



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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



KLAVS HYBEL BRÄUNER

MØLLEÅENS VAND

VANDSKAB OG LANDSKAB OMKRING MØLLEÅEN

Nationalmuseet

KLAVS HYBEL BRÄUNER

Mølleåens vand

Nationalmuseet

Vandskab og landskab omkring Mølleåen

Redaktion: *Henning Dehn-Nielsen*
Tilrettelæggelse: *John Back*
Tryk: Andelsbogtrykkeriet i Odense
Copyright © Nationalmuseet, København 1979

ISBN 87-480-0220-8

Omslagsillustrationer:

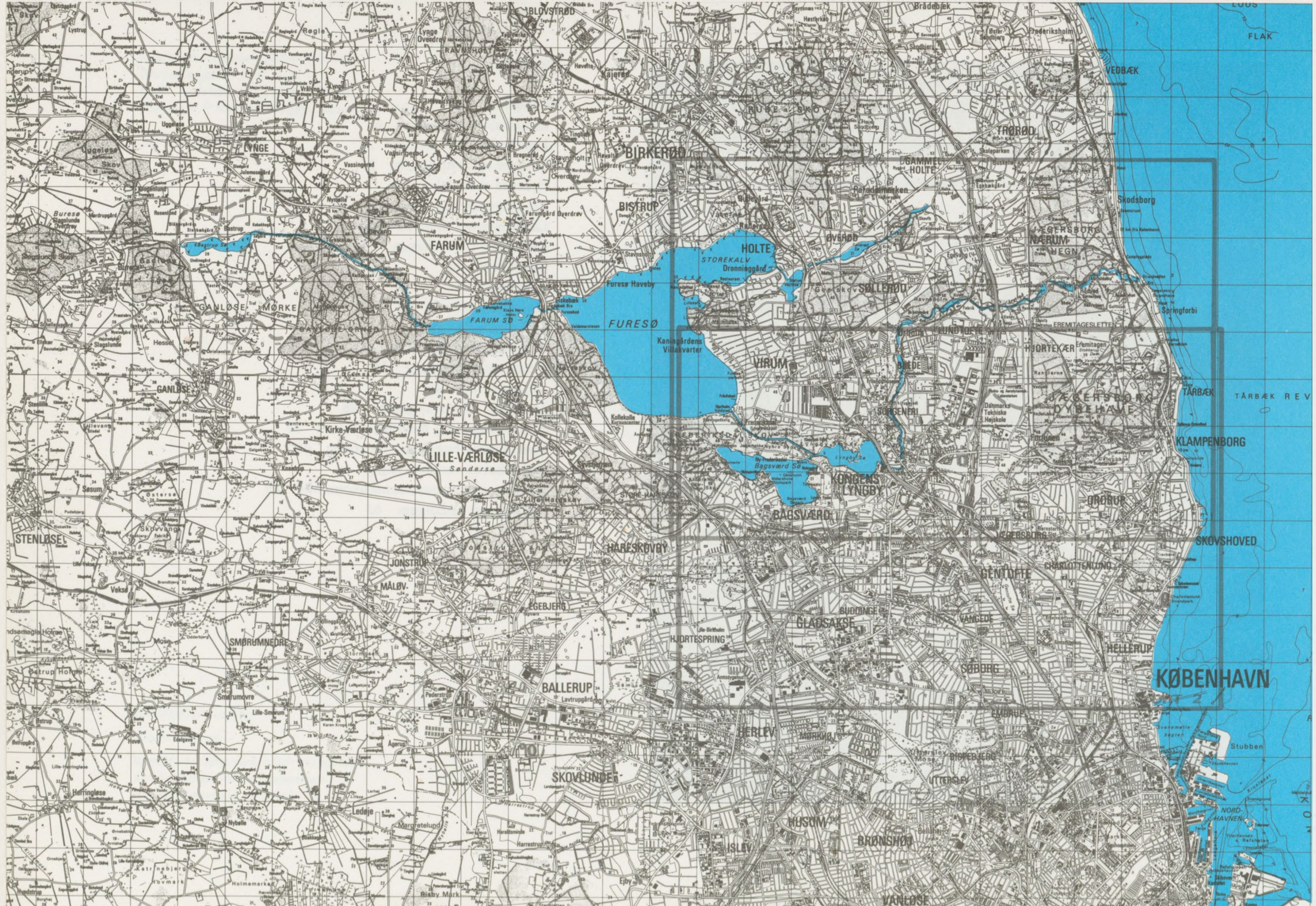
Forside: Rådvad

Bagside: Arbejdet med at indrette Mølleåen
som fæstningskanal på strækningen
mellem Frederiksdal og Lyngby Sø



Indhold

Landskabet	6
Landskabets oprindelse	6
Landskabet efter istiden	11
Landsbyer og bebyggelser	13
Byernes oprindelse	13
Landsbyerne i Lyngby sogn	18
Landsbyerne i Søllerød sogn	23
Landsbyer i Dyrehaven	24
Dyrehaver	26
Jernbaner	27
Mølleåens historie	31
Møllestederne	33
Mølleåen som fæstning	43
Københavns befæstning	44
Voldenes fald	44
Forholdet til stormagterne	46
Forsvarssagen og forfatningskrisen	48
Fæstningens bygninger og anlæg	48
Københavns vandforsyning	56
Fæstningens oversvømmelsesområder	59
Fæstningen nedlægges	63
Litteratur	68





Mølleåen er ikke blandt de største og vandrigeste vandløb i Danmark. Alligevel har den i kraft af sin beliggenhed nær København og i en af de smukkeste egne af Nordsjælland haft stor betydning gennem århundreder.

Oprindeligt hed åen »Lughn«, et gammeldansk ord, der er bevaret i Lundtofte (Lugnætoftæ), og som muligvis betyder »den roligt flydende«.

Åen har senere haft mange navne, hvoraf flere vidner om de mange møller, der er blevet drevet af dens vand: Fuurstrømmen, Fursø Møllestrøm, Lyngby Møllestrøm og – som den slet og ret kaldes i dag – Mølleåen.

Utallige gange er egnen mellem Furesøen og Øresund blevet beskrevet, og ofte er det enkelte lokaliteter eller emner, der er blevet taget op til behandling. Der findes således en lang række såvel faglige som populære publikationer, der, betydeligt mere detaljeret end det har været ønsket her, behandler de emner, der er taget op i denne bog.

Formålet med den følgende tekst er imidlertid at forsøge at beskrive denne del af Nordsjælland set ud fra en synsvinkel, der ikke er anlagt så ofte. Yderligere forsøger beskrivelsen at gå på tværs af en række traditionelle faggrænser – med de problemer dette må medføre.

Med selve beskrivelsen tilstræbes det at fremdrage nogle af de sammenhænge, der er mellem de emner, der normalt behandles isoleret inden for de enkelte fagområder, og udgangspunktet har været vandets – specielt Mølleåens – betydning for de mange gøremål, mennesket har haft gennem århundreder i denne egn af landet, selv om jeg også bevæger mig ud over disse snævre grænser.

Bogens disposition er således, at det første afsnit er en generel beskrivelse af landskabets opståen. De to hovedafsnit skal opfattes som beskrivelser til kortene bagest i bogen.

På oversigtskortet på modstående side vises de to udsnit, der gengives på de omtalte kort i lommen bagest i bogen, og med stiplede linier vises det 112 km² store område, som Mølleåen afvander på sin 25 km lange vej mod Øresund. Et større udsnit af samme kort er ligeledes indlagt bagest i bogen.

Landskabet

Landskabets oprindelse

I den periode, der kaldes istiden, og som sluttede for 10–15.000 år siden, var Sjælland flere gange dækket af store ismasser. Da isen sidste gang trak sig tilbage, dukkede landskabet – stort set som vi kender det i dag – frem.

Den smeltede is frigjorde enorme mængder sten, grus og ler – dels i en blanding, der kaldes morænen, dels som velsorterede smeltevandsaflejringer under og uden for isen. Disse materialer udgør en væsentlig del af landskabets nuværende overflade, men de er ikke ene om at give landskabet dets form. Vandmasserne fra den smeltende is trængte ned i revner og sprækker i isen og dannede store flodsystemer i og under denne og uden for dens rand. Herved dannedes de såkaldte tunneldale (dvs. under isen), og uden for isranden blev vandet enten ledet bort gennem tidligere dannede tunneldale, eller det skar nye dale – smeltevandsdale – i landskabet.

I området mellem Slangerup, Farum, Måløv og Stenløse (se fig. s. 9) findes et stort antal – overvejende øst/vestgående – tunneldale. De er dannet på et tidspunkt, hvor isens rand stod langs en linie fra Stenløse over Slangerup til Gørløse. Vandtilførslen til dette udbredte net af dale skete gennem en række store tilløbsårer, der efterlod nogle af de største tunneldale i området:

- én, der dannede den dal eller lavning, i hvis nordvestre hjørne Søndersø ligger i dag,
- én, der dannede dalen fra Klampenborg til Furesøen over Lyngby Sø og Bagsværd Sø,
- én, der dannede dalen fra Vedbæk over Søllerød Sø og Vejle Sø til Luknam (Furesøen) og – muligvis –
- én, der dannede dalafsnittet mellem Maglemose (Vedbæk) og Storekalv, Furesøens nordligste del.

Dalfurerne i Furesøens bund passer ind i mønsteret af øst/vestgående dale – nemlig et fladt bassin mod nord (Storekalv) og mod sydvest, hvor de store strømme løb sammen, to bassiner med en maksimal dybde på omkring 36 meter.



I Farum Grusgrav trænger grundvandet frem og dækker udgravningens bund.



Søllerød Sø – et typisk eksempel på en sø i en tunneldal.

Bastrup Sø set fra vandskellet. Til venstre i billedet ses Bastrup Tårn. Sammenlign med illustrationen s. 43.



Flere af de store tunneldale kom efter isens tilbagetrækning til at rumme en række større og mindre søer. Længst mod vest findes således Buresø, hvis vandspejl ligger 26 meter over havet. Dernæst – i retning mod øst – ligger Bastrup Sø (29 m o.h.), Farum Sø (20 m o.h.), Furesøen (20 m o.h.) samt Lyngby Sø og Bagsværd Sø 18 1/2 m o.h.). Lidt sydligere ligger Søndersø, hvis vandspejl ligger ca. 13 meter over havet. Højdeforskellen mellem Bastrup Sø og Øresund er ca. 30 m. Når man tænker på, at vandet under isen løb fra øst mod vest – altså »op ad bakke« – må vandtrykket have været relativt højt. Det kan derfor ikke undre, at vandet har været i stand til at danne disse store dalsystemer.

Da isen var forsvundet, blev søerne og de omkringliggende bakker afvandet mod henholdsvis Roskilde Fjord og Øresund (se vandskellet på fig. s. 9). Igennem tunneldalene fra Bastrup Sø gennem Farum Sø og Furesøen og videre derfra til Lyngby Sø opstod Mølleåens øvre løb. Mod vest – med afløb til Roskilde Fjord – opstod Græse Å, der afvander Buresø. Tilsvarende opstod Værebros Å, som afvander bl.a. Søndersø. På det første stykke løber den i dag gennem tunneldalsystemet, mens den på det sidste stykke løber gennem en af Litorinahavets (stenalderhavets) dybe indskæringer fra Roskilde Fjord ind i landet i retning af Ballerup.

Mølleåens nedre løb – fra Lyngby Sø til Øresund – løber igennem to dalsystemer. På strækningen mellem Ørholm og Strandmøllen løber åen igen i en af det store tunneldalsystems dale, der dog er blevet kraftigt omformet af åen. På strækningen mellem Lyngby og Ørholm har åen efter alt at dømme selv skåret dalen – en tunneldal er det med sikkerhed ikke.

Henholdsvis nord og syd for Mølleåen findes to af de tidligere omtalte tilløbsårer. Også de rummer vandløb, der dog ikke på nogen måde kan måle sig med Mølleåen. I den nordligste dal findes Kighanerenden og i den sydlige Enghave Rende eller Hvidøre Bæk, og begge vandløb har i 15- og 1600-årene drevet mindre møller (se s. 23 og s. 28).

Det store sjællandske tunneldalsystem er som nævnt dannet, mens isranden befandt sig omkring Slangerup. Senere gjorde isen i perioder ophold – afbrudt af mindre fremstød – andre steder, hvor der ligeledes opstod israndslinier, der kan spores i landskabet. I det følgende nævnes yderligere et par stykker, fordi også de har

LANDSKABETS OPRINDELSE	
blå	Tunneldale.
grå	Litorinahavets indskæringer.
...	Israndslinier (udvalgte).
■	Inddæmmede areal



Roskilde Fjord

Slangerup

Buresø

Bastrup sø

Farum

Furesø

Brede

Vedbæk

Øresund

Dyrøhaven

Klampenborg

Stenløse

Sønder sø

Lyngby sø

Måløv

Bagsværd sø

Ballerup

Hedehusene

Køge Bugt

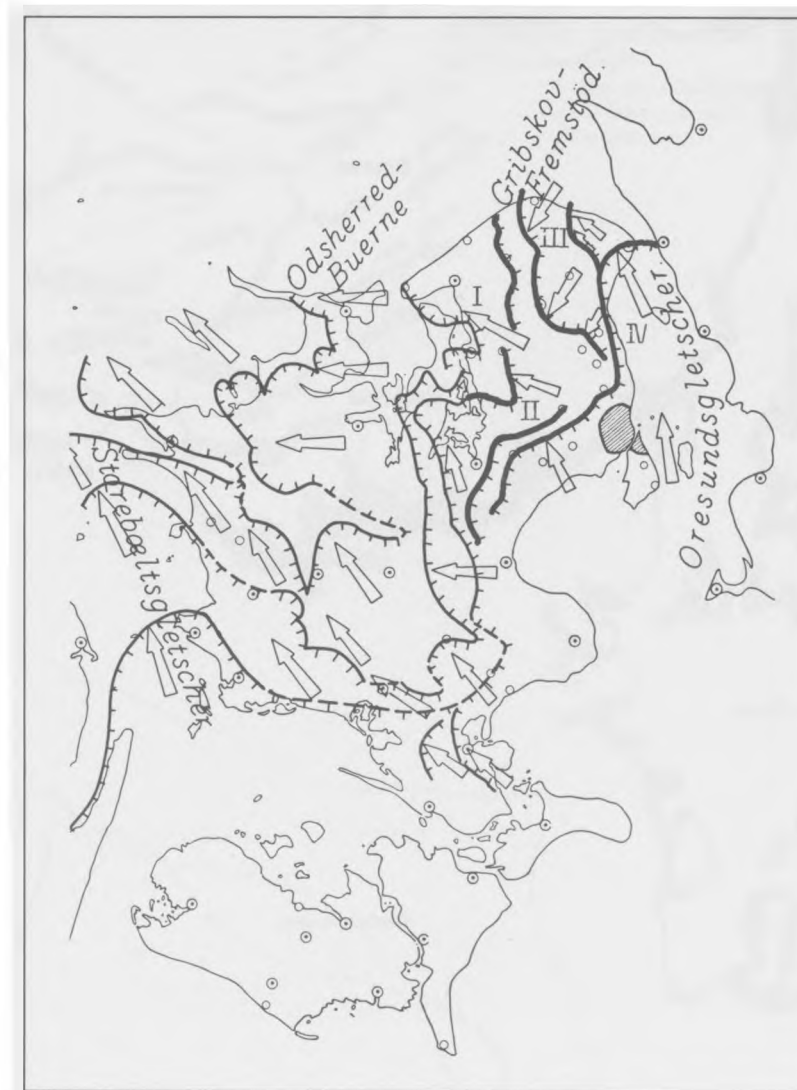


haft en eller anden væsentlig betydning for landskabet mellem Furesøen og Øresund.

Fra Viby ved Roskilde over Ballerup til Hareskoven findes endnu en israndslinie (se hosstående fig.). Dens forløb gennem Hareskoven kan ikke fastslås med sikkerhed, men den har sandsynligvis løbet nord om Bagsværd Sø og videre over Frederiksdal. Linien fortsætter nord om Virum i retning mod øst, hvor den kan spores ca. 1/2 km syd for Brede. Herfra fortsætter linien fra Mølleådalene ca. 1/2 km videre mod øst og drejer derefter ret mod nord. Herfra går den over i det brede bælte af israndslinier, der strækker sig fra egnen omkring Rude Skov og Søllerød til Gribskov. Disse israndslinier er opstået i forbindelse med et senere fremstød – Gribskov-fremstødet – fra nordøst mod sydvest. Et lignende fremstød gjorde isen med den såkaldte Øresundsgletscher, men denne gang i retning fra syd mod nord. Det var i øvrigt sidste gang, isen befandt sig inden for Danmarks grænser, bortset fra Bornholm.

Den sidste israndslinie, der skal omtales, er netop et resultat af Øresundsgletscherens fremstød. Den går over Hedehusene til Dyrehaven og videre gennem denne til egnen omkring Helsingør. I og omkring Dyrehaven træder sporene af denne isrand særligt tydeligt frem: nordøst for Fortunen findes en nord/syd-gående dal, som menes at være dannet som smeltevandsdal uden for isranden. Denne dal kan – mod sydvest – følges mod Vintappersøen, og på denne strækning krydser den ca. 1 km sydvest for Fortunen den tidligere omtalte tilløbsåre – tunneldalen fra Klampenborg til Lyngby. Her har smeltevandet forårsaget nogle stejle erosionsskrænter, og samme sted er dalens forløb afbrudt af et stort jordmassiv, der også omtales på side 59.

Under isen dannedes på dette tidspunkt – som tunneldal – Ulvedalene, idet vandet her løb fra syd mod nord. I samme periode blev den lange, 10–20 m høje skråning fra Ulvedalene forbi Den slesvigske Sten i Dyrehaven og Eremitageslottet dannet. Tilløbsåren til disse dale kan bl.a. spores i Bernstorffparkens østlige del og som to paralleldale til denne: dalen fra Charlottenlund Skov til Ordrup Krat, og dalen hvori Gentoft Sø ligger.



DE YNGRE ISSTRØMME PÅ SJÆLLAND

Fra: DGU II række nr. 69.

- I Slangruplinien (fremhævet)
- II Hareskovlinien (fremhævet)
- III Gribskovlinien (fremhævet)
- IV Øresundlinien (fremhævet)



Vaserne ved Furesøen – et moseområde, der som Lyngby Åmose er vokset frem på den solbeskinnede nordbred af en sø.

Landskabet efter istiden

Efter istiden ændredes landskabet kun lidt. Nedbør, frost, vandløb osv. har selvfølgelig bevirket nogen erosion og har derigennem ændret landskabet. Der er imidlertid sket to iøjnefaldende ændringer i landskabet. Den ene er kystliniens totale forandring, der skyldes Litorinahavets udbredelse. I stenalderen stod havet nemlig væsentligt højere end i dag og trængte derfor ind over de lavere liggende arealer ved kysten, f.eks. Værebros Ådal, Saltholm og store dele af Amager (se fig. s. 9) og aflejrede store mængder materiale der.

Den anden større forandring er mosernes og engenes opståen – og i det hele taget den frodigere vegetation, der bredte sig med det varmere klima. Man kan f.eks. – med lidt god vilje – i Lyngby Åmose og i Mølleådal forestille sig, hvordan store dele af Danmark kan have set ud engang.

Efter istiden stod vandet i Furesøen og de omkringliggende søer højere end i dag, og Furesøen havde afløb over Malmose og Vejlesø i Nyholte. Fra Holte fortsatte afløbet gennem Stendalen i Geelskov i retning mod Ørholm. Herfra løb vandet mod nordøst over Nærum til Maglemose i Vedbæk igennem den dal, hvor Kighanerende findes i dag.

Forandringerne som følge af Furesøens ændrede afløb med den lavere vandstand må vel regnes som den største ændring i landskabet i denne del af landet. Lidt efter lidt begyndte mennesket at sætte sit præg på landskabet. Stadig mere jord kom under plov, og senere har vejbyggeri og jernbaneanlæg skåret furer i landskabet, jævnet bakker og fyldt søer, og inddæmninger og dræning har tørlagt store arealer, der så er blevet til landbrugsjord eller nye byområder. Mest iøjnefaldende er den ca. 2500 ha store inddæmning – Vestarnager – der blev sat i gang som beskæftigelsesarbejde under 2. verdenskrig og som var tilendebragt i 1945 (se fig. s. 9).



Hulvejen ved Nymølle (tidligere Kulsviervad) – en af kulsviernes gamle veje fra de store skovområder i Nordsjælland.

