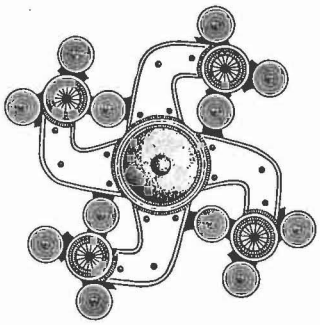
ÅRSSKRIFT 1979

12. ÅRGANG



Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune

Udgivet af Historisk-topografisk Selskab
for Gladsaxe Kommune

Formand:
Afdelingsbibliotekar Ebbe Fels, Bondehavevej 146, 2880 Bagsværd

Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune
retter herved en tak til vore skribenter
og til Gladsaxe Kommune for økonomisk støtte

P.B.V.
Ebbe Fels

Omslagsbillede: Et flot eksemplar af en rillesten

REDAKTION:
Gudrun Gram-Hanssen, Karen de Linde og Johan Lange
Redaktionsadresse: Lyngparken 7, 2800 Lyngby

Trykt hos Poul Kristensen, Herning, 1979

Indhold

Harreskoven i Gladsaxe kommune
Af E. Laumann Jørgensen 5

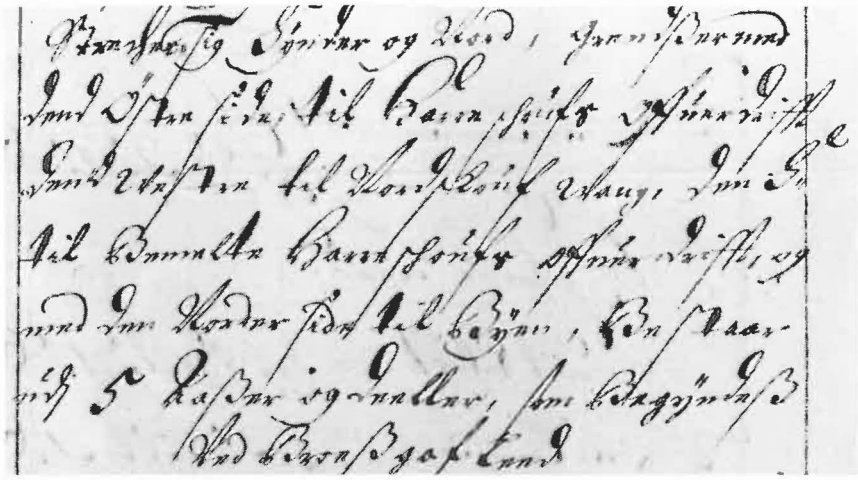
Søborg Forskønnelsesforening
Af Erik Nilsson 21

Vintersport i Bagsværd Højnæsbjerg
Af Gudrun Gram-Hanssen 43

Hastighedsløb på Bagsværd Sø
Af Karen de Linde 64

Personalia 83

Selskabets publikationer 83



Strecher sig Synder og Nord, Grendzer med dend Østre side, til Harreschoufs Offuerdrift, Dend Westre til Nordskouf Wang, den S^e^ til Bemeldte Harreschoufs Offuer Drift, og med den Norder Side til Byen, Bestaar udj 5 Aazer og Deeller, som Begyndez Ved Broez gaf Leed.

Udsnit af markbog nr. 16 af 1688 om Kollekolle. Fotokopi: Rigsarkivet.

Harreskoven i Gladsaxe kommune

Af E. Laumann Jørgensen

1. Hareskov

Stavemåden med eet r, der antyder en folkeetymologisk tilknytning til dyrenavnet hare, har kun været brugt i godt 100 år. Arkivstudier, eftersyn på ældst kendte kort m.m. har ført til følgende iagttagelser:

a. Markbog nr. 16 af 1688 anvender under beskrivelserne af Kollekolle by konsekvent stavemåden Harre-skov.

b. v. Langens kort fra 1765 kaldte skovene fra Måløv til Bagsværd sø under eet for Harre Skou.

c. Kort fra 1827, opmålt af Artillerie Corpset, kaldte skovene Store Harreskov og Lille Harreskov.

d. Den store langdysse ved skovløberstedet »Sandskredshus« ved Skovbrynet station kaldes på gamle kort Har-høj.

e. Kristian Hald skriver i årsskrift 1978 for Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe kommune side 29 om Hareskov:
Roskildebispens jordebog ca. 1370 Harskow; Tingbog 22/5 1634 Harschau i Bagsværd. Det eneste af sognets naturnavne, der kendes fra middelalderen (bortset fra Sokkelund i dets egenskab af herredsnavn). Da de ældre skrivemåder har enstavelsesform i første led, er dette snarest subst. glda. hargh (i stednavne) »stendynge«. Yderligere skriver Kristian Hald i »Stednavne og Kulturhistorie« bl.a.: Udelukket er det dog ikke, at vi også i de nævnte navne må regne med den oprindelige betydning »stengrund, stendynge«, hvoraf betydningen »(sten-)alter, offerplads« er udviklet. I navne overleveret fra eftermiddelalderlig tid vil ordet have formen Har(re)-, Hør(re)-.

f. Yderligere har iagttagelser i naturen bidraget til en udredning af navnets oprindelige betydning, idet der gennem de sidste ca. 10 år i skovene er identificeret over 100 store stenanlæg og menneskeskabte stensætninger, herunder en meget stor stenrøse i Store Harreskov.

g. Den logiske udvikling: glda. hargh > ænyda. harr (særlig i sammensætninger) støttes af stednavne som Borremose < borgmose med den berømte tilflugtsborg fra folkevandringstiden og Dverretved, vist af dværgtved.

Heraf og ud fra punkterne a–f kan man konkludere, at skovens navn har været udtalt harrskov eller harreskov, og at navnet sigter til de talrige kultiske stenanlæg i skoven.

h. Haren er et udtalt agerbrugsdyr, medens skovene her fra de ældste tider altid har været skovland og derfor aldrig har været under plov. – Jagtstatistikker siden ca. 1800 viser da også, at antallet af harer, der er nedlagt under snart 200 års jagt, er ganske ubetydeligt, og det har været en almindelig vittighed under jagter at advisere, at nu kommer haren.

I konsekvens af foranstående har Skovstyrelsen resolveret, at skovvæsenet i fremtiden, såvel indadtil som udadtil, vil betjene sig af stavemåden Harreskov.

2. Beliggenhed

Skellet mellem Værløse og Gladsaxe sogne i Harreskoven begynder som en jordvold, der udgår fra det sted, hvor vejen Skovdiget går over i Gammel Harreskovvej. Volden går herfra stik nord på, forløber vest om Femvejen og frem til den oprindelige Frederiksborgvej. Den følges herefter frem til skovfogedstedet Harreskovhus, hvorfra sognegrænsen i en lige linie følger et stengærde frem til Bagsværd sø.

Skovstykket øst og sydøst for denne linie er Gladsaxe kommunes del af Harreskoven. Skovstykket øst for Frederiksborgvej og ned til Bagsværd sø kalder skovvæsenet for Østerhegn, men fra omkring 1670 hed denne del Fruens skov, medens stykket vest for vejen kaldtes Bagsværd skov. Gladsaxe-delen udgør ialt ca. 150 hektar.

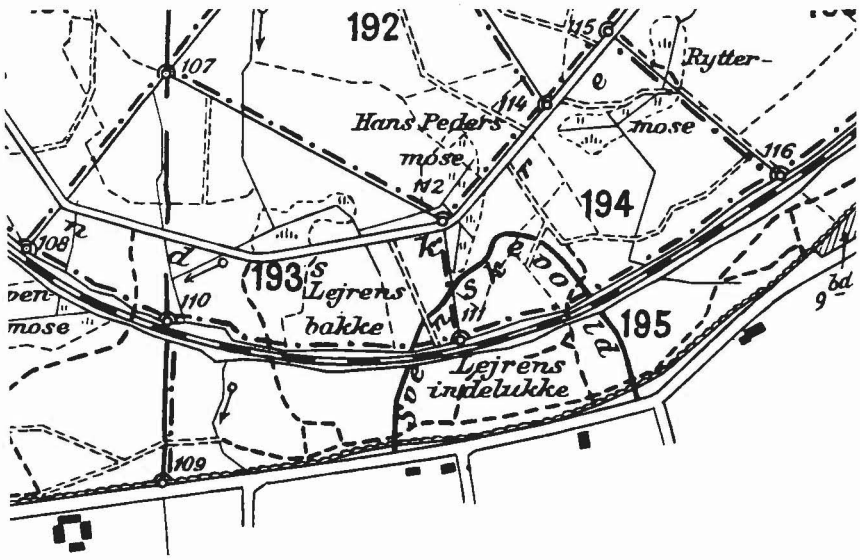
3. Svenske Vold

I årsskrift 1974 for Historisk Forening for Værløse kommune er der redegjort for den hesteskoformede jordvold i Store Harreskovs sydside ned mod vejen Skovdiget, hvor skovdistriktet er af den opfattelse, at volden og dens omgivelser har nær tilknytning til svenskekrigene 1658-60, medens Nationalmuseet afviser, at voldene skulle have noget med svenskerne at gøre.

For at søge at rede trådene ud undersøgte skovløber Heinrich Werther samt lærer Gade i begyndelsen af 1950erne arealerne inden for som uden for voldene, og de fandt her 3 hestesko af jern af ganske speciel udformning. Som svar på en forespørgsel på Landbohøjskolens afdeling for beslaglære m.v., efter indsendelse af een af hesteskoene, har skovdistriktet modtaget følgende skriftlige redegørelse:

»Skoen fra Svenske Vold er en typisk sko af gammeltysk type. Denne skotype kaldtes i Danmark for svenske sko, fordi de svenske hærstyrker bragte skotypen hertil fra Tyskland.

Hvornår denne skotype kom til Danmark, vides ikke eksakt, men fra Næsbyhoved slot, der blev ødelagt i 1535, er der i ruinerne fundet sko af



Svenske Vold, indtegnet på et nutidskort. (Fra Årsskrift 1974 for Historisk Forening for Værløse kommune.)

gammeltysk type. Dette er det eneste fund gjort så tidligt, og skoen antages først at blive almindeligt kendt efter 1660.

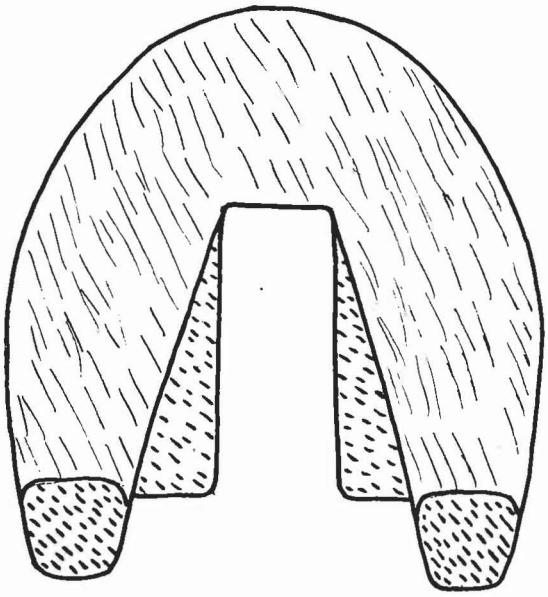
I omegnen af København findes ofte i større mængder samme steds svenske sko i tiden fra 1657-60.

De svenske militærbeslagsmede er i Tyskland under krigene dér blevet gjort bekendt med sko af gammeltysk type. Derefter gik de svenske hærstyrker over til at anvende dette beslag. Derfor finder man afslidte og kasserede sko af denne type langs de marchveje, svenskerne har anvendt i Danmark.

Den fundne sko fra Svenske Vold må med stor sandsynlighed siges at have været anvendt i de svenske hærstyrker (skoen afviger ikke fra sko, som vides at have gjort dette) og må således siges at stamme fra tiden 1657-60.«

I 1957 var skovløber Werther, under en sommerferierejse med sin familie til Sverige, inde på Nordiska Museet i Stockholm, og ved direkte at sammenligne hesteskotypen fra Store Harreskov med skoen på Karl X Gustavs udstoppede hest fandtes total lighed mellem hesteskotyperne.

Nordvest for Svenske Vold ved området »Lejrens Bakke« stødte skovløbere under arbejdet med plantning af ny egeskov i 1940'rne her og der på grupper af 3-4 sodsværtede sten, anbragt i kreds svarende til talrige bålpladser. Da de mange, sorte indtil hovedstore sten i små kredse blev fundet nær



Tegning af den hestesko, skovløber Werther fandt ved Svenske Vold, og som Landbohøjskolens afdeling for beslaglære beskriver. (Fra Årsskrift 1974 for Historisk Forening for Værløse kommune.)

Svenske Vold, er det nærliggende at sætte fundene i forbindelse med bålpladser for svenske tropper.

Lige nord for Svenske Vold, i kanten af »Hans Peders Mose« stødte skovløberne under gravearbejde på klumper af form og størrelse som sektorformede stykker, skåret ud af en stor lagkage. Ved ituslagning havde klumperne en mørkebrun skorpe, men indvendig bestod skiverne endnu af hvidt hjortetalg, der ved henliggen i fri luft hurtigt smuldrede. De fundne skiver svarer ganske til de klumper hjortetalg, der tidligere blev anvendt til indsmøring af seletøj og støvler.

Sagn eller overleveringer fra gamle, lokale borgere fortæller om de »tyste ryttere« på Sandskredsvejen mellem Svenske Vold og lokaliteten Stralsund ved Skovbrynet station, ligesom en gammel kone en dag bemærkede over for skovløberne, at de nok for tiden arbejdede på det sted i skoven, der kaldtes »Svenskens Udkig«.

Alt i alt må man sige, at der er så mange vidnesbyrd omkring »Svenske Vold«, at man nok kan sige, at svenskerne har huseret i Harreskovens sydlige dele i årene 1658-60.

4. v. Langens skovinddeling

Omkring midten af det 18. århundrede var de kongelige skove i Nordsjælland i en yderst ringe forfatning på grund af århundreders hårdhændede udnyttelse af dem.

Bønderne havde fra ældgammel tid haft græsningsret i skovene for deres kreaturer, og som følge heraf fandtes der, foruden store vildtmængder, et meget stort antal køer, heste, geder og svin løsgående i skovene, hvor alle disse dyr søgte deres føde blandt nedfaldne bog og agern, ung opvækst af træer m.v.

Selve træbestanden havde man faret hårdt frem imod, idet man gennem århundreder hovedsagelig havde hugget de træer, man havde brug for til husbygning, vogne, skibe m.v. Da der desuden gik vældige mængder af det ringeste træ til brænde til hofhusholdning, staden Københavns opvarmning o.s.v., og man endelig, for at gøre det hele fuldkomment, huggede det meste af den unge opvækst af og lagde den sammen i risgærder for at hegne de dyrkede marker uden for skovene mod vildt og kreaturer, havde denne rovdrift på skovene til resultat, at disse omkring 1750 hovedsagelig bestod af spredt, åben, gammel skov af store, bredkronede træer med store græssletter imellem.

Det var derfor naturligt, at overjægermester C. C. Gram, hvem de kongelige skove sorterede under, besluttede, at det var aldeles nødvendigt at tage fat på et reformarbejde i skovene, hvis disse skulle bringes på fode og skulle kunne bringes til at levere en produktion af træ, der betød noget.

Man fik derfor udvirket, at der her fra landet blev sendt 8 unge forstmænd til Tyskland for at blive uddannet i skovbrug, og den 13. oktober 1763 ankom overjægermester Johann Georg v. Langen til København med disse udsendte danskere, tillige med 2 tyskere, som v. Langen selv havde uddannet.

v. Langen var på det tidspunkt den mest ansete forstmand i Niedersachsen, og det var hertugen af Braunschweig, der efter den danske konges anmodning sendte v. Langen herop, så han kunne tage sig af genopbygningen af kronens skove.

v. Langen og hans medarbejdere gik med beundringsværdig energi i gang med reformarbejdet, hvorunder de kortlagde, inddelte, beskrev og foryngede skovene, og ret hurtigt nåede de under deres arbejde frem til Harreskov-området.

Det helt nye ved v. Langens skovbehandling var dels den måde, han delte skovene ind på, dels den måde, han foryngede dem på. Hans inddelingsprincipper gik ud på, at skov ved et solret liniesystem blev delt op i kvadrater og rektangler af varierende størrelse, liggende på rad og række. Et helt skovdi-

Overjægermester Johann Georg von Langen. (Foto: Harz Zeitschrift, Sonderdruck. Braunschweig 1978.)

strikt blev først delt op i et antal hoveddele, disse igen i dele og disse atter i hugster. Harreskoven udgjorde een hoveddel under Københavns Beridt (skovdistrikt), og antallet af dele og hugster i en hoveddel blev afpasset sådan, at der ialt blev 100 enheder. Selve omdriften, altså skovens rotation fra plantning til fældning, kunne f.eks. være 100 år, og ideen var da at tage en hugst om året til fældning og plantning og fortsætte hermed gennem 100 år. Når de 100 år var gået, ville man have en normalskov, bestående af alle alderstrin fra 1-100 år, og herefter kunne man altså fortsætte med hvert år fremover at få lige stort hugstudbytte hvert år, og det var netop v. Langens mål.

Et blik på kortet og Gladsaxe-delen af Harreskoven viser, at v. Langens inddelingssystem ligger skævt i forhold til nord. Dette skyldes, at misvisningen på v. Langens tid var så stor som hele 15 grader.

Afdelingernes hjørnepunkter blev markeret med svære granitsten, og siderne af disse skelsten, der vendte fladerne direkte mod afdelingerne, bar afdelingsnummer og verdenshjørne indhugget og trukket op med sort maling, bestående af kønrøg rørt op i fernis.

Forbindelseslinierne mellem skelstenene blev hugget op i passende bredde og markeret med blisser på træerne langs linierne samt med nedgravede granitsten.

Det enkelte års kulturareal var en velarronderet, stor enhed. Enten anvendtes renafdrift, hvor man, for at bevare skovklimaet, med 60-100 meters mellemrum efterlod øst-vestgående 10-15 meter brede striber af den gamle skov, som man kaldte »Rangler«, eller også efterlodes over kulturarealet spredte »Lye- og Besaatræer«. For at udnytte så meget træ som muligt og få en bekvem jord at plante i foretoges som regel stødrydning og kvasfjerning.

Som værn mod vildt og kreaturer blev kulturerne hegnet med rækværk. Heraf fandtes 2 typer: kunstigt og levende rækværk. Det kunstige bestod af 2 stolper og 2 stivere af eg eller bøg med 1 tylt (12 stk.) vandretliggende nåletrælægter sømmet på stolperne pr. rode = 8 alen eller ca. 5 meter.

Inden for disse rækværker, og som skel mod nabobevoksningerne, plantede man ofte »levende rækværker«, der bestod af enten eg, ær, ask, elm, poppel eller lind, plantet med ca. 1 meters indbyrdes afstand og anbragt i ca. 1 alens afstand fra det kunstige rækværk. Ved fremtidige hugster ville disse trærækker markere afdelingsgrænserne, og stammerne kunne anvendes som faste, forankrede stolper, hvorpå vandretliggende nåletrælægter kunne fastgøres.

For at lette senere kulturpleje m.m. anlagdes med mellemrum 6 alen brede

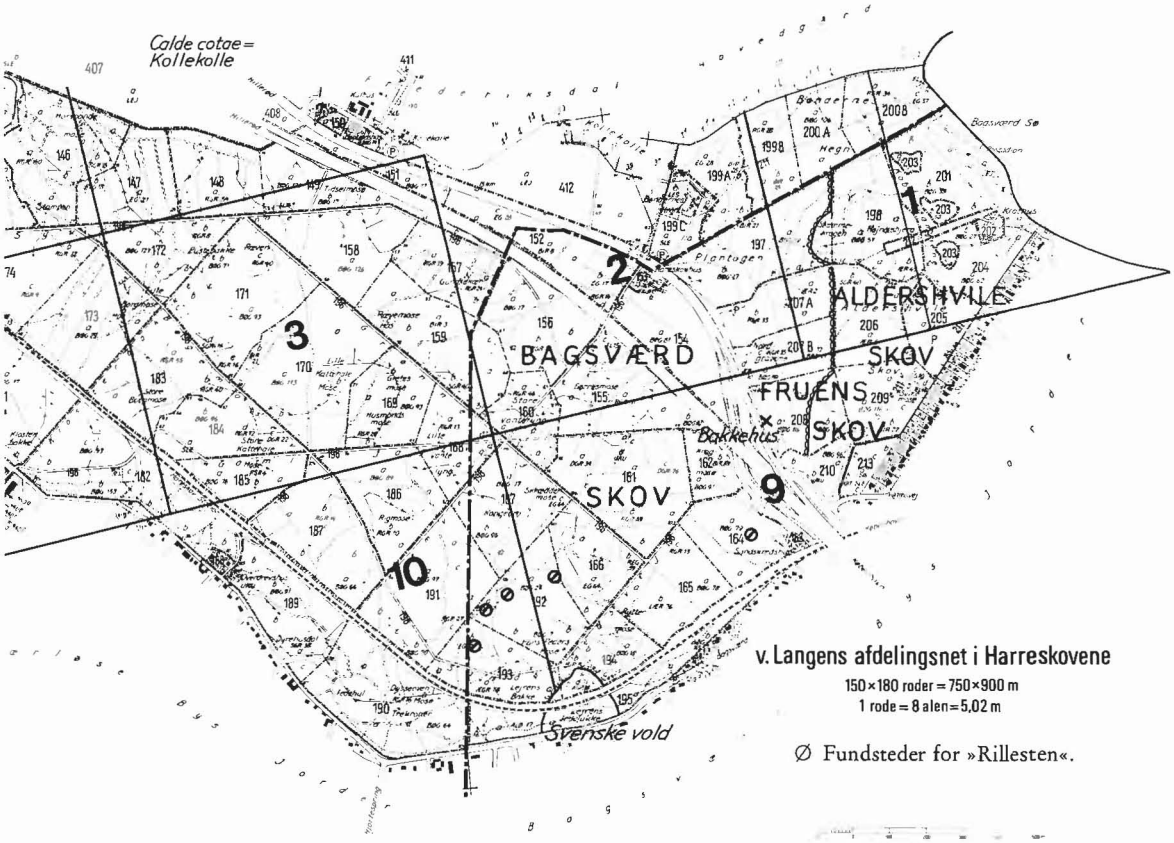
Afdelingssten fra v. Langens tid.

veje midt gennem kulturerne med et indgangs- og et udgangsled i rækværket, forsynet med beslag og lås.

