



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

L. Gotfredsen
ET HJØRNE AF STRANDVEJEN
med tegninger af C. J. Ammitzbøll



Hellerup, Strandvejen med strandene for ca. 250 år siden.

To veje mødtes på et ensomt sted helt ude ved den åbne strand. Den ene kom fra København og løb nordpå langs med kysten; den kaldtes på de gamle landkort »Adelvejen, der fører ad Helsingør til«, men mand og mand imellem sagde man bare »Strandvejen«. Det var nemmere, og dermed havde man tillige antydnet, hvor vejen var at finde.

Det var ikke nogen gammel vej; den var vel blevet til en gang omkring midten af 1500-tallet, fordi man savnede en nogenlunde bekvem forbindelse mellem hovedstaden og sundtoldsbyen oppe på Sjællands hjørne. God var den ingenlunde, nærmest kun nogle hjulspor, der jævnlig blev borte i det løse sand. Det var da heller ikke til hverdag, man så den passeret af et køretøj, og når det endelig skete, var karossen trukket af et solidt forspand. Rytteren havde ulige lettere vilkår.

Den anden vej var af ældgammel oprindelse. Den kom oppe fra Gentoft by og var bøndernes adgang til stranden og de yderste marker. De kom her kun i såtid og høst, og når de en gang imellem skulle hente et læs tang eller grus hjem til gården.

Her var en vid udsigt til alle sider, kun nogle få oldtidshøje brød ensformigheden. Syd for markvejen lå Nålehøjen og i nærheden af den et ensomt markvogterhus, der naturligt kaldtes Nålehøjshuset eller måske kun Nålehuset, og lige så rimeligt havde vejen fået navnet Nålehøjsvejen. Til den nordlige side mødte øjet først den prægtige høj ude på Onsagrene og lidt længere borte den noget fladere Orehøj på Oresagrene. Bymarkerne havde aldrig gået helt ud til stranden. På begge sider af Strandvejen lå oredrevet, en stor, udyrket slette, hvor der kun groede græs og vilde urter og hist og her lidt buskads. Men sten var der nok af, både de små, der i tidens løb var samlet sammen i hobe, og de store, der ikke så let lod sig flytte.

Vinteren igennem kom her ikke et menneske. Hvad skulle vel mennesker i dette øde, hvor vinden syntes at være det eneste levende, når den legede med oredrevets visne græstotter. Men næppe havde vel sneen veget pladsen og afdækket det første grønne græs, før der kom liv ude på sletten. I samlet flok, drevet af byhyrden, kom alle landsbyens magre høveder trampende for at søge en sparsom føde, der trods alt var bedre end den tørre halm, hvormed de vinteren igennem havde fristet livet. Ud hver morgen, hjem hver aften, det var den uforanderlige rytme, indtil den atter standsedes af frost og sne.

Så befolkede bønderne oredrevet med andre væsener, skabt af overtroen, væsener, man aldrig så og heller ikke ønskede at møde. Hjørnet, hvor de to veje mødtes, var i sandhed verdens ende.

Onsgården

År lagde sig til år, århundrede til århundrede, men på Gentofte bymarker gik alt i den gamle skure. På agrene ude ved stranden groede kornet kun tyndt og spidst, for når kvægholdet var ringe, blev møddingen smal, og til udmarken blev der ingen gødning. Hvem tænkte vel på, at det kunne være anderledes? Da begyndte i 1764 et rygte at brede sig: »Den tyske greve« ville lave om på den ældgamle tingenes tilstand.

»Den tyske greve« var Johan Hartvig Ernst Bernstorff, Danmarks udenrigsminister fra 1750, en smidig og klog diplomat, der formåede at holde landet uden for de forviklinger, der kastede det meste af Europa ud i Den preussiske Syvårskrig. Det var ikke for ingen ting, at preusserkongen Frederik den Store ironisk kaldte ham »Kong Bernstorff« og på én gang frygtede og hadede den danske minister.

Da kong Frederik den Femte fandt det på sin plads at belønne sin udenrigsminister med en passende gave og bad ham ytre et ønske, var Bernstorff ikke i tvivl. Han havde allerede i sommeren 1752 lagt mærke til den gamle Fasangård ved Gentofte og følte sig tiltalt af den, men denne ejendom tilhørte greve Johan Ludvig Holstein. Imidlertid viste det sig, at Holstein var til sinds at afhænde Fasangården, og i november 1752 fik Bernstorff af kongen overdraget gården med Fasanhaven og et stykke af Jægersborg hovmarker. Den følgende sommer flyttede den nye ejer ind på landstedet, som han fra første færd gav navnet Bernstorff. Det var en velindrettet og god ejendom, og Bernstorff var næppe indstillet på at gå i gang med nye byggeforetagender, da han følte sig tilstrækkeligt engageret ved det rokokopalæ, han havde under opførelse i København. Men kongen animerede ham gentagne gange til at forsyne sin ejendom med et passende slot, og det blev dertil stillet i udsigt, at forøgelser af arealet i så fald ville kunne forventes. Bernstorff tog da sin beslutning og lod franskmanden Nicolas Henri Jardin udarbejde planer til slottet, der opførtes i årene 1760-65.

Bernstorffs brodersøn, Andreas Peter Bernstorff, der gjorde tjeneste i onkelens ministerium, var endnu ugift og havde ophold hos den ældre Bernstorff. Ofte foretog de to grever rideture sammen ud til de omliggende landsbyer og bymarker, og hvad de her hørte og så, måtte forfærde dem. Bøndernes fattigdom var over al forstand, bygningernes vedligeholdelse mere end forsømt, husdyrene magre og elendige og markernes dyrkningstilstand ringe. A. P. Bernstorff havde tidligere under et studieophold i England lagt mærke til de gode resultater, bønderne i Norfolk opnåede, og han var ikke i tvivl om, at man i landsbyerne omkring Bernstorff ville kunne nå frem til noget tilsvarende. Hans tilkommende svigerfader, rigsgreve C. G. Stolberg, havde på sit holstenske gods iværksat visse landboreformer, der hurtigt havde båret frugt, og da han blev hofmarskal hos enkedronning Sophie

Magdalene, formåede han sit høje herskab til at foretage et tilsvarende forsøg på sin ejendom Hørsholm. På baggrund af disse erfaringer udformede nu A. P. Bernstorff i samråd med farbroderen og dennes godsforvalter, Torkel Baden, en plan for en endnu mere vidtgående landboreform for de landsbyer, der lå til Bernstorff Gods, og det var rygterne herom, der skabte ængstelse og utryghed hos bønderne.

Der skulle ikke gå lang tid, før de fik indgående besked om, hvad der forestod. Byernes ældgamle jordfællesskab skulle ophøre. Hver mand skulle på eget ansvar drive den gård, der blev hans, og som tillige skulle være hans ejendom, og hoveripligten skulle afløses med penge.

Straks efter høsten 1764 tog det store værk sin begyndelse. Opmålingen af bondejorden blev foretaget af landmåleren Jacob von Wilster, og jordvurderingen skete for hver af landsbyerne ved to af byens egne mænd og to fra en af nabobyerne. De nye gårdes areal ville blive af forskellig størrelse, hvorimod alle gårde i samme landsby fik lige stort hartkornstilliggende, således at man måtte kunne gå ud fra, at alle gårde fra begyndelsen ville være lige gode. Efter gentagne reguleringer nåede man frem til en fuldt retfærdig fordeling af jorderne, hvorved hver af bøndergårdene i Gentofto ville få tillagt 9 tdr. 7 fdk. hartkorn.

Over for bøndernes genstridighed og åbenbare misfornøjelse stod J. H. E. Bernstorff til tider vaklende, men opmuntringer fra formående og fremsynte mænd styrkede ham i den beslutning, han havde taget, og den 10. september 1765 fordeltes gårdene på Gentofto bymarker ved en lodtrækning, der fandt sted på det nyopførte Bernstorff Slot.

Blandt bønderne var spændingen på kogepunktet. Ville man blive blandt de heldige, der fik tildelt en af lodderne inde i landsbyens trygge nærhed, eller skulle man forvises ud til de magre udmarker og det nøgne oredrev, fjernt fra naboer og genboer og landsbysmediens hyggelige sladre-atmosfære, fordømmes til kamp med en jord, i hvilken ploven aldrig havde trukket en fure?

»Gamle Niels Andersen« var en af disse uheldige; Onsgården ude ved stranden var faldet i hans lod. Mens andre af hans byfæller med koner og børn, alle i søndagsstadsen, gik ud for at tage deres fremtidige jorder i øjesyn, drog Niels Andersen hjem til sin gård ved Gentofto bygade og lagde sig til sengs, syg af bedrøvelse og helt ude af sig selv. Da han de følgende dage ikke stod op, smittede hans fortvivlelse af på konen, der lagde sig i alkoiven ved siden af.