For blot 100 år siden var bakker, dale, moser og åer vanskeligt passable forhindringer for færdslen. Når veje blev anlagt – eller opstod, – fulgte de vandskellene, eller de gik langs vandløbene, og var man nødt til at krydse et vandløb, kunne man ikke være sikker på, at der var bygget en bro, og man måtte derfor i stedet forsøge at finde et vadested. Lå der en bakke på ens vej, eller skulle man over en dal, var det ofte nemmere at køre udenom – eller man kunne benytte en dalfure, hvor stigningen var mindre, og herved opstod de såkaldte hulveje.





Landsbyer og bebyggelser

Byernes oprindelse

De første egentlige landsbyer dukkede formentlig op i den yngre stenalder, men langt de fleste opstod i jernalderen og den ældre middelalder. Fra jernalderen og frem i tiden er såvel enkeltgårds- som landsbybosætning kendt, og det er en lang række landskabelige forhold, der er bestemmende for den valgte bosætningsform, ligesom traditioner har haft en vis indflydelse.

Om en landsdel er domineret af enkeltgårde eller af landsbyer, hænger tilsyneladende sammen med jordens beskaffenhed eller bonitet. På øerne og i det østlige Jylland er landsbyerne dominerende, mens enkeltgårde dominerer i det øvrige Jylland, hvor jorden er mere mager og derved kun vanskeligt kan forsyne et større samfund som en landsby. Uafhængigt af jordens beskaffenhed findes enkeltgårdsbosætning tillige, hvor der tidligere var store skovområder. Det skal dog bemærkes, at skovene ofte netop har fået lov at blive stående længe netop på jorde, der har været vanskelige at opdyrke på grund af mange bakker, på stenet grund og lignende mindre attraktive jorder.

Jordens ydeevne og adgangen til vand er af afgørende betydning ved landsbyernes opståen. Det er imidlertid ikke, som man måske kunne forvente, adgangen til åbent vand – åer og søer – men derimod grundvandet, der har haft betydning i denne forbindelse, idet netop dette har betydning for planteproduktionen. Derfor vil man ofte se landsbyer beliggende ved dalstrøg, ådale eller andre sænkninger i landskabet, hvor grundvandet kommer nærmere til overfladen. – Jo ringere jorden er, desto nærmere ådalen vil man finde landsbyerne, mens man på de frugtbare moræneflader, der kan holde på fugtigheden, vil kunne finde landsbyerne placeret uafhængigt af dale og sænkninger.

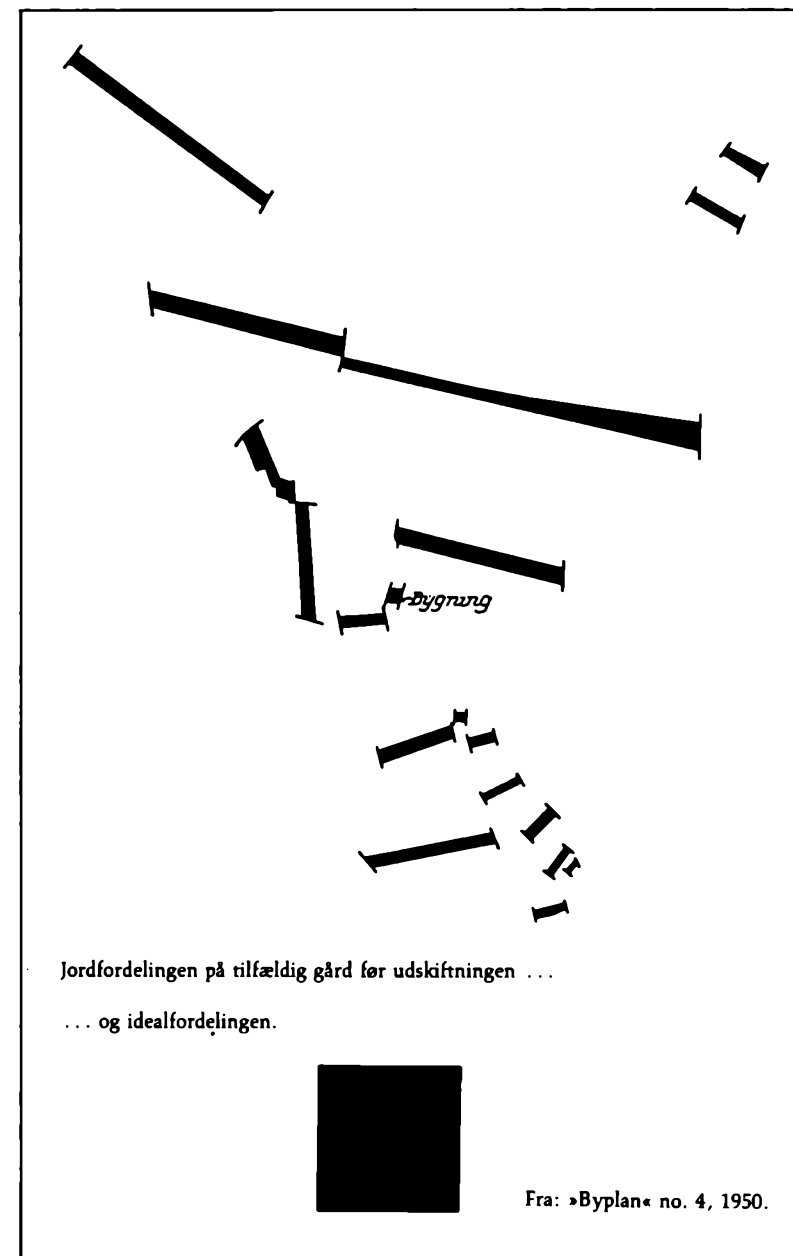
De mange gravhøje, der findes i egnen, viser, at ådalen, som også dalen ved Vedbæk, blev benyttet som adgangsvej, da landet blev bebygget i oldtiden. Billedet viser to af de tre gravhøje i Jægersborg Hegn tæt ved Skodsborgvej.

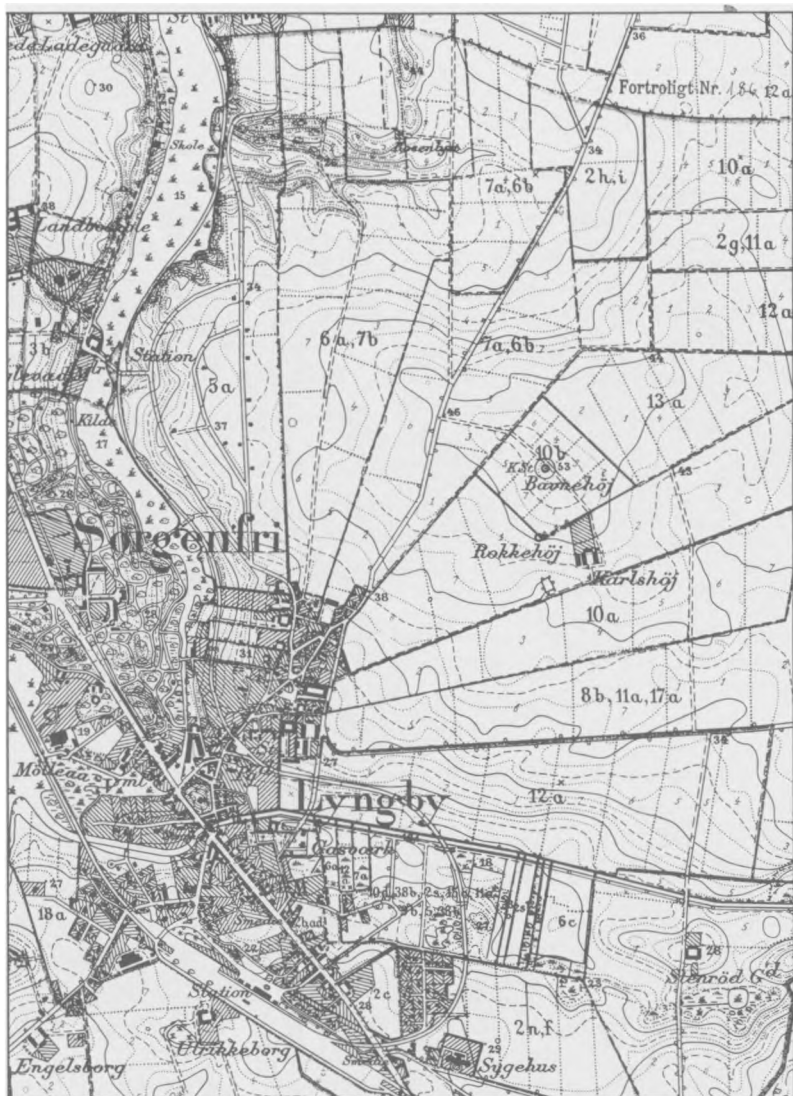
Afstanden mellem landsbyerne – hvor tæt de kan ligge – er i høj grad afhængig af, hvor store arealer det med tidens dyrkningsmetode var muligt at bearbejde. Herom siger – omend i en anden forbindelse – generaloberst J. F. Castenschiold på Valbygård i 1785:

»Hver bonde har i reglen sin jord spredt på et hundrede forskellige steder i bymarken. Nogle af stykkerne er så små, at de næppe kan tage en skæppe korn i udsæd. Ofte ligger lodderne så langt fra hverandre, at afstanden fra det yderste stykke i én mark til det yderste i en anden løber op til 3/4 mil (knap 6 km). Bonden kan umuligt dyrke den fjerneste jord, som han bør. Når han skal dyrke et stykke jord på en tøndes udsæd i en afstand af en fjerdingvej (knap 2 km), må han udkøre 120 læs gødning, dvs. han må i alt køre 60 mil (460 km) alene for at gøde denne jord.«

Den lange strækning, man måtte køre blot for at gøde et enkelt stykke jord, medførte simpelthen, at det var uoverkommeligt at gøde og dyrke de yderste jordstykker forsvarligt. Således fik landsbyen naturligt en afgrænsning, der på nutidige kort kan aflæses til omkring 3 km.

I midten af 1700-årene begyndte flere jordejere – såvel bønder som herremænd – på eget initiativ en samling af deres jord i en enkel eller nogle ganske få lodder. Med en forordning af 1781 forsøgte regeringen en sådan samling – udskiftning af al jord. Efter denne forordning kunne enhver jordejer forlange, at der for landsbyen blev udarbejdet en plan, efter hvilken hans jord blev samlet i højst tre lodder. Forordningens formål var primært at få samlet jorden således, at en mere rationel drift var mulig, og i denne sammenhæng var ønsket tillige, at gårdene blev udflyttet dvs. flyttet fra landsbyen ud på den jord, der hørte til dem. Mange steder ønskede man imidlertid ikke denne udflytning og man foretog i stedet en såkaldt stjerneudskiftning. Herved blev gården liggende i landsbyen, og dens jord blev samlet i en bræmme, der udgik radiært fra gården. Udskiftningen var stort set tilendebragt omkring midten af 1800-årene, om end man også langt senere måtte kæmpe med uheldige jordfordelinger.





STJERNEUDSKIFTNING

Lyngby (»Bondebyen«) blev udskiftet i 1778.

Fra: Generalstabens tidl. fortrolige kort. Målt 1900.

Originalen 1:10.000.

Med udskiftningen og udflytningen led det fællesskab, der var grundlaget for landsbyen, et alvorligt nederlag, men først da industrialiseringen og den dermed forbundne vandring fra land til by satte ind, forsvandt det hele.

Det er ikke kun dale og andre sænkninger i landskabet, der har dannet grundlag for vore landsbyers opståen. Også vadesteder, broer, åmundinger m.v. har været udgangspunkt for bydannelser, der ved sådanne »trafikknudepunkter« naturligt – om end i forskellig udstrækning – har udviklet sig til handelsbyer. Senere fik nogle af dem af Kongen tildelt forskellige privilegier m.h.t. handel og håndværk. Disse privilegier – købstadsrettighederne – indebar bl.a., at byens håndværkere var beskyttet mod konkurrence inden for en afstand af 1½ mil (ca. 10 km) fra byen. Tilsvarende blev købstadens handel beskyttet inden for en afstand af 2 mil (ca. 15 km) fra byen. Disse gamle »monopol«-grænser kan i dag aflæses i købstædernes indbyrdes afstand, der er omkring 20–30 km i gennemsnit – en afstand, der i store træk svarer til en dagsrejse med den tids transportmidler. Købstadsprivilegierne blev først ophævet i 1857, idet der dog blev indført forskellige overgangsordninger, der først faldt helt bort i 1920. Overgangsordningerne omfattede bl.a. en reduktion af de ovennævnte afstande – således blev handelen nu kun beskyttet i en afstand af 1½ mil (ca. 10 km) og håndværk kun inden for 1 mil (ca. 7,5 km) fra byen. Mellem disse grænser måtte der opstå områder, der ikke var berørt af en købstads privilegier, og i dette »ingenmandsland« opstod i slutningen af forrige århundrede mange af vore stationsbyer. Dette billede tegner sig tydeligst på Fyn. Her ligger Odense som centrum, først omgivet af en ring af stationsbyer og dernæst – ved kysten – endnu en ring af andre købstæder.

Som tidligere nævnt opstod der en del landsbyer omkring broer og vadesteder. Disse findes ofte, hvor jordbunden er hårdere, og hvor åløbet derfor flader ud, forhold, der giver mulighed for at bygge – ikke alene broer, men også dæmninger og bygninger, og det er netop her – omend noget senere end landsbyerne – man kan finde de første møllesteder.

Betragter man Mølleåens nedre løb, ser man, at møllerne tilsyneladende er jævnt fordelt langs åen. Hvorfor er dette mønster på strækningen mellem Nymølle og

Stampen brudt? Årsagen til dette »hul« i rækken af møller er, at åen på denne strækning har et meget lille fald. Det betyder, at man, for at få tilstrækkeligt fald på vandet ved møllen, måtte bygge en temmelig høj dæmning. De terrænmæssige forhold på stedet gør imidlertid, at mølledammen bag en sådan dæmning ville få en så stor udstrækning, at den ville komme til at genere den foranliggende mølle eller evt. ligefrem løbe over i dens mølledam.

Når man vil placere en mølle, må man derfor først tage hensyn til den vandmængde, der er til rådighed i åen. Dernæst må man sikre sig, at åen har tilstrækkeligt fald, og at det er muligt at etablere en mølledam – et reservoir – af en sådan størrelse, at møllen kan fungere tilpas længe, uden at dammen bliver tørlagt. Endelig må man – som beskrevet tidligere – placere møllen på et sted, hvor grunden er tilstrækkelig fast til at kunne bære dæmning og møllebygninger.

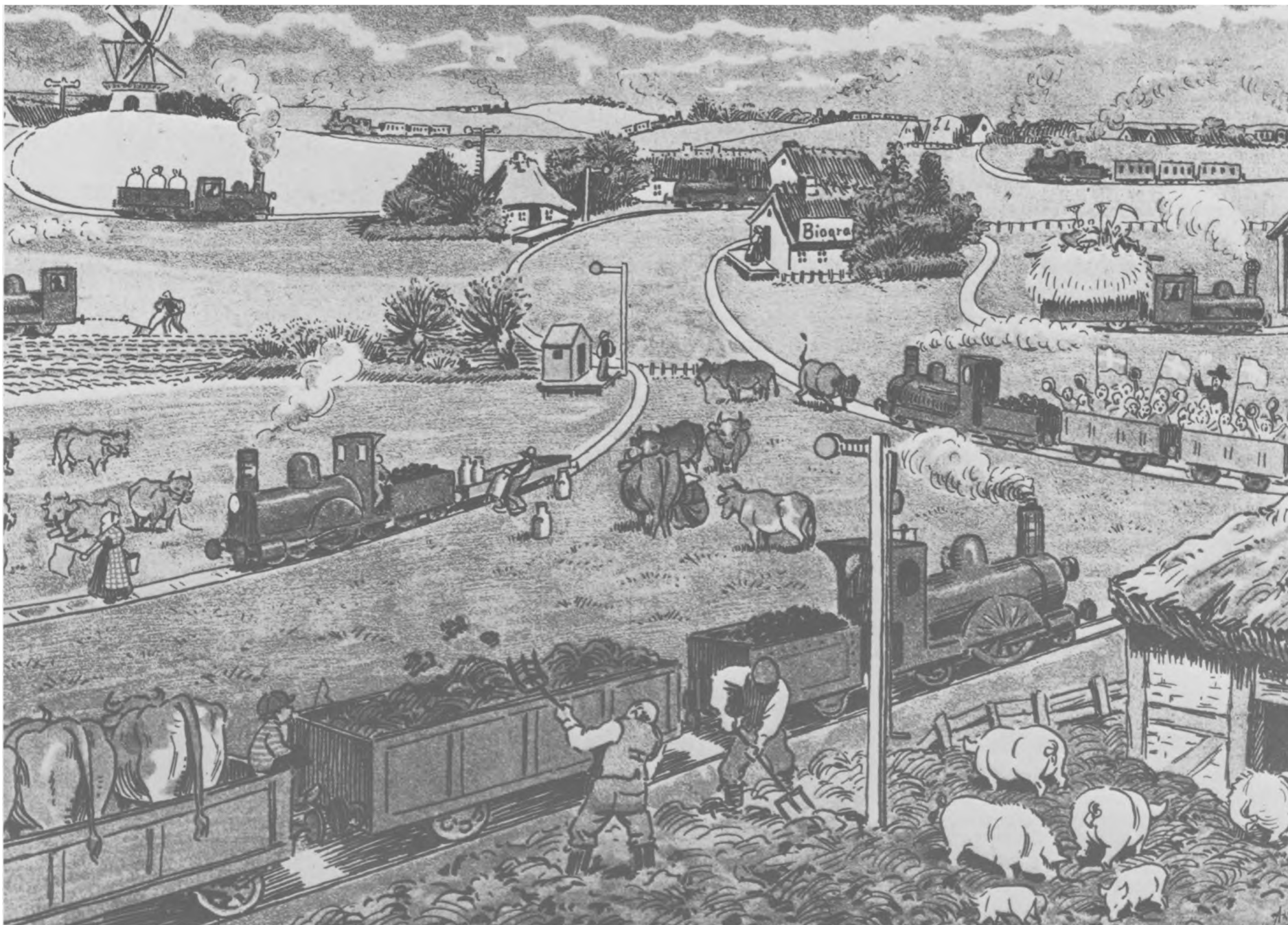
Hvor landsbyen under gunstige forhold udviklede sig til handelsby, måske købstad, blev møllestederne grundlaget for en del af den første danske industri. Med industrialismens gennembrud – i Danmark omkring 1870 – steg behovet for bedre transportsystemer. Vandkraften var ikke nok til at »holde hjulene i gang«, og fabrikkerne måtte have tilført store mængder kul til dampmaskinerne. Råvarer og færdige produkter skulle ligeledes fordeles, og hertil skulle jernbanen i mange år vise sig at være det ideelle transportmiddel.

De fleste jernbaner i Danmark blev således anlagt i perioden 1865–1895. Det er disse baner, der – også i dag – udgør ryggraden i jernbanenettet, og deres opgave var dengang som nu at forbinde de forskellige landsdele eller købstæderne indbyrdes. De baner, der kom til senere, er sekundære til hovednettet og havde til opgave at forbinde købstæderne med deres opland.

Den danske stat forholdt sig relativt passiv m.h.t. jernbaneanlæggene, og etableringen og driften var således i vid udstrækning overladt til private kapitalinteresser, idet det dog skal nævnes, at det var staten, der skulle give tilladelsen. Dette afspejler sig tydeligt i den tilsyneladende helt vilkårlige linieføring og stationsplacering, der kendes fra mange af banerne. I længden var sådanne linieføringer ikke rentable, og det viste sig da også i utallige tilfælde umuligt at holde liv i disse baner.



Lyngby Hovedgade. Her bag møllerne er jordbunden hård, og åløbet flader ud. Det har derfor her været forholdsvis lettere at passere åen. Fra: Siellands yndigste Egne. Kobberstik.



»Naar alle de nye Baner bliver færdige« – De mange baneanlæg og -planer gav anledning til megen munterhed. Fra: Blæksprutten, 1917.