I øst-vest-gående 1 fod dybe og 1 fod brede bearbejdede riller såede eller plantede man. Afstanden mellem planterækkerne var 2½ meter (4 alen).

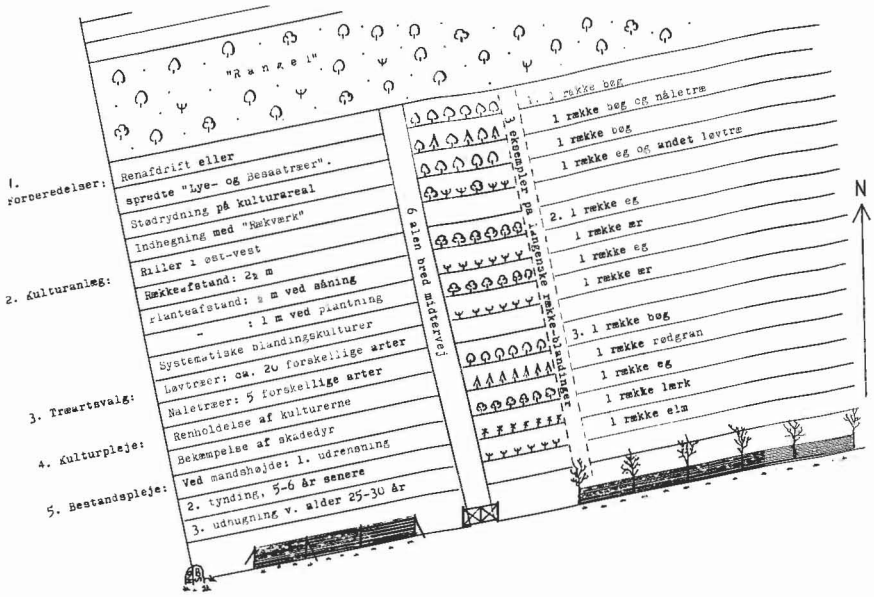
Hvis man såede i rillerne, lagde man 3-4 frø ved siden af hinanden på tværs af rillen med ½ meters = 1 decimalfods mellemrum. Ved brug af skolede planter sattes disse med ca. 1 meters = 2 decimalfods indbyrdes afstand i selve planterækken. Det Langenske plantetal, også for løvtrækulturer, var således kun ca. 4.000 pr. ha med stor rækkeafstand, men med tættere plantning i selve rækkerne.

v. Langens kulturer var systematiske blandingskulturer, hvor de forskellige træarter, han anvendte, oftest plantedes rene i selve rækkerne, hvorimod træarterne skiftede fra række til række. Træarterne kunne også skifte i selve rækken, hvis denne f.eks. løb gennem et blødbundsareal. Rækkens træart skiftede så til f.eks. birk, el eller ask for på den anden side af blødbunden atter at vende tilbage til rækkens egentlige træart. Meget store efterbedringer i de Langenske plantager har ofte givet eftertiden det indtryk, at v. Langens blandingskulturer bestod af en tilfældig blanding af træarter, men dette har ikke været tilfældet.



v. Langens afdelingsnet i Harreskovene
150×180 roder = 750×900 m
1 rode = 8 alen = 5,02 m

Ø Fundsteder for »Rillesten«.



Skitse til en Langensk plantage.

v. Langens systematiske blandingskulturer havde en stor variationsbredde efter formål og sted, spændende fra anvendelse af ganske få hovedtræarter i rækkevis blanding til anvendelse af op til 15 forskellige løvtræarter og 5 forskellige nåletræarter i samme kultur. Det vil her føre for vidt at nævne alle kendte træartsblandinger fra 10-året 1765-75, men som eksempler på Langenske blandingssystemer kan nævnes:

1. Rækkevis rene blandinger af bøg og rødgran
2. Rækkevis rene blandinger af bøg og lærk
3. Rækkevis rene blandinger af eg og ær
4. 1 række bøg, 1 række rødgran, 1 række eg, 1 række lærk, 1 række elm og således videre med skiftevis rene rækker af løvtræ og nåletræ.
5. 1 række bøg, 1 række bøg med nåletræ, 1 række bøg, 1 række eg med andet løvtræ, 1 række bøg o.s.v., hvor rene bøgerækker veksler med mellemrækker af nåletræ og løvtræ.

v. Langens tanke med nåletræerne i løvtrækulturerne var, at nåletræet skulle befordre løvtræernes højdevækst og oprensning, og at nåletræerne skulle falde bort ret tidligt i omdriften for bl.a. at afgive materiale til rækværker.

Ved træartsvalget blev der især lagt vægt på anvendelse af hovedtræarterne bøg, eg og ask, og som støttetræarter for disse birk og el, medens de øvrige ca. 10 løvtræarter kun blev brugt i mindre udstrækning, og inden for disse med hovedvægten lagt på ær, elm og avnbøg.

Blandt de af v. Langen her til landet nyindførte nåletræarter indtog rødgranen den dominerende plads i forstordningens første år med lærk, ædelgran og skovfyr i mere moderat anvendelse. Lærken var v. Langens yndlingstræart, og han stillede store forhåbninger til den. En vis kvalitetskontrol krævede han også ved kulturanlæggene. Vi ved, at en skrivelse fra 1765 nævner, at alt frø til plantagerne skal samles fra de rankeste og bedste træer.

For ikke at beskadige de små planter under rensningerne rejste man i planterækkerne ca. 2 meter høje, afbarkede ellestænger med ca. 1½ meters mellemrum. Disse stangrækker markerede planterækkerne, og græsset kunne så slås med le uden fare for, at planterne blev beskadiget.

Den store rækkeafstand skyldtes til dels ønsket om at kunne udtage betydelige mængder hø fra kulturerne, idet bønderne havde udstrakte græsningsrettigheder i kronens skove, men skyldtes også, at v. Langen lagde vægt på, at man kunne udnytte jorden mellem planterækkerne til skovagerbrug. Blandt de vækster, man forsøgte, kan nævnes korn, kommen, jordbær, agurker og kartofler.

Bekæmpelse af musene, der var en plage for de nyanlagte kulturer, mente v. Langen bedst kunne ske ved:

1. Udlægning af musegift.
2. Fredning af ræve.
3. Fangst af mus i fælder.
4. Skydning af musene med pistol.

En opskrift på musegift lød på, at 1 pund ulæsket kalk rørtes sammen med 1 pund mel og 2 lod puddersukker, hvorefter pastaen smurtes tykt på rugbrød, der, udskåret i små terninger, blev udlagt på steder, hvor musegiften ikke blev våd.

Vedrørende punkt 4 gav v. Langen skovfogederne besked på at stille sig ved musehullerne, og når musene kunne ses, da at skyde dem i hovedet med skud fra pistolen.

Da v. Langen kun nåede at virke i 6-7 år med forstordningens gennemførelse, før sygdom lænkede ham til sengen, kom han ikke selv til at tage del i bestandsplejen, men hans forskrifter lød således:

1. Når kulturerne var godt mandshøje, skulle de tyndes første gang og blivende træer kvistes op til ca. 1 meters højde.
2. 5-6 år senere skulle anden tynding finde sted, og denne skulle stræbe efter regelmæssig stammefordeling og større opkvistning.
3. Ved 25-30 års alderen skulle bevoksningerne tages under behandling for 3. gang, og man skulle her stræbe efter jævn stammefordeling af hovedtræarterne med i gennemsnit et par meters afstand mellem disse.

Når de Langenske nyplantninger er beskrevet så detailleret, skyldes det, at Langens første hoveddels første del er anført meget tydeligt på det smukke kort over Bagsværd Overdrev 1771 side 4 i årsskrift for 1978. Dens nord-syd-gående vestgrænse kan den dag i dag tydeligt ses i afdeling 197 som en nedgravning og udjævning i terrænet lige syd for stengærdet mod »Bøndernes Hegn«. Her har rækværket stået.

Selve plantagen er nu ved at være forynget med ung bøg og ahorn, men indtil orkanerne i 1967-68 stod der endnu som spredt overskov enkelttræer af ægte kastanie, europæisk lærk, almindelig ædelgran samt weymouthsfyr fra v. Langens tid.

På det Langenske skovkort fra 1765 findes midtvejs mellem skovfogedstedet Harreskovhus og skovløberstedet Sandskredshus et forlængst nedrevet skovløberhus, Bakkehus. Det lå øst for og tæt opad den daværende Frederiksborgvej, hvis forløb og udseende på det tidspunkt er poetisk beskrevet af F. C. Sibbern i »Gabrieli's breve«:

To Mile Fra København imellem Bagsvær og Kollekolle gaaer gjennem Hareskoven en Vei, der har megen Lighed med den, jeg var paa. Man kommer fra Bagsvær forbi Høigaarden – medens man har en næsten biergagtig sig opløftende og henstrækkende Skovmasse deels foran sig deels til Høire et Stykke borte – hen til et Sted, hvor der ligge nogle Smaahuse. Man kalder dette Stykke af Vejen Sandstrædet, en lille Sidevei derved kaldes Stralsund. Saa kommer man ind i Hareskoven, dog paa begge Sider skildt fra den ved Steengjærder. Mellemrummet mellem disse er græsbegroet paa begge Sider, og midt deri skyder Landeveien sig frem. I Begyndelsen har den Lidt af en Huulvei. Den gaaer bak op, til den runder nedad igjen. Her kommer man paa venstre Side forbi en deilig Elvesal, om jeg saa maa kalde den.

5. *Aldershvile skov*

De østligste 40 hektar af skovene ned mod Bagsværd sø kaldes Aldershvile skov og har de sidste godt 300 år ejermæssigt ført en noget omtumlet tilværelse.

Indtil Enevældens indførelse i 1660 var hele Harreskovområdet ned til Bagsværd sø krongods, men i 1662 tilskødes råd og tysk kansler Theodor Lente 10 gårde, 8 gadehuse og skov til 50 svins olden foruden frit fiskeri i Bagsværd sø for ialt 6.541 rigsdaler. Lente dør imidlertid allerede 1668, og Kronen tilbagekøber alt Bagsværdgodset incl. skoven, og sammen med andet gods gør Frederik III skoven og det nybyggede Frederiksdal til hovedgård og skænker denne før sin død 1670 til sin svigerdatter, Chr. V's dronning Charlotte Amalie på livstid.

Dette stemmer med, at matrikelen af 1688 anfører, at Bagsværd by og hovedgård tilhører H.K.M. Charlotte Amalie »og er beliggende udi Vildtbanen«. Dronningen dør 1714, og Rentekammeret overtager hele godset, men allerede 1716 bortgiver Frederik IV det til sin søster prinsesse Sophie Hedevig. Ved dennes død falder hele godset incl. skoven atter tilbage til Kronen.

1783 sælges Aldershvile skov til Theodor Holm de Holmskjold til Sophienholm »til ejendom, fredning og forbedring«. Han overtog 21 td. land af Bagsværd Overdrev og godt 35 td. land af »en Forstplantage sammesteds« uden betaling, men mod på egen bekostning at opføre og vedligeholde 2½ alen højt stengærde som skel mod den kongelige skov samt yderligere 15 td. land, dels af overdrevet, dels af plantagen.

Da stengærdet skulle sættes og måtte slå en bue vest om mosearealet »Skammekrogen«, fik han yderligere 1 td. land eller ialt ca. 72 td. land.

Og endelig 1866 købte staten Aldershvile skov tilbage endnu en gang ved skøde af 25. januar 1866 af proprietær Ernst Bagge, ejer af Højgaard og Aldershvile.

6. *Skovområdets struktur*

Den Langenske forstordning blev indledningen til dansk skovbrugs intensive periode, især praktiseret fra ca. 1850 og til ca. 1950.

Rationelle planlægnings- og skovdyrkningsprincipper, kombineret med erfaring om de rette træarter på de rette voksesteder, bragte Danmark frem til at være et af de lande i verden, der pr. arealenhed havde den højeste træproduktion. Dette skyldtes ikke mindst v. Langens indførelse af nåletræarterne, især rødgranen, i de danske skove.

Inden for træforædling har vi også, især i dette århundrede, hørt til de ledende lande, idet frembringelse af træplanter er sket ved brug af det kvalitetsmæssigt og sundhedsmæssigt bedste frø.

Skovene fik herved den struktur, der f.eks. fremgår af kortet over Gladsaxes del af Harreskovene. Numrene refererer til de driftsenheder eller

En af de mystiske rillesten fra Harreskoven.

afdelinger, som flere hundrede års konsekvent planlægning har udlagt på henved 6-8 hektar hver.

Hver afdeling har størstedelen af sit areal bevokset med en af de gængse hovedtræarter bøg, eg, ær (ahorn) eller rødgran, idet mere specielle træarter kun bliver brugt på helt små lokaliteter med særlige vækstvilkår.

Placeringen af hovedtræarterne i de enkelte afdelinger er fastlagt i en rytme, man betegner hugstfølgen, så totalafvikling af en afdelings træmasse ved hugstmodenhed udsætter naboafdelingerne for mindst mulig skade fra storm eller udtørring i en følsom alder.

Netop den gode hugstfølge er karakteristisk for vore statsskove, der i mere end 200 år har sorteret under egen planlægningsafdeling under navnet Skov-

reguleringen. Kun de færreste har nok kendskab til, at en bøgeafdeling, der f.eks. afvikles til fordel for en anden træart, oftest har fået hugsttidspunktet fastsat af en skovtaksator for mere end 100 år siden.

Sideløbende med den planlægningsmæssige og tekniske struktur ude i skoven hviler hele den administrative opbygning af vore statsskove på en gennem århundreder afprøvet model med een skovrider og oftest een forstfuldmægtig pr. skovdistrikt, 3-4 skovfogeder på hver sin skovpart, et antal skovløbere i hver sit skovløberhus ude i skoven samt endelig løse skovarbejdere i et antal, der varierer efter behov. Hvert distrikt har desuden sin egen maskinpark med tilhørende grej, der i spidsbelastningsperioder suppleres af udefra engagerede entreprenører.

De nuværende 33 statsskovdistrikter sorterer under Skovstyrelsen, tidligere kaldt Statsskovdirektoratet, der er den ene af Miljøministeriets 5 styrelser.

Denne struktur er i løbet af de seneste årtier tilpasset nutidens krav til skovene om, udover det rent træproduktionsmæssige, også at skulle varetage en rekreativ funktion, ikke mindst lige uden for vor hovedstad.

Det er imidlertid Skovstyrelsens opfattelse, at den flersidede anvendelse af skovene udmærket kan ske, uden at det i særlig høj grad behøver at gå ud over skovenes traditionelle udseende.

7. Rillesten

I løbet af det sidste års tid er det inden for hele Harreskovsområdet lykkedes at identificere et betydeligt antal ½-1 kubikmeter store sten, hvori der er indridset eller indhugget ca. 2-5 cm dybe riller, enten som een, lang rille eller i form af flere, korte riller i forlængelse af hinanden.

Da det er øjensynligt, at disse riller intet har at gøre med kløveriller eller kilehuller, står man over for noget meget spændende, der endnu ikke er tilstrækkeligt udforsket, men rillestenene nævnes her, idet 5 af de smukkeste ligger i Gladsaxe-delen af Harreskovene og er markeret på det skovkort, der hører til denne artikel.

Søborg Forskønnelsesforening.

En saadan Forening er nu dannet af det tidligere her i Bladet omtalte Udvalg. Bestyrelsen bestaar af: E. Rosenbæk, Mars Allé, Formand, H. Thorsen, Niels Finsens Allé, Kasserer, C. C. Binger, Carl Blochs Allé, Sekretær. Grundejere i Søborg, som ønsker at bygge sig et smukt velindrettet Hus, bedes henvende sig til en af ovennævnte Bestyrelse, vi skal da søge at skaffe dem virkelig sagkyndig Tegnehjælp saa billig som muligt.

R.

Huse i Søborg efter Tegning af Architekt K. T. Seest.

I Søborg Avis maj 1911 kan man læse, at forskønnelsesforeningen er dannet.

Søborg Forskønnelsesforening

Af Erik Nilsson

»Langsomt, men sikkert er sansen for arkitektur ved at erobre sig en plads i befolkningens bevidsthed. Det har også varet længe nok. Af alle noble interesser er interessen for god bygningskunst vel nok den, det hidtil har stået mindst godt til med herhjemme. Det har endda kunnet gå med den såkaldte »store« arkitektur: kirker, rådhuse, bygninger af alle slags, men det, det har knebet med, er at få befolkningen til at forstå, at bygningskunst spænder så uendelig meget videre, at dens opgave sandelig ikke mindst er at forme huse og hjem for mennesker, og at den – ret beset – omfatter alt, hvad der bygges, helt ned til aviskiosker og plakatsøjler. Intet er bygningskunsten for småt eller for ubetydeligt af opgaver eller inden for den enkelte opgave. Den tager i sin tjeneste og samarbejder med havekunst og skulptur, den benytter vand i bassin, vand i fontæner og springvand. Den begynder sit arbejde nede ved porten, ved lågen ind fra vejen, i forgård og gårdsplads.

I manges øre lyder ordet »bygningskunst« imidlertid så højtideligt, og bygningskunst er for mange mennesker noget, der egentlig kun slippes løs på meget store bygninger og på meget velhavende folks huse og villaer. Men man kan også bruge et andet udtryk, der anvendt på jævne forhold dog er betegnende for den samme skønhedssøgen og skønhedstrang. Det er udtrykket god og smuk byggeskik.

At sansen for den gode og smukke byggeskik i det almindelige dagligdags byggeri landet over har været uendelig langt nede i sidste slægtled indrømmes nu endelig fra alle sider. Lidt efter lidt har man fået øjet op for, hvor ringe og hvor hæsligt der er blevet bygget, når man sammenlignede det moderne byggeri med fortidens gode og solide byggeskik. Og rejste der sig hist og her en moderne bygning, der virkelig var skøn og tiltalende, sprang misforholdet mellem, hvad der i almindelighed ydedes, og hvad der kunne ydes, atter grelt i øjnene.

Fra forskellige sider begyndtes da for nogle år siden et arbejde for at vise befolkningen, hvor grelt det var fat, og påpege veje, man skulle følge, for igen at få vort byggeri ind i et sundt og godt spor. De spredte tilløb blev efterhånden til en hel bevægelse, og bevægelsen førte til dannelsen af Landsforeningen for bedre Byggeskik på Landet i Danmark, der har sat sig som opgave at samle alle de spredte begyndelser og føre dem videre mod det endelige og

store mål: »at overlade eftertiden et smukkere og mere velbygget Danmark end det, vi selv er vokset op i.«

Disse kloge og velmente ord – nogle vil måske kalde dem lidt naive – er fra 1915. De er hentet fra en anmeldelse af en udstilling Landsforeningen Bedre Byggeskik afholdt.

Anmeldelsen er skrevet af cand. mag. Vilhelm Lorenzen, senere dr. phil. og rektor ved Metropolitanskolen.

Han siger til slut i anmeldelsen:

»Om det program, der ligger i denne udstilling, bør alle kunne samles, der holder af den danske jord og det danske landskab. Det er til gavn for alle og til skade for ingen.«

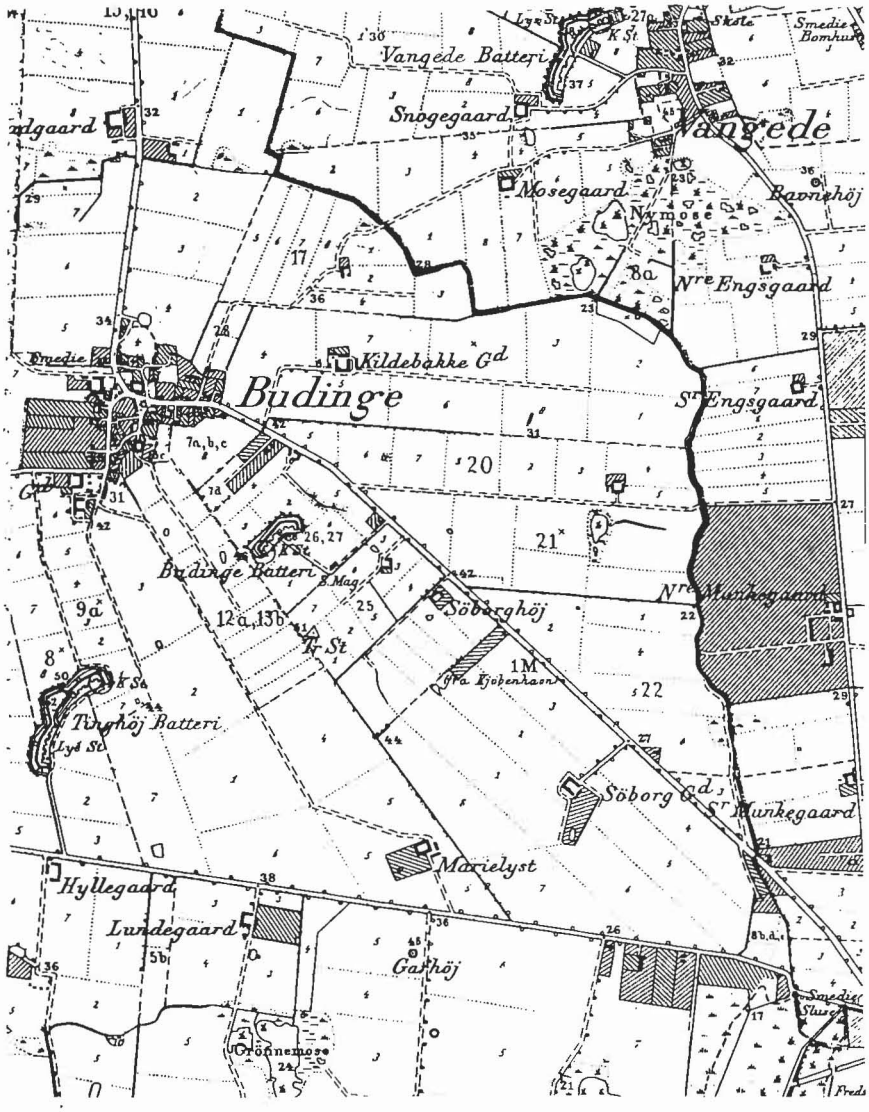
Hvilken anledning er der til at citere denne anmeldelse i en artikel om Søborg.

Jo, baggrunden er klar. Udstillingen var hovedsagelig inspireret af et i dag ukendt, men dengang meget betydningsfuldt, initiativ, en gruppe borgere i Gladsaxe kommune tog for at sikre og forbedre de miljøværdier, de mente at have i det dengang nye, men hastigt voksende – til tider vildtvoksende – Søborg.