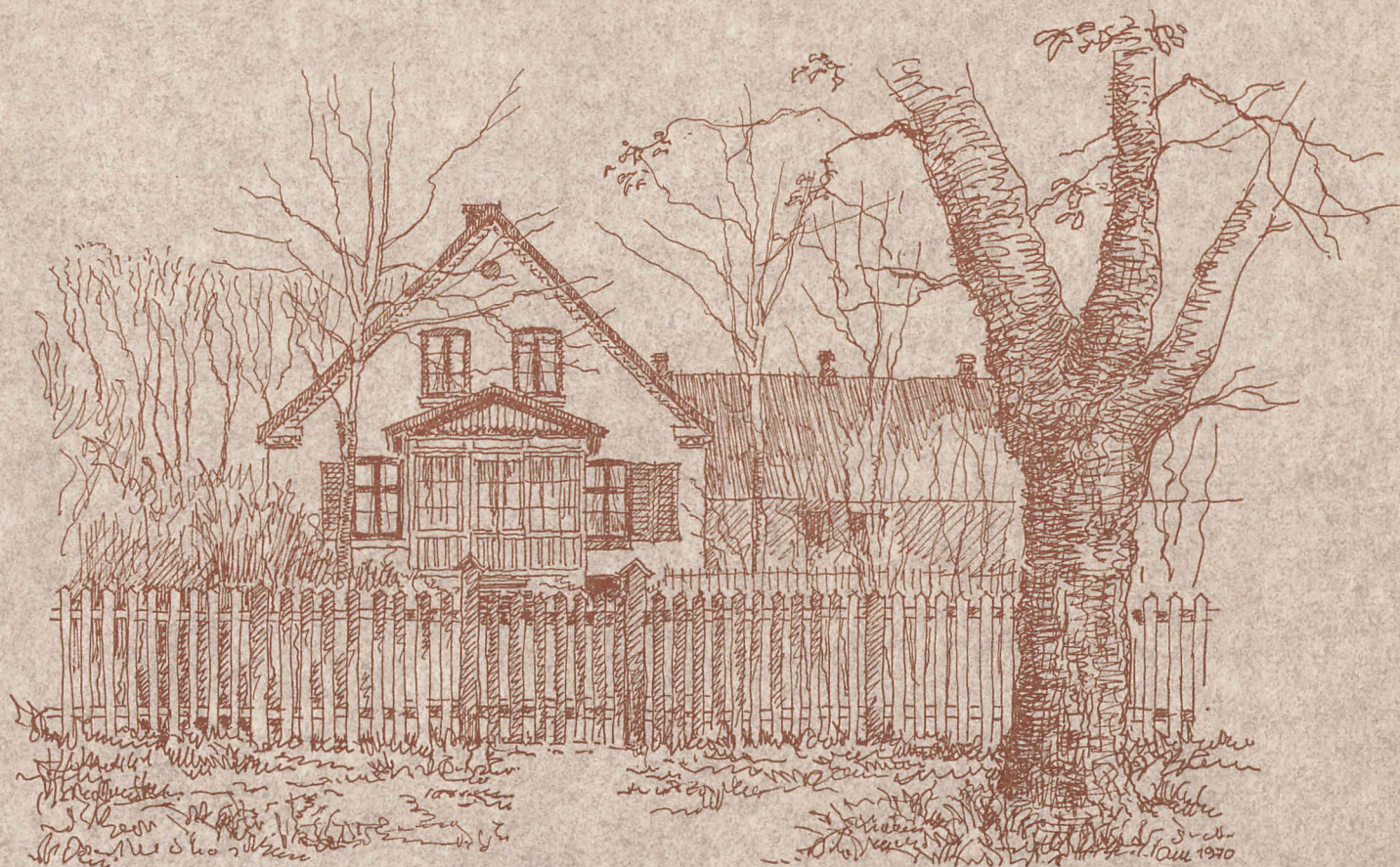
Venner og naboer søgte at rejse Niels Andersens faldne mod, men intet hjalp, heller ikke herskabets tilsagn om en præmie på 2-300 rigsdaler og skattelettelse for de første 2-3 år, når han flyttede sin gård ud på jorderne. J. H. E. Bernstorff kom selv og besøgte ham og rettede til ham de profetiske

ord: »Tag, min gode, gamle mand, tag den lod, der er tilfaldet dig, og dine børnebørn vil velsigne dig og mig!« Men Niels Andersen blev liggende. Han begyndte at skrive bønskrifter til kongen, afmalede i en halv snes henvendelser sin sørgelige skæbne, men intet af dette frugtede. Så skete pludselig det forunderlige. Niels Andersen skiftede sind, stod op og erklærede sig tilfreds med en skattelettelse, hvorefter han af alle kræfter gik i gang med den store opgave, der ventede ham.

En øjeblikkelig udflytning af gårdens bygninger fandt dog ikke sted; ikke før i 1774 opbyggede Niels Andersen sin gård ude på hjørnet, hvor Nådehøjsvejen stødte til Strandvejen. Efter egnens gamle byggeskik blev stuehuset lagt i øst-vest. Navnet Onsgård var dog ikke Niels Andersens opfindelse. Gården var opkaldt efter Onsagrene, der indgik i dens areal. Det er mest sandsynligt, at det er Torkel Baden, muligvis i samråd med landmåleren, der har navngivet gårdene under Bernstorff gods.

I løbet af få år fik Niels Andersen og hans kone sat Onsgården i god drift. Traditionen vil vide, at de to ældre ægtefæller omhyggeligt opsamlede de tørre kokasser på marken for at spare på tørvene, en fremgangsmåde, der vel ikke var ualmindelig, men som normalt var overladt til fattigfolk. Til gengæld fandt Niels Andersen ud af at tilføre sine marker gødning på anden måde. I hovedstaden fandtes der på denne tid en mængde brændevinsbrænderier, og mange af brændevinsbrænderne havde kohold, der hovedsagelig levede på brænderiets affaldsprodukter. Når nu Niels Andersen havde solgt et læs tørv eller hø i København, fik han et læs gødning med hjem i stedet for at køre tilbage med tom vogn, og brændevinsbrænderne, der tit havde kvaler med at skaffe plads til møddingen, betragtede Niels Andersens gødningskørsel som en vennetjeneste. Det kendtes snart på hans afgrøder, og de andre bønder tog ved lære deraf.

Både Niels Andersen og hans kone havde forstand på penges værd, og de endte deres dage som holdne folk. Da de afstod Onsgården til sønnen Niels Nielsen, kunne de samtidig udbetale 200 rigsdaler til en anden søn, 100 rdl. til en gift og 150 rdl. hver til to ugifte døtre. Og så havde Niels Andersen endda allerede på dette tidspunkt betalt sin gæld til Bernstorff gods. Værdierne havde fundet trivsel på hjørnet af Strandvejen.



Sdr. Onsgård – før 1907.

Naboer

Helt uden naboer var Niels Andersen dog ikke, da han i 1774 flyttede sin gård ud til hjørnet. Tre landsteder og et traktørsted havde delt arealerne syd for Nålehusvejen, og det var blandt andet Nålehøjshuset og et andet gammelt vangehus, der var ophøjet til lyststeder.

Det ældste af disse hed Lille Lokkerup og lå på Københavns grund, men havde jorder, der strakte sig ind over Gentofte sogneskel. Det var en trelænget gård, der lå på Strandvejens vestside, omgivet af have og mark, og på vejens anden side strakte sig endnu en have og en mindre ager ned til stranden. Stedet tilhørte i 1720-erne kommandørkaptajn Christian Koningh, men kom i 1733 efter et par ejerskifter i kgl. møntmester Christian Winekens besiddelse. Den nye ejer syntes ikke om gårdens navn, og han kaldte den derfor Mariendal efter sin hustru.

Da landstedet nogle år efter Winekens død kom i hænderne på den københavnske byggespekulant Philip de Lange, delte denne 1757 ejendommen i to dele, Store og Lille Mariendal, og opførte nye bygninger på begge parceller. Den del af ejendommen, der lå på Københavns grund, var Store Mariendal, medens Lille Mariendal hørte under Gentofte. Det var et toetages stuehus med to sidebygninger, alle opført i 1764, og her boede Philip de Lange selv i en årrække. I 1790 blev Lille Mariendal købt af kirurgen, professor Heinrich Callisen. Både han og hans hustru, Maria Amalia Walker, befandt sig overmåde vel på gården. De lod et stort og smukt haveanlæg udføre og forøgede ejendommen ved køb af den strandgrund, der lå lige over for Lille Mariendal på den østlige side af Strandvejen. Både professoren og senere hans kone blev boende her, så længe de levede, og senere tider har bevaret familiens navn i Callisensvej.

Men Christian Koningh, der havde ejet Lille Lokkerup, følte sig vedblivende tiltrukket af egnen. I 1733 erhvervede han et lille vangehus, der lå i nærheden af Nålehøjshuset. Her opførte han nu en lystejeendom, som han slet og ret kaldte Lokkerup, og her boede han til 1748. Den næste ejer var justitsråd Johan David Heller, en indvandret tysker, der var begyndt som kammertjener hos Christian den Sjette, og da han hurtigt kom i kongens yndest, var springet til et statsembede ikke noget usædvanligt for de tider. I 1736 blev han toldinspektør og 5 år senere stempelpapirforvalter. Også Heller tog livet af navnet Lokkerup og kaldte stedet Hellerup efter sig selv. Ti år senere skiftede gården atter ejer, da Hellers enke solgte den til storkøbmanden John Brown.

