

Byhornet

26. ÅRGANG • NR. 2 • JUNI 1997

Byhornet

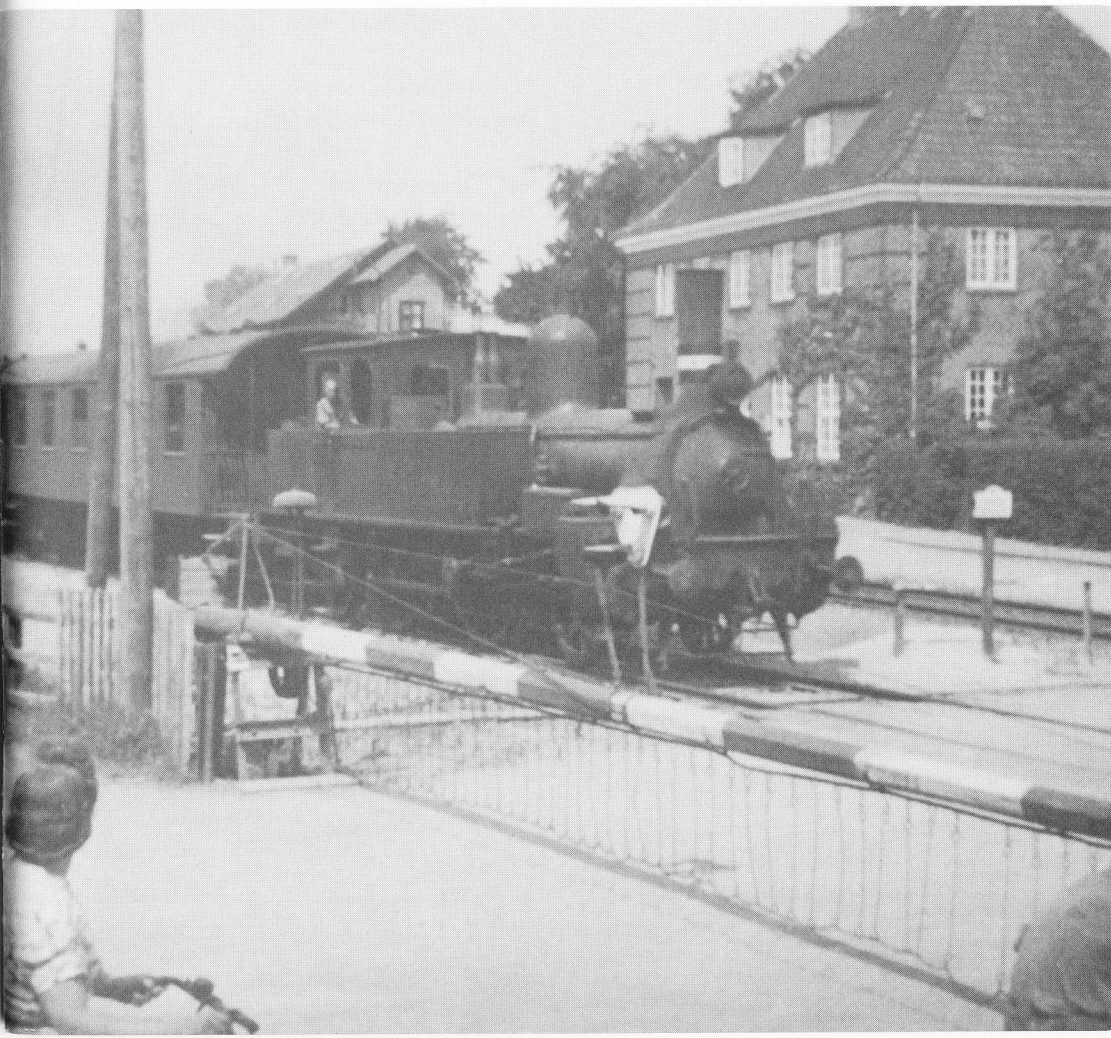
1997 nr. 2

26. årgang

Indhold

side emne

- 43 Stationsgårdens historie
- 44 Stationsgården reddede Ballerups bymidte
- 50 Skovlunde Billetsalgsted
- 81 Hvor lå den kommunale administration?
- 84 Nyt fra foreningen
- 88 Post til tiden
- 90 Nye bøger
- 93 Mindeord - Ove Hansen



Byhornet

26. årgang, nr. 2
er udgivet juni 1997 af

BALLERUP HISTORISKE FORENING

Ballerup Egnsmuseum

Pederstrupvej 51, 2750 Ballerup
Tlf. 44 97 15 43
Giro 3 10 54 31

Egnsmuseets åbningstider:

Torsdag kl. 19 - 21
Søndag kl. 13 - 16

Redaktion:

Jørgen O. Bjerregaard (ansv.)
Hørhaven 5, 2750 Ballerup

Svend Jørgen Jensen
Tjørnevænget 39, 2740 Skovlunde

Tegninger:

Kjeld Johansen (copyright)

Tryk:

ABC-tryk, Smørum, tlf. 44 97 10 80

Oplag:

600 eks.

ISSN 0105-6433

Forsiden:

Overskæringen ved Ballerup Station,
som Ove Hansen omtaler i sin artikel
side 44. Foto: W.E. Dancker-Jensen,
1944.

Bagsiden:

Skovlunde Station 1940. Foto: DSB
Jernbanemuseum, Odense. Læs side 50.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Stationsgårdens historie

Benny Nielsenside 43

Stationsgården reddede

Ballerups bymidte

Ove Hansen.....side 44

Skovlunde Billelsalgsted

Svend Jørgen Jensenside 50

Hvor lå den kommunale administration?

Jørgen Sehested-Groveside 81

Post til tiden

Jørgen O. Bjerregaardside 82

Nyt fra foreningen

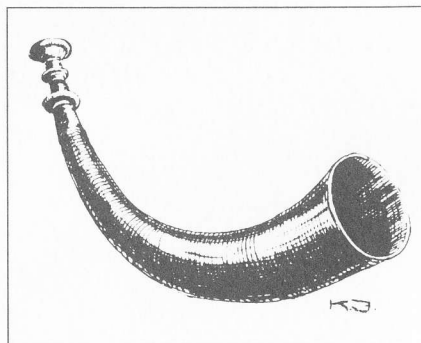
Jørgen O. Bjerregaardside 84

Nye bøger

Jørgen O. Bjerregaardside 90

Mindeord

Mogens Billeside 93



Stationsgårdens historie

Folk, som bor i – eller bare kommer forbi Stationsgården, har vel på et eller andet tidspunkt lagt mærke til, at denne nydelige bebyggelse i Centrumgaden på flere måder er utraditionelt bygget. Når man går gennem gågaden op imod stationsbroen, kan man ikke undgå at lægge mærke til, at husblokkene ikke er lige, men derimod krumme. Bevæger man sig om bag ejendommen, vil man opdage, at der er meget store niveauforskelle mellem etagerne på forsiden og bagsiden af huset. På forsiden er der tre etager, og på bagsiden fem etager. Der er nogle beboere, som på grund af dette oplever at bo i kælderen, når de går ind fra forsiden, men i virkeligheden bor på 1. sal, når man ser det fra bagsiden.

Når dertil lægges, at næsten ingen lejligheder er ens i størrelse og udformning, kan man vist med rette sige, at ejendommen er noget særpræget, men det er jo netop det, der giver den sin charme, og som gør, at vi er mange, som er glade for at bo netop her, i Ballerup bymidte.

Stationsgården består yderligere af to boligblokke beliggende i Banetoften – tæt på Ballerup-centret. Disse er dog traditionelt bygget.

Da jeg tror, det vil interessere Byhornets læsere at høre historien om Sta-

tionsgårdens tilblivelse, har jeg rettet henvendelse til en beboer, som har boet i Stationsgården i mange år og vel nok er den person i Ballerup, som har mest viden om Stationsgården. – Ja, man kan endda sige, at det er hans »barn«. Det er den forhenværende sognerådsformand, borgmester, folketingsmedlem og handelsminister Ove Hansen, som venligst har indvilget i at fortælle Stationsgårdens historie.

Benny Nielsen

Benny Nielsen er sekretær i Stationsgårdens afdelingsbestyrelse og medlem af beboerbladet Beboer Infos redaktion. Ove Hansens artikel om Stationsgården har tidligere været bragt i beboerbladet.

Ove Hansen har tidligere skrevet artikler til Byhornet. Artiklen om Stationsgården blev hans sidste bidrag til bladet, idet han døde den 5. maj efter kort tids sygdom. Ove Hansen blev 87 år. Læs Mogens Billes mindeord side 93.

Redaktionen

Stationsgården reddede Ballerups bymidte

OVE HANSEN

Det kan lyde pralende, men alligevel har det sin rigtighed. En sådan påstand kræver selvfølgelig en begrundelse. I maj 1949 kom S-banen til Ballerup. Det skulle fejres – og det blev fejret.

Imidlertid – efter festlighederne kommer hverdagen, og den medførte problemer for Ballerups bymidte. Stationsvej, som den hed dengang (nu Centrumgaden), skulle nu føres over den lavt liggende jernbane, hvor bomme

sikrede overkørsel. Fra Linde Allé til jernbanen var der et fald, det samme på modsatte side af jernbanen. S-banen tillod ikke overkørsler, hvorfor en bro på 6–7 meters højde måtte bygges, og det nødvendiggjorde, at jordvolde måtte opføres på begge sider af jernbanen. Yderligere måtte jernbaneskinneerne sænkes for at få plads til køreledningerne. Man kan stadig – den dag i dag – når man tager toget, fornemme, at toget kører lidt nedad, når Stationsbroen pas-



Stationsvej. Til venstre ejendommen i Banetoften, til højre Stationsgården I og II. Postkort fra ca. 1958. Vagn Hou's Boghandel, Ballerup.



Stationsbroen. I baggrunden skimtes Ballerup Kirke. Postkort fra ca. 1958. Vagn Hou's Boghandel, Ballerup.

seres.

Det var naturligvis teknisk muligt at anlægge jordvolde, men – for der var et men – langs Stationsvej, fra Linde Allé til jernbanen, fandtes fem butikker på østsiden og tre på vestsiden. Alle bygninger var i en eller to etager. Som følge af den høje jordvold ville bygningerne nu næsten blive usynlige. Ved færdigen på Stationsvej var det kun tagene på bygningerne, der blev synlige, og kun ved hjælp af trapper på jordvoldene ville det være muligt at komme i butikkerne. Det var naturligvis en uholdbar situation for forretningsfolkene, hvorfor en løsning var stærkt påkrævet.

I kommunalbestyrelsen havde vi mange tanker og ideer om, hvordan problemet skulle løses. Det var en vanskelig opgave, kommunalbestyrelsen var stil-

let overfor. Det var jo byens midtpunkt, det drejede sig om. Der var også folk uden for Ballerup, som var interesseret i at finde en god løsning – og den kom. Arkitekt Keld Ussing og ingeniør Colting, begge fra København, kom med et forslag om at opføre en stor ejendom, der på østsiden blev på 5–6 etager, og på vestsiden ud mod Stationsvej blev på tre til fire etager. Ved at anvende en sådan fremgangsmåde gjorde man jordvolden mindre synlig, og i ejendommen kunne indrettes butikker.

I kommunalbestyrelsen var vi meget tilfredse med forslaget, hvorefter vi besluttede at opføre den påtænkte ejendom. Hvem skulle bygge? Der var flere muligheder, men vi rettede henvendelse til KAB, som fandt løsningen særdeles god, hvorfor det blev overladt KAB



Ballerup Station og Stationsgården. Mellem Stationsgården I og II ses den åbning over jernbanebroen, som Ove Hansen omtaler i artiklen. Sylvest Jensen Luftfoto 1958. Kort- og billedsamlingen, Det Kgl. Bibliotek.

at forestå byggeriet.

Forretningsfolkene på det »dalende« område hilste også byggeriet velkommen. Der var dog alligevel betænkeligheder. Hvor og hvordan skulle forretningsfolkene drive deres butikker, mens byggeriet forestod? Kunne de bevare deres kundekreds i de par år, det varede?

I kommunalbestyrelsen forstod vi deres vanskeligheder, hvorfor nye tanker måtte tages i anvendelse. Det lykkedes at finde en løsning. Over for den gamle stationsbygning fandtes et areal (nu-

værende busterminal) med 6-7 mindre huse, der nærmede sig en svunden tid. Kommunalbestyrelsen kunne bedre udnytte arealet, hvorfor kommunen erhvervede husene, som så blev nedrevet. På det derved fremkomne areal opførte vi et antal butikker i barakbygninger. I disse barakker kunne forretningsfolkene – der næsten var »begravet« – få midlertidige erstatningsbutikker, så længe byggeriet med Stationsgården stod på, og derved betjene deres kundekreds.

Det var en god løsning. Forretningsfol-

kene, der videreførte deres butikker i barakbygningerne, havde naturligvis fortrinsret til butikkerne i den nye Stationsgård. Alt syntes således at være i bedste orden. Det blev imidlertid ikke tilfældet. Boligministeriet sagde nej til byggeriet. Årsagen var, at det var et almennyttigt byggeri, og et almennyttigt byggeri måtte ikke indeholde butikker. Som navnet lyder, har det almennyttige

byggeri alene til formål at bygge lejligheder, ikke butikker, så boligministeriet havde i og for sig ret i afslaget.

Jeg havde flere samtaler med daværende boligminister Aksel Møller, og jeg måtte naturligvis give ham ret i ministeriets stillingtagen. Nu havde jeg det heldigvis godt med Aksel Møller, og jeg forklarede ham, hvor uheldigt det ville være med lejligheder i stueetagen,



Bygningerne i Banetoften set fra stationsbroen. Foto: Benny Nielsen.

hvor fortov fandtes lige ud for vinduerne. Desuden var det jo byens hovedgade, så butikkerne var påkrævet. Aksel Møller forstod argumenterne. Vi fik tilladelsen til at indrette butikker i Stationsgården. Byggeriet blev derefter påbegyndt, men efter et års forløb, måtte byggeriet standses – man manglede jern. Jern var efter krigen en mangelvare. Det var rationeret, så jeg måtte atter tage en snak med Aksel Møller, og det lykkedes at få en ekstra bevilling, så byggeriet kunne fortsætte. Imidlertid var der alligevel ikke nok jern til hele byggeriet, og det medførte, at man måtte sløjfe radiatorer i køkkenerne. Så når køkkenerne i den først opførte Stationsgård, den dag i dag mangler radiatorer, skyldes det altså jernmangel under byggeriets opførsel.

I 1953 blev den første Stationsgård med de mange butikker taget i brug. Vi er glade for butikkerne, der bidrager til at forskønne Stationsgården, og dertil kommer, at de erhvervsdrivende betaler 2.8 mill. kr. om året i husleje, beboerne 2.3 mill. kr. jævnt for sidste regnskabsår.

I 1958 fortsatte KAB byggeriet med flere Stationsgårde, nemlig bygningen syd for banen (Stationsgården II) samt byggeriet på Banetofte.

Som følge af den nye bygning syd for banen opstod der et problem. Åbningen over jernbanebroen mellem de to bygninger forårsagede kraftige vindstød, som var generende for trafikken, når broen blev passeret. Hvordan kunne vi forebygge dette?

En tanke opstod! En ny bygning, der



Centrumgaden. Til venstre Ballerup Hovedbibliotek, til højre Stationsgården. Foto: Benny Nielsen, 1996.

forbandt de to Stationsgårde, ville uden tvivl formindske genen. Vi indledte derfor forhandlinger med DSB om at opføre en bygning over jernbanen. DSB var villige til at imødekomme vort ønske, og derfor blev den lave bygning over jernbanen, som vi kender i dag, en kendsgerning.

I forhandlingerne med DSB var der også økonomi. Hvad skulle vi betale for den »grund« – som ikke fandtes! Det var jo »luften«, der udgjorde »grunden«. Efter flere drøftelser kom vi til det resultat, at KAB (nu Stationsgården) skulle betale en årlig afgift på 40.000 kr. for den »grund«, som ikke fandtes. Det var lidt om Stationsgårdens – eller rettere Stationsgårdenes – tilblivelse. Det er efter min mening præsentable bygninger, smukt udformet og med ny-

delige tage, noget der pryder. Jeg tror, at alle i Ballerup er enige i dette. Det var de bygninger, der reddede byens midte, så vi i dag kan være glade for, at vi har den smukke gågade med de mange dejlige forretninger i Ballerup, hvorfor det vel må være tilladt med lidt pral. Jeg kan til slut fortælle, at Stationsvej tidligere hed Hold-an Vej – et navn, man nu har givet omfartsvejen. Navnet stammer fra en kro, der for over 100 år siden lå lige syd for jernbanen. Denne kro hed »Hold an«, et velegnet navn for en kro.