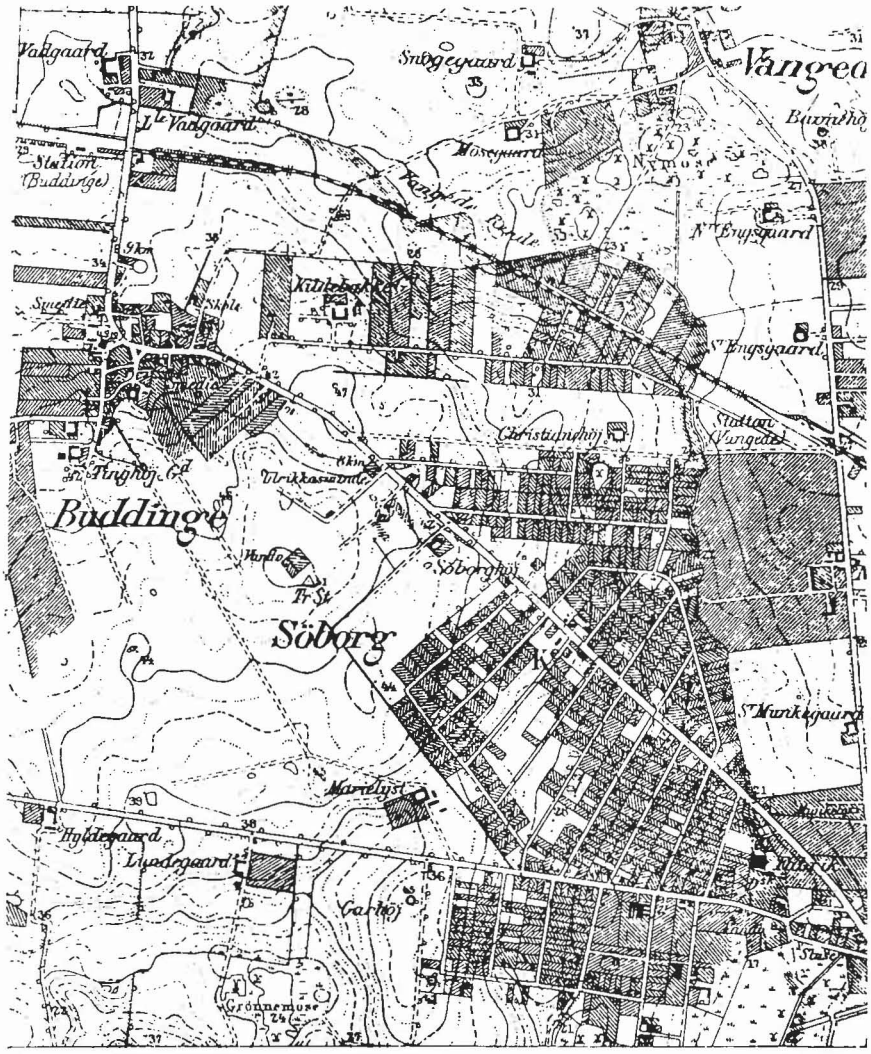
Samme Vilh. Lorenzen, der senere blev redaktør af tidsskriftet »Architekten«, og som blev en af pionererne i oplysningsarbejdet om byplanlægning i Danmark, skrev senere på året i fortsættelse af udstillingens succes en artikel specielt om Søborg. Artiklen er at læse i tidsskriftet »Architekten« og den hed: Af en Københavnsk Forstads Historie, og der siges her:

»Når man for ikke mange år siden fra Bispebjerg så ud over den skønne egn, over mod Gladsaxe og Buddinge, bredte grønne marker sig endnu vidt og bredt, kun hist og her skimtede man et tag imellem en haves træer. Landevejene tegnede sig tydeligt i landskabet og trak nogle faste civilisationslinier op i en ellers mærkelig uberørt egn.

Nu er billedet et andet. I løbet af godt en halv snes år er en hel by skudt frem på den anden side Utterslev Mose, en by, der stadig er i frodig vækst, en by, hvis eksistens er et interessant vidnesbyrd om nutidsmenneskers trang til at fly de store byer og søge bedre boligforhold end storstadsbebyggelsen hidtil har kunnet skaffe den jævne befolkning. Søborg er ingen villaby i dette ords egentlige betydning. Det er en by, for største delen befolket af arbejdere og funktionærer. Man kunne kalde den en haveby. Hver familie har eget hus med have. Men en haveby i engelsk forstand er det ikke. Den er blevet til spontant, lidt efter lidt som de fleste andre tættere bebyggelser i Københavns nærhed. Der har ikke som i de engelske havebyer fra først af foreligget en vel gennemtænkt bebyggelsesplan. Der har ikke på forhånd været truffet tekni-



Så lidt bebyggelse var der i Søborg omkring år 1900. Generalstabskort målt 1900, nedfotograferet fra 1:10.000 til 1:20.000. (Reproduceret med tilladelse fra G.I. - A 579/79).



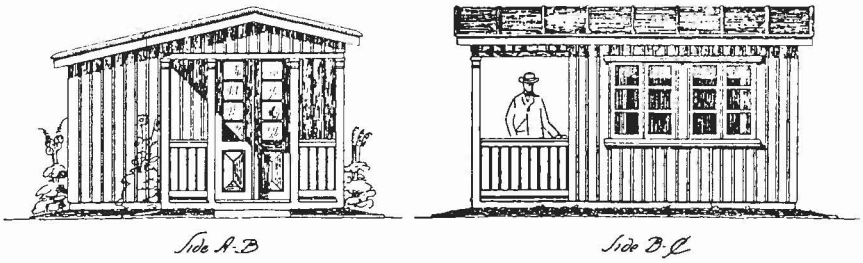
– og så meget var der i 1914.
Generalstabskort målt 1914. (Reproduceret med tilladelse fra G.I. - A 579/79).

ske eller økonomiske foranstaltninger i alles velforståede fælles interesse. Det tillader danske forhold vanskeligt, men de burde kunne tillade det. Det var at ønske, at den nylig nedsatte boligkommission kunne bane vejen for en sund og god udvikling af de såkaldte tættere bebyggelser, hvad enten der er tale om udvidelser af større byer, stationsbyer eller bebyggelse ved industricentrer.

Det var ønskeligt af økonomiske og praktiske grunde. Men også af rent skønhedsmæssige. Blot det, at vejnettet var fastslået på forhånd, og at der her var taget hensyn til bebyggelsens skønhedsmuligheder, ville kunne give den gode byggeskik uvurderlige chancer, som tilfældet er netop ved engelske – og mange tyske – havebyer. Vægten ligger forøvrigt ikke på, om der bygges fritliggende huse, om husene er sammenbyggede i række, om de er i et, to eller flere stokværk. Det springende punkt er, at der er lys og luft og passende ubebygget areal til haver og lignende.

Søborg er i sin oprindelse og vækst betegnende for den almindelige danske udvikling af den tættere bebyggelse. Der er vistnok kommet det ud af den, der praktisk og økonomisk er muligt under de nuværende forhold.

Øverst: Sommerhus ca. 1910 på Marienborg Allé.
Nederst: Forskønnelsesforeningens typetegninger til sommerhus 1911.



Hvad byggeskikken angår, så det unægtelig ud til, at denne side af sagen skulle få det sædvanlige sørgelige forløb. Pionererne i Søborg havde som regel kun få og små midler. Det begyndte oftest med et kolonilysthus, men efterhånden blev byggemåden solidere. Søborg fik en fastboende befolkning. Husene, der opførtes, blev som de kunne bedst. Fantasi manglede de ikke, og fine og flotte skulle de være. Forøvrigt var de hverken værre eller bedre end andre lignende huse andetsteds. Da var der nogle mænd derude, først og fremmest tømrerformand E. Rosenbæk, der greb ind. Sejt og sindigt – Rosenbæk er ikke for ingen ting jyde – har de taget et arbejde op her for at få byggeriet i deres by ind i et bedre spor og redde, hvad reddes kunne. Takket være disse mænds arbejde er Søborg blevet et eksempel til efterfølgelse og er nu godt på vej til at blive en køn og hyggelig by.

Det begyndte med, at hr. Rosenbæk fik holdt nogle foredrag derude om bedre byggeskik af architekt P. Holsøe og undertegnede. Efter et foredrag d. 11. februar 1911 sluttede nogle af de tilstedeværende sig sammen med det formål at arbejde for en bedre byggeskik i Søborg. En halv snes modige mænd trådte sammen d. 24. marts for at lægge planen for arbejdet. Men det kneb at vinde forståelse til at begynde med. Man prøvede sig frem, måtte opgive det hele og tog så fat på et helt andet grundlag. D. 29. april dannedes Søborg Forskønnelsesforening med hovedmanden for den hele sag, hr. Rosenbæk, som formand.

Imidlertid havde man allerede begyndt agitationen fra mand til mand. Ved personlig påvirkning havde man søgt at få folk, om hvem man vidste, at de ville bygge, interesserede i at få deres hus godt og smukt. Resultatet forelå allerede på stiftelsesmødet, idet formanden kunne oplyse, at der var sket to henvendelser til »tegnehjælpen«, og de allerede udarbejdede tegninger vandt meget bifald.

Men med disse to huse standsede så det hele. Man agiterede dog ufortrødent videre. Med beundringsværdig energi og megen personlig opofrelse arbejdede særlig hr. Rosenbæk for at få sine bysbørn interesserede og åbne deres blik for værdien af god og smuk byggeskik. Man virkede ved personlige henvendelser, ved foredragsmøder, gennem grundejerbladet og Socialdemokratens provinsudgave. Resultatet var sommeren 1911 ét hus, opført efter tegning af »tegnehjælpen«.

Da nedsatte architekt Seest sig – efter aftale med Forskønnelsesforeningen – i efteråret 1911 i Søborg, købte grund og byggede sit eget hus. Og lejlighed skaber jo tyve. Nu kom der gang i tingene. I løbet af næste sommer opførtes 10 huse efter »tegnehjælpens« og architekt Seest's tegninger. Og Forskønnelsesforeningen lå ikke på den lade side. I sommeren 1912 og januar 1913 holdt

Det var bl.a. sådanne huse, bygget ca. 1905-10, forskønnelsesforeningen reagerede mod. Øverst Marienborg Allé, nederst Niels Finsens Allé.

Forskønnelsesforening.

En Forening, som staar Grundejerforeningen nær, og som egentlig kan siges at varetage en Gerning, som ellers maatte falde ind under Grundejerforeningens Virksomhed, er „Søborg Forskønnelsesforening". Denne Forening søger at paavirke de byggende i Retning af at give Nybygninger et tiltalende og til Forholdene passende Ydre, og støtter denne Bestræbelse ved at skaffe billig Tegnehjælp fra anerkendt dygtige Arkitekter, som den er i Forbindelse med. Ved Støtte fra Kommunen søger den ogsaa at opmuntre til smagfuld Bebyggelse ved Tildeling af Diplomer for særlig smukke og gode Huse, og den arbejder i saa Henseende sammen med Foreninger i Kommunens andre Byer med lignende Formaal. En Kreds af anerkendt dygtige Arkitekter har tilsagt Foreningen Hjælp ogsaa ved den hertil fornødne saglige Bedømmelse.

Foreningen lader jævnlig afholde Foredrag af Arkitekter og andre bygningskyndige Mænd; som Regel ledsages disse Foredrag af Lysbilleder, til hvilke Fotografierne er tagne dels i Udlandets Havebyer, dels her i Landet.

(Udsnit af side i krigsassessor Andersens håndskrevne jubilæumsskrift for Søborg Grundejerforening 1914.)

den udstillinger af tegninger til småhuse. Dens »egne huse« blev gengivne i »Søborg Avis« og arbejdet skred jævnt og sikkert fremad. Efter to års forløb kunne man med berettiget stolthed allerede opgøre resultatet til ca. 30 huse, og sagen er nu i bedste gænge. Foruden architekt Seest, der har lagt et stort arbejde i Søborg, har også andre architekter, bl.a. Gotenborg og Alf. Jørgensen bygget huse derude. Og den passive modstand, der længe gjorde arbejdet derude så vanskeligt, er nu brudt. Flere og flere forstår, hvad det vil sige selv at bo i et smukt hus og have naboers og genboers smukke huse for øje. Som det blev sagt ved forevisningen af »normalhuset« – som er omtalt andetsteds – betegner dette forhåbentlig afslutningen på den første brydsomme periode i Søborg Forskønnelsesforenings historie. Nu er den sikkert ovre det værste. Den grundfejl, Søborg lider under, at vejnettet er ubehændigt lagt og vanske-

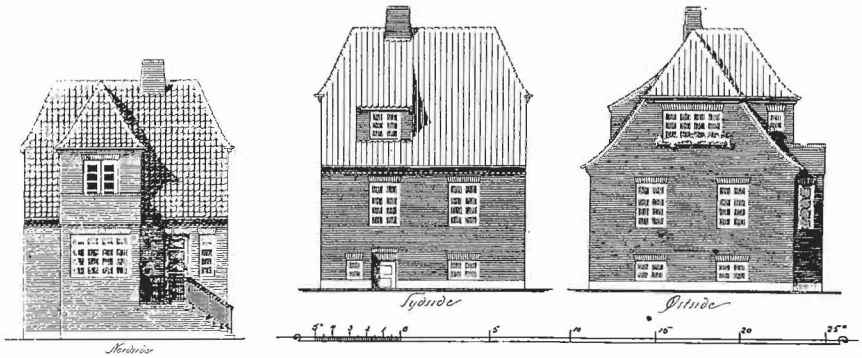
Hermed bringer vi et af „Tegnehjælpen"s Huse, som er opført af Montør Nielsen, Jyllands Allé, for en Sum af 4800 Kr.

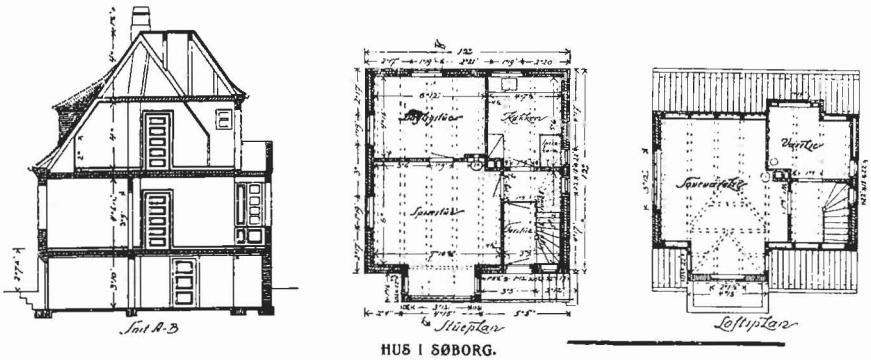
Øverst er vist den indsendte Tegning, som i Hovedtrækkene er bleven fulgt.

En iøjnefalden Forbedring er opnaaet ved at henlægge Indgangsdøren til Husets Nordside ved Karnappen, ligesom Huset i det hele taget har faaet et mere hyggeligt og smukt, karakteristisk, dansk Præg gennem „Tegnehjælpens Bearbejdning".

Udklip fra Søborg Avis, juli 1912.

INDSENDT RIDS.





HUS I SØBORG.

liggør samvirken fra bygning til bygning, søger man stadig at bøde på ved, hvor det kan lade sig gøre, at skabe små, samlede bebyggelser og således også på denne måde skabe forbilleder til efterligning.

Søborgs korte men berømmelige historie viser, hvad der kan opnås for bedre og fornuftigere byggeskik, når de centralorganer, der kan optræde som vejledende og hjælpende under de første store vanskeligheder, på stedet selv har interesserede mænd, der kan bære sagen frem i det daglige og skaffe sig den tillid hos deres bysbørn, der er betingelsen for, at deres ord og agitation virkelig vinder indgang.«

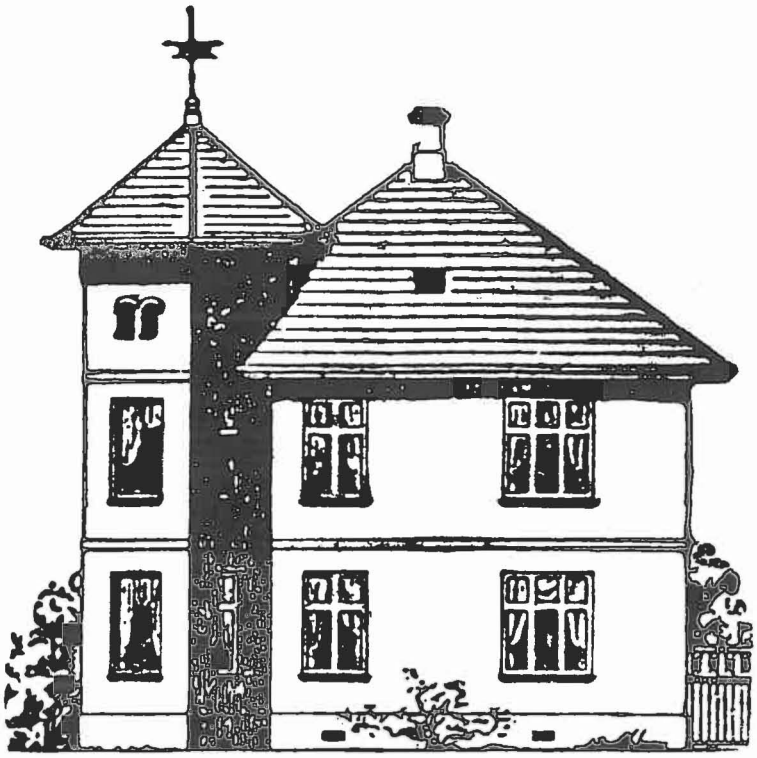
Ak ja, den optimistiske og inspirerende agitator for bedre og smukkere omgivelser, de få men modige pionerer i Søborg Forskønnelsesforening troede i 1916, at de efter 5 års kampe havde sejret – at de var kommet »over det værste«, at de med resultatet af deres entusiasme havde skabt »forbilleder til efterligning«.

Men de havde nu nået meget. Således kunne en af pionererne, den ovenfor omtalte architekt Seest, i en anden artikel fra 1916, fortælle:

»Søborgs første leveår forløb på nogenlunde samme måde, som vi har set det så mange andre steder i landet. Man byggede hist og her – ganske uden plan og tanke for, at en villaby ikke er en tilfældig samling huse, men et vist antal menneskehjem, der netop fordi de optræder i samling er nødsaget til at tage hensyn til hverandre og afpasses efter hverandre for at forhindre, at det ene hjem kommer til at misklæde det andet.«

Senere i samme artikel hedder det: »Forskønnelsesforeningen har iøvrigt bestræbt sig for at gavne en videre kreds – helt ud til sognegrænserne. For et par år siden bad man sognerådet tage affære i retning af at præmiere smukke bygninger.

Sognerådet var også lydhør. Det indkaldte et møde, hvori delegerede fra sognets grundejerforeninger, Forskønnelsesforeningen og sognerådet deltog, og resultatet af mødet blev, at sognerådet udpegede en mand i hver by i sognet, til hvem bygningsinspektøren kunne henvende sig, hvis der fremkom en bygningstegning, som han kunstnerisk set mente var uheldig. Den pågældende lokale mand kunne så henvende sig til bygherren og forsøge at få ham til at ændre det uheldige i tegningen. Var han villig hertil, besørgedes sådanne rettelser af architekterne Henning Hansen og Holsøe, som begge interesserede sig levende for sagen. Sognerådet bevilgede et beløb til bestridelse af de løbende udgifter og Forskønnelsesforeningen besørgede fremstillet et diplom, som ved nytårstide skulle uddeles til dem, der i løbet af året havde opført præmieværdige huse.



Telefon Søborg 11.

Hovedkontor for

Villabyen „SØBORG"s
Grundarealers Udparcellering.

CARL RASMUSSEN

Villa „Nora". Frederiksborgvejen.

Sådan annonceredes huse i februar 1913.

Som resultat af forskønnelsesforeningens kampagne så annoncen sådan ud i marts 1913.

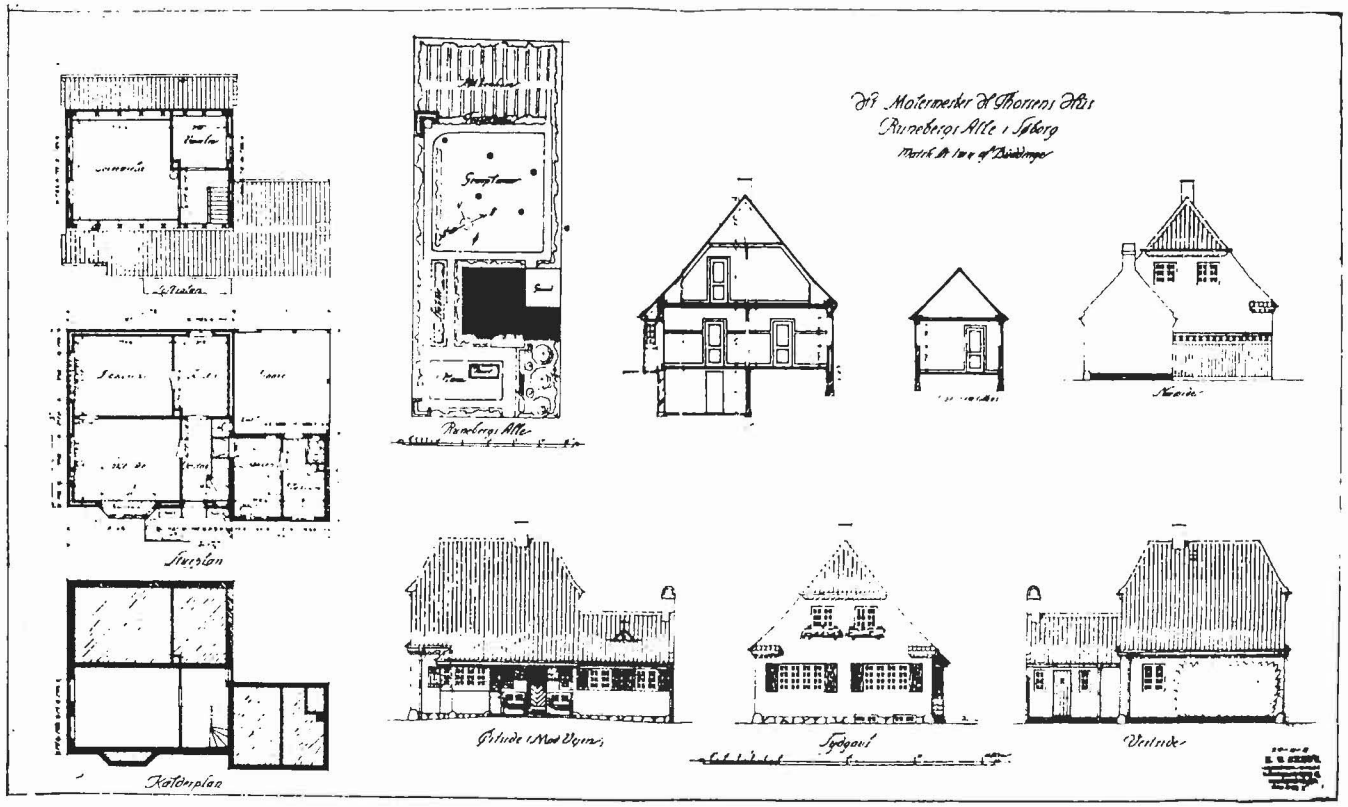
En komité – sammensat af vore bedste mænd på dette område – blev nedsat til at foretage denne bedømmelse.