John Browns livsskæbne var langt ud over det sædvanlige. Han var skotte og havde deltaget i sine landsmænds forsøg på at genindsætte huset Stuart på tronen i Skotland og England, men efter at disse bestræbelser havde lidt skibbrud ved det afgørende nederlag i 1746, måtte den 23-årige John Brown forlade sit fædreland. Han drog til Danmark, oprettede sit eget handelshus, og var snart inde

i en strålende karriere. Netop i denne »florissante tid«, da langvarige krige skabte megen ravage i Europa og siden også i Amerika, var der de fineste betingelser for at drive handel fra et neutralt land, og i Danmark skabtes i denne periode ved dristighed og held mange betydelige formuer; også John Brown blev hurtigt en velhavende mand. Ved sit ægteskab med en datter af storkøbmanden og værftsejeren Peter Appleby fik han tilknytning til den merkantile inderkreds og opnåede titlen generalkrigskommissær.

Ved siden af sin handel nærrede Brown en ikke ringe landøkonomisk interesse, og det var hans hensigt på sin nye ejendom at iværksætte en række forsøg, der skulle tjene til landbrugets forbedring. For at kunne råde over et tilstrækkeligt areal hertil fik han i 1761 kongens tilladelse til, at et stykke af Nålehøjsagrene og gentoftebøndernes oredrev blev udskilt af fællesskabet og tillagt Hellerup. Omtrønt samtidig købte han Nålehøjshuset og dettes grund, således at Hellerup efterhånden var forvandlet til en regulær landbrugsejendom.

Der kom blot intet ud af alt dette. I 1764 solgte Brown Hellerup til en københavnsk borger, Sivert Finck, der fik bevilling til at holde traktørsted, et foretagende, der dog kun blev af kort varighed. Virksomheden ville ikke trives, og i 1767 blev Hellerup overtaget af John Browns svigerfader, Peter Appleby. Af dennes arvinger fik Brown 1776 atter skøde på ejendommen. Fra denne tid skrev sig det hvide, toetages lysthus, der var opført på Nålehøjsvejens andet hjørne, og som således var Onsgårdsfolkenes genbo. Det var denne bygning, der med tiden skulle få navnet »Spøgelseshuset«.

Da 1700-tallets krigslarm med afslutningen af Den nordamerikanske Frihedskrig pludselig hørte op for en tid, ændredes også med ét slag de merkantile konjunkturer. Der kom vanskelige år for dem, der ikke havde dækket sig ind i tide, og det havde John Brown ikke. Hans firma måtte træde i likvidation i 1788, og hans mange ejendomme kom under hammeren. Men da havde han forlængst afhændet Hellerupgård, som stedet nu kaldtes, og det blev en anden handelsmatador, konferensråd Erich Erichsen, der i 1802 lod franskmændene Joseph Ramée skabe den hovedbygning, der blev Hellerupgårds pryd gennem de følgende halvandet hundrede år.

Når det i sin tid ikke lykkedes for Sivert Finch at puste liv i en traktørvirksomhed på Hellerup, havde det blandt andet den årsag, at der i umiddelbar nærhed lå en anden beværtning, som havde sat sig fast i publikums bevidsthed. Indkilet mellem Store og Lille Mariendal lå et lille hus, der kaldtes Sandhuset. Her var der på et eller andet tidspunkt i løbet af århundredet indrettet et udskænkingssted, der havde fået det folkeskabte navn »Slukefter«. Det var her, sommerens skovgæster indtog den sidste hjertestyrkning, inden de endeligt rettede kursen mod hjemmet i hovedstaden.



»Spøgelseshuset« ved hjørnet af Strandvejen og Hellerupvej 1895 (vis à vis Sdr. Onsgård).

»Tag i Slukefter ind,
gammelt øl med en pind
eder til valet vel lyster!«

Det var denne specialitet, stærkt, lagret øl med tilsætning af en snaps rom, der lokkede de hjemvendende, for så vidt vel også dem, der drog den anden vej, som det ikke synes, at Slukefter har manglet søgning heller i døgnets lysere timer. Så gjorde det ikke så meget, at den enkelte utilfredse gennem et af den tids læserbreve fik luft for sin gnavenhed, således som det i 1818 i »En Udflugt til Dyrehaven« skildres i følgende vendinger:

»Hvo gaaer i Lummervarme vel nogensomhelst Skygge forbie! Vi gik derfor ind i den ihvorvel höist ubetydelige Slukefters Have, og nøde her et Par Glas Mælk. En Egenhed er det virkeligt, at Manden, som er dette Steds Eier, og som efter al Rimelighed formedelst Stedets Beliggenhed, synes at kunne fortiene overordentligt meget, med alt det ikke synes at have havt i Sinde at gjøre det allermindste til Publicums Tilfredshed og Beqvemmelighed. Her gives kun et eget Værelse for Reisende, den saakaldte Skjænkestue, hvorigiennem man skal passere, undtagen, og her træffer man som oftest en kiædsommelig Mængde Mennesker, der have drukket, som man kalder det, over Tørsten, og som kritisere paa deres Viis de igiennem Værelset gaaende. Har man nu endeligen giennemgaaet denne smukke Mønstring, og kommer lykkeligen og vel op i den saa kaldte Stadsestue; saa er man endda lige nær; thi – har man Lyst til Noget, har man atter det Uheld, at være nødsaget til at gaae, nej rettere sagt, trænge sig igiennem Skjænkestuen, og da – faaes der, som oftest intet uden ubeskiedne, for ikke at sige, grove Svar, af en uartig Tøs. Sandt nok, man maae betænke, at dette Sted er intet Tracteursted, men blot en simpel Kroe; men med alt det synes det dog alligevel, som at det fortiener at kaldes en Synderlighed, at Eiereren ikke falder paa at foranstalte en bedre Indretning; dog kanske at Manden er meer end rig!«

Det kan herefter ikke overraske, at Slukefter fremdeles kunne sole sig i publikumsgunst.

Hellerupgård og dens omgivelser var en idyl. Intet menneske kunne erindre, at det nogen sinde havde været anderledes. Men 1800-tallet var ikke blevet mere end godt ét år gammelt, før billedet skulle ændre sig. Napoleonskrigenes dønninger nåede omsider ind i de fredelige, danske farvande.

Påske 1801 stundede til. Selv om den danske regering var klar over, at der var fare på færde, forplantede nervøsiteten sig næppe til den almindelige befolkning, og beboerne omkring Strandvejens hjørne kunne hver dag skue ud over et fredfyldt Øresund. Da strøg den 30. marts en stor engelsk flåde ned gennem Sundet og ankrede op lidt nord for indløbet til København. Udsigten havde pludselig forandret sig. Mod nord lå mere end et halvt hundrede engelske orlogsmænd i en truende linie, og til den anden side arbejdedes der af alle kræfter på at få en spærrelinie af blokskibe lagt ud foran indsejlingen til hovedstaden, al den stund den danske flåde endnu lå i sin rolige vinterhavn.

Skærtorsdag morgen den 2. april gled en engelsk flådeafdeling sydover, og medens kirkeklokkerne i by og på land ringede til gudstjeneste, begyndte kanonerne brag at blande sig med klokkeklangen. I de følgende fem timer var luften én dirrende torden, og søndenvinden fejede den tætte røg af krudt og brand i tætte skyer op langs kysten. Næppe nogen af tilskuerne på stranden ved Hellerup følte nogen umiddelbar fare, og dog var der enkelte kugler, der forvildede sig ind på stranden og kostede menneskeliv.

Trods heltmodig dansk modstand blev kampen for ulige. Regeringen måtte gå ind på de engelske krav, og efter kort tid var Øresund atter så fredeligt som før. På Hellerupgård kunne konferensråden og hans franske arkitekt uforstyrret gå i gang med at opføre den nye hovedbygning.

Fem år gik hen i fred, mens spændingen mellem nationerne levede videre og omsider skærpedes så stærkt, at den mægtige flådemagt på den anden side Nordsøen på ny følte sig foranlediget til at demonstrere sin vilje og sin styrke.

På dansk side syntes dog ingen frygt at gøre sig gældende. En engelsk flådeafdeling passerede den 3. august 1807 ind gennem Øresund og vekslede på normal vis venskabelig salut med Kronborg, og senere stødte flere enheder til, så der ved månedens midte var samlet omkring et halvt hundrede engelske krigsskibe ved Vedbæk. I hovedstaden var stemningen fattet, hvorimod der i almenheden op langs kysten begyndte at herske nogen uro. Da den fremmede flåde den 15. august lagde sig nær ind til kysten, blev der af sognefoged Hans Jensen i Holte sendt en rytter til København med følgende melding: »Den engelske Flaade har nærmet sig saa tæt til Land, som den kan komme imellem Skodsborg og Vedbæk, og alt Folket er saa bedrøvet og frygter for, at de gaae i Land i denne Nat.« Den følgende dag var en søndag. Ved totiden om morgenen blev der fra København udsendt en re-

kognosceringsstyrke, der blandt andet omfattede 200 mand af Sjællandske Rytterregiment. Et par timer senere sprængte ryttere ind ad Strandvejen med melding om, at landsætningen af engelske tropper nu var i fuld gang.