- Kurser
- Konferencer
- Restaurant - Bar
- Selskabslokaler
- Ring og få et tilbud

Weekendmenu: **2 retter kr. 88,00**
3 retter kr. 99,00

*Hotel
Lautrup
PARK*

Bordbestilling:
 tlf. 44 68 10 00
 Hotel Lautruppark,
 Borupvang 2, 2750 Ballerup

Skovlunde Billetsalgsted

SVEND JØRGEN JENSEN

Ballerupområdets struktur er skabt af transportvejene. Frederikssundbanen, der blev åbnet i 1879, skabte grundlag for, at Ballerup og Måløv blev udbygget som stationsbyer. De øvrige arealer lå uden for de større transportveje (jernbanen og Frederikssundsvej), og deres byudvikling gik derfor først i gang på et langt senere tidspunkt.

Først i 1905 fik Skovlunde standsningssted for toget. Det ærgrede beboerne at se damptogene køre forbi Skovlunde. Derfor tilbød Anders Vilhelm Christensen, der ejede Skovlunde-gård, vederlagsfrit at overdrage et hjørne af gårdens marker til Statsbanerne mod, at der her blev etableret et billetsalgsted.

Ordet billetsalgsted var betegnelsen for et ekspeditionssted, der kun havde billetsalg og ekspedition af banepakker. Oprindeligt havde billetsalgstederne kun et meget begrænset billetsalg – indtil 1922 til højst fem forskellige destinationer. Efter 1922 kunne billetsalgstederne sælge billetter til en snes stationer, og siden er omfanget af billetsalg blevet udvidet til at omfatte stort set alle indenlandske ekspeditionssteder.

I det endelige »Tilbud om vederlagsfri Grundafstaaelse til Statsbanerne« skrev gårdejer den 17. maj 1904 under på følgende: »Jeg Gaardejer Vilhelm Christensen Ejer af Ejendommen Matr.

Nr. 11 af Skovlunde By, Ballerup Sogn, Smørum Herred, Kjøbenhavns Amt, forbinder mig herved til at afstaa vederlagsfrit til Statsbanerne af min nævnte Ejendom i Anledning af Oprettelse af et Billetsalgsted ved Skovlunde og dettes mulige Udvidelse til Holdeplads det paa vedhæftede Skitse med rød Skravering angivne Areal nemlig 7 Skp. Land Syd for Banen og 1 Td. Land Nord for Banen, for sidstnævnte Areal Vedkommende under Forbehold af at der aabnes mig Vejforbindelse over Matr. Nr. 1 mellem de overskaarne Lodder af Matr. 11.«

En holdeplads, som billetsalgstedet senere kunne udvides til, havde samme ekspeditionsomfang som en station, men dog ingen ekspedition af ekspresgods, køretøjer og lig, og kun begrænset billetsalg (15–25 forskellige destinationer deriblandt København). Betegnelsen holdeplads ændredes fra 1922 til station, som regel bestyret af en stationsmester.

Matr. nr. 1 var skolelodden – der, hvor Skovlunde Skole blev bygget i 1936, og hvor der i dag er kommunalt delkontor.

Beboerne betalte

Chresten Peter Rasmussen, der ejede gården Fløjholm 1906–37, skriver i sine efterladte optegnelser, at beboerne i Skovlunde selv måtte betale for opførelsen af billetsalgstedets ventebyg-

ning. Denne oplysning bekræftes af beretningen om de arbejder, som baneafdelingen udførte i driftsåret 1904–05. Af beretningen fremgår det, at baneafdelingen foruden de arbejder, der henhørte under vedligeholdelsen, i driftsårets løb havde udført arbejder dels for driftens andre afdelinger, dels for statskassen og dels for fremmede. Under »fremmede« anføres bl.a. »Anlæg af et Billetsalgsted ved Skovlunde for Beboerne«. (Driftsberetning).

Af Anders Vilhelm Christensens skriftlige tilbud fremgår det desuden, at beboerne skulle stille 6.000 kr. i sikkerhed for dækning af Statsbanernes udgifter ved billetsalgstedets oprettelse. De afsnit i tilbudet, som angik disse udgifter, blev på beboernes vegne tiltrådt af gårdejer Lars Berthelsen, Kavsbjerggård. Omkostningerne ved skødet udfærdigelse, stempeling og ting-

læsning skulle ligeledes godtgøres af beboerne, mens sognerådet forpligtede sig til at fri den afståede lod for præjudicerende (tidligere fastsatte) hæftelser.

Der var nogen usikkerhed med hensyn til, hvorledes udgifterne til ventebygningens opvarmning, belysning, rengøring m.m. skulle dækkes. I en skrivelse af 1. september 1904 fra Ministeriet for offentlige Arbejder forlyder det: »Efter Modtagelsen af Generaldirektionens Skrivelse af 20. f.M. (1902/756) bifalder Ministeriet herved, at de fornødne Anlæg til Oprettelse af et Billetsalgsted ved Skovlunde mellem Herløv og Ballerup Stationer paa Frederikssundbanen bringes til Udførelse paa de i nævnte Skr. nærmere angivne Vilkaar, hvorved bemærkes, at der herfra intet haves at erindre imod, at Beboerne af den paagældende Egn betale et Ve-



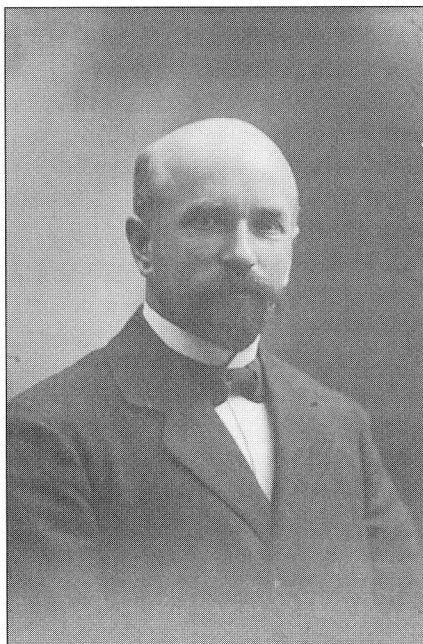
Ældste kendte billede af Skovlunde Billetsalgsted. Damptoget, der kommer fra Ballerup, skal til at passere Torvevej. Til højre for banen ledvogterhuset og tjenesteboligen. Postkort fra ca. 1910.

derlag af 1600 Kr. en Gang for alle til Statsbanerne i Stedet for at overtage den fremtidige Belysning, Opvarmning, Renholdelse, Vedligeholdelse og Brandforsikring af Ventebygningen, indtil en Udvidelse til Holdeplads finder Sted.«

Den 22. december 1904 indstillede trafikbestyreren i De danske Statsbaners trafikafdelings 1. kreds, at der blev givet ledvogter nr. 419, J. Olsen, der fra 1. januar 1905 skulle overtage billetsalgstedet Skovlunde, en månedlig godtgørelse for billetsalg, kontorhold m.m. på i alt 24,50 kr. Det var den samme godtgørelse, som ledvogteren tidligere havde fået for Vanløse Billetsalgsted. Ledvogteren skulle have 10 kr. for billetsalg og 14,50 kr. for kontorhold, opvarmning, belysning og rengøring.

Trafikbestyrerens skrivelse blev oversendt til direktøren for baneafdelingen med anmodning om at oplyse, om beboerne ved billetsalgstedet selv havde overtaget opvarmning, belysning og rengøring af dette.

Først efter en del skrivelser frem og tilbage nåede man frem til en afklaring af problemet, og det ser ud til, at beboerne i Skovlunde gerne ville spare engangsbeløbet til Statsbanerne. I en skrivelse den 30. december 1904 fra direktøren for baneafdelingen til direktøren for trafikafdelingen hedder det: »Opvarmning, Belysning og Rengøring af Ventebygningen ved Skovlunde Billetsalgsted vil blive overtaget af Beboerne. Saafremt disse senere ønske sig fritaget for nævnte Ydelser mod udredelse af et Vederlag en Gang for alle, vil nærmere Underretning herom blive tilstillet Hr. Direktøren.«



Anders Vilhelm Christensen, der ejede Skovlundegård 1897–1912.

Indvielsen

Skovlunde Billetsalgsted blev anlagt øst for Torvevej. Det var en stor begivenhed for byen, da billetsalgstedet blev indviet den 10. januar 1905. Anders Vilhelm Christensens ældste datter, Margrethe Christensen, fortæller i bogen »Da jeg er født i Ballerup«, at lokomotivet var pyntet med granguirlander, og børnene fik fri fra skole, så de kunne se det første tog holde ved stationen.

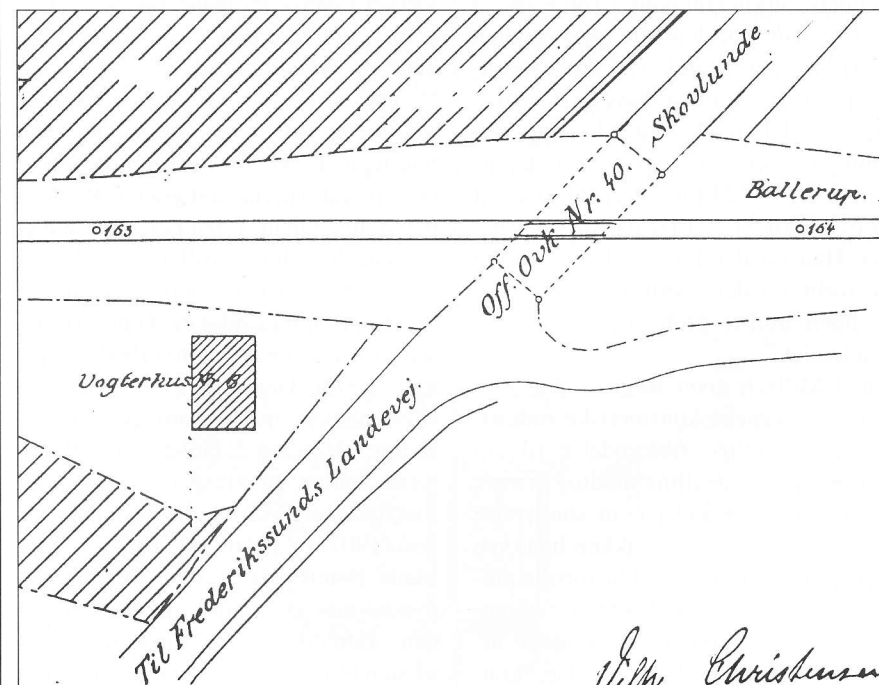
Chresten Rasmussen oplyser, at beboerne i Skovlunde mødte op og kørte med toget til Ballerup, hvor der på kroen var arrangeret et festmåltid i dagens anledning.

Efter etableringen af billetsalgstedet blev der oprettet en lejekontrakt mellem Anders Vilhelm Christensen og Statsbanerne. Ifølge lejekontrakten udlejede Statsbanerne et jordareal beliggende ved Skovlunde Billetsalgsted til gårdejeren. Det var en del af den jord, han netop havde afstået! Men Statsbanerne har vel haft brug for en, der kunne passe den del af den nyerhvervede landbrugsjord, der ikke blev anvendt til billetsalgstedet. Derudover har der måske været problemer med at etablere en vejforbindelse over skoleloden mellem de overskårne lodder af matr. 11 nord for banen.

Lejemålet, der blev påbegyndt den 1.

april 1905, kunne fra begge sider opsiges med tre måneders varsel. Lejeren måtte selv skaffe sig adgang til det lejede areal og selv bekoste de fornødne adgange.

I lejekontraktens § 5 hed det endvidere: »Det lejede maa ikke uden Statsbanernes Samtykke bruges til Udgravning, Opfyldning i Højde over Gade eller Vej, Opførelse af Bygninger, Indlæg af Vand-, Lys- og Kraftledninger eller saadanne Anlæg, som kunne være til Skade for Jærnbanen eller dens Brug, ej heller maa det uden Statsbanernes Samtykke bruges til Opslag af Reklameskilte, Avertering eller deslige...«



Skitsen med det skraverede areal, som Anders Vilhelm Christensen henviser til i sit tilbud til Statsbanerne.

Arkitekten

Den første bygning ved Skovlunde Billetsalgsted blev tegnet af Heinrich Wenck (1851–1936). Han var arkitekten bag de fleste af Statsbanernes stationsbygninger i perioden 1894–1921 og tegnede bl.a. Københavns Hovedbanegård, der blev indviet i 1911.

Ifølge Peer Thomassen var Wenck en fremragende arkitekt med et nøgternt syn på tingene. Hans bygninger var solide rødstensbygninger uden for mange dikkedarer, men med tiden udviklede han »en forkærlighed for fantasirige detaljer«. (Thomassen, side 5). Denne forkærlighed kom bl.a. til at præge ventebygningen i Skovlunde.

Heinrich Wenck gennemgik Kunstakademiets arkitekturskole 1869–76. I 1878 vandt han den lille guldmedalje. I 1891 blev han arkitekt ved statsbanelæggene efter forud at have beskæftiget sig en del med lignende opgaver, muligvis ført ind derpå ved faderens stillinger. I 1894 blev Wenck udnævnt til overarkitekt ved De danske Statsbaner. Han var den første i denne stilling og forblev i den indtil 1921. Han var desuden titulær professor ved Kunstakademiet.

Knud Millech giver følgende karakteristik af Wencks kunstneriske indsats: »Den væsentlige tilskyndelse til sin kunstneriske indstilling modtog Wenck vistnok fra England på sin studierejse 1883–85. Dette gælder sikkert hans syn på den frie anvendelse af historiske motiver, den fortrinsvise benyttelse af ægte danske materialer, bygningens afstemning mellem bestemmelse, konstruktion, udformning og dermed mellem det indre og ydre [...] Stærkere end

den egentlig kunstneriske form, hvis motivbehandling ofte har forekommet eftertiden noget udvendig og fjern fra opgaven, virker i almindelighed hos Wenck hans kærlighed til hjemligt, håndværksmæssigt byggesæt. Ved deres venlige hygge, navnlig i det indre, betegner hans stationsbygninger som helhed et fremskridt.« (Dansk Biografisk Leksikon, side 383–384).

I bogen »Danske Jernbaners Byggeri« skriver Mads Østerby: »Arkitektonisk er Wencks embedsperiode den betydeligste. Wenck blev uden overdrivelse den arkitekt, der i størst udstrækning kom til at udforme DSBs bygninger i slutfasen af opbygningsperioden.

Wenck kom til at stå fadder til hovedværket i dansk jernbanearkitektur, Københavns tredje banegård, Hovedbanegården.« (Østerby, side 27).

Wencks virksomhed i statsbanernes tjeneste var umådelig omfattende, men han tegnede ikke blot til Statsbanerne, også privatbanerne nød godt af Wencks betydelige talent. I den periode, da han tegnede Skovlunde Billetsalgsted, forsynede han mange andre strækninger rundt omkring i landet med interessante stationsbygninger: Præstø (1900), Hammel (1902), Gedser 2 (1903), Lygten (Københavns eneste større privatbanestation), Herning 2, Holstebro 2, Bagsværd Station på Slangerupbanen (alle fire stationer 1906), Korsørs anden station (1907) og Odense 2 (1914).