Man ser altså, at maskineriet er i orden – om det vil blive sat i gang og få lov at funktionere efter sin bestemmelse, er jo imidlertid et andet spørgsmål.

Jeg har anført alt dette, fordi jeg synes, at der her er noget at lære for alle, som gerne ville være med til at fremme en smukkere bebyggelse, men måske ikke endnu har fået praktisk greb på arbejdet for bedre byggeskik.«

Det erfares altså her – for første gang – at sognerådet er med i miljøbevidstheden, som det ville hedde på nudansk.

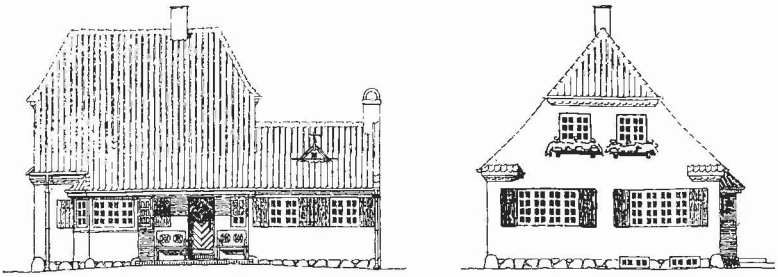
Bygningsinspektøren fik pålagt at tage kontakt med lokale tillidsmænd, hvis han mente, der var noget han »kunstnerisk mente var uheldigt«. Og



En af pionererne H. Thorsen lod i 1912 architekt K. T. Seest bygge dette hus for sig i Runebergs Allé.

Således ser de to huse, H. Thorsen lod bygge i Runebergs Allé, ud i dag.

Vort Sogns Billedbog.



Denne Villa, der nu ejes af Hr. Revisor *Severinsen*, er bygget af Mr. Malermester *Hj. Thorsen*, og var en af de første i den lange Række af Villaer, hvis Form i høj Grad maa tilskrives den Indflydelse, som Søborg Forskønnelsesforening har øvet. Bygherren ønskede sig et hyggeligt Hus, afpasset efter hans Behov, og han var ganske paa det rene med, at det, som det først og fremmest kom an paa, var, at Huset naturligt føjede sig ind i de landskabelige Omgivelser.

Derfor er Villaen ogsaa holdt ret lav, men hygger sig godt op imod de store Træer, der er bleven staaende som Rester af en gammel Allè, og her danner en virkningsfuld Baggrund for Villaen.

Huset er gulkalket med gammeldags røde Vingetagsten. Vinduerne og Gesimsen er hvide, medens Dørene og Skodderne er grønblaa. Samme Farve har de to Bænke, som flankerer Hoveddøren. Taget er trukket frem over Døren, og der er derved bleven dannet en Art Bislag med Murstensklinker som Gulv. Dette Klinkegulv strækker sig yderligere et Stykke frem over og skaber en lille Platform foran Huset.

Gesimsen er ført et Stykke om paa Gavlene og dækket med en Række Tagsten. Paa Tegningen viser den sig kraftigere, end i Virkeligheden, hvor den hvide Gesims tegner sig lyst paa den gule Væg Ogsaa Tagstenenes skraa Stilling gør den lettere, end det fremgaar af Tegningen.

Det Værelse, som oprindelig var beregnet til Kontor, har Ejeren lavet om til Spisestue med faste Vægmøbler i Bondestil og med kraftige Farver.

K. T. Seest.

Søborg Avis' omtale af huset i Runebergs Allé.

sognerådet nedsatte en komité til at bedømme om noget var skidt eller kanel i forhold til omgivelserne.

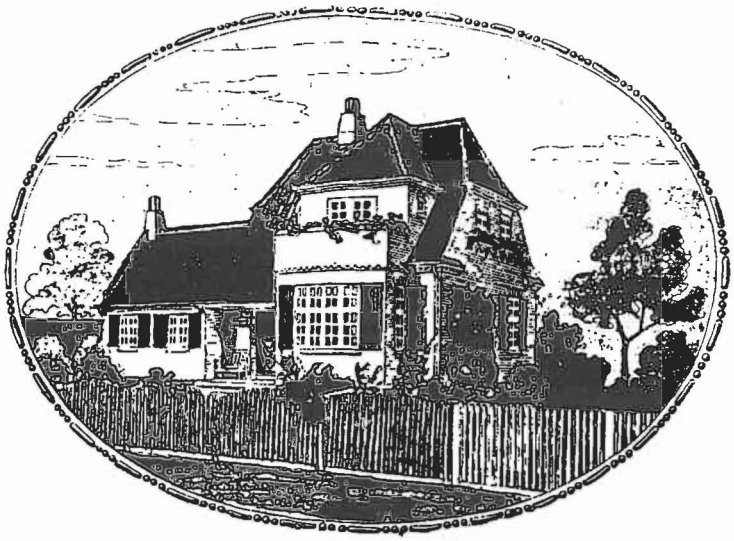
Men Seest var realistisk i sin vurdering, han konstaterer, at »maskineriet er i orden – om det vil blive sat i gang og få lov til at funktionere efter sin bestemmelse er jo imidlertid et andet spørgsmål«.

Vi behøver ikke stille spørgsmålet, om det fik lov til »at funktionere«. Vi kan gå ud på gader og alléer og ved selvsyn konstatere, at det kun blev til en kort opblomstring.

Borgernes stærkt bevidste medvirken svandt ind, da Forskønnelsesforeningen døde engang i 20'rne. Kun meget spredte eksempler kan vises i Gladsaxe på senere bebyggelsers og enkelthuses respekt for, at en villaby – eller en by – »ikke er en tilfældig samling huse, men et vist antal menneskehjem, der netop, fordi de optræder i samling, er nødsaget til at tage hensyn til hverandre og afpasses efter hverandre for at forhindre, at det ene hjem kommer til at misklæde det andet«.

Men at byen ikke blot er de enkelte huse og deres forhold til hinanden var disse pionerer også klar over. Husenes nære omgivelser, vejene, indgik i deres arbejde med at få hele miljøet harmoniseret. Her indgik de mange vejforeninger i arbejdet.

HUS I SØBORG.

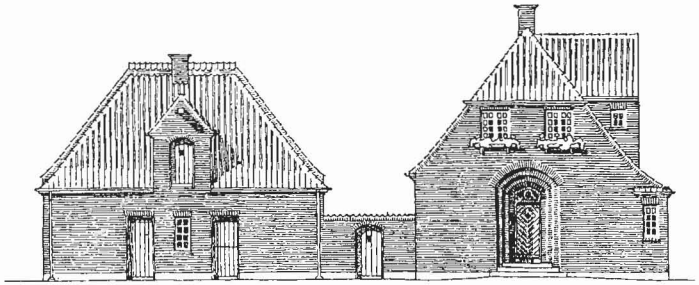


Hermed bringer vi Billedet af et Hus der for Tiden er under Opførelse paa Wergelands Allé. Det bygges efter Tegning af Arch. Seest; Murene vandskures og hvidtes, Taget tækkes med røde Tegl. — I Stuen bliver 3 Vær. og Køkken, paa 1. Sal 2 Vær. Huset, med c: 2700 □ Al. Grund, vil ialt komme til at koste c: 8700 Kr. heri indbefatter Architekt Honorar, Hegn, Omkostninger ved Prioriteringen og Kurstab. Den aarlige Udgift til Renter (4% af 8700) Skatter, Vedligeholdelse etc. vil andrage ca. 460 Kr., hertil kommer Afdrag paa Grunden 120 Kr. Dette Resultat er dog kun muligt, naar Ejeren selv er i Besiddelse af nogen Kapital og ikke behøver nogen 3dje Prioritet; er en saadan nødvendig, vil de aarlige Udgifter stige med 1% af dette Beløb og Byggesummen med ca. 10% Kurstab af denne Prioritet. — En anden Gang skal vi bringe et Hus, som er betydelig billigere.

I december 1912 gengiver Søborg Avis dette hus.

I protokollen for »Vejforeningen for Bjørnsons Allé«, der blev stiftet 10. juni 1918, kan man om det første bestyrelsesmøde læse, at en af foreningens væsentligste opgaver er at få plantet vejtræer. Man diskuterer, om det skal være røn eller kirsebær. Det bliver vedtaget at plante røn, kirsebærrene er for dyre.

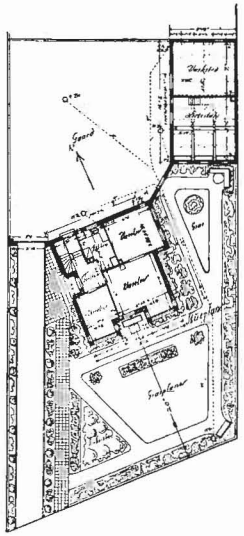
De første træer bliver plantet – og de går ud igen. Nye bliver plantet, og man vedtager at betale en gartner for at påtage sig pasningen af træerne. De



Hosstaaende smukke Hus er for Tiden under Opførelse paa Kildebakkegaardens Jorder, nær Vangede Station. Det bygges af Murermester Svendsen og er tegnet af Architekt Seest.

Murene opføres af røde, haandstrøgne Sten og Taget dækkes med røde Tegl.

Den mindre Bygning, der skal benyttes til Stald, Værksted etc., er paa en smuk Maade bunden sammen med Boligen; derved faar det hele et større og mere sluttet Præg. Det giver ogsaa god Læ mod Vinden og er ganske anderledes hyggeligt at se paa, end naar Udhuset lægges helt for sig selv og ofte er en grim, flad Tagpapkasse.



I april 1913 gengiver Søborg Avis dette hus på Kildebakkegårds Allé.

Således så Søborg Hovedgade ud med vejtræer.

Vejforeningen for Bjørnsons Alle

holdt i Søndags Bestyrelsesmøde.

Regnskabet for Reparation af Vejbanen, Grusning af Fortovene og Beplantning med Vejtræer, forelaa.

Reparationerne af Vejbanerne havde kostet 176 Kr. 65 Øre, Grusning af Fortovene 164 Kr., indbefattet Arbejdsløn blev Udgifterne ialt 363 Kr. 40 Øre. Vejens Beplantning med dansk – fligetbladet – Røn havde – indbefattet Arbejdsløn – kostet 325 Kr.

Alle Udgifter med Undtagelse af 50 Kr. var betalte, og Kontingent og alle udskrevne Beløb var selv for udensogns boende indgaaet prompte paa en enkelt Undtagelse nær.

Referat fra vejforeningens møde.

får dog kun lov at stå der godt tredive år. Da vejens vedligeholdelse er overtaget af kommunen, bliver de fældet.

Vi kan i dag konstatere, at det på trods af de ihærdige og velmenende menneskers arbejde med Søborgs forskønnelse ikke rigtigt lykkedes for dem at få skabt den haveby med smukke, harmoniske huse, der klædte hinanden.

På trods af de gode eksempler og tilsyneladende gode viljer forblev Søborg – og udviklede sig yderligere – som »en tilfældig samling huse«.

Men hvorfor lykkedes det ikke?

Mon ikke årsagen skal søges i, at man – på trods af fælles sprog – slet ikke forstod hinanden. Forskønnelsesforeningens folk opfattedes som »de fine« eller repræsenterende dem, og de henvendte sig hovedsagelig til de arbejdere, der var brudt ud af deres miljø i hovedstaden – af dårlige boliger på Nørre- og Vesterbro, som allerede dengang var eller tangerede slum.

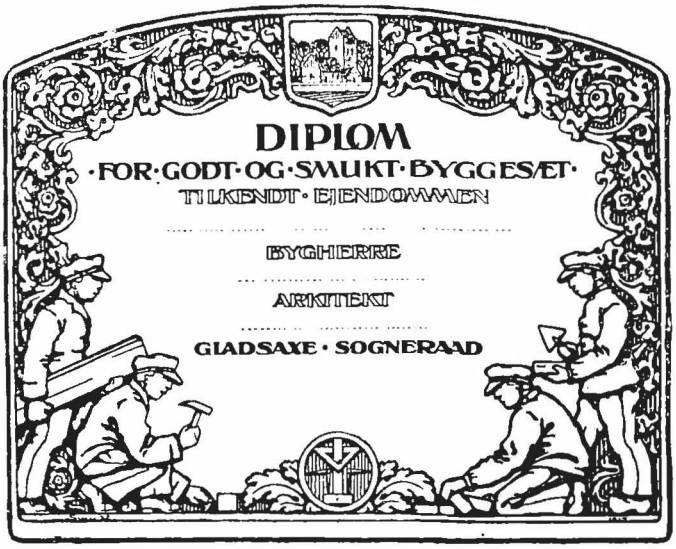
Under opbydelse af til tider umenneskelige afsavn havde de sparet sammen til udbetaling på en grund i Søborg. I protest mod deres elendige boligforhold, der ofte var anledning til sygdom navnlig blandt børnene og de unge – tuberkulosen gjorde voldsomme indgreb i arbejderfamilierne – ville de flytte ud til den friske luft og livgivende sol.

Deres problem var, hvordan de af den beskedne ugeløn skulle kunne klare at leve, betale afdrag og renter de næste 8-10 år og samtidig få tag over hovedet på det nye sted. Der var slet ikke plads til tanker, om et hus på grunden nu også blev sådan, at andre skulle kunne synes, det var smukt – der var ikke overskud til at dyrke »den noble interesse for god bygningskunst«.

Nej, det var kun dem med de sikre indtægter, de etablerede, der havde mulighed for at forstå, hvad forskønnelsesfolkene ville og bakke deres arbejde op mere eller mindre helhjertet. At der var en forståelsesbarriere ses alene af den tilsyneladende nedladne måde, hvorpå man ville tilbyde sin hjælp.

Hvis de, der skulle bygge, ikke selv havde råd til arkitetktbistand, ville forskønnelsesforeningen betale en af sine egne arkitekter for at yde den. Men netop de, der havde behov for rådgivning, var overfølsomme over for tilbud om almisser, og de var på vagt over for den mængde af pågående missionærer, der huserede i området for næsten enhver tænkelig god eller dårlig sag. Man skal erindre sig, at det var et klassedelt samfund, man havde i Søborg. Der var de oprindelige fastboende jordbesiddere og deres arbejdere, og der var de tilflyttede funktionærer og nye byarbejdere. De havde ingen eller kun få fælles interesser om det bysamfund, de i fællesskab skulle opbygge. Det var repræsentanter for middelklassen, der måske i dette lokalsamfund opfattede sig som overklasse, som henvendte sig til en gruppe mennesker, der på trods af deres beskedne ejendomsbesiddelse stadig følte sig som og solidariserede sig med samfundets laveste lag.

Man havde ikke kræfter til eller sans for at nyde den aftenfred, der udstråler af forskønnelsesforeninges forslag til huse. Frygten for morgendagens problemer med sygdom og arbejdsløshed var for stor. Mange kunne



Hosstaaende Billede er en Gengivelse, i mindre Maal, af det Diplom, der af Forskønnelsesforeningen er overbragtSogneraadet og som efter Bestemmelsen skal tildeles de Bygherrer i Gladsaxe Sogn der har gjort sig fortjent til Udmærkelse ved at bygge særlig godt og smukt.

Den dekorative Ramme er tegnet af en ung Kunstner, Sven Henriksen, medens Skriften er udført af Formanden for akademisk Arkitektforening, Arkitekt K. Warning, der er den ene af de tre Mænd, der er valgt til at foretage Bedømmelsen af Husene, naar Sagen i en forhaabentlig ikke altfor fjern Fremtid skal bringes til Udførelse.

R.

Søborg Avis, december 1915.

ikke klare den store økonomiske byrde, man havde påtaget sig for at redde familien. De måtte give op og gå fra den opdyrkede have og et måske halvfærdigt hus. Frygten hos de tilbageblevne blev endnu større for, hvordan de skulle klare næste termin. Mange var selvbyggere, som måske ved hjælp af families eller gode venners hjælp fik et hus op at stå. Ofte var man to generationer, der i fællesskab arbejdede på at realisere livsdrømmen, og der skulle altså være to boliger i huset, og ingen af forskønnelsesforeningens forslag til huse viste mig bekendt sådanne løsninger.

Tilsyneladende er der hos sognerådet heller ikke den samme entusiasme til stede, som behersker forskønnelsesfolkene. Det tager lang tid at realisere en beslutning om »præmiering af godt og smukt byggeri«, som forskønnelsesforeningen havde foreslået. Da ordningen endelig kommer, er det ved at være for sent – villabyen Søborg var stort set udbygget, og de fleste huse efter andre planer end dem forskønnelsesforeningen kæmpede så hårdt for.

Men selv om resultatet af arbejdet umiddelbart ikke synes stort, har virksomheden nok haft større betydning. De byggende, håndværkere og

bygherrer, er nok blevet tvunget til at tænke sig bedre om, og sogneråd og bygningsmyndighed blev gjort opmærksom på nødvendigheden af at anskue kommunen og dens enkelte bydele som helheder og ikke som enkelthuse. Man tør ikke tænke på, hvordan resultatet kunne være blevet uden forskønnelsesforeningens indsats.

Om husenes situation i dag må det desværre siges, at ikke alle senere ejere – og myndighederne – har været tilstrækkelig opmærksomme på, hvilken kulturarv de har fået i varetægt. Om- og tilbygninger har i en række tilfælde skæmmet eller ødelagt de oprindeligt smukke eksempler på en værdifuld epoke i dansk bygningskunst.

Man må håbe, at fremtiden – ikke mindst i forbindelse med kommende byfornyelse – vil behandle både disse huse og deres omgivelser mere respektfuldt og erindre sig, at en by »... ikke er en tilfældig samling huse, men et vist antal menneskehjem, der netop, fordi de optræder i samling, er nødsaget til at tage hensyn til hverandre og afpasses efter hverandre for at forhindre, at det ene hjem kommer til at misklæde det andet«.

»Højnæsbjerg-Banen, som den saa ud igaar. Det ville være ønskeligt, om de seks Træer, der ses til venstre paa Midten af Bakken, blev fjernede.« (Politiken 7/1-1911.)

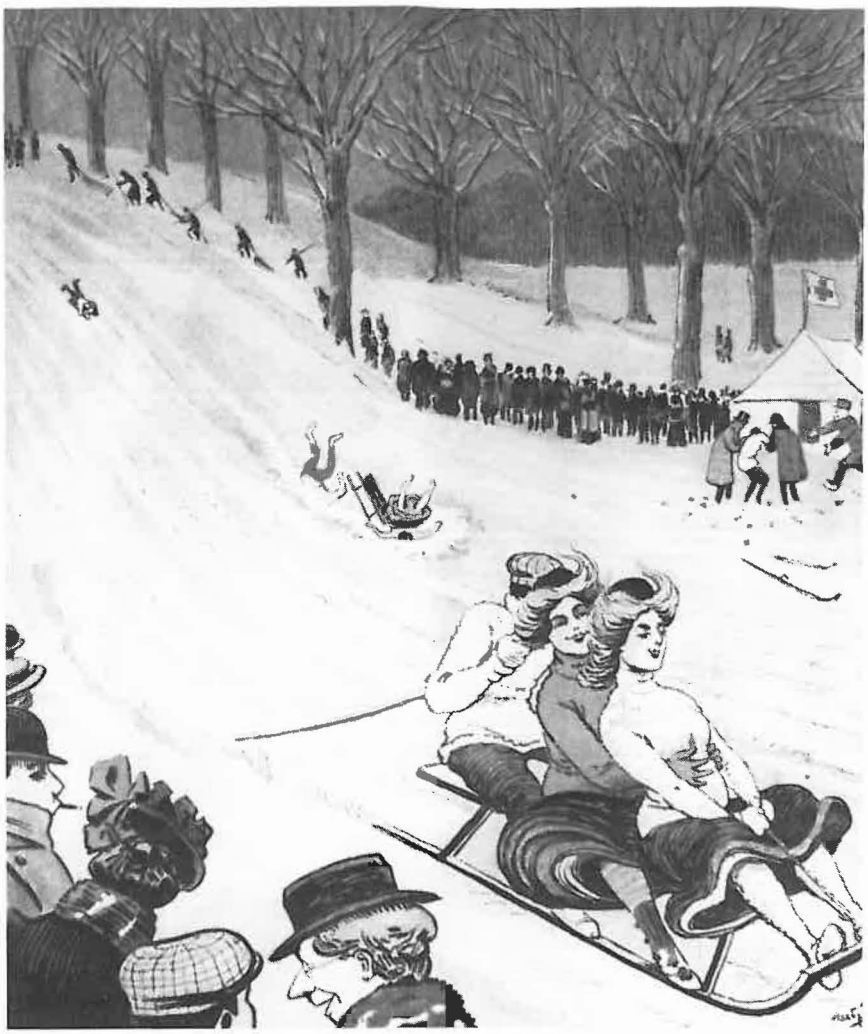
Vintersport i Bagsværd

I 1978 flyttede Falcks Redningskorps sit museum fra Amager til Odense. Museumsinspektør Tegne-Hansen fandt ved den lejlighed en del arkivalier om sporten herude, dels på søen, dels på Højnæsbjerg. Han havde ikke selv mulighed for at skrive derom, men overlod materialet til vort Selskab. Redaktionsudvalget fandt det af for stor interesse til kun at arkivere, så vi har delt stoffet imellem os, og på den måde er den efterfølgende artikel opstået.

Gudrun Gram-Hanssen *Karen de Linde*

Højnæsbjerg

»Det var som en Eventyrverden at komme ud i den alvorsfulde mørke Granskov med et fint Snepudder over alle Grenene; inde mellem Stammerne over det fjorgamle Løv og paa Stier og Veje laa Sneen fodhøj og glitrede i Solen. Aldrig har Hareskoven været smukkere nogen Sommerdag, end den var det i Søndags, da Ekstratog paa Ekstratog bragte Tusinder af Københavnere ud til denne Vinterskønhed og ud til det raske Sportsliv med Kælkning, Skiløb og Kanefarter. Det tindrede af Sollys over de hvide Marker ved Skovens Udkant, og henad Aften antog Himlen et Skær af flammende gult og rødt, som ingen Malers Pensel kunde have gengivet.«



I Ulvedalene: Nu ser vi ét Ulykkestilfælde mere – saa gaar vi Hjem. (Klods Hans ca. 1907-08?). Foto: Falckmuseet i Odense.

