte lykkedes det Chr. Hasselbalch at bevare aktierne på ganske få hænder og senere betale de andre aktionærer ud, således at han fra 1917 igen var eneejer af de to virksomheder.

Industriens lokalisering i Lyngby

Det fremgår af kortene i kapitel II (navnlig kortet fra 1920), at de industrielle virksomheder efterhånden lagde sig i en halvcirkel rundt om Lyngbys bycentrum med kun to virksomheder midt i byen. Heraf havde Bentzens jernstøberi (nr. 3 på kortet) oprindeligt ligget uden for Lyngby, da det blev anlagt, men var med byens udvikling kommet til at ligge i centrum. Dansk Pose Industri, der som nævnt blev indrettet i den gamle kommuneskoles bygninger midt i Bondebyen, havde stort forbrug af menneskelig arbejdskraft, men anvendte kun få maskiner og kunne derfor ikke medføre sundhedsfarlig forurening af det tætbebyggede område. Det var værre, at de fleste fabrikker lå vest for Lyngby, således

at vinden førte forskellige ubehageligheder ind over byen. Samtidig klagede over røgen fra Sukkerraffinaderiets skorsten, stanken fra eddikesyrefabrikken »Solex« og støjen fra Dansk Staal Industri samt de døde fisk i Mølleåen, når Dansk Gardin og Textil Fabrik havde udledt spildevand i åen. Som et kuriosum kan nævnes, at hvis en tilrejsende på Lyngby Station spurgte om vej til Bondebyen, kunne han risikere at få svaret: »Bare følg papiret« (idet spildpapir fra Posefabrikken flød i gaderne).¹⁷⁵⁾

Lokaliseringen af teglværket og glasværket er allerede omtalt ovenfor. I øvrigt tegner der sig et tydeligt mønster i industrivirksomhedernes lokalisering i byen. Tekstilfabrikkerne (nr. 1,6,7,11 og 13 på kortene), der havde stort behov for vand til vaske-, valke-, farve- og skylleprocesserne (samt til damp og kølevand), lagde sig ved Lyngby Sø og Mølleåen, hvorfra de umiddelbart kunne hente vand. Opførelsen af et kommunalt vandværk påbegyndtes først i 1903, og selv derefter kunne det bedre betale sig for fabrikkerne med deres enorme vandforbrug at have egne vandværker. Dansk Gardin og Textil Fabrik købte således i 1897 Lyngby Mølle for at få rettighederne til Mølleåens vand ved fabrikken.¹⁷⁶⁾ Samtidig var grundene ud til søen og åen oftest engarealer, der kunne købes billigt i forhold til landbrugsjorden, selv om der så til gengæld måtte pilotes.

Sukkerraffinaderiet havde behov for både vand (til udkogning og inddampning af sukkeret) og transport, og denne virksomhed placerede sig derfor ved Lyngby Station, men ved den nordlige ende af stationsarealet ikke så langt fra Lyngby Sø, hvorfra en rørledning førte til fabrikkens eget vandværk. I modsætning til de fleste danske sukkerfabrikker, der lå ved en havn, lå Lyngby Sukkerraffinaderi inde i landet og måtte have både brændsel og råvarer tilført med jernbane til Lyngby Station, hvorfra to læssespor førte ind til fabrikken. Lyngby Station var som ovenfor nævnt gennem mange år »største sukkerstation« hos D.S.B. på grund af denne virksomhed. De bearbejdede sukkerroer fra Lolland-Falster blev sejlet til København (til raffinaderiet »Phønix« på Christianshavn) og derfra transporteret med jernbane til Lyngby. Den besværlige transport var medvirkende til, at De Danske Sukkerfabrik-

ker i 1922 koncentrerede raffinaderivirksomheden på »Phønix« og nedlagde Lyngby Sukkerraffinaderi.

Også Dansk Staal Industri, der skulle bruge kul, jern og stål til produktionen, placerede sig ved Lyngby Station og fik læssespor i forbindelse med stationen.

Der kan således anføres gode grunde til, at industrivirksomhederne placerede sig disse steder i Lyngby. Derimod er det vanskeligt at give præcise forklaringer på, at de store virksomheder blev placeret netop i Lyngby, selv om de efter deres størrelse og produktion nærmest må henregnes til Københavns industri. For tekstilvirksomhedernes vedkommende er det oplagt at pege på de store mængder rent ferskvand, som fandtes omkring Lyngby, men ikke nærmere ved København. Desuden var der pladsproblemer i København i 1890'erne efter den voldsomme udbygning af hovedstaden i 1870'erne og 1880'erne, og der var mangel på arbejdskraft. I selve København var der ingen ledige byggegrunde, og eksisterende fabriksanlæg var dels dyre og havde dels ikke udvidelsesmuligheder. Hvis man ville opføre en ny fabrik i København, måtte det blive på Frederiksberg eller f.eks. i Emdrup eller Utterslev, hvor der hverken fandtes transportmidler eller arbejdskraft. I Lyngby var der derimod lave grundpriser og rigelige udvidelsesmuligheder samtidig med, at her fandtes en velfungerende by med gode transportforhold og en arbejdsstyrke, som naboskabet med de århundredgamle Mølleå-værker havde gjort industrivant.¹⁷⁷⁾ Arbejdslønnen i Lyngby var derimod næppe meget billigere end i København.¹⁷⁸⁾ Endelig kan der ikke ses bort fra personlige årsager (f.eks. at grundlæggeren af en virksomhed var bosiddende i Lyngby) eller muligheden for at overtage en delvis egnet, allerede eksisterende industribygning (som det var tilfældet med Pritzels Etablissement og Drivremmefabrikken »Dana«).

Sammenfatning om perioden 1891-1916

Efter denne oversigt over industrivirksomhedernes lokalisering i Lyngby vil det være naturligt at undersøge, hvor i byen de mennesker boede, som var beskæftiget i industrien – såvel fabrikanter som funktionærer og

Industrien

arbejdere. Dette spørgsmål vil blive taget op i en bredere sammenhæng i det følgende kapitel; men i dette afsnit om Lyngbys industrielle udvikling i perioden 1891-1916 kan det foreløbig konkluderes, at medens der i de foregående perioder ikke havde været industri af nævneværdig betydning i Lyngby, blev der i første halvdel af 1890'erne anlagt tre store virksomheder (J. L. Binder & Co., Dansk Gardin og Textil Fabrik og Lyngby Sukkerraffinaderi), som betød industrierhvervets gennembrud i Lyngby. Disse og flere af de virksomheder, der blev anlagt i tiden op til 1. Verdenskrig, var typiske for dansk industri i samtiden: De var store, specialiserede og automatiske fabrikker, der producerede for et landsdækkende marked. Placeringen af disse virksomheder i Lyngby betød også et gennembrud for den udvikling, der var begyndt i 1870'erne, nemlig at Lyngby på det industrielle område var blevet knyttet til København. De store fabrikker, der opførtes i Lyngby, var i virkeligheden en del af hovedstadens industrielle produktionsapparat, som af overvejende økonomiske årsager var placeret i Lyngby, og deres overvældende, københavnske dimensioner i forhold til den omliggende by betød, at industrien omgående blev dominerende i byens erhvervsliv, selv om der kun var tale om ganske få virksomheder.

VI. BEFOLKNINGENS FORDELING

I de foregående kapitler er der gjort rede for Lyngbys erhvervmæssige udvikling med særlig vægt på de erhverv, der var eller blev dominerende i Lyngby – handel og service samt industri. Dette kapitel skal som nævnt handle om, hvor i Lyngby menneskene bag denne udvikling boede, og hvordan Lyngby efterhånden voksede med nye kvarterer. En oversigt over denne udvikling er allerede givet i kommentarerne til kortene i kapitel II, men gentages ganske kort her:

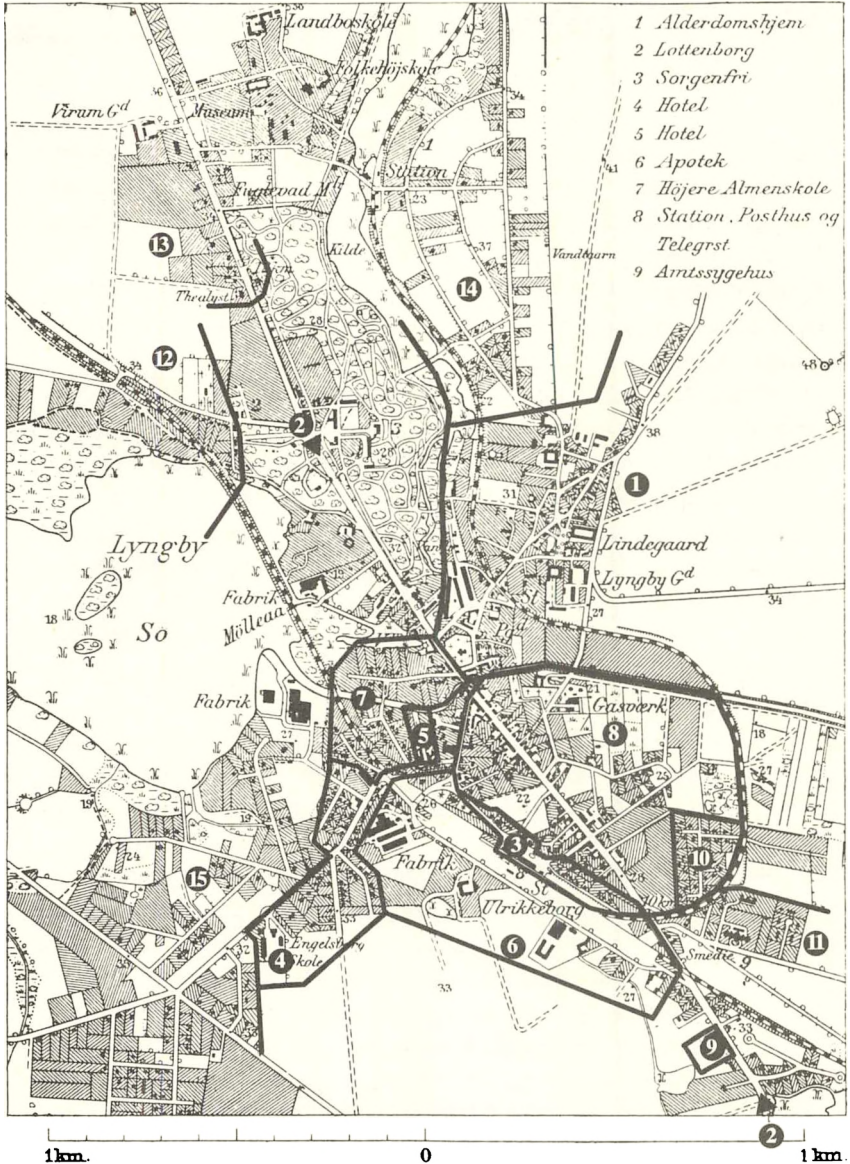
Det ældste Lyngby var Bondebyen, hvortil der fra 1700-tallet og fremefter voksede et nyt kvarter frem langs med Kongevejen (Lyngby Hovedgade). Gennem 1800-tallet opstod der yderligere en del bebyggelse langs med de offentlige veje (Jernbanevej, Bagsværdvej, Jægersborgvej). I slutningen af 1800-tallet begyndte der at komme egentlige udstykningsveje (I. H. Mundts Vej, Museumskvarteret, Rustenborgvej m. fl., Frem), og omkring 1900 skete der udstykninger af hele kvarterer (Sorgenfrigårdskvarteret, Engelsborgkvarteret). Det er således først med tiden omkring århundredskiftet, at man kan tale om en egentlig kvarterdannelse i Lyngby.

Et udgangspunkt for beskrivelsen af denne inddeling af byen i kvarterer er kontrollisterne til folketællingen i 1901, hvor samtidens opfattelse af kvarterinddelingen kommer tydeligt frem.¹⁷⁹⁾ Befolkningens fordeling fremgår af tabel 15, hvori rækkefølgen følger kontrollisterne.

Tallene i tabel 15 viser, at befolkningen i Lyngby i 1901 stort set var fordelt med en tredjedel i Bondebyen, en tredjedel på Lyngby Hovedgade og en tredjedel i de øvrige kvarterer. De to traditionelle dele af byen tegner sig i 1901 således stadig for størstedelen af bebyggelsen, selv om nye kvarterer er kommet til, og samtidig for den største beboelsestæthed. Den laveste beboelsestæthed ses i villakvarterer og byggeforeningen »Frem«. Tallene for beboelsestæthed (beboere pr. hus) er dog ret usikre, idet størrelsen af de enkelte huse ikke fremgår af tabellen.

Tabel 16 tager udgangspunkt i kvarterinddelingen fra 1901 med tilføj-

Befolkningens fordeling



Tabel 15. Kvarterer og befolkningsfordeling i Lyngby i 1901.

Kvarter	Beboede huse	Beboere	Antal beboere pr. hus
Lyngby Hovedgade (med Vintappervej) (heraf Hollandshuset: 1 hus med 162 beboere)	87	1112	13
Jernbanevej (med stationen)	24	256	11
Rustenborgvej, Sorgenfrivej, Jernbanesti, Baune Allé, Vinkelvej	35	202	6
Bagsværdvej, Rønne Allé, Sofievej	39	387	10
Frem	49	299	6
Ulrikkenborgstræde, Rolighedsvvej, Gasværksvej	17	178	10
Bondebyen (udflyttede gårde ikke medregnet)	106	1188	11
Sorgenfri Slot og husene ved Skovbrynet (det senere Museums-kvarter). (I. H. Mundts Vej er i folketællingen regnet med til Virum, ikke til Lyngby).	13	74	6
Lyngby Fort	1	5	
I alt (de officielle tal i Statistiske Meddelelser 4. række, bind 10, hæfte 3)	371	3701	
Jægersborgvej (med amtssygehuset, 41 personer)	5	117	
I. H. Mundts Vej	6	40	7
÷ Lyngby Fort	÷1	÷5	
Lyngbys faktiske antal huse og beboere i 1901	381	3853	

Kilde: Rigsarkivet, folketællingslisterne 1901.

else af de senere tilkomne kvarterer. Den viser, at Bondebyen og Lyngby Hovedgade i 1916 havde lige så mange beboere som i 1901, men at de to kvarterer relativt hver kun omfattede en femtedel af befolknin-

← Kort over Lyngby ca. 1920 (gengivet efter J. P. Trap: *Danmark, 4. udgave, bd.2 (1920) s.288*) med de enkelte kvarterer indtegnet: 1. Bondebyen, 2. Lyngby Hovedgade, 3. Jernbanevej m.m., 4. Bagsværdvej m.m., 5. Boulevarden, 6. Parallelvej m.m., 7. Rustenborgvej m.m., 8. Rolighedsvvej m.m., 9. Hollandshuset, 10. Frem, 11. Jægersborgvej m.m., 12. I. H. Mundts Vej, 13. Museums-kvarteret, 14. Sorgenfrigårdskvarteret, 15. Engelsborgkvarteret. 1:20.000.

Befolkningens fordeling

Tabel 16. Kvarterer og befolkningsfordeling i Lyngby i 1916.

Kvarter	Beboede huse	Beboere	Antal beboere pr. hus
Lyngby Hovedgade (med 93 huse samt Fuglesang og Vintappervej med 11 huse) (heraf Hollandshuset, 1 hus med 201 beboere)	105	1239	12 (10)
Jernbanevej (med-stationen samt Kastanievej og Christiansvej)	50	353	7
Rustenborgvej, Sorgenfrivej, Jernbanesti, Baune Allé	41	203	5
Bagsværdvej, Rønne Allé, Odinsvej, Thorsvej, Sofievej	95	689	7
Frem	53	293	6
Ulrikkenborgstræde, Gasværksvej, Rolighedsvej, Nørgaardsvej	38	449	12
Bondebyen	108	1164	12
Sorgenfri Slot, Museumskvarteret og I. H. Mundts Vej (Fuglevad Mølle m.m. med 4 huse og 33 beboere er ikke medregnet)	42	284	7
Sorgenfrigårdskvarteret	26	167	6
Parallelvej, Vinkelvej	14	119	9
Boulevarden	6	180	30
Jægersborgvej (med Håbets Allé og Lyngby Sygehus (med 85 personer))	8	142	
Engelsborgkvarteret	38	350	9
Lyngbys faktiske antal huse og beboere i 1916	624	5632	
Fuglevad Mølle m.m.	4	33	
Lyngby Fort	2	126	
Huse talt to gange	55		
Lyngbys officielle indbyggertal i 1916 (Statistiske Meddelelser 4. række, bind 51 hæfte 1).	685	5791	

gen, medens de øvrige kvarterer i byen nu tegnede sig for de tre femtedele. Væksten er navnlig sket i Bagsværdvej-Engelsborgkvarteret, det sydlige Lyngby omkring jernbanestationen, Sorgenfrigårdskvarteret og Museumskvarteret. Den største beboelsestæthed ses i Boulevarden,

hvor to af de fem huse var store lejekaserner, og den laveste som i 1901 i villakvartererne Rustenborgvej m.fl., Museumskvarteret, Sorgenfri-gårdskvarteret og »Frem«.

Ud fra denne oversigt vil der i det følgende blive foretaget en gennemgang af de enkelte kvarterer i Lyngby.

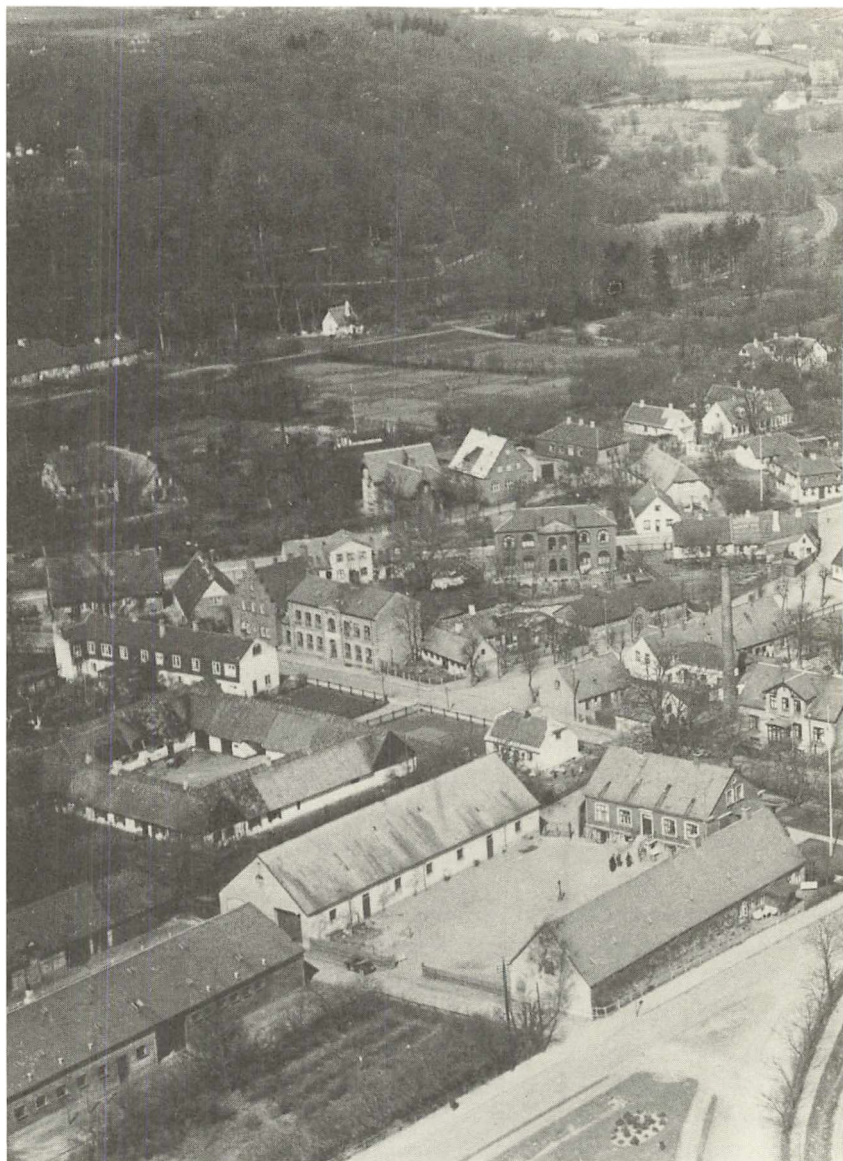
Bondebyen

Bondebyen, der ligger på en skråning nordøst for kirken, er den oprindelige landsby, hvor en del af gadeplanen muligvis går tilbage til middelalderen. Gaderne Asylgade/Nørregade, Lyngby Stræde, Peter Lunds Vej/Lundtoftevej og Høstvej omgiver en skæv firkant, som muligvis svarer til det middelalderlige fællesområde mellem landsbyens gårde, den såkaldte forte, hvor man samlede kvæget, når det skulle drives på græs. Efterhånden blev der bygget huse på det tidligere fællesområde, og her fandtes også landsbyens skole og gadekær. Det er karakteristisk for Bondebyen, at bebyggelsen er blandet og ikke orienteret langs med gaderne. Husene ligger tilfældigt imellem hinanden lige som i Skagen og røber, at kvarteret er selvgroet, og at det købstadspræg, som allerede omtales i 1700-tallet, ikke kan skyldes denne del af byen.¹⁸⁰⁾ Alligevel er der tale om et vist bypræg, når vejene i Bondebyen i begyndelsen af 1800-tallet benævntes gader, således som det stadig er tilfældet med Asylgade og Nørregade.¹⁸¹⁾ Størstedelen af den endnu eksisterende bebyggelse i Bondebyen stammer fra 1800-tallet; men bydelens udseende i dag er præget af, at mange ældre huse er nedrevet. Omkring århundredeskiftet fandtes der endnu mange 1700-tals bygninger i Bondebyen.

Efter udseende og funktion kan bygningerne i Bondebyen opdeles i fire typer: Gårde, huse, landsteder og fabrikker.

Gårdene er de oprindelige landbrugsenheder, der ved udskiftningen i 1778 kom til at eje hele landsbyens jord, og som i kraft af de gode samhandelsforhold med København blev store og rige. Lyngbys gårde var proprietærgårde, og de fik store, solide bygninger, hvoraf flere endnu eksisterer. Gennem hele 1800-tallet dominerede gårdejerne det politiske liv i Lyngby, og også efter den tid var proprietærene en toneangivende gruppe i Bondebyens befolkning.

Befolkningens fordeling





Befolkningens fordeling



Nørregade set fra nord i 1896. I forgrunden til venstre de nu nedrevne nr. 16 og 14 (»Danse-Johans Hus«), i baggrunden til højre nr. 12-10-8. Billedet giver et indtryk af Bondebyens spredte og planløse bebyggelse med små stråtekte huse. Byhistorisk Samling

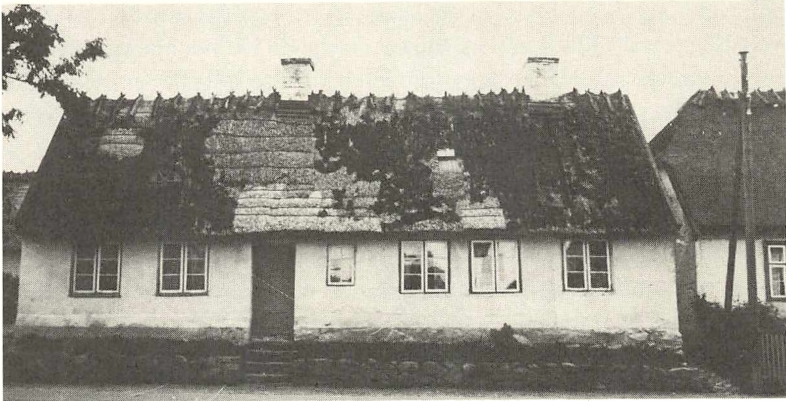
Landstederne i Bondebyen hører egentlig en tidligere tid til, idet det allerede omkring 1840 var ved at blive moderne at holde sommerferie ved vandet (f.eks. i Klampenborg eller Taarbæk) i stedet for i indlandet med skovene og søerne. Mange af landstederne var derfor ved at blive almindelige beboelseshuse, selv om sommergæsterne endnu i 1800-tallet var en del af Bondebyens miljø. Af oprindelige landsteder kan nævnes Støvlet-Katrinus Hus (Lundtoftevej 31) og det lille palæ Nørregade 1.

Af fabrikker havde Bondebyen gennem det meste af 1800-tallet ingen; men der lå flere karakteristiske fabriksbygninger tilbage fra den merkantilistiske tid i 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet, f.eks. den

De foregående sider:

Luftfotografi af Bondebyen i 1920. Nederst til venstre ses Lyngbygård (nu Falck-station) og begyndelsen til Fortunvej (den nuværende Lyngbygårdsvej). Øverst i billedet ses Sorgenfrigårdskvarteret.

Lyngby-Taarbæk Kommune



Lundtoftevej 38, en del af den såkaldte »Birchs Gård«, ca. 1930. Det meste af huset er opført i 1808 som tofamiliehus i grundmur; men i 1838 blev det forlænget med en tredje lejlighed i bindingsværk (vinduet længst til højre). I husets gavl ud imod smøgen kunne man frem til ombygningen i 1984 som det sidste sted i Bondebyen se lerklinet bindingsværk.

Byhistorisk Samling

tidligere Klopstocks silkefabrik, der frem til 1887 fungerede som fattiggård, Bleggården og Dronningens Vaskeri. I 1892 påbegyndtes opførelsen af Dansk Gardin og Textil Fabrik, der fik en vældig betydning for Bondebyens befolkningssammensætning, og i 1916 rykkede Dansk Pose Industri ind i de tidligere skolebygninger i trekanten Lundtoftevej – Peter Lunds Vej – Høstvej.

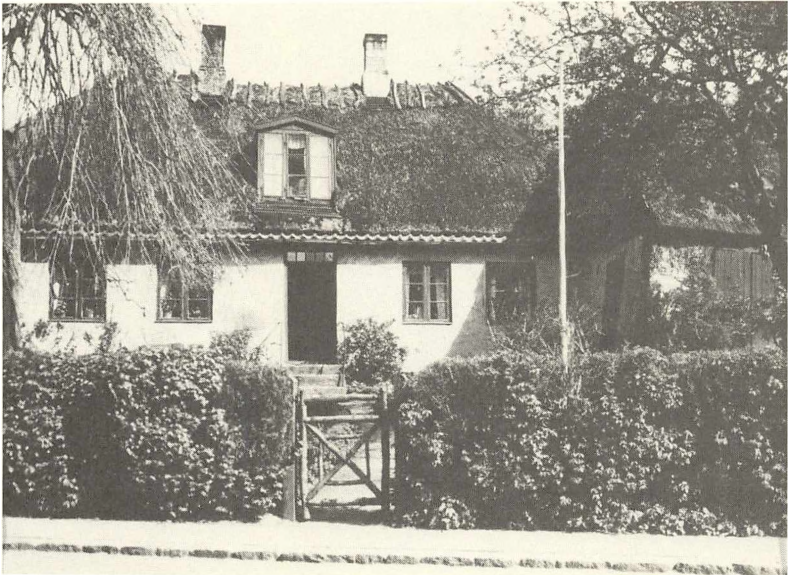
Husene er nok det mest karakteristiske element i Bondebyen. Oprindeligt var der tale om beboelsesbygninger for medhjælpere i landbruget (daglejere) og for landhåndværkere; men i løbet af perioden flyttede også andre befolkningsgrupper ind i husene, og den Bondeby, vi kender i dag, er i virkeligheden nok så meget præget af at have været en arbejderby med mange industriarbejdere.