Mads Østerby skriver, at Wenck begyndte hos DSB som medhjælper for den aldrende og på det tidspunkt næsten blinde Holsøe. Det var ved bygningen af Helsingørs renæssancebanegård, som af mange er tilskrevet Wenck,

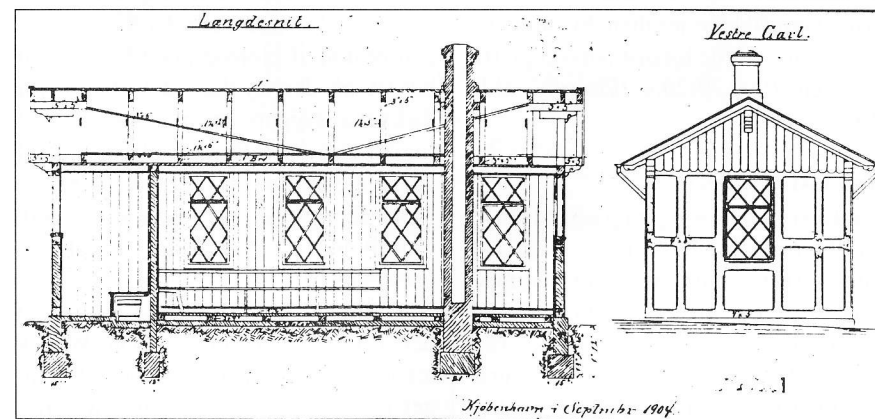
men må betegnes som et holsøesk værk.

Østerby skriver videre: »Omkring århundredeskiftet tegnede han Københavns første egentlige godsbanegård, et værk i en slags syntetisk, neo-nederlandsk renaissance. Denne linie fortsatte Wenck ved bygningen af Hovedbanegården. Endnu tydeligere end den færdige Hovedbanegård er disse træk prentet i Wencks oprindelige udkast, som ikke mindst af økonomiske grunde aldrig blev realiseret. I Esbjergs jernbanestation fra 1902 har Wenck udfoldet sig mere i overensstemmelse med tankerne i det oprindelige projekt til Københavns Hovedbanegård. Også Wenck var en arkitekt, der udviklede sig. Havde Holsøe bevæget sig fra en syntetisk neo-romantik til en reproduktiv neo-renaissance, så gik Wencks vej fra en syntetisk neo-renaissance, der slet ikke var så dansk, som Wenck vist nok selv mente, over en reproduktiv neo-barok som i jernbanestationerne i f.eks. Odense og Korsør til den nær-

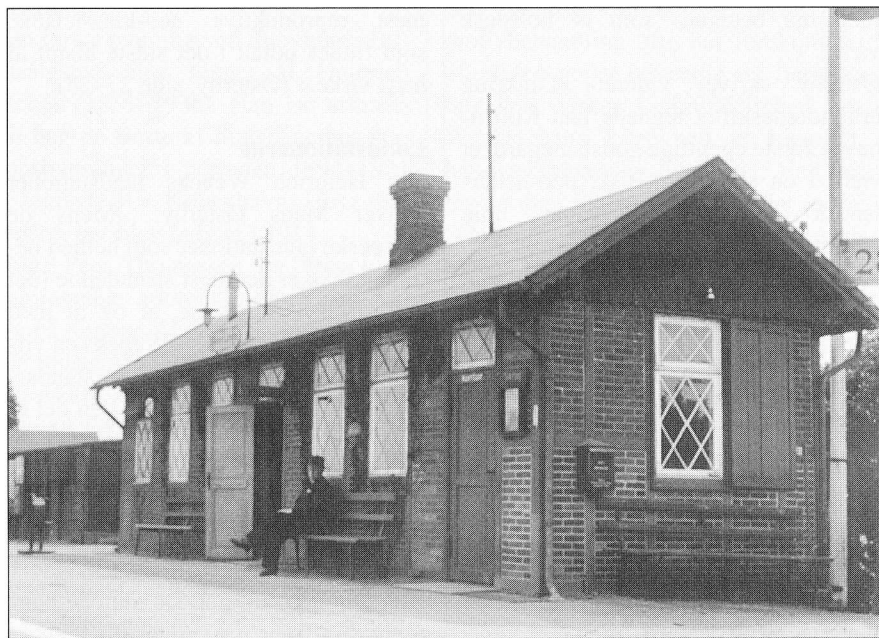
mest reproduktive neo-klassicisme, som findes udtalt i det sidste afsnit af hans virke.« (Østerby, side 27–28).

Landstationerne

Om Heinrich Wencks landstationer skriver Mads Østerby: »Mens de holsøeske landstationer som helhed betragtet ikke er det mest spændende (det er fortrinsvis langhuse, af og til med tværlænger), frembyder Wencks en vifte af variationer, omend visse standarder kan aflæses af dem alle. I en del af de wenckske landstationer anslås en landlig, romantisk streng [...] Det udtalte stationspræg, som er karakteristisk for mange af de ældste danske landstationer, ikke mindst Holsøes, forsvinder efter århundredskiftet. De murede bondehusparafraiser, leveret af Wenck, Plesner og andre samtidige jernbanearkitekter, minder mest af alt om en række af de stuehuse, der blev opført fra omkring midten af forrige århundrede som afløsere for de tidligere bindingsværkshuse til mange gårde rundt



Heinrich Wencks tegning af ventebygningen ved Skovlunde Billetsalgsted.



Skovlunde Station 1940. Foto: DSB Jernbanemuseet, Odense.

om i landet. Som tidligere bemærket dukker landstationerne af den syntetiske type først op i den romantiske periodes sidste fase. De første danske landstationer var vel nok mere nøgterne, signifikante jernbanebygninger i modsætning til de hjemstavnsagtige fra perioden 1900–1920.« (Østerby, side 28).

Stationsbygningen

Den første stationsbygning i Skovlunde var »hjemstavnsagtig«. Det var en bindingsværksbygning med udfyldningsværk af røde sten. Af »Betingelser for Opførelsen af en Ventebygning ved Skovlunde Billetsalgssted« fremgår det, hvordan og af hvilke materialer, Statsbanerne ønskede, entreprenøren

skulle opføre bygningen. Til det synlige murværk skulle anvendes første sortering maskinforarbejdede røde mursten, mens bindingsværkstømmeret skulle være første sortering sydsvensk savskåret fyrretømmer. Tagbeklædningen bestod af pløjede brædder, der var høvlet på den synlige del. Taget var dækket af tagpap, der blev strøget med linoleumstjære. Den synlige del af spærene var høvlede og udskårede.

Mads Østerby skriver, at bindingsværk er forholdsvis ualmindeligt i dansk stationsbyggeri, men at Wenck vel nok er den arkitekt, der flittigst har anvendt det i jernbanebygninger. Da Wenck tegnede Østerport Station, der blev taget i brug i 1897, anvendte han i rigt mål bindingsværket som virkemiddel.

Efter Østerbys mening, er stationen »kuriøs i alle henseender og nærmest ubestemmelig stilmæssigt.« Han spørger, om det er »en syntese over et mindre herresæde fra senrenaissancen?« (Østerby, side 35).

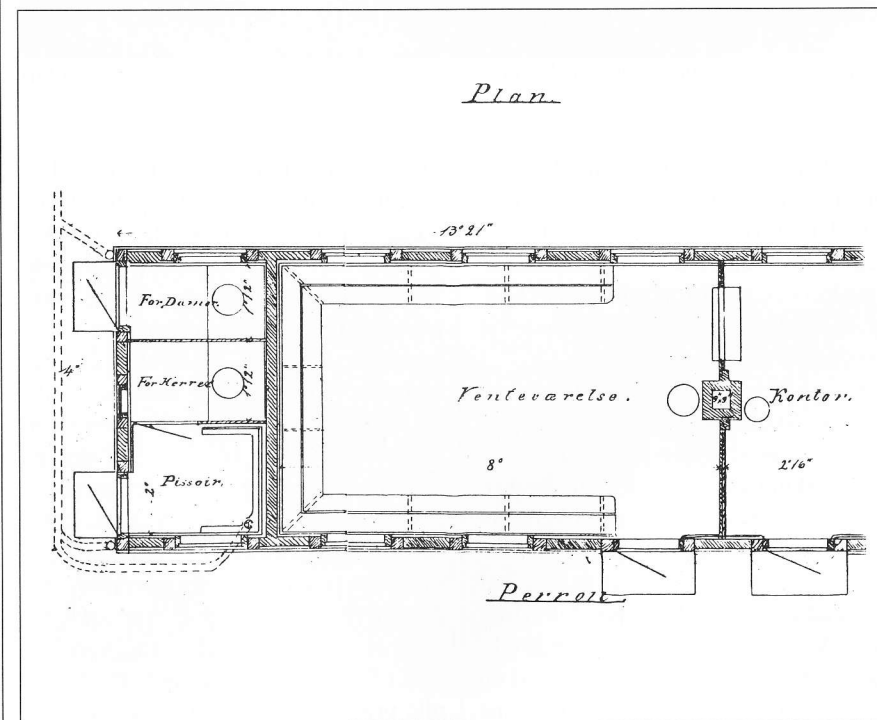
Om Amagerbro Station fra 1907, som Wenck tegnede til Amagerbanen, skriver Østerby, at den fremtræder kulissegagtigt med kunstfærdigt bindingsværk, der er »lidt for kunstlet til at være marv og ben i et ægte landhus. Den wenckske hjemstavnstil har foreløbig ikke sat blomst.« (Østerby, side 59).

Venteværelset

I den vestlige ende af stationsbygningen

var der kontor, i den østlige ende retirader og pissoir. Imellem kontoret og retiraderne lå venteværelset. Skillerummet mellem kontor og venteværelse var opført af to lag høvlede, pløjede og staffede første sortering brædder, der i bredde m.m. svarede til den øvrige vægbeklædning. Det var forsynet med et billetvindue, hvori der i stedet for den midterste af de nederste ruder sad en stærk bliklem med hængsler, anslagslister og lukketøj. Understykket i billetvinduets karm var gjort så bred, at det til begge sider dannede en hylde. Bliklemmen i billetvindet blev senere erstattet af en Wellejus billettromle.

I venteværelset var der anbragt en fast



Udsnit af ventebygningens grundplan. Den vestlige gavl ses ikke på planen.



Nordsiden af stationsanlægget, hovedbygning. Foto: Strækningsregistranten, DSB bygning, 1987.

bænk langs de tre af væggene. Den var forsynet med ben af planker og sæde af brædder. Over bænken var der på vægbeklædningen fastskruet en bred liste. Skorstenen var opført mellem kontor og venteværelse, og begge rum var forsynet med kakkelovn.

Ib Spang Olsen, der besøgte sin bedstemor i Skovlunde i slutningen af 1920'erne, giver i bogen »Fra Purløgsbed til Skumpelskud« følgende beskrivelse af venteværelset: »Inde i ventesalen var der sand på gulvet og spyttebakke og tegn på, at den stadigvæk var nødvendig. Et Junghans pendulur, der hakkede den uendelige tid i småstykker, og en rude i den ene side med en lille messingcylinder, som man kunne banke på, hvis man ville påkalde sta-

tionsforstanderens opmærksomhed i anledning af indkøb af en billet. På væggen plakater for skovle af mærket Zink og den med manden, der som ung planter et æbletræ og som olding plukker et æble, vistnok en reklame for et forsikringsselskab. Jeg syntes, det var længe at vente på at få et æble og var ikke sikker på, at jeg ville investere i en livsforsikring. Vi måtte sidde der på stationen så længe, fordi det var Bedstes overbevisning, at man skulle komme til stationen helst en time før toget gik. Hun tilhørte jo den generation, der blev ramt af tiden, aldrig overvandt det chok at opdage den betydning, som nogen tillægger klokkeslættet. De havde alle prøvet at komme ned på stationen på samme måde, som de for eksempel

gik til smeden eller pottemageren og ventede at opnå, hvad de var kommet for, at møde den person, der holdt til der. Men på stationen fik de sandelig at vide, at to-toget var gået klokken to. Så derfor sad både Bedste og tante Marie og Bodil fra overdrevet altid med deres tasker på skødet i tre kvarter i enhver ventesal.« (Spang Olsen, side 43–44).

Retiraderne

Skillerummet mellem venteværelse og retirader var opført af en halvstensmur. Gulvet i retirader og pissoir var af beton med et tykt pudslag af cementmørtel. I begge retirader var der anbragt sæder med forstykke og retiradetønder.

I retiradegulvene var der dannet en fordybning for tønderne, og i for-

dybningerne var der en afløbsrende, der fortsatte ud gennem den søndre sokkel gennem et glasseret rør.

Pissoirgulvet var lagt med fald til rønder, der havde fald til en glasseret rørbrønd.

Pissoirets vægge var beklædt med halvanden alen høje fint slebne skiferplader, der foroven var dækket med en gesims af træ. I retirede- og pissoirvinduerne var der anbragt ruder af mat glas i de nederste rammer.

Der var sørget for rigelig med udluftning. Til gengæld må det have været koldt at aflægge retiraderne besøg om vinteren. Retiradedørenes øverste fyldning var erstattet med jalousi. Desuden var der i pissoirets loft anbragt en rund ventil, og over denne sad der et lufrør



Cykelparkeringen syd for stationen. Foto: Strækningsregistranten, DSB bygning, 1987.

af zink, der var ført op over taget og forsynet med en tredelt hætte. Fra begge retiradesæder var et luftrør af zink ført gennem loftet og forbundet med ovennævnte rør.

Allerede dengang må Statsbanerne have haft problemer med graffiti. Esther Wolter (født Christiansen 1911), som boede i Skovlunde 1922–24, erindrere følgende retiradevers, som var skrevet på indersiden af døren til damernes retirade:

»Skynd dig i en fart,
toget kommer snart.
Kan du ikke hitte hullet,
sæt dig midt på gul'et.«

Man må håbe, at publikum undlod at følge den sidste del af opfordringen!

Mastesignalet

På ældre fotografier af Skovlunde Billetsalgsted (se side 51 og 64) ses foran ventebygningen på perronen et mastesignal, som var bestemt for lokomotivføreren. Mastesignaler på billetsalgsteder tilkendegav for tog, der efter tjenestekøreplanen skulle standse, når der var rejsende eller gods at optage, at toget skulle standse ved billetsalgstedet. Når signalet ikke blev vist, og toget ikke medførte rejsende eller gods til billetsalgstedet, skulle toget ikke standse. På billetsalgsteder, hvor alle togs standsning eller forbigørsel var fastsat i tjenesteplanen, blev signalerne ikke opstillet. (Signalreglement af 1935).

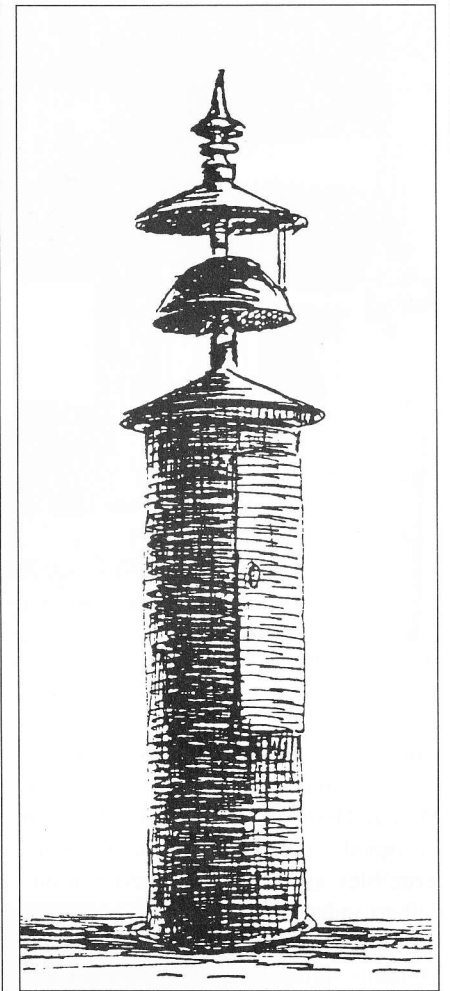
Klokkeværket

Ib Spang Olsen skriver: »Skovlunde station var ikke ret stor i min tid. Byg-

ningen var af træ og med uhyre kunstfærdige vinduessprosser. Udenfor stod en melankolsk udseende skildvagt af gråmalet jern, hvis totonede klokkespil fortalte, når toget gik fra Ballerup. Vi tog det som en opmuntring i den uendelige ventetid, vi gennemled på hjemturen. Jeg har aldrig rigtig begrebet, hvad det ubrudte snoretræk fra station til station, der aktiverede klokkespille- ne – et sikkert uhyre kostbart anlæg – egentlig gavtede togdriften.« (Spang Olsen, side 43).