Så lyrisk beskriver Aftenpostens udsendte korrespondent sin udflugt d. 29/1-1913 fra Bagsværd Station til kælkebakken Højnæsbjerg i Harreskoven[0] ved Bagsværd Sø. Måske inspireret af Holmenkolløbene i Norge i begyndelsen af dette århundrede var københavnerne begyndt at interessere sig for andre former for vintersport end skøjteløb, der hidtil havde været

næsten den eneste sportsudøvelse, som hovedstadens beboere dyrkede. Man opdagede skoven ved vintertide, og det blev »in« at iføre sig vintersportstøj – både damer og herrer – og med ski og kælke drage til Dyrehaven for at udøve den sport, som »fra umindelige Tider[1] var blevet dyrket i Ulvebakkerne af Fiskerne fra Skovshoved«.

I vinteren 1904 havde man for første gang oplevet at se københavnerne i hobetal drage til Ulvedalene for at kælke og løbe på ski, og en ung mand, stenhugger Carl Scheller, stiftede samme år den første ski- og kælkeklub, »der slaas med Træer, Sten og Autoriteter«, og – desværre – jo flere sportsudøvere og tilskuere, des flere små og større uheld. I januar 1906[2] kulminerede disse uheld på den berygtede røde søndag, der fik blodet til at flyde i så stride strømme, at »Redningsfalken« (Sophus Falck, stifteren af Falcks Redningskorps) måtte ile til for, sammen med Røde Kors, at oprette et formeligt ambulancekorps.

Sophus Falck,[3] der var sjælen i sportsarrangementerne, gik straks i gang med at sikre Djævlebakken. Den blev afspærret med tovværk og pæle, så tilskuerne stod i sikkerhed og ikke var i vejen for de kælkende. På toppen af bakken blev der anbragt en flagstang, hvorfra der signaleredes med flaget hejst eller sænket, når og når ikke, der måtte kælkes på bakken. Der kom også andre sikkerhedsforanstaltninger såsom fast ambulance og Røde Kors telt, og når kælkebanen blev for tyndslidt, blev der påført mere sne.

Den 16/2-1910[4] blev, efter visse vanskeligheder, »Vinteridrætsforeningen« stiftet ved et møde i Grundtvigs Hus med bl.a. Sophus Falck[5] i bestyrelsen og overingeniør Carl Holtermann[6] som formand. Det blev sagt, at det vist især skyldtes admiral Richelieu's[7] indflydelse, at »alle gamle Hindringer blev ryddet af Vejen for fri Udfoldelse.« Admiralen var formand for bestyrelsen for »Aktieselskabet København-Slangerupbanen«.

Nu var alt lagt i faste rammer; det eneste, man dog ikke kunne tage i ed, var vejret. Vintersport krævede, dengang som nu, frostvejr og sne, og det var ikke hver søndag, at vejrguderne så i nåde til Vinteridrætsforeningen. Interessen for foreningens arrangementer var meget stor i begyndelsen, og medlemstallet var højt, ca. 800. Kontingentet viste sig imidlertid at være for lavt til at klare alle de udgifter, som aktiviteterne i Ulvedalene medførte, og derfor undersøgte Sophus Falck muligheden for at få restauratørerne og vognmændene i og omkring Dyrehaven, samt leverandører af forskelligt materiel, til at »spytte i bøssen«. De tjente godt på både sportsudøvere og tilskuere. Klampenborgbanen satte ekstratog ind på de »store« dage, og det hændte, at mere end 2000 mennesker befolkede Dyrehaven på en virkelig fin vintersportssøndag.

Ingen af dem var dog meget for at yde noget bidrag til vintersporten – de ville tjene penge på den og ikke andet. Sophus Falck blev lidt pikeret over denne holdning og gav sig så småt til at søge efter andre »gode bakker«, til hvilke han kunne flytte sine teltpæle, og een fandt han i Harreskoven ved Bagsværd.

»Højnæsbjerg,[8] som Bakken hed, laa ca. 20 Minutters Gang fra Bagsværd Station, grænsende op til Granplantagerne og til Bagsværd Sø. Der var overordentlig skønne Omgivelser med meget høje og slanke Graner, hvis Grene strakte sig næsten helt ned til Jorden og gav Omraadet en vis Lighed med et norsk Landskab. Som Kælkebakke ville den være baade højere og længere end Bakken i Ulvedalene, og der ville kunne opnaas en betydelig Fart, saa at man kunne naa lige ned til Skovløberhuset »Krathuset« ved Bagsværd Sø.«

Man mobiliserede landbrugsministeren,[9] som Skovvæsenet dengang hørte under, og efter at han og andre honoratiores i sommeren 1910 havde beset Højnæsbjerg og spist en god frokost, fik Vinteridrætsforeningen ved formanden, overingeniør C. Holtermann, tilladelse til at fjerne 17 grantræer på den kælkebane, som skulle føre ned over bjerget. Der var yderligere 6 træer, der også stod i vejen for kælkningen, og som man meget gerne ville have haft fjernet samtidigt med de 17, men da skovrider Piper[10] ikke var særlig venligt stemt over for fældningen, turde man ikke bede derom. De tilladte træer blev fældet, rødderne rykket op af Falck ved hjælp af store kraner, og bagefter sørgede man for, at banen blev så jævn og fast som muligt. Hele kælkebanen blev afgrænset og indhegnet, og kun een kælk ad gangen ville få lov at køre ned. Vinteridrætsforeningen ville på enhver tænkelig måde sørge for, at ulykker kunne undgås, og en ambulancehjælp ville være fast stationeret derude om søndagen. At der så foruden kælkningen på Højnæsbjerg kunne løbes på skøjter (når issituationen tillod det) både på Bagsværd Sø og på Kobberdammene – de to små smukke søer lige ved kælkebakken – anså man for at være særdeles heldigt, for så kunne det ene jo supplere eller erstatte det andet.

Fra Slangerupbanens[11] side (driftsbestyrer, cand. polyt. V. Boserup og stationsforstander, postmester og telegrafbestyrer V. Paludan-Nielsen i Bagsværd) ville der blive gjort alt for at imødekomme sportsfolkenes behov, såsnart sneen og frosten kom. Der skulle indsættes gennemkørende ekstratog – 24 i hver retning – dagligt mellem København og Bagsværd i halvtimes drift og med pakvogne til kælke og andet grej. Togtiderne ville altid blive averteret i alle blade hver søndag morgen, og prisen for transport af en kælk var beregnet til 10 øre. Vedrørende forfriskninger havde foreningen arrangeret

sig med værten på Bagsværd Kro, og skovløber Lars Andersen i »Krathuset«.

I begyndelsen af januar 1911 var alle forberedelser til ende, og man ventede nu blot på vintervejr. Ganske vist var de 6 graner midt på bakken til gêne for kælkningen, men man håbede, at myndighederne selv ville indse, at de måtte fjernes, hvis der ikke skulle ske alvorlige ulykker. 14. januar kom der en rask lille snestorm om aftenen, og, ifølge Ekstrabladet d. 15/1, bragte den næsten direktør Falck ud af fatningen. Han styrtede henrykt ud i gaderne langs Frederiksholms Kanal fra sin redningsstation i Ny Kongensgade 9 og løb lige i armene på bladets referent, som syntes, at det var et forbandet vejr. Falck var lutter fryd. Hvis vejret holdt, og det ville sne igen om natten, ville der være dejligt kælkeføre næste dag (søndag) og så kunne publikum kælke både i Ulvedalene og ved Bagsværd. »Men Skøjteføre var det ikke endnu, der maatte man være forsigtig. Isen paa Kildesøen i Dyrehaven var usikker – Bagsværd Sø var absolut livsfarlig (med 2 Streger under). Derimod kunne der løbes paa den ene af Kobberdammene – den der laa til højre for Højnæsbjerg – mens den anden – den venstre – var farlig«. Ekstrabladet bragte disse nyttige små vink til sportsfolkenes orientering på Falcks anmodning, da det var ham, der havde ansvaret for sportsarrangementerne.

Skøjteløbere med sejl i fuld fart henover isen. Gladsaxe Lokalhistoriske Arkiv.

Trods mange opsendte bønner udeblev sneen, men frosten kom og med den et godt isdække på Bagsværd Sø. På søndage kom københavnerne i hobetal ud med »Vintersportsbanen«, som Slangerupbanen nu yndede at kalde sig, og søen udviklede sig hurtigt til en mondæn »Isbane«. Man løb almindeligt på skøjter – både med og uden sejl – der dyrkedes »Bandyspil (en slags ishockey) og Sejlads med sejlbehængte Isbaade«, som Søborg Tidende – Meddelelsesblad for Slangerupbanens Opland og omliggende Villabyer – skrev den 1/3 (stadig i 1911), og, tilføjedes det, »Desuden var der Cycleløb og en Iskarrussel«!

Lars Andersen, skovløberen i »Krathuset«, kaldet Laage-Lars, var sportsfolkets gode ven. Hos ham var der altid et livligt rykind, såsnart det var vintervejr, thi hans kaffe var god og prisen rimelig. Forretningen kastede så meget af sig, at han var nær ved at ønske, at det var vintersportsføre hele året rundt.

I vinteren 1912 var det allerede fint vintersportsvejr fra begyndelsen af januar. Ifølge Søborg Tidende – mandag d. 15/1 – havde Vinteridrætsforeningen lørdag d. 13. inviteret pressen til middag for at interessere hovedstaden for sporten i Harreskoven, og kælkebakken på Højnæsbjerg fik da også

Der var altid mange gæster i »Krathuset«. Pol. fot.

den følgende dag en af sine helt store søndage. Slangerupbanens ekstratog bragte mange hundrede sportslystne mennesker ud til Bagsværd, og takket være Sophus Falck, som havde overtaget ledelsen, blev der kun givet tilladelse til start for eet hold ad gangen.

Der indtraf da heldigvis også kun et enkelt uheld i løbet af dagen, hvorved et par unge mennesker fik nogle skrammer i ansigtet. Bakken var stadig ikke ideel at køre på. Det kneb på midten af banen at klare dennes drejning til venstre, og adskillige kælke væltede i grøften til højre (det var de meget omtalte, ikke fældede, træer, der generede). Ledelsen håbede imidlertid på, at der måske nu var en chance for at blive hørt af Forstvæsenet – for ministeren havde nemlig været en sviptur ude med Slangeruptoget! Ialt transporterede banen ca. 4000 passagerer denne dag.

Politiet fra Nordre Birk sørgede for god orden overalt, og kl. 16 sluttede den officielle kælkning for denne søndag.

At snelaget var solidt, derom vidner en lille notits i samme Søborg Tidende, hvori det meddeles, »at Sneploven er under Arbejde i Bagsværd, og Proprietær Nissen (Højgaard), Gaardejer Poul Olsen (Frydensgave) m.fl. har lovet Støtte med et Spand Heste hertil.«

Vinteridrætsforeningen havde længe haft planer om at arrangere en kælkekonkurrence på Højnæsbjerg i lighed med, hvad man allerede havde i Ulvedalene. Da vintervejret nu syntes stabilt, blev den berammet til søndag d. 21. januar, og foruden alle de hidtil trufne sikkerhedsforanstaltninger blev banen nu også forsynet med granris langs grøfterne.

Under overskriften »Vinteridrætten i Morgen – En Kælkekonkurrence –« skrev Dagens Nyheder lørdag d. 20/1 følgende om begivenheden: »I Morgen bliver det til Alvor med den af Vinteridrætsforeningen paatænkte Kælke-Konkurrence. Der konkurreres med Hensyn til smuk Kælkning og sikker Styring, og Konkurrencen finder Sted kl. 2 Eftermiddag paa Højnæsbjerget i Bagsværd.«

Indmeldelse til konkurrencen skulle ske til foreningens kontor i Ny Kongensgade 9, eller i Bagsværd på selve dagen indtil kl. 13. For at begrænse deltagerantallet skulle der erlægges et gebyr på 50 øre pr. kælk – og både enkeltmands- og flermandskælke kunne deltage. Det blev understreget, at arrangementet var kun for medlemmer af foreningen.

Dommerkomitéen bestod af Dansk Idrætsforbunds formand, overretssagfører I. L. Nathansen,[12] karantænelæge A. Clod-Hansen,[13] overingeniør C. Holtermann og direktør Sophus Falck. Præmierne bestod i sølvbægre, skøjter og kælke.

Bladet fortsatte, »I det Hele tegner det til, at Søndagen skal blive den 'største' Dag endnu. I Dag bliver der truffet en endelig Ordning, hvorefter Kælkejere kan tage deres Kælke med i aabne Bivogne ad Nørrebrogade ud til Slangerupbanestationen mod at betale for to Pladser. Slangerupbanen belaver sig paa en vældig Invasion og har i den Anledning lejet en Snes Jernbanevogne af Statsbanerne; og Taxamotorkompagniet stationerer i Bagsværd en halv Snes Drosker til at køre Folk til Bagsværdpavillonen.

Endelig er endnu at berette, at der for første Gang vil blive Musik paa Banen.«

Søborg Tidende havde en mand på jobbet om søndagen, og bladet refererer d. 22. (mandag) fra sportsbegivenheden, at det var en meget stor dag for Bagsværd. Slangerupbanen sendte 8700 personer derud; ad landevejen strømmede både automobiler og fodgængere til og bragte mange sportsfolk til Højnæsbjerg. Kælkekonkurrencen foregik på den festligt udstyrede skovskråning, og der deltog 55 kælkeførere, dels solister, dels styrere af slæder, bemandede med to eller flere personer. Der var alle mulige typer kælke, endog enkelte »bobsleighs« af ægte »St. Moritz Snit«, (en lang kælk forsynet med rat i stedet for styrestang).

Konkurrencens betingelser var: »Smuk Kælkning og sikker Styring samt at

Kælkene skulle passere fire smalle Porte, anbragt for Foden af Bakken og paa den flade Strækning efter Nedfarten. Hver Kælk skulde køre tre Gange, og for hver Fart blev der af Dommerne givet Points, hvis Sum fremkaldte Resultat.«

Selv om navnene på de sejrende vel ikke i dag kendes af ret mange, bringes resultaterne alligevel her på grund af bladets egne kommentarer. »Sejrherre og Vinder af Vandrepræmien blev Student Neergaard paa en to Mands Kælk, Nr. 2 Tandlæge Wiggers (alene), Nr. 3 stud. polyt. L. Jacobsen, der, Enemand paa sin Kælk, styrede meget fikst med Hænderne, nr. 4 Kontorist Alf. Sørensen (selvanden), Nr. 5 Slagtersvend Carl Jacobsen, der var Styrmand for et Selskab paa tre Personer, Nr. 6 Hr. Munck, Nr. 7 Frk. Bay-Schmidt, der vandt almindelig Beundring.

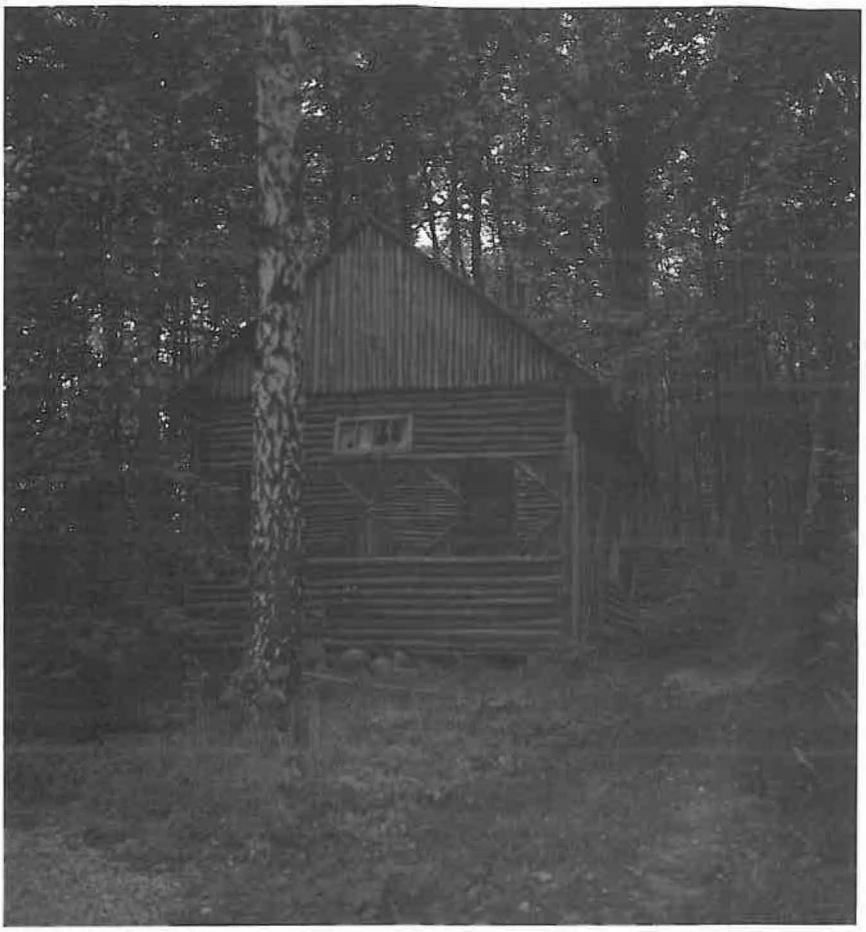
Murermester N. P. Madsens Søn, Benny, fra Bagsværd var særdeles flink, men hans lille Slædetøj vejede for lidt og kunde kun naa gennem to af Portene, og det var ikke nok. Favoritter var den unge Silcowitz-Hansen og Student Frode Andersen, som imidlertid blev diskvalificerede for deres Stilling paa Kælken.«

Såvel under konkurrencen som ved den frie kælkning bagefter indtraf der, ifølge Berlingske Tidende, kun ubetydelige uheld, og det blev, også på grund af det smukke vejr, en udmærket dag for den sunde vintersport.

Der var desuden mange skøjteløbere på Bagsværd Sø, hvor der dagen igennem var et mægtigt leben til tonerne fra Vinteridrætsforeningens orkester.

Den følgende søndag blev den hidtil største vintersportsdag, man havde haft. 25.000 mennesker blev befordret pr. tog, og en del af dem benyttede Slangerupbanen for at tage ud til Bagsværd. Højnæsbjerg var dækket af et tykt lag hvid sne, og dets brede, lange bane var en pragtfuld tumleplads for de glade idrætsfolk, der på kælke, med styrestavene bagud som lange haler, susede ned ad bakken, mens tilskuerne stod i ly bagved træstammerne i tilbørlig afstand fra de kælkende. Dagen forløb uden uheld, og om aftenen begyndte sneen igen at falde tæt og stille over banen. Nu var det endelig rigtig vinter!

Vinteridrætsforeningen var ikke slet så populær mere, fordi den favoriserede Bagsværd på Dyrehavens bekostning. Flere af medlemmerne foretrak stadig aktiviteterne i Dyrehaven og var derfor ikke interesserede i at være med til at betale vedligeholdelse af banen på Højnæsbjerg eller præmier til konkurrencer derude. At bestyrelsen gik så kraftigt ind for kælkebakken i Harreskoven skyldtes bl.a. også, at Djævlebakken på grund af banens temmeligt bløde underlag blev væsentligt hurtigere nedslidt end Højnæsbjerg-



Bjælkehytten, som den ser ud i dag. Steiner fot.

banen og som følge heraf var langt farligere at kælke på. Faktum var imidlertid, at medlemstallet dalede.

Der måtte gøres noget for at holde interessen vedlige. Vinteridrætsforeningens bestyrelse havde efterhånden fået et bedre forhold til skovrideren i Harreskoven, og i løbet af sommeren og efteråret 1912 blev der oprettet en lejekontrakt mellem Vinteridrætsforeningen ved ingeniør C. Holtermann og Skovvæsenet ved skovrider Piper (approberet af Landbrugsministeriet) vedrørende kælkebanen. I leje skulle der betales 100 kr. om året, og kontrakten omfattede også tilladelse til at fjerne de sidste af de meget generende træer på

midten af banen, rette denne ud og gøre den bredere. Endvidere fik man lov til at rejse en bjælkehytte ved banens fod til brug for samaritertjeneste. Skovvæsenet skulle ikke afholde udgifter af nogen art i forbindelse med lejekontraktens indgåelse.

Nu blev der travlhed ude på kælkebakken. Bjerget fik rettet sin ryg op, nu var den 1956 tommer over havet. Den 500 m lange kælkebane blev bred og snorlige, og langs dens sider rejstes der skærmende plankeværker i forbindelse med snevolde, og her bagved kunne tilskuerne ganske farefrit følge kælkningen på nært hold. Ved bakkens fod blev bygget et prægtigt lille bjælkehus til Falcks ambulance og samaritertjeneste.

Det eneste, der nu manglede, var en beskeden afholdsbeværtning, hvor folk kunne få en kop kaffe med brød til, så at man ikke mere risikerede at skulle både tørste og sulte, for Laage-Lars' skovløberhus kunne jo ikke rumme alverden.

I lighed med de foregående år inviterede Vinteridrætsforeningen også i januar 1913 – mandag d. 13. – pressen til en udflugt med ekstratog til Højnæsbjerg med påfølgende middag. Journalisterne var imponerede både over banens forbedring og de tilkomne faciliteter, der manglede kun en smule

Den trehjulede ambulance i virksomhed. I baggrunden direktør Falck foran »Krathuset«. Januar 1917. (Falckmuseet i Odense.)

Sophus Falck (1864-1926)
Falckmuseet i Odense.

mere sne, for at Højnæsbanen den næste søndag ville kunne notere en stor dag.

Ved banketten senere på dagen i skovløberhuset hos Laage-Lars viste foreningen virkelige anlæg for beværterfaget. Spisesalen var – ifølge Maanedsbladet lørdag d. 18/1 – »ikke meget større end et Pigeværelse; alligevel beværtede Ingeniør Holtermann og Direktør Falck uden Besvær 30 Mennesker. Der manglede hverken Taler for Vinteridrætsforeningens Bestyrelse – for Slangerupbanen, af Dyrlæge Frederiksen (den lokale) – eller for det elskværdige Forstvæsen.«

Den smule sne, man manglede, kom ikke af sig selv, den måtte køres på, således at banen var parat til næste dag. Søndagen kom med strålende solskin, og Slangerupbanen satte straks ekstratog i gang hver halve time. Ca. 3000 sports m/k styrtede af sted til Bagsværd, hvor der hele dagen igennem var en livlig trafik på kælkebakken.