Det typiske Bondeby-hus er tofamiliehuset. Denne hustype bestod oprindeligt af to lejligheder med fælles køkken i midten af huset. Denne konstruktion skyldtes, at der til ildsted og skorsten skulle bruges brændte mursten, medens resten af huset kunne opføres af bindingsværk med lerklining eller soltørrede sten. Senere gik man over til at bygge husene med to helt adskilte, spejlvendte lejligheder med de to køkkener ved

Befolkningens fordeling

siden af hinanden, således at der stadig kunne spares på de dyre mursten ved at lave en fælles skorsten. I huset Asylgade 13 er denne sparsommelighed drevet så vidt, at her oprindeligt var fire lejligheder med fælles skorsten. I anden halvdel af 1800-tallet, da man fik komfurer og derefter begyndte at bruge mindre dimensioner i skorstenene samtidig med, at man nu byggede husene udelukkende i grundmur og med brændte sten, gik man over til at bygge husene med to skorstene, men bevarede alligevel traditionen med de spejlvendte lejligheder. Et enkelt eksempel på en videreudvikling af tofamiliehuset til et rækkehus, som det kendes fra købstæderne, findes i Lyngby Kirkestræde 4-6. Disse tofamiliehus, hvoraf en del senere er ombygget til enfamiliehus, indeholdt lejligheder i størrelser fra ca. 10 kvadratmeter; men de hørte alligevel til den bedre del af bebyggelsen i Bondebyen. Derimod fandtes der en del større huse, som nu er forsvundet, men som var indrettet som lejekaserner, og som var meget tæt befolkede. I nogle tilfælde var der tale om længer fra de gårde, der var udflyttet efter udskiftningen i 1778. Det gjaldt tilsyneladende for to af de mest berygtede, »Gemytligheden« på hjørnet af Lundtoftevej og Høstvej og »Krystalpaladset« på nordvestsiden af Lundtoftevej (hvor nu Nærumbanen passerer).¹⁸²⁾

Den ældre bebyggelse i Bondebyen har indtil saneringen i 1980'erne båret præg af at have huset en voksende befolkning gennem anden halvdel af 1800-tallet. De bygningshistoriske undersøgelser, der er foretaget i forbindelse med saneringen, har påvist mange eksempler på en opdeling af husene i flere lejligheder end oprindeligt, ligesom lader og udhuse er blevet inddraget til beboelse.¹⁸³⁾ Af folketællingerne fremgår det, at der i 1840 boede 732 personer i Bondebyen. Endnu i 1890 var antallet af beboere kun steget til 962; men i 1901 var der 1188 beboere i bydelen. I 1916 var antallet af beboere faldet til 1164. Det var således navnlig i 1890'erne, at befolkningstætheden voksede i Bondebyen, og der er ingen tvivl om, at der var udpræget mangel på boliger i Lyngby i denne periode. I et læserbrev i Københavns Amts Avis fra 1888 bliver der opfordret til at bygge nogle hårdt tiltrængte arbejderboliger, »naar man ved, at der i de nu eksisterende usleste Rønner maa gives fra 60-100 Kr. og mere for et Par Huller, som det næsten er umenneskeligt at



Lundtoftevej 6 er typisk for Bondebyens almindeligste hustype, tofamiliehuset, selv om dette hus oprindeligt var opført (i 1829) med kun én lejlighed og først i anden halvdel af 1800-tallet blev opdelt i to lejligheder. Det var i dette hus, at den unge lærer A. D. Thyssen i 1871 oprettede en lille, grundtvigiansk præget privatskole med 6 elever. Skolen voksede hurtigt og måtte flytte til større lokaler på Lyngby Hovedgade, og allerede i 1880'erne var »Thyssens Skole« en typisk borgerlig mellem- og realskole, som kendes fra alle provinsbyer.

Lyngby-Taarbæk Kommune

forlange Folk skulle bo og opdrage deres Børn i«.¹⁸⁴) Denne udtalelse drejer sig givetvis om den gamle bebyggelse i Bondebyen, og selv om den måske er overdrevet, er der ingen tvivl om, at boligforholdene mange steder i Bondebyen har været elendige. Efter århundredskiftet lettedes presset på boligmassen i Bondebyen, fordi der omsider blev opført en del ny bebyggelse (byggeforeningen »Frem« og villakvarterer-
ne); men det var navnlig de bedrestillede, der kunne flytte ind i den nye bebyggelse, og de lavest lønnede måtte blive i Bondebyen.

Befolkningen i Bondebyen var som nævnt oprindeligt landbrugere (gårdejere, husmænd og daglejere) og landhåndværkere, og Lyngbys landbrugsbefolkning vedblev gennem hele perioden op til 1916 med at

Befolkningens fordeling



Lyngby Apotek (Hovedgaden 60) omkring 1860. Apoteket var i 1846 blevet ombygget til denne skikkelse og blev i 1891 forhøjet med en etage. Ligesom Postgården kan apoteket betragtes som typisk for de fine, solidt byggede huse på Hovedgaden.

Det Kongelige Bibliotek

være koncentreret i Bondebyen, selv om den efterhånden kun udgjorde en lille del af bydelens befolkning. Derimod betød industriens fremvækst i 1890'erne og fremefter, at Bondebyen for en stor del blev beboet af industriarbejdere.

Et repræsentativt udsnit af Bondebyen (Asylgade og Nørregade) indgår sammen med andre dele af Lyngby i de analyser, der ligger til grund for tabel 18-20 og 23, jfr. nedenfor.

Lyngby Hovedgade

Langs med landevejen forbi kirken (Kongevejen) voksede der i løbet af 1700-tallet et kvarter frem, som på flere måder adskilte sig fra Bondebyen. Husene var orienteret langs med vejen og voksede efterhånden sammen til en sammenhængende række. Omkring 1800 kaldtes Konge-



»Bodholdts Hus«, Lyngby Hovedgade 58, kort før nedrivningen i 1920. Dette hus var udtryk for den mere beskedne bebyggelse på Hovedgaden og gik i denne skikkelse tilbage til 1832: et tofamiliehus i én etage med fælles skorsten, altså ganske den samme hustype, som dominerede i Bondebyen. Husets navn skyldtes, at det i den lange periode fra 1851 til 1917 tilhørte malermester P. A. Bodholdt og derefter hans enke. Lyngby-Taarbæk Kommune

vejen gennem Lyngby for Sorgenfri-Gade,¹⁸⁵) og man har i Lyngby altid haft en sikker fornemmelse af, at den ende af Hovedgaden, hvor slottet ligger, er den fornemste. Da man indførte gadenumre på Lyngby Hovedgade i 1897,¹⁸⁶) lod man således numrene begynde nordfra, selv om man andre steder langs Københavns udfaldsveje plejer at have de laveste numre nærmest København.

Man kan få et indtryk af bebyggelsens udseende omkring 1840 ved at betragte senere fotografier af huse, der går tilbage til denne tid. Det gælder f.eks. apoteket (Lyngby Hovedgade 60), som blev ombygget i 1846. Bebyggelsen langs Lyngby Hovedgade har i 1840 været domineret af sådanne én-etages huse med kvist, som også var den almindelige bebyggelse i købstæderne. Hertil kom enkelte to-etagers huse som Store Kro og Det Hvide Palæ.

Befolkningens fordeling

Fra 1860'erne og fremefter findes der fotografier, der viser samtidens bebyggelse på Lyngby Hovedgade. De to-etagers huse var nu ved at vinde frem, navnlig på den mellemste del af Hovedgaden mellem kirken og Det Hvide Palæ; men endnu langt ind i dette århundrede fandtes der eksempler på stråttækte én-etages huse fra første del af 1800-tallet.

Det fremgår af samtidige kommentarer, at opførelsen af nye og større huse tog fart i 1870'erne;¹⁸⁷⁾ men endnu var der kun tale om to-etagers huse, hvoraf mange senere er nedrevet eller ombygget. Det var først i 1880'erne, at egentligt etagebyggeri begyndte at vise sig på Lyngby Hovedgade med f.eks. Hovedgaden 13 og 36, hvoraf nr. 36 endnu findes.¹⁸⁸⁾ Endnu i 1880'erne var dette etagebyggeri af samme karakter som i købstæderne; men i 1890'erne viste der sig på Lyngby Hovedgade eksempler på byggeri, der svarede til hovedstaden Københavns, f.eks. Lyngby Hovedgade 34 (købmand Bugges ejendom på hjørnet af Rustenborgvej) og 104 («Hollandshuset», jfr. nedenfor).¹⁸⁹⁾ Dette etagebyggeri kulminerede i 1890'erne, selv om der også efter århundredeskiftet blev opført enkelte etageejendomme, og det blev kun karakteristisk for Lyngby Hovedgade og den nordlige del af Jernbanevej. I resten af Lyngby dominerede den forholdsvis lave bebyggelse med tilhørende haver.

I dag er der ikke meget tilbage af den oprindelige bebyggelse langs Lyngby Hovedgade. Det Hvide Palæ er ganske vist fra 1806;¹⁹⁰⁾ men ellers er den ældste bebyggelse på Hovedgaden fra midten af 1800-tallet. Det gælder f.eks. støberibygningen til Bentzens jernstøberi (opført i 1853, jfr. ovenfor) og Lyngby Hovedgade 6 og 8 (opført i 1858-59). Som måske det bedste eksempel på den udvikling, der er foregået med bebyggelsen langs Lyngby Hovedgade, kan nævnes ejendommen matr.nr. 74a, Lyngby Hovedgade 44. Forhuset, som i dag rummer tre butikker, er genopført efter en brand i 1832, og der er dermed tale om et af de ældste huse langs Lyngby Hovedgade. Dele af denne bygning stammer muligvis endda fra det brændte hus, som kendes fra 1784, og som beskrives første gang i 1797. Der var dengang tale om »en bygning beliggende ved Kongevejen næst ved værtshuset Holland«, 13 fag lang og 5 fag dyb, opført af bindingsværk med stråtag og inddelt i to lejlig-



Lyngby Hovedgade 44 omkring 1900. Huset, der er opført i 1832, har siden ændret udseende, men bygningen er stadig den oprindelige. Også dette hus blev bygget som tofamiliehus. Finnur Gudmundsson

heder. Bag dette hus fandtes en gårdsplads med en stald og et toilet, og foran huset var der en »lysthav« ud til landevejen. Huset tilhørte en sadelmager Lars Nielsen, som var bror til kromanden på Store Kro, Christen Nielsen. I 1805 tilhørte huset hattemager Svend Jensen og havde nu på købstadsvis fået port med gennemkørsel fra gaden i 2 af de 13 fag. Stalden i gården var nu indrettet til hattemagerværksted. Senere tilhørte ejendommen overjæger Ernst Bruun, og det var i hans datters, jomfru Anne Cathrine Bruuns ejertid, at huset ud til Kongevejen den

Befolkningens fordeling



Udsigt over den tæt bebyggede del af Lyngby fra kirkens tårn omkring 1900. Helt til venstre ses bagermester Hamanns skorsten og bag den »Holland«s rejsestald. På den anden side af Hovedgaden ses kroen og i baggrunden stationen og posthuset. Det høje hus midt i billedet er baghuset til Lyngby Hovedgade 44

Byhistorisk Samling

10. juli 1832 brændte. Da det samme år blev genopført, målte det $19\frac{1}{2} \times 12$ alen og var bygget af grundmur med stentag. Huset var fremdeles opdelt i to lejligheder, og der fandtes et kombineret toilet- og tørveskur i gården.

I 1840 var denne bygning således næsten ny, og det er karakteristisk, at den i sin indretning og størrelse ikke adskilte sig væsentligt fra tofamiliehusene i Bondebyen. Men i 1868, hvor huset tilhørte læge J. E. Olsen (en af Glasværkets grundlæggere), var det kun indrettet til én familie, selv om det havde fået en kvist til gaden med tre ekstra værelser på første sal. I gården fandtes nu en grundmuret stald- og toiletbygning.

Det er denne bygning, vi kender fra de ældste fotografier af ejendommen, og som udgør kernen i den nuværende butiksbygning. Den blev i 1887 af købmand Gudmundur Gudmundsson forsynet med store butiksrunder i facaden. Der var på dette tidspunkt to butikker i bygnin-

gen, hhv. i midten og i den sydlige ende. I 1893 blev huset forsynet med to tagkviste, og i 1908 blev der opført et trappehus på bagsiden samtidig med, at huset fik lige gavl og mansardtag, som vi kender det i dag. Endelig blev den tredje butik i bygningen indrettet i 1916.

I 1892 blev det nuværende baghus opført, og bag dette lod Skovshoved Elektricitetsværk opføre en transformatorstation i 1909, da der skulle indføres elektricitet i Lyngby. Der blev plads til endnu lidt bebyggelse bagest på den smalle, men meget dybe grund, der når helt ind til den gamle »Hollandsrende«, og i 1944 opførtes sidebygningen langs nordskellet mellem for- og baghuset.

På denne tid var grundene på Lyngby Hovedgade blevet meget værdifulde, og det ene efter det andet af de gamle småhuse langs gaden blev efterhånden revet ned og erstattet af etagehuse. Men det lille tofamiliehus fra 1832 har fået lov til at blive liggende helt til vore dage som et minde om Lyngby Hovedgades oprindelige bebyggelse.¹⁹¹)

Gennem det meste af perioden 1840-1916 var Lyngby Hovedgade en grusvej ligesom alle de øvrige veje i Lyngby, men dog som amtsvej i bedre stand end sognevejene. I takt med, at bymæssig bebyggelse voksede frem langs Hovedgaden i 1870'erne, voksede også utilfredsheden med vejens tilstand: Der var grøfter på begge sider, og amtets vejvæsen havde bunker af skærver og grus liggende i et sådant omfang, at det generede trafikken. Københavns Amts Avis fra denne periode (fra 1870'erne og fremefter) indeholder mange beklagelser over Hovedgadens tilstand. Den følgende fra 1880 er typisk: »Lyngby Hovedgade frembød i går et skue, som enhver rigtig bondeby kunne være stolt af. Møgbunker af alle aldre og alle størrelser lå og badede sig i solskinnet og bød københavnere et venligt godmorgen. Stenbunkerne havde indhyldet sig i et alenlangt græstæppe, og kørebanen var opfyldt af ren gødning ... Storsten sad ikke på bondens tag; den gik ganske gravitetisk på Hovedgaden og ledte efter frøer i grøften«. ¹⁹²)

Byens handlende og næringsdrivende havde længe ønsket fortove langs Hovedgaden. Amtet ville ikke betale dem, og det proprietærdominerede sogneråd med formanden, møller Peter Lund i spidsen protesterede forbitret mod denne unødvendige luksus. I 1873 lykkedes

Befolkningens fordeling



Lyngby Hovedgade set mod syd fra tårnet på nr. 36 («Taarnborg») omkring 1900. Forrest i billedet ses til højre taget på kroen Holland og til venstre lidt af kroens rejsestald og Postgården. De tre, nu nedrevne etagehuse midt i billedet (nr. 13-15-17) var opført i 1880'erne. Det anes, at det smalle stykke af Hovedgaden, der var den mest byprægede del af Lyngby, allerede på dette tidspunkt var brolagt, medens det brede stykke i baggrunden endnu var grusvej.

Det Kongelige Bibliotek

det omsider at få fortovene på det smalle stykke af Hovedgaden, dvs. de 200 meter fra kirken til Lyngby Hovedgade nr. hhv. 17 og 46.¹⁹³) »Flaskehalsen« på Lyngby Hovedgade fandtes allerede dengang og markerede den oprindelige bebyggelses udstrækning. Denne strækning synes også at være blevet brolagt før århundredeskiftet, medens resten af Lyngby Hovedgade først blev brolagt i 1910.¹⁹⁴) Hovedgaden blev kloakeret i 1890-91.¹⁹⁵)

Foruden vanskelighederne med vejbelægningen og fortovene var der frem til 1895 konstant problemer med gadebelysningen. I 1872 var der efter mange diskussioner i sognerådet kommet petroleumslyster, og fra 1888 leverede bagermester F. T. P. Hamann strøm til gadebelysning fra sit private elektricitetsværk. Denne belysning var dog så ustabil, at det

Tabel 17. Erhvervsfordelingen (alle erhvervsaktive) på Lyngby Hovedgade i 1840, 1901 og 1916.

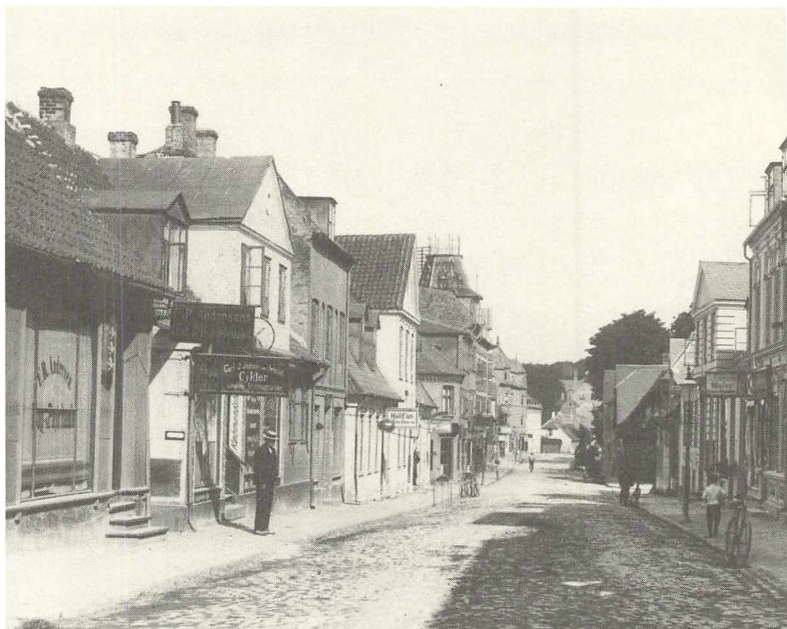
	1840		1901		1916	
	Personer	%	Personer	%	Personer	%
Landbrug	18	25,0	2	0,6	0	0,0
Håndværk	30	41,7	92	26,7	48	14,6
Industri	0	0,0	52	15,1	83	25,2
Handel	10	13,9	86	25,0	94	28,6
Anden service	9	12,5	86	25,0	79	24,0
Arbejdere (undef.)	3	4,2	25	7,3	20	6,1
Andet	2	2,8	1	0,3	5	1,5
I alt	72	100,1	344	100,0	329	100,0

Kilde: Folketællingsskemaerne 1840, 1901 og 1916.

føltes som et virkeligt fremskridt, da der ved åbningen af Lyngby Gasværk i 1895 kom gaslygter på Hovedgaden (og andre steder i byen).¹⁹⁶)

Befolkningsudviklingen på Lyngby Hovedgade i perioden 1840-1916 afspejlede naturligvis det forhold, at Hovedgaden i løbet af perioden udviklede sig til at blive Lyngbys mest udprægede handelsegade, jfr. tabel 17. Allerede i 1840 var det tydeligt, at den byprægede befolkning koncentrerede sig langs den senere Lyngby Hovedgade. Det drejede sig dengang overvejende om håndværkere, der havde slægtsnavne (f.eks. de kendte Lyngby-navne Malmgreen, Dørge, Halberg og Lund), medens landbobefolkningen, der boede i Bondebyen, endnu brugte den gammeldags navneskik, således at Peder Jensens søn hed Jens Pedersen osv. Gennem resten af 1800-tallet voksede antallet af erhvervsvirksomheder (handel, håndværk og service) på Hovedgaden, hvor de fleste af byens større næringsdrivende boede. Det er ikke for meget sagt, at den lokalpolitiske kamp, der i anden halvdel af 1800-tallet stod mellem proprietærene og de næringsdrivende, var en kamp mellem de to bydele, Bondebyen og Hovedgaden. Først med kvarterudbygningen efter århundredeskiftet og den store tilstrømning af industriarbejdere til alle dele af Lyngby ændredes dette modsætningsforhold, men kun for at

Befolkningens fordeling

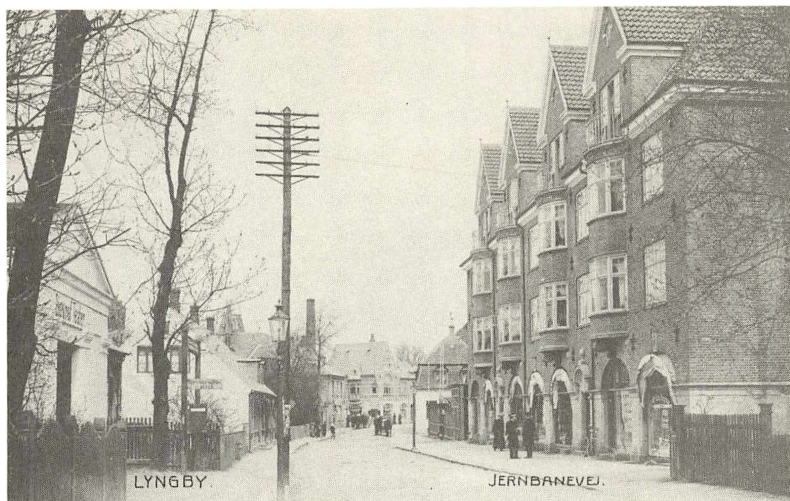


Lyngby Hovedgade set mod nord i 1904. Læg mærke til de mangearmede telefonmaster, der stod oven på de høje huse, og som anes til venstre og til højre for tårnet på »Taarnborg« præcis midt i billedet. Lyngby fik telefonstation i 1883 med central i »Københavns Amts Avis«s ejendom Lyngby Hovedgade 21.

Det Kongelige Bibliotek

blive afløst af et andet: Arbejdernes kamp for at komme til magten i sognerådet.

Mod slutningen af århundredet var Hovedgadens befolkning temmelig blandet. På den længste del af Hovedgaden boede der overvejende handlende, håndværkere og andre næringsdrivende; men i etagehusene og baghusene boede der tillige en hel del industriarbejdere. I den sydlige ende af Hovedgaden fandtes der en del villaer beboet af selvstændige næringsdrivende og funktionærer, og til denne gruppe hørte også de omkring 1900 opførte villaer på Vintappervej. Men det er karakteristisk for den blandede bebyggelse og befolkning på Lyngby Hovedgade, at der midt iblandt villaerne kunne ligge en typisk arbejderbolig som Hollandshuset (jfr. nedenfor).



Den nordlige ende af Jernbanevej omkring 1915. Til højre ses Laurits Møllers ejendom (Jernbanevej 1) fra 1906 og til venstre Lyngby Biograf Teater fra 1914. I billedets baggrund ses Lyngby Banks bygning på Lyngby Hovedgade.

Byhistorisk Samling

Jernbanevej m. fl.

Oprindeligt var Jernbanevej ikke en selvstændig vej, men blot det nærmeste stykke af sognevejen til Bagsværd – de 200 meter fra Lyngby Hovedgade til det skarpe vejsving. I 1863 blev jernbanestationen bygget lidt syd for vejsvinget, og Jernbanevej blev forlænget hen til stationen og fik sit navn. Endnu var der kun ganske lidt bebyggelse langs vejen: Kroen Holland på hjørnet af Lyngby Hovedgade og en af Lyngbys gamle bagergårde, der lå lidt sydligere på samme side af Jernbanevej, udgjorde den oprindelige bebyggelse. Hele den modsatte side af vejen hørte til Rustenborg, og derfor fik hotellet, der i 1868 opførtes på hjørnet af Bagsværdvej, navnet Ny Rustenborg.

Først i midten af 1870'erne kom der egentlig bymæssig bebyggelse på Jernbanevej. På hjørnet af Lyngby Hovedgade over for Holland opførte købmand Hjul en etageejendom («Hjuls Hjørne»), og derefter fulgte »Burmahus« (Jernbanevej 4) og købmand Carl Johansens ejendom (på hjørnet af Bagsværdvej over for hotel Ny Rustenborg).

Befolkningens fordeling



Den sydlige del af Jernbanevej (i dag Gammel Jernbanevej) ca. 1910 (postkort). Huset med det spidse tårn rummer i dag Lyngby Lænke Ambulatorium, og bygningen lige til højre herfor (bag ved de to træer) lå på præcis det sted, hvor i begyndelsen af 1870'erne Holmboms jernstøberi havde ligget.

Byhistorisk Samling

Jernbanevej var en blind vej, som endte i den trekantede plads foran stationsbygningen; men da stationen i 1890-91 blev flyttet, blev samtidig Jernbanevej forlænget og ført igennem til Lyngby Hovedgades sydlige del (den nuværende Gammel Jernbanevej), jfr. kortet s. 17. Nu voksede der en række villaer frem langs østsiden af vejen, og med opførelsen af købmand Laurits Møllers tre-etagers ejendom (Jernbanevej 1) i 1906 fik Jernbanevej sit endelige præg af bygade.¹⁹⁷) Den nordlige del af Jernbanevej var et forretningsstrøg, der mindede om Lyngby Hovedgade, medens resten af Jernbanevej var dels trafikvej til og fra stationen og posthuset, dels beboelsesvej med villaer. Befolkningen på Jernbanevej modsvarede denne bebyggelse, idet der overvejende var tale om næringsdrivende.

Syd for stationspladsen langs med jernbanen var der ved sporenes omlægning i 1890 blevet en strimmel jord ledig, og her opførtes i



Bagsværdvej ved jernbaneoverskæringen i 1912. Forrest ses købmand Schergs ejendom (nr. 6) og bag den »Taarnborg« (nr. 12). Manden i forgrunden er postbud J. Jensen. Postkort.

Byhistorisk Samling

1890'erne en række villaer med forbindelse ad en samtidig anlagt vej, Jernbanestien. Disse villaer, der forsvandt ved Omfartsvejens anlægning i 1950'erne, var beboet af selvstændige næringsdrivende og funktionærer, og Jernbanestien svarede således socialt til den samtidige bebyggelse på Rustenborgvej, Sorgenfrivej og Baune Allé (jfr. nedenfor).

Til Jernbanevej knytter sig desuden Kastanievej, som synes at være anlagt i 1890'erne, og den lille, nu forsvundne Christiansvej, som udgik fra Gammel Jernbanevejs sydside mellem Lyngby Hovedgade og Jernbanestien.

Bagsværdvej m. fl.