Befolkningen stod uforstående over for det, der skete, da alle vidste, at der ikke herskede krigstilstand mellem England og Danmark. Der opstod ingen panik, selv om de mangehånde rygter, der svirrede, ikke bidrog til at dæmpe en begyndende uro. Fra den engelske landgangshær blev der omdelt en proklamation, der var trykt på engelsk, tysk og dansk. Det hed heri:

»H. M. Kongens af Storbritaniens Matroser og Soldater skulle, saa længe Eders Forhold tillader det, behandle Sjælland som en Provins af en med Storbritanien i Alliance staaende Magt, hvis Territorium har den Ulykke at være en Skueplads for Krigen. Alle deres personer, som blive fredlig i deres hus, skal blive respected og beskyttet, og den strengeste Disciplin holden.

Givet paa Kysten af Sjælland d. 16de August 1807.

J. Gambier

Admiral af det blaae Flag og Befalingshavende paa Flaaden i Østersøen.

Cathcart

General-Lieutenant og Befalingshavende over Britiske Tropper i Norden og Europas Continent.«

Som en vifte spredte de engelske styrker sig ud over egnen nord for hovedstaden. Ad Strandvejen nåede en kolonne på selve landgangsdagen frem til Charlottenlund, hvor den gik i bivuaak, og dagen efter fortsattes fremrykningen så langt som til Svanemøllen, hvor englænderne straks gik i gang med at anlægge et batteri. For den lokale befolkning var der nok at se på: jægere i grønne og infanteri i røde uniformer, højskotter i kilts, men det, der især fik i hvert fald den mandlige side af beboerne til at gøre store øjne, var englændernes heste. Pragtfulde dyr, dobbelt pragtfulde i sammenligning med de beskedne krikker, bønderne var vant til at omgås! Men dette forhindrede dog ikke, at de fremmede tropper forsynede sig med nogle af de anvendelige trækheste, de fandt på egnen.

Alle de store landsteder langs kysten fik belægning, og Lord Cathcart, der var øverstbefalende for landstyrkerne, tog hovedkvarter på Hellerupgård. Her ved vejhjørnet var der bekvem forbindelse til alle sider, og da udsigten over Øresund var fri både mod nord og syd, kunne han ikke ønske sig et fortrinligere sted. Her havde man tillige »Spøgelseshuset«, der blev indrettet til kvarterer for adjutanter og ordonnansofficerer.

Hjørnet af Strandvejen blev for en tid egnens livligste og tillige stærkest bevogtede sted. Døgnet igennem var ordonnanser med opsadde heste i gården parate til øjeblikkelig udrykning, og bestandig kom ryttere udefra ridende ind med meldinger. En af generalens højere officerer var Sir Arthur Wellesley. Ingen kunne ane, mens han boede på Hellerupgård, at han otte år senere som Hertugen af Wellington skulle blive den, der tilføjede Napoleon det afgørende nederlag ved Waterloo. Et par dage hen i ugen lod admiral Gambier sig sætte i land på stranden ved Hellerup for at aflægge hovedkvarteret et besøg, men han blev der ikke længe. Han befandt sig nu bedst om bord på sit flagskib. Nysgerrige skarer var her hver time på døgnet, i hvert fald i begyndelsen. Senere kønedes interessen kendeligt.

I det hele taget var den lokale befolkning stærkt i vildrede med, hvilken holdning den skulle indtage. De fleste har sikkert fundet klogest at holde sig, hvor de var, »blive fredlig i deres hus«, og så ellers tage tingene, som de kom. For at noget måtte komme, kunne ingen være i tvivl om. Man levede under krigens lov, og når det gjaldt de fremmede troppers forsyninger med proviant og brændsel, havde man kun at aflevere.

Der skete ingen plyndringer i større stil. Lad være, at der straks den første dag blev hentet nogle køer fra markerne, og at en del plankeværker blev til pindebrænde, stort set blev alle rekvirerede forsyninger betalt med klingende mønt.

En skildring, der et par måneder senere kunne læses i »Nyeste Skilderie af Kjøbenhavn«, er sikkert farvet af den stemning, den følgende tids begivenheder havde skabt:

»Det første, Som de Engelske Officerer foretog sig, da de vare komne i Land, var at udsøge de bedste og skjønneste af Bøndernes Heste, og at studse Halen paa sin Engelsk. Skjørtekarlene – saaledes kaldtes Bjergskotterne nu paa Landet – bemægtigede sig Qvæg, Fjerkræ ectr. Soldaterne løb med blanke Sabler omkring i Landsbyerne, og huggede efter Ænderne i Kjærene, naar de ikke strax kunde faa Kløer i dem. Bønderne fik jammerlige Prygl, naar de ikke strax vilde lystre deres Befalinger. I de sidste Dage betalte de vel tildeels, hvad de fik, men Betalingen var ogsaa derefter. For 6 fede Lam (hvoraf hvert idetmindste var 5 Rdlr. værd) og 2 Køer betalte de f. Ex. en Bonde 8 Ducater.«

Udskejelser har næppe kunnet undgås. Men i store træk kan det slås fast, at hverken mishandlinger af befolkningen eller meningsløs ødelæggelse af ejendom havde fundet sted.

Landsætningen af det engelske artilleri fandt sted ved Skovshoved. Det var betydelig vanskeligere end infanteriets landgang, også fordi danske kanonbåde her greb forstyrrende ind, men under en-



»Slukefter« ca. 1860.

gelsk flådedækning kom både kanoner og skansemateriel på det tørre, således at armeringen af Svanemøllebatteriet kunne foregå efter planen. Langs stranden var engelsk mandskab beskæftiget med at fylde sandsække, medens de andre steder i sognet gik i gang med at binde faskiner.

Af og til stod danske kanonbåde til søs og optog duel med Svanemøllebatteriet. Søndagen efter landgangen blev dette endda temmelig stærkt medtaget, men det blev snart udbedret og yderligere forstærket. Under udfaldet fra Classens Have den 26. august blev batteriet atter taget under ild fra søsiden, og samtidig havde kanonbådene til opgave at bestryge det engelske hovedkvarter på Hellerupgård. Til alt held undgik det smukke landsted enhver form for ødelæggelse.

Hovedstaden var hurtigt blevet indesluttet. Ingen udenfor vidste, hvordan stemningen var derinde, lige så lidt som man i København havde mindste underretning om, hvad der i det hele taget skete uden for voldene. Men med den engelske øverstbefalendes gentagne opfordringer til kapitulation forstod man inde i byen, at det værste forestod.

Onsdagen den 2. september forløb uden skærmydsler. Omkring hovedkvarteret kunne nysgerrige tilskuere ikke undgå at lægge mærke til en betydelig aktivitet. Ordonnanser strøg bestandig frem og tilbage mellem Hellerupgård og det danske hovedkvarter på Hotel d'Angleterre, hvor general Peymann havde taget ophold med sin stab. Generalen selv var sengeliggende med et sår, han havde fået under et af udfaldene.

Endnu ved solnedgang var vejret smukt og sommervarmt, og mange mennesker havde ladet sig lokke ud til stranden ved Charlottenlund og Hellerup. Ved halvottetiden opskræmtes disse skarer af en pludselig og voldsom kanontorden, der kom både fra de engelske landbatterier og fra krigsskibene ude på Øresund. Bomber, brandraketter og gloende kugler haglede ned over byen, og snart farvedes aftenhimlen af skæret fra de brande, der var opstået. Forfærdelse og vrede greb nu tilskuerne, og den vennesele holdning, hvormed man hidtil fra manges side havde mødt besættelsesmagten, blev genstand for et brat omslag.

Ingen i omegnen fik søvn i øjnene den nat. Lige til kl. 8 næste morgen varede den stærke kanonade; der hørtes herefter kun spredte skud. Men hen imod solnedgang begyndte bombardementet igen, og denne gang standsede det ikke før den følgende eftermiddag. Dagen igennem så man tykke røgskyer bølge op over den ulykkelige by, og mange gik omkring i frygt og bæven for den skæbne, der kunne have ramt slægt og venner inden for voldene.

Den næste nat gik på samme måde; først ved aftenstid lørdag den 5. september holdt skydningen op. Men nu flammede en voldsom brand højt op over husene inde i byen. Det var Københavns var-

tegn, tårnet på Frue Kirke, der stod som en brændende fakkellod over et vældigt ildhav. En næsten lammende bestyrelse og sorg måtte gribe enhver, der var vidne til ulykken.