Falck[14] rådede over en hel lille hær af spejdere, som gjorde udmærket nytte ved hurtigt at få kuldsejlede kælke og deres mandskab på ret køl igen og væk fra banen. Spejderne sørgede også for at holde tilskuerne på tilbørlig afstand ved uheld. Skete der en sjælden gang en voldsom kæntring eller et sammenstød, lød den vagthavendes fløjtesignal, og i samme nu gled et gult tæppe, ophængt i ringe, tværs over banen. Med sit påmalede »STOP« standsede det øjeblikkeligt al nedfart, og meget hurtigt bragtes den eller de uheldige til ambulancehuset, hvor den vagthavende læge påbegyndte behandlingen.

Det fine vintervejr fortsatte, og de næste søndage væltede sportsfolkene igen med kælke, ski og skøjter ud af togene på Bagsværd Station. Vinteridrætsforeningen[15] havde berammet den næste kælkekonkurrence til søndag d. 2/2, og fra solen stod op havde Falck og hans folk været i aktivitet med at klargøre banen. Der blev fejet og kørt ny sne på, og alt blev efterset, for at det hele kunne være parat. Da den første kælk ved nitiden startede oppe fra toppen, lå hele banen klar og fast til at tage imod de blanke jern. Snart mødte nye kælke op. Minutterne mellem kælkene blev til sekunder, og på begge sider af banen fylkede tilskuernes rækker sig i et broget, muntert virvar. Alles hoveder drejede sig som marionetdukkers efter en snor, hver gang en særlig flot kørt eller særlig yndefuldt befolket kælk susede forbi i farten nedad mod søen.

Ved ambulanceskuret havde en af de unge Falck's fået etableret en improviseret kro, hvor folk for fabrikationsprisen kunne købe varm kaffe og dejlig, dampende bouillon med store øjne på. Oppe i pavillonen, der var opvarmet, var der stuvende fuldt hele dagen.

Kl. 13,30 peb Falck alarm, og lidt efter startedes der til den store konkurrence. Første præmie og en vandrepokal blev vundet af student P. E. Schou, nr. 2 blev den 12-årige Benny Madsen fra Bagsværd, en ekstrapræmie (en styrbar kælk) gik til dyrlæge Frederiksen, også fra Bagsværd, medens frk. Bay-Schmidt fik damernes ærespris.

Klokken blev 16, før konkurrencen var til ende, og banen igen blev givet fri. Nu kunne alle kælke, også ikke-medlemmer.

Bagsværd by kan være stolt af de to vindere herude fra. Dyrlæge Frederiksen kørte særdeles smukt, og Benny klarede alle målene beundringsværdigt med sin lille træslæde, skrev Søborg Tidendes referent.

Vintrene 1914, -15 og -16 forløb uden nævneværdigt kælkeføre, og da slet ikke nok til de store arrangementer, man i tidligere vintre brillerede med. Politiassistent Pürschel fra Lyngby affattede et ordensreglement for søndage, som i korthed gik ud på, at banen skulle indhegnes med tove, vejene afspærres og markeres med flag. 3 betjente skulle posteres henholdsvis på bakke-

toppen, ved foden af banen og ved kælkenes stoppested, og derfra dirigere strømmen. Der måtte kun ske nedfærdsel ad banen, – al opfærdsel henvistes til udhugne gange uden for indhegningen. Til lettelse for opstigningen ville Redningskorpset belægge bjerget med stiger! Som nævnt fik man hverken brug for ordensregler eller tilbud i disse år; der var dog i 1914 periodevis frost med skøjteløb på søerne.

I begyndelsen af vinteren 1917 indbød bestyrelsen for Vinteridrætsforeningen pressen til et møde i Redningskorpsets nye vagtlokaler i Tietgensgade (Social-Demokraten d. 17/1), hvor direktør Falck straks fik ordet. Han oplyste, at det første år, Vinteridrætsforeningen bestod, havde den 800 medlemmer. Nu havde der imidlertid været nogle sløje vintre, så medlemstallet var dalet til 300, og det betød, at der ingen penge var i kassen. De foregående vintre havde Falck for egen regning og i den tro, at foreningens gode formål nok skulle samle medlemmer, ladet de fornødne arbejder udføre. De eneste trofaste betalere var Slangerupbanen og Nordsjællands Elektricitetsværk (N.E.S.A.), der hver ydede 100 kr. om året. Falck var skuffet over den uvilje, foreningen mødte hos autoriteterne. Der betaltes 100 kr. i årlig leje, og som svar på en ansøgning om at få dette beløb eftergivet, havde man fået et nej.

Det var altsammen meget sørgeligt, men redningen kom i form af et tilbud fra dagbladet Politiken,[16] der lød således: »Politiken, der i Aarenes Løb har arrangeret adskillige vellykkede Sportskonkurrencer, har tilbudt Vinteridrætsforeningen at udsætte Præmierne til og afholde Omkostningerne ved en kjøbenhavnsk Kælkekonkurrence, og da der virkelig er Udsigt til, at vi faar endnu nogle Dages Vintervejr, er den fastsat til Afholdelse den førstkommende Søndag (21. Januar) paa Højnæsbjerg, den Kælkebakke, der egner sig bedst til en Sportskonkurrence, og hvor en saadan bedst lader sig gennemføre under de mest betryggende Former baade for Deltagere og Tilskuere. ... Konkurrencen bliver den første i sin Art her hjemme, idet den, ligesom f. Eks. de store internationale Kælkekonkurrencer i Schweiz, bliver et – eller rettere sagt 6 Hastighedsløb, hvor der tages Tid for Deltagerne, og de hurtigste præmieres. Deltagerne deles i 6 Klasser efter Kælkenes Størrelse. 6. Klasse er kun aaben for Damer, men Damer kan ogsaa deltage i de andre Klasser. En Fører kan starte i flere Klasser, men kun een Gang i hver Klasse.

I hver af Klasserne udsætter Politiken et Sølvbæger saafremt 2-5 Deltagere starter, og 2 Sølvbægre, hvis flere end 5 Deltagere starter. Præmierne tilfalder Føreren af den eller de Kælke, der har opnaaet hurtigst Tid i Klassen. Der startes med fast Start, og det er ikke tilladt andre end Kælkens Besætning at hjælpe til ved Starten. Der finder under ingen Omstændighed Omstart Sted,

Dagen før dagen. Banen prøvekøres. 20/1-1917. Pol. fot.

og der startes kun én Gang af hver Deltager. Tiden tages, fra det Øjeblik Starteren giver Startsignal, til Kælkens forreste Del passerer Maallinien ved Bakkens Fod, med Væddeløbsure, der angiver den i Sekunder og Femtedele Sekunder. Vinder i Klassen er naturligvis saa den, der har brugt kortest Tid. Der startes i Nummerorden. Dommerne og Tidtagerne er Vinteridrætsforeningens Bestyrelsesmedlemmer, Hr. Hovedbogholder Lautrup,[17] Hr. Overingeniør Holtermann og Karantænelæge Clod-Hansen samt Redaktør Alfred Nervø[18] som Repræsentant for Politiken. Overleder er Direktør Falck, Redningskorpset.

Dommerne og deres Tidtagere samt deres Hjælpere har rødt Armbind, Starteren og hans Medhjælper grønt Armbind, Overleder og Medhjælper gult Armbind.

Ved Kælkebakkens Fod er anbragt en Nummertavle. Saa snart en Deltager har fuldendt, opslaas her den Tid, han har opnaaet, og ved at konferere denne Tavle med Deltagerlisten, vil man stadig kunne følge Placeringen. Hver Deltager bærer under Konkurrencen et Nummer, der svarer til Deltagerlistens.«

Der måtte kun deltage medlemmer af Vinteridrætsforeningen, men indmeldelse i foreningen kunne heldigvis ske samtidig med, at man skrev sig på deltagerlisten. Der krævedes et indskud på 50 øre for klasserne 1, 2 og 6 og 1 kr. for klasserne 3, 4 og 5. Indskudet skulle betales samtidig med tilmeldelsen. Anmeldelserne skulle være foreningens kontor i Tietgensgade (Redningskorpsets station) i hænde senest lørdag middag kl. 12. Efter den tid modtoges der ikke flere tilmeldelser. Indskudet tilbagebetaltes på forlangende, hvis konkurrencen aflystes på grund af vejrforholdene.

Der blev tilmeldt 118 deltagere – fordelt på de 6 klasser. Der er også lokalfolk med: Dyrlæge Frederiksen og frue, Bagsværd og Svend Hatting, Gladsaxe er alle tre med i 1. klasse (24 deltagere). I 2. klasse er dyrlægen og hans frue med igen samt Thomas Nissen og Knud Hansen også fra Bagsværd. Fra Gladsaxe kommer Vilhelm Hatting, og så sandelig er hofetaten også repræsenteret, idet Alex Nielsen, Chr. IX's Palæ, Amalienborg, er deltager. I denne klasse er der 46 deltagere. I 3. klasse (33 deltagere) er de to eneste 'lokale' Benny Madsen og Knud Hansen, Bagsværd, mens fru dyrlæge Frederiksen atter er deltager i 6. klasse – løbet for damer.

Politikens sportsredaktør, Alfred Nervø, skrev i referatet den næste dag (mandag d. 22/1) følgende: »*En Sommersøndag i den hvide Sne.* – Kjøbenhavn drager til Nordsjælland. Som en vældig Dukat hængte Solen i Gaar Morges paa en blaa Himmel, da Byen vaagnede, og Tusinder, Titusinder med Skier, Skøjter, Kælke og udstyret med alle Modens bizarreste Sportsdragter tog Jernbane, Sporvogn og private Befordringer med Storm. En lystig Trængsel, der snart opstod foran ethvert Billethul, voksede og bredte sig ud paa Gaden, og naar Togene gik, var de fyldt, ja overfyldt forinden og foruden, med Top paa, og tilpakket med Skier, Kælke og sødt duftende Madposer med kold And og Frokostsnaps. Det var en begyndende Vintersportsdag uden Sidestykke.« Nogle af deltagerne var tidligt på færde. Det gjaldt om at få trænet inden løbene, »saa man kendte Bakken og Kælkens Evolutioner paa den, vidste, hvor der var ujævnt, saa Styringen blev mindre sikker, hvor der var for blødt, saa Farten bremsedes. ... Nu nærmer Tiden sig, hvor det skal være Alvor, og det bedste Bevis herfor er, at Redningsfalcken staar midt paa Scenen, omgivet af en Skare trofaste Hjælpere, der er parate til at lystre baade hans mindste Vink og de mere højrøstede Ordrer. ... Spændingen er paa sit højeste, man lytter efter det første Skud. Forlængst har Dommerne indtaget deres Poster ved Maallinien med Væddeløbsur og Blyanter parat, og ogsaa Hjælperne med røde Signalflag er paa deres Pladser.

Det store Øjeblik nærmer sig, og Falck, iført mægtige hvide Udenomssokker, skuer veltilfreds ud over sit Værk og ser, at alt nu er saare godt.

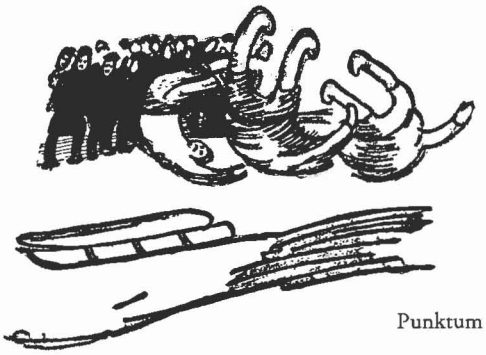
På vej mod målet. 21/1-1917. Pol. fot.

Det første stykke af kælkebakken med en deltager i fuld fart. 21/1-1917. Pol. fot.

Signalmanden ud for Dommerne svinger Flaget, alt er parat. Signalmanden midt paa Bakken gentager Signalet. Saa lyder Knaldet skarpt og smældende gennem Skoven. Skudet er faldet, og Konkurrencen begyndt. Som en Torpedo farer den første Kælk ud i Luften paa Vej ned mod Maalet, susende af Sted, men synes saa at tabe noget af Vejret og glider med jævn Fart over Maallinien.« Nervø skriver videre: »... Repræsentant Høltzer, (i motorbranchen og selv motorkører) der har overtaget det ansvarsfulde Hverv at passe Stopuret, trykker til med en Rutine, han har erhvervet sig ved mange Sportskonkurrencer, og i samme Brøkdel af et Sekund, som Nummeret noteres, og Tiden noteres, noterer en anden det samme paa en Seddel, der øjeblikkeligt bringes hen til Nummertavlen. Og inden der er gaaet et kvart Minut, signaleres klar til at modtage den næste Kælk, og Tilskuerne kan nu aflæse Tiden for den første paa Tavlen, inden den næste er naaet ned ad Bakken.

Af og til kører en Deltager for tidligt i Staa, naar ikke over Maallinien og maa saa finde sig i at faa en godmodig Kjøbenhavnervittighed med paa Vejen. 'Han har ikke Benzin nok', bliver en af de staaende. Af og til bliver der ogsaa stormende Munterhed, naar en Deltager vælter inden Maallinien, og Munterheden stiger, jo nærmere det er Maallinien, for at kulminere, naar Besætningen i Hast redder Situationen ved at tumle med Kælken ind over den famøse Streg. Aller højest lo man, da et Rækværk giver efter for en Række ivrige Tilskuere, der læner sig for langt frem for at følge en saadan dramatisk Begivenhed.«

Deltagere og tilskuere morede sig lige godt, og tog de afvekslende situationer i stiv arm. Heller ikke ved denne lejlighed skete der uheld, som kunne overskygge glæden ved det raske frilufsliv, og man frydede sig i Bagsværd over vor lokale helt, Benny Madsen, som i tredie klasse vandt Slangerupbanens sølvbæger for dagens hurtigste tid, 17³/₅ sek. Den velarrangerede konkurrence varede ikke længere, end at almindelige folk både før og efter også fik god tid til at kælke.



Punktum finale.

Nervø sluttede sit lange, udmærkede referat således: »... Løbene var gaaet glat fra Haanden. Og ingen brækkede Ben, ingen brodne Pander, næppe en lille, koket Skramme. Kun rask Vintersportsliv og straalende Glæde. Det var en fin Dag.« Også Søborg Tidende roste konkurrencens forløb og endte sin artikel med disse ord: »Overalt på Vejene saa man Biler, Kælke og Kaner med Folk med røde Kinder og godt Humør i den klare solbeskinnede Natur. Saa havde Bagsværd atter haft en af sine store Dage.«

Tiltrods for Politikens saltvandsindsprøjtning i kælkesporten havde Vinteridrætsforeningen stadig tørre lommesmerter, og man fulgte derfor det råd at opdele foreningen i mindre lokalforeninger: Bagsværd, Rudersdal, Ulvedalene o.s.v. Håbet var naturligvis, at medlemmerne, de få der var, ville blive mere tilfredse ved kun at skulle betale til og interessere sig for deres eget. I Ulvedalene gik det udmærket – der fik man, takket være en ny leders popularitet, et opsving i søgningen, men på Højnæsbjerg gik det jævnt ned ad bakke – i overført betydning – så meget, at 'lokalforeningen' blev overtaget af lokale folk. De overtog lejekontrakten med en påtegning fra Skovvæsenet, approberet af Landbrugsministeriet, og underskrevet af den nye formand, rektor ved Bagsværd Kostskole, Otto H. Mollerup og skovrider ved 2. Kjøbenhavns Skovdistrikt, V. Piper.

Det skete d. 5. november 1923, og fra dette tidspunkt træder kostskolen frem på arenaen. I en artikel i vort årsskrift 1972 om Bagsværd Kostskole, skriver gymnasieoverlærer Erik Jensen: »I midten af 20'rne startedes under skolens auspicier en lokalforening, B.V.I. 'Bagsværd Vinteridrætsforening'. Dens (vel nok eneste) samlingsmærke var kælkebakken 'Højnæs' i Hareskoven, hvor man lokalt om vinteren 'drev vintersport', d.v.s. kørte i kælk på bakken. Skolens leder var formand, og hans opgave var at stille mandskab på de store vinterdage til afspærring af bakken og regulering af trafikken på samme. Det var en oplagt opgave for kostgængerne, der samtidig solgte adgangstegn til kælkeområdet, således at foreningen kunne indkøbe nødvendigt grej til løsning af sit formål. Foreningen bestod helt op til midten af 60'erne. Sit højdepunkt nåede den under besættelsestiden, hvor dels de strenge vintre og dels stoppet i rejsemuligheder bevirkede en enorm tilstrømning til Højnæs fra nær og fjern«.

I 1929 fik B.V.I. tilladelse til at anlægge endnu en kælkebane umiddelbart nord for den nuværende, hvorved det lejede areal blev udvidet med ca. 0,10 ha. Betingelserne var ellers de samme, og lejen var stadig 100 kr. pr. år.

Kontrakten var nu underskrevet af den nye skovrider E. v. Buchwald[19] og O. H. Mollerup.

I 1933 nedsattes den årlige afgift til 50 kr., denne gang, på foreningens

vegne, underskrevet af Olaf Forchhammer[20] d. 6/1. De øvrige betingelser var uændrede.

Fra 1. januar 1946 bortfaldt indtil videre den hidtidige leje, medens kontraktens øvrige indhold bibeholdtes. Det skyldtes en indberetning fra skovrider E. v. Buchwald, hvori han anbefaler et andragende fra Bagsværd Vinteridrætsforening v/ formanden rektor Sven Haderup.[21] Skovrideren skriver bl.a. »at foreningen har passet banerne fint, ledet kælkningen tilfredsstillende og sørget for sanitetstjeneste og meget mere«. Han tilføjer, »at folk vil nu engang ikke betale for at måtte kælke. Derfor er denne sportsgren i dag ikke i særlig kurs, nu vil alle stå på ski. Men da banerne nu engang ligger der, er der jo altid nogen, der bruger dem, og hvis B.V.I. ikke passede dem, måtte Skovvæsenet jo selv gøre det, hvad der kunne blive dyrt, og for skovpersonalet ikke særlig morsomt«. Overenskomsten fik endnu en påtegning d. 15/2 1946.

Endelig foreligger der en brevveksling mellem skovrider E. Laumann Jørgensen, Københavns Skovdistrikt-Harreskoven og rektor Sven Haderup, Bagsværd Kostskole, inden B.V.I. i 1962 afgik ved en blid og stille død. Skovrideren omtaler i et brev af 20/10 den gamle overenskomsts indhold og spørger, om foreningen stadig eksisterer, da der, ham bevidst, ikke har fundet organiseret sportsudøvelse sted på Højnæsbjerg siden slutningen af 1940'rne. Skovrideren nævner også betingelserne i kontrakten: B.V.I. skal holde bakken og omgivelserne i forsvarlig stand, herunder også de to bjælkehytter ved dens fod. Det antydes, at den ene hytte er sunket sammen, den anden noget forfalden, og at der er temmelig rodet omkring stedet. Skovrideren foreslår derfor, at foreningen fraskriver sig sine rettigheder, og at skovdistriktet får bemeldte områder tilbage. Kan forslaget tiltrædes, indføjes en påtegning på dokumentet.

Man havde nemlig dengang under overvejelse af bygge en ny skihopbane til afløsning af bakken »Holtekol« i Geel Skov. Den var meget forfalden og krævede store reparationsudgifter, derfor havde man kastet sine øjne på Højnæs. »Man« var Statsskovvæsenet og Gladsaxe kommune.

Rektor Haderup svarede d. 22/10, »at vinteridrætsforeningen stadig eksisterer i sin hidtidige form, nemlig en forening uden medlemmer, men med en 'bestyrelse', der har søgt at støtte vintersporten omkring Højnæsbjerg. Det sammensunkne hus tilhører ikke vinteridrætsforeningen, men et par brødre, der tidligere lejede kælke ud, men som vi ikke har set i mange år. Den forreste (sydligste) hytte tilhører os og benyttes af Arbejdersamaritterne, Gladsaxe kreds. Jeg deler den opfattelse, at bakken kan udnyttes bedre, idet kælkning herude ikke har været dyrket som egentlig sport i de sidste 15 år. Vi godken-

der en ophævelse af overenskomsten af 15/2 46, men vi ser gerne, at samaritterne fortsat kan have tilsyn med nødhjælpsopgaver og dermed benyttelse af den omtalte hytte. Deres arbejde er jo til fordel for vintersportens udøvere og til gavn for deres egen uddannelse«.

Der kom ikke nogen ny skihopbakke, den gik i sin mor igen. Højnæsbjerg ligger i dag omkranset af løvtræer med en smal kælkebane eller spadserevej (afhængig af årstiden). Resten af den eller de officielle baner er groet til, men ses stadig tydeligt i bevoksningen. Bjælkehytten til venstre for bakken ligger der endnu, – det er et sødt lille hus, der ser ud, som om det sov tornerosesøvn. Den anden hytte er der intet tilbage af, – men i »Krathuset« er der stadig en skovløber.

Gudrun Gram-Hanssen

Noter til Højnæsbjerg

0 Foranlediget af den foranstående artikel af statsskovrider E. Laumann Jørgensen, Syvstjernen, benytter jeg det ældst kendte navn på skoven – Harreskov – undtagen i citater.

1 Uddrag af forfatteren og journalisten Carl Muusmanns artikel i BT, 24/1 1917.

2 Carl Muusmann i BT 24/1 1917. Den berygtede »røde Søndag« hentyder til flere uheld på Djævlebakken i Dyrehaven, hvor nogle kælke kørte ind blandt tilskuerne, så en del mennesker kom til skade.

3 fra bladet »Dannebrog« 11/2 1908.

4 Følgende afsnit også fra Carl Muusmann i BT 24/1 1917.

5 Sophus Falck (1864-1926) f. i København. Sanitetstekniker, udd. på Den kgl. Geværfabrik i København. 1890-1907 maskinfabrikant i Kbhvn. Konstruerede hospitaler i Manchuriet for kejserinde Dagmar under den russisk-japanske krig. Studerede redningsvæsen i London og Hamburg. Stifter af »Det danske Redningskorps«, oprettet 3/10 1906.

6 Carl Holtermann (1870-1958) f. i Tyskland. Overingeniør, udd. ved »Den tekniske Højskole« i Karlsruhe, leder af Howaldts Werke i Kiel. Senere, i beg. af 1900-tallet teknisk forretning i Danmark; medl. af bestyrelsen for dampskibsselskabet »Orion«. Købte 1909 fregatten »Jylland« sammen med en statskonsulent og dannede komitéen til fregatten Jyllands bevarelse. Medl. af bestyrelsen for d. »kgl. danske aeronautiske Selskab« 1909-1927.