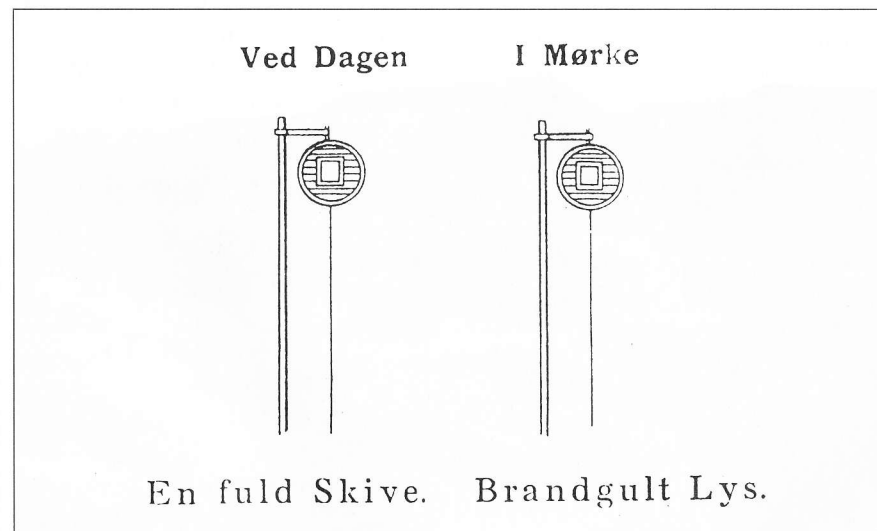
Ved offentlige niveauoverkørsler over banelinierne og på stationerne fandtes tidligere elektriske klokkeværker. Ved hjælp af disse kunne man fra en stations telegrafkontor samtidig give klokkesignaler til alle de pågældende steder mellem vedkommende station og nabostationens telegrafkontor. Ledningen, disse klokkeværker var indskudt på, benyttedes oftest samtidig som telegraf- eller telefonledning og kaldtes derfor henholdsvis telegrafringeledning eller telefonringeledning.

På stationer benyttedes ofte peronklokkeværker, der som regel var anbragt uden på stationsbygningen på siden ud mod perronen. På fotografiet af Skovlunde Billetsalgsted side 64 kan man imidlertid se, at stationens klokkeværk er et almindeligt linieklokkeværk. De almindelige linieklokkeværker bestod af en stor enkelt, dobbelt eller eventuelt tredobbelt klokke anbragt oven på et fritstående klokkehus. Ringningen blev frembragt af et løbeværk, der var anbragt inde i klokkehuset. Klokkesignalerne bestod af enkeltslag, dobbeltslag eller tredobbeltslag. Mellem hver afgivelse af fem slag var der et



Klokkeværket på Måløv Station. Tegning af Kjeld Johansen.

ophold på et kvart minut. Meldingssignalerne tilkendegav, at et tog kunne ventes, eller – hvis det blev givet på den signaliserende station – at et tog var ved at afgang. William E. Dancker-Jensen oplyser, at de elektriske styrede klokkesignaler desuden alarme-



Mastesignal: »Rejsende at optage«. Almindeligt Signalreglement 1903 (optrykt 1907).



Hovedbygningen med billetkontoret og den tidligere kiosk. Foto: Strækningsregistranten, DSB bygning, 1987.

rede ledbevogtningen ved de offentlige niveauoverkørsler over banelinien. Mellem Herlev og Ballerup fandtes fem overkørsler med ledbevogtning. Signalerne blev afgivet af stationerne umiddelbart inden togafgang, og efter at afmelding var foretaget.

Meldingssignalet for tog, som i køreplanen betegnedes med ulige tognumre, var en gang fem slag eller en kortvarig ringning, mens signalet for tog med lige tognumre var to gange fem slag eller to kortvarige ringninger. I køreplanen havde tog, der ankom til Skovlunde fra København, ulige numre, mens tog, der kom fra Frederikssund, havde lige numre.

Ud over meldingssignalerne kunne der afgives togindstillingssignal, der til-

kendegav, at det først ventede tog var indstillet, toggangindstillingssignal, der tilkendegav, at banestykket ikke ville blive befaret før kl. 5.00 næste morgen, samt alarmsignal, der tikendegav, at der på det pågældende banestykke var hændt noget usædvanligt, der kunne medføre fare.

Godsekspedition

Fra 1927/28 fik en række af DSB's billetsalgsteder »vognkasse-pakhuse« og begrænset stykgodsekspedition (max. 250 kg), og de blev således egentlig til små stationer. Allerede i 1922 ønskede beboerne i Skovlunde, at der blev anlagt læssespor til vognladningsgods, men det kom først den 1. juni 1928. I starten foregik ekspeditionen af vogn-

ladningsgods fra Ballerup Station, men allerede fra den 1. november 1928 foregik ekspeditionen fra Skovlunde. Læssespor blev nedlagt den 31. maj 1965.

Indbrud

Stationen lå ret ensomt nordøst for den gamle landsby, og sidst i 1920'erne blev den ifølge Ekstrabladet Danmarks mest omtalte jernbanestation på grund af en række indbrud. I løbet af en periode på tre år fandt der med regelmæssige mellemrum ikke mindre end 25 indbrud sted på stationen!

I Jernbaneforeningens medlemsblad Vor Stand fra 1928 gav Holger G. Hansen under mærket H.G.H. denne humoristiske beskrivelse af indbrudene: »Skovlunde – dette lille, nette Billetsalgsted paa Frederikssundsbanen –

har opnaaet en ganske særlig Art af Berømmelse, idet der nu har fundet Indbrud Sted ikke mindre end 23 Gange – er tre og tyve Gange. Udbyttet har været nogle og tredive Kroner, en Snes Breve og et Par Postpakker, som Tyven dog har ladet ligge paa Perronen antagelig med den Tanke, at hente dem en anden Nat. Der lader jo ikke til at være andre Vanskeligheder i Skovlunde end den, at brække Døren op.

Som Regel aabner Tyven Døren til Kontoret ved at brække et Stykke Karmtræ af med en Mejsel, hvorefter Vejen er fri. Dagen efter stiller en Tømrer, der indsætter et nyt Stykke Karmtræ, som Tyven saa brækker fra næste Gang. – Det er saare ligetil. – Hvis jeg var Tømrer, vilde jeg sende Skovlunde 2 Dusin Stykker Karmtræ, tilpassede



Perronen. Foto: Strækningsregistranten, DSB bygning, 1987.



Skovlunde Billetsalgsted. I forgrunden Torvevej med bommen. Fotografiet, der er taget af Holger G. Hansen, har tidligere været gengivet i Jernbaneforeningens medlemsblad Vor Stand, 1928. Foto: DSB Jernbanemuseum, Odense.

og malede, saa kunde Billetsælgeren selv hamre et nyt Stykke paa hver Gang, der havde været Indbrud. – Engang imellem lykkes det Tyven at ødelægge noget af Malingen paa Postvæsenets Pengeskab og en enkelt Gang har han faaet Skabet lukket op, men det var desværre for ham en Nat for tidligt, for næste Nat laa der et Pengebrev med 7.000 Kr. i Skabet, og det har jo nok været det, han har sigtet paa; han har bare taget Fejl af Datoen.

Tyven er aabenbart en Mand af trofast Karakter, siden han ikke svigter en gammel Ven, men bliver ved med at komme igen, og der synes at være al mulig Anledning for Politiet til ikke at tage Hensyn til Tyvens Beskedenhed,

der faar ham til at holde sig anonym, men at paaskønne hans Trofasthed ved at tildele ham Pension og fri Station – i Vridsløse. Dog, denne smukke Tanke maa vel opgives allerede i Starten, fordi det jo unægtelig ser ud til, at Tyven er betydelig snedigere end d'Hrr. Vogtere af Retfærdigheden.

Det er den samme Trofasthed, der gør, at Billedet af Skovlunde kommer i Bladet allerede nu, idet man jo kan befrygte, at Tyven paa Jubilæumsnatten render med hele Stationen. Saa det er bedst at sikre sig i Tide.« (H.G.H., side 40. Se Holger G. Hansens fotografi øverst på denne side).

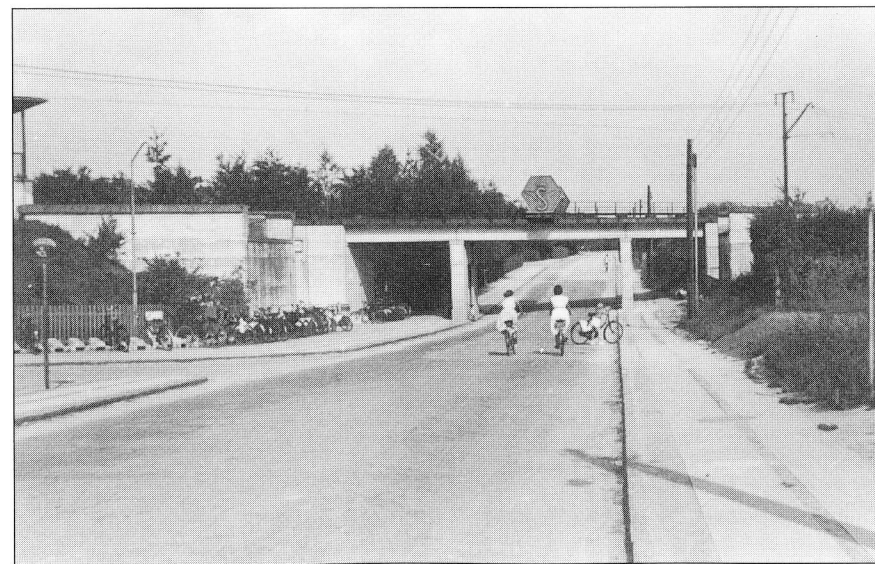
Jubilæumsnatten oprandt, men heldigvis løb tyven ikke med hele stationen! I

Ekstrabladet kunne man onsdag den 16. januar 1929 under overskriften »Jubilæumsindbrud paa Skovlunde« læse en artikel, hvori stationens leder, overportør Karl Jensen, fortalte om det 25. indbrud og de mystiske begivenheder, der havde fundet sted. Karl Jensen var tiltrådt stillingen ved Skovlunde Billetsalgsted den 1. juni 1924. Sammen med sin kone, der fungerede som medhjælp, boede han i en beskeden tjenestebolig ved siden af stationen.

Karl Jensen udtalte bl.a.: »Da min Kone Søndag Morgen kom ind paa Kontoret, fandt hun alt i den syndigste Uorden. Alle Skrivebordsskufferne var dirket op og deres Indhold strøet rundt paa Gulvet, ogsaa Pengeskabet havde Tyvene gjort Attentat paa, men uden Held. Hele deres Udbytte havde været nogle røde [rede?] Penge, der laa i en

Skuffe, en Del Abonnementskort til Banen og – to Blyanter! En knust Rude over Skrivebordet viste, hvilken Vej de var kommet ind. Politiet fandt en Del Fingeraftryk, men da Tyvene havde arbejdet med Vanter paa, hjalp det ikke stort – og vi er stadig paa bar Bund. Det var altsaa det 25. Indbrud – havde jeg vidst, at de ihærdige Tyveknægte vilde komme igen, skulde jeg dog alligevel have stillet et Glas Portvin og et Stykke Kransekage frem til dem...«

En banearbejder, der havde været Karl Jensens forgænger i embedet, blev mistænkt. De mystiske begivenheder kulminerede nemlig i hans tid på stationen, og han var desuden blevet afskediget på grund af forskellige misligheder. Efter at banearbejderen officielt var blevet afskediget, men endnu gik på stationen som medhjælper, havde der igen været



Torvejs underføring under den enkeltsporede viadukt. Foto: Regner Busk Sørensen, 1955.



S-toget ankommer til Skovlunde fra Ballerup. I baggrunden til venstre stykgodspakhuset. Foto: Regner Busk Sørensen, 1958.

indbrud. Pengeskabet var åbnet og tømt for indholdet, et par hundrede kroner. Men det var ikke dirket op – det var åbnet med en nøgle. Da der kun eksisterede én nøgle til pengeskabet, kom banearbejderen i skarpt forhør hos politiet, som imidlertid måtte opgive at trænge til bunds i sagen. Efter denne begivenhed tog Karl Jensen større pengesummer med over i lejligheden og lagde dem under hovedpuden om natten!

Ingen telegrafstation

For beboerne i Skovlunde var det forbundet med ret stort besvær at afsende og modtage telegrammer, da der ikke fandtes en telegrafstation i Skovlunde. Det lille postkontor ved billetalsgstedet

ekspederede kun den almindelige post. Skulle man afsende telegrammer, måtte man tage til posthuset i Ballerup. Ved forsendelse af telegrammer til Skovlunde måtte disse ligeledes sendes til Ballerup Postkontor, hvorfra de pr. bud blev bragt til modtageren i Skovlunde. Dette medførte, at der for hvert telegram, der sendtes til Skovlunde, alene i budløn skulle betales 2 kr.! Derfor rettede sognerådet i 1943 henvendelse til Post- og Telegrafvæsenet for at få oprettet en telegrafstation i Skovlunde.

Stationen flyttes

Stationen fik ikke nogen betydning for byens udvikling. Da S-banen mellem København og Valby åbnede i 1934,

var det allerede planen, at banen skulle forlænges mod Ballerup og Glostrup, men først i 1941 førtes S-banen videre til Vanløse.

Da strækningen Vanløse–Ballerup stod foran elektrificering, blev stationen flyttet fra østsiden af Torvevej til vestsiden. Den 29. april 1939 foretog Statsbanerne en besigtigelses- og ekspropriationsforretning, hvortil beboerne omkring stationen var tilsagt. I forbindelse med ekspropriationsforretningen blev der udarbejdet en plan over den nye stationsforplads. Sporet ved stationen blev løftet, og der blev opført en viadukt. Forhenværende borgmester Ove Hansen oplyser, at en del af arbejdet ved opførelsen af dæmningen blev udført som nødhjælpsarbejde.

I bogen »Flere forsvundne stationer« skriver Morten Flindt Larsen, at bil-

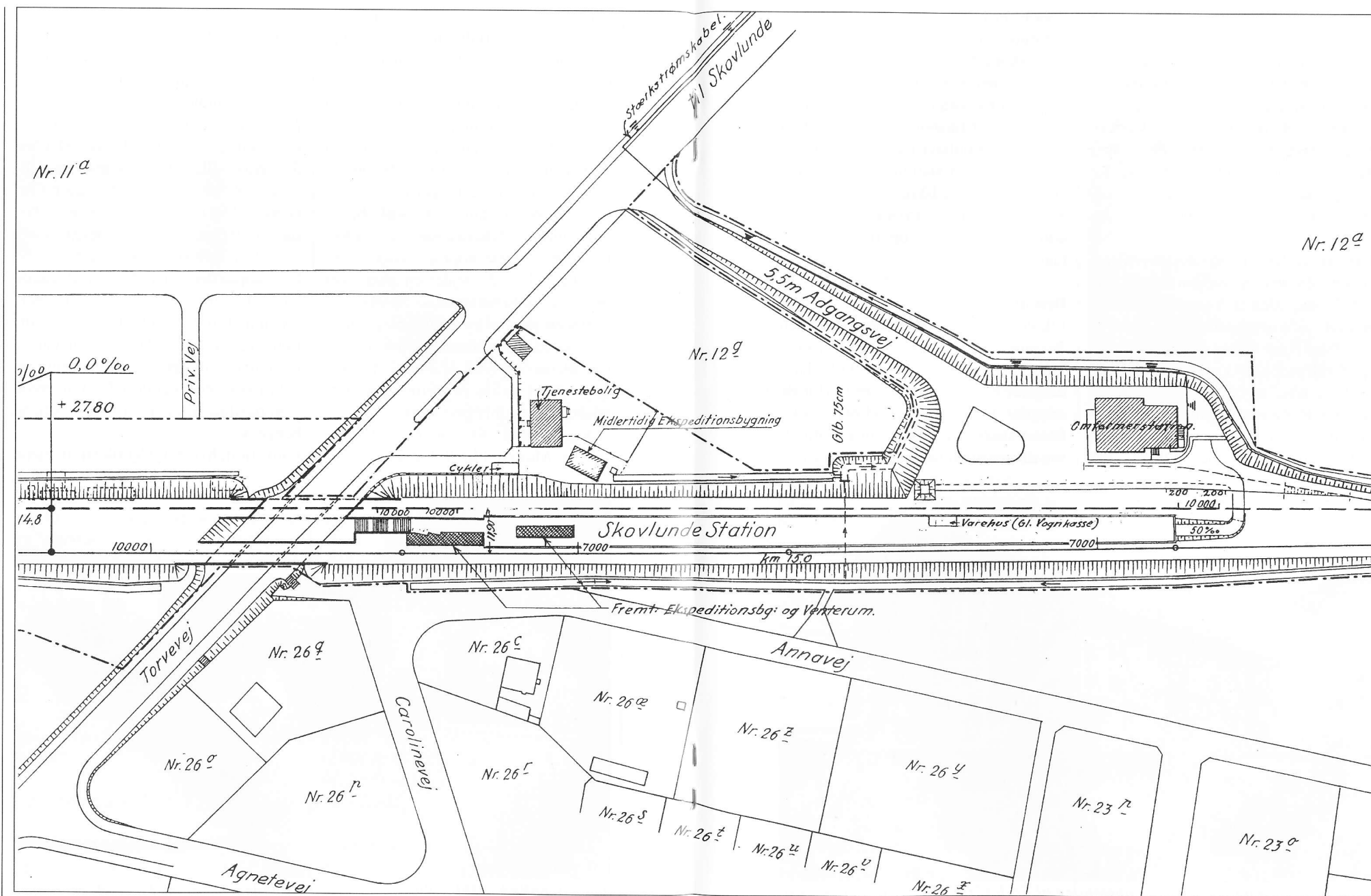
letsalgstedets nydelige lille stationsbygning i 1940 blev erstattet af et træskur, som man byggede til formålet. Der havde dog inden da i en kort periode været midlertidig ekspedition i en privat villa, som lå ved siden af stationen. (Flindt Larsen, side 44). Det var den hvide villa »Wimbledon«, der tidligere blev ejet af trikotagefabrikant Chr. Hansen. Villaen blev senere tjenestebolig for stationslederen. Både træskuret og villaen lå vest for Torvevej.