Bagsværdvej var som nævnt en af Lyngbys forbindelsesveje ud til byens opland. Frem til 1923, hvor Buddingevejs viadukt under jernbanen nord

Befolkningens fordeling



Bagsværdvej 21 i 1984. Huset er opført i 1853-54 som tofamiliehus og er et af de få, der er tilbage af den oprindelige bebyggelse langs Bagsværdvej. Bemærk den store, fælles skorsten.
Byhistorisk Samling

for Lyngby Station blev taget i brug, foregik al trafik mellem Lyngby og byerne mod vest ad Bagsværdvej. Da Nordbanen åbnede i 1864, kom der en jernbaneoverskæring på Bagsværdvej, og i de første mange år var togtrafikken så beskeden, at den ikke generede færdselen på vejen. Dog klagedes der over, at sporarealet ved den første Lyngby Station var for lille, således at togstammer under rangering kom til at holde tværs over Bagsværdvej og spærrede adgangen til det, der dengang kaldtes Lyngbys »Vesterbro«.¹⁹⁸)

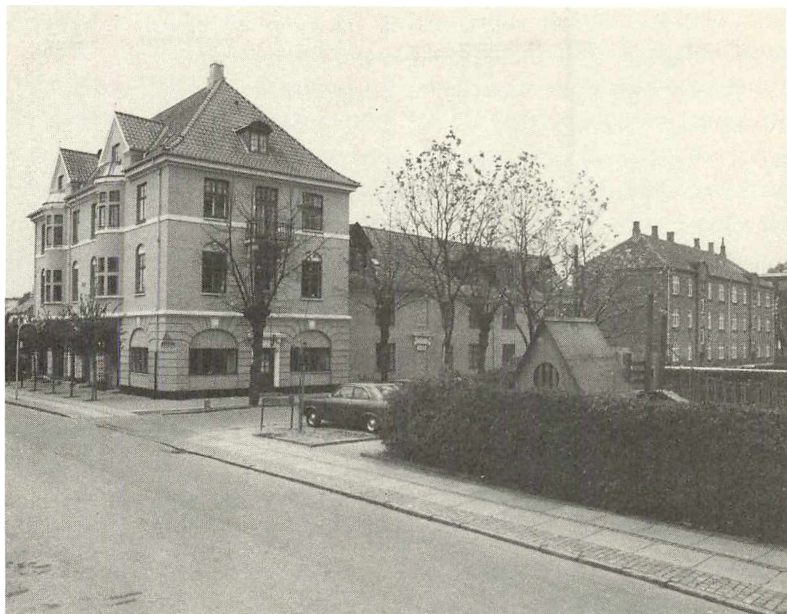
Begyndelsen til denne bebyggelse, Lyngbys vestlige kvarterer, blev gjort allerede i midten af 1800-tallet med en række små huse, der voksede frem langs sydsiden af Bagsværdvej, og hvoraf enkelte stadig eksisterer. Det var ganske vist først omkring 1900, at der begyndte at komme fart i byggeriet i dette område; men fra den tidligere tid må dog foruden det omtalte Hotel Ny Rustenborg nævnes Lyngby Glasværk, som opførtes i 1873-74 med indkørsel fra Bagsværdvej vest for jernba-

nen, samt glasværkets arbejderbolig fra 1873, der senere kom til at danne udgangspunkt for bebyggelsen på Boulevarden.

I løbet af 1890'erne begyndte der at komme sideveje til Bagsværdvej. På nordsiden påbegyndtes Rønne Allé, Sofievej og Agnetevej og på sydsiden Odinsvej og Thorsvej. Disse veje bebyggedes overvejende med små huse; men samtidig kom der på selve Bagsværdvej enkelte etagehuse, som var medvirkende til at give den første del af vejen et bymæssigt præg. Købmand Schergs ejendom (Bagsværdvej 6), der lå lige vest for jernbaneoverskæringen og markerede indkørselen til byens Vesterbro, blev i 1902 ombygget til sit nuværende udseende. I 1901 opførtes »Taarnborg« (Bagsværdvej 12, ikke at forveksle med det andet Taarnborg, Lyngby Hovedgade 36) af murermester J. P. Christiansen, og i 1905 byggede tømrermester F. C. Jacobsen det hvide »Valhalla« (Bagsværdvej 24) på hjørnet af Agnetevej.¹⁹⁹)

Et særligt træk i bebyggelsen på Bagsværdvej var et antal stiftelser og institutioner. Den lange længe Bagsværdvej 8, som populært kaldes »Bethlehem«, blev i 1888 opført af en af Lyngbys filantroper, cand. theol. Emil Jensen, antagelig tilskyndet af arbejderbefolkningens dårlige boligforhold (jfr. det refererede læserbrev i afsnittet om Bondebyen). I 1895 skænkede Emil Jensen ejendommen til den selvejende institution Lyngby Bys Arbejderboliger. Lidt længere ude ad Bagsværdvej ligger »Ny Aldersly« fra 1898 og »Aldersly 1920« (Bagsværdvej 14 og 14A), som begge er opført som friboliger af Lyngby Sogns velgørende Forening. På den spidse hjørnegrund mellem Bagsværdvej og Thorsvej opførtes i 1897 baptistkirken »Zion«, som i 1967 afløstes af den nuværende kirke på hjørnet af Odinsvej, og på Thorsvej havde Foreningen til Hjælp for ulykkeligt stillede Mødre et mødre hjem. Den tidligere landbrugsejendom Engelsborggård, der var opført så sent som i 1890'erne (Bagsværdvej 39), var indrettet som Fængselshjælpens Kvinde hjem. Endelig var der byens skole, Engelsborgskolen, som i 1909 havde afløst den gamle skole i Bondebyen. Helt frem til 1933, hvor Lindegårdsskolen på Lyngbygårdsvej blev taget i brug, var Bagsværdvej således skolevej for alle byens børn, også børnene helt oppe fra Bondebyen.²⁰⁰)

Befolkningens fordeling



Boulevarden 1 (»Thule«) og 3-5 (»Vigottenborg«) i 1984. Den fløj af »Thule«, der ligger langs Boulevarden, er opført af Lyngby Glasværk i 1873, medens den del af komplekset, der ligger langs med Bagsværdvej (Bagsværdvej 4), er bygget af muremester Fritz Jensen i 1905.

Byhistorisk Samling

På strækningen vest for Engelsborgskolen må Bagsværdvej nærmest henregnes til Engelsborgkvarteret (jfr. nedenfor); men den østlige del af vejen var overvejende beboet af industriarbejdere, navnlig ansatte ved Sukkerfabrikken og de to tekstilfabrikker på Mortonsvej (jfr. tabel 23).

Boulevarden

I tilknytning til Bagsværdvej voksede der omkring 1905 et selvstændigt »kvarter« op, stort set bestående af to bygninger, som overvejende var beboet af arbejdere. I 1905 købte muremester Fritz Jensen ejendommen matr.nr. 37 æ, der som ovenfor nævnt var opført af Lyngby Glasværk i 1873 som boliger for fabrikkens arbejdere. Bygningen, der havde form som en to-etagers længe med to opgange, var i 1896 blevet over-



På østgavlen af »Thule« (Bagsværdvej 4) sidder disse to portræthoveder over vinduere på 1. sal. Ansigtene forestiller muremester Fritz Jensen og hans hustru Sophie Charlotte, og man må forestille sig, at Fritz Jensen har anbragt ansigterne her for at kunne se dem fra sine egne vinduer overfor på den anden side af Boulevarden. Byhistorisk Samling

taget af Lyngby Sukkerraffinaderi. Fritz Jensen nedrev den sydlige ende af bygningen og påbyggede det nuværende Bagsværdvej 4, således at der blev tale om et T-formet kompleks med hovedfacade mod Bagsværdvej. Bag ved denne ejendom, der havde navnet »Thule«, havde Fritz Jensen i 1904 opført den røde murstensejendom »Vigottenborg« (Boulevarden 3-5) med de to karakteristiske »trappetårne« på vestsiden til køkken-trapperne. »Vigottenborg« blev i 1916 købt af fabrikant Georg Binder, men synes ikke at have været anvendt som egentlige fabriksboliger. Ud over disse to beboelsesejendomme var der af bebyggelse på Boulevarden kun Fritz Jensens egen villa, den vinkelformede »Charlottesborg« (Bagsværdvej 2), som han havde opført i 1901.²⁰¹)

Muremester Fritz Jensen deltog i kommunalpolitik for Det Radikale Venstre og blev indvalgt i sognerådet i 1913. Der er ingen tvivl om, at Fritz Jensen ville have drevet det vidt, hvis hans mange påbegyndte arbejder var blevet fuldført; men umiddelbart efter valget døde han pludseligt. Hans hustru, der sad tilbage med en stor børneflokk, magtede ikke at føre den store håndværksforretning videre, og i Lyngby glemte man efterhånden Fritz Jensen. Hans villa blev i 1960 revet ned samtidig





Befolkningens fordeling

med Hotel Rustenborg, da der skulle opføres ny bebyggelse mellem Boulevarden og Jernbanevej.²⁰²)

Vinkelvej og Parallelvej

I forbindelse med Bagsværdvej må man også nævne Vinkelvej og Parallelvej. Der er her som det eneste sted i Lyngby tale om et »kvarter«, hvor der ikke var boligbebyggelse af nogen betydning.

Vinkelvej opstod ved, at Lyngby Station i 1891 blev flyttet sydpå. Den udgik fra den gamle trekantede stationsplads, krydsede jernbanen og slog derefter et skarpt sving (heraf vejs navn) mod nord langs sporene, til den nåede Bagsværdvej umiddelbart vest for jernbaneoverskæringen. Parallelvej udgik fra svinget på Vinkelvej og fulgte det nye stationsareal langs vestsiden (heraf denne vejs navn), til den nåede Lyngby Hovedgade syd for Nordbanens krydsning af Hovedgaden. Ved disse to veje var der som sagt næsten ingen boligbebyggelse; men til gengæld var der tale om Lyngbys eneste industrikvarter. Ved Vinkelvej lå Lyngby Sukkerraffinaderi, og langs den sydlige del af Parallelvej lå Dansk Staal Industri, V. Junckers maskinfabrik og eddikesyrefabrikken »Solex«. Langs den nordlige del af Parallelvej var der ingen bebyggelse bortset fra Ulrikenborggård, hvis marker stødte lige op til vejen.

Da Buddingevejs viadukt under jernbanen blev taget i brug i 1923, nedlagdes jernbaneoverskæringerne på Bagsværdvej og Vinkelvej. Ved Bagsværdvej kom der i stedet en fodgængertunnel (»Rottefælden«); men Vinkelvej mistede hele sin østlige halvdel og dermed også den »vinkel«, der havde givet vejen navn. Til gengæld blev vejen forlænget mod syd til Buddingevej vest for jernbanen (jfr. kortet s. 19). Ledvogterhuset på vestsiden af jernbanen markerer endnu stedet, hvor Vinkelvejs overskæring fandtes.

De foregående sider:

Lufifotografi af den nordlige del af stationsområdet i Lyngby i 1923. I venstre side af billedet ses jernbanesporene med de to læssespor ind til Lyngby Sukkerraffinaderi. Den nye viadukt over Buddingevej er bygget; men de to jernbaneoverskæringer på Bagsværdvej og Vinkelvej (nærmest viadukten) er endnu i brug. På det gamle stationsareal ses Lyngby tekniske Skoles bygning fra 1903. I billedets højre side er det mest markante træk det nyanlagte Rådhus, hvor randbebyggelsen påbegyndtes året efter (»Toftebækshus« langs Torvets nordside), men hvor Rådhuset først opførtes i 1938-41.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Rustenborgvej, Sorgenfrivej og Baune Allé

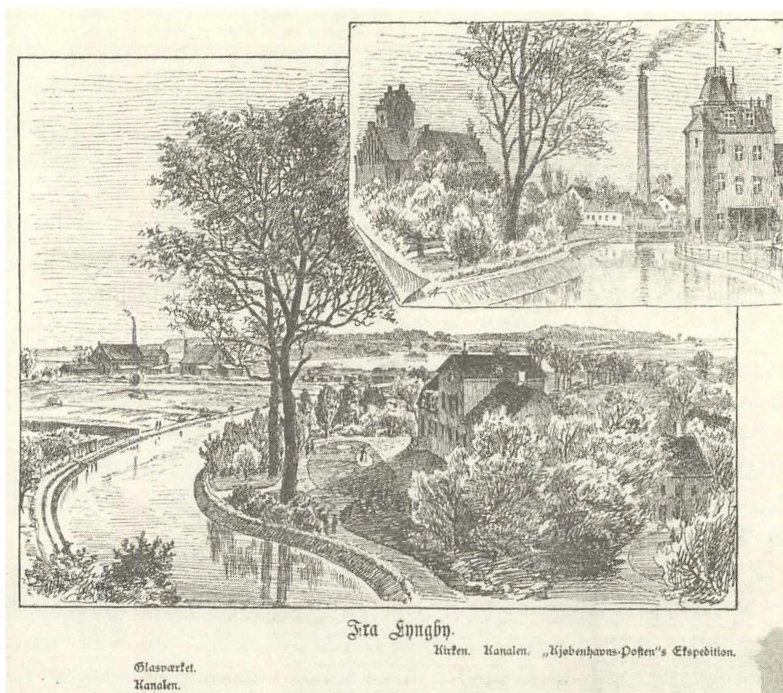
Da Fæstningskanalen i 1887 blev anlagt gennem Lyngby, kom den stort set ikke til at berøre eksisterende bygninger. Ved Lyngby Hovedgade førtes den på østsiden langs med F. T. P. Hamanns bagergård, og kun bygningen overfor, manufakturhandler H.J. Nicolaisens ejendom (Lyngby Hovedgade 36), måtte delvis nedrives.²⁰³)

Men umiddelbart efter Fæstningskanalens anlægning voksede der et villakvarter frem langs med den. I 1888 udstykkedes Sorgenfrivej, i 1891 Baune Allé og i 1896 Rustenborgvej. Sorgenfrivej (med den lille Sorgenfri Sidevej nærmest Fæstningskanalen, som forsvandt ved Omfartsvejens anlægning) og Rustenborgvej blev udstykket af tømremester Jens Aller på Gammel Rustenborg, der ejede hele arealet på østsiden af jernbanen mellem Bagsværdvej-Jernbanevej og Mølledammen. Baune Allé blev udstykket af tømremester Lars Henriksen på det tidligere Lyngby Glasværks areal umiddelbart efter, at han havde nedbrudt glasværkets bygninger.²⁰⁴)

Ved de nye veje rejste der sig efterhånden en række villaer af forskellig størrelse. På Rustenborgvej blev den første grund – eller rettere sagt to grunde – købt af læge Johan Lemche, der lod ejendommen »Lyngbyhus« (Rustenborgvej 7) opføre til sin stærkt voksende familie. Andre grunde på Rustenborgvej blev først bebygget langt senere; men i løbet af 1890'erne blev der i hvert fald tale om et egentligt villakvarter med 20-25 villaer. Kvarteret var meget centralt og samtidig landskabeligt beliggende tæt ved Hovedgaden og Lyngby Sø, hvorimod jernbanestationen til manges ærgrelse netop var blevet flyttet længere bort. I modsætning til f.eks. Sorgenfrigårdskvarteret var det karakteristisk, at det var folk, som havde deres daglige virke i Lyngby, som slog sig ned her. Baune Allé blev efterhånden isoleret fra resten af kvarteret af jernbanen og blev opfattet som hørende til Bagsværdvej; men Sorgenfrivej og navnlig Rustenborgvej blev opfattet som Lyngbys fornemste kvarter. Her boede folk med virkeligt store indtægter, således som det fremgår af tabel 20 nedenfor, og stort set ingen industriarbejdere.

Den generelle udvikling i de danske købstæder var, at det mest attraktive sted at bo var selve bykernen, indtil industrialiseringen æn-

Befolkningens fordeling



Tegning af Rustenborgvej-kvarteret efter Fæstningskanalens anlægning, men inden bebyggelsens opførelse. Til venstre ses Lyngby Glasværks bygninger og nederst til højre Gammel Rustenborg med den store have ud til Lyngby Sø, hvor villakvarteret blev anlagt. Øverst til højre Lyngby Hovedgade 36. Avisudklip fra 1887. Øregaard Museet

drede dennes karakter, og derefter udstykningskvartererne uden for byen. I Lyngby blev udviklingen lidt anderledes, idet det på grund af de særlige terrænforhold blev muligt at udstykke byens mest attraktive boligkvarter midt inde i den gamle bebyggelse.

Ulrikkenborgstræde, Rolighedsvej m. fl.

Ved den sydlige del af Lyngby Hovedgade begyndte der omkring 1880 at danne sig et nyt kvarter. Udgangspunktet var en vej, der førte fra Kongevejen over Nordbanens spor til gården Ulrikkenborg, og som derfor senere fik navnet Ulrikkenborgstræde (i dag Likørstræde). Mel-



Villakvarteret Rustenborgvej-Sorgenfrivej-Baune Allé i 1904. Billedet er et udsnit af et sammensat billede, som blev optaget af fotograf A. Th. Collin fra Sukkerfabrikkens skorsten (omtalt i Københavns Amts Avis den 5.5.1904), og som viser Lyngby hele horisonten rundt.
Byhistorisk Samling

lem jernbanen og Kongevejen opstod der en bebyggelse af små huse, medens der på den modsatte side af Kongevejen stadig var åbent land hen til Lyngby Mose lidt længere mod øst (jfr. kortet s. 15). Langs kanten af mosen løb en markvej mellem Gasværksvej og Mosevej, der dengang endte blindt i mosen, og på denne vej lå ejendommen »Rolighed«, som vejen fik navn efter. »Rolighed« var i 1840 blevet ombygget af arkitekt Jacob Wilhelm Moyel, som ejede stedet i nogle få år; men ejendommen omtales allerede i 1806 som »Christen Niensens Hus »Christens Roe« paa Præstjorden«. ²⁰⁵) Tæt ved »Rolighed« og ligeledes på kanten af Lyngby Mose, hvor den snævrede ind til »Dronningerenden« (afløbet til Lyngby Sø, hvor senere Fæstningskanalen blev gravet igennem), lå »Fredlighed«. Denne ejendom var opført i 1867 af teglbrænder Jeppe Olsen, der senere også blev brændehandler og vaskeriejer (»Landvaskeriet Fredlighed«). ²⁰⁶)

Med stationens flytning i 1890-91 kom dette område pludselig til at ligge centralt, og der kom gang i byggeriet. Jernbanevej blev ført igennem til Lyngby Hovedgade, hvor den fortsatte mod øst i Nørngaardsvej, som igen blev sat i forbindelse med Rolighedsvej. Hermed var det nye kvarter indkredset; men desuden var der enkelte andre veje: Ulrikkenborgstræde havde ganske vist stadig forbindelse til Jernbanepladsen, men stod desuden i forbindelse med en ny vej parallel med Jernbanevej

Befolkningens fordeling



»Rolighed« (Rolighedsvej 5) omkring 1920. »Rolighed« havde fået dette udseende ved en ombygning i 1840, men blev nedrevet ved Klumpenborgvejs anlægning i 1950.

Lyngby-Taarbæk Kommune



»Fredlighed« umiddelbart før nedrivningen i 1971. Stuehuset med navnet »Fredlighed« over døren var opført i 1867 med stråtag. I baggrunden til venstre ses lidt af vaskeribygningerne.

Byhistorisk Samling

Befolkningens fordeling



»Børnely« (i dag »Værestedet«, Jernbanepladsen 20) er opført i 1879; men institutionen går tilbage til 1853, hvor den blev oprettet af en af enkedronning Caroline Amalies hofdamer. »Børnely«, hvis første bygning lå på det nordvestlige hjørne af Gammel Jernbanevej og Lyngby Hovedgade, var oprindeligt et børnehjem, der kunne optage 15 piger.

Byhistorisk Samling

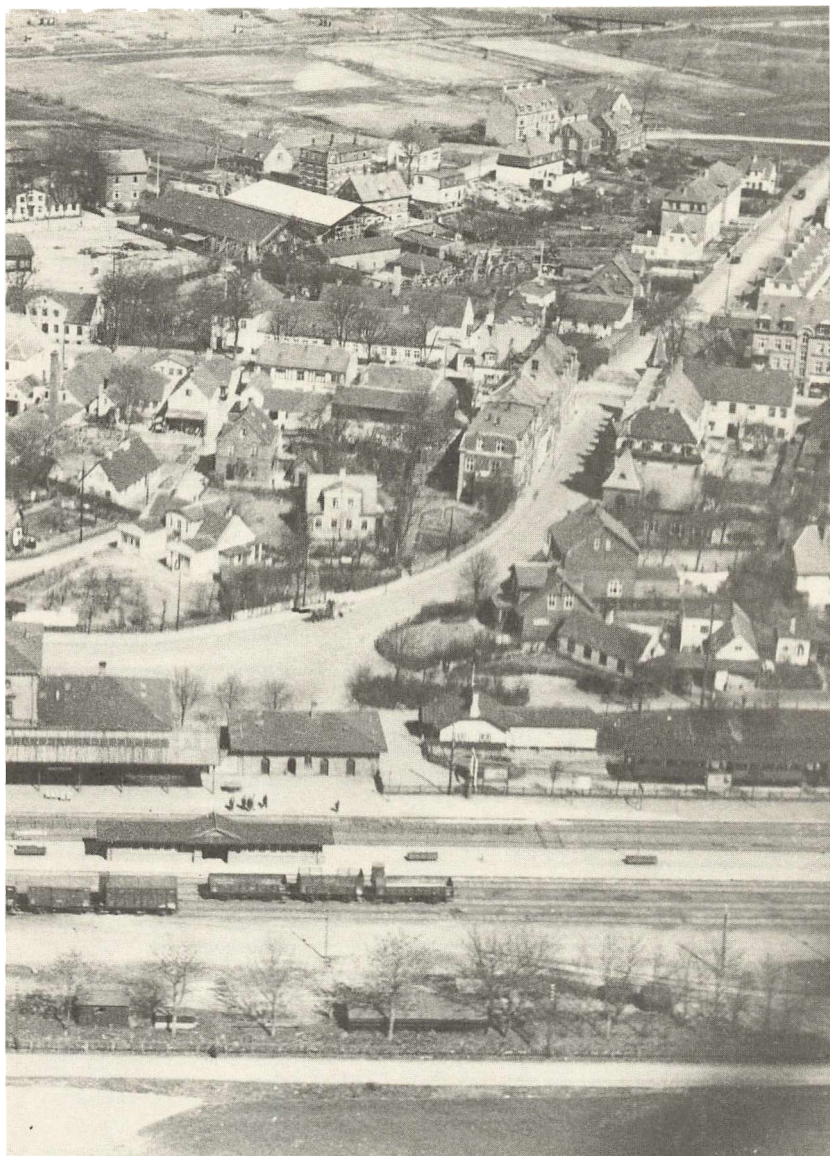


»Agnes Lyst« (til venstre) lå på hjørnet af Stationspladsen og Gammel Jernbanevej. Sammen med bygningen til højre (Gammel Jernbanevej 1) anvendtes ejendommen som frëndshjem frem til nedrivning i 1952.

Byhistorisk Samling

Befolkningens fordeling





Befolkningens fordeling

og øst for denne, Børnelyvej (jfr. kortet s. 17), som lå omtrent langs med bagsiden af det nuværende rådhus og var opkaldt efter stiftelsen Børnely. Endelig må den sydlige del af Gasværksvej henregnes til dette kvarter, som i dag nok er det mest forandrede i Lyngby: Først blev Buddingevej ført igennem til Lyngby Hovedgade og Rådhusstorvet anlagt omkring 1920, ligesom Toftebæksvej blev åbnet i 1917 og afsnørede det sydlige stykke af Gasværksvej. I 1950 blev Klampenborgvej ført igennem til Lyngby Hovedgade, således at det store vejkruds opstod. Ved denne lejlighed forsvandt den gamle ejendom »Rolighed«, som lå midt i Klampenborgvejs linieføring. I 1972-73 opførtes Lyngby Storcenter på arealet nord for Klampenborgvej, og syd for vejen er store byggearbejder i gang i midten af 1980'erne. Antagelig vil der intet blive tilbage af det gamle kvarter.

Omkring århundredeskiftet og frem til 1916 var kvarteret karakteriseret ved en temmelig blandet bebyggelse med overvejende håndværker- og arbejderbefolkning.

Hollandshuset

I 1896 købte tømremester C. F. Juncker i Ordrup grunden matr. nr. 31 ø ved den sydlige ende af Lyngby Hovedgade og opførte en vinkelformet tre-etagers beboelsesejendom med 7 opgange. I 1899 solgte han ejendommen for 100.000 kr. til fabrikant Johan Heinrich Hartmann (ligesledes i Ordrup).²⁰⁷) Ejendommen fik navnet »Hollandshus«, fordi den

De foregående sider:

Lyngby Station og Ulrikkenborgstræde-Rolighedsvej kvarteret i begyndelsen af 1920'erne. Nederst i billedet løber Parallelvej langs de åbne marker vest for Lyngby. På stationen holder Nærumbanens motorvogne helt til højre, og på perron 2 ses perronhuset, som i dag er det eneste, der er tilbage af Lyngbys anden station. Bag stationsbygningen ses Ulrikkenborgstræde (i dag Likørstræde) og Børnelyvej. Rådhusstorvet munder ud i Lyngby Hovedgade, medens Jernbanevej i billedets højre side fortsætter i Nørugaardsvej på den anden side af Hovedgaden. Bebyggelsens grænse ud til markerne udgøres af Rolighedsvej, hvor »Rolighed« ses midt i billedet bag ved den åbne plads. Øverst til venstre ses Gasværksvej (i dag Toftebæksvej) med Gasværket. Yderst til venstre skimtes de hvide gavle på »Fredlighed«, og langs hele billedets overkant ses Fæstningskanalen med Nærumbanens bro helt til højre.

Lyngby-Taarbæk Kommune



»Hollandshuset« i 1957. Opgangen til venstre for købmandsbutikken var »den fine opgang« til bl.a. lejlighederne oven over butikken. Byhistorisk Samling

jord, den blev opført på, i sin tid havde tilhørt kroen Holland på hjørnet af Lyngby Hovedgade og Jernbanevej. Tilsvarende kaldtes en nærliggende, nu forsvundet mose lige vest for ejendommen for Hollandsmosen, og navnet findes endnu i dag bevaret i vejnavnet Hollandsvej.

Hollandshuset indeholdt 36 toværelers og 5 treværelers lejligheder (på hhv. ca. 45 og 75 kvadratmeter) samt en butik, og den store bygning må nærmest betragtes som en københavnsk lejekaserne, der må have virket som et fremmedelement i Lyngby. Man kan sige, at Hollandshuset var et boligmæssigt sidestykke til den københavnsk prægede industri, der samtidig voksede frem i Lyngby; men i hele perioden frem til 1916 blev der ikke opført andre beboelsesejendomme i byen med tilsvarende store dimensioner. Og selv om Hollandshuset var et storbyhus med de typiske toværelers lejligheder, som kendes fra København og Frederiksberg fra denne tid, blev det opført på åben mark og blev ikke forsynet med baghus. Beboerne havde fra køkkenerne fri udsigt over

Befolkningens fordeling

Hollandsmosen og markerne, og i de første år måtte de hente vand fra en brønd i gården, hvor også retiraderne fandtes.

Den nordligste opgang ud mod Lyngby Hovedgade regnedes for »den fine opgang«, fordi den førte til de store lejligheder i hjørnet oven over købmandsforretningen; men i øvrigt var der ingen forskel på opgangene. Beboerne i Hollandshuset var typisk ufaglærte arbejdere, jfr. tabel 20. Beboelsestætheden kunne være ret høj. F.eks. boede der i 1901 162 personer i ejendommen (heraf var for øvrigt kun én over 50 år), dvs. ca. 4 personer i gennemsnit pr. lejlighed; men i fire familier var der 5 børn, i én familie 6 og i to familier 7 børn.²⁰⁸) Man skulle uvilkårligt tro, at der måtte have været en hyppig udskiftning af beboerne i ejendommen, og der blev da også ofte annonceret i Københavns Amts Avis om ledige lejligheder. Omkring 1911 lød annoncerne på »2 og 3 Værelses Lejligheder til 11, 13, 15, 17 og 24 Kr. pr. Maaned«, altså toværelses lejligheder fra 132 kr. om året og treværelses lejligheder op til 288 kr. om året. Men alligevel er der også eksempler på familier, som blev boende igennem mange år i Hollandshuset.