7 Andr. du Plessis de Richelieu (1852-1932). Reserveløjtnant i flåden efter gennemgang af søværnets skole. Til Siam i 1875, karriere i den s. flåde, hvor han i 1899 udnævntes til viceadmiral og marineminister. Til Danmark igen i 1902 af helbredsgrunde, fik efterhånden mange ledende bestyrelsesposter, ØK, DFDS m.m. Fra 1902-1929 formand for bestyrelsen for København-Slangerupbanen.

8 Månedsbladet. Januar 1911.

9 Landbrugsminister Anders Nielsen (1862-1914) i Klaus Berntsens ministerium 1910-1913. (Iøvrigt referat fra Politiken 7/1 1911).

10 Piper, Holger Chr. Vilh. (1861-19/12 1925). Skovrider ved 2. Københavns Skovdistrikt fra 1905 til sin død.

11 åbnet d. 20/4 1906.

12 Nathansen, Johan Ludvig (1870-1922). Overretssagfører, 1909 formand for DIF, stiftede i 1912 Dansk Skøjteunion.
13 Clod-Hansen, Abraham (1857-1925). Karantænelæge, læge i 1887, leder af Rigshospitalets Massage- og Orthopædiklinik. Ivrig idrætsmand.
14 Aftenposten 29/1 1913.
15 Søborg Tidende 8/2 1913.
16 referat fra Politiken 17/1 1917.
17 Lautrup, Chr., hovedbogholder i Københavns kommune.
18 Nervø, Alfred (1879-1921). Journalist, motorsportsmedarbejder ved Politiken 1905-1921, udd. på flyverskolen i garnisonsbyen Mourmelon i det nordlige Frankrig (Dept. Marne). Ved nytårstid 1909/10 begyndte hans flyvninger ved København. 3/6 1910 hans første rundflyvning over København (rundt om rådhustårnet). Deltager i talrige motorløb.
19 v. Buchwald, Erik (1892-1962). Skovrider ved 2. Københavns Skovdistrikt, Syvstjernen fra januar 1926 til sin død 22/6 1962.
20 Forchhammer, Olaf. Civilingeniør, byplanlægger, en overgang bopæl i Bagsværd, medl. af Gladsaxe sogneråd 1921-1925, stadsingeniør i København 1926-1951.
21 Rektor Mollerups efterfølger på – og ejer af – Bagsværd Kostskole.

Hastighedsløb på Bagsværd Sø

I tiden lige før første verdenskrig var Bagsværd Sø rammen om en række enestående sportsbegivenheder, der fik mand af huse for at opleve »Automobilvæddeløb paa Is«.

En række forudsætninger var til stede netop på det tidspunkt. Motorkøretøjet var det sidste nye legetøj for voksne. Man havde endnu ikke udviklet alle dets muligheder for at blive et led i vor hverdag. Motorkraften havde stadig ikke muliggjort de store hastigheder, man kender i dag, men skulle naturligvis prøves. Vintrene var blevet hårdere og ret stabile, således at søen kunne blive en velegnet væddeløbsbane, der ikke truede den almindelige trafik, således som landevejsløbene kunne gøre.

En gruppe initiativrige mennesker så disse muligheder og udnyttede dem. Først må nævnes Alfred Nervø, sportsjournalist ved Politiken og aktiv motorsportsmand både på landjorden og i luften. Vor anden berømte motormand, opfinderen Ellehammer kan anføres, han som fløj sin egen flyvemaskine allerede 1906. Naturligvis var også direktør Falck – »Redningsfalken« med i foretagenet for at sikre mod de ulykker, som havde været sørgeligt hyppige i begyndelsen, da vintersport blev dyrket i større stil. Men også mange andre var med til de omfattende arrangementer. Motorbranchen var interesseret, politiet ligeledes, for slet ikke at tale om Slangerupbanen, der

1914. – Det første »Isbaneløb« skal afholdes på Bagsværd Sø, hvor arrangørerne ses under de sidste forberedelser: Journalist Alfred Nervø, »Politiken«. Assistent Obelitz. Direktør S. Falck. Konsul Ludvigsen. Direktør H. E. Ellehammer. Pol. fot.

så store muligheder for at øge omsætningen. Nogle troede endogså at vide, at initiativet var udgået fra Bagsværds tidligere stationsforstander, Paludan Nielsen, der nu var ansat på Lygten station, men det blev dementeret af denne. Han vedkendte sig imidlertid sin store interesse for sagen og var meget behjælpelig med arrangementet.

Forberedelserne måtte af hensyn til vort »øklima«, som man omtalte i avisen, når man talte om usikkerhedsfaktorerne, kunne fuldendes hurtigt, når øjeblikket var der. Men derfor måtte de ikke være mindre grundige. Alt skulle klappe.

Nervø var en erfaren arrangør af motorløb, omend aldrig tidligere på is. Hans formandsskab for Dansk Motor Klub gav ham stort personalkendskab inden for den kreds af mennesker, der egnede sig for og var villige til at påtage sig hvervene som dommer, tidtager og starter. Politiet var indstillet på at måle isens tykkelse og dermed garantere for isens bæreevne. Falck sikrede hjælp, hvis uheld skulle indtræffe.

Først og fremmest måtte publikums interesse vækkes.

Torsdag d. 15. januar 1914 blev løbet officielt udskrevet i Politiken. Nervøs artikel begyndte: »Saafremt Vejret tillader det, afholdes paa Søndag den 18. Januar Kl. 12 det første danske Hastighedsløb for Avtomobiler paa Bagsværd Sø. Løbstrækningen er 1 Kilometer med flyvende Start, Tilløbet er ca. 1 Kilometer. Strækningen til Afbremsning ca. 1 Kilometer.« Videre skriver Nervø, at løbet er åbent for alle amatører, altså ikke »Drosker eller Omnibusser«, der har haft førerbevis mindst et år til »tre- eller firehjulede Person-Avtomobiler«. Der var også adgang for konkurrerende motorcykler med sidevogn. Disse faldt ifølge »Propositionerne« ind under kategorien »trehjulede Avtomobiler«. De deltagende køretøjer skulle være forsynet med gummidæk uden metalnitter eller have snekæder af metal eller tovværk.

De konkurrerende vogne deltes i klasser efter motorstyrke, og inden for hver klasse var der enkeltstart efter lodtrækning.

Politiken havde udsat flotte præmier: et sølvbæger for hver klasse med 2-4 deltagere og to sølvbægre til hver klasse med mere end fem motorkørere, endelig blev der sølvplaketter til alle deltagere, hvis tid var højst 10 % mere end vinderens.

De kørende er alene ansvarlige for evt. skade på personer eller materiel, som de forvolder, undtagen ved grov uagtsomhed fra skadelidtes side. Der skal underskrives en erklæring herom før starten. Tilmeldelserne skal ske til Politiken senest fredag aften kl. 12, man skal betale fem kr. pr. køretøj senest lørdag aften kl. 12, og eftertilmeldinger modtages absolut ikke.

Tiden kontrolleres af to tidtagere med brøkdele af sekunder. Viser urene forskelligt, gælder den dårligste tid. Kun hvis forskellen er over et sekund, kan deltageren forlange omstart, men må så godtage den nye tid, selv om den skulle være ringere. Omstart vil ikke kunne finde sted i andre tilfælde. Angående passagerer må førerne selv bestemme om og hvor mange, de vil tage med, kun begrænset af antallet af pladser (nødsæder må ikke medregnes).

Artiklen slutter med at tage de fornødne forbehold med hensyn til vejret: Deltagerne kan lørdag aften mellem kl. 8 og kl. 10 ringe til Politiken for at få besked om udsigterne for start, og søndag morgen vil udsættelse eller aflysning blive bekendtgjort på røde plakater på Slangerupbanens endestation på Nørrebro. Hvis vejret hindrer løbets afholdelse, vil det blive udsat til næstfølgende søndag kl. 12. Bliver det helt aflyst, får indskyderne deres 5 kr. tilbage. Ellers kan man ikke få pengene igen ved personligt forfald.

Fredag den 16. januar læser man i Politiken under overskriften »Avtomobilvæddeløbet paa Søndag«.

»Det første Hurtighedsløb i Danmark«.

»Det Avtomobilvæddeløb, vi udskrev i Gaar, har vakt megen Interesse ikke alene i Avtomobilisternes Kres, men ogsaa blandt Kjøbenhavnerne, der endnu ikke har haft Lejlighed til at overvære et »rigtigt« Avtomobilløb, hvor der blev kørt til for fuld Fart fra Begyndelsen til Enden«. Man havde jo på den tid en hastighedsgrænse på 50 km i timen på landevej, »men paa Isen gælder denne Lov ikke, der kan Avtomobilisterne, om de og deres Maskine vil, sætte Farten op til baade 100 Kilometer og mere«.

Tilmeldelserne til deltagelse i løbet strømmede ind, og det samme gjaldt løfter om flotte ærespræmier. »Sjældent har vore Avtomobilister haft saa god en Lejlighed til at deltage i en saa interessant Sportsbegivenhed og samtidig hjemføre et smukt og varigt Minde om Sejren!«.

»Hvordan Løbet køres«.

Dette afsnit indeholder de nødvendige praktiske vejledninger både for kørere og tilskuere. Søens lange lige forløb, der nu udnyttes af de internationale roregattaer, var også stedet for motorløbet. Kørerne skulle samles i det sydøstlige hjørne, mellem Nybrogård og den nuværende kanoklubs bro. Der køres syd om Gåseholmen i lige linie mod Aldershvilepynten. Denne strækning på ca. 1 kilometer er tilløbet, derefter kommer det egentlige løb i fuld fart forbi starteren, der, i det øjeblik motorkøreren med forhjulene passerer startlinien, svinger med sit grønne flag, og tidtagerne sætter deres stopure i gang for atter at stoppe dem, når bilernes forhjul passerer målinien. Her stopper kørerne motoren for at rulle farten af vognen på den sidste kilometer. Banens tre kilometer er afspærret strengt for publikum under hele løbet, og starten af den ene vogn finder først sted, når banen er signaleret fri efter den forrige. Man understreger disse forholdsreglers nødvendighed på grund af den store hastighed, der kan gøre den mindste letsindighed farlig.

Præmierne:

Politikens egne udsatte præmier blev omtalt i første artikel, hertil kommer nu, at Hareskov Kuranstalt har udsat en stor sølvpokal, der skal vindes to gange for at blive ejendom,en anden pokal udsat af Slangerupbanen, bliver ejendom ved een sejr, og desuden har »Hr. Avtomobilgrosserer og Direktør« Olaf Nielsen, »Skt. Thomas« udsat en ærespræmie, et pragtfuldt sølvskrivetøj i form af en racerbil med fører og passager leveret af guldsmed Valdemar Jensen, Vesterbrogade 28.

Derefter følger listen over de indtil da anmeldte deltagere, og artiklen slutter med at understrege anmeldelsesfristen endnu engang.

Lørdag den 17. januar foretoges den praktiske ordning på søen. Første led i sikkerhedsforanstaltningerne var afspærring af selve banen. Driftsbestyrer Boserup fra Slangerup sørgede for at få anbragt høje granlægter med ca. 20

meters mellemrum hele vejen. Det krævede adskillige vognlæs. Imellem rafterne blev trukket tov, så afspærringen var klar og solid. Begyndelsen og afslutningen af selve væddeløbsstrækningen blev afmærket med høje master med grønne signalflag, ligesom hele den kilometer, der udgjorde selve væddeløbet, var forsynet med røde flag, så der skulle ikke kunne være noget at tage fejl af.

Isens tykkelse blev omhyggeligt målt, og iøvrigt ud over søen for at være på den sikre side. Isen var overalt ca. 15-16 centimeter tyk, tilstrækkeligt til at militærreglementerne ville tillade kørsel med feltartilleri. »Det er selvfølgeligt, at hvor man kan køre med en Kanon med seks stampende Heste for, kan man også færdes med et Avtomobil.« Dog advares mod stykket nord for Gåseholmen over mod indsejlingen til Lyngby Sø, her er isen på grund af strøm knap så tyk.

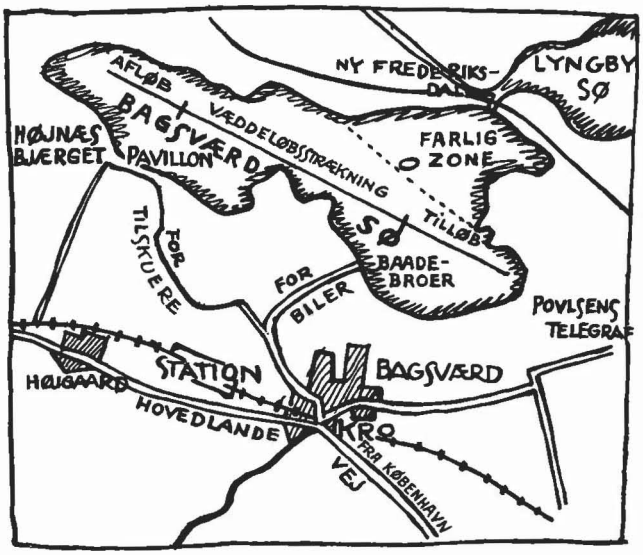
Søpavillonen fik tilladelse til at holde åbent, og da det var et udmærket sted at se løbet fra, regnede man her med stort rykind. Yderligere var der sørget for store tavler, hvor man kunne læse resultaterne, der omgående, så snart dommerne havde taget tid, pr. stafet blev sendt her hen og slået op på tavlen.

Slangerupbanen indsatte ekstratog fra København ca. hver halve time fra kl. 9,30 til kl. 1,30 og fra Bagsværd station efter løbets afslutning først ca. hver halve time, senere med en times mellemrum lige til kl. 7,06.

Også »Taxamotor« sørgede for billig kørsel fra Rådhuspladsen til Bagsværd Søpavillon og tilbage.

De praktiske forberedelser var ikke nok. Stemningen og interessen måtte holdes vedlige, ja det var end ikke nok at »holde gryden i kog«, der måtte yderligere opvarmning til for at opnå den helt store københavnerbegivenhed.

Nervøs lørdagsartikel begyndte: »Det var lige ved at tø herinde i Byen i Gaar, men ude paa Landet holdt Frosten sig, og Bagsværd Sø laa urørt med sit fine Isdække, der var overpudret med et papirtyndt Snelag. Det er den herligste Plads for Vintersport, man kan ønske sig, og saa var der kun 5-6 Skøjteløbere, der benyttede sig af denne herlige Tumleplads.« Nervø fortæller videre, at han tog derud sammen med dir. Falck fra redningskorpset, og kørte banen igennem på prøve i dir. Falcks Ford. »Banen er ideel til et Kilometerløb, og Avtomobilet stod selv i fuldeste Fart mindst lige saa sikket som paa Landjorden.« Dernæst gennemgik han de foretagne afspærringer og håbede endvidere på hjælp af en større deling spejdere til at være til rådighed ved afspærringerne, vejvisning og lign. Men navnlig understregede han over for publikum, at det var nødvendigt at rette sig efter anvisningerne, så banen kunne være fuldstændig fri. »Det er selvfølgelig en absolut Nødvendighed, og Tilskuerne vil overalt have saa god Oversigt over Banen, at der ingen



Grund er til at udsætte sig selv og Andre for Fare.« Som allerbedste udsigtsplads anbefaledes pynten mellem Søpavillonen, der lå der, hvor Regattapavillonen nu er, og Aldershvile. Passagen forbi målet var nemlig næsten ud for pavillonen.

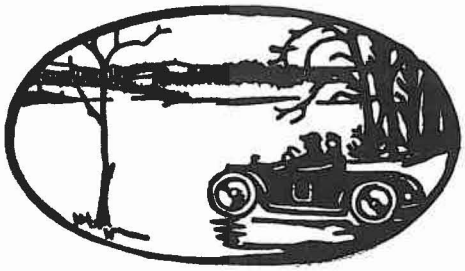
Næste afsnit var henvendt til løbsdeltagerne. Disse blev bedt om at møde i god tid for at få startnumre og instruktion. Nedkørslen til søen blev beskrevet omhyggeligt: Der drejes til højre ved Bagsværd Kro under jernbanebroen (altså ned ad det nuværende Bindeledet), så til venstre forbi Bagsværd Kostskole (altså ad Aldershvilevej, Bindeledet gik nemlig ikke længere end til krydset ved Aldershvilevej, den nuværende Bagsværdvej eksisterede jo endnu ikke på det tidspunkt) og umiddelbart herefter til højre ned til bådebroen, hvor udkørslen på søen finder sted. Som forklaring på det sidste: der menes Søvej, der gik helt op til kostskolens baghave, før Bagsværdvej var blevet anlagt. Herfra køres til startpladsen lige neden for »den trådløse Telegrafstation«, – som man nu kalder Lyngby Radio, og som på medfølgende kort står benævnt »Poulsens Telegraf«.

Mellem kl. 11 og 12 ville banen være åben for prøvekørsel efter starterens nærmere bestemmelse, »der uvægerligt må følges«. Efter kl. 11 var kørsel kun tilladt fra nedkørselssted til startplads, al anden kørsel var forbudt. Evt. tilskuere i biler måtte parkere ved Bagsværd Kro og gå de fem minutters gang derfra ned til søen. Det har øjensynligt været en ret anselig udflugt til

Bagsværd. Nervø gav nemlig en omhyggelig beskrivelse af vejen hertil: Bilende eller cyklende tilskuere kommer lettest ad Tagensvej eller Nørrebrogade-Bispebjergvej, forbi Søborghus Kro, gennem Søborg og Buddinge til Bagsværd Kro. Herfra den ovenfor beskrevne rute det sidste stykke. Dog kan man også fortsætte efter kostskolen til venstre forbi Kuranstalten (der lå, hvor Hareskovbo nu ligger) lige op til Søpavillonen. Men pas på! Biler »uden Bivejs-Tilladelse« må ikke køre længere end til Bagsværd Kro. Det må være Skovalléen, der var for skrøbelig til tung trafik. Tiderne har sandelig ændret sig siden.

Den nemmeste måde at nå Bagsværd for tilskuere, der ikke er så kendt med den lange rejse, er dog at tage med Slangerupbanen. En køreplan med de ekstratog, der er sat ind til begivenheden, slutter journalistens omhyggelige vejledning for turen.

Sluttelig: Vejret, den mistelten, der ikke kan tages i ed her i landet. Skulle der komme sådanne snemængder, at det hindrer trafikken, eller dersom der indtræffer stærk tø, bliver løbet udsat foreløbig en uge. Reservetelefonen besvarer forespørgsler herom mellem kl. 8 og 10 søndag morgen. Desuden vil der komme røde plakater om evt. udsættelse på Slangerupbanens stationer.



Bilen

Naar solen skinner en frostklar Dag
og blinker i Bilens blanke Beslag,
mens Motorens Staalhjerte banker,
da sætter jeg mig bag Bilens Rat,
og snart er den larmende By forladt,
– da sprænger jeg Hverdagens Skranker!

Foran mig ligger det aabne Land
med Træernes Toppe bag Bakkens Rand
og Plads til min Ungdoms Bedrifter.
En Husmands Hytte ved stenet Sti
og Slottets Portal jeg suser forbi
– de skønneste Billeder skifter.

– Nu har jeg prøvet hver Sti og Vej,
den stejleste Bakke skræmmer mig ej;
nu kender jeg Storbyens Gade,
dog, der er Plads til endnu en Bedrift,
som skrives med Ringens hurtige Skrift
paa Skovsøens islagte Flade.

Bilisten

Så begejstret for fart og motorsport skrev pseudonymet »Bilisten« søndag morgen den 18. januar i Politiken.

Vejret holdt. Søndag morgen oprandt med den ideelle lette frost og disede sol. Det kunne ikke være bedre.

Alle sortseere, der benægtede muligheden for vintersport herhjemme, fordi vort klima er for ustadigt, og vi ikke har Holmenkollens, Stockholms eller St. Moritz' muligheder, ja, alle disses spådomme blev gjort til skamme. »Det gælder her i Livet om at gribe det lykkelige Øjeblik, hvor selv det mest umulige bliver muligt.« Således indleder Nervø sin skildring af »Bilvæddeløbet paa Isen«.

Øjeblikket var der: den fine isflade, let snepudret, hvis hvidhed fremhævede de mørke skovklædte skrænter, der »i den lette Dis fortonede sig sortblaa som Bjerghøjder i Baggrunden ved Maalet«. Og det at gribe det, ja det forstod københavnerne! Efter en travl telefonmorgen med besvarelser, om det nu virkelig skulle lykkes at få løbet i gang fulgte en hel folkevandring til Bagsværd. Deltagerne var tidligt derude for at prøvekøre banen, og tilskuerne strømmede i store skarer ad landevejen både gennem Buddinge og Lyngby mod søen. Cykler og motorkøretøjer bragte glade, sportsklædte mennesker, nogle endog i »St. Moritz-Kostymer«, til stedet for dagens københavnerbegivenhed. Mange foretrak dog toget, og der var trods ekstra indsats overfyldt på Slangerupbanen. Her var humøret højt i forventningens glæde. Under mærket S. fortæller Søborg Tidende: »Vi mødte paa Vangede Station for at køre med til Bagsværd, og da Toget fra København ikke

Hæng bare på.

standsede her, men dog sagtner sin Fart før Stationen for at lade et indadgaaende Tog passere, entrede vi med elskværdig Tilladelse det fremadkørende Tog og kommer saaledes med. Alle Wagoner var fyldte med glade Københavnere. Da vi kom til Bagsværd, fandt vi Stationsforstander Bille i Færd med at lede Menneskestrømmen ud fra Stationen. Nu gik det af Sted mod Søen, hvor Journalist Nervø foer frem og tilbage i Bil for at lægge den sidste Haand paa Arrangementet, forinden Løbet begyndte. Direktør Falck med sin Bil med Stige var klar og havde taget Plads i Nærheden af Arkitekt Aage Matthiesen (næstformand i FDM), der fungerede som Dommer og i sin Paaklædning lignede en fuldt udrustet Flyver – med Sivsko.« Den anden dommer var Dansk Motor-Klubs formand, kaptajn Rosenkrone von Benzon.

Publikum har stillet sig op i tætte rækker langs afspærringerne, og endnu ligger banen hvid og uberørt. Direktør Falck er nu henne ved startstedet, hvor han ordner deltagerne til start.