Landsbyerne i Lyngby sogn

Kongens Lyngbys position som handelsby – indkøbscenter – er gennem de sidste årtier og sidst med fremkomsten af Storcentret blevet slået fast. Grunden til denne udvikling blev lagt tidligt, og selv om byen aldrig opnåede købstadsstatus – dertil lå den for tæt på København – blev den allerede i midten af 1700-årene sammenlignet med en mindre købstad. Denne udvikling fortsatte, og blot hundrede år senere var byen m.h.t. såvel indbyggertal som funktioner inde i en udvikling meget lig den, der foregik i vore købstæder. Således havde byen fået eget apotek, skole, postkontor, gæstgivergårde, fabrikker osv., og snart skulle den også blive stationsby. Denne påfaldende udvikling – fra bondeby til moderne butikscener – skyldes et sammenfald af faktorer, bl.a. landsbyens placering ved Kongevejen mellem København, Frederiksborg og Kronborg, mulighederne for at udnytte Mølleåens vand til mølledrift, anlægget af Nordbanen, der gjorde byen til stationsby, samt sidst, men ikke uvæsentligt, den smukke beliggenhed, der tidligt tillige havde gjort byen til Kongens by.

Omkring 1650 fandtes der i Lyngby 18 gårde tillige med en mølle, der kunne male de omkringboende bønders korn, og da denne i 1640 havde fået selskab af en industri-mølle, der skulle levere musketter og andre våben til Kongen, var grunden lagt til den industrielle udvikling i Lyngby. I 1700-årene trak industrien således mange mennesker til byen, men på det tidspunkt havde Kongevejen allerede i mere end



hundrede år sat sit præg på byen. Den 25. marts 1585 nedlagde Kongen færdselsforbud på den nyanlagte vej mellem København og Frederiksborg. Kongevejene – der var kongens »private« veje – blev anlagt i lige linier på strækninger, hvor kongen ofte rejste, og for at sikre, at vejene ikke blev opkørt som alfarveje, blev de lukket med låste porte eller bomme ved udkørslerne fra landsbyerne, der, hvor de skar alfarvejene samt på broer og dæmninger. Gående har muligvis altid måttet benytte Kongevejene, og i 1670 blev færdsel i almindelighed tilladt om vinteren og ved sommerens begyndelse, idet man mente, at den hårde, knoldede vejoverflade herved ville blive udjævnet. I 1725 fik bønderne i de landsbyer, der lå nær Kongevejene, tilladelse til at drive kvæg på dem – en meget praktisk foranstaltning, da Kongevejene ofte gik igennem landsbyerne! Først i 1755 blev færdslen endeligt frigivet på Kongevejen mellem København og Frederiksborg – indtil da havde man været nødsaget til at benytte alfarveje som f.eks. Strandvejen eller Frederiksborgvej.

Der var altid mange mennesker i Lyngby, dels på grund af tilflytningen, dels p.g.a. de mange rejsende, der kom gennem byen. I 1661 fik byen sin første privilegerede kro, der lå i byens nordlige ende, hvor nu Lyngby Hotel ligger. I 1721 blev der givet endnu en bevilling – denne gang til en kro i byens sydlige ende. »Holland« kom den til at hedde, men i begyndelsen af 1800-årene blev den lige så ofte kaldt »Postgården«, hvilket vidner om Lyngbys betydning som mellemstation for trafikken på Kongevejen.



Lyngby 1907. Helt til venstre ses Furesøen – dernæst Lyngby Sø, hvorfra man kan følge fæstningskanalen til Hovedgaden.

Til højre i billedet ses Lyngby Station. Bemærk jernbanens kraftige krumning, der skyldes at billedet er sammensat af flere optagelser, optaget fra samme punkt (Sukkerfabrikkens skorsten). Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.



Lyngby Hovedgade år 1900 ligner en typisk købstadsgade. Fra: Byhistorisk Samling, Lyngby-Tårnbæk kommune.

Med de mange indbyggere og rejsende var der i begyndelsen af 1700-årene gode muligheder for handel i byen, men på grund af de gældende regler kunne der ikke gives tilladelse dertil. Først i 1760'erne og 70'erne blev der givet talrige bevillinger til småhandel. Således fik »Holland« i 1778 bevilling til nogen handel, og i 1830'erne blev denne bevilling udvidet til egentlig købmandshandel. I 1800-årene foregik udviklingen ikke længere omkring den gamle landsby – »Bondebyen«.

Byens og landskabets skønhed tiltrak borgerskabet, der placerede deres lystgårde i nærheden, og fabriksejere m.v. kom med deres borgerhuse til at præge byen fremover. Udviklingen foregik nu omkring Kongevejen – Lyngby Hovedgade – og senere i retning af stationen.

Virum er som landsby ældre end Lyngby og var betydeligere end denne. Sammen med Nærum i Søllerød sogn er det den ældste landsby i området, og først i senere tid kom den til at stå i skyggen af Lyngby. I 1765 blev der givet bevilling til høker- og kramhandel, mens der aldrig blev givet bevilling til en kro. Kun i en kortere periode på 15–20 år – omkring 1800 – var der i Virum en mindre fremstillingsvirksomhed. Virum landsby har måske derfor tidligere gjort sig mest bemærket ved sin tilknytning til Bispeborgen ved Furesøen.

I midten af det 13. århundrede lod Roskildebispens opføre en borg – Hjortholm – ved Furesøen. Borgen menes at være bygget kort efter 1250, men nævnes første gang i 1275 og derefter ofte gennem det 14. og 15. århundrede. Borgen skulle være det organisatoriske midtpunkt for bispens nordsjællandske godser og bispen var virkelig en af egnens store jordejere. Ifølge Roskildebispens Jordebog fra ca. 1370 ejede bispen hele Gentofte og Søllerød sogn, men måtte dele Lyngby med kongen. Kongen ejede bl.a. selve Kirkebyen og den senere omtalte Stokkerup landsby (se s. 26), mens bispen foruden Hjortholm bl.a. ejede de fleste møller langs Mølleåen, det meste af Lundtofte samt hele byen Virum.

Under Grevens Fejde blev borgen ødelagt, og den 1. maj 1535 blev den overgivet. I forbindelse med reformationens indførelse tilfaldt ejendommen kongen, og Virums bønder blev derefter fæstere under Kronen.

I øvrigt gik grev Christoffer af Oldenburg den 22. juni 1534 – uden at møde modstand – i land ved Hvidøre. I efteråret 1534 nærmede den vendiske flåde sig, og for at forhindre lybækkerne i at gå i land lod greven samme sted opføre en skanse. Det var ca. 350 år, før der i forbindelse med Københavns befæstning, ligeledes på dette sted, blev opført et forsvarsanlæg: Christiansholmslinien, der bestod af Christiansholms Batteri og Hvidøre Batteri!



Furesøen ved Frederiksdal. Højen ved søbredden markerer Hjortholms placering. Fra: Byhistorisk Samling, Lyngby-Tårnbæk kommune.

Efter borgens og bispevældets fald lå ruinerne i århundreder øde; egnens bønder hentede sten der til deres gårde, og helt op i vor tid kan man finde disse munkesten i Virums ældre bygninger.

Muligvis har Hjortholm engang ligget på en holm, men er så efterhånden blevet landfast på grund af vandstandsændringer – måske som følge af sluse- og dæmningsanlæg i forbindelse med den nærliggende mølle. Hjortholm Mølle hører man først om efter borgens ødelæggelse, men den må rimeligvis have eksisteret tidligere, idet man ved udgravninger af borgen bl.a. har fundet en udtjent møllesten anvendt som fundament for en pille. Udgravninger og opmålinger har også vist, at anlægget har haft en væsentligt større udstrækning end den lille »holm«, der i dag bærer navnet



Kighanerenden ses til højre i billedet. Midt i billedet ses resterne af mølledæmningen. Billedets forgrund udgøres af den udtørrede mølledam.

Hjortholm. Den lille høj ved den gamle bispeborg er af nyere dato, idet den er dannet af det materiale, der blev gravet op af Furesøens bund i forbindelse med anlægget af Københavns befæstning (se s. 59).

Øst for Virum, med jorden adskilt af Mølleåen, ligger Lundtofte, Lyngby sogns yngste landsby. Den var mindre end Virum, men til gengæld en af de mere velhavende i området, og i 1651 var den helt lagt under Kronen. I modsætning til mange andre landsbyer kom Lundtofte nogenlunde helskindet gennem de hårde tider under svenskernes belejring af København. I 1670 blev landsbyens jorder derimod stærkt formindsket, idet indhegningen af Dyrehaven (se s. 24) krævede en anselig del af byens jord. Herefter blev den tilbageværende jord fordelt på otte lige store gårde, men byen havde mistet både eng, overdrev og skov. Nogle år senere blev Lundtofte lagt til Ørholm og senere igen til Brede, og omkring 1734 blev der på Lundtoftes agermark plantet skov – det såkaldte »Brede Indelukke«.

Landsbyerne i Søllerød sogn

Nord for den gamle sognegrænse, der blev markeret af Mølleåen mellem Strandmøllen og Ørholm og Alebæk, der løb fra moserne ved Furesøens østside til Mølleåen, ligger landsbyen Søllerød. Den har givet navn til sognet og i senere tid også til kommunen. Byen ligger på en bakke syd for Søllerød Sø og har gennem tiderne mest været kendt for sin smukt beliggende kirke. Landsbyen har aldrig været særlig stor – i 1860 havde den kun fem gårde – hvorimod nabobyen nord for søen i hvert tilfælde synes at have været en betydeligere by. De to byer havde overdrev fælles med Virum – Øverød tillige med Trørød og (Gammel) Holte.

Øverød og Nærum nævnes i Roskildebispens Jordebog som sognets to største landsbyer. Nærum er efter navnet at dømme sognets ældste landsby, og den nævnes første gang i 1186. I 1680 består den bl.a. af 12 gårde og har sandsynligvis tidligere været sognets vigtigste by – ja muligvis udgjort det meste af sognet.

Nærums marker strakte sig langt ind i det nuværende skovhegn, mens overdrevet langs stranden, Nærum Ore, på den tid var bevokset med skov. I Nærum Skov blev der i øvrigt i 1634 givet bevilling til anlægget af en kobbermølle. Møllen lå ved Kighanerenden i den nordligste af de store tunneldale, og resterne af den blev fundet, da man i 1900 anlagde Lyngby-Vedbæk-banen (Nærumbanen).

Der har efter alt at dømme ikke været tilstrækkeligt med vand til en rentabel drift, idet anlægget ikke blev genopbygget efter Svenskekrigen. Noget tilsvarende gjorde sig gældende for Møllen ved Hvidøre Bæk (Enghave Rende). Her – i den sydlige af de omtalte tunneldale – lå en mølle, der i 1560 omtaltes som »harniskmølle«. Den er sandsynligvis ældre og har formentlig været polermølle, dvs. den har forarbejdet jern og andre metaller til harnisker og rustninger. Heller ikke denne mølle har haft tilstrækkeligt med vand og blev da heller ikke genopbygget efter at være blevet ødelagt i 1659.

Som nævnt blev også Nærum, som så mange landsbyer på disse kanter, berørt af anlægget af Dyrehaven, idet såvel en del af byens marker som en del af det skovbevoksede overdrev mod stranden blev indhegnet. Helt op i slutningen af det 18. århundrede lå der dog ved Skodsborg vænger, der tilhørte Nærum, og byens tidligere marker blev først beplantet efter 1832, hvor denne del af skoven blev adskilt fra Dyrehaven.

Såvel Lundtofte som Nærum slap ved anlægget af Dyrehaven med at afgive noget af deres jord. Værre gik det imidlertid for den lille landsby Stokkerup, der helt måtte vige pladsen for kongens jagtinteresser. I dag findes der, på Eremitagesletten, kun nogle ganske få spor af denne landsby.

Landsbyen i Dyrehaven

I 1670, den 13. juni, forlangte Christian 5. Stokkerup by jævnet med jorden! Hans far Frederik 3. havde netop året før påbegyndt indhegningen af en dyrehave. Denne »Vildtbane«, som kaldtes Stokkerup Dyrehave, var imidlertid ikke stor nok for Christian. Han gik derfor igang med anlægget af en endnu større dyrehave, der kom til at strække sig fra Jægersborg næsten til Trørød-Vedbæk. Vestgrænsen blev





simpelthen trukket som en linie fra Fortunen og ret mod nord. På denne måde blev store dele af Lundtoftes og Nærums marker indhegnet, og ligeledes blev hele Stokkerup – såvel dens jorder som dens bygninger – indhegnet, og landsbyen, der var blevet hårdt ramt under Svenskekrigen, og som aldrig rigtig var kommet på fode igen, fik derefter endelig nådesstødet. Landsbyens beboere fik dog en rimelig erstatning, og det var tillige meningen, at man ville finde et sted, hvortil man kunne foretage en samlet flytning af landsbyen. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, og bønderne blev spredt til flere andre landsbyer.

Navnet Stokkerup tyder på, at byen hørte til torperne, dvs. den er yngre end Lyngby, og det er derfor sandsynligt, at den er anlagt i en rydning i dennes skovtiliggende. Både Lyngby og Stokkerup hørte dengang til Kronen.

Stokkerup lå på vejen mellem Strandmøllen og Ibstrup, omkring det lille vandhul – Stokkerup Dam – der stadig eksisterer 2–300 m sydvest for Eremitageslottet. Mod nord strakte byens jorder sig til Mølleåen over arealer, der i dag er bevokset med skov, og det var på disse jorder, at der i Christian 4.s tid blev anlagt en industrimølle – Rådvad. Mod syd blev byens jorder afgrænset af Frederik 3.s Dyrehave, og mod vest stødte byens jorder op til Lyngbys og Lundtoftes. Mod øst var det Strandvejen og Øresund, der afgrænsede byens overdrev. Tårbæk ligger på den del af Stokkerups arealer, der kom til at ligge mellem Øresund og indhegningen, og det har været fremført, at byen, der i 1682 havde udviklet sig til et anseligt fiskerleje, skulle være beboet af bønder fra det tidligere Stokkehavn, der således skulle have skiftet erhverv.

Som nævnt er Stokkerup Dam det eneste tydelige tegn på, at der engang har ligget en landsby. Ser man imidlertid efter, vil man opdage mange levn fra denne tid. En stor del af Stokkerups marker blev f.eks. aldrig beplantet og ligger i dag fri som en del af Eremitagesletten. Her kan man, når sneen fyger, mange steder se agerryggen, der blotlægges, mens sneen samles i lavningerne.

Ligeledes kan man ved jordprøver angive den gamle landsbys placering, og på luftfotos optaget under gunstige forhold kan man se hustomterne og det gamle agersystem.

Syd-vest for Eremitageslottet ligger Stokkerup Dam – ellers er der ikke mange spor af landsbyen, der engang havde dammen som gadekær.

Jordprøver, luftfotos, opmålinger og de sparsomme oplysninger, variationer i beplantningen kan give, er blot et ringe billede af, hvorledes Stokkerup har set ud, og først med tilbundsående undersøgelse vil det være muligt at få en bedre og mere detaljeret viden om den forsvundne landsby i Dyrehaven.

Dyrehaver

Tidligst med Valdemar Sejr (1170–1241) vides den sydligste del af skoven ved Ibstrup at have været indhegnet og derfor formodentlig også anvendt til jagt. I så fald må den antages at have været den første Dyrehave.

Før Christian 5.s Dyrehave bredte sig ud over Stokkerup By og Nærums og Lundtoftes jorder, havde der i årevis eksisteret kongelige dyrehaver, ikke alene i forbindelse med Ibstrup eller Jægersborg, som kongens jagtslot kom til at hedde efter 1571.

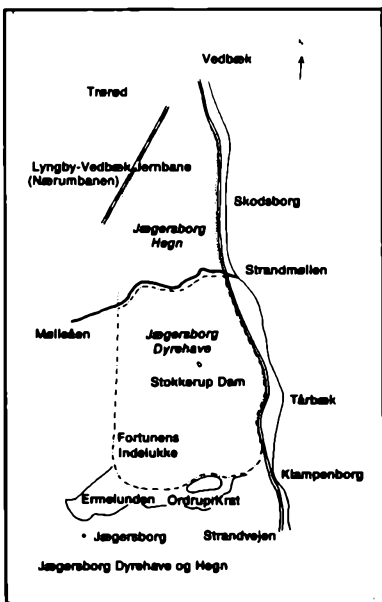
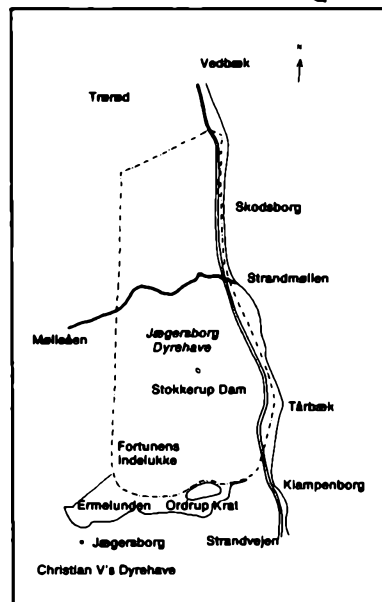
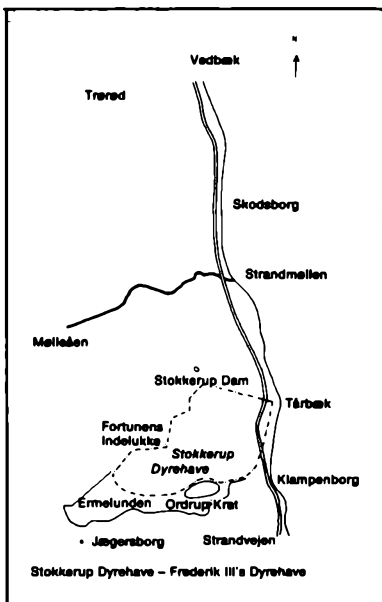
Charlottenlund var den oprindelige dyrehave til Ibstrup, og omkring 1636 omtales skoven som Ibstrup Dyrehave. Skoven led imidlertid skade under svenskernes belejring af København i 1658–59, og det kan være grunden til, at Frederik 3. bestemte sig for at anlægge en ny dyrehave ved Frederiksdal, selv om Charlottenlund alligevel blev benyttet til jagt omkring 1700. Anlægget af den ny dyrehave i Frederiksdal påbegyndtes i 1668 og omfattede bl.a. anlægget af en ny kongevej – den nuværende Nybrovej – og en bro over den smalle forbindelse mellem Bagsværd Sø og Lyngby Sø.

Ved Frederik 3.s død overtog Christian 5. Frederiksdal Dyrehave, men han overlod den til sin dronning, der stoppede dens videre udbygning som dyrehave. Der var endnu jagter i Frederiksdal Dyrehave i 1690'erne, men dyrehaven fik aldrig den samme betydning som den dyrehave, Frederik 3. havde påbegyndt ved Øresund, og som under Christian 5. omfattede hele den nuværende Jægersborg Dyrehave og Jægersborg Hegn.

I 1746 kom Frederik 5. på tronen, og samme år blev Dyrehaven åbnet for publikum i almindelighed. I løbet af det 18. århundrede blev Dyrehaven et stadig mere populært udflugtsmål. Der opstod traktørsteder, og gøglere af alle slags indfandt sig for at underholde gæsterne, og lidt efter lidt udviklede dette sig til Dyrehavsbakken.



Charlottenlund Skov var oprindelig dyrehave til Jægersborg (Ibstrup). Se i øvrigt kortet s. 57.



I 1832 blev arealerne nord for Mølleåen adskilt fra Dyrehaven og kom til at hedde Jægersborg Hegn. I 1844 bestemte Christian 8., at den sydlige del af den gamle dyrehave skulle overgå til »lystskov«, idet den så at sige blev givet til folket. I årene efter 1844 blev der afholdt mange folkefester på Eremitagesletten. Således kom 700 sønderjyder i 1861 på besøg, og igen i 1865 besøgte sønderjyderne sletten – denne gang som tyske statsborgere! Til minde om disse besøg og som et minde for eftertiden om tidens altoverskyggende politiske problem, rejstes Den slesvigske Sten: »Intet Slesvig uden Danmark – Intet Danmark uden Slesvig«.

I 1863 åbnedes jernbanen til Klampenborg. Dette betød, at Bakken fik en kraftig opblomstring, men også at man relativt hurtigt kunne komme til Galopbanen, der i årene 1870–1910 var indrettet på Stokkerups tidligere jorder, og til de mange andre fornøjelser i den gamle lystskov.

Jernbaner

I sidste halvdel af forrige århundrede blev der i Europa og Amerika anlagt utallige jernbaner. Teknikken var nu så fremskreden, at transport ved hjælp af damp var andet end et kuriosum, og flere og flere indså, at dette kunne udnyttes – ikke alene til at forbedre samfærdslen og varedistributionen – men også til at tjene gode penge ved udstykning af jord i egne, der ellers lå for langt fra storbyerne.