Hollandshuset blev revet ned i 1974 efter i en årrække at have været dårligt vedligeholdt. På dette tidspunkt var der endnu ikke indlagt toiletter i ejendommen. Det viste sig ved nedrivningen, at ejendommen var overraskende solidt bygget, og Nationalmuseet sikrede sig en del udmærkede, brede gulvbrætter.²⁰⁹)

→ Byggeforeningen »Frem« (midt i billedet) med omgivelser i 1936. Nederst i billedet ses Nordbanen med viadukten under den sydlige del af Lyngby Hovedgade yderst til højre. Fra nederste til øverste venstre hjørne spænder Nærumbanens udkørsel fra Lyngby Station en halvcirkel, og midt i billedets nederste del ses jernbanens komplicerede overkørsel på Lyngby Hovedgade, hvor samtidig Jægersborgvej og indkørselen til »Frem« udmunder. Bag ved »Frem«, dvs. i billedets øverste del, ses resterne af Lyngby Mose og »Bleggaarden« ud til Nørgaardsvej. På den anden side af Nørgaardsvej deler Nærumbanens spor sig. På det gamle spor ind til Lyngby Station kører en motorvogn. Det nye, netop anlagte spor følger Nørgaardsvej i retning af Jægersborg Station. Langs billedets overkant ses Fæstningskanalen.

Lyngby-Taarbæk Kommune



Befolkningens fordeling

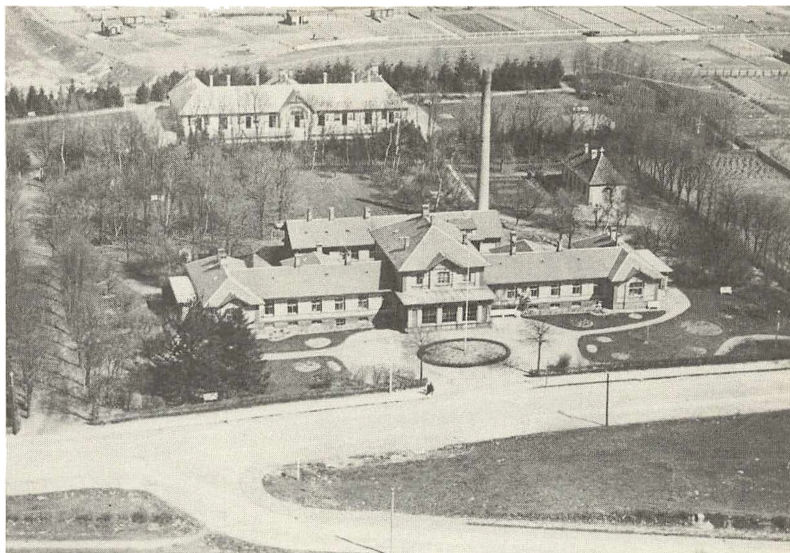
»Frem«

Arbejdernes Byggeforening »Frem« i Lyngby er tidligere behandlet i en artikel i Lyngby-Bogen 1980.²¹⁰) Foreningen blev stiftet i 1899 med det formål at opføre huse til medlemmerne. I modsætning til nutidens sociale boligbyggeri, hvor byggeselskaberne til stadighed ejer de opførte boliger og kun lejer dem ud, var det dengang den almindelige fremgangsmåde, at et antal personer, der ønskede at blive husejere, slog sig sammen om at købe og opdele en stor grund, hvor de opførte det pågældende antal huse efter samme tegning og optog de nødvendige lån under solidarisk ansvar for afdragenes betaling. Alt dette nedbragte omkostningerne, og når lånene var betalt ud, ophævedes byggeforeningen, og medlemmerne fik skøder på deres huse og grunde. I 1898 var der blevet vedtaget en lov om, at der kunne opnås billige statslån til sådanne byggerier, og derfor er mange byggeforeninger i Storkøbenhavn oprettet netop i 1898-99. De fleste af dem byggede i Valby, Vanløse og Sundbyerne, og der var tale om en fælles, socialdemokratisk påvirket bevægelse. Således er husene i »Frem« bygget efter tegningerne fra byggeforeningen »Enigheden« i Brønshøj, og »Frem«s love var kopieret efter vedtægterne for byggeforeningen »Godthaab« i Sundbyerne.²¹¹)

Husene i »Frem« blev opført i 1899-1900. Der var tale om 25 dobbelt-huse med hver to lejligheder på ca. 56 kvadratmeter bebygget areal. På første sal var der desuden et stort værelse, som ofte blev lejet ud. Foreningen fik ikke det ønskede statslån, men klarede sig i stedet med private lån foruden kreditforeningslånene. I forhold til huslejen i en lejlighed var afdragene på lånene i »Frem« en stor udgift, og en del af medlemmerne opgav og flyttede, hvorefter byggeforeningen solgte de pågældende huse. Foreningen blev endeligt ophævet i 1921.

Beboerne i »Frem« var, som det ofte var tilfældet i byggeforeningerne, overvejende håndværkssvende og specialarbejdere i industrien. Desuden var der enkelte håndværks- og industrimestre og en del ufaglærte arbejdere.

Befolkningens fordeling



*Lyngby Sygehus i begyndelsen af 1920'erne med Jægersborgvej og (nederst) Tjørnevej.
Lyngby-Taarbæk Kommune*



*Jægersborgvej ved sognegrænsen til Gentofte, set mod Lyngby omkring 1920. Til venstre ses det tidligere Lyngby Teglværk. I baggrunden anes de hvide villaer på Hjortholmsvej.
Byhistorisk Samling*

Befolkningens fordeling

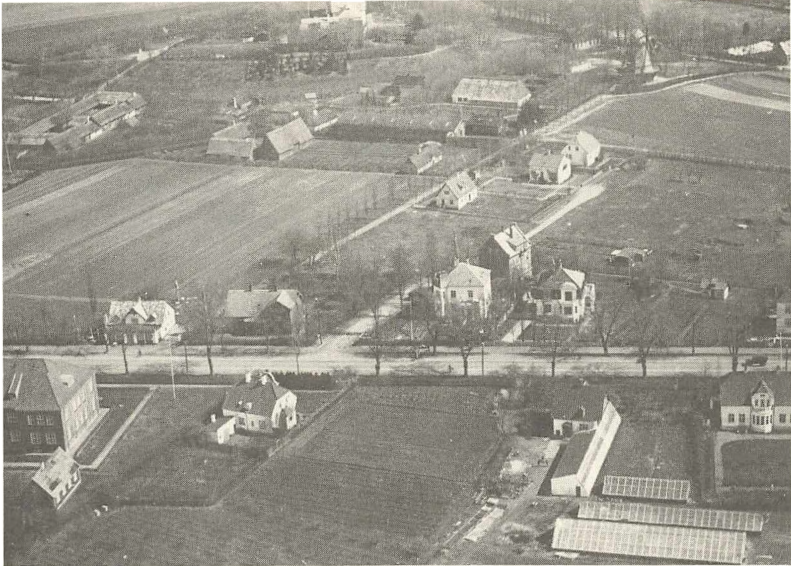


Naboer og venner på I. H. Mundts Vej ca. 1900. Overskrævs på cyklen midt i billedet ses overretssagfører I. H. Mundt, der boede i nuværende nr. 28A, og helt til højre (på trehjulet cykel) professor Gædeken, der boede i nuværende nr. 34B. Bagest står Frederik Schrader fru huset på billedet, i dag nr. 24.

Byhistorisk Samling

Jægersborgvej

Jægersborgvej var ligesom Bagsværdvej en af Lyngbys udfaldsveje, nemlig sognevejen til Jægersborg og Ordrup; men i modsætning til Bagsværdvej varede det meget længe, før der kom bebyggelse langs Jægersborgvej. Vejen begyndte ved Lyngby Hovedgade, og her lå »Præstehuset«, hvis navn skyldtes, at jorden på begge sider af Jægersborgvej oprindeligt havde tilhørt Lyngby Præstegård. Fra Præstehuset helt ud til Lyngby Teglværk ved sognegrænsen til Gentofte fandtes der helt frem til 1891 ingen bebyggelse. I dette år opførtes Københavns Amts Sygehus i Lyngby, og efterhånden kom der yderligere bebyggelse til langs Jægersborgvej. Det meste af området omkring Jægersborgvej blev dog først bebygget fra omkring 1920.



C. F. Holbechs Vej (midt i billedet) med omgivelser omkring 1925. I forgrunden ses Kongevejen med det i 1915 opførte Landbrugsmuseum yderst til venstre og Café Fuglevad lige overfor. Ved siden af restauranten fører Museumsvej ind til Frilandsmuseets daværende indgang og videre forbi Fuglevad Vindmølle ned til Fuglevad. Lige til venstre for vindmøllen ses det nu nedrevne Brede Plejehjem fra 1863. I billedets overkant ses Grundtvigs Højskole.

Lyngby-Taarbæk Kommune

I. H. Mundts Vej

Den første egentlige udstykningsvej i Lyngby blev I. H. Mundts Vej. Tidligere var al bebyggelse sket langs med de offentlige veje; men i 1883 udstykkede overretssagfører I. H. Mundt en række grunde ved nordsiden af Lyngby Sø (den sydlige del af den nuværende I. H. Mundts Vej), og de første villaer opførtes, deriblandt I. H. Mundts egen villa, der senere beboedes af skolebestyrer Hans Thyssen (i dag I. H. Mundts Vej 28B). Foruden denne bebyggelse lå der endvidere nogle huse og villaer på den daværende Frederiksdalsvej (i dag hhv. Lottenborgvej og den nordvestlige del af I. H. Mundts Vej). Hele dette kvarter lå på Virums matrikelområde, men regnedes med til byen Lyngby. Her boede overvejende embedsmænd, men desuden enkelte kunstnere og selvstændige næringsdrivende.

Befolkningens fordeling

Museumskvarteret

Også denne bebyggelse regnedes med til Lyngby, selv om den lå isoleret fra byen nord for Sorgenfri Slotspark. Udgangspunktet var en gruppe villaer fra omkring 1880 langs Kongevejen ved det sted, hvor i dag Skovbrynet ligger. Hertil kom en udstykningsvej anlagt i 1906 af ejeren af Hotel Lyngby, restauratør C. F. Holbech, og opkaldt efter ham. Også dette kvarter var overvejende beboet af embedsmænd og selvstændige.

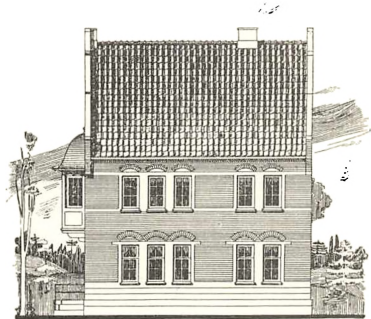
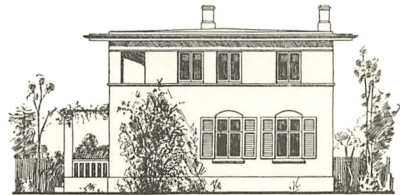
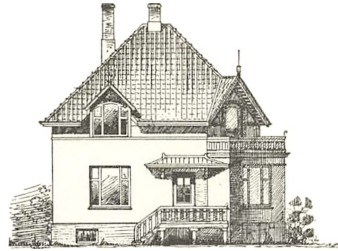
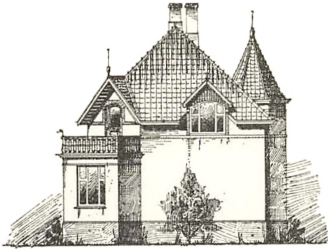
Sorgenfrigårdskvarteret

I 1899 blev den tidligere landbrugsejendom Sorgenfrigård (matr.nr. 5) købt af et udstykningselskab.²¹²) Gården lå nordligst i Bondebyen ved Nørregade, og dens jord strakte sig langs østsiden af Mølleåen helt op til Brede. Pensionistboligerne og plejehjemmet »Borrebakken« er bygget på det nordligste stykke af Sorgenfrigårds jord. Udstykningselskabet anlagde tre veje, Caroline Amalie Vej, Borgevej og Fuglevadvej, som kom til at udgøre et halvcirkelformet kvarter (jfr. kortet s. 17), og der blev udstykket et stort antal grunde til villabebyggelse. For at sætte fart i salget af grunde og opførelsen af bygninger byggede selskabet selv en række villaer, efter sigende hovedsagelig af nedrivningsmaterialer fra københavnske byggepladser. Alligevel gik salget af grunde langsomt, og en del af selskabets villaer måtte opdeles i lejligheder og udlejes. Endnu i dag opføres der undertiden nye huse i Sorgenfrigårdskvarteret, hvor en grund har været midlertidigt bebygget, og kvarteret rummer eksempler på hele udviklingen i 1900-tallets parcelhusarkitektur.

De oprindelige villaer var på ca. 110-130 kvadratmeter bebygget areal og ofte i to etager, regulære og rummelige, men med mange romantiske detaljer som karnapper, altaner, hjørnetårne og italienske arkitekturtræk.

Udstykningselskabet anlagde selv vandværk og gasværk i 1900 til kvarterets forsyning. Formanden for sundhedskommissionen, læge Johan Lemche, foreslog ganske vist, at Sorgenfrigårdskvarteret fik gas fra det i 1895 oprettede Lyngby Gasværk mod at gøre sit vandværk så stort, at det til gengæld kunne forsyne byen med vand; men resultatet blev alligevel, at Lyngby i 1904 fik sit eget vandværk, som fra 1928 også

Befolkningens fordeling



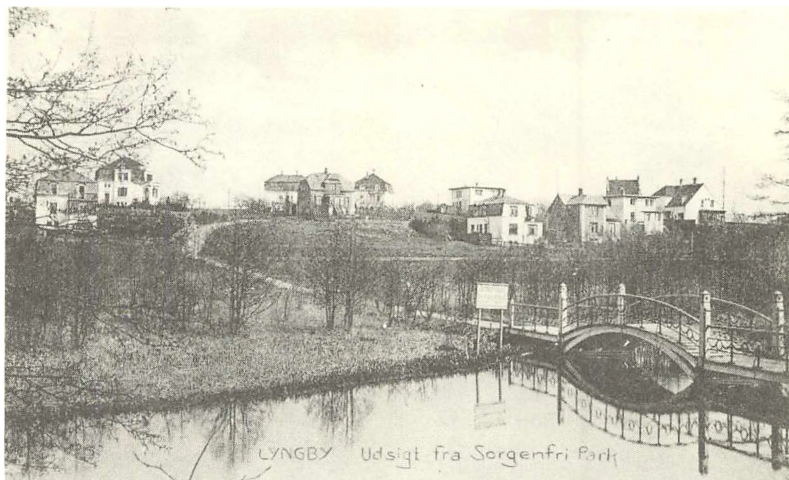
Tre typiske huse fra den oprindelige bebyggelse i Sorgenfrigårdskvarteret lige efter 1900.

Byhistorisk Samling

forsynede Sorgenfrigårdskvarteret med vand. Kvarterets gasforsyning overgik til kommunen i 1913.²¹³)

Udstykningen af Sorgenfrigård var foretaget med særligt henblik på at få københavnske familier til at flytte ud, og denne såvel som flere andre store, samtidige udstykninger (Kaningårdskvarteret i Virum, Skovrider-

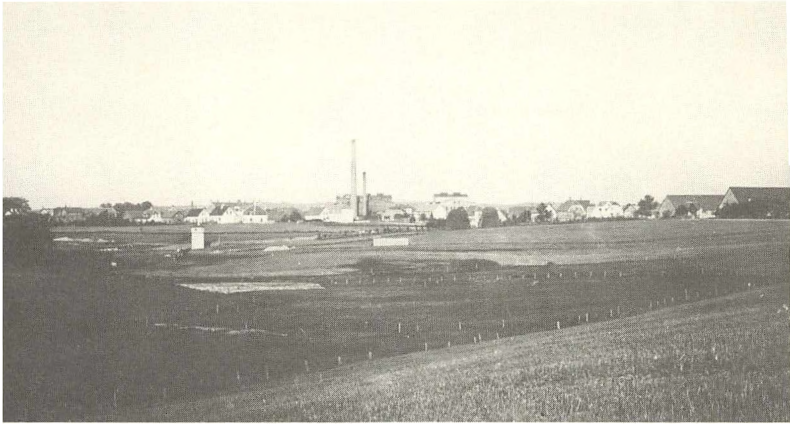
Befolkningens fordeling



Sorgenfrigårdskvarteret set fra Sorgenfri Slotspark i 1909 (postkort). Byhistorisk Samling

gårdskvarteret i Holte og Engelsborgkvarteret i Lyngby) var et markant udtryk for, at Lyngby-egnen var ved at blive et københavnsk boligområde. En samtidig ugebladsartikel udtrykker de tanker, der lå bag ved udstykningen af Sorgenfrigårdskvarteret, og de virkemidler, selskabet anvendte for at lokke folk til.²¹⁴) Her fremholdes den engelsk-amerikanske opdeling af byerne i en bykerne med erhvervsfunktioner (kontorer og forretninger) omgivet af fritliggende boligkvarterer på alle sider, og til sammenligning nævnes København, »der længe efter tarveligt tysk Spidsborgermønster klumpede sig sammen i høje Huse ved snævre Gader«. Efter artiklens ordlyd skulle imidlertid den engelsk-amerikanske haveby-bevægelse være ved at slå igennem i Danmark, og Sorgenfrigårds-selskabet kunne i modsætning til andre udstykningsselskaber tilbyde også at opføre villaer på grundene for en billig pris: i alt ca. 10.000 kr., udbetaling 500 kr. og årlig udgift (rente, afdrag og ejendomsskatter) ca. 600 kr. (Til sammenligning kostede det ca. 330 kr. om året at bo i byggeföreningen »Frem«).²¹⁵)

Artiklen nævner af fordele ved at bo i Sorgenfrigårdskvarteret navnlig den frie beliggenhed i det landskabeligt smukke område over for Sorgenfri Slot og Frilandsmuseet, men desuden de tekniske bekvemmelig-



Engelsborgkvarteret i 1904, lige før anlægningen af vejene. Husene i baggrunden ligger langs med Bagsværdvej med Engelsborggård yderst til højre. I midten rager Lyngby Sukkerraffinaderi op over bebyggelsen.
Byhistorisk Samling

heder (indlagt gas og vand). Afstanden til København bagatelliseres ved omtale af Vedbækbanen og en »omnibus« til Lyngby Station (som dog aldrig kom til at køre), hvorfra der var tog til København hver time, og i øvrigt var der jo kun »3 Kvarters jævnt Cycleridt til København«.

Hovedtanken med Sorgenfrigårdskvarteret var således at »føje Bylivets Bekvemmeligheder til Landlivets Fred«, og det fremgår af den citerede artikels ordlyd, at man navnlig henvendte sig til forretningsmænd med dagligt arbejde i København. Sorgenfrigårdskvarteret var imidlertid i 1916 overvejende beboet af embedsmænd og funktionærer i serviceerhvervene (jfr. tabel 18-19); men desuden figurerer der en del håndværkere og industriarbejdere. Dette skyldes navnlig det omtalte forhold, at udstykningsselskabet havde måttet opdele og udleje en del af de nyopførte villaer, fordi de ikke kunne sælges.

Engelsborgkvarteret

Meget af det, der er nævnt ovenfor om Sorgenfrigårdskvarteret, gælder også for Engelsborgkvarteret, som her bruges som fællesbetegnelse for tre udstykninger omkring 1900: I 1900 anlagdes Stengaards Allé og



Det første hus, der opførtes i Engelsborgkvarteret, var Chr. Winthers Vej 26 (billedhugger Sondrup's villa). Fotografi ca. 1904.

Byhistorisk Samling

Prinsessevej og i 1905 de tre »forfatterveje« Chr. Winthers Vej, Sophus Schandorphs Vej og Viggo Stuckenberg's Vej.²¹⁶⁾ Til dette kvarter hører også den del af Bagsværdvej, der ligger vest for Engelsborgskolen.

Ligesom i Sorgenfrigårdskvarteret gjaldt det også her, at grundene var længe om at blive solgt, således at kvarteret kun langsomt blev udbygget. I det hele taget betød de omfattende udstykninger omkring 1900, at der først i slutningen af 1920'erne blev brug for yderligere udstykninger i Lyngby-området.²¹⁷⁾

Grundene og husene i Engelsborgkvarteret var sædvanligvis lidt mindre end i Sorgenfrigårdskvarteret, hvilket også kom til udtryk i sammensætningen af kvarterets befolkning: Her boede overvejende funktionærer, specialarbejdere og håndværkere.

Efter denne beskrivelse af Lyngbys enkelte kvarterer fremgår det, at byen bestod af meget blandet bebyggelse med hovedvægten på én- og tofamiliehuse. Sammenhængende bebyggelse fandtes så at sige kun på Lyngby Hovedgade og Jernbanevej, og her lå også de få bygninger med mere end to etager, som fandtes i byen. Lejlighedernes størrelse varierede meget, både i enfamiliehusene og etageejendommene. De mindste lejligheder i de lave stråttækte huse i Bondebyen var på kun ca. 10 kvadratmeter, medens de i de store villaer på Rustenborgvej kunne være på over 600 kvadratmeter etageareal.²¹⁸) Lejlighederne i Hollandshuset var på ca. 45 kvadratmeter (jfr. afsnittet om Hollandshuset ovenfor), medens herskabslejlighederne i købmand Bugges ejendom (Lyngby Hovedgade 34 på hjørnet af Rustenborgvej) var på ca. 115 eller 150 kvadratmeter og i »Sorgenfrihus« (Lyngby Hovedgade 8A) på ca. 125 eller 165 kvadratmeter.²¹⁹) Det var karakteristisk, at boliger af meget forskellig størrelse og kvalitet lå blandet imellem hinanden, og at de udviskede grænser mellem bebyggelsestyperne modsvarede af en social opblanding af befolkningen. Alligevel vil det være fremgået af beskrivelserne af de enkelte kvarterer, at der fandtes koncentrationer i Lyngby af landbrugere, handlende/selvstændige næringsdrivende, funktionærer/ embedsmænd og arbejdere. En mere præcis beskrivelse af befolkningens erhvervs-mæssige og sociale lokalisering i Lyngby vil fremgå af de undersøgelser, der ligger til grund for tabel 18-19-20. Da det ikke er muligt at gennemføre en undersøgelse af samtlige Lyngbys beboere, er der på grundlag af beskrivelserne af de enkelte kvarterer udvalgt nogle karakteristiske områder: Asylgade/Nørregade er karakteristiske for hele Bondebyen, og Lyngby Hovedgade (uden Hollandshuset) er medtaget i sin helhed. Rustenborgvej/Sorgenfrivej repræsenterer Lyngbys fine kvarterer (dvs. også Baune Allé, Jernbanestien, I. H. Mundts Vej og Museumskvarteret), medens Hollandshuset og »Frem« er udtryk for to forskellige måder at løse navnlig arbejdernes boligproblemer på. Sorgenfrigårdskvarteret repræsenterer de store, samlede udstykningsområder beregnet for udflyttende københavnere, dvs. også Engelsborgkvarteret. De kvarterer, der ikke indgår i undersøgelsen, er følgende: Jernbanevej, der lignede dels Hovedgaden og dels f.eks. Sorgenfrivej,

Arbejder-Møde.
Søndag den 7de Januar, Aften
Kl. 7, vil der paa Foranstaltning af den inter-
nationale Arbejderforening blive holdt et Møde
i Lyngby i Lottenborghuset.
Udgangsport a 4 St. faas hos Vær-
ten, Hr. Thorsten fra Torsdag Middag.

Her begyndte arbejderbevægelsen i Lyngby: annonce i Københavns Amts Avis den 4. januar 1872. Ved »Internationale«-mødet på Lottenborg var både Paul Geleff og Harald Brix til stede. De havde delvis succes, og den socialistiske agitation i Lyngby-området fortsatte indtil slaget på Fælleden den 5. maj 1872, hvorefter bevægelsen blev forbudt. Der nåede at blive stiftet en afdeling af »Internationale« på Raadvad, som fik en tilsvarende kort levetid; men bortset herfra efterlod »Internationale«-bevægelsen sig ingen synlige spor.

Bagsværdvej m.fl. og Ulrikkenborgstræde/Rolighedsvej m.fl. samt Jægersborgvej, der var meget blandede og derfor umulige at indpasse i et skema, samt endelig Boulevarden, der var et egentligt arbejderkvarter og beboelsesmæssigt mindede om Hollandshuset. De seks kvarterer, der indgår i skemaerne, skulle således kunne dække de forskellige typer af kvarterer, der i 1916 havde udviklet sig i Lyngby.

Erhvervsfordelingen i de seks kvarterer fremgår af tabel 18-19. På grund af de små talstørrelser, der egentlig ikke burde anvendes til en procentberegning, kan resultaterne kun betragtes som vejledende. Det står dog klart, at beskæftigede i industrien dominerede i Bondebyen, Hollandshuset og »Frem«, medens »anden service« var fremherskende i Sorgenfrigårdskvarteret og på Rustenborgvej/Sorgenfrivej. På Lyngby Hovedgade tegner industri, handel og anden service sig hver for godt en fjerdedel af beskæftigelsen. Til trods for, at Hovedgaden var Lyngbys udprægede handelsegade, ses handels erhvervet at være forholdsvis stærkere repræsenteret på Rustenborgvej/Sorgenfrivej, hvor en række grosserer m.m. boede. Bondebyen er stort set ene om at repræsentere landbruget, medens håndværket er bedst repræsenteret på Lyngby Hovedgade og i »Frem«.

Tabel 18. Erhvervsfordelingen i personer i 6 udvalgte kvarterer i byen Lyngby i 1916 (alle erhvervsaktive).

	Asylgade/ Nørregade	Lyngby Hovedgade ¹⁾	Rustenborgvej/ Sorgenfrivej	Hollandshuset	Frem	Sorgenfrigårds- kvarteret
Landbrug	11	0	0	1	0	0
Håndværk	7	48	3	5	19	3
Industri	64	83	6	60	62	8
Handel	8	94	14	0	7	4
Anden service	14	79	16	6	10	20
Arbejdere (udef.)	11	20	2	8	6	1
Andet	1	5	0	0	0	0
I alt	116	329	41	80	104	36

¹⁾: Hollandshuset (Lyngby Hovedgade 104) er ikke medregnet.

Kilde: Folketællingsskemaerne 1916.

Tabel 19. Erhvervsfordelingen i procent i 6 udvalgte kvarterer i byen Lyngby i 1916 (alle erhvervsaktive).