En trappe, der var opbygget af gamle jernbanesveller, førte mod syd fra peronen ned til den midlertidige ekspeditionsbygning, som lå i gadeniveau. I bygningen var der et lille venterum og et billetalsgsted, der desuden fungerede som posthus. Én person kunne betjene begge dele.

Poul Hjort, hvis far, Henrik Hjort, ejede



Tjenesteboligen »Villa Wimbledon« ved Skovlunde Station. Foto: Regner Busk Sørensen, 1955.



Udsnit af plan over Skovlunde Station tegnet i 1948 i forbindelse med planlægningen af 2. spor Vanløse-Ballerup. DSB rådgivning, Tegnings- og Sagsarkiv.

Danmark til at transportere bygningen til gården på en blokvogn. På Kildegården blev stationsbygningen opsat på det sted, hvor det gamle stuehus fra udskiftningens tid i en årrække havde fungeret som udhus – og her står Skovlunde Billelsalgsted fra 1905 den dag i dag! (Det er Jørgen O. Bjerregaard, der venligst har gjort mig opmærksom på, at den gamle stationsbygning stadig eksisterer).

Poul Hjort fotograferede stationsbygningen, da den var ankommet til gården. På bagsiden af fotografiet har han skrevet: »Skurvognstransport 1943«, men Poul Hjort mener i dag, at flytningen fandt sted i 1941.

Kildegårdens nuværende ejer bruger den gamle stationsbygning til opbevaring af værktøj og haveredskaber. I den ende af bygningen, der tidligere var

kontor, er der indrettet hønsehus, og i det rum, hvor retiraderne var, står i dag en olietank. Ejeren er i gang med at restaurere den gamle bygning, der kommer til at fremstå med mørkegrønt bindingsværk. Murstenene dækkes af et pudslag, som bliver malet gult. En opmåling viser, at stationsbygningen har en længde på ca. 12 m og en bredde på 3,50 m. Højden fra sokkel til tagudhæng er 2,80 m, og fra sokkel til tagryg ca. 4 m.

Den nye station

I Ballerup-Maaløv Avis kunne man den 7. januar 1942 læse, at banechef Flensborg i anledning af årsskiftet havde givet bladene en redegørelse for de arbejder, DSB agtede at udføre i 1942. Blandt disse arbejder var bl.a. opførelsen af nye stationsbygninger i Husum,



Ventebygningen fotograferet ved ankomsten til Kildegården i 1941 eller 1943. Foto: Poul Hjort.

arbejder, DSB agtede at udføre i 1942. Blandt disse arbejder var bl.a. opførelsen af nye stationsbygninger i Husum, Herlev og Skovlunde. Banechefen havde udtalt, at disse meget snart ville blive påbegyndt. Der skulle dog gå nogle år, før banechefens udtalelser blev til virkelighed.

I 1943/44 påbegyndte man arbejdet med det nye perronanlæg på vestsiden af Torvevej. Her byggede man en såkaldt ø-perron, der skulle ligge mellem to spor. Man anlagde dog i første omgang kun ét spor langs den nordlige side af perronen, da der ikke skulle være krydsningsmuligheder. En overgang lå sidesporet for godstrafikken langs perronens sydside. I forbindelse med opførelsen af perronen genbrugte man en del materialer, idet bl.a. perronforkanterne stammede fra de nedlagte fjerntrafikperroner ved Enghave.

På grund af den tyske besættelse gik arbejdet med elektrificeringen af Ballerupbanen imidlertid næsten helt i stå bl.a. fordi der var mangel på beton og cement, som tyskerne var storbrugere af. Ballerup-Maaløv Avis bragte den 27. januar 1943 følgende notits: »Trafikminister Elgaard mødte forleden i Folketingets Finansudvalg i anledning af, at Finansudvalget ønskede nærmere Oplysninger angaaende Elektrificeringen af Valby-Ballerup Linjen. Trafikministeren meddelte, at dette Arbejde som tidligere omtalt er indstillet indtil videre paa Grund af Materiale-mangel. Der kan ikke faas det fornødne Kobber til ledningsnettet. Det kan anses som givet, at Projektet først virkeliggøres, naar der igen er Fred.«

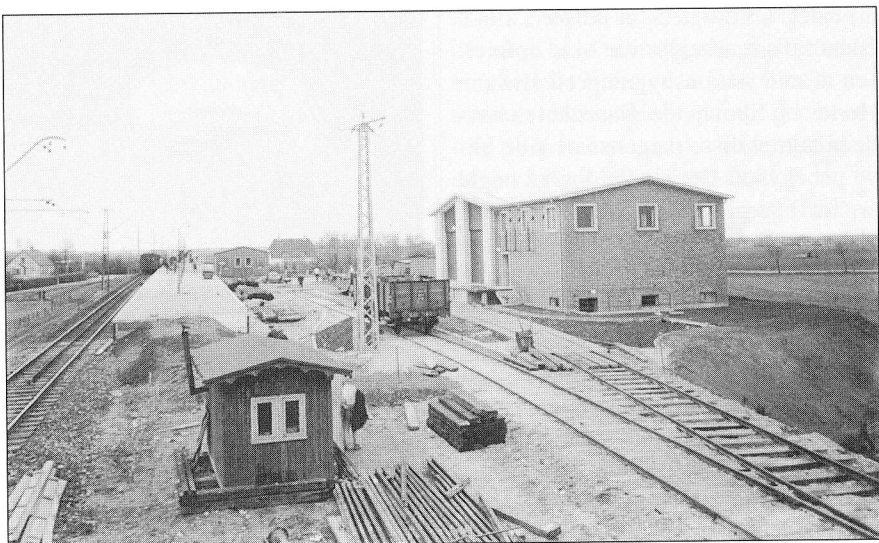
Samme dato kunne avisen dog også



Henrik Hjort, der ejede Kildegården 1921-67.

meddele, at DSB havde overdraget udførelsen af jord-, vej- og afvandingsarbejder m.v. ved sænkning af Frederikssundbanen mellem Skovlunde og Ballerup til den tredje lavestbydende ved den licitation, der var blevet afholdt i slutningen af november måned det forrige år. Firmaet var Aktieselskabet Manniche & Hartmann, København, der ville kunne udføre arbejdet for 520.000 kr. Arbejdet ventedes påbegyndt snarest muligt.

Den 1. september 1943 blev trafikkespedient Karl Seemann ansat som bestyrer ved Skovlunde Billelsalgsted, hvor han i et par år havde været konstitueret. Seemann havde siden 1. juni 1917 gjort tjeneste rundt om på Sjælland. Den 1. oktober 1922 blev han



Omformerstationen i Skovlunde under opførelse 1949. Elektrificeringen er næsten fuldført, men der kører stadig motortog. Foto: DSB Jernbanemuseet, Odense.

overportør ved Herlev Station, hvor han siden gjorde tjeneste som trafik ekspedient, indtil han blev konstitueret som leder af Skovlunde Station. Karl Seeman boede med sin kone, Anna Seemann, i Herlev, indtil den nye tjenestebolig i Skovlunde blev færdig til indflytning.

Karl Seemanns søn, Ernst Seemann, oplyser, at hans far afløste Karl Jensen på Skovlunde Station, fordi forgænger, der var togføreruddannet, ønskede at genoptage arbejdet som togfører. Ernst Seemann fortæller videre, at faderen havde en medhjælper, der hed Kristoffersen. Medhjælperen boede sammen med sin kone på 1. sal i den hvide villa, og de to ægtepar skiftedes til passe stationen.

S-toget

Først i 1949 kom S-toget til Skovlunde, idet DSB elektrificerede strækningen til Ballerup – i første omgang ved, at Holtelinien tog fortsatte fra Vanløse til Ballerup. I forbindelse med elektrificeringen blev der opført et venterum på perronen.

Strømforsyningen til banen (1500 volts jævnstrøm) skete fra en nybygget omformerstation ved Skovlunde, som blev taget i brug den 17. januar 1949. Omformerstationen var en to-etagers bygning, der var opført i røde teglmursten på støbt sokkel. Bygningen havde en støbt rampe på punktfundamenter. I gavlen var der tre betonpillere og to grønne hejseporte. På taget, der var et lavt sadeltag med pap, sad der to aftrækshætter og en sirene. Sirenen blev

stillet den 14. maj 1949 under stor festivitets. På dette tidspunkt havde Skovlunde kun ca. 800 indbyggere, og det var første gang, DSB elektrificerede til et så tyndt befolket område. Man satse imidlertid på en kommende udbygning, idet man forventede en befolkningsstigning til ca. 20.000.

John Poulsen skriver i bogen »Københavns S-bane 1934–1984«, at banen i den første køreplansperiode frem til efteråret 1949 kun var S-bane på hverdage, idet trafikken Vanløse–Ballerup på søn- og helligdage blev bestredet af Frederikssundbanens motortog, der ellers nu endte i Ballerup. Det skyldtes to faktorer: dels at DSB havde en vis skepsis med hensyn til trafikunderlaget, da de store boligområder ved bl.a. Skovlunde først var under opførelse, og dels at de 16 tovgangstog, som var bestilt i forbindelse med fuldførelsen af Ballerupbanen, endnu ikke i fuldt omfang var leveret, hvorfor man frygtede vognmangel på sommerdage med stor udflugtstrafik til Klampenborg og Holte. (Poulsen, side 36).

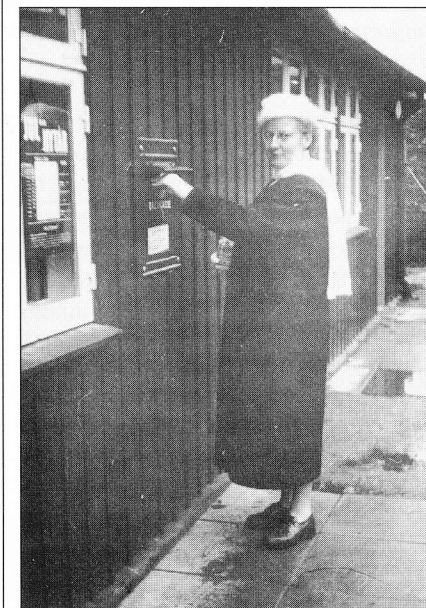
I 1951 blev den midlertidige ekspeditionsbygning afløst af en ny stationsbygning, som blev opført på perronen. Adgangen til stationen foregik nu ad en betontrappe fra Torvevej. Efter at ekspeditionen var flyttet, blev den tidligere ekspeditionsbygning anvendt som posthus.

Den nye hovedbygning var en et-etages, muret, pudset, hvid bygning opført på støbt sokkel. Bygningen havde muret skorsten. Perrontaget, der var et afvalmet, lavt sadeltag med pap, fungerede som tag for hovedbygningen. I den østlige del af hovedbygningen var der

billetsalg og opholdsrum for stationspersonalet. I den vestlige del af bygningen blev der på et tidspunkt indrettet en kiosk. Facaden ved billetsalg og kiosk var beklædt med sorte, vandrette brædder. Ved billetsalget var facaden forskudt diagonalt.

Dobbeltspor

John Poulsen skriver, at enkeltsporsdriften vest for Herlev ikke voldte de store problemer i de første år, men efterhånden som trafikmængden voksede, måtte der indsættes ekstratog, som på grund af enkeltsporet kun kunne køre mellem Herlev og København. Først i 1964 blev der bevilliget penge til



Posthuset, der var indrettet i den tidligere ekspeditionsbygning. Foto: Ragner Busk Sørensen, 1958.



Omformerstationen ved Skovlunde Station. Foto: Strækingsregistranten, DSB bygning, 1987.

på grund af enkeltsporet kun kunne køre mellem Herlev og København. Først i 1964 blev der bevilliget penge til dobbeltsporet, som var klar mellem Ballerup og Skovlunde i 1966. Det sidste enkeltsporede afsnit på den københavnske S-bane var Herlev-Skovlunde, som først var udbygget til dobbeltspor i 1970. (Poulsen, side 36).

I forbindelse med anlæggelsen af dobbeltsporet blev den gamle viadukt revet ned. Viadukten blev sprængt i stykker om natten, når der ikke kørte tog, og naboer til stationen kan berette, at betonstykkerne bogtavelig talt fløj dem om øerne.

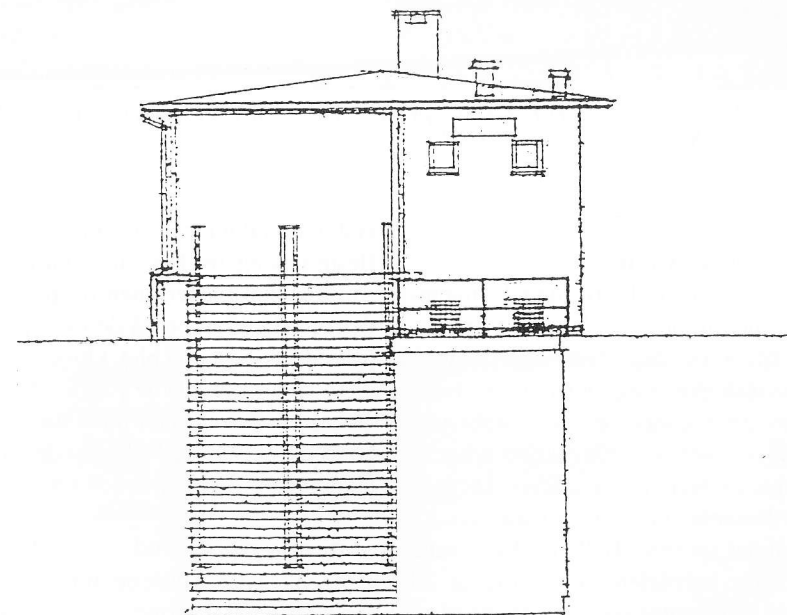
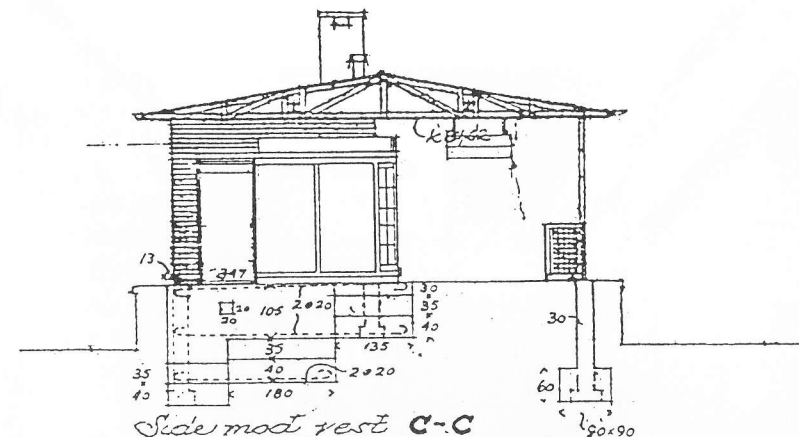
På nordsiden af den nye viadukt (den nuværende) står årstallet 1970 – det år, viadukten stod færdig.