Til argumenterne for anlægget af en bane mellem København og Helsingør føjedes også ønsket om, at man med en sådan bane lettere kunne komme til lystskoven: Jægersborg Dyrehave.

Allerede i det 17. århundrede var det tradition at tage på lystrejser i hovedstadens omegn, og det var Nordsjællands skove og søer, der var foretrukket frem for alt. Først i det 19. århundrede var det kysten og badelivet, der tiltrak københavnere.

I begyndelsen af det 18. århundrede blev vejene bedre, og der kom flere gæster til Dyrehaven. Også dampskibe som »Caledonia«, der efter 1819 sejlede mellem København og Bellevue, bragte mange mennesker til skoven – men disse rejsemuligheder var ikke tilstrækkelige.

Da Danmarks første jernbane – mellem København og Roskilde – var anlagt i 1847, var det naturligt, at mange nu håbede på en bane, der hurtigt og sikkert kunne bringe dem fra København til Dyrehaven.

Først i 1861 fik Det sjællandske Jernbaneselskab koncession på en bane mellem København og Helsingør, og den skulle være åbnet inden 1865.

Den 22. juli 1863 blev strækningen København–Hellerup åbnet, med strækningen mellem Hellerup og Klampenborg som 'sidespor'. 1. oktober samme år blev strækningen til Lyngby åbnet, og hele banen var færdig i juni 1864.

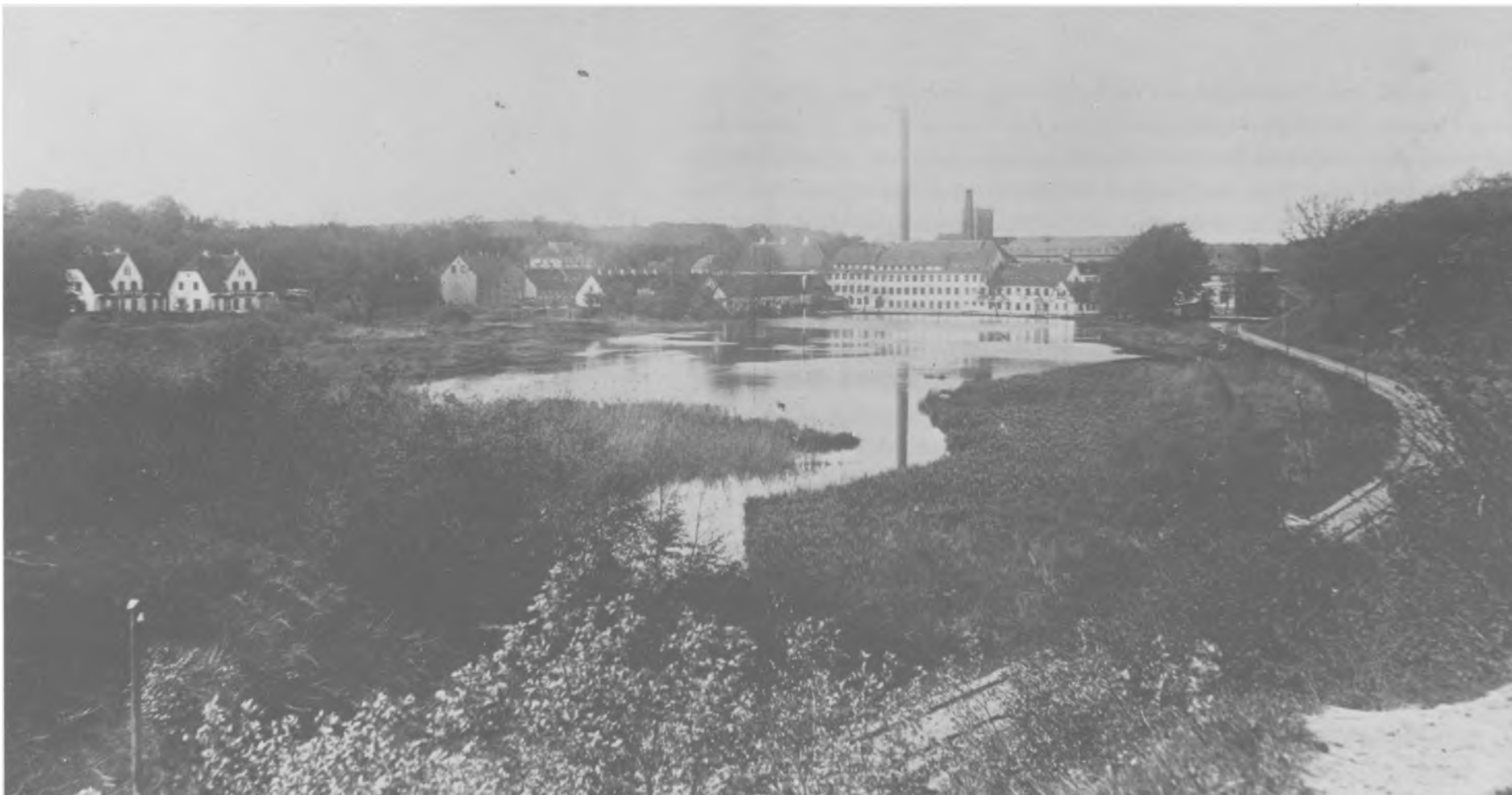
Ved en ny lov – af 8. maj 1894 – blev det besluttet at føre sporet fra København til Klampenborg videre til Helsingør, og Kystbanen blev åbnet den 2. august 1897.

I 1906 blev Slangerupbanen åbnet, og det skal blot bemærkes – inden Nærumbanen behandles – at disse baner gav stødet til den kraftige byudvikling, der skete i omegnskommunerne i disse år.

Nærumbanen – eller Lyngby–Vedbæk Jernbane som den oprindelig hed – blev åbnet i 1900 efter næsten ti års diskussion om linieføring og finansiering. Grundlaget for banens drift var spinkelt, idet driften skulle baseres på nogle få fabriksanlæg, en enkelt landsby samt en smule lysttrafik. Det lykkedes alligevel at opnå statsstøtte til anlægget (ca. 1/3), men det kneb i det hele taget med at rejse den fornødne kapital. Det lykkedes dog at få tilsagn om penge fra forskellig side. Således ville Lyngby og Søllerød sogneråd tilsammen indskyde 55.000 kr., en bank, et par veksellere og andre i alt 190.000 kr. Daverkosen (Brede) gav tilsagn om 25.000 kr. og De forenede Papirfabrikker (Ørholm) om 100.000 kr. Endelig ville grosserer Alfred Christensen, Nærumgård, bidrage med 100.000 kr. Samme Alfred Christensen var jordejer i Nærum, og da han – ikke urigtigt – mente, at en jernbane til byen ville forøge værdien af hans udstykninger, var han villig til at vove det store beløb, ligesom det i høj grad var hans indsats, der gjorde, at planen overhovedet blev gennemført. Det skal i denne forbindelse nævnes, at den projekterede Lundtoftebane ligeledes bl.a. havde spekulationsbaggrund, idet der var rig mulighed for at udstykke på Lundtoftesletten.



Et af de største anlægsarbejder i forbindelse med anlægget af Lyngby-Vedbækbanen (Nærumbanen) var dæmningen og broen over Mølleåen.



Banedæmningen gennem mosen mellem Fuglevad og Brede var et af de store projekter, der skulle udføres i forbindelse med anlægget af Nærumbanen. Fra: Byhistorisk Samling, Lyngby-Tårnbæk kommune.

Ingeniør Meyer, der havde været med ved flere store jernbaneanlæg, og som ledede arbejdet på Nærumbanen, sagde (i tidsskriftet »Ingeniøren«), at det var en af de vanskeligste baner i landet. Baneanlægget krævede meget store jordarbejder, og linieføringen var præget af mange skarpe kurver og store stigninger. Yderligere skulle der bygges tre broer – én over fæstningskanalen, én over Mølleåen og én over Lundtoftevej. I øvrigt krævede militæret, at broerne over fæstningskanalen og Mølleåen skulle forsynes med minekamre, så de kunne sprænges i tilfælde af krig.

Et af de meget store jordarbejder, der skulle foretages, var bygningen af bandedæmningen gennem mosen på strækningen mellem Fuglevad og Brede, og dæmningen ved broen over Mølleåen, hvor åens løb tillige skulle forlægges og reguleres. Et mindre problem havde man, hvor banen skulle føres gennem Jægersborg Hegn, men man klarede at holde dyrene på den rette side af hegnet ved simpelt hen at flytte det øst for banen.

Banen startede med dårligt materiel og sparsommelighed, og det er ikke nogen hemmelighed, at dens samarbejde med Ingeniørkorpset (Jernbanekompagniet) var af uvurderlig betydning. Dette samarbejde gik i korthed ud på, at Jernbanekompagniet skulle benytte banen som øvelsesobjekt, og banen skulle til gengæld få stillet mandskab til rådighed til vedligeholdelsesarbejder o.l. På denne måde blev de dårlige sveller, der af sparsommelighed var blevet anvendt ved anlægget, udskiftet i årene 1905–06.

Der blev gennem årene foretaget mange ændringer på banen; Brede klædefabrik fik et stikspor i 1901 – ligesom papirfabrikken i Ørholm, der var banens største kunde – og den ny Ravnholm Papirfabrik, der eksisterede i årene 1906–09, fik ligeledes et stikspor.

Disse ændringer var dog små i sammenligning med de omlægninger, banen kom ud for senere.

I 1923 blev strækningen Vedbæk–Nærum nedlagt, men stationen findes endnu i dag og banens tracé (dvs. systemet af jordvolde etc., som sporene blev lagt på) er kendt som »Grisestien«.

I 1936 blev Nærumbanens anden endestation Jægersborg i stedet for Lyngby, og i 1954 blev banen afkortet og den ny station i Nærum blev oprettet i forbindelse med bygningen af Hørsholmvejen (Helsingør-motorvejen).

Mølleåens historie

Da Nærumbanen skulle anlægges, skyldtes det – om end det ikke var den væsentligste årsag – ønsket om en bedre godsforbindelse til de vigtigste industrianlæg ved Mølleåen. Da banen endelig var bygget, var det imidlertid ikke langt fra, at Mølleådalen som industrielt center havde mistet sin betydning. I snart 1000 år har Mølleåens vand været udnyttet som drivkraft, og Mølleådalen er med rette blevet kaldt dansk industris vugge, hvilket også er interessant, fordi industrierne senere som regel er blevet placeret ved havet, hvor transportomkostningerne var mindre.



I dag foregår der ikke megen produktion ved Mølleåen, og snart vil det helt være slut.

Mølleådalen ligger så som et historisk snit gennem tiden – ikke blot fra de første møller til de moderne industrianlæg – men også fra istiden og dens landskab over de første bosættninger til vor tids enorme parcelhusudstyknings. Ud fra denne synsvinkel er Mølleådalen billedet af en århundredelang udvikling, hvor hver enkelt lille del har sin specielle betydning. Skal dette billede derfor bevares – nu hvor Mølleådalen er blevet så populært et udflugtsmål – er det vigtigt, at *ingen* af disse enkeltdele svækkes eller fremhæves, og frem for alt må dalen ikke langsomt glide over til at blive en velfriseret park – en udstilling!

Mølleåens historie som mølleå starter formentlig mellem 1020 og 1030, hvor det fortælles, at Knud den Store fik engelske munke til Danmark, og at disse skulle have anlagt den første mølle ved Lyngby.

Hovedparten af Mølleåens møller er sandsynligvis anlagt som kornmøller i middelalderen, og bortset fra, at et par mindre betydende møller ved åens øvre løb er faldet fra i tidens løb, findes samtlige møllesteder den dag i dag.

Størstedelen af møllerne tilhørte Roskildebispen, men kom ved reformationen under Kronen. Fra midten af 1600-årene og frem var møllerne på private hænder, men der er et fælles træk ved alle møllernes produktion: den havde en eller anden militær betydning.

I det 17. og 18. århundrede herskede i det meste af Europa (herunder Danmark) det økonomiske system, der kaldes merkantilismen. Merkantilismen betød statsregulering og begunstiggelse af visse næringsgrene, men på trods af gunstige lånemuligheder, skatte- og afgiftsfrihed, beskyttelsestold og monopolstilling blev der ikke skabt tilstrækkeligt stabile forhold for virksomhederne. Når støtten faldt væk, var resultatet stribevis af fallitter, hvilket bl.a. kom til at præge værkerne i Mølleådal.

Formålet med denne politik var dels at skaffe penge til landet, dels at gøre Danmark uafhængig af varetølførsel fra udlandet, ikke mindst med hensyn til leverancer til militæret:

Smede-, slibe- og polermøller, som f.eks. den tidligere omtalte mølle i Lyngby, skulle levere våben af forskellig art. Andre møller var pulvermøller (krudtmøller), hvor der knustes trækul, der anvendtes til krudt, og vandkraften anvendtes også til at blande trækullet med krudtets øvrige ingredienser. Således var der i Rådvald i mere end hundrede år – indtil 1758, da Frederiksværk blev anlagt – en krudtmølle. Også tekstilfremstilling var en delvis militær produktion, således tog f.eks. Stampen del i produktionen på Den militære Klædefabrik i Usseø.

Det kan måske undre nogen, at en relativt vandfattig å som Mølleåen kom til at danne grundlag for så mange betydningsfulde værker, som det var tilfældet. En del af forklaringen må imidlertid søges i det forhold, at værkerne ofte var knyttet til virksomheder i København, der på alle måder var rigets kraftcenter. Der var ret beset ikke vand nok til de mange møller langs åen, og i slutningen af forrige århundrede forsøgte man at udnytte vandkraften mere effektivt ved at udskifte de gamle møllehjul med turbiner. Senere supplerede man vandkraften med damp, og dampmaskinen blev snart den dominerende kraftkilde i virksomhederne langs Mølleåen.

Det var imidlertid så sent som i begyndelsen af 1700-årene, at man kom overens om, hvorledes man skulle »fordele« det vand, der var til rådighed – og det var først efter mange års stridigheder.

Hvis en mølle lukker af for vandet i en kortere eller længere periode, må produktionen i møllerne nedenfor på et eller andet tidspunkt stoppe. Tilsvarende kan en sådan opstemning genere møllen ovenfor, idet der kan opstå det der kaldes bagflod.

Dampmaskine i Brede omkring århundredskiftet. Fra: Nationalmuseets 3. Afdeling.



Vejen, der fra Ganløse Orned fører over Mølleådalene, føres over åen ad en dæmning. Her lå tidligere den øvre Hestetang Mølle. Dammen er tilvokset, men kan stadig skelnes fra det omkringliggende landskab. Lidt længere nede af løbet lå den nedre Hestetang Mølle (billedet). Også her angiver den tilvoksede mølledam, at der her har ligget en mølle. Vejen over dæmningen gik venstre om bakken og førtes som hulvej, der stadig kan ses, op fra ådalen.



Herved stiger vandet bag møllehjulet så meget, at det går istå – og derved stopper også produktionen på møllen.

Det var bl.a. sådanne ting, der var årsag til mange af stridighederne på Mølleåen, og i 1690–91 kom der så regler om brugen af åens vand, men bestemmelserne blev ikke overholdt. Også Nærums og Lundtoftes bønder klagede, idet deres enge blev oversvømmet, og i 1724 oprettede møllejerne et interessentskab »Fuursø-Møllestrøm I/S«, for at få orden på disse problemer. Selskabet eksisterer stadig, og vedtægterne er nu blevet overholdt i mere end 250 år.

I dag er et andet problem imidlertid dukket op, idet den øgede vandindvinding i Københavnsområdet bevirker, at vandspejlet i søerne sænkes, og at gennemstrømningen i åen mindskes, hvilket kan få fatale følger for flora og fauna, ligesom den rekreative værdi svækkes. Man må håbe, at disse problemer finder en lige så effektiv løsning, som det var tilfældet med »Fuursø-Møllestrøm«s vedtægter.

Møllestederne

Til møllestederne langs Mølleåen knytter der sig en lang række af personer, som med skiftende held har drevet værkerne. De utallige ejerskift, der har fundet sted, skyldes imidlertid ikke kun de foromtalt mange fallitter, men også, at møllerne i perioder har været drevet sammen – også med værker uden for Mølleådalen, som f.eks. de små møller ved Kighanerende og Hvidøre Bæk, der bl.a. er knyttet til henholdsvis Bredes og Strandmøllens historie.

Lige så talrige som ejerskiftene er de forskellige produktioner, der har været knyttet til værkerne, og en fuldstændig beskrivelse vil ikke være rimelig her. I det følgende skal de enkelte møllesteders historie kort ridses op, idet hovedvægten lægges på en beskrivelse af den produktion, der har været ved den pågældende mølle.

Hestetangsmølle (Øvre og Nedre). Rækken af møllesteder begynder ved Mølleåens øvre løb, mellem Bastrup Sø og Farum Sø. På denne strækning er vandmængden i

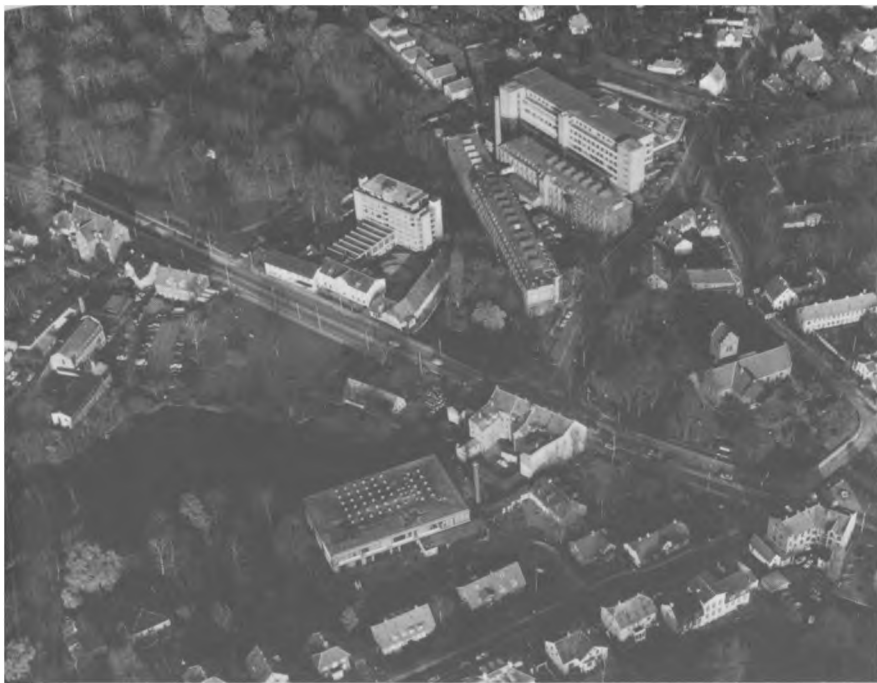


Frederiksdal. Øverst i billedet ses Hjortholm. Ved det gamle Møllested er det Hotel Hvide Hus, der er altdominerende! Aerodan Luftfoto.

åen meget ringe, og de to møller, der engang lå her, var følgelig heller ikke særlig betydende. De to møller kaldes Hestetangsmølle – henholdsvis Øvre og Nedre – og man ved i det hele taget ikke meget om dem.

Om den Øvre Hestetangsmølle kan det siges, at den formentlig er fra slutningen af 1300-årene, hvilket bl.a. fundet af nogle ornamenterede kakler synes at slå fast. I tiden efter 1688 er møllens historie i store træk kendt. Den har sandsynligvis været kornmølle, selv om den bl.a. har været fæstet bort til en feldbereder, og den var også kornmølle i 1799, da den blev nedlagt og erstattet af en vindmølle.

Også den Nedre Hestetangsmølle synes at have været kornmølle, om end den en tid muligvis har fungeret som hammermølle. Heller ikke denne mølle har haft tilstrækkeligt med vand, og den blev suppleret med en hestemølle, inden den forsvandt omkring 1850.



Lyngby. Aerodan Luftfoto.

Frederiksdal. Det er rimeligt at antage, at møllen i Frederiksdal, der har navn efter Frederik 3., er anlagt hvor den tidligere omtalte Hjortholm Mølle lå. Møllens oprindelige funktion var kornmølle, men i 1660'erne og -70'erne var der mange planer fremme om at udvide værket til også at omfatte en papirmølle, et valkeværk eller lignende.