En rytter sprængte ind på Hellerupgård. Han kom fra general Peymann med anmodning om våbenstilstand. Men den ordonnans, der snart efter galopperede i modsat retning, medbragte et afslag. Den stakkels sårede kommandant vidste hverken ud eller ind. Han havde ingen forholdsordrer modtaget fra regeringen, hvorimod en kreds af ansete borgere i København indstændigt opfordrede ham til at opgive modstanden. Endnu søndag formiddag var der en livlig trafik af parlamentærer frem og tilbage ad Strandvejen. Lidt efter middag forlod Sir Arthur Wellesley med to officerer det engelske hovedkvarter og red af sted til et sted på Østerbro, hvor de mødtes med de danske underhandlere. Hele natten stod forhandlingerne på, og hen under morgenstunden den 7. september underskrev general Peymann kapitulationen. De engelske officerer bragte dokumentet til Hellerupgård, hvor det blev undertegnet af Lord Cathcart og admiral Gambier.

Spændingen var på dansk side vejet for en dump følelse af sorg og magtesløshed. Men dette blev til vrede og had hos dem, der i de følgende dage stod på stranden og så, hvorledes den danske flådes stolte skibe ét for ét slæbtes ud til den engelske stridsmagt.

Endnu i fire dage efter overgivelsen var Hellerupgård begivenhedernes centrum. Så forlod den engelske øverstbefalende stedet og tog med sin stab ophold i Kastellet.

Indtil hen i oktober forblev de engelske tropper i hovedstaden og dens nærmeste omegn. Den 18. om aftenen gik Lord Cathcart atter om bord i flåden, medens hærstyrken samledes på strandmarken mellem Hellerup og Charlottenlund. Inde på den flade strand blev der indrettet en interimistisk bro af et par fladbundede fartøjer, på begge sider flankeret af kanonbåde med skytset rettet mod land-siden. Stormfuldt vejr forsinkede udskibningen et par dage. Så bragtes først heste og artilleri på store transportflåder ud til skibene, og til sidst gik infanteriet ud i de ventende både. Som en sidste hilsen blev broen stukket i brand, og først, da alle øvrige fartøjer var uden for skudvidde fra land, fulgte kanonbådene efter.

Stranden blev besat af danske soldater. Folk fra egnen strømmede til for at se, hvad englænderne måtte have efterladt. Oppe på stranden stod en enkelt stor kanon, og seks andre blev af danske matroser fisket op af vandet. Lidt ud mod Charlottenlund lå to danske flådefartøjer efterladt næsten ubeskadiget. Ved »Slukefter« stod en dansk kanonbåd på grund med kappede master, og helt ude på Saltholm Flak skimtede man tre grundstødte orlogsskibe.



Hellerupgård – formentlig omkr. 1900. Bygningen er opført 1802 efter tegning af den franske arkitekt Joseph Ramée. Den omtrent samtidige Øregård lignede den næsten til forveksling.

På strandmarken lige i udskibningsbroens nærhed havde englænderne anlagt et gravsted for nogle af deres faldne. En sparsom beplantning voksede med tiden op til en gruppe store træer, der gennem det følgende århundrede stod vagt omkring »Engelskmandens Grav«.

Som tiderne gik, blev »Adelvejen ad Helsingør til« i stigende grad almenhedens vej ad skoven til. Ved »skoven« forstod man i mangfoldige år Gyldenlund, hvor den tidligere kongelige kammertjener Jacob Petersen i 1663 havde indrettet det traktørsted, hvis navn hele skoven kom til at bære, indtil den i nyere tid blev til Charlottenlund Skov.

Det var i virkeligheden Jacob Petersen, der lærte københavnernes at tage i skoven. I hans værtshus var det tilladt alle og enhver »Bryllup, Barsel eller anden Samqvem og Convent at lade anrette«, og selv om det måske fra begyndelsen var det kørende publikum, der benyttede sig af hans gæstfrihed, fandt også den jævne portion af hovedstadens befolkning vej til Gyldenlund på sommerens søndage. For den familiefader, der med kone og børn skulle vandre på sine ben fra Københavns porte til den grønne skov, blev det en virkelig »heldagstur«, og mere end en enkelt gang i løbet af en sommer vovede familien sig næppe ud på denne ekspedition. Men havde man lidt penge på lommen, blev der med tiden rige muligheder for at få læsket en udtørret tunge, hvis man undervejs søgte hjælp et eller andet sted i den perlerække, der efterhånden prydede Strandvejens linie: Vartov Kilde, Store Tuborg, Norgesminde, Slukefter og Constantia.

Så kom imidlertid hen i 1700-tallet Kirsten Piils Kilde i ry, og over for denne konkurrent med sin Dyrehavsbakke måtte Gyldenlund se sig distanceret. Men de bedre tider vendte tilbage. Herom skriver professor C. E. Werlauff i 1860-erne i sine erindringer:

»Efter krigen 1807, da Mange af den simplere Borgerstand begyndte at indskrænke sig, søgte man især om Søndagen til Fods til Charlottenlund, og uden Tvivl var det fra denne Tid, at der her anbragtes Telte og indrettedes Beværtningssteder; når Veiret om Søndagen var godt, kunne man see Folk i Mængde strømme dertil ud af Nørreport, Familier med Barnevogne og Kurve, hvori de havde Fødevarer til Aftensmaaltid. Med Krigens Ophør 1814 synes disse Toure ingensinde at være op-hørte, deels af Vane, og fordi der nu var blevet aabnet Leilighed til der at erholde Forfriskninger«. Nu bør man dog ingenlunde tro, at hovedmængden af skovgæsterne nøjedes med »apostlenes heste«. Hyrevognskuskene havde nok at gøre sommeren igennem, naturligvis særlig om søndagen. De gamle, holstenske kurvevogne var blevet afløst af de kendte »kaffemøller«, vogne med flere tvær-sæder bag hinanden. Det var på en af disse, den jyske landsbydegn Anders Tikjøb efter Adolf Rosenkildes skildring sad indeklemt mellem fiskerkonerne fra Skovshoved, da han foretog sin berømme-lige rejse til hovedstaden. Endnu senere kom de moderne char-a-banc'er, der havde holdeplads på Trianglen, hvor hyrekuskene kappedes om at få deres vogne fyldt så hurtigt som muligt. Et genre-billede herfra tegnes i den næsten klassiske vise »Jomfru vil De med i Skoven?«

Lidt efter lidt var Strandvejens støvmasser blevet taget under en skøn som behandling. Det hjalp vel ikke stort, at man i 1803 helt ude ved skoven havde anlagt en gangsti langs vejen. Et betydeligt større fremskridt var det, da grundforbedringen afselve vejbanen fra Slukefter til Charlottenlund tog sin begyndelse i 1821. Da dette vejarbejde krævede en større mængde kampesten, fik entreprenøren tilladelse til at hente materialet fra oldtidsgravene i Dyrehaven, men denne trafik blev der sat en stopper for, da stadskonduktøren i København, professor Rawert, gjorde Den antikvariske Kommission opmærksom på misbruget.

I løbet af 1820-erne kom dog hele strækningen fra Slukefter til Bellevue under behandling. Resultatet synes foreløbig ikke imponerende. I 1833 rapporterede amtets vejsyn, at vej materialet indeholdt både flint og runde sten, »ogsaa var dette Steenmateriale blandet med en Deel jordagtigt Snavs«. Mange løse sten lå på vejbanen, og grøftekanterne var mange steder så høje, at vandet ikke kunne afledes fra vejen. Om sommeren var støvet den værste plage. For at afhjælpe denne lod man foretage vejvanding i tørre perioder. Flere steder langs vejen opstilledes store træbeholdere på stolper, og når en beholder var pumpet fuld, kunne vandvognene køre hen og fylde på.

For at skaffe midler til Strandvejens øvrige vedligeholdelse lod amtsrådet i 1825 opstille en bom lige syd for Onsgårdens hjørne. Her skulle alle, der passerede vejen, holde ind og erlægge bompeng, en ordning, der kom til at eksistere i næsten hundrede år, og som selvsagt aldrig blev populær. Men bompengene fyldte godt i amtets vej kasse.

Gennem 1800-tallets første halvdel blev det mere og mere almindeligt, at københavnerfamilier i sommermånederne lejede sig ind hos beboerne i Strandvejens opland, men for mange var dette landliggerliv betinget af en kollektiv trafik. Det blev dagvognenes tid. I 1840-erne havde man en efter tiden og forholdene overraskende stor trafikhyppighed med dagvogne ad Strandvejen. Således kørte omnibusserne »Hertha« nr. 1 og 2 fem gange daglig i hver retning fra Store Købmagergade 13 til Bellevue, »Merkurius« 4 gange daglig fra Silkegade 17 og endelig »Figaro« på onsdage og fredage én gang i hver retning fra Borgergade 140. Men nogen hurtig befordring var det ikke, og det skal nok have været noget af en prøvelse for de familiefædre, der måtte bøde for familiens landophold med at tilbringe hele timer morgen og aften i en af Strandvejens rumlekasser. Man længtes efter noget bedre. Men hertil var tiden endnu langt fra moden.