Stationen moderniseres

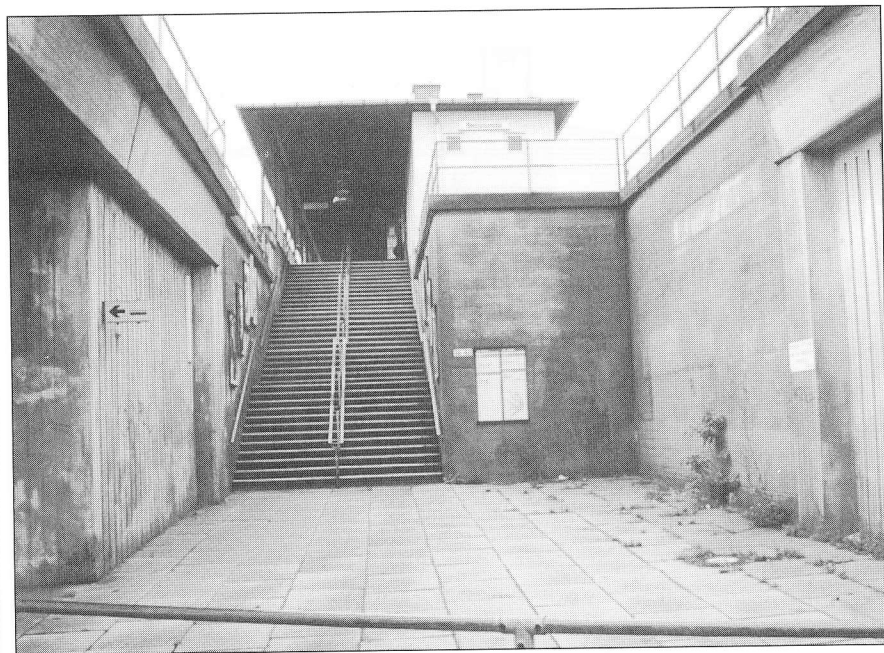
I 1982 foretog DSB en gennemgribende reovering og modernisering af stationen. Stationsbygningen og kiosken fik ny, sort træbeklædning, og taget over bygningerne blev fornyet. Der blev opsat nye lysamaturer på perrenen, og trappen fra Torvevej fik ny belægning.

Moderniseringen gjaldt dog kun det udvendige. Ekspeditionslokalet, der var gammelt og slidt og uden ret mange bekvemmeligheder, blev ikke moderniseret.

Den daværende stationsleder, S.A.T. Bjerre, kunne dog til lokalavisen udtale, at DSB havde lovet, at der snart ville komme dobbelte vinduer mod nord. Det glædede han sig til, for det havde tit



Ekspeditionsbygningens sider mod vest og øst. Planer med facader. Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Overarkitekten, 1949.



Den østlige trappe fra Torvevej til perron. Foto: Strækingsregistranten, DSB bygning, 1987.

Tunnel og elevator

I 1983 anlagde DSB tunnelgennemgang med trappe og elevator til perronen fra Skovlunde Torv og Annavej. Dette forbedrede adgangsmulighederne og bragte stationen i bedre kontakt med bymiljøet. Arbejdet blev udført uden, at det var nødvendigt at afbryde toggangen. Tunnelen blev simpelthen »skudt« ind under sporene. Ballerup Kommune dækkede halvdelen af udgifterne til tunnel og elevator samt udgifterne til en cykelparkering ved Annavej, mens DSB betalte den anden halvdel af de førstnævnte udgifter samt trappen til perronen.

Efter at tunnelen og elevatoren var

etableret, faldt kioskens omsætning. De fleste passagerer benyttede nu trappen fra tunnelen til perronen og passerede derfor ikke kiosken på deres vej til toget. Af denne grund blev kiosken flyttet til to sammenbyggede pavillonbygninger, som blev placeret uden for tunnelgennemgangen på Skovlunde Torv. Her opførtes også en toiletbygning.

Stationen registreres

I november 1983 blev der udarbejdet en registrering af stationen. Af registreringen, der blev revideret i oktober 1989, fremgår det, at der på dette tidspunkt stadig var adgang til perronen ad betontrappen fra Torvevejs underføring. Ved renoveringen havde trappen fået trin og

reposer belagt med sort, nopret gummibelægning. Trinforkanterne havde fået aluminiumsskinner, og der var monteret røde, plastbetrukne håndlister på bøjler på muren og på rørstativer midt i trappeløbet.

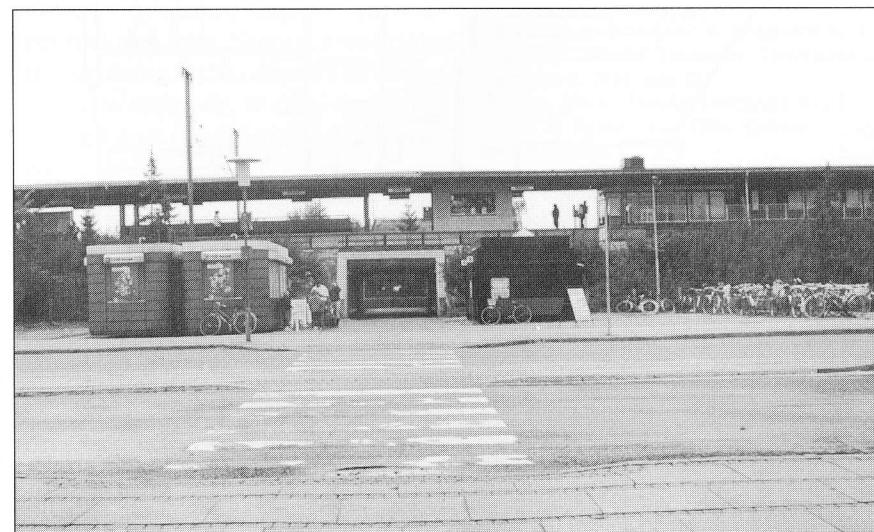
Perrontaget blev båret af to rækker sorte profiljernsøjler. Fire af disse søjler dannede hjørner for en sortmalet træbygning med brystninger af finér, som udvendigt var monteret med rød fender. Bygningen, der havde vinduer hele vejen rundt, var indrettet til venturum.

Fra Skovlunde Torv og Annavej kunne man via tunnelgennemgangen komme til perronen ad trappe eller ved at benytte elevator. Ved Annavej var der en kort trappe med gummibelægning og en asfalteret rampe. Rampen var adskilt fra fortovet af et rækværk af sortmalede rør.

Syd for sporarealet var der parkeringsplads for ca. 60 biler, cykelparkering for ca. 800 cykler fordelt på to pladser samt bus- og taxiholdeplads. Ved Annavej var der stativer for 42 cykler.

Af registreringens bedømmelse af stationen fremgår det, at hovedbygningen med perron og tunnel var acceptabel, dog burde skilte, plakater og inventar fra den tidligere kiosk fjernes fra facader og vinduer. Pladsen foran torvet manglede beplantning og belægning. Den ny kioskbygning virkede forsømt og skæmmede stationen.

I konklusionen hedder det: »Udflytningen af kiosken har medført en klar forringelse af et ellers pænt stationsmiljø. Den nye kioskbygning virker fremmed og bør fjernes eller erstattes af en, der svarer til toiletbygningen. Hele pladsen foran torvet bør reguleres med ny belægning og beplantning.« (Strækings-



Sydsiden af stationsanlægget. Til venstre for tunnelgennemgangen ses kiosken, til højre toiletbygningen. Foto: Strækingsregistranten, DSB bygning, 1987.

svarer til toiletbygningen. Hele pladsen foran torvet bør reguleres med ny belægning og beplantning.« (Strækingsregistrant).

Ny stationsbygning

For at afhjælpe disse mangler blev både kiosken og toiletbygningen fjernet, og der opførtes et tag, der skulle dække cykelparkering og en ny stationsbygning. Opførelsen af bygningen, der kom til at ligge i gadeplan på Skovlunde Torv, blev påbegyndt i efteråret 1993 og foregik som vinterbyggeri, idet man hængte presenninger op under taget og installerede en varmekanon. Den nye stationsbygning blev taget i brug den 14. februar 1994.

Den nuværende stationsleder, Egon Larsen, oplyser, at DSB i slutningen af 1980'erne havde planer om at ombygge stationens hovedbygning. Disse planer blev imidlertid opgivet, da det viste sig, at bygningen havde sat sig så meget, at der var store revner i fundamentet. I stedet for blev den gamle stationsbygning fra 1951 revet ned efter, at den nye var blevet opført. Nedbrydningen af bygningen fandt sted maj/juni 1995. Samtidig blev den østlige trappe til Torvevej sløjfet.

Der havde tidligere været ti-minutters drift ved Skovlunde Station, men det var flere år siden. Det var et stort ønske fra beboernes side, at ti-minutters driften blev genoptaget, og ønsket blev op-

fyldt med indførelsen af linie H+, der kørte fra den 27. september 1993.

Fra den 1. januar 1996 lukkede DSB for ekspedition i hele weekenden på Skovlunde og Herlev stationer, og fra den 1. april samme år blev Måløv Station helt lukket for ekspedition. Samtidig fik Ballerup Station indskrænket åbningstid for ekspedition på lørdage og søndage. Disse forringelser af servicen var til stor ulempe for brugerne af den kollektive trafik. Det gav desuden større utryghed for passagererne ved ophold på stationerne, når der intet personale var.

Selvom Anders Vilhelm Christensen var fremsynet, da han i 1904 overdrog Statsbanerne et stykke af sin jord til anlæggelsen af Skovlunde Billetsalgsted, kunne han umuligt have forudset den udvikling, stationen gennemgik i de næste 93 år. Elektrisk togdrift, elevator og ti-minutters drift er blot nogle af de moderne bekvemmeligheder, der præger stationen i dag. Skønt stationen ikke fik betydning for Skovlundes udvikling de første mange år, er den i dag uundværlig for en stor del af bydelens beboere.

Kilder:

Ballerup-Maaløv Avis, 7. januar 1942, 25. august 1943, 27. januar 1943.
Betingelser for Opførelsen af en Ventebygning ved Skovlunde Billetsalgsted i Stat. 162-63 af Frederikssundbanen. Kjøbenhavn den 24. september 1904.
Christoffersen, Knud B.: Banen sætter spor. Frederikssundbanen i 110 år 1879-1989. Thorsgaard 1989, side 94-98.
Chr. Rasmussen »Fløjholm« fortæller. Ved Knud Gormsen. Ballerup Historiske Forening. Årshefte nr. 7, 1961, side 4.
Da jeg er født i Ballerup. Udvalget for kulturelle

anliggender. Ballerup Kommune 1977, side 82-83.

Dansk Biografisk Leksikon. 3. udgave. Redaktør Sv. Cedergreen Bech. 15. bind. Gyldendal 1984, side 383-384.

Driftsberetning. De danske Statsbaner 1904-05. Bilag Litra T: Beretning om de af Baneafdelingen udførte Arbejder i Driftsaaret 1904-05, side 137. Ekstrabladet, 16. januar 1929, side 6 og 8.

Flindt Larsen, Morten: Flere forsvundne stationer. Forlaget Banebøger 1994, side 4-5, 44 og 50.
H.G.H.: 23 Gange, i: Vor Stand. Medlemsblad for Jernbaneforeningen. 30. Aargang 1928, side 40.
Jensen, Henrik: Fra pløjemark til villakvarter. Jubilæumsskrift 1948-1988. Udgivet af Parcelforeningen Toftholm 1988.

Poulsen, John m.fl.: Københavns S-bane 1934-1984. Forlaget Banebøger 1984.

Signalreglement af 1935. De danske Statsbaner, Generaldirektoratet, 1935.

Spang Olsen, Ib: Fra Purløgsbed til Skumpelskud. Gyldendal 1993.

Strækingsregistrant, DSB Bygningstjenesten. Registrering af Station Skovlunde. 14407 SKO. Registreret: Bgo HI RBG, ark Birgitte Wulff og ark Jan Færgemann. Revideret, Bygningsklassificeringen, ark Kristen Gudmunsson og ark Niels P. Holmsgaard. DSB. November 1983, rev. okt. 1989.

Thomassen, Peer: Forsvundne stationer. Forlaget Banebøger 1988, side 5 og 55.

Vejledning til forstaaelse af Telegraf og Telefonen. De Danske Statsbaner. Jernbaneskolen. København, 1918, side 52.

Østerby, Mads: Danske jernbaners byggeri. Et rids af et forløb 1844-1984. Odense Universitetsforlag 1984.

Tak til følgende for hjælp, støtte og inspiration:

Jørgen O. Bjerregaard, Ballerup Egnsmuseum.

William E. Dancker-Jensen, Lejre.

Poul Hjort, Hedehusene.

Finn Kristensen, DSB bygning.

Egon Larsen, Skovlunde Station.

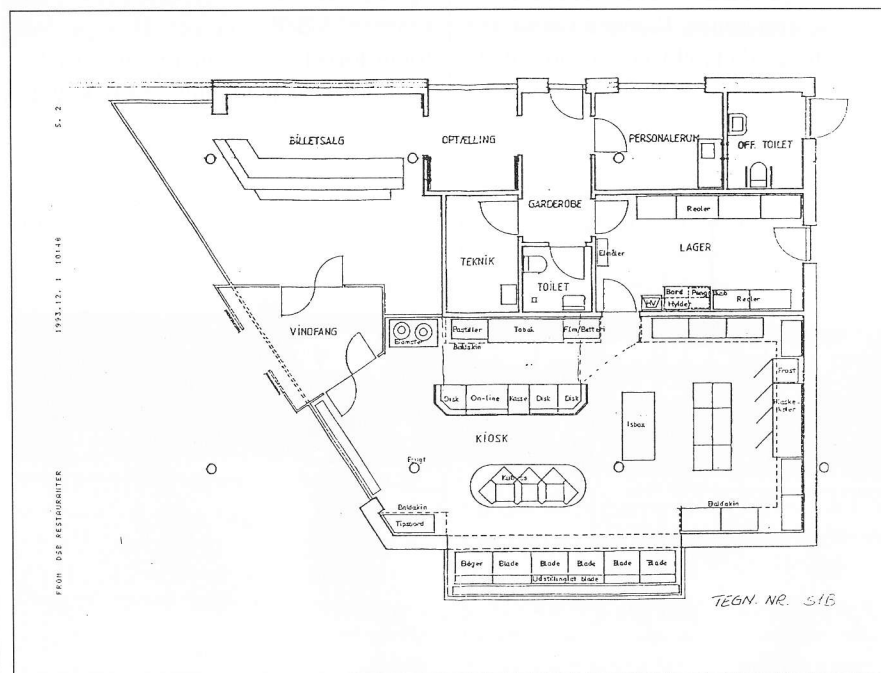
Morten Flindt Larsen, DSB regionaltog.

John Lindbjerg Madsen, DSB rådgivning, Tegnings- og Sagsarkiv.

Gitte Rausgaard, DSB Jernbanemuseet, Odense.

Ernst Seemann, Sorø.

Astrid og Regner Busk Sørensen, Skovlunde.



Grundplan over ny bygning til billetsalg og kiosk ved Skovlunde Station. Tegning: DSB restauranter 1993.

Investering med omtanke



Deres risikovillighed, investeringens tidshorizont og Deres behov for løbende afkast danner grundlag for vor rådgivning om investeringer, som passer til Dem. Kom ind i banken og få en drøftelse med vore specialuddannede investeringsrådgivere.

 **DEN DANSKE BANK**

Hvor lå den kommunale administration?