	Asylgade/ Nørregade	Lyngby Hovedgade ¹⁾	Rustenborgvej/ Sorgenfrivej	Hollandshuset	Frem	Sorgenfrigårds- kvarteret
Landbrug	9,5	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0
Håndværk	6,0	14,6	7,3	6,3	18,3	8,3
Industri	55,2	25,2	14,6	75,0	59,6	22,2
Handel	6,9	28,6	34,1	0,0	6,7	11,1
Anden service	12,1	24,0	39,0	7,5	9,6	55,6
Arbejdere (udef.)	9,5	6,1	4,9	10,0	5,8	2,8
Andet	0,9	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	100,1	100,0	99,9	100,1	100,0	100,0

¹⁾: Hollandshuset (Lyngby Hovedgade 104) er ikke medregnet.

Kilde: Folketællingsskemaerne 1916.

Befolkningens fordeling

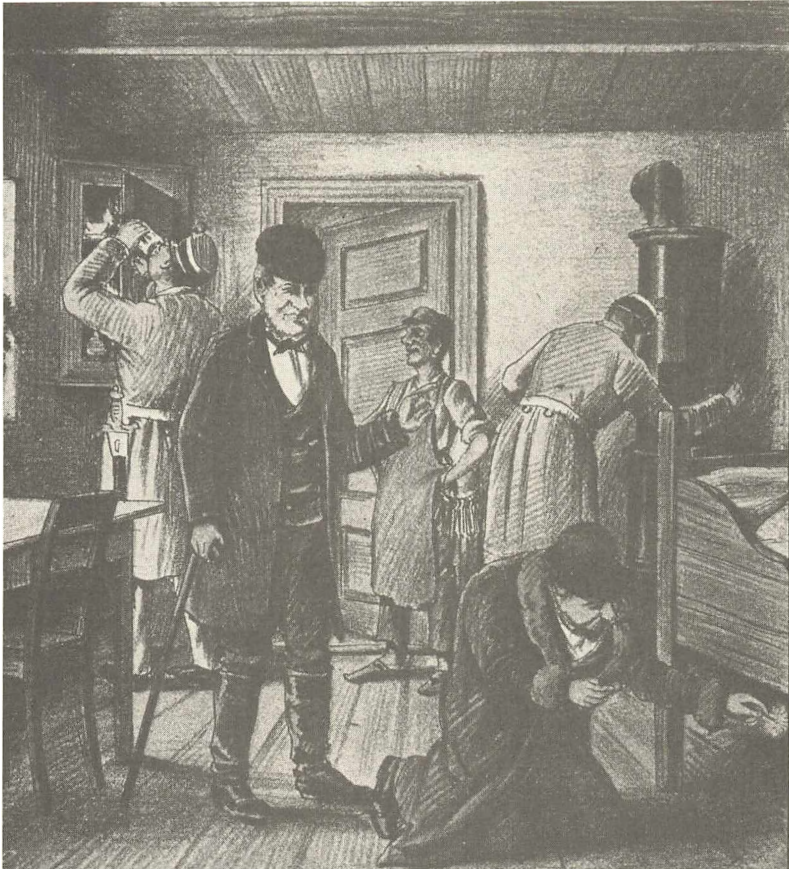
Tabel 20. Den procentvise fordeling på socialgrupper af hovedpersoner (husstandsoverhoveder) i 6 udvalgte kvarterer i Lyngby i 1916.

	Bondebyen (Asylgade/ Nørregade)	Lyngby Hovedgade	Rustenborgvej/ Sorgenfrivej	Hollandshuset	Frem	Sorgenfrøgårds- kvarteret
Arbejdsløse, understøttelse	6,3	4,3	0,0	16,7	8,2	0,0
Ufaglærte	33,3	12,0	6,1	33,3	16,3	4,9
Do., fabrik	30,2	13,6	0,0	42,9	32,7	14,6
Svende	6,3	7,4	0,0	4,8	30,6	12,2
Funktionærer, embedsmænd osv.	6,3	14,3	21,2	0,0	0,0	44,0
Mestre	3,2	15,9	9,1	0,0	8,2	0,0
Selvstændige i øvrigt	6,3	22,5	33,3	2,4	4,1	7,3
Formue	6,3	8,5	27,3	0,0	0,0	17,1
Andet	1,6	1,6	3,0	0,0	0,0	0,0
I alt, i %	99,8	100,1	100,0	100,1	100,1	100,1
= i personer	63	257	33	42	49	41
Gennemsnitlig husstands- størrelse, i personer	4,0	3,6	4,5	4,8	5,3	4,0
Gennemsnitlig indtægt i 1915, i kr.	1408	2471	6431	1316	1689	3494

I tallene for Lyngby Hovedgade indgår Hollandshuset (Lyngby Hovedgade 104) ikke. I tallene for gennemsnitlig indtægt indgår desuden ikke 3 enkeltstående indtægter på over 100.000 kr. hver.

Kilde: Folketællingsskemaerne 1916.

I tabel 20 er der forsøgt en social opdeling af beboerne i de seks kvarterer. I modsætning til tabel 18-19, hvor det drejer sig om at bestemme de enkelte kvarterers erhvervmæssige tilknytning, og hvor derfor alle erhvervsaktive er medregnet, gælder det i tabel 20 om at vurdere den sociale placering af de pågældende kvarterer, hvor det i høj grad har været familieforsørgerne, der »tegnede« kvarteret, og derfor er kun husstandsoverhovederne medtaget her.²²⁰ Tallene viser (ikke overraskende), at Rustenborgvej med sine mange formuende, selvstændige



Først i løbet af 1880'erne kom der igen levedygtige fagforeninger. Håndværkere og arbejdere i Lyngby var til at begynde med organiseret i de københavnske afdelinger; men i løbet af 1890'erne kom der lokale fagforeninger i Lyngby og omegn. En af de første var Murenes Fagforening i Gentofte-Lyngby, som blev stiftet i 1889, og som fik en dramatisk start: I 1893, da fagforeningen ikke kunne udrede erstatning efter en blokade, blev foreningen udpantet af kongens foged, der eftersøgte og til sidst fandt foreningens eneste værdigenstand, fanen, som derefter blev solgt ved auktion. For at undgå yderligere erstatningskrav valgte murerne at opløse fagforeningen og stifte en ny, Murenes Fagforening for Ordrup og omliggende Byer fra 1893. – Tegningen af fogden, der leder efter fanen, findes i »Ravnen« den 26. november 1893, og teksten lyder: Fogden: Se nu rigtig efter, Hans Nielsen. Saadan en Fane kan gemme sig paa de mest umulige Steder.

Befolkningens fordeling

Tabel 21. Beskæftigede på Dansk Gardin og Textil Fabrik i 1916 med bopæl i Lyngby.

	Mænd	Kvinder
Fabriksarbejdere	74	111
Arbejdsdreng	1	
Maskinarbejdere	5	
Vævere (4 mestre og 1 undermester)	22	90
Syersker		18
Forrettere	8	
Pudsere (1 mester)	1	6
Passerere		2
Spolere	1	4
Kantersker		5
Mendersker		8
Slettere	2	
Appretører (2 mestre)	4	
Blegere (1 mester)	1	
Mønstertegnere m.m. (1 mester)	3	1
Smede (svende)	3	
Malere (svende)	1	
Maskinpassere (1 mester)	3	
Fyrbødere	3	
Portnere	1	
Vægttere	1	
Ingeniører	1	
Inspektører (driftsledere)	1	
Kontorpersonale	5	10
I alt	396	255
Arbejdsstyrke iflg. Industriel produktionsstatistik 1916	488	331

Antal mænd er incl. mestre. Kilde: Folketællingsskemaerne 1916.

og funktionærer tegner sig for de absolut største indtægter – næsten dobbelt så store som i Sorgenfrigårdskvarteret, hvor antallet af formuende er forholdsvis mindre og antallet af funktionærer forholdsvis større. Når der optræder forholdsvis mange fabriksarbejdere i Sorgenfrigårdskvarteret, skyldes det som ovenfor nævnt, at en del af villaerne var



Det politiske liv i Lyngby var naturligvis præget af ændringerne i befolknings sammensætningen. Op til 1890'erne var Lyngby udpræget konservativt domineret, og de reformivrige, men stadig borgerlige bevægelser medførte lige så lidt som dannelsen af partierne Venstre og Det Radikale Venstre nogen formaliseret konfrontation i det proprietærdominerede Lyngby. Det var først med konsolideringen af den socialdemokratiske arbejderbevægelse i 1880'erne og den store tilflytning af industriarbejdere i 1890'erne, at fronterne blev trukket op. Kampen mellem konservative og socialdemokrater har præget det politiske liv i Lyngby siden den tid. I 1913 fik socialdemokraterne flertallet i sognerådet, og Lyngbykredsens folketingsmandat gik i den første del af århundredet skiftevis til den konservative Emil Piper og den socialdemokratiske Johan Wilmann, hvis agitationspatrulje ses på dette fotografi fra begyndelsen af århundredet.

Byhistorisk Samling

opdelt i to lejligheder. Lyngby Hovedgade har haft en så blandet befolkning, at man næppe kan udlede noget af tallet for indtægt. I »Frem« ligger indtægterne forholdsvis højt, idet byggeforeningen domineredes af håndværkssvende og specialarbejdere i industrien. De laveste indtægter findes i Bondebyen og Hollandshuset, hvor hovedparten af befolkningen udgjordes af arbejdere.

Tabellerne synes endvidere at vise, at der boede industriarbejdere overalt i Lyngby (som husstandsoverhoveder dog ikke på Rustenborgvej/Sorgenfrivej), og dette forhold – den industrielle arbejdsstyrkes lokalisering i byen – bør undersøges nøjere i denne sammenhæng, hvor interessen navnlig gælder industriens forhold.

Befolkningens fordeling

Tabel 22. Beskæftigede i større virksomheder i Lyngby i 1916 med bopæl i Lyngby.

	Mænd	Kvinder	I alt
J. L. Binder & Co.	42(49)	29(46)	71 (95)
Lyngby Sukkerraffinaderi	108	26	134[150]
Københavns Gardinfabrik	11 (16)	16(29)	27(45)
Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt	56	9	65 [70]
Brdr. Hartmanns maskinfabrik	21	0	21 [30]
Dansk Staal Industri	11 (126)	0(4)	11 (130)
Dansk Pose Industri	5	3	8[100]
I alt	254	83	337[620]

Tallene i () stammer fra Industriel produktionsstatistik 1916. Tallene i [] er skønnede ud fra andre kilder (jfr. gennemgangen af virksomhederne).

Kilde: Folketællingsskemaerne 1916.

Arbejdsstyrkens lokalisering

Ud fra oplysningerne i folketællingen 1916 om arbejdsplads er det muligt at få et indtryk af dels, hvor stor en del af fabrikkernes ansatte, der boede i Lyngby, og dels, hvor i Lyngby de boede. Der kan kun blive tale om et indtryk, idet oplysninger om erhverv og/eller arbejdsplads mangler ved temmelig mange personer.

Den største af Lyngbys industrielle virksomheder var Dansk Gardin og Textil Fabrik. Tabel 21 omfatter de indbyggere i Lyngby, som i folketællingen 1916 udtrykkeligt nævnes som beskæftiget på fabrikken. Tallene viser, at en overvejende del af fabrikkens arbejdsstyrke har boet i selve Lyngby – altså maximalt en kilometer fra fabrikken. Det er muligt, at endnu flere af arbejdsstyrken har boet i Lyngby, idet folketællingen nævner en del tekstilarbejdere uden angivelse af arbejdsplads, ligesom en del af de »fabriksarbejdere«, der er nævnt uden arbejdsplads, kan høre til Gardinfabrikkens arbejdere. Da langt de fleste af de manglende arbejdere er kvinder, kan der være tale om, at de i folketællingen er blevet betragtet som husmødre og ikke industriarbejdere. Men under alle omstændigheder viser tabellen, at mindst 4/5 af Gardinfabrikkens arbejdsstyrke har boet i Lyngby.

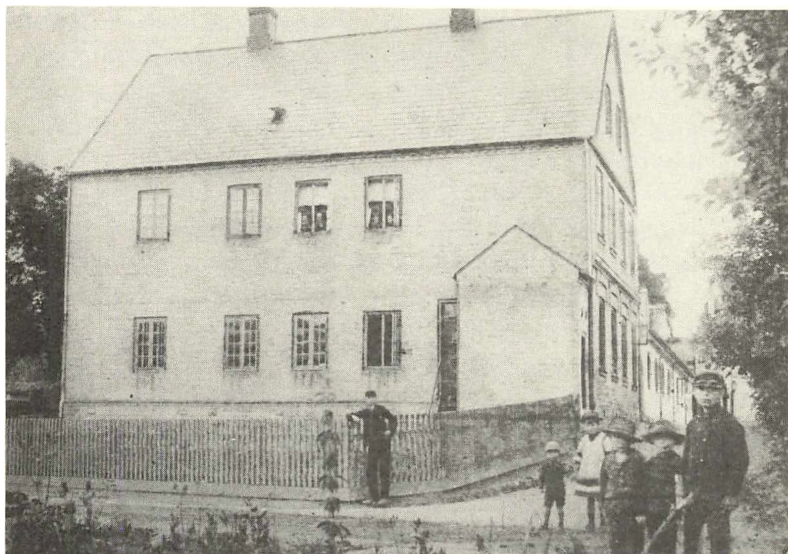
Tabel 22 viser lokaliseringen af arbejdsstyrken ved de store industri-virksomheder i Lyngby. For de 5 førstnævnte virksomheder gælder det, at størstedelen af arbejdsstyrken også her har boet i selve Lyngby. En del har antagelig boet uden for Lyngby; men alene på grund af de mange tilfælde af unøjagtig eller manglende opgivelse af arbejdsplads i folketællingen vil en nøjagtig opgørelse aldrig kunne foretages. – Af Dansk Staal Industris ca. 130 arbejdere, som nævnes i den Industrielle produktionsstatistik for 1916, optræder i folketællingen kun en forvalter med bopæl på fabrikken samt 10 arbejdere. Da arbejdsstyrken næsten udelukkende har bestået af mænd, kan de næppe have boet i Lyngby uden at optræde i folketællingen. Men idet virksomheden var flyttet til Lyngby fra Frederiksberg året før, er der den mulighed, at en stor del af arbejdsstyrken har holdt fast ved arbejdspladsen og hver dag er kommet med toget fra København for at arbejde på fabrikken. For Dansk Pose Industris vedkommende kan fraværet som tidligere nævnt skyldes, at der har været tale om deltidsbeskæftigede kvinder, der i folketællingen er blevet regnet som husmødre.

En gennemgang af folketællingslisterne for Lyngby, Søllerød og Gladsaxe sogne viser, at der i Lundtofte boede mindst 32 personer beskæftiget i industrivirksomheder i Lyngby (heraf 15 på Dansk Gardin og Textil Fabrik og 8 på Lyngby Sukkerraffinaderi). I Nærum fandtes ingen industriarbejdere med beskæftigelse i Lyngby; derimod var en stor del af beboerne i såvel Lundtofte som Nærum beskæftiget på fabrikkerne ved Mølleåen (Brede, Ørholm og Raadvad). I Bagsværd boede 11 og i Gladsaxe 18 personer med beskæftigelse på fabrikker i Lyngby (heraf 13 fra Gladsaxe på Lyngby Sukkerraffinaderi).²²¹)

Idet det næppe er sandsynligt at finde de manglende arbejdere bosat længere borte fra Lyngby, må konklusionen blive, at langt den største del af arbejdsstyrken i de industrielle virksomheder i Lyngby i 1916 har boet i selve byen, idet de fleste af de arbejdere, der ikke kan identificeres i tællingslisterne, antagelig også har boet i Lyngby.

I tabel 23 er de fleste af de i tabel 21 og 22 opregnede personer (nemlig undtagen de 19 arbejdere fra Dansk Staal Industri og Dansk Pose Industri) fordelt efter bopæl, således at deres lokalisering inden for Lyngbys

Befolkningens fordeling



Lyngby Fattiggård og Hospital i 1880'erne. Fattiggården og det Drewsenske Hospital var oprettet i 1804 i den tidligere Klopstocks Silkefabriks bygninger. I 1868 opførtes bygningen på billedet (»Drewsens Minde«, Lundtoftevej 8) som arbejds hus til fattiggården. Da Lyngby Fattiggård nedlagdes med udgangen af 1887 og beboerne overførtes til Stolpegården i Vangede (fælles fattiggård for Gentofte, Gladsaxe-Herlev, Lyngby-Taarbæk og Søllerød kommuner), blev Drewsens Minde anvendt som sognerådlokaler. Enkelte lokaler anvendtes stadig til hospital, til Københavns Amts Sygehus i Lyngby åbnede i 1891.

Byhistorisk Samling

grænser fremgår. Tallene for industriarbejderne i tabellen er ikke sat i relation til størrelsen af andre erhvervsgrupper i kvartererne. Det er derimod gjort for de 6 udvalgte kvarterers vedkommende ovenfor.

Af tabellens tal fremgår det dog, at de fleste industriarbejdere har boet i Bondebyen og i Bagsværdvej-kvarteret, og at de i øvrigt har været jævnt fordelt over hele byen bortset fra de udprægede villakvarterer Sorgenfrivej/Rustenborgvej og Sorgenfrigårdskvarteret. Det svarer udmærket til det generelle indtryk, man får ved at gennemblade folketællingen 1916 for Lyngby: Der var ikke ret mange familier, næsten uanset hovedpersonens erhverv, som ikke havde en søn, datter eller logerende beskæftiget i de store lokale industrivirksomheder.

Tabel 23. Lokaliseringen i Lyngby i 1916 af den herboende del af arbejdsstyrken i 6 af byens større virksomheder.

	J. L. Binder & Co.	Dansk Gardin og Textil Fabrik	Lyngby Sukkeraffinaderi	Københavns Gardinfabrik	Dansk Farveri og Mereeringsanstalt	Brdr. Hartmann I alt, arbejdere/ funktionærer	I alt	% af arbejdsstyrken *)	Kvartets indbyggertal
Bondebyen	4/26	8/168	0/11	0/11	0/16	0/7 12/239	251	35,2	1164
Lyngby Hovedgade	4/11	5/45	1/13	0/4	0/5	0/2 10/80	90	12,6	1038
Jernbanevej m.m.	0/0	3/16	2/5	0/1	0/1	3/1 8/24	32	4,5	353
Bagsværdvej, Vinkelvej m.m.	1/5	6/21	7/37	0/6	5/14	3/2 22/85	107	15,0	808
Boulevarden	0/0	0/11	0/7	0/0	0/0	0/0 0/18	18	2,5	180
Rustenborgvej m.m.	0/1	3/3	0/1	1/0	0/0	0/1 4/6	10	1,4	203
Ulrikkenborgstræde, Rolighedsvej m.m.	2/3	1/19	0/4	0/2	0/5	0/0 3/33	36	5,0	449
Hollandshuset	0/1	0/32	0/6	0/2	0/2	0/0 0/43	43	6,0	201
Frem, Jægersborgvej m.m.	1/9	1/23	5/18	0/0	0/9	0/2 7/61	68	9,5	435
Museumskvarteret, I. H. Mundts Vej m.m.	1/1	2/10	0/1	0/0	0/1	0/0 3/13	16	2,2	284
Sorgenfrigaardskvarteret	0/0	0/4	1/2	0/0	0/0	0/0 1/6	7	1,0	167
Engelsborgkvarteret	0/1	0/11	0/13	0/0	3/4	0/0 3/29	32	4,5	350
Andet		0/3)					3	0,4	
I alt, funktionærer/arbejdere	13/58	29/366	16/118	1/26	8/57	6/15 73/637	713	99,8	5632
I alt	71	395	134	27	65	21	713		

Tallene er opdelt i funktionærer/arbejdere. Tallene for Lyngby Hovedgade omfatter ikke Hollandshuset (Lyngby Hovedgade 104). *): 3 arbejdere indlagt på Lyngby Sygehus. **): Med »arbejdsstyrken« menes de 713 arbejdere bosat i Lyngby. Kilde: Folketællingslisterne 1916.

Husleje forhold

I det foregående kapitel om industrien blev det omtalt, at lønningerne i Lyngby antagelig har ligget på højde med de københavnske, som sædvanligvis var noget højere end i provinsen. Det vil derfor være interessant også at kunne sammenligne huslejens størrelse i København, Lyngby og provinsen for at kunne se, om der er en sammenhæng med lønningerne. Imidlertid er det vanskeligt at vurdere huslejen i Lyngby gennem det meste af perioden op til 1916. Fordi Lyngby ikke var en købstad, optræder byen først ret sent i den trykte huslejestatistik, nemlig i 1918, hvor statistikkens tal for Lyngby m.m. er udskrevet i tabel 24.²²²) Det fremgår heraf, at huslejeniveauet i Lyngby har ligget væsentligt lavere end i København, Frederiksberg og Gentofte, næsten på linie med Roskilde og Glostrup, der lige som Lyngby var beliggende i nær-

Befolkningens fordeling

Tabel 24. Gennemsnitlig årlig husleje i København, Frederiksberg, Gentofte, Lyngby, 2 stationsbyer og 4 købstæder på Sjælland samt 3 store provinsbyer i 1918.

	2 værelser	3 værelser	4 værelser
København	290 kr.	412 kr.	530 kr.
Frederiksberg	301 –	423 –	577 –
Gentofte	260 –	433 –	609 –
Lyngby	208 –	323 –	423 –
Glostrup	185 –	307 –	419 –
Haslev	178 –	311 –	439 –
Roskilde	185 –	315 –	464 –
Hillerød	138 –	252 –	422 –
Køge	164 –	291 –	405 –
Frederikssund	147 –	262 –	364 –
Aarhus	225 –	333 –	468 –
Aalborg	200 –	313 –	436 –
Odense	188 –	292 –	430 –

Kilde: Statistiske Meddelelser 4. række, bind 59 hæfte 3.

heden af København, og de største provinsbyer, men højere end de øvrige lokaliteter. Den trykte statistik nævner, at der har været tale om kraftige, men meget ujævne huslejestigninger fra 1916 til 1918, og man kan derfor ikke med sikkerhed slutte tilbage fra 1918-statistikken. Men tilsyneladende har man med den samme lønindtægt kunnet bo billigere i Lyngby end i København.

Boligmiljø

Det vil være naturligt at afslutte dette kapitel, der mest har handlet om Lyngby som beboelsesby, med at forsøge at vurdere byens boligmiljø. Ordet »boligmiljø« er valgt i stedet for »boligkvalitet«, idet der dels ikke kan blive tale om en indgående undersøgelse af materialer og udstyr i boligerne, og der dels søges inddraget nogle af omgivelserne (nemlig naturen) og deres økonomiske og sociale betydning.

Netop dette sidste må være væsentligt for en vurdering af boligmiljøet i Lyngby. Det er klart, at de små huse i Bondebyen uden indlagt gas og

Alle Deutsche
aus Lyngby, Brede, Stampen & Um-
gebung werden zu einer gemeinsamen
Zusammenkunft für Vönnabend den 18.
burr eingeladen nach Hotel Lyngby
Abends 8 Uhr.

Omkring århundredeskiftet var der så mange tyske arbejdere og mestre beskæftiget på fabrikkerne i og ved Lyngby, at de kunne danne en selskabelig forening. Foruden tyskerne var der en mængde svenskere og enkelte englændere beskæftiget i industrivirksomhederne. Annonce i Københavns Amts Avis den 17. november 1899.

vand og med primitive køkkenfaciliteter og opvarmningsmuligheder samt yderst ringe pladsforhold har måttet betegnes som dårlige boligforhold. Men dels kunne man også i København finde tilsvarende boligforhold – det værste antagelig som i den fiktive skildring af »Arken« i Martin Andersen Nexø's roman »Pelle Erobreren« – og dels har der i Lyngby været langt bedre muligheder for frisk luft og billig kost, idet landbrugsprodukterne fandtes lige ved hånden. Dette forhold var endnu mere udpræget ved Mølleåens industribyer, hvor man i den daglige tilværelse i høj grad levede af husdyrhold og havebrug,²²³) men også i Lyngby var det almindeligt, at man havde en lille have ved huset eller lejede et stykke jord ganske billigt, hvor man dyrkede grøntsager, og at man holdt gris og mindre husdyr. Hvad den friske luft angår, var der ganske vist allerede forureningsproblemer i Lyngby i 1890'erne,²²⁴) men alligevel må forholdene have været langt bedre end i København. For etageejendommene gjaldt det, at der ikke var mere end 3, højst 4 etager i husene, og at der ikke fandtes baghuse (undtagen på Lyngby Hovedgade), og også her var det almindeligt, at man havde adgang til et stykke køkkenhave til supplerung af kosten. For parcelhusenes vedkommende, såvel byggeforeningsbevægelsen som villabyggeriet, var der i årene omkring århundredeskiftet tale om en fuldt bevidst bevægelse væk fra

Befolkningens fordeling

storbyen mod landlige omgivelser. Denne bevægelse skyldtes antagelig delvis, at en meget stor del af Københavns befolkning omkring 1900 var tidligere provinsboere, hvoraf mange havde svært ved at finde sig til rette på stenbroen (jfr. ovenfor tabel 3). Under alle omstændigheder kan man godt tillade sig at slutte ud fra disse argumenter, at Lyngby prismæssigt og sundhedsmæssigt har kunnet byde på et bedre beboelsesmiljø end København, og at dette har været årsagen til, at Lyngby trods afstanden også kunne virke attraktiv for folk med daglig beskæftigelse i København.

VII. KONKLUSION. LYNGBY 1840-1916

På grundlag af de foregående kapitler skulle det nu være muligt at danne sig et nogenlunde tydeligt billede af, hvilken slags by Lyngby var eller blev i løbet af perioden 1840-1916.

I denne periode var der tre hovedlinier i byens erhvervsudvikling.

Gennem hele perioden lå handels- og serviceerhvervene på et højt niveau, og sammen med håndværket havde de givet Lyngby et udpræget købstadsmiljø. Lyngby var handelscentret for hele Københavns nordlige omegn og udbyggede denne position igennem perioden, selv om trafikforbindelserne til København forbedredes.

Fra Nordbanens åbning i 1864 og fremefter fik Lyngby flere og flere beboere, der var pensionister eller havde beskæftigelse i København. Denne side af Lyngbys udvikling blev først markant henimod slutningen af den her behandlede periode; men de store udstykninger omkring 1900 var et tydeligt varsel om, at Lyngby var ved at blive »soveby«.

I 1890'erne voksede industrien fra at have været ubetydelig til at blive det største erhverv (målt i antal beskæftigede), og i 1916 var den absolut det dominerende erhverv. Ikke desto mindre bestod denne industri hovedsagelig af nogle ganske få, store virksomheder, og det var yderligere karakteristisk, at disse virksomheder overvejende var en del af Københavns industri.

Denne erhvervsudvikling karakteriserer en by, som ikke omfattes af de almindeligt brugte betegnelser på bytyper. Idet Københavns påvirkning må siges at være grundlaget for byens særprægede udvikling, er det forsøgt ved en sammenligning med andre bydannelser i hovedstadens nærhed at definere en særlig bytype; men forskellen mellem disse byer er alligevel så store, at Lyngby sammen med den noget mindre Hørsholm må siges at stå alene og uden for de almindelige bytyper – hverken købstad eller stationsby, men med meget stor lighed med en købstad.