Så! kl. 12 kommer signalet og første deltager, en motorcykle med sidevogn sendes af sted. Det er lidt vanskeligt i begyndelsen at hindre hjulene i at

snurre rundt på isen, men så overvindes det, og køretøjet tager fart. Herefter går det slag i slag, signalerne følges perfekt, alt klapper. Først kører som de to første klasser regnet efter »Skatteheste«, motorcykler med sidevogn indtil 4 hk, og fra 4-6 hk. Dernæst biler med indtil 4 skatteheste, fra 4-6 skatteheste, så fra 6-10 og endelig som 6. klasse biler over 10 skatteheste, af disse kom kun én til start. Af alle de motorcykle- og bilfabrikater, der deltog i løbet, eksisterer, såvidt det er blevet oplyst, kun et – nemlig motorcyklen »Triumph«, som stadig er i produktion. Selv rekordvindermærket »Bugatti«, som i begyndelsen af århundredet lå helt i top blandt væddeløbsbilerne, er for længst gået ud af produktionen.

Dagens helt blev helt ubestridt ejeren og føreren af en 5,07 hestes, Bugatti Hersleb Christiansen. Han blev i Politiken den følgende dag hyldet som følger: »Nu kommer de smaa Vogne. Nr. 13 toner frem, Nr. 13, det lykkelige Tal! Thi man er snart klar over, at det er Vinderen. Allerede det lille Køretøjs Udseende lover godt. Alt overflødigt, Skærme og Gangbrædder, er pillet af, selv Karosseriet er forsvundet og erstattet af et let Sæde med en lille Træaf-

Udrykning med materialevogn. W. Falck. Det har ikke været os muligt at finde ud af, hvem den anden herre er. Pol. fot.

Hersleb Christiansen i fuld fart midt på banen. Pol. fot.

stivning. Det er racermæssig Udhaling! Og den fri Udblæsning smælder, som var det en 100 Hestes Flyvemaskinmotor, medens Nr. 13 suser af Sted. Det er man klar over: det er Fart. 38 Sekunder bliver Tiden, det vil sige, at Kilometeren er kørt med en Gennemsnitsfart af omtrent 95 Kilometer i Timen. Og da Farten naturligvis er størst ved Banens Slutning, vil det sige, at Maalet er passeret med en Fart af 100 Kilometer eller 13 danske Mil i Timen ..., og Rekorden og Vandrepokalen er Hersleb Christiansens ... Det er en Mand, der ikke har noget mod Tallet 13.«

Da alle klassers løb er afviklet og de respektive vindere har fået deres sølvbægre, plaketter og diplomer følger dagens kulmination – handicappet mellem vinderne. Tilskuerpladserne koger af spænding. Vinderne af de tre første klasser stiller op på linie. Først starter nr. 10, seks sekunder derefter nr. 2, endelig 10 sekunder efter sendes nr. 6 af sted. Det bliver en uhyre spændende dyst, der ender med sejr for nr. 2 hårdt presset af de to andre, der ikke er en vognlængde fra hinanden. I andet heat skal nr. 13 møde de øvrige vindere, men ingen har en chance mod denne eminente sportskører, trods de indtil 30 sekunders forspring, der tildeles dem. Finalen kommer altså til at foregå mellem nr. 2 og nr. 13. Nr. 2 får 25 sekunders forspring og er således næsten en halv kilometer foran, førend nr. 13 kan køre efter ham. Kampen bliver hård. »Først paa de sidste hundrede Meter lykkes det den lille Flyver at arbejde sig op paa Siden af sin Konkurrent for derefter at slaa ham med 30-40 Meters Forspring.« Hersleb Christiansen havde således vundet, foruden plakette og diplom for deltagelse, Politikens sølvbæger som vinder af sin klasse, Hareskov Kuranstalts vandrepokal for hurtigste tid og som vinder af handicappet, sølvskrivetøjet, den ærespræmie, der var udsat af grosserer, direktør

Olaf Nielsen »Skt. Thomas«. Også Slangerupbanens sølvpokal gik til Hersleb Christiansen.

»Saa er det forbi. Patrouillebilen med sit grønne Signalflag kører Strækningen igennem som Tegn paa, at Løbene er endte. »Redningsfalken« pakker sine Isstiger og sit andet Materiel sammen. Han er en forsigtig Mand og er forberedt paa Alt, men heldigvis har der ikke været Brug for saa meget som et Hæfteplaster. Og Tusinderne drager atter mod Byen. Dér tør det. Det lykkelige Øjeblik er forbi for denne Gang.«

– – –

»Det lykkelige øjeblik« kom i 1914, det samme år faldt skuddet i Serajevo, og hermed sluttedes en epoke. Folk, selv i vort neutrale land, fik meget andet at tænke på end just motorsport, og motorfabrikanterne arbejdede nu med ganske andre køretøjer end »luksusbiler« og sportsvogne. Udviklingen inden for denne gren af teknikken var enorm, den skulle vise sig afgørende på mange punkter for krigens udfald. Ved fredsslutningen var motorparken allerede ret forældet; men nye navne begyndte hurtigt at dukke op. – Da Politiken og Foreningen Motor-Sport i januar 1922 arrangerede et nyt »Hastighedsløb på Bagsværd Sø«, var det de nye bilmærker, der prægede løbene med deres større hestekræfter og hastigheder. Også denne gang var der deltagelse af både motorcykler med sidevogn og biler; men klasserne var nu beregnet efter antal kubikcentimeter, d.v.s. cylindrenes samlede volumen, der udtrykker motorens kraft. – En anden teknisk forbedring var tidtagningen. I sin artikel i Politiken d. 27/1 skrev Motor-Tidendes redaktør Johannes Jacobsen, Nervøs efterfølger, først udførligt om den gamle tidtagning og dens risici for unøjagtighed. Derpå følger: »Lykkeligvis er denne Mangel nu overvundet. – Ved Løbene paa Søndag tages Tiden med de elektriske Apparater, som anvendes ved Fanøløbene. En tynd Sytråd spændes tværs over Banen ved Startlinjen. Den rives itu af Køretøjet i samme Nu, Linjen passeres, og en elektrisk Strøm sætter avtomatisk Sportsuret i Gang ved Maallinjen. Tværs over Maallinjen er ligeledes spændt en Sytraad, og i samme Øjeblik, den sprænges, standser Uret. Dette er den mest fuldkomne Form for Tidkontrol. Dansk Motorklub og Apparatets Konstruktør, Varmemester Møller, har beredvilligt stillet Apparatet til Raadighed paa Søndag.«

Endnu en teknisk nyhed, der fuldkommengør kontrollen: »Ligeledes bliver der denne Gang, hvad man heller ikke havde før, anlagt en Telefon fra Start til Opløb, saa Kontrollerne er i Forbindelse med hinanden. Hærens tekniske Korps har elskværdigt udlaant et komplet Felttelefonanlæg. Saaledes er den tekniske Tjeneste ved Løbene saa fuldendt, som det i vor Tid er muligt. De elektriske Apparaters Præcision svigter aldrig«.

Forberedelserne var naturligvis først og fremmest præget af sikkerhedsforanstaltninger. Den 20. januar skrev Johannes Jacobsen således under overskriften: Hastighedsløbene paa Bagsværd Sø. »Ved Maalingerne i Gaar viste det sig, at Isen endnu ikke havde faaet den nødvendige Tykkelse. – I Gaar foretog Politiassistent Hartmann fra Lyngby sammen med Arrangørerne en Prøvetur over Bagsværd Sø. Isens Tykkelse og Bærekraft blev prøvet overalt. Det viste sig, at den med Sikkerhed kunne bære Biler, adskillige Bilister vovede Forsøget og kørte Banestrækningen igennem. – Ved Maalingen blev det imidlertid godtgjort, at Isen endnu ikke har naaet den tilstrækkelige Tykkelse til, at man tør afholde Billøbet. Det maa forlanges, at Isen kan staa for en Sammenstimlen af Publikum, og det kan den ikke endnu. Den forløbne Uge har vel lagt nogle Centimeter til Isens Tykkelse, den varierer fra 11 til 14 Centimeter. Fem-seks Centimeter mere er dog nok nødvendig. – Bliver det haard Frost i Dag og i Morgen, kan Tykkelsen godt naas. I modsat Fald maa Løbet udsættes til næste Søndag. Indmeldelserne gælder stadig«.

Forsigtigheden var ikke overdrevet, det viser fortsættelsen af artiklen: »Et Uheld i Gaar. En Bil synker igennem en Vaage«. »Netop som Politiassistenten og Arrangørerne forlod Isbanen, skete et Uheld, som let kunne have faaet alvorlige Følger. Den kendte Motorsportsdame, Fru Gottschalck kom kørende i sin Chevrolet og vilde prøve Banen. En af hendes Veninder fulgte med som Passager. De to Damer kørte ned paa Isen ved Søpavillonen, hvor nogle Arbejdere stod og isede. Et lille Stykke fra Land gik Vognen pludselig igennem Isen, den var kørt lige ud i en Vaage. De to Damer sprang straks ud og reddede sig; men Bilen sank. Den staar paa tre Meter Vand. Falck vil bjerge den i Dag. Det viste sig, at Isen paa den lille Plet, hvor Vaagen har været, kun er et Par Tommer tyk. Selv de erfarne Folk fra Bagsværd-Egnen kendte ikke Vaagen«.

Politikens mand var jo på stedet og fik et friskt interview med Mary Gottschalck: »– Jeg blev jo lidt vaad – sagde Fru Gottschalck, da vi traf hende lige efter Uheldet, – men heldigvis klarede vi Grejerne alligevel.

– Var det ikke et ubehageligt Øjeblik?

– Det tænkte vi slet ikke paa. Vi kørte saa godt og sikkert; men pludselig sank Vognens Bagende ned. – Ud af Vognen, raabte jeg til min Veninde, og bort! Jeg kunne sagtens, for jeg er i Sportsdragt. Men min Veninde var i en stor, tung Pels. Alligevel, vi slap med Skrækken og lidt vaadt Tøj ...«

Mary Gottschalck tog det i det hele taget meget roligt; dog sagde onde tunger, at hendes første udbrud havde været: »Gud! hvad siger min Mand«. Den gang var »Motorsportsdamer« jo også noget nyt.

Frosten holdt. Isen blev bedre og bedre. Den 28. januar bragte Politiken et

Falck hæver bilen, der var kørt gennem en våge i søen. Pol. fot.

kort over banen med omgivelser, til oplysning både for deltagere og tilskuere. Til forskel fra kortet 1914 ser man nu, at det er tilladt at køre i bil hen til Søpavillonen uden tilladelse til bivejskørsel ad »Vejen gennem Skoven«, medens Søvej er forbeholdt de tilmeldte biler. Samtidigt indskærpes atter forbudet mod at færdes på isen: »Tilskuerne maa og skal forblive i Sikkerhed paa Søens Skrænter«.

Denne dag var også de sidste forberedelsers travle dag. Mange af deltagerne trænede på søen. Politiassistent Hartmann med to synsmænd som hjælpere synede isen og fandt den i orden. Den forsvarlige tykkelse var nået. Men banen var ikke tilfredsstillende.

»Det viste sig, at de trænende Bilførere, som endnu ikke havde vænnet sig til den glatte Isbane, undertiden skred ud og rutschede lange Strækninger. Ganske vist bliver der i Dag til Morgen strøet Grus paa Banen, saa Hjulene bedre kan bide sig fast. Alligevel *kan* det tænkes, at en Bil ved en pludselig nødvendig Bremsning skrider ud. Derfor bestemte Synsmændene og Politiassistenten, at Banen måtte gøres tre gange saa bred, altsaa 90 Meter«. Nu måtte man i gang med at flytte de beskyttende snevolde langs banen. To gange tre km måtte de rykkes ud. »Det kneb med at skaffe Arbejdskraft. Men

Hersleb Christiansen sænker startflaget. Pol. fot.

Politiassistenten tog selv fat sammen med sine Betjente, Arrangørerne hjalp til – og saa gik det. – – Løbet i Dag kommer altsaa til at foregaa paa en Bane, som er 90 Meter bred. Det er vel nok den bredeste Væddeløbsbane, vi har set herhjemme. Men den svarer til Forholdene. Man opnaar Sikkerhed for, at ingen kommer for nær til de hastige Køretøjer«. Til gengæld fik publikum mod forventning alligevel tilladelse til at gå helt ud på isen. Artiklen bringer herefter endnu engang gode råd om isbanekørsel. Navnlig understreges, at det kan være dødsens farligt at bremse op i farten, og at man endelig ikke må forlade sin lige kørelinje. »Det er ganske umuligt at rette Vognen ind paa ny, hvis den begynder at skride.« Der erindres om de særlige »Propositioner«, der er gældende for deltagerne. De må overholdes nøje. Efter at være kommet ned på søen ad de foreskrevne adgangsveje skal man straks henvende sig til starteren, Dansk Motor Unions sekretær, grosserer Einar Høst, eller hans hjælpere, og når alt er i orden fra deres side kan man træne på banen, hvis man er tidligt nok ude. Man omtaler også, at direktør Berens, Fiat, har udsat en sølvpokal for den bedste Fiat-kører i løbene.

Dommerkomitéen er: grosserer Holger Hassel fra Danmarks Motor Union, murermester Senius Olsen, Kgl. Dansk Avtomobilklub og fra Politiken redaktør Johannes Jacobsen bistået af klubben Motor Sports sportsudvalg: grosserer Bohnstedt Petersen, postekspedient Christensen og grosserer Chr. Schmidt.

Det elektriske tidtagerapparat betjenes af grosserer Hersleb Christiansen, den overlegne vinder fra løbene 1914 og varmemester Møller, opfinderen af apparatet. Hr. Møller og hr. Ruschan Colding er tidtagere, og endelig er banedommeren vinhandler Magnus Kjær. Artiklen slutter med nogle praktiske oplysninger om adgangsvejene og med at bringe Slangerupbanens køreplan med de ekstratog, der er indsat i dagens anledning.

Som tilskuerpladser anbefales skrænterne ved Søpavillonen, hvor resultaterne vil blive opslået efterhånden, som de indløber, og hvor der hele dagen er servering. Dog kan man, hvis man foretrækker at være ved startstedet, stå på hoftandlæge Vorslund-Kjærs jorder neden for den trådløse telegraf.

Endelig den store dag:

»Bilvæddeløbet paa Bagsværd Sø. – En Tilskuermængde paa 12-14.000 Mennesker overværede de spændende Hastighedsløb. – Rekorden fra de forrige Løb blev overlegent slaaet. Den højeste Hastighed var 115 Kilometer i Timen. – I Solskin over den hvide Sø. –« Således lød overskrifterne med store bogstaver, og pseudonymet Vidi fortsatte: »Tidlig op og til Motorløb! – De første Biler susede mod Bagsværd i den svage Morgendæmring, og allerede da Solen rejste sig i Vinterrødme over Lyngby, smældede Motorernes Lynild over Bagsværd Sø.« – Banen blev tilset endnu engang. – »Saa kom Vognmæn-

Bilerne samles omkring startpladsen. Pol. fot.

Tilskuere i sidste Bagsværd-mode: Pels og sivsko.

dene fra Bagsværd i Slæder, læsset med Sand. Travle Skovle spredte det ud over Banen. – Arrangørerne havde travlt med Afspærringen. Jernstøtter blev hamret bedre fast i Isen, Tovene strammedes, og Flag blev hejst hele Linjen igennem, fra Poulsens Telegraf til Bugten oppe ved Søpavillonen, hvor Tidtagerne havde deres Plads. – Men ogsaa Politiet mødte tidligt. En halv Snes Betjente fra Lyngby, anført af Politiassistent Hartmann, rykkede frem langs Afspærringen. De saa nok lidt bistre ud; men de mente det godt. Liv og Død afhænger af deres Aarvaagenhed.«

Der var uhyre mange, som allerede overskriften angav. Alene Slangerup-banen bragte over 8.000 interesserede til Bagsværd, og en mængde kom selvkørende eller til fods. Tilskuerne kom iført »sidste Bagsværdmode: Pels og Sivsko«.

Beskrivelsen af et af de første løb, altså for de mindre klasser, lyder således: »Solblink over den hvide Sne, Tusinder i Række langs den brede Bane, de røde Flag, de blaa Skove, den lyse, rene Vinterhimmel. Midt i det hele en Bil, en Væddeløber. Et Brus i Luften som Tusinde Svaners Flugt, et Lyn af Staal, et Projektil, drevet frem af umaadelige Kræfter. Se, Projektilet har truffet sit Maal: de to Flag, hvorunder Væddeløbsurene spiller. Projektilet skal standse, men Farten er alt for stor. Det hvirvler og hvirvler hen over Isfladen, gaar sidelæns ind i en Snedrive og kaster Sneen hushøjt op i Luften. Pragtfuldt,

men farligt!« De små biler når ikke op til, endsige over rekorden fra 1914. »Men saa kommer Ford, rød og skrækkelig. Den føres af F. Bülows Værkfører, Hr. Husted Noe. Det er Fart! Bilen springer højt op i Luften, da den skal over en Hindring i Isen, men Husted klarer den. Tiden bliver 35,1 Sekund, Rekorden er slaaet med næsten 3 Sekunder. Jubel! Randrup i Essex ligger tæt op til den nye Rekord: 36,2. – Dér kommer én, som er stærkere endnu! raaber en ivrig Tilskuer. Han har Ret. Bilen er en Pankard & Levassor, ført af Kørelærer Harald Petersen. Hans Tid er 33,9 Sekunder. Det svarer til 107 Kilometer i Timen, mens Ford kørte 102 Kilometer.

Nu kommer de største Biler. En blank Motorhætte funkler i Solen, iler fremad som en Komet. C. M. Friis i Hudson. Samme Tid som Pankard: 33,9. Altsaa dødt Løb. – De to Herrer beslutter at køre om igen, men uden for Konkurrence, Harald Petersens Tid bliver to Tiendedele Sekunder længere, men Friis driver sin Hudson frem til endnu større Hastighed: 31,2 Sekunder ... eller over 115 Kilometer i Timen, tyve Kilometer hurtigere end den bedste Kørsel i 1914.

Dette smukke Resultat satte Punktum for Dagen. Intet Uheld skæmmede

Harald Petersen i Pankard & Levassor. Pol. fot.

Ved målet, tiden kontrolleres. Fra venstre til højre: Ingeniør Holger Hassel, Chr. Nielsen, R. Christiansen, Senius Olsen, Hans Lystrup og politiassistent Hartmann. Pol. fot.

Løbene, ingen gik vred eller utilfreds bort. Menneskene var som Himlen, lyse og straalende.«

Bifaldet var stort og præmierne flotte.

Kun to gode Bagsværd-borgere må den aften have kunnet gå hændervridende i seng, thi Vidi skrev: »Men det var skrækkeligt, at man intet fik at spise, og til sidst heller intet at drikke. Bagsværd Kro og Bagsværd Søpavillon blev aabenbart fuldkommen overrumplet af det store Besøg. Det var Synd, baade for Værten og for Publikum.

Hermed sluttede den smukke og begivenhedsrige Motordag paa Bagsværd Sø.«

Karen de Linde

Vi beklager billedkvaliteten i vintersportsartiklen. Det var os desværre umuligt at få adgang til fotograf Damgaards og Politikens arkiv, der er deponeret på Det Kgl. Bibliotek. På trods af tilladelse fra Politiken, var Biblioteket ikke i stand til at fremskaffe billederne. Vi var derfor nødt til at nøjes med mikrofilm fra avisarkivet på Universitetsbiblioteket. Kun takket være bogtrykker Poul Kristensens store umage og omhu i behandlingen af dette materiale er det i det hele taget lykkedes at få noget ud af de fra fotograf Damgaards side fortræffelige billeder.

Gudrun Gram-Hanssen *Karen de Linde*

PERSONALIA

Jørgensen, E. Laumann, f. 10. august 1920 i Vladivostock. Student 1938 fra Gl. Hellerup gymn. Forstkandidat 1944. Kst. skovrider på Feldborg skovdistrikt 1952-53, i skovdirektoratet 1953, skovtaksator ved statsskovene 1957 og skovrider ved Kbhvns. skovdistrikt 1962. Medl. af bestyrelsen for Skovhistorisk Selskab og Historisk Forening for Værløse kommune. Medforfatter af værket Nordsjællands skove gennem 200 år (1964). Adresse: Syvstjernen, Fægyden 1, 3500 Værløse.

Gram-Hanssen, Gudrun, f. Bodholdt-Hansen. Født d. 24 september 1911 på Fodfolkets Kornetskole på Kronborg. Student fra Aalborg Kathedralskole 1931. Gift d. 27/11 1932 med cand. merc. Poul Gram-Hanssen. Medlem af bestyrelsen for Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune siden 1964. Formand for Selskabet 1966-72. Redaktør af Selskabets årsskrift fra dets start i 1968, nu medl. af redaktionsudvalget. Bolig: Lyngparken 7, 2800 Lyngby.

de Linde, Karen, f. Schlanbusch. Født i Lægeboligen i Buddinge d. 3. december 1913. Student fra Lyngby Statsskole 1931. Gift med nuværende speciallæge i psykiatri Bengt de Linde 1936. Cand. jur. 1937. Medlem af bestyrelsen for Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune siden 1970. Bolig: Bagsværdvej 251, 2880 Bagsværd.

Nilsson, Erik Børge, f. 13. juni 1926 i Søborg. Arkitekt m.a.a. 1952. Privat virksomhed, boligbyggeri og byplanlægning. Sekretær i Danske Arkitekters Landsforbund. Faglige artikler i diverse håndbøger og tidsskrifter. Studierejser til Vest- og Østeuropa samt Centralasien. Siden 1. maj 1965 stadsarkitekt i Gladsaxe. Bolig: Den gamle Prinsesseskole i Søllerød.

SELSKABETS PUBLIKATIONER

Gladsaxebogen 1. Af *C. L. B. Cramer.* 2. oplag 1979.
Gladsaxebogen 2. Af M. Lebecg. 1971.
Medlemspris (for hvert bind):
Hft. kr. 46,00, ib. 57,50.
Andre:
Hft. 62,10, ib. 74,75.

Årsskrift	1968: Kr. 11,50	1973: Kr. 18,00
	1969: Kr. 11,50	1974: Kr. 18,00
	1970: Kr. 11,50	1975: Kr. 21,00
	1971: Kr. 11,50	1976: Kr. 29,00 (for medlemmer kr. 22,00)
	1972: Kr. 14,00	1977: Kr. 32,00 (for medlemmer kr. 24,00)
		1978: Kr. 36,00 (for medlemmer kr. 27,00)

Kontingent og betaling for publikationer sendes til Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, postgiro 648 3437, kassereren C. C. Nielsen, Til Jernbanen nr. 20, 2880 Bagsværd. Selskabet er medlem af Sammenslutningen af Lokalhistoriske Foreninger.