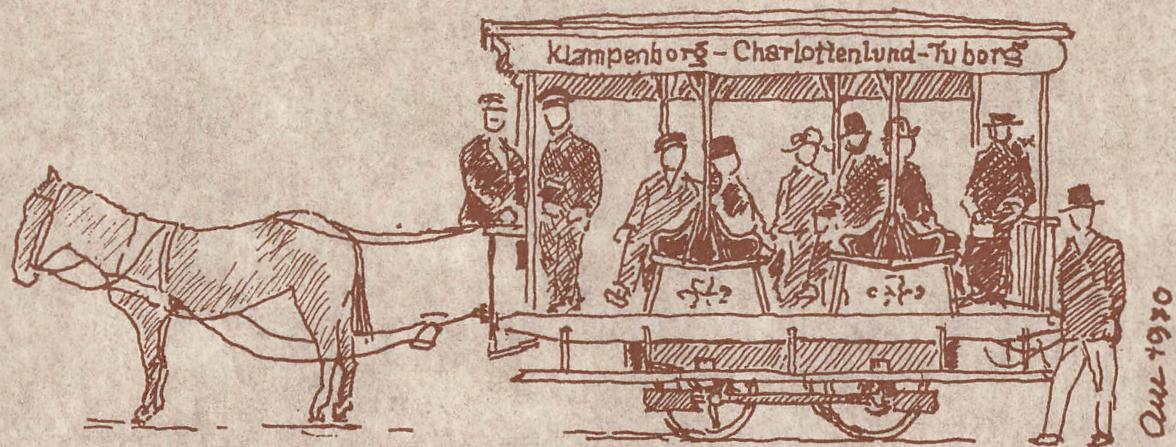
Til gengæld dukkede i 1869 pludselig nogle højst usædvanlige køretøjer op. Velocipeden havde vakt betydelig interesse på verdensudstillingen i Paris 1867, og det følgende år var der et københavnsk firma, der optog fabrikationen. Nogle unge mennesker fik lejlighed til på Langebrogade at foretage

øvelser med behandlingen af dette nye trafikmiddel, og lørdag den 16. januar 1869 meddeltes det i »Folkets Avis«, at der den følgende søndag ville foregå en opvisning i velocipedekørsel på Strandvejen. Mange tilskuere var kommet til stede for at tage vidunderet i øjesyn, og ved Constantia, der var opvisningens endemål, kunne publikum få lov til selv at forsøge. Af »Berlingske Tidende«s referat af begivenheden fremgår det, at flere af de tilstedeværende, der her for første gang prøvede maskinerne, »næsten lige strax« kunne benytte dem. Men ud over denne premiére kom velocipeden aldrig til at spille nogen rolle i Strandvejens trafikliv.

Når en indsender i 1871 i »Illustreret Tidende« hilser en sporvejslinie ad Strandvejen velkommen, var det kun et udtryk for den almindelige ønskedrøm. At der virkelig arbejdedes med tanken, var en anden sag og for så vidt ikke noget nyt. I 1862 havde løjtnant af infanteriet C. F. Garde fået koncession på anlæg og drift af en hestesporvej fra St. Annæ Plads til Tårnbæk; i 1865 var sporene lagt så langt som til Vibenshus og det følgende år helt til Slukefter, men derefter søgte og opnåede interessentskabet fritagelse for at videreføre linien. Først i 1883 blev planerne genoplivet, denne gang med C. F. Tietgen som en virksom deltager, og man stiftede »Strandvejens Dampsporvejselskab«. Allerede inden årets udgang kunne der foretages prøvekørsler, og søndag den 23. marts 1884 åbnedes linien for almindelig drift mellem Trianglen og Klampenborg. En forventningens glæde dannede optakten til et kapitel, der skulle få et sørgeligt forløb og en helt tragisk udgang.

Skylden for denne misére bør ikke ensidigt lægges på dampspurvognen. Som enhver nydannelse skulle den overstå sine børnesygdomme, men det havde man i almenheden svært ved at indse. Når der til tider skete en løbskørsel i dampspurvognens nærhed, var det vel lige så hyppigt kusen som hestene, der blev skræmt, men spurvognen fik skylden alligevel. Den blev trafikkens syndebuk og udpegedes som årsag til alle de uheld, der skete langs dens rute. Stemningen imod den piskedes op, ikke mindst gennem »læserbreve«, snart harmdirrende, snart ironiske. Lad følgende indlæg fra »Illustreret Tidende« i august 1886 være et eksempel på sidstnævnte kategori:

»Der ringes med Klokken. Der kan ikke tænkes noget mere idyllisk. Man holder Hestene an som i fordums Dage, naar der ringedes til Ave Maria, og folder Hænderne til en stille Bøn, medens den herlige Maskine buldrer forbi. Man tæller i Hast sine Lemmer, lukker Øjnene i en Slags from Hengivelse og frydes som en Lærke, naar man ved den paafølgende Opgørelse af Status finder dem alle i Behold.



Hestesporvogn fra 1890'erne – i 1902 afløstes hestesporvognen af el-sporvogn, der i begyndelsen fik strøm fra Tvørborg.

Dampsporvognen støder ikke og snøfter ikke som sine Medbrødre paa Skinnerne. Langt borte høres den, som naar der fejes Kanonkugler sammen paa et Loft, nær ved er den let paa Taa som en Legion Katte, der spasere hen over en Edderdunsdyne.«

Upopulariteten førte til, at dampsporvognen mistede sit publikum, og ruten begyndte at give under-skud. Efter en levetid på 9 år indstilledes driften på linien med udgangen af september 1892.

Iveren for at få sydebukken kvalt har nok været lidt for hastig. Man vidste, hvad man havde, men nu fik man intet i stedet. Der blev ganske vist gjort forsøg på at drive en hestesporvej, men det blev i løbet af kort tid et økonomisk nederlag. Først efter 5 års forløb lykkedes det for et konsortium af vognmænd at oprette »Hellerup Sporvejselskab« og få koncession for 5 år på hestesporvejsdrift ad dampsporvognens gamle rute. Selskabet gennemførte driften med en forsigtig økonomi. Således udskiftede man i perioder med slædeføre sporvognene med kaner. Det sparede udgifterne til sporens ryddeliggørelse.

I begrænsningen af koncessionstiden kunne man ane en forventning om, at mekanisk drivkraft atter skulle holde sit indtog på Strandvejen. Det nye århundrede var da heller ikke mange måneder gammelt, før man begyndte at tale om elektricitet.

Det førende navn i denne forbindelse var konferensråd Axel Heide, der havde erfaringer gennem ordningen af sporvejene på Frederiksberg og i København. Heide sikrede sig overtagelsesretten til den løbende koncession under forudsætning af, at de forhandlinger, han i 1901 havde indledet med Københavns amtsråd, førte til et positivt resultat. I løbet af sommeren 1902 gik sagen i orden. Et ny-stiftet selskab A/S »Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej« opnåede for 40 år koncession på elektrisk sporvejsdrift ad Strandvejen til Klampenborg, og da hestesporvognen den 30. november havde kørt sin sidste tur, tog teknikerne fat med etablering af køreledninger og skinnemateriel. Nøjagtig 6 måneder efter kunne den elektriske sporvejsdrift åbnes til Charlottenlund.

Der var dog en enkelt anstødssten. Med dampsporvognens epoke i erindringen måtte man regne med, at Strandvejens smalle profil ville vise sig utilstrækkelig også for de elektriske sporvogne. Derfor var der i koncessionsbetingelserne indføjet en bestemmelse om, at sporvejselskabet skulle bære en nærmere fastsat del af udgifterne, hvis en udvidelse af Strandvejen skulle vise sig påkrævet.

Hertil kom et krav om ydelse af bompeng. Selv om det næppe kunne gøres gældende, at en elektrisk sporvej udsatte vejbanen for egentlig slitage, måtte selskabet gå ind på at erlægge 3.500 kr. årlig i bompeng.

Dette beløb var unægtelig lettere indkasseret end den ikke særlig populære bomafgift, som de forbi-

passerende vogne måtte aflevere. Det er blevet sagt – og det skal aldeles ikke være nogen overdri- velse – at denne opkrævning gennem sommermånederne gav jævnt arbejde til fire mand, som på søndagene netop kunne nå at kaste de modtagne mønter gennem bomhusdøren ind i en dyngde på gulvet, og herfra østes udbyttet op i sække, når man nåede frem til døgnets mindre hektiske timer. Intet under, at bomforpagteren blev velhavende nok til at kunne opføre en større beboelsesejendom ved Strandvejen lige nord for Bomhuset.

Skildringer af Strandvejens tilstand omkring århundredskiftet er stadig ikke flatterende. Kørebanen var fremdeles en macadamiseret landevej med et solidt lag grus øverst, så at støvet, der i sommermå- nederne hvirvledes op af hestekøretøjer og sporvogne, gjorde passagen meget ubehagelig, medens pløret, godt blandet med hestegødning, i regnfulde perioder sprøjtede højt i vejret. Om vinteren kunne sneen ligge højt i lange tider, gå over til ælte og forblive urørt, indtil mildere vejrlig gjorde sig gældende. Der klagedes hyppigt til sognerådet, der gjorde sig ihærdige anstrengelser for at søge bedre tilstande hidført. Men sognerådet stod magtesløst. Strandvejen var amtsvej, og da amtsrådet beherskedes af repræsentanterne for de vestlige kommuner, mødte man i denne forsamling ingen større interesse for at lade Strandvejens problemer belaste amtets budget.