Denne lighed kom også til udtryk i Lyngbys bebyggelse, der allerede ved periodens begyndelse betegnede som købstadsagtig. Navnlig Lyng-

Konklusion. Lyngby 1840-1916

by Hovedgade, men også de umiddelbart tilstødende vejstrækninger videreudviklede i løbet af perioden dette bymæssige præg med etagehuse, medens nye beboelseskvarterer med lav bebyggelse efterhånden bredte sig rundtom.

Fordi Lyngby allerede tidligt havde fået sin bymæssige form og struktur og var en etableret by, da industrialiseringen satte ind i 1890'erne, og fordi der også var andre kræfter, der påvirkede byen – handels- og servicefunktionerne over for Nordre Birk og samtidig fritids- og rekreative funktionen over for København – kom industrien ikke til at dominere Lyngby, hverken fysisk eller i folks bevidsthed. De store fabrikker var ganske vist iøjnefaldende; men de var få, og industriarbejderne fordelte sig overalt i byen, således at Lyngby stort set ikke fik særlige arbejderkvarterer. Samtidig viser det alsidige, blomstrende foreningsliv i perioden, at det nok så meget var andre samfundsgrupper, der gav tonen an i byen.

Den kraftige udvikling inden for industrierhvervet i Lyngby kom således ikke i så høj grad til direkte at påvirke byen; men den store befolkningstilvækst og summen af de krav, som de forskellige befolkningsgrupper stillede til byen, kom til at medføre en generel vækst på alle områder. Denne vækst betød ikke blot flere boliger, forretninger og institutioner, men også en absolut forbedring i kvaliteten af byens fysiske miljø. Denne udvikling var ved periodens udgang langt fra afsluttet; men de fleste af de elementer i byens udseende og funktion, som vi kender i dag og betragter som naturlige og uundværlige, var etableret. Lyngby var fra at være en mørkelagt landsby med træsko og hornlygter blevet en moderne, levende industri- og handelsby.

VIII. KILDER OG LITTERATUR

Tidligere litteratur

De emner, der er taget op i denne fremstilling, har for byen Lyngbys vedkommende ikke tidligere været behandlet. Medens der i tidens løb er fremkommet en righoldig litteratur om industrien langs Mølleåen, kan der kun peges på en enkelt artikel, der omhandler Lyngbys industri, nemlig den historisk interesserede og lokalhistorisk meget kyndige stadsingeniør J. A. C. Rastrups artikel i Lyngby-Bogen 1961, »Industrien i Lyngby-Taarbæk Kommune«. Der er tale om en oversigtsartikel af hovedsagelig refererende karakter, som ikke er helt på højde med J. A. C. Rastrups andre lokalhistoriske arbejder: artiklen i Lyngby-Bogen 1935 om »Byggeforhold i Lyngby-Taarbæk Kommune efter 1870«, hvor forfatteren bygger på primært materiale (nemlig Teknisk Forvaltnings arkiv og Byggesagsarkivet, som han selv har opbygget og bragt på en også efter nutidens forhold meget høj standard), og bogen »Den tekniske Forvaltning af Lyngby-Taarbæk Kommune 1904-1929« (1929), som indleder hans imponerende række af udførlige årsberetninger fra Teknisk Forvaltning. Disse beretninger, der fortsattes efter J. A. C. Rastrups afgang som stadsingeniør i 1961 og naturligvis i høj grad er redigeringer af de enkelte afdelingslederes bidrag, udgør tilsammen et væsentligt og lettilgængeligt kildeskrift til Lyngby-Taarbæk Kommunes historie.

Den lokalhistoriske litteratur om Lyngby i øvrigt handler overvejende om dels udskiftningen og gårdenes historie, dels landstedsmiljøet i 1700-tallet. Hovedværket om egnens historie er stadig historikeren, arkivar i Rigsarkivet Eiler Nystrøms bog »Fra Nordsjællands Øresundskyst« (1938), hvor forfatterens interesse for sit emne er stærkt faldende efter ca. 1850. Der findes ingen tilsvarende bred fremstilling for den efterfølgende tid, og denne undersøgelse er tænkt som et forarbejde til en sådan fremstilling. Af andre forarbejder, der også er udnyttet her, kan nævnes tre artikler i Lyngby-Bogen 1980 (om Arbejdernes Byggeforening

Kilder og litteratur

»Frem« ca. 1900-1920), 1982 (om de to industrivirksomheder Pritzel og Binder) og 1983 (om foreningslivet i Lyngby ca. 1850-1920), jfr. litteraturlisten.

Medens den lokale litteratur således er sparsom, foreligger der flere nyere undersøgelser over enkelte lokaliteter i samme periode. Disse undersøgelser kan i nogen grad udnyttes til en sammenligning og vurdering af udviklingen i Lyngby. Det gælder for hele landet samleværket »Industriens Historie i Danmark« (1943-44), Svend Aage Hansens »Økonomisk vækst i Danmark« (1976-77) og den kommenterede antologi »Det industrielle Danmark 1840-1914« (1982). I de senere år er der desuden fremkommet en række fremstillinger af enkelte lokaliteters industrialisering, nemlig Odense, Esbjerg, Helsingør og København.²²⁵) Navnlig fremstillingen om Odense fortjener at nævnes (»Fabrik og bolig. Det industrielle miljø i Odense 1840-1940« (1983) af historikerne Hans Chr. Johansen, Per Boje og Anders Monrad Møller). Odenseundersøgelsen er i høj grad et forbillede for den her foreliggende, men er langt mere omfattende. – Udgangspunktet for kapitlet om bebyggelsesstrukturen i Lyngby er seminarrapporten »Urbaniseringsprocessen i Norden« bd. 3, »Industrialiseringens første fase« (Oslo 1977).

De vigtigste kildegrupper

De vigtigste grupper af kilder til denne undersøgelse er folketællingerne, Lyngby-Taarbæk Kommunes bygningsinspektors arkiv (byggesagsarkivet), taxations- og vurderingsforretninger til brandforsikring og långivning, industritællingerne og skøde- og panteprotokollerne. Hertil kommer en del mindre kilder, der p.gr.af de mange huller i de større og vigtigere kildegrupper lejlighedsvis har fået en usædvanligt stor betydning. Derimod ligger perioden for langt tilbage til, at der har kunnet indsamles erindringer, og det kommunale arkivmateriale befinder sig for størstedelens vedkommende endnu i uregistreret tilstand og har desuden været udsat for omfattende kassationer. Det ejendommelige forhold, at folketællingerne og skøde- og pantearkivalierne er så vigtige industrihistoriske kilder, skyldes, at mere specifikt materiale til industri- og erhvervshistorie ganske vist har eksisteret i ret stort omfang, men siden er blevet kasseret.

Folketællingerne giver ud over det personalhistoriske stof, som ikke udnyttes her, en række oplysninger om befolkningens alder og erhverv, tilflytning (hvornår og hvorfra), bopæl, arbejdsplads og økonomiske forhold. Et hovedproblem er imidlertid, at de enkelte folketællinger ikke er udarbejdet på samme måde eller indeholder de samme oplysninger, at der er op til 10 år imellem dem, og at de ældre tællinger kun meddeler få oplysninger, medens til gengæld de senere er meget omfattende og uoverskuelige.

Det forhold, at Lyngby ikke var købstad, men juridisk og dermed statistisk regnedes sammen med det øvrige, omliggende sogn, har desuden medført, at det ikke altid er muligt at skelne imellem, hvilke husstande der hørte til byen Lyngby, og hvilke der hørte til landområderne (jfr. de interpolerede tal i tabel 1).

Folketællingerne i 1901 og 1911 meddeler personernes fødested samt, i hvilket år de er flyttet til sognet og hvorfra. Disse oplysninger findes ikke i tællingerne for 1906 og 1916. Til gengæld giver 1916-tællingen oplysninger, som ikke findes i de tidligere tællinger, om de enkelte husstandes årsindtægt. Det er derfor ikke muligt at foretage beregninger over f.eks. tilflytning, kvarterdannelser og indtægtsforhold på grundlag af erhvervssituationen i det samme år, og det kan ikke forudsættes, at konjunkturerne var ens i 1901, 1911 og 1916.

Folketællingen 1916 indeholder som nævnt oplysninger om personernes årsindkomst i 1915, meddelt af de kommunale ligningsmyndigheder. Der burde hermed være tale om en velegnet kilde til belysning af befolkningens økonomiske forhold, idet opgivelserne gælder hele landets voksne befolkning undtagen gifte kvinder. Når imidlertid disse økonomiske oplysninger tilsyneladende aldrig er blevet anvendt i forskningen, kan det skyldes flere ting. For det første medførte 1. Verdenskrig en stigning i løn- og prisniveauet, som gjorde tallene uanvendelige til sammenligning med langtidsudviklingen. For det andet viser tallene for personer med samme placering inden for samme branche så store udsving, at der enten ved opgivelsen fra sognerådets side må være regnet på tallene, således at det snarere er husstandens skattepligtige indtægt end hovedpersonens årsindkomst, der er anført, eller også må der have

været tale om store arbejdsløshedsperioder, som imidlertid unddrager sig nærmere beregning. Sædvanligvis er der kun anført indkomst ud for hovedpersonen; men undertiden er der også noteret selvstændig indkomst for børn og logerende. I de tilfælde, hvor indtægten har været for lav til at medføre beskatning, er tallet ikke anført, således at der ikke kan foretages en beregning af den faktiske gennemsnitsindtægt. For det tredje regner den publicerede statistik og litteratur om indtægtsforhold i perioden sædvanligvis med timelønsatser, ikke med årsløn, og ofte har indtægten desuden været baseret på akkordarbejde, f.eks. i tekstilfabrikkerne. Anvendelsen af de økonomiske oplysninger i 1916-tællingen er således temmelig problemfyldt.

I denne undersøgelse er det især folketællingernes oplysninger om erhverv, der ønskes anvendt som kilde, og der må derfor særligt tages stilling til problemerne omkring disse oplysningers pålidelighed. Dette spørgsmål har navnlig været behandlet i Richard Willerslevs disputats fra 1952 (Studier i dansk industrihistorie 1850-1880) og opponenternes kritik af den (jfr. litteraturlisten). Siden denne diskussion, hvor Willerslev stort set frakendte folketællingernes erhvervsoplysninger enhver brugbarhed som historisk kilde, har ingen turdet benytte dem. Først i de senere år er man igen begyndt at anvende disse oplysninger som grundlag for undersøgelser af tidligere tiders erhvervsstruktur, og med de nødvendige forbehold synes de også at kunne give brugbare resultater (jfr. den ovennævnte »Fabrik og bolig. Det industrielle miljø i Odense 1840-1940« s. 24-26 m. fl. steder).

Hovedindvendingerne mod folketællingernes erhvervsoplysninger kan opregnes således:

1. Mange personer har haft mere end ét erhverv; men som regel er kun det ene opført i folketællingen, således at det ikke er muligt at få et billede af den pågældende persons nøjagtige tilhørsforhold til erhvervs livet. I det materiale, der er anvendt til denne undersøgelse, har det således i et par tilfælde vist sig, at en person har ernæret sig både som skomager og som postbud, skønt kun det ene erhverv var anført. – I sammenhæng hermed kan det nævnes, at et voksende antal selvstændige og funktionærer udøvede deres erhverv i København, selv om de boede i

Lyngby og blev opført i folketællingerne her, og at de derfor må holdes uden for beregningerne af den lokale erhvervsstruktur, hvor det er muligt (dvs. hvor det fremgår, at der er tale om en arbejdsplads i København eller Gentofte). – Endelig må det nævnes, at kvinder med halvdagsarbejde ofte kun er opført som husmødre og altså slet ikke optræder som erhvervsaktive (dette problem er i denne undersøgelse aktuelt i forbindelse med den ovenfor nævnte papirposefabrik, kapitel V virksomhed nr. 14).

2. Selv hvor der er tale om kun ét erhverv, fremgår det ikke altid, om den pågældende er selvstændig næringsdrivende eller ansat hos en arbejdsgiver. Navnlig for håndværkeres vedkommende fremgår det ofte ikke, om vedkommende er mester, svend eller lærling – eller måske pensioneret. Hertil kommer, at mestre kan være ansat som afdelingsledere i fabrikker, hvor de altså er funktionærer og ikke selvstændige, samt at der også har været drevet håndværk inden for rammerne af industrivirksomheder. Man kunne f.eks. nævne modelsnedkerne i et jernstøberi; men mere iøjnefaldende er det i denne sammenhæng, at flere større fabriksvirksomheder ses at have haft såvel bygningshåndværkere som kleinsmede ansat til interne reparationsopgaver. Også betegnelsen »gartner« volder problemer, idet der både kan være tale om handelsgartnere og private havegartnere ved de store landsteder og villaer.

3. Et særligt problem udgør det store antal personer, der optræder med betegnelsen »arbejder« (i de tidligste folketællinger »daglejer«, senere også »arbejdsmand«) uden nærmere angivelse af, om de er beskæftiget inden for landbrug, håndværk (f.eks. som murerarbejds-mænd), anlægsarbejde (jord- og betonarbejdere) eller industri. Disse arbejdere må derfor opføres som en særlig gruppe i tabellerne over erhvervsstrukturen; men derved kommer de relative procenttal for de brancher, hvor disse arbejdere egentlig hører til, til at fremstå som for små.

Trods disse indvendinger er det dog ikke muligt at undgå at benytte folketællingernes erhvervsoplysninger, hvis man vil undersøge udviklingen i erhvervsstrukturen, idet der ikke findes andre tilsvarende kilder. Og hvis man gør sig den manglende præcision i oplysningerne klar og

Kilder og litteratur

nøjes med at betragte undersøgelsesresultaterne som vejledende, er det absolut muligt at få et indtryk af hovedlinierne i udviklingen. I denne undersøgelse har det således vist sig, at udviklingen i erhvervsfordelingen har været så markant, at tendensen tydeligt kan aflæses af folketællingerne, selv om tallene ikke kan betragtes som præcise og ydermere ikke kan kontrolleres i andre kilder.

Byggesagsarkivet på Lyngby Rådhus giver en del oplysninger om såvel industri- som beboelsesbygninger. Imidlertid kan man kun regne med at finde sager om bygninger opført efter ca. 1890, og de ældste sager (dvs. fra før 1900) er ofte temmelig summariske og indeholder f.eks. ikke altid bygningstegninger. Dertil kommer, at byggesagerne kun omhandler bygningerne og ikke inventaret.

De kommunale byggesager må derfor suppleres med brandtaksationsmaterialet for den ældre tids vedkommende og med inspektions- og vurderingsforretninger for tiden efter århundredeskiftet. Specielt er inspektionsberetningerne i Dansk Tarifforenings arkiv, foretaget med henblik på brandforsikring, meget værdifulde kilder til industrivirksomhedernes historie. Andre vurderingsforretninger findes i kreditforeningernes arkiver; men her gælder det, at meget materiale er kasseret. Således er f.eks. materiale fra Kreditforeningen for industrielle Ejendomme (oprettet 1898) først bevaret fra 1930.

Skøde- og pantearkivaliernes værdi ligger navnlig i, at de ud over oplysninger om ejendoms- og finansieringsforhold kan udfylde hullerne i andet kildemateriale ved at indeholde uddrag af foreningsvedtægter, vurderingsforretninger, kontrakter osv., således at man f.eks. her kan finde beskrivelser af bygninger og inventar, som ikke kendes fra andre kilder. Men også her gælder det, at kilderne kun omfatter rammerne omkring begivenhederne og f.eks. for industriens vedkommende ikke siger noget om antal beskæftigede eller om produktionens omfang og værdi.

Industriællingerne og i det hele taget det kildemateriale, der er tilvejebragt med det bevidste formål at bestemme omfanget af industriproduktionen, indeholder derimod disse oplysninger. Der er tale om industritællingerne i 1855 og i 1871/72 og den Industrielle produktions-

statistik fra 1916 og fremefter (alle i Rigsarkivet), og hertil kommer undersøgelsen af arbejdernes økonomiske kår i 1872/73 (materialet er i Rigsarkivet) og oplysningsskemaerne til industriudstillingerne i 1872 og 1888 (i Erhvervsarkivet). De heri meddelte oplysninger synes i hvert fald for Lyngby-industriernes vedkommende stort set at være korrekte, så vidt de har kunnet kontrolleres, selv om der naturligvis er en generel risiko for, at de industridrivende af frygt for beskatning har reduceret tallene. Men der er langt imellem disse tællinger (1855, 1872-73, 1888 og 1916-), og man kan ikke være sikker på, at de er karakteristiske for den generelle udvikling i perioden (idet f.eks. tællingerne i 1855 og 1871-73 synes at have fundet sted på tidspunkter, hvor industrien havde udpræget gode år). Således opstod Lyngby Glasværk (jfr. kapitel V nr. 4) i 1873 og forsvandt igen i løbet af 1880'erne, således at det overhovedet ikke optræder i disse kilder. Man kan heller ikke være sikker på, at alle virksomheder er med. I den Industrielle produktionsstatistik for 1916 mangler således nogle store virksomheder i Lyngby, hvis fravær ikke kun skyldes statistikkens afgrænsning.

Endelig kan *kort og billeder* ofte supplere og anskueliggøre de tørre oplysninger fra arkivalierne. Specielt kan bykort over Lyngby danne udgangspunkt for undersøgelser af industriens og beboelsens lokalisering samt bebyggelsens udvikling. Til denne kildegruppe hører også de lokale vejvisere, der er udkommet årligt siden 1910, og de lokale aviser siden 1872. Fælles for hele denne kildegruppe er, at den overvejende har illustrerende karakter, men at den samtidig kan give det øvrige kilde-materiale en menneskelig dimension («hvordan oplevedes det» i forhold til «hvordan var det»). Dog er aviserne ofte den eneste (bevarede) kilde til væsentlige forhold, f.eks. arbejdsulykker, strejker og politiske begivenheder, ligesom vejvisernes realregistre giver en (desværre ikke altid komplet) oversigt over, hvad der findes af foreninger og institutioner.

Kilder og litteratur

Anvendt litteratur

- Boje, Per: Det industrielle miljø 1840-1940 (1976).
- Christensen, Jørgen Peter: Lønudviklingen inden for dansk håndværk og industri 1870-1914 (1976).
- Danmarks Amter. Historiske og personalhistoriske Oplysninger om Land og By. Bind 2, Københavns Amt (1930).
- Danmarks Amter og deres Mænd. Redigeret af Osvald Osvald. Københavns Amt (1937).
- Danmarks Industri og Haandværk. Bind 2 (1905).
- Dansk Erhvervsliv. Danmarks Byer i Kort og Tekst (1923-24).
- Dansk Gardin- og Textil-Fabrik (billedværk, ca. 1900).
- Danske Byer og deres Mænd, bd. XXXVI. Lyngby, Taarbæk og Søllerød Kommuner (Aarhus, 1919).
- De danske Byerhverv i Tekst og Billeder, Øerne (1904).
- Drachmann, Povl, og L. Estrup: De danske Sukkerfabrikker 1872-1922 (1922).
- Dragsbo, Peter: Det industrielle miljø i Esbjerg (Mark og Montre 1978, s.57-69).
- : Mennesker og huse i Aabenraa (1978).
- : En ny tid. Vestjylland og Esbjergs industrialisering efter 1850 (1981).
- Dybdahl, Vagn: Det nye samfund på vej, 1871-1913 (Dansk social historie, bd. 5) (1982).
- Fabrik og Bolig. 1979-(1983).
- For Almeenvel (1858-64).
- Fortegnelse over de ved den nordiske Industri- og Kunstudstilling i Kjøbenhavn 1872 prisbelønnede Udstillere (1872).
- Fraas, Vald.: Skoleforhold i Lyngby-Taarbæk Kommune gennem Tiderne (1928).
- Green, Th.: Danske Fonds og Aktier (1896-1917).
- Hansen, Sv. Aa.: Early industrialisation in Denmark (1970).
- : Økonomisk vækst i Danmark 1720-1970 (1972-74).
- Hyldtoft, Ole, m.fl.: Det industrielle Danmark (1982).
- : Københavns industrialisering 1840-1914 (1984).
- Industrialismens Bygninger og Boliger (1975-79).
- Johansen, Hans Chr.: Den økonomiske og sociale udvikling i Danmark 1864-1901 (1962).
- , m.fl.: Fabrik og bolig. Det industrielle miljø i Odense 1840-1940 (1983) (anmeldt af Torben Witt i Fabrik og Bolig 1983 nr. 2 s.35-36).
- Jørgensen, Harald: Studier over det offentlige Fattigvæsens Historie i Danmark i det 19. Aarhundrede (1940).
- Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1.-10. udgave (1883-1917).
- Københavns Amts Avis 1872-1916 (via registre i ByS og Stadsbiblioteket i Lyngby).
- Københavns Gardinfabrik (Illustreret Familie-Journal 1914, nr.33 s.9).
- Larsen, Alfred, Peter Riismøller og Mogens Schlüter: Dansk glas 1825-1925, 2. udg. (1974).
- Lyngby i gamle Dage (Lyngby-Bogen 1983 s.5-46).
- Lyngby Glasværk (Industri-Tidenden 1876 sp.947-49).
- Lyngby-Taarbæk Kommunes Vejviser (udkommet med lidt forskellige titler 1896,1898, 1907 og 1910ff.).
- Lyngby, Taarbæk og Søllerød Kommuner. Under Medvirkning af Redaktør Herdahl og Redaktionssekretær Oluf Andersen (Danske Byer og deres Mænd, 36 (1919)).
- Malmgreen, N.: Danmarks industrielle Etablissementer i Billeder med Tekst (1888-90).
- Munch, P.: Det danske Folks Livsvilkaar 1864-1914 (Schultz' Danmarkshistorie, bd.5 (1942)).
- Nielsen, Axel (red.): Industriens Historie i Danmark (1943-44).

- Den nordiske Industri- og Kunst-Udstilling i Kjøbenhavn 1872. Katalog (1872).
Den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i Kjøbenhavn 1888. Officiel Katalog (1888).
Nordsjælland. Den danske Riviera (1949).
De nye tider. Hvordan industrialiseringen forandrede vores dagligdag (1978).
Nystrøm, Eiler: Fra Nordsjællands Øresundskyst (1938).
Nyt fra Stationsbyen (1982-(1983)).
Nørregaard, Georg: Arbejdsforhold indenfor dansk Haandværk og Industri 1857-99 (1943).
Pedersen, Kenno: Industrier i Helsingør før det 20. århundrede (Fra Frederiksborg Amt 1973 s.5-46).
-: Det gamle Helsingør (1982).
- og Henrik Bengtsen: De nye tider (1982).
Rasmussen, Holger: Københavnsbønder (Historiske Meddelelser om København 1963, s.75-98).
Rastrup, J. A. C.: Byggeforhold i Lyngby-Taarbæk Kommune efter 1870 (Lyngby-Bogen 1933-39 s. 137-60).
-: Industrien i Lyngby-Taarbæk kommune (Lyngby-Bogen 1960-62 s.109-49).
-: De nye Vej- og Torveanlæg m.m. i Lyngby (Ingeniøren 1920 s.571-75).
-: Den tekniske Forvaltning af Lyngby-Taarbæk Kommune ... 1904-1929 (1929).
Rawert, O. J.: Kongeriget Danmarks industrielle Forhold fra de ældste Tider indtil Begyndelsen af 1848 (1850).
Secher, C. E.: Danske Kirker, Slotte, Herregaarde og Mindesmærker. Første Hæfte (1867).
Sociale Studier i dansk Historie efter 1857 (1930).
Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940.
Det Statistiske Departement 1896-1920 (1920).
Statistiske Meddelelser og Tabelværk, div. årgange.
Stern, Severin: Statistisk-topographisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt (1834).
Stoklund, Bjarne, m. fl.: Det forsømte århundrede (Arv og Eje 1976).
Sveistrup, P. P. og Rich. Willerslev: Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie (1945).
Tandrup, A. C.: Det kommunale Styre i Lyngby-Taarbæk Kommune 1842-1892 (1943).
Thomassen, P.: Nærumbanen gennem 75 år (1975).
Thorsen, Svend: Den røde bølge over Lyngby (Lyngby-Bogen 1963-65 s.1-18).
Trap, J. P.: Danmark (1.udg. 1858-60, 2.udg. 1872-79, 3.udg. 1898-1906, 4.udg. 1920-31).
Tønsslev, Jeppé: Arbejdernes Byggeforening »Frem« i Lyngby (Lyngby-Bogen 1980 s.120-56).
-: Lyngby-Taarbæk Kommunekontor 1883-1983 (1983).
-: Lyngby-Taarbæk Kommunes Bibliotekers historie (i: Lyngby-Taarbæk Kommunes Biblioteker gennem 25 år 1958-1983 (1983)).
-: Lyngby-Taarbæks gamle foreninger (Lyngby-Bogen 1983 s.147-65).
-: Pritzel og Binder (Lyngby-Bogen 1982 s.129-63).
Videbæk, Ole: Industriregistrering i Ribe Amt (Mark og Montre 1980).
Willerslev, Richard: Studier i dansk industrihistorie 1850-1880 (1952) (anmeldt af Poul Bagge i Historisk Tidsskrift 11.rk. bd.4 (1953) s.105-22 og af Einar Cohn i Nationaløkonomisk Tidsskrift bd.91 (1953). s.97-110).
-: Træk af den industrielle udvikling 1850-1914 (Nationaløkonomisk Tidsskrift bd.92 (1954) s.242-62).
Wolfsen, E. (red.): Danmarks industrielle Udvikling (1943).

Noter

Forkortelser

ByS:	Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk Kommune
EA:	Erhvervsarkivet i Aarhus
CAA:	Københavns Amts Avis (Lyngby, 1872-1947)
LAS:	Landsarkivet for Sjælland
L-TK Bygg.:	Lyngby-Taarbæk Kommunes Bygningsinspektørat (Byggesagsarkivet)
RA:	Rigsarkivet
SKPB:	Skøde- og panteprotokoller for Københavns Amts Nordre Birk. Protokollerne findes for de ældres vedkommende i LAS, medens de yngre (fra 1891) endnu ikke er afleveret fra tinglysningskontoret ved Lyngby Ret.

Noter

1. Alternativt kunne man have valgt 1920 som det afsluttende år, idet fredskrisen efter den 1. Verdenskrig medførte, at den danske industri blev bremsset i sin udvikling og fik en lavere vækst fremover. Også i Lyngby-Taarbæk området måtte nogle store fabrikker lukke, således at industrien fik stærkere konkurrence fra andre erhverv og fra områdets udbygning som beboelsesforstad til København med et stort islet af funktionærer og selvstændige.
2. Erik Pontoppidan: Danske Atlas, bd.2 (1764) s.231.
3. Severin Stern: Statistisk-topographisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt, bd.1 (1834) s.377.
4. Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst (1938) s.240.
5. Som note 4, s.264-65,280-91.
6. RA, Danske Kancelli 2. Departement, Registrantsager 1806 nr. 726; C. E. Secher: Danske Kirker, Slotte, Herregaarde og Mindesmærker (1867), Lyngby Kirke og Sogn sp.35; Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst (1938) s.240-41.
7. Det præcise forhold mellem fødselsoverskud og tilvandring lader sig ikke umiddelbart opgøre, idet de indførte fødsler i Lyngby Kirkebog omfatter hele Lyngby Sogn, ikke kun byen Lyngby. Lyngby Sogn var identisk med den nuværende Lyngby-Taarbæk Kommune frem til 1906, hvor Taarbæk Sogn udskiltes.
8. Desværre nævner folketællingen kun, hvornår og hvorfor folk er flyttet til Lyngby Sogn. Flytninger inden for sognet, f.eks. fra Virum til Lyngby eller mellem to adresser i Lyngby, er ikke nævnt.
9. Undersøgelsens tal findes i forarbejderne til denne bog i Byhistorisk Samling.
10. Karakteren af disse flytninger (dvs. hvem, hvornår og hvorhen) lader sig ikke beskrive uden et meget stort søgearbejde, idet der i tiden før folkeregistrenes oprettelse ikke førtes fortegnelse over, hvor folk flyttede hen.
11. Tabellerne bygger i første omgang på lister over de enkelte erhverv, der er nævnt i folketællingerne, med antal beskæftigede. Disse lister findes i forarbejderne til bogen.
12. I dette afsnit tages udgangspunkt i seminarrapporten »Urbaniseringsprocessen i Norden« bd.3, »Industrialiseringens første fase« (Oslo 1977), herefter forkortet »Urbaniseringsprocessen«.
13. »Urbaniseringsprocessen« s.185.
14. Statistiske Meddelelser 4. række, bd. 37 hæfte 1.