Jeg ser i Byhornet december 1996, at Henrik Mogensen og Dancker-Jensen er i disput over placeringen af den kommunale administration i Teknisk Skoles bygning, Bydammen 9. Jeg erindrere desværre ikke, hvad Dancker-Jensen skrev om dette emne i november-nummeret, men ser, at Henrik Mogensen placerer administrationen på loftet i denne bygning. Som tidligere redaktør af Ballerup Bladet og dermed bruger af Bydammen 9 gennem 15–20 år kunne jeg måske bi-

drage med en pudsigt iagttagelse. Hvis man inden for hoveddøren studerer døren til den venstre del af stueetagen i en bestemt vinkel, vil man gennem de 10–15 lag maling, der gennem tiden er smurt på dørene, kunne se konturerne af den oprindelige bemaling, hvor der tydeligt er at læse KOMMUNEBOGHOLDER.

Det tyder i hvert fald på, at denne funktion har haft til huse i stueetagen, og da den kommunale administration dengang vel stort set var identisk med bog-



Den kommunale administration på Teknisk Skole 1934. Til venstre Gertrud Clausen, i midten Margrethe Christensen, til højre Ole Olsen. Foto fra bogen »Da jeg er født i Ballerup«.

holderiet, har man lov at slutte, at der næppe har været kontorer i øverste etage – som da også ville være ualmindeligt dårligt egnede til formålet.

Muligvis vil man i Margrethe Christensens bidrag til »Da jeg er født i Ballerup« kunne hente yderligere oplysninger.

Den tidligere borgmester K.H. Burchardt kan måske også bidrage med at løfte sløret, hvis det er væsentligt.

Jørgen Sehested-Grove

I bogen »Da jeg er født i Ballerup« skriver Margrethe Christensen, at sognerådsformand O.R. Pødenphant havde spurgt hendes far, om hun kunne tænke sig at få plads på sognerådskontoret, som dengang havde et lokale i kommuneskolen, nu Parkskolen. Margrethe Christensen ville få 50 kr. i løn om måneden, og da hun godt kunne tænke sig kontorarbejde, begyndte hun den 1. maj 1916 som medhjælper på sognerådskontoret, der i forvejen havde en fast sekretær.

Efter fem års arbejde på sognerådskontoret fik hun plads på en stor gård i Sønderjylland. Derefter var hun i et halvt år kokkepige på et pensionat i Gentofte, men i 1925 vendte hun tilbage til den kommunale administration i Ballerup. Herom skriver hun følgende:

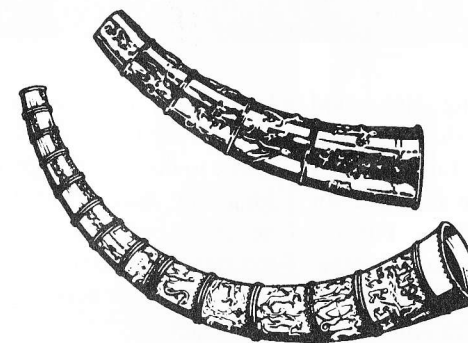
»Den 5. november 1924 blev der oprettet folkeregister over hele landet, og jeg blev anmodet om at ordne det her i kommunen. Så den 1. april 1925 blev jeg igen antaget på kommunekontoret, hvor jeg i alt har været 43 år.

Jeg voksede op med arbejdet der, først i lokalerne på »Teknisk Skole« fra december 1916 til 19. november 1935,

hvor vi tog det nye rådhus i besiddelse, og hvor der ikke er mange rum, som jeg ikke har »siddet i.«

Så vidt Margrethe Christensen. Desværre skriver hun ikke noget om, på hvilken etage i Teknisk Skole den kommunale administration var placeret, men måske kan fotografierne, der ledsager Margrethe Christensens artikel, give et indtryk af, hvor i bygningen den lå...?

Redaktionen



“De higer og søger, i gamle bøger
i oplukte høje, med nøje”

Adam Dehlenschläger

Det sker ikke i 1997...
at du skal hige og søge!
Den ugentlige information får du i..

Ballerup Bladet

Centrumgaden 7 • 2750 Ballerup • Tlf. 44 97 28 47

-i takt med tiden!

D en fælles udstilling »Rejse mod lys og luft« åbnede fredag den 7. februar med »fuld musik« i Rundetårn. Den afgående formand for Amtsmuseumsrådet, Eliza Fønnesbech-Sandberg, styrede slagets gang. Åbningen blev foretaget af amtsrådsmedlem Per Agge, og fra Amtsmuseumsrådet var det Peter Sørenius. Opstillingen af de seks udstillinger har været spændende, men også anstrengende – eller som lederen af Rundetårn, Jesper Vang Hansen, udtrykker det: »Jeg går kun op og ned en gang om dagen.« Han bor selv i tårnet og må siges at kende til besværet. Der er ingen elevator, men nogle små el-vogne, som

kan køre de store ting op. De små skal bæres. At bære to stk. cementfliser op skulle jo ikke være noget at snakke om. Men når man er nået halvvejs op, begynder benene pludselig at bestemme farten. Jo nærmere målet, jo mere forpustet bliver man, og jo kortere bliver benene.

Et andet problem er parkering. Rundetårn ligger meget centralt. Derfor er det svært at finde en P-plads. Men heldigvis fik vi en aftale, så vi kunne låne en nøgle og låse os ind på Rundetårns P-plads. En udmærket løsning, hvis folk husker at aflevere nøglen igen.

I ugen op til udstillingen blev der arbejdet hårdt og flittigt. På et tidspunkt var



Åbningen af udstillingen »Rejse mod lys og luft« i Rundetårn. Fra venstre Eliza Fønnesbech-Sandberg, Per Agge og Peter Sørenius. Foto: Erling Pultera.



Del af Ballerup Egnsmuseums udstilling i Rundetårn. Foto: Erling Pultera.

der vel omkring et halvt hundrede mennesker i gang med opstilling, oplæbning osv. Men ved fælles indsats blev udstillingen færdig til tiden.

Generalforsamling

Foreningens generalforsamling blev afholdt den 18. marts i Reehs Baghus. Som dirigent blev valgt Grethe Larsen (kommunalbestyrelsen). Generalforsamlingen godkendte en kontingentforhøjelse til kr. 100. Årsagen skyldes forhøjede trykke- og forsendelsesomkostninger.

Foreningens kasserer, Bjarne Koldtoft, fremlagde regnskabet, som viser en fin balance.

Til bestyrelse valgtes Henrik Adrian, Grethe Christiansen, Jørgen O. Bjerregaard. Som suppleanter valgtes Svend Jørgen Jensen og Anne Stine Schlamo-vitz. Som revisor Jan Ølby og revisorsuppleant H.E. Ekstrøm.

Brydegaardens stadsstue

I sidste nummer af Byhornet omtalte vi Brydegaardens stadsstue og problemerne med at finde penge til en undersøgelse af loftet. Det er nu lykkedes kulturforvaltningen at finde penge, så Nationalmuseet har kunnet udarbejde en undersøgelsesrapport.

Undersøgelsesrapporten er udarbejdet i løbet af januar måned af Nationalmuseets bevaringsafdeling ved restaureringstekniker Søren Møller.

Undersøgelsen viste, at der på loftet som første lag på pudsen lå en velbevaret dekoration malet med oliefarve på en oliemalet bund, hvilket giver en overflade, der stadig er meget robust. Dekorationen er malet på en hvid bund med kun to farver: rød og grøn – og nuancer af de to farver. Ved hjælp af strejtrækning og forskellige skabeloner er der skabt en pompejansk inspireret dekoration. Det grønne hjørnefelt og

den røde frise, der danner bund for skabelonmalerierne, er også marmoreret. Der er ingen spor af en roset placeret centralt på loftet. Stilmæssigt passer loftet godt med sidste halvdel af forrige århundrede.

Væggenes farveholdning er også pompejansk inspireret, med en mættet blålig oliefarve, og på den glatte væg er der som afslutning på loftet malet en gesims i gråtoner som et illusionsmaleri.

Træværket følger også moden fra slutningen af forrige århundrede ved at være egetræsådet.

Søren Møllers forslag til istandsættelse: »Bag ved alt »det hvide« i rummet gemmer sig et kulturhistorisk spændende og farvestrålende rum. Det vil være muligt at fremdrage store dele af den originale dekoration – og hvor dette ikke er muligt – da at genskabe det manglende ved hjælp af den oprindelige håndværkstradition. Hvis vinduer, døre og skillevæg også bliver genskabt, vil gårdens stadsstue omkring århundredskiftet være genopstået.«

Altså igen en sag om penge. Muligvis vil det være muligt at reetablere rummet ved hjælp af sponsormidler. Men det kræver selvfølgelig en indsats. Bygningen er kommunalt ejet, og det er ikke sandsynligt, at kommunen p.t. kan afse penge til en istandsættelse. Men sikkert er det, at stadsstuen fortjener en bedre skæbne, end den nuværende.

Gamle strygejern

Museet har for nylig af Inger Nielsen, gift med produkthandler Arne Nielsen, Ballerup, modtaget en meget fin samling af gamle strygejern, omkring 50

stk. Strygejernene er samlet i løbet af de sidste 40–50 år. Sammen med museets øvrige strygejern er der nu omkring 100 forskellige. De vil i nær fremtid blive udstillet, således at man kan beundre de mange finurlige og sjove strygejern. Nogle forsynet med skorsten.

Husker du?

På Lindbjerggaard kan man for tiden se en samling af gamle reklamer og samlealbums. En del af de udstillede genstande stammer fra skoleinspektør O.E. Larsens samling (Egns museet Færgedaarden i Frederikssund). Andre genstande er museets egne eller lånte. En lille samling af tyggegummibilleder er lånt af Dandy Museet i Vejle.

Da vi gik i gang med udstillingen, viste det sig hurtigt, at museet kun havde ganske få albums og bøger. En henvendelse i pressen gav et pænt resultat, men der mangler stadig en del for at samlingen er komplet. Det drejer sig bl.a. om albums fra Richs, Danmarks, Foska, Dandy, Ota-bøger, påklædningsdukker fra Mariekiks osv. Ligeledes gamle reklameskilte for ikke at tale om varen selv.

Det er ved at være i sidste øjeblik, hvis vi skal redde denne del af vores historie for eftertiden. Har man noget liggende, så ring til museet på tlf. 44971113 (ma–fr kl. 8–16).

Besøg dit museum

Det har tidligere været en tradition, at medlemmer af Ballerup Historiske Forening samledes en søndag eftermiddag til kaffe og kage i museumshaven. Det har nok været hyggeligt. Bestyrelsen



Reklameskilt fra Richs 1953.

vil gerne genoplive denne tradition. Ikke som før en enkelt dag. Men at man kommer så tit man har lyst. Har man kaffe og kage med, kan den godt nydes ved bordene i Pederstrup. Men I kan også vælge at besøge traktørstedet Store Peters Hus, der har åbent søndage mellem kl. 11 og 16. Her serveres kaffe, kage og små lune retter. Ved samme lejlighed kan man benytte lejligheden til at besøge museet og møde nogle af os, der bruger vores fritid på at holde åbent og vise rundt.

Vi mangler i øvrigt stadig rundvisere. Har du/I lyst til at hjælpe os, så giv os besked.

Ballerup set med kunstnerøjne

Vi er begyndt at planlægge en udstilling med navnet »Set med kunstnerøjne«. Vi vil gerne vise, hvordan kunstnere gennem tiden har givet deres bidrag til kommunens historie i form af

Post til tiden

På loftet af Skovlunde gamle station, som i 1941 blev flyttet til Kildegaarden i Skovlunde er der fundet forskellige effekter. Bl.a. »Post-, Jernbane- og Telegraf-Haandbog« fra 1907, som dengang kostede 1 kr. og 50 øre inkl. kort og køreplan. I bogen er anført post-ruter i Ballerup-området. Turene er angivet med både længde og tidsplan. Om postbudene har brugt cykel eller »gåben« fremgår ikke helt klart, måske begge dele. Et eksempel: Landpostbudet kører 8.45 formiddag ad Ballerup by sydlige del til Kirstinelund, Taaregaard, Brøndgaard, Birkegaard, Hede-

malerier og akvareller. Museet har selv en ganske stor samling af malerier og akvareller. Men skal vi lave en stor og flot udstilling, så vil vi også være nødt til at låne billeder. Ring derfor til museet, hvis I har noget at bidrage med.

Sankthansaften med Anker

Sankthans falder i år på en mandag. Det bør dog ikke afholde jer fra at komme herud. I år er det tidligere statsminister Anker Jørgensen, der holder båltalen. Der vil være underholdning på Ryttergaarden med folkedans og musik, og museet holder åbent.

Kl. 19.00: Musikalsk underholdning og spisning på Ryttergaarden.

Kl. 19.00: Museet åbner – indtil kl. 21.45.

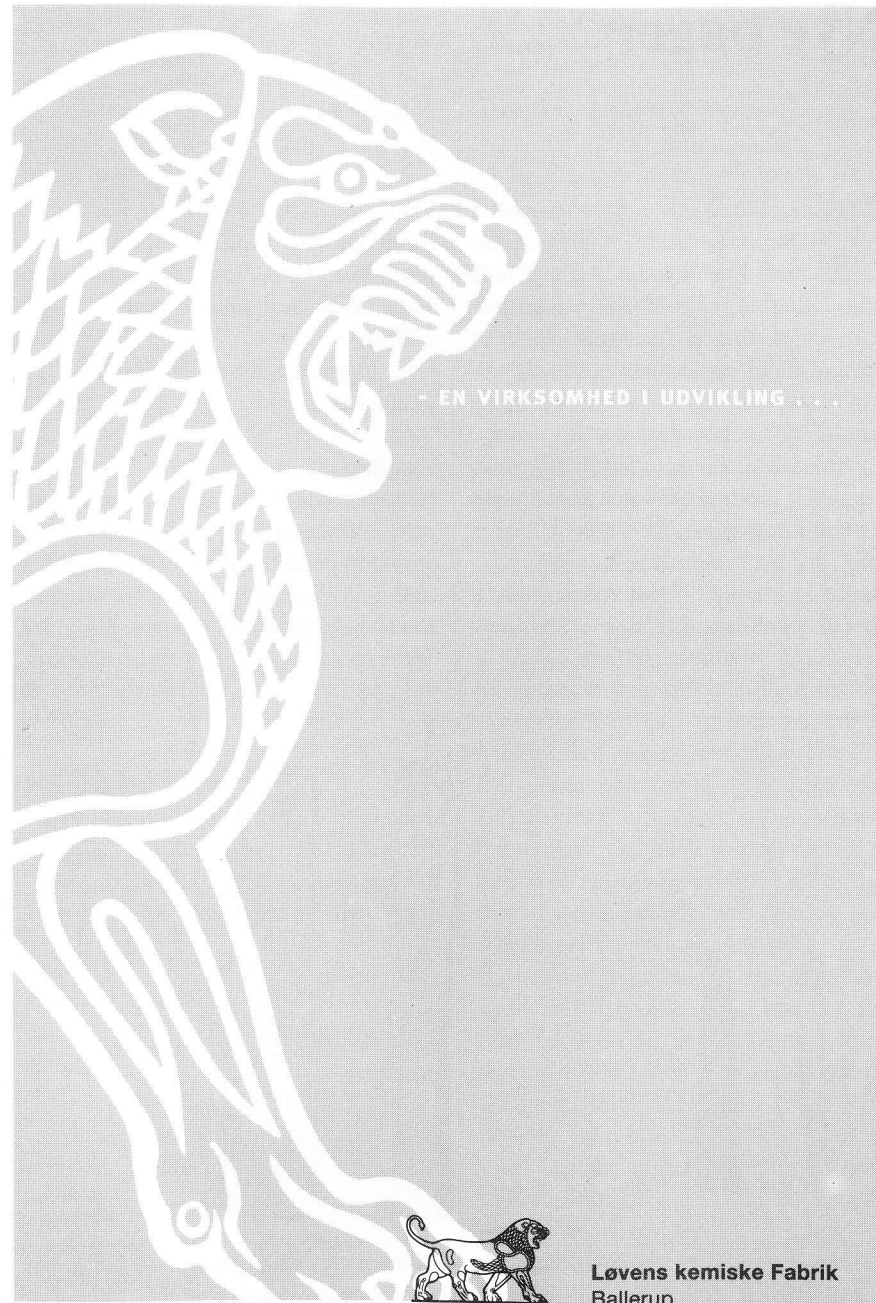
Kl. 22.00: Bålet tændes og båltalen holdes ved fhv. statsminister Anker Jørgensen.