Omsider så dog en brolægning dagens lys, og i årene lige før den første verdenskrig indså man ende- lig, at tiden var løbet fra de gamle vejebomme. Strandvejen var ikke mere den eneste færdselsåre i nord-sydgående retning, og mange trafikanter fandt på at smutte om ad parallelvejene for at undgå bommen. Men da disse veje var private, kunne vejjerne ikke stiltiende lade dette uænset, og følgen blev opstilling af spærrebomme på privatvejene. Amtsrådet overlod da til Gentofte Kommune at søge knuden løst. Takket være et energisk arbejde af sognerådsmedlem, proprietær Nielsen-Havs- gaard, opnåedes en overenskomst, der accepteredes af amtsrådet og godkendtes af Rigsdagen, og fra 1. april 1915 blev bommene i Københavns Amt nedlagt.

Først i 1917 lykkedes det at finde frem til en ordning om Strandvejens hårdt tiltrængte omprofile- ring. Denne skulle foretages efter planer, der var udarbejdet af kommuneingeniør V. A. Westergaard, og fra 1. april 1918 overtog kommunen vejens renholdelse.

På dette tidspunkt passerede en senere anlagt sporvejslinie Strandvejens gamle hjørne. Det var kvar- tererne omkring Bernstorffsvej og Ordrupvej, hvis krav var imødekommet, da linien ad Hellerupvej åbnedes den 30. december 1908.

Sporvejsdrift ad Strandvejen blev aldrig rentabel, heller ikke efter at Tuborg-Klampenborg Selska- bet var overgået til NESA. Men da det måtte erkendes, at et kollektivt trafikmiddel ad denne stræk-



Bomhuset, Hellerup 1897. Strandvejen – mod syd.
Tuborg-flasken og vandbeholder til gavevandning i baggrunden.

ning var et uundværligt gode for borgerne, har kommunen år efter år dækket en stor del af det underskud, der blev. Imidlertid var det kun rimeligt, at man tid efter anden søgte at finde frem til den mest økonomiske driftsform. Efter en række forsøg blev det da i 1950 besluttet, at al sporvejsdrift skulle forsvinde fra vejene i Gentofte Kommune og sporvognene erstattes med énmandsbetjente trolleyvogne.

Et af Strandvejens problemer står fremdeles uløst. Strækningen fra Callisensvej til Margrethevej er blevet en »flaskehals« for den moderne trafik. Men når denne gêne til sin tid skal afhjælpes, bliver det sikkert uden om Strandvejen.

Den første Niels Nielsen på Onsgården havde giftet sig med Inger Larsdatter, steddatter af Peder Linnertsen på Kildegården. Hun medbragte foruden sin mødrearv på 400 rdl. udstyr »efter Landets Skik«.

Tre børn af dette ægteskab kom til at sidde på gårde i Gentoft Sogn. Datteren, Magdalene Nielsdatter, drog 20 år gammel ind som kone på Havsgården, og hendes to brødre, Niels og Anders, delte ved faderens død Onsgården i to halvdele, således at Niels overtog fædrenehjemmet Søndre Onsgård, medens Anders opbyggede Nordre Onsgård længere ude ad Strandvejen mellem de nuværende Margrethevej og Aurehøjvej.

Den anden Niels Nielsen var 38 år, da han i sommeren 1824 blev ejer af Søndre Onsgård. Den 5. november samme år blev han på Skjoldgården viet til den 23-årige Sophie Pedersdatter, og i to snese år sad dette ægtepar inde med gården. Tre af deres døtre døde som spæde; kun datteren Inger opnåede den voksne alder, foruden broderen Niels, der i 1843 blev konfirmeret med skudsmålet »meget gode Kundskaber og sædelig Opførsel«.

På denne tid begyndte det at blive almindeligt, at københavnerfamilier om sommeren lejede sig ind med hele deres husstand hos beboere langs Strandvejen. Således boede i 1853 komponisten Niels W. Gade som nygift på Søndre Onsgård. Han arbejdede i denne sommer på musikken til »Et folkesagn«, og det anses for sikkert, at »Brudevalsen« er blevet til i Onsgårdens stuer.

Kun godt et år senere døde den anden Niels Nielsen, og sønnen, som altså bliver den tredje i rækken af samme navn, styrede nu gården for moderen, indtil han selv overtog den i 1865. Han var på dette tidspunkt godt op mod de 40 og ugift. Han skildres som en høj og slank mand af »en rank Personlighed« – altså måske en smule stejl – man hans ansigtstræk var lidet kønne. Det vakte da almindelig forbavelse, da han i 1868 efter moderens død det foregående år giftede sig med en meget køn pige, der var 20 år yngre end han. Herom fortæller kredslæge Johan Lemche følgende anekdote:

I sommeren 1868 boede på Søndre Onsgård en københavnsk familie, der havde to tjenestepiger, en kokkepige, der nærmest var grim, og en mørkhåret, meget nydelig stuepige, Marie Lyng. Niels Nielsen savnede forståeligt nok en husmoder på sin gård, og i sin beskedenhed forsøgte han da lykken hos kokkepigen. Hun sagde nej. »Men«, føjede hun til, »Jeg tror nok, at Marie vil have dig!« Så friede Niels Nielsen til den kønne Marie Lyng og fik ja. Det blev et meget lykkeligt ægteskab.

Niels Nielsen håndhævede gennem mange år den skik, der havde været gængs blandt bønder fra arilds tid, at han tog naboens heste eller kreaturer op, når de havde revet sig løs og var kommet ind på hans jord. Han sendte derpå bud til ejeren, at han kunne hente sine dyr mod indløsning. Taksten



Strandvejen 161 ved Hellerupvej ca. 1900 set mod syd – det er Onsgårdens stakit i forgrunden t.h.
I baggrunden t.v. for vejen ses en vandbeholder til gadevandning.

var for en hest en mark og for et lam 4 skilling. Da Peter Lemche på Nordre Onsgård en gang på sin rugmark optog en af Niels Nielsens heste og nægtede at tage imod indløsningen, forstod Niels Nielsen, at herefter måtte denne gamle praksis være forladt. Han tog ikke senere noget op for sine naboer.

Den 13. november 1872 oplevede beboerne på Onsgården den voldsomme stormflod, der navnlig på de sydlige øer anrettede store ødelæggelser, men som også langs kysten af Øresund forårsagede betydelige ulemper. Hen over Onsgårdens strandmark skyllede frådende bølger, og vandet nåede helt op til Bomhuset. I »Sandmandens Hus« helt nede ved den daglige vandstand måtte beboerne krybe op på taget for at redde livet. Man forsøgte at undsætte dem med et hestekøretøj, men hertil var der alt for stærk sø. Først da det lykkedes at fremskaffe en båd, blev de forkomne mennesker reddet i land.

Den tredie Niels Nielsen døde i 1908, 80 år gammel; hans kone overlevede ham i 17 år. De oplevede begge, at deres gamle hjem måtte vige for den høje bebyggelse langs Strandvejen.

Da jernbanen fra København til Klampenborg åbnedes i 1862, fandtes der på strækningen kun to stationer: Hellerup og Charlottenlund. Hellerup Station var lagt lige syd for banens skæring med den gamle Nålehusvej, og den har fået sit navn efter Hellerupgård, hvis store park strakte sig helt op til banens terræn. Således var bynavnet blevet til før byen.

Fra stationen var der både mod syd, vest og nord fri udsigt over markerne, og selv om Hellerupgårds park mod øst spærrede for udsynet, fandtes der heller ikke til denne side nogen bebyggelse. Langs Strandvejens vestside lå kun de tidligere omtalte landsteder og beværtningen Slukefter; på østsiden var der kun bomhuset foruden et lille hus, der lå helt ude på Onsgårdens strandmark på det sted, hvor nu Hellerup Sejlklub har sin bygning. Det kaldtes i folkemunde »Sandmandens Hus«.

Omkring midten af 1860-erne var der på Strandvejens vestside mellem de nuværende Hellerupvej og Margrethevej kommet et par villaer og et lille landhus. I villaen nærmest Søndre Onsgård boede grosserer Wanscher; i den nordligste, der bar det »klingende« navn »Onsvilla«, åbnedes senere Hellerups første købmændsforretning. På østsiden af den samme strækning fandt man kun det lille idylliske, stråttækte og træklædte hus, der tilhørte afskediget kongelig fuldmægtig Herman Meyer. Det eksisterede lige indtil århundredskiftet, da det måtte vige for den høje bebyggelse »Strandborg«. Umiddelbart nord herfor lå Hellerups første smedie indtil omkring århundredets midte, da den flyttedes længere mod syd omtrent til det sted, hvor senere Tuborgpavillonen opførtes; et lille udhus, der lå ved siden af beboelseshuset, bar lige til sine sidste dage spor af sin oprindelige anvendelse, idet de jernringe, hvortil hestene blev bundet, mens smeden skoede dem, stadig sad i muren.