Til omkring 1670 har der været en kobbermølle på stedet, men i 1673 blev den erstattet af en papirmølle, der dog aldrig blev en synderlig succes. En af årsagerne til problemerne med driften af denne mølle var muligvis, at slusen sandede til, og at møllen derfor ofte måtte ligge stille. Papirmøllen blev nedlagt omkring 1700, mens kornmøllen stadig var i brug. Først i det 19. århundrede forsøgte man igen med industri på Frederiksdal, idet der oprettedes et stampeværk og en papirfabrik. Fra 1845 blev der igen malet korn på møllen, og produktionen stoppedes så helt i slutningen af århundredet. Siden 1875 har møllen tilhørt Fuursø-Møllestrøm I/S, dog afbrudt af »Krigsbestyrelsen«s besiddelse i årene 1886–1927 (se s. 59).

Lyngby. Lyngby Møllens historie starter formentlig også som kornmølle engang i middelalderen, og den nævnes første gang i 1370. I 1640 oprettedes den første industrimølle i Lyngby med det formål at levere musketter og andre håndvåben til Kongen. Møllen blev imidlertid ødelagt under Svenskekrigen og lå derefter øde til 1662, hvor der indrettedes en valkemølle og en lille slibemølle, hvor der kunne »drejes og skæres Stene« og andet »Lustige Arbeit«. I 1667 fik møllen yderligere et valseværk (til møntfremstilling), og i århundredets sidste fjerdedel skiftede produktionen noget, idet der først blev indrettet papirstampeværk og så igen valkemølle og kornmølle.

I det 18. århundrede og senere førte møllen en meget omskiftelig tilværelse. I 1743 blev møllen fornyet og indrettet som valkemølle, men sidenhen benyttet til så vidt forskellige formål som spigerværk (sømfabrik) og kornmølle.

Lyngby Mølle består i dag af to møller, den nordre og den søndre. Den nordre møllebygning er opført omkring 1800 og kraftigt ombygget ved istandsættelsen omkring 1850. Den søndre mølle står, som den blev genopført efter branden i 1902.



Fuglevad. Øverst i venstre hjørne ses en del af Frilandsmuseet med Fuglevad Vindmølle, der er museets eneste oprindelige bygning. Vandmøllen ligger delvis skjult bag træerne omkring åen. Aerodan Luftfoto.

Fuglevad. Fuglevad nævnes første gang 1417, men de første sikre efterretninger stammer fra omkring 1500. I 1492 tilhørte møllen Kronen, og endnu i begyndelsen af det 17. århundrede var det kronbønder, der benyttede den. I 1668 gik Fuglevad endeligt ud af Kronens eje, og i 1734 startedes yderligere et le- og slibeværk på møllen, der ellers kun havde været kornmølle. Produktionen har sandsynligvis ikke været særlig givtig, og møllen blev ganske få år efter solgt.

Igen i 1753 skiftede møllen ejer, og leværket blev under denne erstattet af et messingværk, der tog del i Bredes produktion.

Omkring 1832 blev der opført en hollandsk vindmølle i Fuglevad, og de to møller blev drevet sammen som et betydeligt kornmøllereri. Vindmøllen står i dag på Frilandsmuseets område og er således den eneste af museets bygninger, der står på sin oprindelige plads.



Brede. I dag er bygningerne i Brede bl.a. rammen om Nationalmuseets særudstillinger. Aerodan Luftfoto.

Ørholm. Aerodan Luftfoto.



Brede. Brede hørte i middelalderen til Roskilde Bispestol og nævnes som sådan i Jordebogen fra 1370. Omkring 1600 var møllen kornmølle, men den kan tillige have været barkmølle eller feldberedermølle. (Ved læderfremstilling »stampes« bark for at udvinde garvesyre. For at blødgøre skindet bearbejdes dette ligeledes i en stampe-mølle.) I 1628 blev Brede krudtværk og fortsatte sådan, indtil det blev ødelagt under Svenskekrigen. I denne periode blev der også malet korn og malt, når der var kapacitet til det. Kornmøllen kom uskadt gennem krigen.

Brede blev ikke krudtværk igen, men i 1668 blev der indrettet et kobbeværk, og ved samme lejlighed gik møllen ud af Kronens eje.

Efter 1719 indrettedes tillige et messingværk, der skulle levere til militæret. Messingværket blev nedlagt i 1812, mens kobbeværket fortsatte endnu nogle år. I 1832 blev Brede Klædefabrik anlagt, og kort efter blev vandkraften suppleret med dampkraft. Lidt efter lidt afløste tekstilproduktionen kobbeværket, der helt forsvandt omkring 1856.

Ørholm. Ørholm, der tidligere hed Ørevad, nævnes første gang i 1370, og møllen var allerede i middelalderen et betydeligt værk, der gav bispen samme skat som Brede.

Hvilken produktion, der har været på møllen på dette tidspunkt, vides ikke – muligvis har der dog været nogen læderproduktion. Først med Christian 3., der anlagde det formentlig første krudtværk ved Mølleåen – det var i 1558 – kender vi noget til møllens produktion. Sideløbende med krudtfremstillingen malede møllen korn, formentlig for at udnytte en overkapacitet.

Krudtmøllen overlevede Svenskekrigen og eksisterede yderligere et halvt hundrede år, og efter 1670 vides møllen at have været krudt-, korn- og stivelsesmølle.

I 1716 sprang tørrehuset i luften, og krudtværket blev derefter nedlagt og erstattet af en kobbermølle og et jernværk, der fremstillede leer og hakkelsesknive. Igennem 1700-årene udvidedes produktionen til økser, spader, hakker og save, og også de store huggeknive, der blev anvendt på sukkerplantagerne i Dansk Vestindien, blev fremstillet her – men møllens daværende ejer ønskede ikke at forarbejde huggevåben til hæren. I øvrigt skal det nævnes, at Ørholm var den første fabrik ved Mølleåen,

hvor der blev benyttet stenkul i produktionen. Det almindelige var at benytte trækul fra de store kulsvierdistrikter i Nordsjælland.

I 1793 blev fabrikken solgt til to englændere, der indrettede en papirfabrik ved møllen. Senere erhvervede de to også Nymølle, og de to værkers historie er fra dette tidspunkt knyttet til hinanden.

Nymølle. Samtlige møller langs Mølleåen må på et eller andet tidspunkt have været »den ny mølle«, men når den næste mølle i rækken langs Mølleåen kaldes Nymølle, er det, fordi den er den yngste. Tidligere havde møllen haft navnet Kulsviervad, og den blev anlagt i 1550'erne som filialværk til kobberværket på Hjortholm Mølle. Om kobberproduktionen er det værd at bemærke, at kobbervarerne blev solgt fra vogne rundt om i landet af de såkaldte kobberførere, der havde ret til at handle uden for byerne. Samtidig opkøbte disse gammelt kobber, der ikke måtte føres ud af landet, og derfor gik tilbage til møllen.

I øvrigt var papirfabrikationen også et genbrugsforetagende. Specielt på Ørholm fik man sat indsamlingen af klude, der var væsentlig del af produktionsgrundlaget, yderligere i system.

I 1735 startede en ny periode i Nymølles historie, idet man startede en stål- og jerntrådsfabrik. Dog blev kobberhammeren ikke nedlagt.

I 1794 blev der indrettet papirfabrik på møllen – en produktion, der først var underlagt Ørholm og siden Strandmøllen.

I 1906 blev Ravnholm Papirfabrik anlagt ved Nærumbanen, men fabrikken blev allerede nedlagt igen i 1909.

Stampen. Stampen menes at kunne føres tilbage til slutningen af 1200-årene, men de første sikre efterretninger om møllen er fra Frederik 2.s tid, hvor den tilhørte Kronen. Møllen er formentlig startet som kornmølle, men i 1620 var der indrettet valkemølle på stedet, og omkring 1650 skulle der have været indrettet en krudtmølle, men om denne nogensinde blev etableret er uvist.

I en periode efter 1682 var Stampen slibemølle, hvor der blev slebet leer. I 1714 blev den produktion, der generelt kendetegner Stampen, genoptaget, idet den atter blev indrettet som valke- eller stampemølle. Det var staten, der igen var ejer af



Nymølle. Anlægget i øverste højre hjørne er Ravnholm. Aerodan Luftfoto.

Stampen. Ingen af de gamle bygninger er bevaret her – møllen på stedet er Rebstrup Uldspinderi fra Himmerland. Aerodan Luftfoto.



Rådvad. Aerodan Luftfoto.



møllen, og valkeværket blev først og fremmest benyttet af Den kongelige Uldmanufaktur.

I perioden 1763–1767 var møllen på private hænder, og derefter blev den købt af Den kgl. militære Uldmanufaktur, der først afhændede den igen i 1835. Selv efter salget blev mange af de gamle kontrakter opretholdt, således at der f.eks. blev foretaget valkning for Den militære Klædefabrik i Hørsholm.

Fra 1842 til 1918 var der på stedet skiftende klædefabrikker, og i denne tid forfaldt bygningerne. Herefter blev værket igen i nogen tid anvendt som kornmølle for at ende sine dage som anneks til iltfabrikken på Strandmøllen.

I dag er den sidste rest af Stampen fjernet, og på stedet har Nationalmuseet genopbygget Rebstrup Uldspinderi, en mølle, der er hentet fra Himmerland. Dette værk vil senere blive suppleret med en valkemølle.

Rådvad. Rådvad blev under Christian 4. anlagt på Stokkerups jord som industri-mølle. Møllen blev etableret i 1643 og skulle fabrikere våben og agerbrugsredskaber. Allerede 1646 blev møllen udvidet til også at omfatte et hammerværk, der skulle fremstille artikler til artilleriet og til skibs- og husbygning, og i 1647 blev der yderligere føjet et valkeværk til møllen.

Under Svenskekrigen blev værket ødelagt, og først i 1664 kom møllen i gang igen – denne gang som slibemølle (i forbindelse med tøjhuset) og krudtmølle.

I 1670 sprang møllen i luften, men krudtfabrikationen blev genoptaget, hvorimod slibeværket blev nedlagt, og krudtværket fortsatte i næsten hundrede år – til 1758, da Frederiksværk blev anlagt.

I 1759 indrettedes så et filehuggeri, der gik fallit i 1767, hvorefter Rådvad blev overtaget af isenkræmmerlavet i København. Værket kom nu til at omfatte hammer-, valse-, slibe-, poler- og drejearbejder samt et jernstøberi, og produktionen af isenkram sluttede først med Rådvad Knivfabrik – mere end 200 år senere – i 1973.



Bebyggelsen i Rådved repræsenterer et snit i dansk industrialismes historie, og det vil derfor være af stor kulturhistorisk betydning, om anlægget blev bevaret i sin helhed.



Strandmøllen. Den nederste mølle ved Mølleåen – helt ude ved Øresund. Aerodan Luftfoto.

Strandmøllen. Som det nederste møllested ved Mølleåen – helt ude ved Øresund – findes Strandmøllen. Også om den må man antage, at den er opstået og har været drevet som kornmølle, eventuelt med anden produktion sideløbende. I 1599, hvor man hører om møllen første gang, fik to københavnske skomagere bevilling til at anlægge en barkmølle, men det fremgår også, at en anden mølle – måske en kornkværn – på stedet fortsatte driften.

Papirproduktionen på møllen må være startet efter 1576, idet det vides, at den første sjællandske papirmølle blev anlagt ved Hvidøre i det år. Papirproduktionen på den ene af de to møller blev standset i 1583.

I 1618 blev der i møllen anbragt et valkeværk, der efter 1633 deltog i Tugthusets klædefabrikation. Valkeværket blev i 1635 endnu engang suppleret med en kornmølle, og i 1643 blev papirproduktionen genoptaget på Strandmøllen. I 1647 blev valkeværket flyttet til Rådvad, og frem til midten af 1680'erne blev Strandmøllen drevet som papirmølle uden særlig succes. Efter 1687 var møllen forsynet med to melkværne, tre papirmøller og to stampe- eller valkemøller (og en hammermølle var under opbygning), der alle blev drevet af overfaldshjul. Det var i denne stand, værket i 1693 blev overleveret til Drewsen, hvis navn i mere end 200 år skulle være knyttet til Strandmøllen.

Hammerværket blev nedlagt og senere, i 1725, tillige de to stampeværker, men produktionen af papir fortsatte til 1898, og det var bl.a. statens stempelpapir, karduser til flådens kanoner og senere også papir til pengesedler, der blev fremstillet her.

I 1899 blev Strandmøllen solgt, idet den ikke kunne ombygges til moderne fabrikation. I 1917 blev den købt af den virksomhed, der stadig ejer den – vandets kraft udnyttedes ikke længere, men selve vandets bestanddele – ilt og brint – fremstilles nu på Strandmøllen.



Frederik d. 6 afholdt i årene omkring 1800 adskillige manøvrer i det nordsjællandske terræn, som han havde et godt kendskab til.

Kortet viser en manøvre fra 1823, hvor vadestederne over Mølleåen indgik i en forsvarslinie mellem Farum Sø og Øresund. Bemærk også forsvarslinien – på stykket mellem Brede og Furesøen – der følger smeltvandsdalen nord om Virum. Fra: Birkerød Egnshistoriske Studiekлуб.

Mølleåen som fæstning

Dalstrøgene, hvori Græse Å og Mølleåen løber, har til alle tider med deres søer og moser ligget som en spærring over Nordsjælland. Kun ganske få steder var det i middelalderen muligt at passere denne linie, nemlig ved vadestederne og langs vandskellet mellem Bastrup Sø og Buresø.

Nogle af vadestederne var af en sådan beskaffenhed, at de kun blev benyttet til den mest nødvendige lokale trafik, og alt i alt var mulighederne for at passere gennem dalsystemet derfor begrænsede. De resterende vadesteder var på forskellige tidspunkter befæstede i en eller anden form, og det var således muligt at kontrollere de vigtigste færdselsårer mellem nord og syd. Det gælder f.eks. overfartsstederne ved Græse og mellem Bastrup Sø og Buresø, men f.eks. også vadestederne ved Fiskebæk mellem Farum Sø og Furesøen og ved Frederiksdal (Hjortholm).

På nutidige kort kan man se, at det endnu i dag kun er ganske få betydende veje, der leder over denne linie. Dette udnyttede man i tiden omkring 1900 i planlægningen af forsvaret af København, idet flere af de fæstningsværker, der blev anlagt, bl.a. havde til opgave at beskyde vadestederne (møllestederne) ved Mølleåen for derved at hindre et fjendtligt fremstød over ådalen.

Bastrup Tårn ligger på et plateau, der skyder sig ud mod søens nordbred. Herfra er der godt udsyn i retning af vandskellet og vejen, der i århundreder har ledet trafikken mellem nord og syd, forbi Bastrup Sø og Buresø.



Københavns befæstning

Voldenes fald

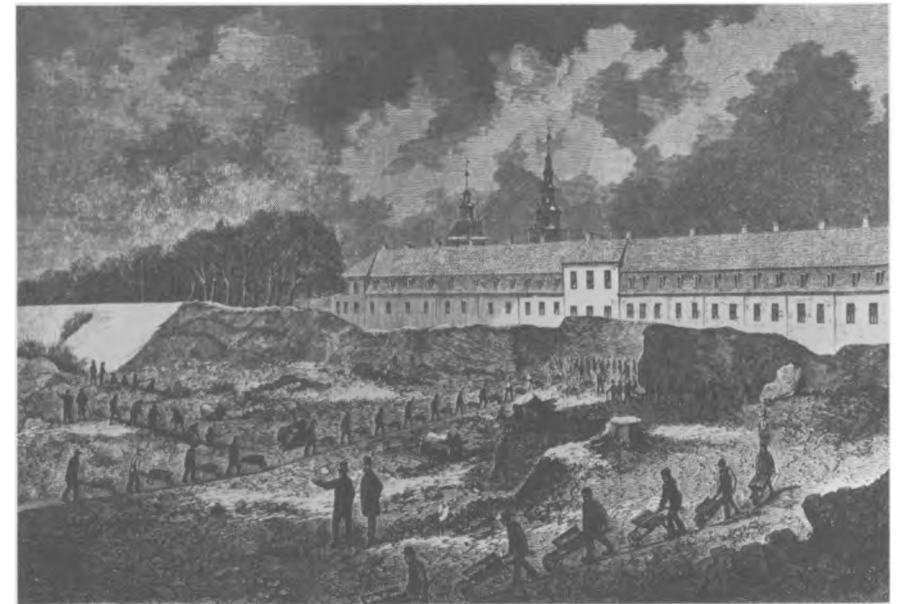
København har været befæstet siden den tidlige middelalder. Fra Absalons Borg (1167) og frem til voldenes fald i 1867 var København en by tæt omsluttet af et fæstningsanlæg, der til stadighed blev udbygget og forbedret.

Adskillige gange arbejdede man med planer om en fremskudt forsvarslinie, der skulle forhindre et bombardement af København. Planerne blev imidlertid ikke realiseret, og englændernes bombardement af byen i 1807 viste med al tydelighed, at fæstningsanlægget ikke kunne yde tilstrækkelig beskyttelse. I årene fremover gik diskussionen om, hvorledes Københavns fremtidige forsvar skulle organiseres. I 1850'erne blev vagten på volden inddraget, og i den samme periode fremkom et forslag til en ny befæstning, bestående af en fremskudt forsvarslinie med forter og batterier. Disse værker skulle ligge i en afstand af 5000 alen (ca. 3 km) fra Voldgaden, idet man herved mente at kunne forhindre et bombardement af byen. Voldene skulle bibeholdes som en sikkerhedsenceinte, dvs. en ekstra forsvarslinie, der kunne modstå et angreb efter værkernes, m.a.o. den egentlige forsvarslinies eventuelle fald.

Med loven af 6. juli 1867 blev det imidlertid vedtaget at nedlægge det gamle voldanlæg, og det skete, uden at man samtidig tog beslutning om den omtalte fremskudte forsvarslinie. Størstedelen af volden blev derefter fjernet, idet det dog skal bemærkes – som det også fremgår af kortet s. 49 – at Christianshavns Vold indgik i armeringsplanerne for Københavns forsvar i 1914!

En af årsagerne til voldenes fald var et voksende politisk krav om muligheder for at udvide København, der i århundreder havde været spærret inde bag voldenes snævre grænser. De ubebyggede tidligere voldarealer åbnede således gode muligheder for »spekulation«, og på trods af ønsket om, at salget af arealerne delvis skulle financiere Københavns ny befæstning, gik pengene i vid udstrækning i private lommer.

Volden – her ved Botanisk Have – graves væk. I baggrunden ses Rosenborg. Fra: Københavns Bymuseum (avisudklip).



Det militære argument for voldenes fald gik ud på, at der i 1860'erne fremkom belejringsartilleri med stor rækkevidde og med en sådan træfsikkerhed og gennemslagskraft, at et bombardement af et voldanlæg som det københavnske ville betyde total ødelæggelse i løbet af ganske kort tid. Et fremtidigt forsvar måtte derfor først og fremmest baseres på et anlæg, der kunne holde fjendens artilleri uden for skudvidde af byen.

I 1885–1896 ledede den belgiske ingeniørgeneral Brialmont anlægget af et forsvarsanlæg omkring Bukarest. Anlægget bestod bl.a. af 18 forter ca. 24 km fra byen samt et tilsvarende antal mindre værker op til en halv snes kilometer fra byen. Værkerne blev bygget af beton og de var forsynet med pansertårne. Ideerne blev fulgt med interesse over hele Europa, og der opstod ligefrem forskellige »skoler« for fæstningsbyggeri inspireret af Brialmont. Udviklingen blev naturligvis også fulgt i Danmark, og der blev nedsat en kommission, der skulle tage stilling til det fremtidige forsvar af København. I 1886 påbegyndtes så det, der sidenhen blev kendt som Københavns Befæstning.

Fra Kløvermarken på Amager kan København stadig opleves som en by bag volde.



Forholdet til stormagterne

Efter englændernes bombardement af København i 1807 kom Danmark i alliance med Frankrig. Frankrig led imidlertid nederlag til England i 1814, og Danmark kom således til at stå alene og med ødelagte finanser. Fra dette tidspunkt indledtes den alliancefri neutralitetspolitik, der var kendetegnet for dansk udenrigspolitik helt frem til 1949 (NATO). Frem til slutningen af 1. verdenskrig søgte man at underbygge denne neutralitet militært, men efter 1922 måtte det danske forsvar regnes for ineffektivt: konflikter måtte løses ad politisk-diplomatisk vej.

Dansk udenrigs- og forsvarspolitik har til alle tider været præget af vor store nabo mod syd, og efter de to slesvigske krige 1848–50 og 1864 var det altoverskyggende problem stadig: Slesvig – dansk eller tysk?

Danmarks problem var andet og mere end en strid med Tyskland om et landområde, og det skal slås fast, at problemet ikke kunne løses ad militær vej – dertil var Danmark for svagt – og politisk måtte vi liste på kattepoter.