Kl. 23.00: Slut.

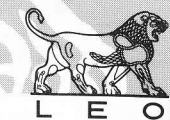
Jørgen O. Bjerregaard

gaard, Maglegaard, Holmegaard, Krejerupgaard, Dyregaard, Borupgaard, Ballerup østre mark, Haabet; ad Ballerup by nordvestlige del, Nygaard, Lundegaard, Petersminde Teglværk, Pederstrup Møllegaard, Pederstrup, Aagerup, Nørregaard, Skebjerggaard, Højvænge, Hesteholm, Ballerup Teglværk, stederne på Ballerup Mark; og dagligt 8.30 formiddag ad Ballerup by, Knudsminde; hverdage tillige 8.30 formiddag ad Ballerup by, Dr. Jensens Villa, Nygaard, Kirstinelund, Knudsminde og Lundegaard.

Jørgen O. Bjerregaard



- EN VIRKSOMHED I UDVIKLING . . .



Løvens kemiske Fabrik
Ballerup

Nye bøger

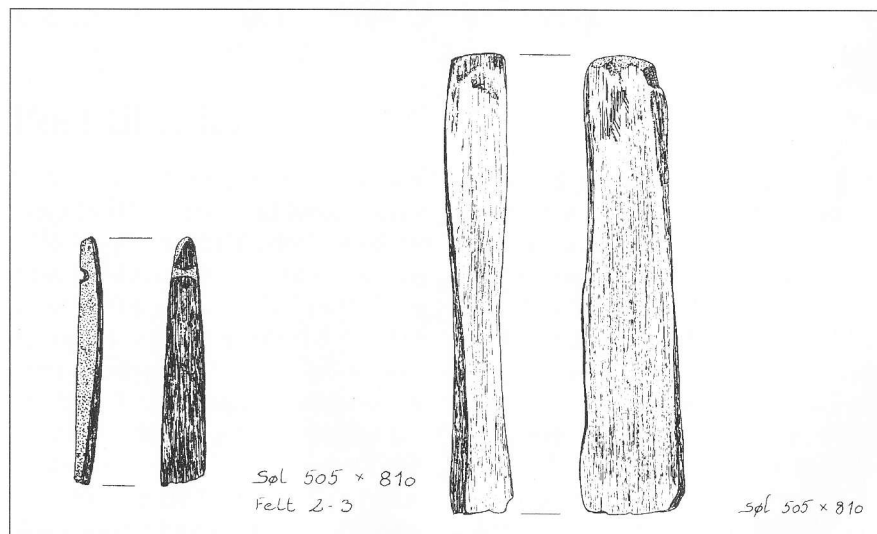
Arkæologiske udgravninger i Danmark 1995« er just udkommet. Spændende læsning med flotte illustrationer af de mange udgravninger, som er foretaget i løbet af 1995. Der er også beskrivelser af udgravninger i Ballerup kommune. Altså spor af de mennesker, der for mange hundrede år siden var med til at grundlægge det samfund, vi i dag kender som Ballerup kommune. De satte sig varige spor i form af veje, markskel etc. Bogen er udgivet af Det Arkæologiske Nævn, som har redaktion i Rigsanti-

kvarens Arkæologiske Sekretariat. Publikationen er på i alt 360 sider med en masse spændende læsning og et væld af illustrationer til en pris af kun 175 kr.

Om udgravningerne i Ballerup er følgende beskrevet:

Gershøj

Nordvest for Måløv by er der foretaget prøveudgravninger i et ca. 60.000 kvm. stærkt kuperet terræn. Der blev ved den lejlighed fundet spor af fem områder med bebyggelse fra yngre jernalder,



Til venstre: hvæssesten af sort, finkornet skifer med ophængningsrille, til højre: hvæssesten af norsk Eidsberg-skifer. Fundet ved Gershøj i Måløv. Tegning: Københavns Amtsmuseumsråd 1996.

bronzealder og oldtid. Der er fundet store mængder af brændt ler og keramik. Ved prøvegravningen fandt man også spor efter den sløjfede »Kolkeshøj« og på højtømtten rester af brændte knogler.

Korsvejgaard

Udgravningerne fra 1994 forsatte i 1995 ved Korsvejgaard i Måløv. Desværre var området stærkt ødelagt af markarbejde, ikke mindst pga. grubning.

Der blev fundet spor af otte treskibede huse, samt affalds- og kogestensgrubber og brønde. Husanlæggene daterede sig til yngre bronzealder og ældre jernalder. Arkæologerne fandt også et cirkulært stenpakked anlæg på 7x8 meter. Det menes at være en såkaldt »kenotaf« (gravminde uden den afdøde). Blandt stenene lå forskellige flintredskaber.

Maglebjerggaard

Prøveudgravningerne syd for Pederstrup landsby fortsatte i 1995. Der blev fundet boplads- og kogestensgrubber samt enkelte stolpehuller fra yngre bronzealder.

I en brandgrav blev fundet knoglerester fra mindst et menneske.

Selv om der altså ikke blev fundet guldhorn eller andet danefæ i Ballerup området i 1995, så er der tale om vigtige udgravninger, som kan være med til at forklare, hvorfor kommunens landsbyer ligger lige netop der, hvor de ligger.

Det er ikke tilfældigheder, der har bestemt deres beliggenhed. Placeringen er sket efter nøje og planlagte overvejelser

og er en følge af århundreders viden og erfaring.

»Historiske Haver i Danmark«. Guide over kulturhistoriske museums-, slots- og herregårdshaver. Udgivet af Havebrugshistorisk Selskab 1997. 224 sider ekskl. omslag med flerfarvede illustrationer. Pris kr. 84. Bogen kan købes på museet eller hos boghandlerne.

Så kom bogen endelig. Som der også nævnes i det materiale, der følger bogen, så har den været længe undervejs. Dels har det været længe at få indsamlet alt materialet om de omkring 150 haver, dels at få de indsamlede data bearbejdet. Det gør ikke så meget, for resultatet er flot. I 1995 var det 25 år siden Havebrugshistorisk Selskab blev stiftet. Som en markering af dette blev det besluttet at udgive omtalte guide. Op-havsmanden var tidl. formand for selskabet, professor dr. phil. Johan Lange. Medspillere er museumsinspektør Lars Friis, Nationalmuseet, og arkitekt maa. Jørgen Ganshorn, Odense Bys Museer. Udgivelsen er blevet sponsoreret af en række offentlige og private fonde. Guiden er redigeret af Jane Schou, Jette Abel og Kirsten Lund-Andersen.

Ballerup Egnsmuseums smukke have ved Lindbjerggaard er også nævnt med både tekst og et farvestrålende billede taget af Kjeld Johansen visende haven i sin forårspragt. At haven er så smuk skyldes ikke mindst Bodil Schrøder, som hvert år lægger et kæmpearbejde i at holde haven, og Hans Hansen, der sørger for, at plænen bliver klippet til tiden. Jo, Pederstrup og egnsmuseet er kommet i fint selskab, og det kan vi med rette være stolte af.

Med denne flotte guide kan man selv gå på opdagelse i de mange spændende haver, der også er en del af det danske kulturlandskab, hvad enten det drejer sig om en ydmyg bondehave eller et stort og flot anlagt slotsanlæg. Hver for sig har de givet anledning til glæde og fornøjelse for ejerne. Vi kan på det varmeste anbefale bogen.

»Historien om Hede Nielsen 1906-1996« fortalt af Tommy Rasmussen. Udgivet af Familien Hede Niensens Fond i anledning af Hede Nielsen A/S 90-års jubilæum. Er man interesseret i bogen, kan man ringe til Hede Niensens hovedsæde i Horsens, reklameafdelingen på tlf. 76252525 og spørge efter Anne Liniger.

Hvorfor skrive om Hede Nielsen, når virksomheden ligger i Horsens? Jo, det er der et par grunde til. For det første har Hede Nielsen A/S en afdeling i Ballerup. Det har virksomheden haft siden den i 1991 fusionerede med Dansk Iltfabrik og dermed overtog afdelingen på Industriparken 31 i Ballerup. Dernæst er Hede Nielsen A/S så venlige, at de uden betaling har foræret Ballerup Egnsmuseum et ilt og brintanlæg samt gratis påfyldning fremover til smedjen i Lynsmedens Hus. Desuden har Familien Hede Niensens Fond sponsoreret 5.000 kr. til den permanente storfyrstinde Olga udstilling. Dertil kommer, at bogen faktisk er spændende læsning.

Bogen handler i al sin enkelthed om husmandssønnen fra As Hede ved Horsens, Niels Hede Nielsen, der begyndte på bar bund og endte med en stor virksomhed. Eneren besat af den drivkraft, som har skabt mange danske

virksomheder, og som der i dag – desværre – er ved at være mangel på. Det, han lagde grunden til, var en virksomhed med mange strenge. Begyndte som cykelhandler i Horsens. Og så gik det ellers løs. Siden hen har virksomheden været involveret i fabrikation af cykler og knallerter, radioer og fjernsyn (Arena), grammofonplader, ilt, brint, lattergas, rørfremstilling osv.

Vi vil da ønske Hede Nielsen A/S tillykke med jubilæet og takke virksomheden for dens støtte til smedeprojektet i Lynsmedens Hus.

Jørgen O. Bjerregaard

SDA - træf

SDA (Sammenslutningen af Danske Amatørarkæologer) afholder det tredje træf i Pederstrup søndag den 28. september 1997 kl. 10-17. Emnet er i år bronzealderen. Alle er velkomne.

Tilmelding kan ske til:
Bent Pedersen på tlf. 44 92 40 00.

Villy Falk

Mindeord

Ballerups mangeårige borgmester, Ove Hansen, er død – 87 år gammel – efter et ganske kort sygeleje. Hans politiske karriere er beskrevet indgående i de fleste af landets aviser inden for de sidste uger, så jeg vil i de nedenstående linjer koncentrere mig om personen Ove Hansen.

Ove Hansen kom til Ballerup i 1921 – 11 år gammel – da hans fader fik job som baneformand ved Ballerup station. Barndomshjemmet var et solidt socialdemokratisk miljø, hvor begge forældre var stærkt engagerede i det politiske arbejde og altid placeret på den lille mands side. Der var derfor heller ingen tvivl om Ove Hansens politiske placering, og under de ca. 20 timers lange samtaler – optaget på bånd – som han og jeg nåede at færdiggøre her i vinter, fortæller han bl.a. om, hvordan han engang forsøgte at overbevise lærer Furbo på realskolen om, »at Vorherre var socialist«. Furbo – der var radikal – var ikke ganske enig i dette synspunkt, men den lille, rødhårede Ove holdt på sit.

Fra sit første møde med Ballerup kort efter den første verdenskrigs afslutning huskede Ove Hansen, at de flyttede ind i et næsten nyt hus nede ved stationen med elektrisk lys – en revolutionær forandring fra petroleumslampens skær i barndomshjemmet nær Borup – og så var der helt utroligt mange butikker i Ballerup!

Ove havde et kvikt hoved. Kun 25 år gammel blev han formand for den socialdemokratiske vælgerforening – og snart efter formand for skolekommis-

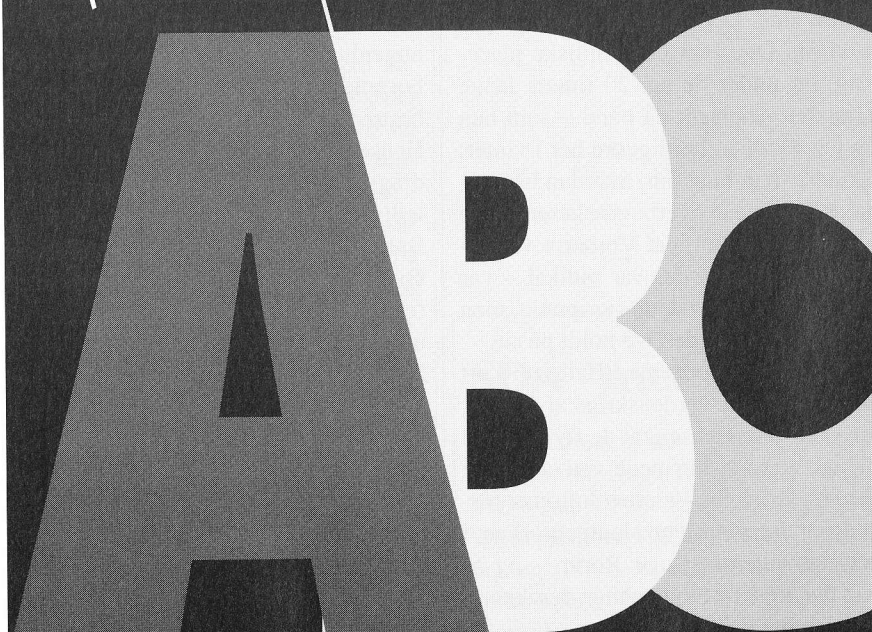
sionen. Han blev ansat i Gulf Oil, et firma som han værdsatte, men hvor han også så mange uretfærdigheder, som styrkede ham i hans socialdemokratiske filosofi. Den lille mands sag og vilkår lå ham hele livet stærkt på sinde, og hans holdninger og ideer var uløseligt forbundet med den socialdemokratiske bevægelse. En af hans første handlinger som sognerådsformand var at købe den gamle, private realskole og gøre den til kommuneskole – nu under navnet Lindeskolen.

Der blev hurtigt kig på Ove Hansens politiske talent på Christiansborg, og i 1953 blev han indvalgt til Folketinget – nogenlunde samtidig med at han blev borgmester i Ballerup – et job som han bestred til 1967. I de senere år har Ove Hansen været en højt skattet foredragsholder og festtaler ved et utal af lejligheder her i kommunen – bl.a. ved Baldersbos 50-års jubilæum i efteråret. Ove Hansen var et umådeligt venligt og festligt menneske, der lige til de sidste uger af sit liv værdsatte et muntert lag, hvor han altid var god for en veloplagt historie – både fra talerstolen og bænket omkring bordet.

Et af vor bys mest kendte ansigter er med Ove Hansens død forsvundet fra gadebilledet i Ballerup. Men det var efter Ove Hansens ønske, at de mange timers båndoptagelser med ham nu bliver anbragt i Historisk Forening. Vi har stadig hans indsigtsfulde, humorfyldte og veloplagte fortællinger og beretninger fra et langt liv i Ballerup. Æret være hans minde.

Mogens Bille

LAYOUT RENTEGNING
DTP FOTOSATS
OFFSETTRYK EDB FORMULARTRYK
KVERTER OG MEGET MERE...



RISKÆR 3 2765 SMØRUM
TELEFON: 44 97 10 80
FAX: 44 97 18 56

BALLERUP HISTORISKE FORENING

FORENINGENS BESTYRELSE:

Formand:

Jørgen O. Bjerregaard
Hørhaven 5, 2750 Ballerup
44 97 19 12

Næstformand:

Mogens Bille
Måløvgårdsvej 17,
2750 Ballerup
42 65 67 97

Kasserer:

Bjarne Koldtoft
Bispevangen 33, 2750 Ballerup
44 97 21 47

Henrik Adrian

Kærlodden 55, 2760 Måløv
42 65 28 25

Ole Weywadt

Horsekær 16, 2765 Smørum
44 97 75 70

Grethe Christiansen

42 84 46 97

Ruth Jensen

Baltorpevej 26, 2750 Ballerup
44 97 66 45

MUSEUMSUDVALGET:

Villy Falk

Forhistorisk arkæologi
44 94 64 71

H. E. Ekstrøm

Fotogruppen
44 92 27 02

Marie og Knud Edholm

Købmandsbutikken

Grethe Christiansen

Omviser, gruppebesøg
42 84 46 97

Jørgen O. Bjerregaard

Museets effekter
44 97 19 12

Hans Hansen

Bygninger og vedligeholdelse
44 97 41 86

Ernst Jacobsen

Smedjen
42 91 15 44

Bodil Schrøder

Haven
44 97 41 50

Byhornet

26. ÅRGANG • NR. 2 • JUNI 1997