15. Det forekommer imidlertid ikke helt rigtigt at bruge det samme befolkningstal til definition af disse begreber både i 1840 og i 1911, hvor Danmarks befolkning i mellemtiden var vokset til mere end det dobbelte. I 1840 må det nødvendige befolkningstal for en oplandsby naturligvis sættes lavere end i 1911.
16. »Urbaniseringsprosessen« s.188-89.
17. Som note 16, s.189-90.
18. Som note 16, s.191.
19. F.eks. fremsatte murermester Oscar Køhler i København det laveste tilbud, da Arbejdernes Byggeforening »Frem« i Lyngby i 1899 skulle have sine huse opført; men af hensyn til den lokale beskæftigelse valgte man det næstlaveste tilbud (Lyngby-Bogen 1980 s.127).
20. Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940 (Århus 1980) s.58.
21. Poul Balle-Petersen: De nye byer (i: »Det forsømte århundrede«, Arv og Eje 1976 s.69-92).
22. Som note 20, s.53.
23. J. P. Trap: Danmark. 1.udgave, speciel del bd. I,1 (1858) s.152.
24. J. P. Trap: Danmark. 2.udgave, 3.del (1872) s.156-57.
25. Som note 23, s.164.
26. Som note 24, s.178-79.
27. J. P. Trap: Danmark. 3.udgave, bd.2 (1898) s.285-86.
28. Statistiske Meddelelser 4.række, bd.28 hæfte 5 og bd.37 hæfte 1.
29. J. P. Trap: Danmark, 4.udgave, bd.2 (1920) s.306-07.
30. Danske Byer og deres Mænd, bd.XXXII (Hedeboegnen, 1919) s.
31. Som note 23, s.86.
32. Som note 24, s.44-45.
33. Som note 27, s.72-74.
34. Som note 28.
35. Som note 29, s.87-88.
36. Som note 23, s.86.
37. Beskrivelsen af »Holland« og Store Kro bygger på en skildring fra begyndelsen af 1870'erne i artiklen »Lyngby i gamle Dage« (Lyngby-Bogen 1983 s.21-22).
38. C. E. Secher: Danske Kirker, Slotte, Herregaarde og Mindesmærker (1867), Lyngby Kirke og Sogn sp.35-36: »I Byen findes adskillige Handelsboder«. – Derimod omtales Lyngbys handel ikke i de to første udgaver af J. P. Trap: Danmark (1858 og 1872).
39. På dette tidspunkt kan man ikke længere regne med, at medhjælpere inden for handel har boet i forbindelse med forretningerne, og samtidig har nogle af de handlende, der nævnes i folketællingerne med bopæl i Lyngby, udøvet deres erhverv i København. Folketællingerne fra denne tid og fremefter kan således ikke give mange oplysninger om handelens omfang, og de erstattes derfor i det følgende af handelsvejviserne. Det må dog understreges, at disse vejvisere kun kan betragtes som tilnærmelsesvis fuldstændige fortegnelser over forretningerne.
40. KAA 20.11.1909. Omfanget af Gentoftes handel er imidlertid vanskeligt at vurdere i forhold til resten af Nordre Birk, fordi Gentoft-forretningerne i handelsvejviserne

Noter

- fra 1914 og fremefter er opført under København og således ikke umiddelbart kan udskilles. Af denne grund figurerer Gentofte ikke i tabel 12.
41. Handelsforeningen for Lyngby og Omegn 75 år 1887-1962 (1962); arkiv i Byhistorisk Samling (j.nr. 1984/3).
 42. Næmlig herreekviperingshandler Jens Kjeldsens automobil, der fremkaldte stor sammentilten af mennesker foran Hotel Lyngby (KAA 16.6.1896).
 43. J. A. C. Rastrup: Den tekniske Forvaltning af Lyngby-Taarbæk Kommune 1904-1929 (1929) s.5,20,91.
 44. Som note 43, s.5. Om Lyngby Hovedgades anlægning i 1760'erne, se Lyngby-Bogen 1982 s.5-31.
 45. A. C. Tandrup: Det kommunale Styre i Lyngby-Taarbæk Kommune 1842-1892 (1943) s.99-100.
 46. Som note 43, s.16-18.
 47. Den oprindeligt planlagte linieføring øst om Lyngby siges at være opgivet på grund af modstand fra enkedronning Caroline Amalie og pastor Peter Rørdam, som begge ville være blevet berørt af jernbanen (jfr. Lyngby-Bogen 1983 s.7-9). Kort og planer over linieføringen samt tegninger af den første stationsbygning findes i RA, D.S.B.s tegningsarkiv (Rothes Arkiv) reg.nr. 424-29 (stationsbygningen tegnet af V. C. H. Wolf), 515,525-26,545 (linieføringen).
 48. Som note 38, sp.35.
 49. RA, D.S.B.s arkiv, Ældre Bygningstegninger, reg. s.91-92; Knud Millech: Danske arkitekturstrømninger 1850-1950 (1951) s.238. Oplysningerne om det relative omfang af trafikken på Lyngby Station er venligst meddelt af jernbanehistorikeren P. Thomassen.
 50. P. Thomassen: Nærrumbanen gennem 75 år (1975), spec. tabellerne s.53-54,67-68,113.
 51. Hver 8. Dag 1899/1900 s.623-24.
 52. RA, D.S.B.s tegningsarkiv (Rothes Arkiv) reg.nr. 958-61 (nivelementsplaner Frederikssund-Lyngby); KAA 5.7. og 9.8.1899.
 53. Jeppe Tønsberg: Pritzel og Binder (Lyngby-Bogen 1982 s.129-63).
 54. Ole Hyltdoft m.fl.: Det industrielle Danmark (1981) s.22-38.
 55. Niels Nielsens fabrik for avlsredskaber kendes fra Industritællingen i 1855 (i RA), hvor virksomheden beskæftigede 2 smedevende og 2 drenge. Der har antagelig været tale om et almindeligt smedeværksted. Beliggenheden er ukendt, og virksomheden var nedlagt før 1867 (C. E. Secher: Danske Kirker, Slotte, Herregaarde og Mindesmærker (1867), Lyngby Kirke og Sogn sp.36).
 56. Som note 53, s.132 med note 8 og 11.
 57. RA, Industritællingen 1871/72.
 58. Branden er beskrevet i Lyngby-Bogen 1983 s.20-21.
 59. Som note 53.
 60. LAS, brandtaxation nr. 2682 af 7.9.1847; SKPB CC 310 (tinglæst 13.6.1849).
 61. SKPB CC 794 (tinglæst 24.12.1851); RA, Industritællingen 1855.
 62. LAS, brandtaxation nr. 111-2 af 6.9.1864; SKPB OO 721 (tinglæst 9.7.1873); SKPB SS 940 (tinglæst 12.10.1881); L-TK Bygg.nr. 196 (1881).
 63. KAA 11.7., 24.10., 1.11. og 15.11.1893.
 64. SKPB 3 E 662 (tinglæst 6.6.1894); LAS, brandtaxation 2.7.1894.

65. KAA 15.12.1900.
66. Kongeriget Danmarks Handelskalender, 7.udg. (1908-09) sp.907-08; Th. Green: Danske Fonds og Aktier 1908 s.795 og 1910 s.902-03; Dana-System. Artikel i Revue Generale Industrielle 20. Marts 1910. Lyngby, 1910. (Dansk, tysk, engelsk og fransk tekst); L-TK Bygg.nr. 1175 (1909, arkitekt: Philip Smidth).
67. SKPB BB 483 (tinglæst 6.9.1848); SKPB KK 636-38 (tinglæst 18.7.1866); SKPB 5 V 3802 (tinglæst 17.11.1915); Lyngby Ret, Tinglysningskontoret, realregister for Lyngby Sogn bd.25 fol.4.
68. Erindringsmateriale i Byhistorisk Samling (j.nr. 1981/84).
69. RA, Industritællingen 1855.
70. For Almeenvæl 1858 s.46-52 og 1861 s.79-83.
71. RA, Industritællingen 1871/72; Byhistorisk Samling j.nr. 1981/84.
72. Som note 68.
73. Om glasværket generelt: Alfred Larsen, Peter Røsmøller og Mogens Schlüter: Dansk glas 1825-1925, 2. udg. (1974) s.43-44; KAA 23.8.1873, 28.6.1874, 19.9.1874.
74. KAA 5.5.1874, 3.2.1877, 20.2.1877.
75. KAA 23.12.1882.
76. KAA 31.1.1888.
77. KAA 1.11.1890, 3.11.1890.
78. Industri-Tidenden 1876 sp.947-49; KAA 1.7.1876; Dansk glas (jfr. note 73).
79. KAA 10.1.1874
80. RA, Arbejds- og Fabrikstilsynet, inspektionsprotokol 1874-82 og korrespondancesager 1874-75.
81. KAA 20.11.1877 og 28.3.1878
82. Som note 80.
83. Dansk glas (jfr. note 73) s.43,45-46.
84. SKPB PP 108 (tinglæst 19.1.1876); SKPB PP 1128 (tinglæst 11.10.1876); SKPB QQ 793 (tinglæst 4.4.1877).
85. SKPB QQ 793 (tinglæst 4.4.1877).
86. KAA 4.4.1878.
87. KAA 7.4.1878; SKPB RR 836 (tinglæst 24.9.1879); L-TK Bygg. nr. 1008 (1900).
88. KAA 23.8.1880.
89. Som note 73. Disse fabriksboliger, der delvis stadig eksisterer som Boulevarden 1, blev senere overtaget af Lyngby Sukkerraffinaderi. Af egentlige fabriksboliger havde Lyngby øvrigt ikke mange, idet byen ansås for at være stor nok til, at fabriksarbejderne selv kunne finde steder at bo. Sophus Pritzels udlejningsejendom Lyngby Hovedgade 12 fra 1870 kan ikke betragtes som fabriksboliger, og heller ikke Georg Binders køb af »Vigottenborg« (Boulevarden 3-5) i 1916 tog sigte på at huse hans egne arbejdere. Derimod opførte fabrikant V. O. Eyermand i 1896 ejendommen Lyngby Hovedgade 106 (»Eyermandshuset«, nedrevet i 1937 ved opførelsen af Lyngby Port), og Dansk Gardin og Textil Fabrik byggede i 1913 de fire røde dobbeltvillaer Lundtoftevej 51-57 (ved indkørselen til Lyngby Stadion). De fire huse var de eneste, der blev opført af en planlagt bebyggelse på i alt 34 sådanne dobbeltvillaer. I 1917 opførte firmaet Lundtoftevej 47-49 og Hyldehavevej 1 – igen som de eneste af en planlagt, større bebyggelse på det bagvedliggende areal (L-TK Bygg. nr. 2025 og 2358-59).

Noter

Bortset fra disse eksempler synes der ikke at have eksisteret egentlige fabriksboliger i Lyngby.

90. I historien om Danmarks industrialisering har man ofte søgt efter et »industrielt gennembrud«, som traditionelt er blevet placeret i begyndelsen af 1870'erne (således f.eks. P. Munch i Schultzs Danmarkshistorie bd.5 (1942) s.573-78). Richard Willerslev søgte i sin disputats fra 1952 (Studier i dansk industrihistorie 1850-80) at placere gennembruddet i perioden 1855-72 (dvs. perioden mellem de to industritællinger i hhv. 1855 og 1871/72), medens Sv. Aa. Hansen (Økonomisk vækst i Danmark 1720-1970, bd.1 (1972)) hævder, at der først er tale om et gennembrud i 1890'erne. Senest har Ole Hyldtoft ment (Københavns industrialisering 1840-1914 (1984)), at der for hovedstadens vedkommende er tale om en stadig, men ujævn vækst gennem perioden, og at det næppe er frugtbart at lede efter et egentligt »gennembrud«. Der mangler endnu tilsvarende detaljerede undersøgelser af forholdene i provinsbyerne bortset fra ganske enkelte eksempler. I den grundige analyse af industrialiseringen i Odense (Hans Chr. Johansen m. fl.: Fabrik og bolig (1983)) er spørgsmålet om et »gennembrud« ikke rejst, men ville have kunnet finde svar i, at perioden 1870-1914 betegnes som »hovedindustrialiseringsfasen«, og at der tales om to perioder, hvor »væksten var stærkest«, nemlig i begyndelsen af 1870'erne og i anden halvdel af 1890'erne (s.129-30). – Kenno Pedersens publicerede undersøgelser af industrialiseringen af Helsingør (specielt i »Fra Frederiksborg Amt« 1973 s.5-46) er ikke lige så detaljerede, men konkluderer, at et industrielt gennembrud i givet fald må dateres til omkr. 1880 (s.42). – Peter Dragsbo påviser for Esbjergs vedkommende (En ny tid. Vestjylland og Esbjergs industrialisering efter 1850 (1981)), at et industrielt gennembrud fandt sted i 1890'erne som en direkte følge af, at produktionsomlægningen i landbruget slog igennem og medførte industriel forarbejdning af landbrugsprodukterne. – Et »industrielt gennembrud« har således ikke fundet sted samtidig overalt i Danmark, og den meget pludselige industrielle udvikling i Lyngby i første halvdel af 1890'erne synes ikke at være karakteristisk for landet som helhed.
91. Som note 53, specielt s.140-42 og 146-53.
92. L-TK Bygg. nr. 661 (1891, arkitekt: Victor Nyebølle).
93. EA, Dansk Tarifforening nr. 1145 (inspektionsberetninger 1901 og 1920).
94. RA, Industriel produktionsstatistik 1916.
95. Som note 93.
96. Som note 91.
97. Dansk biografisk Leksikon, 3.udg. bd.16 (1980) s.66-67.
98. SKPB 3 A 1497 (tinglæst 14.12.1892).
99. Lyngby Ret, Tinglysningkontoret, realregister for Lyngby Sogn bd.20 fol.345.
100. SKPB 3 K 1151 (tinglæst 1.7.1896). Bestyrelsen bestod af Heinrich Christopher Ludvig Moltke Helms, Christian Steen Hasselbalch, Hans Bonde Schultz og Axel Damm.
101. SKPB 6 D 2468-69 (tinglæst 25.4.1917).
102. L-TK Bygg. nr. 699 (1893, arkitekter: Valdemar og Bernhard Ingemann, der ligeledes var arkitekter for om- og tilbygningerne frem til 1912).
103. L-TK Bygg. nr. 777 (1896).
104. L-TK Bygg. nr. 936 (1900).
105. L-TK Bygg. nr. 1268 (1903).
106. L-TK Bygg. nr. 1560 (1907).

107. L-TK Bygg. nr. 1601 (1907).
108. L-TK Bygg. nr. 1690 (1908).
109. L-TK Bygg. nr. 1901 (1912, arkitekt: Bernhard Ingemann).
110. L-TK Bygg. nr. 2011 (1913).
111. EA, Dansk Tarifforening nr. 1144 (inspektionsberetninger 1901, 1908-09 og 1915).
112. Som note 111.
113. RA, Industriel produktionsstatistik 1916.
114. L-TK Bygg. nr. 788 (1895, arkitekt: Carl V. Petersen) (ifølge byggesagen var det meningen, at drivkraften skulle leveres af en 6 HK dampmaskine); Lyngby-Bogen 1976 s.130-31.
115. SKPB 4 E 1003 (tinglæst 26.3.1902) med uddrag af vurderingsforretning af 14.4.1900 (ikke bevaret).
116. KAA 15.4.1901; SKPB 4 E 425 (tinglæst 5.2.1902).
117. SKPB 4 T 277 (tinglæst 29.1.1908); SKPB 5 A 90 (tinglæst 16.3.1910).
118. SKPB 4 Æ 2905 (tinglæst 28.10.1908) og SKPB 5 A 1350 (tinglæst 25.5.1910) med uddrag af vurderingsforretninger hhv. 1908 og 1910 (ikke bevarede).
119. SKPB 5 V 2104 (tinglæst 31.5.1916); SKPB 6 D 243 (tinglæst 10.1.1917); SKPB 8 D 3263 (tinglæst 22.7.1925).
120. SKPB 3 E 475 (tinglæst 24.4.1895); P. P. Sveistrup og Richard Willerslev: Den danske Sukkerhandels og Sukkerproduktions Historie (1945) s.242-43,319.
121. KAA 18.1.1898; Sveistrup og Willerslev s.243.
122. SKPB 4 E 434-35 (tinglæst 10.2.1904); Sveistrup og Willerslev s.319.
123. EA, Dansk Tarifforening nr. 1109 (inspektionsberetninger 1901, 1904, 1909, 1911 og 1925); L-TK Bygg. nr. 770 (1895, arkitekt: Johan Schrøder).
124. Som note 123; L-TK Bygg. nr. 1252 (1903-04, arkitekter: E. F. Jeppesen og Carl Thonning).
125. Som note 123; L-TK Bygg. nr. 1732 (1908-09) og 1880 (1911, arkitekter: E. F. Jeppesen og Carl Thonning).
126. Som note 123.
127. Som note 123.
128. Som note 123.
129. Lyngby-Bogen 1983 s.128-29.
130. Lyngby-Bogen 1982 s.135 og 143.
131. EA, Dansk Tarifforening nr. 1145 (inspektionsberetning 1901).
132. Som note 130.
133. SKPB 5 A 2522 (tinglæst 21.9.1910).
134. SKPB 4 M 313 (tinglæst 24.1.1906); L-TK Bygg. nr. 1466 (1906, arkitekt: H. Chr. Meyling).
135. SKPB 4 R 1649 (tinglæst 19.6.1907).
136. Kongeriget Danmarks Handelskalender, 7.udg. (1908-09) sp.912; Th. Green: Danske Fonds og Aktier 1908.
137. KAA 28.8.1908.
138. Danske Byer og deres Mænd XXXVI (1919) s.157.
139. Dansk Erhvervsliv. Danmarks Byer i Kort og Tekst (1923-24) s.149.
140. Som note 138.

Noter

141. L-TK Bygg nr. 7153 (1934) ; EA, Dansk Tarifforening nr. 7523.
142. L-TK Bygg. nr. 1442 (1905-06, arkitekt: Chr. Mandrup-Poulsen).
143. Illustreret Familie-Journal 1914, nr.33 s.9; L-TK Bygg. nr. 2105 (1914).
144. SKPB 4 R 1794 (tinglæst 20.6.1906) ; SKPB 5 T 2045 (tinglæst 13.5.1914) ; SKPB 8 R 8561 (tinglæst 23.2.1927) ; Lyngby Ret, Tinglysningskontoret, skøde af 17.2.1962 (tinglæst 14.7.1962).
145. EA, Dansk Tarifforening nr. 4018 (inspektionsberetninger 1907 og 1915).
146. Som note 145.
147. Som note 145.
148. RA, Industriel produktionsstatistik 1916.
149. SKPB 4 Æ 2878 (tinglæst 27.10.1909) ; L-TK Bygg. nr. 1782 (1909, arkitekt: H. P. N. Hedemann).
150. EA, Dansk Tarifforening nr. 4075 (inspektionsberetninger 1910 og 1922).
151. Som note 150.
152. Danske Byer og deres Mænd XXXVI (1919) s.160-61.
153. Som note 150.
154. Som note 150.
155. SKPB 6 D 2468-69 (tinglæst 25.4.1917); som note 101.
156. SKPB 5 A 1819 (tinglæst 6.7.1910) ; SKPB 6 G 5332 (tinglæst 19.9.1917) ; SKPB 6 X 2180 (tinglæst 7.7.1920).
157. L-TK Bygg. nr. 1831 (1910), 1897 (1911) og 1966 (1912). Arkitekter: Emil og Louis Jeppesen.
158. EA, Dansk Tarifforening nr. 4120 (inspektionsberetninger 1911 og 1914).
159. Som note 158.
160. Statistiske Meddelelser, 4.række bind 50 hæfte 1 s.23.
161. Danske Byer og deres Mænd, XXXVI (1919) s.158-59; beretning af direktør Max Müllertz 1939/1982 i Byhistorisk Samling; Lyngby-Bogen 1982 s.145; EA, Dansk Tarifforening nr. 6594 (inspektionsberetning 1944).
162. SKPB 5 Ø 3470 (tinglæst 23.8.1916). Fabrikens område benævntes dengang matr.nr. 3 bd og be.
163. Danske Byer og deres Mænd, XXXVI (1919) s.159.
164. SKPB 4 R 1239 (tinglæst 25.4.1906) og 4 Æ 213 (tinglæst 11.8.1909) ; L-TK Bygg. nr. 1742 (1909).
165. SKPB 5 L 3198 (tinglæst 13.8.1913) ; L-TK Bygg. nr. 2077 og 2084 (1913), 2102 og 2107 (1914) samt 2163 (1915).
166. SKPB 5 V 2932 (tinglæst 15.9.1915)
167. SKPB 5 V 2946 (tinglæst 15.9.1915) og 6 G 5134 (tinglæst 12.9.1917).
168. L-TK Bygg. nr. 2210 og 2216 (1915), 2250, 2287, 2301, 2308, 2333 og 2335 (1916) samt 2351 og 2421 (1917).
169. L-TK Bygg. nr. 2371 (1917).
170. L-TK Bygg. nr. 2459, 2476, 2493, 2504, 2544, 2562 og 2584 (1918).
171. L-TK Bygg. nr. 2429 og 2443 (1917-18, arkitekt: M. P. Bøgely).
172. RA, Industriel produktionsstatistik 1916.
173. Lyngby Sukkerraffinaderi og Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt optræder ikke i

- statistikken, idet de ikke har været opfattet som producerende, men kun som bearbejdende virksomheder.
174. Statistiske Meddelelser, 4. række bind 55 hæfte 3.
 175. Sukkerraffinaderiet: KAA 12.1.1896; »Solex«: KAA 17.9.1910, 5.4., 16.5., 30.6., 22.7., 25.8., 13.9., 19.9., 21.9., 23.9., 17.10., 20.10., 8.11.1911; Dansk Staal Industri: Jfr. note. 169; Gardinfabrikken: KAA 17.8.1897, 30.7.1900, 22.7., 28.7.1903, 30.9., 2.10.1911; Posefabrikken: Mundtligt meddelt af H. J. Lemche 1980.
 176. SKPB 3 N 2448 (tinglæst 8.12.1897).
 177. Grundpriser: Da firmaet Glud og Marstrand købte matr.nr. 6 ev ved Frederiksborgvej i Utterslev i 1892, var prisen ca. 7,54 kr. pr. kvadratmeter (LAS, realregister for Brønshøj Sogn bind 1 fol. 400). Tilsvarende måtte Henriques og Løvengreens Tricotagefabrikker ved købet af matr.nr. 12 gd ved Mariendalsvej på Frederiksberg betale ca. 7,61 kr. pr. kvadratmeter (LAS, realregister for Frederiksberg, gammel række bind 1 F fol. 205). Derimod kostede grundene i Lyngby væsentligt mindre: Dansk Gardin og Textil Fabrik betalte i 1892 ca. 1,90 kr. pr. kvadratmeter, Lyngby Sukkerraffinaderi i 1895 ca. 2,54 kr. og Københavns Gardinfabrik i 1905 ca. 1,27 kr.
 178. Arbejdslønnen i Lyngbys industrivirksomheder på denne tid kendes kun for Dansk Gardin og Textil Fabriks vedkommende (lønningsbøger i EA), og på grund af den udstrakte brug af akkordlønning i virksomheden kan man ikke foretage en nøjagtig sammenligning med den publicerede lønstatistik (Arbejdslønnen i København i 1892 (1893) ; Statistiske Meddelelser, 4. række bind 32 hæfte 1 (Arbejdslønnen i Industrien i 1906) ; Statistiske Meddelelser, 4. række bind 78 hæfte 1 (lønninger 1914, 1920 og 1925)). Det ser dog umiddelbart ud til, at lønningerne på Gardinfabrikken har ligget højt. – For bygningshåndværkernes vedkommende kan det derimod siges med sikkerhed, at lønniveauet har været som i København. Murerne i Lyngbyområdet (Murerne Fagforening for Ordrup og omliggende Byer, stiftet i 1893) fik fra 1894 og fremefter samme løn som de københavnske murere, der oftest var lønførende (Jørgen Peder Christensen: Lønudviklingen inden for dansk håndværk og industri 1870-1914 (1975) tekstbind s.96 tabel 5.6; bilagsbind s.166-67 tabel 10.7). Tilsvarende undersøgelser er ikke foretaget for tømmernes vedkommende; men det kan også her konstateres, at det var de københavnske lønsatser, der gjaldt i Lyngby. Ved oprettelsen af Hustømmernes Fagforening for Københavns Amts 1. Afdeling (dvs. Nordre Birk) i 1890 fik man ganske vist en lokal priskurant; men dennes satser for arbejdstid og arbejds løn pr. dag var identiske med tider og satser i den københavnske priskurant fra 1893. Der ses ikke at have eksisteret senere lokale priskuranter, medens derimod københavnske priskuranter fra 1893, 1897 og 1916 ses at have været anvendt af lokalforeningen og findes i dens arkiv (Byhistorisk Samling j.nr. 1980/12).
 179. RA, folketællingen 1901. Kontrollisterne ligger øverst i den første pakke med Lyngby Sogn.
 180. Jfr. note 2 og 3.
 181. Bone Falch Rønne: Kort Efterretning om Lyngbys Sogns Fattigvæsen (...) 1802 (1803) s.17-29. Heri optræder følgende gadenavne i Bondebyen: Fortungade (den nuværende Høstvej), Kirkegade (Lyngby Kirkestræde og Smedebakken), Møllegade (Lundtoftevej nærmest Lyngby Hovedgade), Ørholmegade (den nordligste del af Lundtoftevej), Fuglevadgade (Nørregade), Mellemgade og Endeløsgade.