Der lå således mange og vidt forskellige overvejelser bag det i 1886 påbegyndte fæstningsbyggeri. Dels kunne fæstningen tænkes benyttet for »at holde ud« over for en tysk belejring, indtil Rusland eller England – for hvem indsejlingen til Østersøen var af stor betydning – kunne komme Danmark til »hjælp«. Dels skulle befæstningen (i forbindelse med et kraftigt forsvar af Sjælland) sikre mod, at enten Rusland eller England i en indbyrdes strid skulle krænke dansk territorium for at gøre sig til herre over indsejlingen til Østersøen.

I begyndelsen syntes Tyskland ikke at være generet af fæstningsbyggeriet omkring København, men i slutningen af 1880'erne blev forholdet mellem Rusland og Tyskland køligere – et forhold, der yderligere forværredes i forbindelse med de fransk-russiske tilnærmelser i 1891–93 – og Tyskland så nu Københavns Befæstning, i hænderne på en anden stormagt, som en trussel mod Tyskland.



Den slesvigske Sten bag Eremitageslottet er et minde om Danmarks tusind år gamle strid med naboerne mod syd. (Se teksten s. 27).



»Hullet i Nordfronten«. Her på højdedraget ved Eremitageslottet skulle Tårnbæk Fort have ligget. Se illustrationen s. 54.

Den egentlige fare for Danmark måtte trods alt regnes for at være Tyskland, og det var derfor nødvendigt at handle varsomt – også i forbindelse med selve udformningen af fæstningen. En stærk landfæstning måtte på det tidspunkt opfattes som rettet mod Tyskland, mens en stærk søbefæstning tilsvarende måtte være vendt mod alle andre stormagter end Tyskland, hvis flåde spillede en uvæsentlig rolle. Disse forhold var derfor medvirkende til den »politiske« udformning af en fæstning, der officielt skulle være rettet mod Tysklands fjender (dvs. en søfæstning), men i realiteten var rettet mod Tyskland.

Netop denne problemstilling var et af elementerne i den politiske strid, der kom til at præge dansk politik mange år fremover.

Forsvarssagen og forfatningskrisen

Igennem 1800-årene voksede forståelsen for begrebet demokrati frem. Venstre kom til at stå i kraftig modsætning til højre (og kongen) i kampen om folketings-parlamentarismen. Fra 1866-grundloven og gennem mere end 30 år stod denne kamp på. Samtidig krævede de liberale og socialistiske partier sociale reformer, og pengene hertil skulle tages fra de militære budgetter, der udgjorde mere end 1/3 af statens samlede udgifter.

Således blev forsvarssagen og forfatningskampen kædet sammen og det i en sådan grad, at der i 1880'erne praktisk taget var tale om én og samme sag. De politiske fronter blev trukket meget kraftigt op, og uenigheden om fæstningsbyggeriet – såvel dets økonomiske som dets taktiske sider – blev i høj grad bestemmende for fæstningens udformning og for den takt, i hvilken byggeriet blev gennemført.

Det var f.eks. disse politiske forhold, der var bestemmende for Tårnbæk Forts placering og virkemåde og ligeledes for, at Københavns Befæstning igennem næsten hele den periode, hvor den var i brug, måtte leve med det såkaldte »hul i nordfronten« (se fig. s. 47).

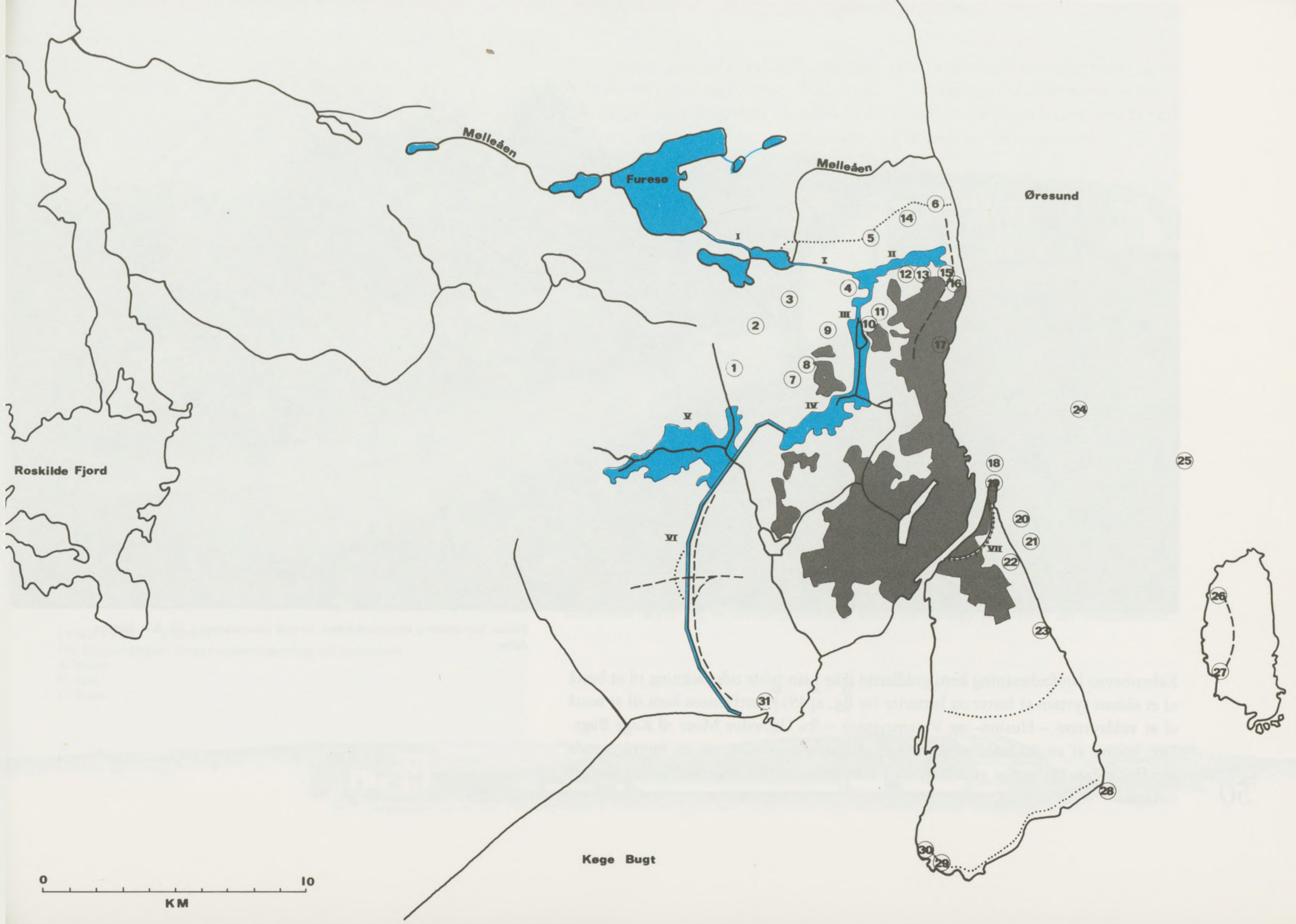
Fæstningens bygninger og anlæg

For fuldt ud at kunne forstå fæstningens virkemåde er det nødvendigt for det første at betragte såvel sø- som landfæstninger og for det andet at kende de våben, der var til rådighed for såvel vort eget forsvar som for en eventuel angriber. Det ligger imidlertid uden for denne fremstilling, der yderligere er indskrænket til primært at omhandle nordfrontens bygninger og anlæg.

Ideen med forsvarsanlægget var – i korthed – som det var tilfældet med Brialmonts fæstningsanlæg, at man placerede en række forter i en ring om byen. Disse skulle forhindre fjenden i at rykke frem og i at etablere stillinger, hvorfra deres belejringsartilleri kunne beskyde byen. Bag disse forter anlagdes ligeledes i en ring en række mindre værker (batterier), hvis opgave det var at deltage i forternes nærforsvar, dvs. at beskyde terrænet umiddelbart foran forterne samt arealerne mellem (og bag) disse.

KØBENHAVNS BEFÆSTNING
blå Oversvømmelsessystemet
grå Byområdet
... Skyttegravslinie
-- Jernbane

1. Gladsaxe Fort.
2. Bagsværd Fort.
3. Lyngby Fort.
4. Garderhøj Fort.
5. Fortun Fort.
6. Tårnbæk Fort.
7. Tinghøj Fort.
8. Buddinge Batteri.
9. Vangede Batteri.
10. Gentofte Batteri.
11. Bernstorff Batteri.
12. Vestre Ordrupkrat Batteri.
13. Østre Ordrupkrat Batteri.
14. Præsteslette Skanse.
15. Christiansholms Batteri.
16. Hvidøre Batteri.
17. Charlottenlund Fort.
18. Trekroner Fort.
19. Lynetten.
20. Mellem Fort.
21. Prøvestenen.
22. Strickers Batteri.
23. Kastrup Fort.
24. Middelgrunds Fort.
25. Flak Fort.
26. Barakke Batteri.
27. Saltholm Batteri.
28. Dragør Fort.
29. Kongelunds Batteri.
30. Nordre og Søndre Skov Batteri.
31. Avedøre Batteri.
 - I Mølleåen/Fæstningskanalen.
 - II Nordre oversvømmelsesområde.
 - III Søndre oversvømmelsesområde.
 - IV Utterslev Mose oversvømmelsesområde.
 - V Kagså-Harrestrup Å oversvømmelsesområde.
 - VI Vestvolden (Husum- og Vestenceinten).
 - VII Christianshavns Vold.



Mølleåen

Furesø

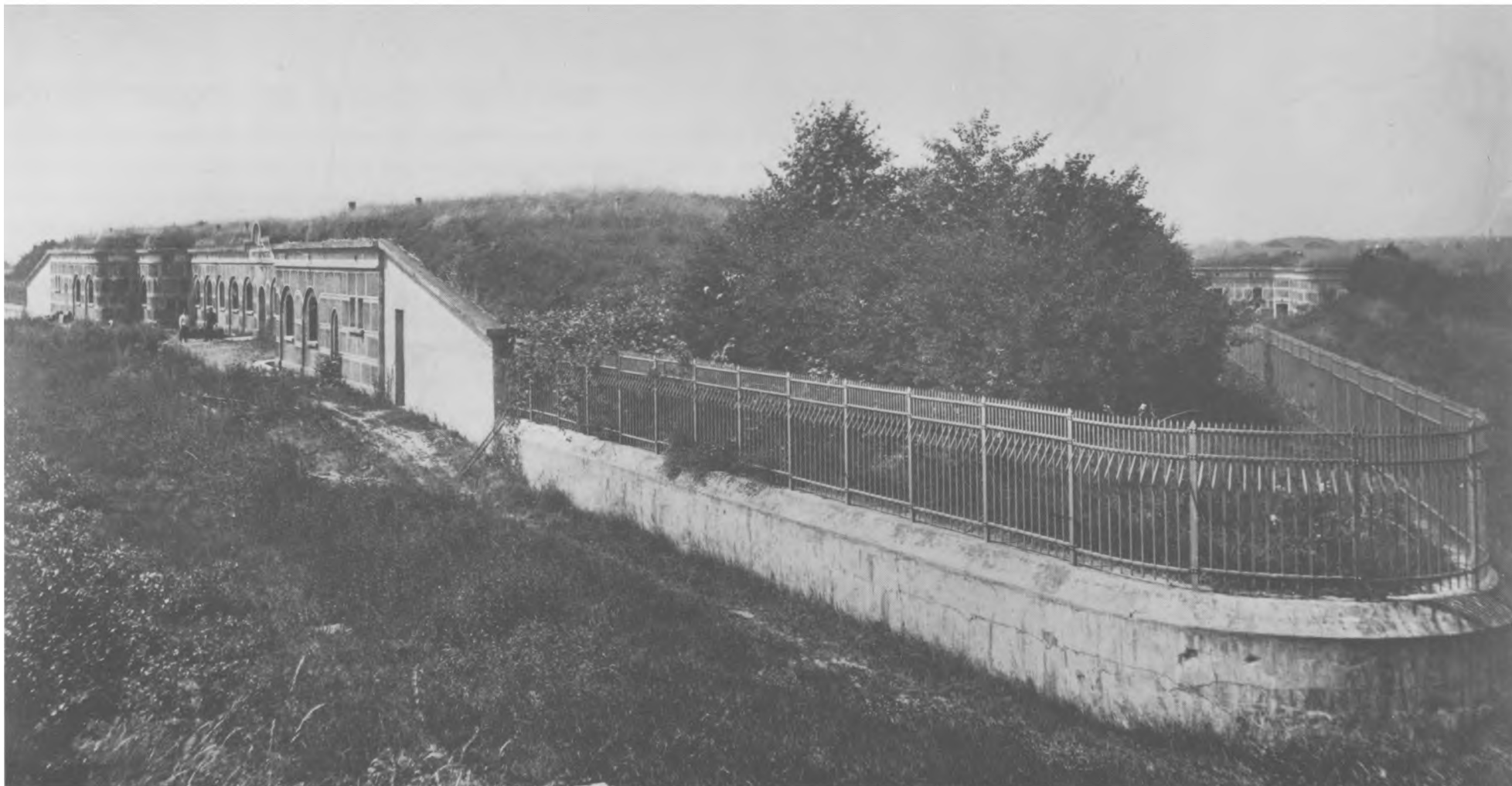
Mølleåen

Øresund

Roskilde Fjord

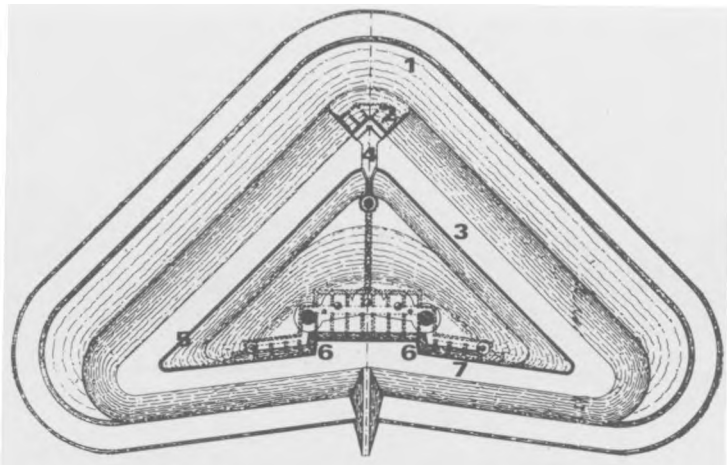
Kege Bugt





Fortun Fort omkring århundredskiftet. Se også illustrationen s. 63. Fra: Hærens Arkiv.

Københavns landbefæstning kom imidlertid ikke i sin fulde udstrækning til at bestå af et sådant system af forter og batterier (se fig. s. 49). Vestfronten kom til at bestå af et voldsystem – Husum- og Vestenceinten – fra Utterslev Mose til Køge Bugt. Den bestod af en jordvold med forskellige flankeringsanlæg og en foranliggende vandfyldt grav – i øvrigt et anlæg, hvis konstruktion blev beundret i det meste af Europa.



GRUNDPLAN AF GAMMELMOSEGÅRDSFORT ELLER LYNGBY FORT

Fra: Ingeniørkorpset. Den nye befæstningsplan ved København.

1. Glaciset.
2. Kontreskarpe-kaponiere.
3. Face-grav (tør).
4. Poterne (underjordisk gang).
5. Jerngitter.
6. Strube-kaponiere (... i strubekasernen, der består af beton-kasematter indeholdende mandskabsrum, magasiner etc.)
7. Strube-grav (tør).

Nordfronten derimod kom, fuldt udbygget, til at bestå af seks egentlige forter og en halv snes permanente batterier. Placeringen og opbygningen af disse forter og batterier bygger på et indgående kendskab til det terræn, de er placeret i, og som de skal forsvare, men også til det terræn fjenden må bevæge sig frem igennem.

Landskabets betydning for krigsførelse fremgår meget tydeligt af en udtalelse fra generalkvartermesterstaben, der var utilfreds med de eksisterende kort, og som senere medvirkede til oprettelsen af det, der i dag er Geodætisk Institut:

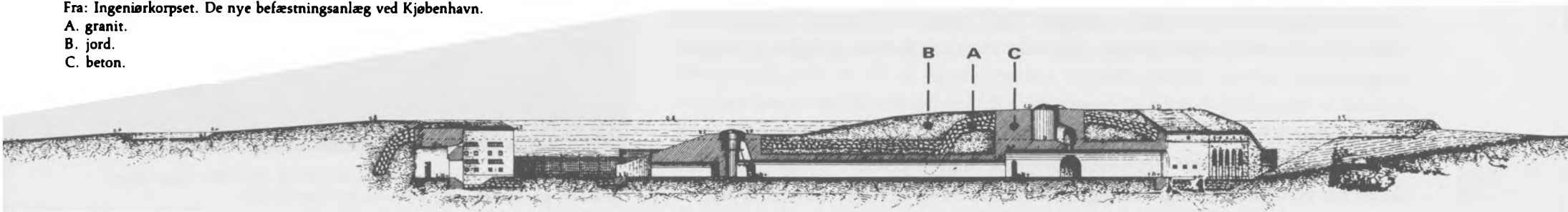
»... at Videnskabernes Selskabs Kaart, deres anerkjendte Værd uagtet, ikke kunne anses tilstrækkelige til militært Brug, da de ikke ere foretagne med militære Hensyn, altsaa ere uden Terrain, og der desuden siden Opmaalingens Begyndelse i 1762 er sket mange Forandringer, især som Følge af Udskiftningen.«

Værkerne er oftest placeret på højdedrag – gravet ind i en bakkes top – således at den foranliggende skråning eller plateau let kan observeres. For at få forterne til at falde så godt sammen med landskabet som muligt forsøgte man at give det »en lav profil«. Yderst fandtes således en flad jordvold – glaciset – der gik jævnt over i det omkringliggende terræn. Herved blev de fjendtlige nedslagsobservationer besværliggjort, og i glaciset kunne der indrettes standpladser for nærforsvaret. Bag glaciset etableredes en våd eller tør grav om selve fortkernen. Graven kunne beskydes fra flankeringsanlæg – sædvanligvis eet i gravens yderside og et eller to i selve fortkernens bagside (se hosstående illustrationer). Selve fortkernen bestod af en betonkonstruktion, der indeholdt skyts- og observationsanlæg, samt forskellige faciliteter for mandskabet.

LYNGBY FORT. TVÆRSNIT.

Fra: Ingeniørkorpset. De nye befæstningsanlæg ved København.

- A. granit.
- B. jord.
- C. beton.



Fortkernen var dækket af et tykt jordlag, hvori der var anbragt et flere meter tykt lag granit, der skulle bringe indtrængende projektiler til detonation, inden de nåede betonkonstruktionen. Op gennem dette lag af jord og granit førtes den del af betonkonstruktionen, der rummede anlæggets svære skyts – men ikke højere, end at det kun lige kunne skyde hen over glacisets bagkant.

I den periode, hvor Københavns Befæstning endnu fungerede, blev krige ført *på* landjorden eller *på* havet. Fly, faldskærmssoldater o.l. havde endnu ingen betydning – krige var todimensionale – og landskabet havde derfor afgørende betydning, og på landjorden var transport af mandskab og materiel besværlig. Således har det været fremført, at en af grundene til, at man mente, at Københavns Befæstning kunne modstå et tysk angreb, var, at tyskerne sandsynligvis ikke var i stand til at bringe deres allersværeste skyts over bælteerne. Fjenden måtte yderligere – foruden at skulle rykke frem under beskydning – tage hensyn til landskabets beskaffenhed, idet skrænter, moser, åer, søer osv. var forhindringer, der i allerhøjeste grad havde betydning for planlægningen af et angreb.

Man kan ved at betragte de enkelte forter og batteriers opgaver få et ganske godt indtryk af landskabets betydning for forsvaret af København (se kort II bagest):

Gladsaxe Fort er nordfrontens vestligste fort, og det blev bygget i 1892–93. Værket skulle støtte artilleriet på Husumenceinten og beskyde terrænet vest for Kagså mellem Hjortespring og Herlev.

Bagsværd Fort er ligeledes fra perioden 1892–93, og det havde stort set de samme opgaver, men skulle tillige beskyde Hareskovens sydlige udkant.

Lyngby Fort (tidligere Gammelmosegård Fort) er bygget i 1887–92. Dets opgave var at beskyde terrænet syd for Lyngby Sø og passet ved Nybro. Sammen med Garderhøj Fort skulle det ligeledes beherske terrænet mellem Lyngby og Jægersborg.