Den egentlige udstykning af villagrunde begyndte fra Nordre Onsgård. I 1868 lod gårdens ejer, Peter Lemche, til eget brug opføre villaen »Tertia«, der senere blev nr. 3 på Margrethevej, og i løbet af det følgende tiår bredte bebyggelsen sig langs sydsiden af Lille Strandvej. Der var endnu ikke tale om høj bebyggelse, da ejerne af både Søndre og Nordre Onsgård belagde deres jorder med villaservitut, bortset fra de først frasolgte parceller og de grunde, på hvilke gårdenes bygninger lå. Først hen i slutningen af firserne begyndte den store omvæltning, og manden, der gennemførte den, var den københavnske tømmerhandler Christian Ludvig Ibsen, senere betegnet som »Hellerups grundlægger«. Sammen med broderen A. F. Ibsen havde han ved flid og driftighed skabt en anselig formue, som var anbragt i ejendomme i København og på Frederiksberg, men C. L. Ibsen var klar over, at der i grundene ved de nye stationer nord for hovedstaden også lå store muligheder.

I året 1887 købte Ibsen for 319.000 kr. Hellerupgård af boet efter kammerherreinde Charlotte Margrethe Krag, og til denne erhvervelse føjede han to år senere traktørstedet Slukefter for 38.000 kr.,

og endelig afrundede han i 1895 for 35.000 kr. sine besiddelser med køb af landstedet Lille Mariendal. Han sad nu inde med 73 tdr. land, der begrænsedes af stranden, Tuborgvej, Rygårds Allé og Hellerupvej.

Ibsen tøvede ikke længe med at sætte en udstykning i gang. Efter en regulering og opfyldning langs stranden anlagdes endnu før 1890 vejene Frederikkevej, Marievej og Carolinevej. Et vejanlæg var på denne tid det eneste krav, der stilledes, for at grunde kunne betegnes som byggemodne. Der fandtes endnu hverken gas, vand, elektricitet eller offentlige kloakker. Hver af de nye parcelejere måtte på sin grund lade indrette en brønd, hvorimod Ibsen samtidig med udstykningen lod foretage spildevandsanlæg, således at der var afløb fra alle de udstykkede grunde. Han bebyggede ikke selv parcellerne, men solgte dem til private eller til byggekonsortier. Prisen var 2 kr. pr. kvadratalen.

Efter købet af Lille Mariendal gik Ibsen i gang med udstykningen langs de veje, han anlagde mellem Strandvejen og jernbanen: Ryvangs Allé, Svanemøllevej, Tuborgvej, Ehlersvej og Callisensvej samt den efter broderen opkaldte A. F. Ibsensvej, der senere har fået navnet Nordkrog. På disse arealer udførtes Hellerupgårds-kloakken, et særdeles effektivt spildevandssystem. Mellem Ibsen og Københavns og Gentofte Kommuner oprettedes den særlige overenskomst, at han ved stranden i Hellerup skulle anlægge en kloakpumpestation, beregnet på spildevandet fra de af ham udstykkede arealer. Hertil skulle Gentofte Kommune yde et tilskud og efter anlægget overtage stationens drift. Denne ordning eksisterede, indtil kommunens kloakpumpestation i Hellerup trådte i virksomhed i 1908, da Hellerupårds-kloakken indgik som led i kommunens samlede kloakprojekt.

Endelig fulgte i slutningen af halvfemserne på jorderne vest for jernbanen: Rebekekvej, Rakelsevej, Ruthsvej og Judithsvej samt Sarasvej, der senere er indgået som led i den forlængede Tuborgvej.

Det blev de høje huse, der ændrede Strandvejens karakter igennem Hellerup. Det begyndte i de sidste år af 1800-tallet og fortsattes støt gennem det første tiår efter århundredskiftet. Strandvejen blev en forretningsgade. Medens der endnu i 1880 ikke var noget, der hed butikshandel på dette strøg, tæller man i kommunens første vejviser af 1896 over 20 forretninger, og i 1898, da Hellerup havde 3.103 indbyggere, mere end det dobbelte.

På Onsgårdens strandmark havde byens ungdom fra 1900 med stor iver dyrket forskellige idrætsgrene. Egentlig tiltalende var arealet ikke; først efter anlægget af Hellerup Lystbådehavn i 1910-12 skabtes en virkelig forskønnelse ved de haveanlæg, der mellem tennisbanerne og havnen udførtes efter kommunegartner G. N. Brandts udkast.

Fra 1. oktober 1900 blev Hellerup som kirkesogn udskilt fra Gentofte, og på en af Peter Lemche skænket grund ved Margrethevej opførtes Hellerup Kirke efter tegninger af arkitekt Thorvald Jørgensen.

Også på skolevæsenets område var Hellerup i udvikling. Den oprindelige lille kommuneskole fra 1892 erstattedes i 1904 af en ny og større, og hertil kom flere private skoler, blandt disse Hellerup Gymnasium på Frederikkevej.

Med oprindelsen af det nye århundrede havde Hellerup både gas- og vandforsyning, telefoncentral, politistation og apotek. Med selvfølelse kunne redaktionen af »Hellerup Avis« i bladets første nummer i 1902 indlede med ordene: »Hellerup er blevet en By«.



Strandvejen – set mod syd ca. 1900.

Hen imod midten af halvfemserne gnavede udstykningen stærkt af Søndre Onsgårds jorder. Sofievej og Johannevej, der var opkaldt efter Niels Niensens to døtre, var de først bebyggede veje, og på Sofievejs nordre hjørne mod Strandvejen lå en treetages ejendom med 3 opgange fra Sofievej og én fra Strandvejen og med butik på hjørnet. Syd og nord for Strandmarken var Ny Strandvej, den senere Strandparksvej, og Onsgårdsvej énsidigt bebygget fra Strandvejen og et stykke ned mod vandet. Jomsborgvej kom først til et par år ind i dette århundrede. Den havde dog længe eksisteret som en græsgroet sti, der mand og mand imellem kaldtes Gedebukkevej, eftersom der græssede geder på vejen om sommeren, men da den blev en virkelig »vej« med bebyggelse, gav man den det finere navn Jomsborgvej efter villa »Jomsborg«, der lå på hjørnet af Strandvejen. Trods manglende marker figurerer Niels Nielsen endnu i 1903 i vejviseren som »propriétaire«, medens han i 1905 er blevet »rentier«.

Gårdens udhuse stod endnu, i hvert fald delvis, ud mod Hellerupvej, og de opnåede inden deres endeligt at komme til at gøre fyldest i en særdeles egenartet funktion. Hellerup havde fået sit første sprøjtehus i 1892; det lå på Hellerupvej ved siden af den gamle skole. Da man imidlertid i 1902 skred til opførelse af en ny skole, ville man ikke have sprøjtehuset liggende ud for nybygningens facade; det blev nedrevet, og sprøjte, slangevogn og de øvrige brandredskaber blev ved Niels Niensens velvillige mellemkomst midlertidigt anbragt i Søndre Onsgårds vognport og forhenværende svinehus. Sidstnævnte var en lille, lav bygning, der ud mod Hellerupvej havde en luge eller lem, hvorigennem grisene i fordums dage passerede, når de skulle lukkes ud. Inden for denne lem blev portnøglen anbragt, og når brandmandskabet indfandt sig ved øvelse eller alarmering, påhvilede det den først ankomne at kravle ind gennem lemmen og sikre sig nøglen. Først da kunne man skride til det egentlige værk.

Søndre Onsgårds dage som »brandstation« blev dog ikke mange. Kommunen købte en grund på den modsatte side af Hellerupvej og indrettede her et bølgeblikskur, hvorfra materiellet med noget mindre besvær kunne bringes for dagen i afgørende øjeblikke.

I 1906 er Søndre Onsgård for sidste gang opført i vejviseren under Strandvejen nr. 163. Det følgende år findes nr. 163 slet ikke; i 1908 ligger der på det gamle hjørne en treetages ejendom med forretninger både mod Strandvejen og Hellerupvej, og i butikken på hjørnet var der manufakturudsalg fra Magasin du Nord.

Godt tredive år senere skiftede hjørnet ejer. Hellerup Bank, der siden starten den 6. november 1922 havde haft til huse i lejede lokaler på hjørnet af St. Peders Vej, købte ejendommen, og i august 1939 rykkede banken ind i lokalerne på Strandvejens ældste hjørne, der nu blev domicil; og hvor det for to hundrede år siden gjaldt nogle snese rigsdaler, drejer det sig nu om millioner af kroner. Selv Johan Hartvig Ernst Bernstorff havde ikke kunnet drømme om slige tal, da han besøgte Gamle Niels Andersen på hans sygeseng og profeterede uanede muligheder i de tider, der lå forude.



Hj. af Strandvejen og Hellerup 1935 – hvor Sdr. Onsgård lå.

L. Gotfredsen
ET HJØRNE AF STRANDVEJEN
med tegninger af C. J. Ammitzbøll
er udsendt af
Hellerup og Omegns Bank A/S
i anledning af bankens 50 års jubilæum den 6. november 1972

Tilrettælgelse: Inro Marketing og Reklame as
Tryk: Otto Teller, Hellerup