Noter

182. »Gemytligheden«: Lyngby-Bogen 1956 s.97, 1978 s.25; »Krystalpaladset«: Lyngby-Bogen 1933 s.10, 1956 s.97, 1959 s.201.
183. Niels Erik Jensen og Lene Olesen: Et stykke af Lyngby. Registrant over Bondebyens bygninger (1981) s.35-36.
184. KAA 30.4.1888.
185. Som note 181.
186. Gadenumrene findes i vejviseren fra 1898, men ikke i 1896-udgaven. Den 27. november 1896 gør Jessine Jøns reklame i KAA for sit hjemmebageri »i Laurits Møllers ejendom«; men den 28. juli 1897 lyder hendes annonce på »Lyngby Hovedgade 54« (samme ejendom). Husnumrene blev officielt indført i Lyngby-Taarbæk Kommune med bygningsreglementet af 1899.
187. KAA 21.11.1874.
188. Lyngby Hovedgade 13: L-TK Bygg. nr. 401 (1886) ; – nr. 36: L-TK Bygg. nr. 421 (1887) Manufakturhandler H. J. Nicolaisen havde måttet rive sin ejendom delvis ned, da Fæstningskanalen skulle føres under Lyngby Hovedgade, hvorefter han for at indvinde det tabte forøgede højden på resten af bygningen. Det blev til det ejendommelige, smalle hus med tårnet, som endnu ligger ved kanalen, og hvor adgangen til baghuset foregår ad en altan, som i sin tid ragede ud over kanalen.
189. Lyngby Hovedgade 34: L-TK Bygg. nr. 846 (1897); – nr. 104: L-TK Bygg. nr. 1788 (1909, vedr. genopbygning efter en brand).
190. Eiler Nystrøm: Fra Nordsjællands Øresundskyst (1938) s.295-96.
191. LAS, brandtaxationer 3.7.1797 (med henvisning til en tidligere taxation 19.5.1784), nr. 246 af 22.10.1805, nr. 477 af 27.8.1811, nr. 1164,2 af 6.10.1832, nr. 1180 af 14.2.1833 og nr. D 24,6 af 14.7.1868; L-TK Bygg. nr. 417 (1887, butiksruder), 715 (1892, baghus), 738 (1893, tagkviste m.m.), 1699 (1908, trappehus og mansardtag m.m.), 1739 (1909, transformatorstation), 2260 (1916, butik), 12.856 (1944, sidebygning med trykkeri).
192. KAA 26.7.1880.
193. Som note 45, s.102-03.
194. KAA 8.4.1910.
195. Som note 45, s.110.
196. Som note 45, s.110-15.
197. Lyngby-Bogen 1983 s.18-20; Jernbanevej 1: L-TK Bygg. nr. 1505 (1905-06), KAA 28.12.1906.
198. KAA 12.10.1877.
199. Bagsværdvej 6: L-TK Bygg. nr. 1088 (1901-02); – nr. 12: L-TK Bygg. nr. 1106 (1901, arkitekt: tørmester Vilhelm Suhr); – nr. 24: L-TK Bygg. nr. 1438 (1905, arkitekt: C. J. Schwartz).
200. Lyngbys Bys Arbejderboliger: KAA 24.8. og 7.9.1895, gavebrev 1895 i Byhistorisk Samling (j.nr. 789); Ny Aldersly og Aldersly 1920: L. F. B. la Cour: Lyngby Sogns velgørende Forening 1856-1906 (1906), arkiv i Byhistorisk Samling(j.nr. 1980/100 ; baptistkirken »Zion«: Lyngby-Bogen 1983 s.152; Foreningen til Hjælp for ulykkeligt stillede Mødre (senere Mødrehjælpen, jfr. Vera Skalts og Magna Nørgaard: Mødrehjælpenes epoke (1982) s.14-21); Danske Opdragelseshjem i Billeder og Tekst (1926) s.384-86; Fængselshjælpen: Dansk Forsorgsselskab i 25

- år 1951-1976 (1976) s.14-15; Engelsborgskolen: På en Bakke i Vest. Engelsborgskolen 1909-1984 (1984).
201. »Thule« (Bagsværdvej 4/Boulevarden 1): SKPB 3 K 1289 (læst 22.7.1896), 4 M 1440 (læst 24.5.1905), L-TK Bygg. nr. 1402 (1905, arkitekt: Harald Lønberg-Jensen); »Vigottenborg« (Boulevarden 3-5): L-TK Bygg. nr. 1327 (1904, arkitekt: C. J. Schwartz), SKPB 5 Ø 3798 (læst 13.9.1916); »Charlottesborg« (Bagsværdvej 2): L-TK Bygg. nr. 1103 (1901, arkitekt: Harald Lønberg-Jensen).
 202. Sven Thorsen: »Den røde bølge« over Lyngby (i: Lyngby-Bogen 1963) s.4-18 passim.
 203. Jfr. note 188.
 204. J. A. C. Rastrup: Byggeforskel i Lyngby-Taarbæk Kommune efter 1870 (i: Lyngby-Bogen 1935) s.146 med kort; LAS, realregister til skøde- og panteprojekter for Lyngby Sogn ca. 1850-1919 bd. 1 fol. 141 (glasværket).
 205. LAS, brandtaxation nr. 262 af 24.3.1806, nr. 1819 af 26.6.1840, nr. 1945 af 21.12.1840 og nr. 4132-2 af 12.8.1857.
 206. LAS, brandtaxation nr. D 176,3 af 3.12.1867 ; Henrik Cavling: Efter Redaktionen Slutning (1928) s.27ff. »Fredlighed« blev nedrevet i 1971 bortset fra den nye, i 1924 opførte hovedbygning.
 207. SKPB 3 K 765 (læst 16.5.1896), 5 Ø 1354 (læst 28.2.1917), KAA 9.12.1899.
 208. RA, folketællingen 1901.
 209. ByS, j.nr. 1982/7.
 210. Jeppe Tønsberg: Arbejdernes Byggeforsel »Frem« i Lyngby (Lyngby-Bogen 1980, s.120-56).
 211. Som note 210, s.125,136-37,150.
 212. SKPB 3 S 206 (læst 18.1.1899).
 213. KAA 9.5.1900; som note 43, s.13,34.
 214. Hver 8. Dag 1899/1900 s.623-24.
 215. Som note 210, s.129.
 216. Som note 204, s.146 m. kort.
 217. Som note 204, s.146-47.
 218. Bondebyen: f.eks. i Birchs Gaard, den sydlige ende af Lundtoftevej 38 (jfr. note 183 s. 97) ; Rustenborgvej: Johan Lemches »Lyngbyhus« (Rustenborgvej 7) var med sine ca. 190 kvadratmeter udnyttet i 3½ etager tilsyneladende det største hus på vejen (målt på tegningen, L-TK Bygg. nr. 822A).
 219. Lyngby Hovedgade 34: L-TK Bygg. nr. 846 (1897); – nr. 8A: L-TK Bygg. nr. 1173 (1902). Målene er udvendige mål på tegningerne.
 220. I øvrigt gælder det, at der ofte ikke er opgivet indtægt for logerende erhvervsaktive, således at disse ikke kan indgå i en økonomisk beregning.
 221. Kun en del af skemaerne for Gladsaxe har oplysninger om arbejdsplads. Folketællingslisterne for Buddinge synes ikke at være bevaret.
 222. Den trykte statistik (Statistiske Meddelelser 4. række, bd. 59 hæfte 3) nævner, at der har været tale om kraftige, men meget ujævne huslejstigninger fra 1916 til 1918, og man kan derfor ikke med sikkerhed slutte tilbage fra 1918-statistikken.
 223. Jfr. Kai Schmidt: En papirdrengs erindringer (Lyngby-Bogen 1981) om forholdene på Ørholm og Nymølle.
 224. Jfr. note 175.
 225. Jfr. note 90.

Register

- Accumulatorfabrikken, ¼
(LYAC): se »Solex«
»Agnes Lyst« (Jernbaneplad-
sen) 139
Agnetevej 129
»Aldersly 1920« (Bagsværdvej
14A) 129
Aller, Jens 135
Asylgade 23-25, 109, 114, 116, 155,
157-58
»Bag om Byen« (Gasværksvej-Tof-
tebæksvej-Toftegærdet) 14
Bagsværd 163
– Sø 11
Bagsværdvej 14, 16, 18, 20, 52, 84,
105-08, 127-31, 134-35, 153-54,
156, 164-65
Baumann, Peter 42
Baune Allé 16, 70, 106-08, 127,
135-37, 155
Baunegårdsskolen 35, 92
Beck, Carl Chr. (Becks maskinbyg-
geri, Lyngby Hovedgade 10)
14, 61, 68
Bentzen, C. A. 66
–, C. J. C. 66
–, H. C. S. 66
–, P. C. (Bentzens jernstøberi,
Lyngby Hovedgade 70) 14, 66-69,
99, 101, 118
»Bethlehem«: se Lyngby Bys
Arbejderboliger
Binder, Georg 75-76, 100-01, 131, 183
–, J. L. (J. L. Binder & Co., Lyngby
Hovedgade 4) 18, 60, 62, 74-76,
100-01, 104, 162, 165
»Birchs Gård« (Lundtoftevej 36-38
m.fl.) 113, 189
Bleggården 113, 144
Bodholdt, P. A. (»Bodholdts Hus«,
Lyngby Hovedgade 58) 117
Bondebyen 11, 14, 16, 18, 20, 31, 33,
35, 43, 52-53, 102, 105-17, 123,
155-58, 161, 164-66, 187-88
Borgevej 150
»Borrebakken« 150
Boulevarden 20, 106-09, 129-31, 134,
156, 165, 183
Brede 58, 61, 68, 80, 100, 150, 163, 167
– Plejehjem 149
Brix, Harald 156
Bruun, Anne Cathrine 119
–, Ernst 119
–, P. A. 71
Brdr. Hartmann 63, 85, 94-95, 162-65
Buddingevj 18, 51, 128, 134, 142
Bugge, E. 118, 155
»Burmahus« (Jernbanevej 4) 125
»Børnely« 137, 139, 142
Børnelyvej 142
Bådarten på søerne 39
C. F. Holbechs Vej 149-50
Café Fuglevad (Kongevejen) 149
Carlsen, Axel 90
Caroline Amalie 139, 182
Caroline Amalie Vej 150
Cavling, Henrik 63
»Charlottesborg« (Bagsværd-
vej 2) 131
»Chic« (motorfabrik) 88
»Christens Roe«: se »Rolighed«
Christensen, H. V.: se Rygner, H. V.
–, J. P. 129
Christian X 52
Chr. Winthers Vej 154
Christiansvej 108, 127
Cohn, M. B. 63
Colling, A. Th. 137
Cramer, V. R. 62, 74
»Dana« (drivremmefabrik, Jægers-
borgvej 66) 63-65, 99, 103
»Danasøen« 64
»Danmark« (porcelænsfabrik) 85
»Danse-Johans Hus« (Nørre-
gade 14) 112
»Dansilfa« (kunstvilkeværeri) 65
Dansk Farveri og Merceriserings-
anstalt (Mortonsvej 12) 20, 90-94,
100-01, 162-65
Dansk Gardin og Textil Fabrik
(Lundtoftevej 1) 18, 62-63, 76-81,
91-92, 100-02, 104, 113, 160,
162-63, 165, 183, 187
Dansk Pose Industri (Høstvej 1)
20, 94-95, 99, 100-02, 113, 162-63
Dansk Staal Industri (Dansk Staal-
varefabrik, Parallelvej 21) 20, 58,
80, 88, 95-98, 100-03, 134, 162-63
Danske Sukkerfabrikker, De:
se Lyngby Sukkeraffinaderi
Drewsens Hospital 10, 14, 26, 49, 164
»Drewsens Minde« (Lundtofte-
vej 8) 164
Drivremmefabrikken »Dana«:
se »Dana«
Dronningens Vaskeri 113
DSB: se Nordbanen
Dyrhaven 14, 52
Eddikesyrefabrikken »Solex«:
se »Solex«
Ehlers, H. 82
Engelsborggård 129, 153
Engelsborgkvarteret 18, 20, 105-08,
130, 152-55, 165
Engelsborgskolen 94, 129
Ermelunden 16, 38
Eyermand, V. O. (V. O. Eyermands
metalvarefabrik, Lyngby Hoved-
gade 100A) 18, 81-83, 183
»Eyermandshuset« (Lyngby
Hovedgade 106) 183
Filtfabrikken »Norden«:
se »Norden«
Foreningen til Hjælp for ulykkelig
stillede Mødre (Mødrehjæl-
pen) 129
Fortunen 14, 52
Fortunvej: se Lyngbygårdsvej
Frederiksdal 14, 59
»Fredlighed« (Toftebæksvej 11)
63, 137-38, 142
»Frem« 16, 23-25, 105-09, 115,
144-46, 152, 155-58, 161, 165, 181
Frieboeshvile 53
Frilandsmuseet 149, 153
Frobenius & Sønner, ¼ (orgelbyg-
geri) 62-63
Fuglesang (Prinsessestien 11) 108
Fuglevad Mølle 108, 149
Fuglevadsvej 150
Furesøen 11, 16, 38
Fængselshjælpens Kvindehjem 129
Fæstningskanalen 16, 20, 28, 38-39,
91-92, 135-37, 142, 144
Gammel Jernbanevej 51, 126-27, 139
Gasværksvej 14, 107-08, 137, 142
Geleff, Paul 156
»Gemytligheden« 114
Gentofte-Lyngby Hospital:
se Vartov
Gladsaxe 163
Glasværket Danmark, ¼: se
Lyngby Glasværk
Grundtvigs Højskole 149
Guldmondsson, Guldmondur 120
Gædeken, C. G. 148
Hamann, F. T. P. 38, 120, 122, 135
Hansen, Asger 63
–, Carsten 63
–, H. E. 70
Hansen, Knud 63
– & Co., Ludvig 89
Hartig, Arthur 96
Hartmann: se Brdr. Hartmann
–, Johan Heinrich 142
Harup, J. P. 66
Hartz, C. 63
Hasselbalch, Chr. (Hasselbalch
& Co.) 76-77, 79, 91, 101
–, Erik 80, 101

- Hasselbalch, Hugo 80, 101
Hedemann, H. P. N. 186
Henriksen, Lars 135
Hillerød Papirposefabrik:
 se Dansk Pose Industri
Hilligsøe, Køedt & Co. 89
Hjortholmsvej 147
Hjul, M. H. («Hjuls Hjørne») 125
Holbech, C. F. 150
»Holland« (kro, senere »Hold'an«)
 41-43, 51, 118, 120, 125
»Hollandshuset« (Lyngby Hoved-
 gade 104) 18, 23-25, 41, 106-08,
 118, 124, 142-44, 155-58,
 161, 165
Hollandsmosen 143-44
Hollandstrenden 121
Hollandsvej 143
Holmbom, G. F. E. (Holmboms
 jernstøberi, Gammel Jernbane-
 vej) 16, 69, 71-72, 126
Holmgreen, Rasmus 64
Holsøe, N. P. 58
Hood, Morton & Co. 89
Hotel Lyngby: se Store Kro
Hvide Palæ, Det (Lyngby Hoved-
 gade 37) 117-18
Hydehavevej 183
Høstvej 20, 94-95, 109, 113-14
Håbets Allé 108
- I. H. Mundts Vej 105-08, 148-49,
 155, 165
Ingemann, Bernhard 184-85
-, Valdemar 184
»Internationale« 156
- Jacobsen, F. C. 129
Jensen, Emil 129
-, Fritz 95, 130-32
-, J. 127
-, Sophie Charlotte 131
-, Svend 119
Jeppesen, Emil 185-86
-, Louis 186
Jernbaneplassen 51, 71, 137,
 139
Jernbanestien 107-08, 127, 155
Jernbanevej 14, 16, 41-43, 51,
 105-08, 118, 125-27,
 137, 155
Johansen, Carl 125
-, Johanne 51
-, Niels Peter 51
- og Friis (væveri og gulvklude-
 fabrik) 83
Juncker, C. F. 142
-, Vald. Junckers maskin-
 fabrik, Parallelvej 15-17) 20, 62,
 87-88, 98, 134
Jægersborg 59, 63-64, 144
- Jægersborgvej 105-08, 144, 147-48,
 156, 165
Jøns, Jessine 188
Jørgensen, Hans 62
- Kaningårdskvarteret (Virum) 151
Kastanievej 108, 127
Kaysen, Gerhard 80
Kemisk Industri, % 83
Klampenborg 14, 52, 59, 112
Klampenborgvej 138, 142
Klopstock, A. P. (Klopstocks
 silkefabrik) 10, 112, 164
Kongevejen (Lyngby Hovedgade)
 10, 11, 14, 16, 18, 20, 23-25, 35, 38,
 41-43, 49-51, 105-08, 115-24,
 136-37, 139, 142-44, 149-50, 155-58,
 161, 165, 167, 188
Kommunebygningen (Åstræde 1) 76
»Kryсталpaladset« 114
Kulsiervej 14, 52
Københavns Amts Sygehus i
 Lyngby (Jægersborgvej) 108,
 147-48, 164-65
- Befæstning 16, 38-39
- Gardinfabrik (Mortonsvej 11)
 20, 88-92, 110-01, 162, 165
Köhncke, W. 51
- Landbrugs museet 149
»Landvaskeriet Fredlighed«:
 se »Fredlighed«
Langemack, C. F. J. 71
Larsen, Richard 90
-, Valdemar 101
- & Søn, H. P. 96, 101
Laursen-Schjødt, J. P. 83
Lehwald, Georg 83, 96
Lemche, Johan 135, 150, 189
Levin, Leopold 82
Likørstræde: se Ulrikkenborgstræde
Lindegårdsskolen 129
Lottenborg 156
Lottenborgvej 149
Lund, Peter 121
-, Sophus 49
Lundtofte 14, 163
Lundtoftevej 14, 20, 35, 52, 109,
 112-15, 139, 183
LYAC: se »Solex«
Lyacvej 91
Lyngby Apotek (Lyngby Hoved-
 gade 60) 10, 26, 49, 116-17
- Bank (senere Privatban-
 ken) 50, 125
- Biograf Teater (Jernbanevej) 125
- Brandvæsen 36
- Bys Arbejderboliger (Bagsværd-
 vej 8) 129
- Fattiggård 14, 32, 112, 164
- Fort 107-08
- Lyngby Gasværk 28-29, 150-51
- Glasværk (Bagsværdvej) 16, 69-72,
 102, 120, 128-130, 135-36, 177
- Hospital: se hhv. Drewsens Hospi-
 tal & Københavns Amts Sygehus
 i Lyngby
- Hovedgade: se Kongevejen
- Kirke 20, 53
- Kirkestræde 4-6 114
- Kjøletøjsfabrik, % 88
- Mose 11, 20, 137, 144
- Mølle 36
- Mølledam 16, 135
- og Omegns Handelsskole 94
- Omfartsvej 57, 74, 135
- Port (Lyngby Hovedgade 108) 183
- private Skole 115
- Præstegård 14, 53, 63
- Rådhus 18, 134
- Skole (i Bondebyen) 94-95
- Sogneforstanderskab (Sogne-
 råd) 50, 161
- Sogns velgørende Forening 129
- Station 16, 18, 20, 28, 51-58, 72,
 83-84, 98, 102, 125, 128, 134-35,
 137, 142, 144
- Stræde 109
- Sukkeraffinaderi 18, 58, 80, 83-86,
 91, 100-04, 130-31, 134, 137, 153,
 162-63, 165, 183
- Sø 11, 16, 18, 38, 53, 91, 102, 137
- Teglværk (Jægersborgvej 66)
 14, 63-65, 68-69, 102, 147
- tekniske Skole 53, 92, 134
- Torv 18, 51, 142
- Vandværk 31, 33, 36, 76, 150-51
Lyngbygård 112
Lyngbygårdsvej 112, 129
»Lyngbyhus« (Rustenborg-
 vej 7) 135, 189
Lyngbykredsen (Københavns Amts
 2. Folketingsvalg-
 kreds) 44, 47, 161
Lyngby-Taarbæk Kommune, byg-
 ningsinspektoraat 176
-- , kommunekontor 42
-- , rensningsanlæg 35
-- , teknisk forvaltning 31, 171
-- , vejvæsen 50
-- , våbenskjold 35
Lyngby-Vedbæk Jernbane 16,
 57-58, 64, 142, 144, 153
Lønborg-Jensen, Harald 189
- Malmgreen, Andreas 33
- , Holger 33
- , Ludvig 33
Mandrup-Poulsen, Chr. 186
Melchiorson, V. F. 87
Meyer, Herman (Meyers Sohn,
 Tangermunde) 84

Register

- Meyling, H. Chr. 185
Mødevæg, J. C. 61, 68
Mosevej 14, 137
Motorfabrikken »Chic«; se »Chic«
Moyel, Jacob Wilhelm 137
Mundt, I. H. 148-49
Murernes Fagforening 159, 187
Museumsvarteret (C. F. Holbechs Vej m. fl.) 105-08, 149-50, 155, 165
Museumsvej 149
Mürer, T. C. 66, 68
Møller, F. C. 63
–, Laurits 125-26, 188
Mølleden 11, 16, 20, 31, 35, 102, 150
Mølleå-varkerne 7, 10, 37, 58, 68, 103, 163, 167
- NESA 30, 121
Nicolaisen, H. J. 135
Nielsen, Christen 119
–, Lars 119
–, Niels (fabrik for avlsredskaber) 61, 182
Nordbanen 14, 16, 42-43, 49-59, 70, 128, 134, 136, 144
»Norden« (filtfabrik) 74, 76
Nordre Birks Handelsforening 47
»Ny Aldersly« (Bagsværdvej 14) 129
Ny Rustenborg (hotel): se Rustenborg
- Nyebølle, Victor 184
Nygård (Lyngby Hovedgade 57) 14
Nymølle 14
Nystrøm, Eiler 171
Nærum 58, 163
Nærumbanen: se Lyngby-Vedbæk Jernbane
Nørgaard, C. C. 64, 77, 87
Nørgaardsvej 16, 20, 108, 142, 144, 169
Nørregade 23-25, 109, 112, 116, 150, 155, 157-58
- Odinsvej 108, 129
Olsen, H. K. 61
–, J. E. 70, 120
–, Jeppe 63, 137
Omfartsvejen: se Lyngby Omfartsvej
- Parallelvej 18, 20, 106, 108, 134, 136-38, 142
Peter Lunds Vej 109, 113
Petersen, Carl V. 185
Piper, Emil 59, 161
Porcelænsfabrikken »Danmark«: se »Danmark«
»Porcelænsgrunden« 85
Postgården (Lyngby Hovedgade 11) 10, 26, 42, 116
Pries, H. H. 71
Prinsessevej 154
- Pritzel, A. C. M. 62
–, Sophus (Pritzels Etablissement, Lyngby Hovedgade 10) 60-63, 68-69, 72, 74-75, 87, 94, 99, 103, 184
»Præstehuset« (Jægersborgvej 3) 148
- Rasmussen, Vilhelm 50
Rastrup, J. A. C. 18, 171
Ravnholm 58
Rejsestalden (Lyngby Hovedgade 9) 42
»Rolighed« (Rolighedsvvej 5) 137-38, 142
Rolighedsvvej 16, 20, 106-08, 156, 165
»Rottelfælden« 134
Rustenborg (hotel) 14, 16, 53, 125, 132
– (landsted) 125, 135-36
Rustenborgvej 16, 23-25, 105-09, 127, 135-37, 155-58, 161, 164-65
Rygnér, H. V. 18, 31, 52
Rørdam, Peter 53, 182
Raadvad 81-82, 100, 156, 163
- Scherg, W. 127, 129
Schradér, Frederik 148
Schrøder, Johan (civilingeniør) 64
–, Johan (arkitekt) 187
Schultz, Hans B. 77
Schwartz, C. J. 188-89
Sjællandske Jernbaneselskab, Det: se Nordbanen
Skjoldager, C. G. 71
Skovbrynet 107, 150
Skovridergårdskvarteret (Virum) 151-52
Skovshoved Elektricitetsværk (NESA) 30, 121
Smidth, Philip 183
Sofievej 107-08, 129
Sondrup, J. N. 154
»Solex« (eddikesyrefabrik, Parallelvej 5) 20, 90-94, 99, 102, 134
Sophus Lunds Stiftelse (Toftebæksvej 3) 49
– Schandorphs Vej 154
Sorgenfri Sidevej 135
– Slot 32, 51-52, 107-08, 152-53
– Slotspark 16, 20, 31, 152
Sorgenfri-Gade (Lyngby Hovedgade) 117
Sorgenfrigårdskvarteret 18, 20, 25, 58, 105-09, 112, 150-53, 155-58, 160, 164-65
»Sorgenfrihus« (Lyngby Hovedgade 8A) 155
Sorgenfrivej 16, 23-25, 39, 106-08, 127, 135-37, 155-58, 161, 164-65
Stampen 100, 167
Stengårds Allé 154
Stolpegården (Vangede) 164
- Store Kro (senere Hotel Lyngby) 14, 41-43, 117, 119, 150
Strandvejsgasværket 29
Støvlet-Katrinés Hus (Lundtoftevej 31) 112
Suhr, Vilhelm 188
Søpromenaden 18
- Thiset, Anders 35
Thonning, Carl 185
Thorsvej 108, 129
»Thule« (Boulevarden 1) 130-31, 183
Thulesen, Peter 62
Thyssen, A. D. 115
–, Hans 149
Tjørnevej 64
»Toftebækhushus« (Lyngby Torv) 134
Toftebæksvej 14, 16, 28, 142
Toftegardet 14
Tordals Mose 11
»Trio« (posefabrik): se Dansk Pose Industri
»Tryk« (forsikrings-selskab) 88, 98
Tuteins Landsted (Lyngby Hovedgade 10) 61
Tømmerens Fagforening 187
Taarbæk 14, 46, 48, 112
»Taarnborg« (Bagsværdvej 12) 127, 129
– (Lyngby Hovedgade 36) 122, 124, 136
- »Uba« (malerlærdes-fabrik) 62
Ulrikkenborggård 53, 96, 134
Ulrikkenborgstræde 107-08, 136-37, 142, 156, 165
- »Valhalla« (Bagsværdvej 24) 129
Vartov (Gentofte-Lyngby Hospital) 14
Wenck, H. 58
Viggo Stuckenbergs Vej 154
»Vigottenborg« (Boulevarden 3-5) 130-31, 183
Willumsen, Poul, % (plastic-fabrik) 89
Wilmann, Johan 161
Vinkelvej 18, 107-08, 134, 165
Vintappersøen 16, 18
Vintappervej 16, 107-08, 124
Virum 14, 44
Worm, Toxen 83-84
- »Zion« (baptistkirke) 129
- Ørholm 58, 163

*Historisk-topografisk Selskab for
Lyngby-Taarbæk Kommune*

Bestyrelsen i 1984:

Stadsbibliotekar Aage Børresen,
formand

Museumsinspektør mag.art.

Inge Mejer Antonsen

Ingeniør Niels G. S. Friderichsen

Borgmester Ole Harkjær

Direktør Bjarne Jespersen,

kasserer

Overinspektør dr.phil.

Holger Rasmussen, næstformand

Landsretssagfører Elsebeth Sundbo

Arkivar cand.mag. Jeppe Tønsberg,

sekretær og redaktør

Overinspektør dr.phil. Kai Uldall

Arkivar cand.mag. Ebba Waaben

Selskabets adresse:

Stadsbiblioteket i Lyngby

Lyngby Hovedgade 28

2800 Lyngby

Telefon (02) 88 17 00

LYNGBY-BOGEN 1984

UDGIVET AF HISTORISK-TOPOGRAFISK SELSKAB
FOR LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

ISBN 87-87298-12-0