Garderhøj Fort er det næste i rækken af forter. Det er bygget i perioden 1886–92 og er dermed det ældste. Det skulle forhindre angreb gennem Lyngby. Desuden skulle det beskyde fjendtlige stillinger øst for Furesøen og i Dyrehavens sydkant.



Christiansholms Batteri bygget i perioden fra 1887 til 1888 (-89). I den tidligere vandfyldte grav findes i dag Hvidørevej. Fra: Hærens Arkiv.



Fortun Fort er bygget i 1891–93. Dets opgave var primært at beskyde passene ved Brede og Ørholm og hele Lundtoftesletten. Fortet kunne ikke skyde mod øst, idet arealerne her var dækket af skov. I forbindelse med klargøringen af fæstningen op til 1. verdenskrig blev beplantningen her dog ryddet i en bred bræmme i retning af Eremitageslottet. Efter krigen blev rydningen plantet til igen og er i dag en del af Fortunens Indelukke. Med Fortun Fort slutter – i første omgang – rækken af forter på Nordfronten.

Tinghøj Batteri begynder batterirækken fra vest. Dets opgave var at beskyde mål foran og til siderne for Gladsaxe Fort. Værket blev bygget 1887–88.

Buddinge Batteri havde til opgave at støtte Bagsværd Fort. Batteriet blev på et tidspunkt forsynet med årstallet 1914. Dette er imidlertid ikke byggeåret, men skyldes, at batterichefen foretog nogle – i øvrigt ulovlige – armeringsarbejder op til 1. verdenskrig.

Vangede Batteri skulle beskyde mål foran og til siderne for Lyngby Fort og tjene som støttepunkt for feltmæssigt anlagte værker. Batteriet blev – som Tinghøj Batteri, der er af samme konstruktion – bygget i 1887–88.

Gentofte og Bernstorff Batterier skulle beskyde området mellem Gentofte Sø og den nordlige del af det søndre oversvømmelsesområde (se s. 59). Kystbanen kunne ligeledes beskydes fra disse batterier.

Ordrupkrat Østre og Vestre Batteri blev bygget i 1887–89 med det formål at flankere den nordre oversvømmelse. De to batterier kunne kun skyde til siderne. Frontskydningen blev varetaget af feltmæssigt anlagte stillinger.

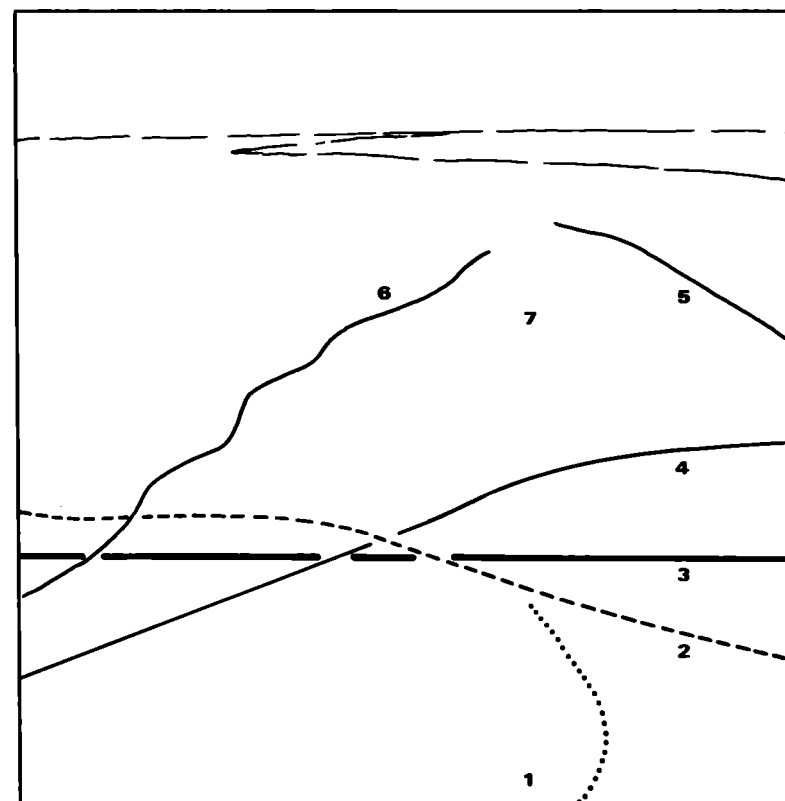
Christiansholmslinien består af Christiansholms Batteri og en østre og vestre linie bag den vandfyldte grav (i dag = Hvidørevej), der omsluttede batteriet. Den østre linie indgik som en del af kystforsvaret i Hvidøre Batteri. Liniens formål var at beskyde passet ved Klampenborg (dvs. jernbanen og Strandvejen) samt at beskyde den sydvestlige del af Dyrehaven. For at modvirke et eventuelt flankeangreb på dette sted kunne et batteri-tog, der ellers opererede bag vestenceinten, indsættes på kystbanesporet.



Udsigten fra Tårnbæk Fort. Selv når beplantningen var fjernet var udsynet spærret af skrænten, der strækker sig fra Ulvedalene forbi Slottet. Se illustrationen s. 47.

De politiske stridigheder og de forlig, de medførte, satte en stopper for landbefæstningens færdiggørelse. Herved opstod det førmtalte »hul« i nordfronten, hvilket praktisk taget var lig med Dyrehaven. For at lukke hullet effektivt måtte man bl.a. placere et fort på højdedraget ved Eremitageslottet – en placering, der i dette terræn ville være ideel. Nu var der imidlertid ikke politisk mulighed for at udbygge eller færdiggøre landbefæstningen, men søbefæstningen derimod led ikke under de samme restriktioner. *Tårnbæk Fort* kunne derfor anlægges i perioden 1913–15, officielt som en del af søforsvaret, idet det dog – mindre officielt – havde visse funktioner som ellers skulle have været varetaget af det sidste fort i rækken af forter på Nordfronten.

1. Nærumbanens tidl. linieføring til Lyngby.
 2. Nærumbanen.
 3. Fæstningskanalen.
 4. Klampenborgvej.
 5. Helsingørmotorvejen.
 6. Toftebæksvej/Lundtoftevej.
 7. Lundtoftesletten/Bavnehøj.
- Politikens Pressefoto.



Placeringen var imidlertid – såvel for et landfort som for et søfort – uheldig. Fortet blev placeret i lavningen bag Eremitageslottet, således at en angriber fra højdedragene let kunne observere og beskyde det, og uden at fortet havde de samme muligheder. Udsynet til søsiden var dækket af bebyggelsen i Tårnbæk, hvilket øgede risikoen for et overrumpningsangreb fra denne side. Hullet i Nordfronten var – med Tårnbæk Fort – endnu ikke lukket effektivt, men i forbindelse med klargøringen af fæstningen op til et forventet tysk angreb i 1. verdenskrig blev der udført en lang række armeringsarbejder her, netop for at bøde på dette forhold. Det ville imidlertid være uoverkommeligt at forsøge at beskrive dem alle her, men nogle af de vigtigste skal dog nævnes.



Fra Prinsessehøj ved Lyngby Søes nordlige bred, nord om Thealyst (se kortet bagest i bogen) og over Fuglevad til Fortun Fort anlagdes en skyttegravsstilling, der var særligt befæstet visse steder – bl.a. på Bavnehøj på Lundtoftesletten. Fra Bavnehøj og mod syd, hvor den senere omtalte fæstningskanal og Nærum-banen krydser hinanden, og mellem Lyngby Fort og Garderhøj forbi Vintappergården anlagdes ligeledes sådanne linier.

Det vigtigste af disse armeringsarbejder fra årene 1913 til 1915 er imidlertid forsøgene på at lukke hullet i nordfronten. Fra Fortun Fort over Eremitagesletten til Den slesvigske Sten og videre mod Tårnbæk, først til syd for Tårnbæk Kirke, men senere til Tårnbæk Fort (da dette var færdigbygget i 1915) og videre mod kysten, anlagdes én sammenhængende skyttegravsstilling med et foranliggende 6 m bredt pigtrådsbælte, med mellemrum forstærket med forskellige betonkonstruktioner.

Skansen og de to batterier ved Præstesletten blev anlagt i årene efter 1894 – som øvelsesarbejder for københavnske ingeniørsoldater – i et forsøg på at lukke hullet i Nordfronten. Anlægget lå trukket tilbage i forhold til skyttegravslinien fra 1914 og indgik derfor ikke i armeringsplanerne.

Københavns vandforsyning

Endnu et – særdeles vigtigt – anlæg indgik i Københavns Befæstning, nemlig en sikkerhedsenceinte bestående af et stort system af oversvømmelsesområder og kanaler, der skulle udnytte Furesøens vand.

Inden det skal beskrives, er det værd at bemærke nogle forhold omkring Københavns vandforsyning, idet disse viser, at man for næsten 500 år siden havde et ganske godt kendskab til det nordsjællandske landskab, til dets søer og åer og til, hvorledes man kunne udnytte det – bl.a. til at forsyne en voksende »storby« med vand.

Egnen omkring København afvandedes oprindeligt af to åsystemer. Mod syd af Kagså-Harrestrup Å, der løb gennem Langevad Dam eller Damhussøen til Kalvebod Strand. Mod øst afvandedes området af Rosbæk, der ledte vandet fra Lersøen, Upperslev Mose, Gentofte Sø og Emdrup Sø til Øresund.

Med Københavns vækst øgedes behovet for mere – og bedre – drikkevand, end de gravede brønde kunne levere. Man havde også brug for vand som drivkraft til møllerne uden for byen og som et led i byens befæstning. Man begyndte derfor tidligt – formentlig i begyndelsen af 1500-årene – at bygge dæmninger, indrette stigborde og sluser samt at grave kanaler for at kunne udnytte vandet i åerne omkring København. Kagså blev dæmmet op, hvorved Damhussøen opstod, og gennem Grøndalen gravede man Grøndalsåen. Lersøens afløb mod Øresund blev ligeledes stoppet, og den fik et nyt afløb – Lygteåen – i retning mod Grøndalsåen. De to nye åer mødtes ved Bispeengen og førtes herfra gennem en kanal – Ladegårdsåen – til engene nord for København. Her kunne vandet opstemmes efter en række dæmningsanlæg, således at Sortedamssøen, Peblingesøen og Sct. Jørgens Sø opstod. Søerne indgik som en del af voldanlægget omkring København og fungerede tillige som reservoir for byens drikkevand.

Vandet i søerne var ikke altid af bedste beskaffenhed som drikkevand, og man supplerede det da også med vand fra Emdrup Sø – ført ind i byen i lukkede trærender.



Afløbsrenden fra Emdrup Sø mod Lersø (-parken). Billedet er fra 1969, før renden blev rørlagt. Til højre skimtes Lyngbyvejen/Kongevejen. Fra: Nationalmuseets 3. Afdeling.



FORSLAG TIL EN PRAM-KANAL MELLEM FURESØEN OG PEBLINGSØEN.
Kanalprojektet er et af mange, der i årene omkring århundredskiftet blev foreslået landet over.

I 1558 bad Christian 3. bygmester Hans von Diskow fra Meissen om råd med hensyn til muligheden for at hente vand fra Furesøen til København. Diskow mente imidlertid, at der var tilstrækkeligt med vand i byens umiddelbare nærhed, og kongens plan blev derefter skrinlagt.

I 1611 tog Mogens Bertelsen Dallin disse planer op påny, og i 1617 fik han besked på at foretage de fornødne målinger og beregninger. Projektet, der skulle skaffe vand til voldgraven og til drikkebrug, gik ud på at »flytte« Mølleåens løb til en kanal mellem Lyngby Sø, Ibstrup Sø (Hundesø) og en ny sø (Søndersø), der skulle graves syd for Ibstrup (Jægersborg). Hundesøens afløb – Hvidøre Bæk eller Enghave Rende – mod Øresund skulle i denne forbindelse afskæres med en dæmning. Der skulle ligeledes graves en kanal mellem Ibstrup Sø og Gentoft Sø, og Mølleåens vand skulle derefter ledes videre over Emdrup Sø til København. På strækningen skulle der så etableres en række møller: en ved Lyngby sø, en ved Ibstrup Sø, en ved Gentoft Sø og endelig en ved Emdrup Sø.

Den ny sø ved Ibstrup og kanalen til Gentoft Sø blev gravet, men planen blev ikke gennemført, og Gentoft Sø fik således for en tid afløb gennem Hvidøre Bæk, idet dens afløb mod Emdrup blev stoppet med en dæmning.

Senere blev der adskillige gange arbejdet med lignende planer, og omkring år 1700 blev arealerne mellem Lyngby og Jægersborg igen opmålt, uden at der kom noget konkret ud af det.

I 1808 indsendte oberstløjtnant og landvæsenkommissær Recke et forslag til en kanal mellem København og Frederiksborg! Forslaget byggede på løse opmålinger af landskabet og der søgtes ved denne lejlighed penge til en egentlig opmåling. Pengene blev bevilget i 1809, og i 1811 (muligvis!) fremsendte Recke et forslag til en pramkanal mellem Furesøen og Peblingsøen.

Formålet med denne 5 fod dybe og 30–50 fod brede kanal var for det første at lette brændselstransporten til København. Kanalen skulle også benyttes til »Lystfart til Dyrhaugen og den daglige Befordring mellem Staden og Lystskoven«. Yderligere skulle den give mulighed for at anlægge møller tættere ved København og derved nedsætte transportomkostningerne. Endelig skulle kanalen – i lighed med tidligere



Sandbanken foran Furesøens indløb i kanalen/åen skabte problemer for driften af Frederiksdal Mølle og også i forbindelse med anlægget af Københavns Befæstning. Søen er så lavvandet på dette sted, at »Bådfarten« måtte holde sig tæt til den afmærkede (sejl-) rende. Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.

projekter – skaffe vand til byen. For at kunne gennemføre denne plan måtte man grave igennem højedraget vest for Ermelunden, og for at forhindre vandet i at løbe mod Klampenborg måtte man bygge en dæmning på tværs af tunneldalen – ganske som man faktisk gjorde 75 år senere i forbindelse med Københavns Befæstning.



(Øverst): Lyngby stemværk ca. 1890. Det lå nordøst for Lyngby Hovedgade, der hvor der i dag er legeplads. Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.

(Nederst): Overfaldet støbes på dæmning I. 1886-87. Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.

Fæstningens oversvømmelsesområder

Mølleåens løb blev – heldigvis – ikke ændret, og der skulle gå næsten 300 år fra Dallins omfattende planer blev fremlagt, til noget lignende igen blev aktuelt. Det var denne gang i forbindelse med forsvaret af København.

Inden for Københavns Befæstnings fort- og batterirække ønskede man at kunne etablere en sikkerhedslinie bestående af store arealer, der kunne oversvømmes i tilfælde af krig. Det oprindelige oversvømmelsessystem, der blev etableret i årene 1886-87, blev forbedret og ændret ved flere lejligheder – bl.a. blev en dæmning fjernet (hvilket iøvrigt forringede anlægget!), da man i 1910 anlagde Klampenborg Væddeløbsbane. Det system, der skal beskrives, er det, der stod klart ved begyndelsen af 1. verdenskrig og som aldrig kom i brug.

Grundlaget for etableringen af oversvømmelserne var Mølleåens vand – eller rettere sagt de store vandmængder i Furesøen og Lyngby-Bagsværd Sø. Stemmværket ved Frederiksdal havde stor betydning, idet det var nøglen til hele oversvømmelsesplanen. I 1888 eksproprierede Krigskommissionen den nederste del af møllebygningen, men allerede året før var mølleværket, der sad der, blevet fjernet og solgt. På strækningen mellem Furesøen og Lyngby Sø blev Mølleåen reguleret og uddybet, således at man hurtigt kunne lede vandet ud af Furesøen. Senere – i 1909 – måtte man fjerne en sandbanke i Furesøen foran kanalens/åens begyndelse, idet vandstanden efterhånden ville blive sænket med 1½ m. Kun ved fjernelse af sandbanken kunne man sikre en tilstrækkelig hurtig og rigelig vandafgivelse.

I Lyngby Sø, hvor jernbanen føres over Mølleåen, blev der indrettet et stemmværk, og ligeledes ved Lyngby Mølle kunne der lukkes for Mølleåens videre løb. Fra Lyngby Sø blev der gravet en kanal, der i første omgang blev afsluttet med et stemmværk ved Lyngby Hovedgade. Kanalen blev derefter ført videre gennem Lyngby til Lyngby Mose og Tordal Mose i retning mod Ermelunden. Her måtte man grave gennem det førømtalte højdedrag i tunneldalen mellem Klampenborg og Lyngby. Under broen, der fører Ermelundsvej over dalen, indrettedes et stemmværk. Her sluttede fæstningskanalen, idet stemmværket var lukket i fredstid, mens vandet løb fra Lyngby Sø gennem Mølleåen – ganske som ellers.

Vandspejlet i Lyngby Sø – og dermed også ved stemmværket i Ermelunden – ligger 18½ m over havet. For at kunne oversvømme tunneldalen var det derfor nødvendigt at bygge en række dæmninger mellem Ermelunden og stranden ved Klampenborg for med bassiner at aftrappe det kraftige fald, der er i terrænet her.

Ca. 500 m øst for Ermelundsstemma findes den første dæmning (d I), der er 19 m høj. Endnu 800 m mod øst findes den næste dæmning (d II), der er 12½ m høj. Der fandtes i forvejen en vejdæmning, idet Klampenborgvej skærer dalen her ved Røde Port, og det er denne dæmning, der blev forbedret. Igen 500 m mod øst fandtes den tredje dæmning (d III), der ligeledes var 12½ m høj. Denne blev, som omtalt tidligere, fjernet, da man anlagde Væddeløbsbanen.

Yderligere 700 m mod øst findes den fjerde dæmning (d IV), der er ca. 8 m høj. Den ligger i dag mellem galopbanen og den store parkeringsplads neden for Dyrehavsbakken. Den sidste af de store dæmninger (d V) udgøres af jernbanedæmningen ved Klampenborg Station. Den er ca. 5½ m høj.

Mellem jernbanen og Strandvejen kunne der yderligere etableres to mindre bassiner bag de to små dæmninger (d VII og d VIII), der begge var omkring 4½ m høje.

Ved hjælp af disse dæmninger kunne hele tunneldalen deles op i syv bassiner, der alle ville have en tilstrækkelig dybde til at udgøre en yderst vanskeligt passabel forhindring for en fremrykkende fjende, der tillige måtte regne med at skulle rykke frem under kraftig beskydning.

Mellem det her beskrevne oversvømmelsessystem og Hundesø Mose ved Jægersborg fandtes endnu en dæmning (d VI). Den havde ingen betydning, når oversvømmelsen var etableret, idet den blot skulle benyttes til at regulere tilstrømningen til det søndre oversvømmelsesområde.

Det søndre oversvømmelsesområde ville mod nord komme til at bestå af den nu udtørrede Søndersø (syd for Ibstrup/Jægersborg), der var adskilt fra Hundesø Mose ved et stemværk ved Jægersborg Allé. Fra Søndersø skulle vandet løbe gennem Søndersøkanalen til Gentoft Sø og videre gennem Gentoft Rende eller Kanal til Utterslev Mose, idet det på sin vej også oversvømmede de omkringliggende arealer. Det søndre oversvømmelsesområde kunne – som Utterslev Mose – få en vandstand på ca. 18 m.



Stemmeværket i Frederiksdal var nøglen til hele oversvømmelsessystemet, og blev derfor bevogtet op til 1. verdenskrig. Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.

Fra Utterslev Mose kunne vandet ledes ind i Husumenceintens grav og videre ud i Kagsmose og Harrestrup Ådalen, der således kunne få en vandstand på ca. 12¹/₂ m. Endelig kunne Vestenceintens grav efterfyldes fra Husumenceinten.

Oversvømmelsen kunne iværksættes på flere måder, alt efter hvor megen tid der var til rådighed, inden den skulle stå færdig – klar til at afvise et angreb. Som tidligere nævnt var stemmværket i Frederiksdal nøglen til hele projektet, og arbejdet måtte være igangsat og helst også tilendebragt, inden fjenden var i stand til at erobre

stemmværket. I en presset situation kunne man foretage en forceret fyldning, idet man kunne lede 22 m³ vand pr. sek. ind i nordre oversvømmelsesområde. Det ville vare 1²/₃ døgn. Derefter kunne den søndre oversvømmelse foretages på 1¹/₃ døgn, og igen derefter Kagsmose på fem døgn.

Denne hurtige fyldning ville sandsynligvis skade dæmninger og andre anlæg, og man kunne derfor også – ved tilledning af blot 11 m³ vand pr. sek. – nøjes med at fylde det nordre oversvømmelsesområde. Dette ville tage 3¹/₃ døgn.

Det kunne også være formålstjenligt at fylde det søndre oversvømmelsesområde først. Dertil ledte man 5¹/₂ m³ vand til det nordre oversvømmelsesområde, der så ville blive fyldt på 4²/₃ døgn, og samtidig lede 16¹/₂ m³ til det søndre område, der i så fald blev fyldt på 2¹/₂ døgn. Kagsmose kunne derefter fyldes på 5¹/₂ døgn.

Normalfyldning ville ske ved at lede 11 m³ vand pr. sek. til nordre oversvømmelse og 11 m³ til søndre. Først derefter skulle Kagsmose, der alene uden fyldning udgjorde en vanskelig passabel forhindring, fyldes. Fyldningstiderne var henholdsvis 2²/₃, 3 og 5 døgn.

Frygtede man, at Frederiksdal skulle falde i fjendens hænder, inden oversvømmelsen kunne etableres på normal måde, kunne man i god tid opsamle vand i Bagsværd og Lyngby Søer for derefter evt. at lede det videre. Da store dele af oversvømmelsesområderne var bebygget eller anvendt på anden måde ville man ikke iværksætte oversvømmelsen uden at være helt sikker på, at den ville komme i brug, og denne fyldningsmåde kunne da blive aktuel. Således kunne det nordre oversvømmelsesområde etableres, og ved at sænke vandstanden yderligere i de to søer kunne også det søndre få en god fyldningsgrad. Fyldningstiden ville være omkring to døgn. Kagsmose kunne så fyldes fra det søndre oversvømmelsesområde (Utterslev Mose), hvis der dér var tilstrækkeligt med vand – eller mosen kunne fyldes delvis ved at opstemme Harrestrup Å, der i øvrigt også kunne opstemmes i forbindelse med de andre fyldningsmåder.

I forbindelse med krigen 1848–50 fik Ingeniørkorpset ordre til at opstemme åerne ved København, således at jorderne omkring Lersøen og Damhussøen blev oversvømmet.



Hele Kagsmose, der her ses fra Vestvolden, og dele af Harrestrup- og Kagsådalene kunne oversvømmes. I baggrunden ses Amtssygehuset i Herlev.



Fortun Fort er – som størstedelen af de nedlagte permanente værker – i stærkt forfald. Se også illustrationen s. 50.

Denne oversvømmelse var kun etableret i nogle uger, men da vandet var væk, var markerne ødelagte, og man måtte udbetale en ikke ringe erstatning til de berørte grundejere. Dette gjorde, at man var tilbageholdende med at etablere oversvømmelserne op til 1. verdenskrig, og da man yderligere mente at kunne etablere dem tilstrækkeligt hurtigt i tilfælde af et angreb, besluttede man at holde slusen ved Ermelunden lukket.

Fæstningen nedlægges

Der blev ved kongelig resolution af 24. april 1885 givet bemyndigelse til ministeriet Estrup til at foretage de fornødne opmålinger og detailprojekteringer af det fæstningsanlæg, der var blevet taget beslutning om i Rigsdagen. I 1886 blev fæstningsbyggeriet påbegyndt, men i 1894 – inden fæstningen var færdig – blev det ved »forsvarsforliget« besluttet at indstille det igen. Dog blev der bevilget penge til vedligeholdelse.

I 1909 blev det vedtaget, at landfæstningen skulle nedlægges senest den 31. marts 1922. Da 1. verdenskrig var slut, blev det – ved lov af 12. marts 1920 – besluttet, at landfæstningen skulle nedlægges allerede samme år. Ligeledes skulle de armeringsarbejder, der var udført i forbindelse med krigens udbrud, fjernes eller tildækkes. Det må i den forbindelse erindres, at mange af disse anlæg blev opført med den klausul, at de skulle fjernes efter krigen. Yderligere ville mange af de permanente værker være forhindret i at udføre deres opgaver, idet de efterhånden lå midt i »byområder«. Man havde ved anlægget af fæstningen simpelthen ikke haft penge til at købe eller ekspropriere de omkringliggende arealer, og byen var derfor vokset nærmere og nærmere, til den til sidst helt omsluttede værkerne.

Mange af krigstidens armeringsarbejder kan endnu ses f.eks. i Jægersborg Dyrehave, enten i form af høje, delvis tildækkede eller fritliggende, stort set som de så ud, da de blev anlagt. Ligeledes kan flere af de permanente værker og anlæg på nordfronten stadig ses, men inden deres nuværende stand og anvendelse kort gennemgås, skal det nævnes, at søbefæstningen fungerede mange år efter, at landbefæstningen var blevet sløjfet: Middelgrunds Fort blev som det sidste nedlagt den 1. september 1962.

Oversvømmelses anlægget kan i dag følges fra Frederiksdal til Lyngby Sø som et påfaldende regulært åløb, og fra Roklubben kan fæstningskanalen følges til Lyngby Hovedgade. Herfra og til Ermelunden er de eneste rester kanalstien forbi badeanstalten til Lyngby Storcenter, broen over stien mellem kirkegården og Toftevang samt Ermelundsstien mellem Storcentret og Ermelunden. Den rende, der så møj-sommeligt blev gravet gennem højdedraget mellem Tordals Mose og Ermelunden, er delvis blevet fyldt op, men er endnu ubevokset.

De store dæmninger mellem Ermelunden og Klampenborg ligger som ved 1. verdenskrigs begyndelse, og hist og her ses stadig rester af den hybentjørn, der blev afløst af pigtråd, som i den russisk-japanske krig havde vist sig særdeles effektiv. Kanalen mellem Jægersborg og Gentoft Sø hedder i dag Ermelundsvej, og kanalen mellem Gentoft Sø kan genfindes som Engstien/Gentoft Rende/Ved Renden.

Christiansholms Batteri er i dag bebygget med parcelhuse, og selve betonkonstruktionen benyttes som lager. Vandgraven bag batteriet er blevet gravet igennem til Strandvejen og rummer i dag Hvidørevej.

Østre Ordrupkrat Batteri ligger på galopbanens områder og er bebygget med en tribune. Dele af stemmværket bag batteriet kan stadigvæk ses. Det vestre batteri er ligeledes delvis tildækket, men resterne kan dog ses fra Klampenborgvej. Oven på batteriet findes – som også i krattet mellem de to batterier – rester af armeringsarbejder fra 1. verdenskrig.

Gentoft og Bernstorff Batterier er forlængst væk. Tårnbæk Fort ved Trepilelågen er blevet dækket til med jord, og kun et skilt med en grundplan og en kort beskrivelse afslører, hvad højen bag skiltet skjuler. Skansen ved Præsteslette er indhegnet og beplantet, og kun den, der kender dens eksistens, vil have mulighed for at forklare dette jordanlæg. Af de to batterier er kun det vestlige tilbage, og mellem dette og skansen findes en af de betonstøbte konstruktioner fra 1. verdenskrig. Fortunværket ved Hjortekærvej eksisterer stadigvæk, men er stærkt i forfald. Det ejes af kommunen, men udlejes som kemikalie- og fyrværkerilager!

Garderhøj Fort ved Ibstrupvej blev betalt af »Den frivillige selvbeskatning til Fædrelandets Forsvar« og tilhører derfor staten. Det benyttes stadigvæk af militæret, dog ikke som fort!

Fæstningskanalen bliver gravet igennem Ermelundsbakken. Kanalen er fotograferet i 1887 neden for Ermelundsbroen. Fra: Byhistorisk Samling. Lyngby-Tårnbæk kommune.



Lyngby Fort ved Buddingevej/Nybrovej ligger midt i et parcelhuskvarter, og selve fortet er også blevet bebygget.

Tinghøj Batteri mellem Isbanevej og Gladsaxevej er indhegnet og tilplantet og benyttes som lager for S. Dyrup & Co. A/S. Buddinge Batteri ved Skjoldborgs Allé er ligeledes indhegnet og tilplantet, og dette anlæg benyttes af Geodætisk Institut.

Vangede Batteri mellem Stolpegårdsvej og Snogegårdsvej ligger tilgængeligt som legeplads i et parkområde. Bagsværd Fort i Fortparken ved Buddinge Hovedgade er også indhegnet og beplantet. Anlægget er delvis intakt og benyttes af Statens Filmcentral og Det Danske Filmmuseum.

Det sidste af de permanente værker på nordfronten – Gladsaxe Fort – ligger i trekantområdet mellem Hareskovvejen, Gladsaxe Ringvej og Motorring 3 (E4). Anlægget er næsten intakt, og det er en glæde at se, at bygningerne er ved at blive restaureret.

Desværre kan bygninger som regel kun fredes, når de er over 100 år gamle. Hvis dette 100-års-kriterium bliver ændret og/eller hvis fæstningsanlæggenes rester får lov til at stå, til det kan opfyldes, må man håbe, at der er mange, der vil huske på, at bygningsfredningsloven, muligvis også naturfredningsloven giver mulighed for at frede fæstningsværker!

Lov om bygningsfredning.

Loi nr. 195 af 8. juni 1966, som ændret ved loi nr. 593 af 19. december 1969, loi nr. 196 af 29. marts 1974 og loi nr. 26 af 25. januar 1978.

§ 1. Bygninger eller bygningsdele, hvis bevaring på grund af deres særlige arkitektoniske eller kulturhistoriske værdi er af væsentlig betydning, kan fredes. Som regel fredes kun sådanne bygninger eller bygningsdele, der er over 100 år gamle.

Stk. 2. Under samme betingelser kan andre arkitektoniske arbejder, monumenter og fæstningsværker fredes.

Stk. 3. Kirkebygninger, der omfattes af lovgivningen om folkekirken, kan ikke fredes efter denne lov.

Stk. 4. Hvad i det følgende bestemmes om bygninger, gælder også bygningsdele og de i stk. 2 nævnte arkitektoniske arbejder m. v.

§ 2. Bygninger, hvis arkitektoniske eller kulturhistoriske værdi er særlig stor, fredes i klasse A. Andre bygninger kan fredes i klasse B.

§ 3.*) Afgørelse af, om en bygning skal fredes, og om den i bekræftende fald skal henføres til klasse A eller B, træffes af ministeren for kulturelle anliggender efter indstilling af det særlige bygningsyn. Afgørelse af, om en fredning skal ophæves, træffes af det særlige bygningsyn. Bygningssynet indbringes for ministeren.

og Bymæssige Kommuner i fællesskab. 2 sidstnævnte medlemmer udpeges af ejere eller brugere af de fredede ejendomme. Dersom der sker ændringer i de nævnte kommunale organisationer, kan ministeren fastsætte de nødvendige ændringer med hensyn til listen af disse 2 medlemmer.

Af de øvrige medlemmer skal det ene være af de almindelige betingelser for udnævnelse til landsdommer. Beskikkelserne gælder 4 år.

§ 4. Fredning efter denne lov sker på foresøg af alle indehavere af rettigheder i den fredede ejendom, uanset hvor rettidig den er stiftet. Fredningen tinglyses på ejendommen på bygningssynets ring. Tinglysningssynet skal give ministeren meddelelse om ejerskifte.

Stk. 2. Ministeren fastsætter de nødvendige forskrifter om meddelelse til ejeren og kundgørelse af fredning af bygningerne på umatrikuleret areal.

§ 5. Det særlige bygningsyn udarbejder hvert 5. år en fortegnelse over de bygninger, der er fredet efter denne lov, og indbringer den til ministeren. Ministeren offentliggør fortegnelsen.



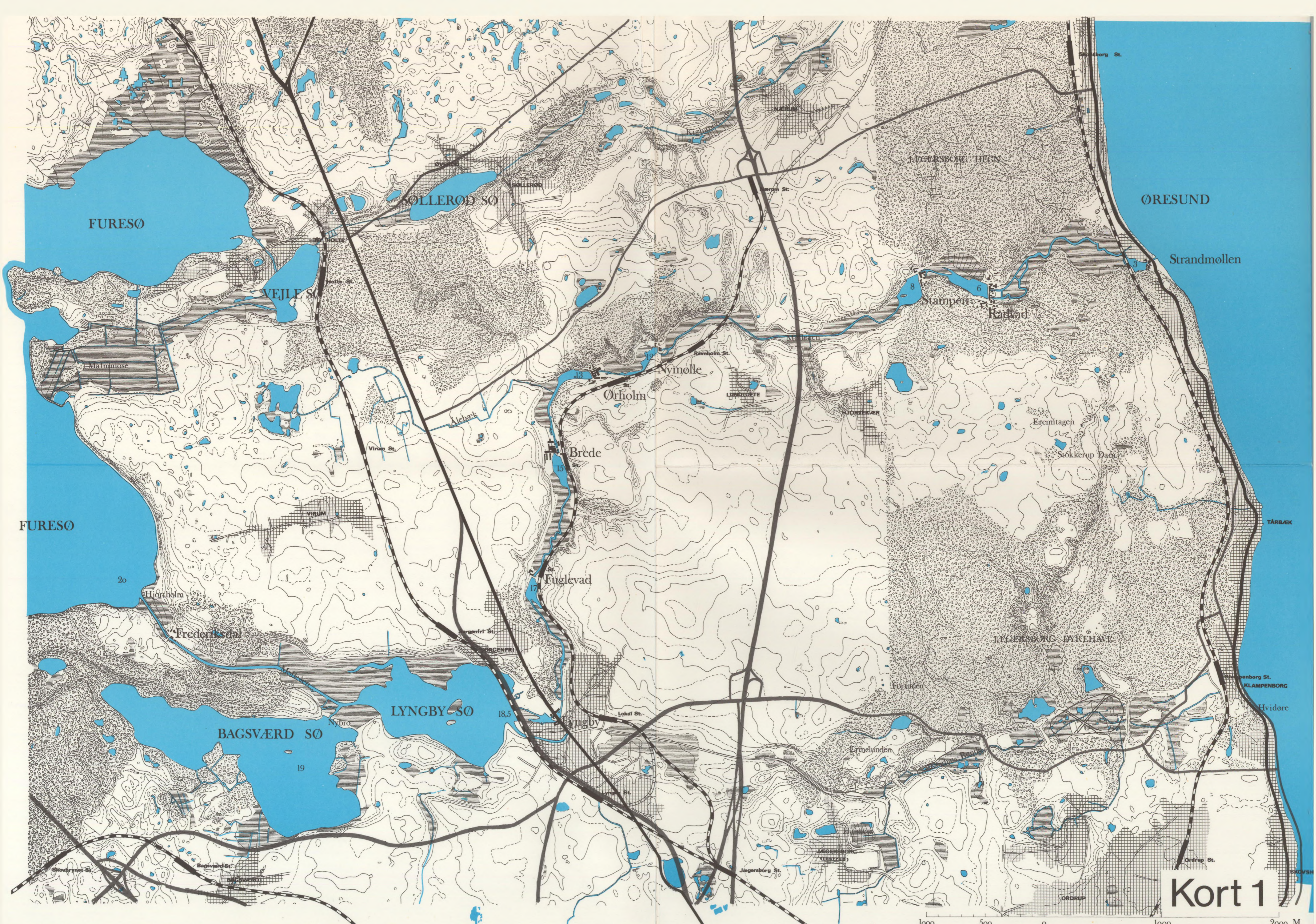
Tårbæk Fort. Det eneste, der afslører hvad højen skjuler, er et lille skilt med en kort beskrivelse og en skitse af fortets grundplan.

Litteratur m.v.

- O. Andersen: Københavns Landbefæstning 1886–1920. To artikler i: Krigshistorisk Tidsskrift, 1 og 2, 1975.
- Sv. A. Balle-Andersen/Carl Tscherning: Birkerød mellem Sjølsø og Furesøen. København 1968.
- Mogens Bertelsen Dallin: Forslag til Københavns Vandforsyning fra Furesøen. 1617. Ved T. A. Becker, Danske Magasin 1854, 3. Række, 4. Bind p. 171–175.
- Ernst Boe: Spildt jord. Byplan. 8. Nr. 4, 1950.
- Villads Christensen: København 1840–1857. København 1912.
- Vilhelm la Cour: Sjællands ældste bygder. København 1927.
- E. Dalberg: Befæstningsanlæg i Gentofte Kommune. Meddelelser fra Hist.-Top. Selskab, Gentofte Kommune. IV 1939–45.
- Troels Finck: Fem foredrag om dansk udenrigspolitik efter 1864. Aarhus 1958.
- A. N. Hvidt: Københavns Befæstning 1886–1962. Historiske meddelelser om København. Årbog 1964.
- A. N. Hvidt: Københavns Nordfront. Hist.-Top. Selskab Lyngby-Tårnbæk. Lyngbybogen V, 1960–62.
- Kristian Hvidt: Venstre og forsvarssagen 1870–1901. Jysk Selskab for Historie. Århus 1971.
- Johan Hvidtfeldt (red.): Turistårbogen 1966. Odense 1966.
- Ingeniørkorpset: Kort Beskrivelse af de nye Befæstningsanlæg ved Kjøbenhavn. København 1889.
- Det Krigsvidenskabelige Selskab: Militært Tidsskrift. 10. Årgang. 1880–81. København 1881.
- Keld Milthers: Ledeblokke og Landskabsformer i Danmark. DGU II. Række, Nr. 69. København 1942.
- Keld Milthers: Landskabsformerne i en del af Nordsjælland. Dansk Natur – Dansk Skole, femogtyve år. København 1955.
- V. Milthers: Nordøstsjællands Geologi. DGU V. Række, Nr. 3. København 1922.
- Jan Møller: Mølleåen fra Frederikodal til Strandmøllen. København 1971.
- O. Nielsen: Københavns Historie og Beskrivelse. IV. 1879.
- V. Nordmann: Søllerødbogen 1943. Hist.-Top. Selskab for Søllerød. Holte 1943.
- Eiler Nystrom: Fra Nordsjælland Øresundskyst. København 1938.
- Georg Nørregård: Københavns Vandværk. Jubilæumskrift 1959.
- Erling Olsen: Danmarks økonomiske historie siden 1750. København 1967.
- Ulla Plon: Stationsbyen. Undersøgelse af 6 sjællandske stationsbyer. Kunstakademiets Arkitektskole. Afdeling for Restaurering, Inst. I. København 1976.
- Ole Chr. M. Plum/Birger Wilcke: Nærumbanen 1900–1975. Dansk Jernbaneklub. 1975.
- Stadsingeniørens Direktorat: København. Fra Bispe- tid til Borgertid. København 1947.
- Axel Steensberg: Den danske Landsby (gennem 6000 år). København 1973.
- Axel Steensberg, Iørn Piø m.fl.: Bogen om Dyrehaven. 1970.
- Poul Strømstad: Søerne. Sortedamssøen, Peblingesøen, Sankt Jørgens Sø. København 1966.
- Arne Sundbo: Vandbygningsarbejder i det 17. århundrede. Historiske Meddelelser om København, 2. Række, III. Bind. 1927–28.
- P. Thomassen: Nærumbanen gennem 75 år. Hist.-Top. Selskab for Søllerød Kommune, 1975.
- Carl Tscherning (red.): Naturparken mellem Farum og Slangerup. København 1965.
- Alex Wittendorff: Alfærvej og Kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede. København 1975.
- Geodætisk Institut og Danmarks Naturfredningsforening: Kort over Danmark 1:200.000. Detailkort over fredede områder. (Beskrivelser).
- Geodætisk Institut: Generalstabens tidl. fortrolige kort 1:10.000 og 1:20.000. Målt 1900. Københavns Befæstning.
- Geodætisk Institut: Nyere kortmanuskripter 1:10.000 og kurvekort 1:25.000.
- Endvidere er anvendt materiale fra kortsamlinger m.v. i Rigsarkivet og Stadsarkivet, København.

Kort 1 og kort 2:
Skovenes, søernes og møsernes omfang samt kystlinien er tegnet som forholdene var i år 1900.
Det grå vejnet er de vigtigste nutidige veje.
Kurvesystemet angiver højdeforskelle på $2\frac{1}{2}$ meter.

Kort 3:
Nutidigt kort. Det grå vejnet er det samme, der er fremhævet på kort 1 og kort 2.



FURESØ

SØLLERØD SØ

VEJLE SØ

ØRESUND

Strandmøllen

Stampen

Radvad

Nymølle

Ørholm

Brede

Fuglevad

LYNGBY SØ

BAGSVÆRD SØ

JÆGERSBORG DYREHAVT

Kort 1

1000 500 0 1000 2000 M

FURESØ

ØRESUND



Kort 2

1000 500 0 1000 2000 M



