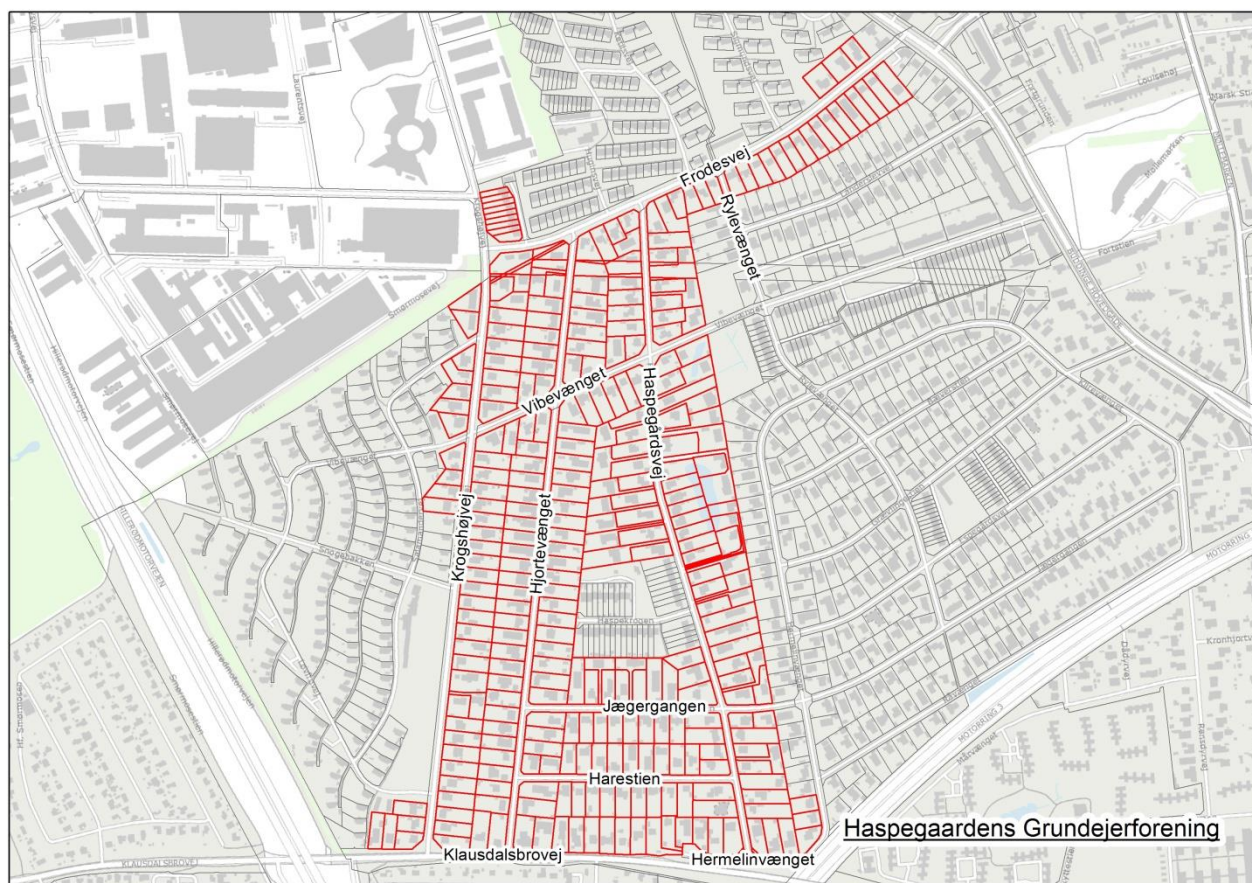




# Haspegårdens Grundejerforening

1919 - 2019



Haspegårdens Grundejerforening



## **Forord**

Dette 100 års jubilæumsskrift bygger på en lettere redigeret udgave af 75 års jubilæumsskriftet udarbejdet af bestyrelsen i 1994 med Henning Børresen som formand.

Afsnit, der omhandler uafsluttede forhold i 75 års jubilæumsskriftet, er blevet udvidet og ført ajour op til i dag, mens der er tilføjet nye afsnit om forhold opstået i de sidste 25 år. Vi har genbrugt noget af billedmaterialet fra 75 års udgaven fundet i Byarkivet og tilføjet enkelte nye billeder.

*Bagsværd august 2019*

På bestyrelsens vegne, Flemming Yssing Hansen, formand.



## **Indledning**

Den 3. september 2019 er det 100 år siden vor grundejerforening blev stiftet. Det var blot nogle få måneder senere end fredsslutningen efter Første Verdenskrig d. 28/6 1919 i Versailles. En krig hvor de menneskelige og materielle omkostninger havde været så ufattelig store at det fik mange til at håbe på at den ville medvirke til at forhindre krige i al fremtid. Et håb der brast nøjagtig på dato blot 20 år senere, hvor en endnu mere ødelæggende og forfærdelig krig begyndte.

Det var lykkedes regeringen, ledet af C.T. Zahle fra det Radikale Venstre (1913-1920), at holde os uden for Første Verdenskrig, ikke mindst takket være udenrigsminister Erik Scaevinius' balanceakt mellem aksemagterne og de allierede. Han høstede stor anerkendelse for sin indsats, men måtte senere opleve en voldsom kritik af sin rolle som leder af samlingsregeringen under Anden Verdenskrig, som vi ikke kunne holde os uden for.

Med vores beliggenhed, nogle få hundrede meter vest for Bagsværd fort, der var en del af fæstningsbyggeriet i slutningen af 1800 tallet uden om København, ville grundejerforeningens område sikkert have været opmarchområde for fjendtlige styrker, hvis vi var blevet involveret i Første Verdenskrig. Men tiden før foreningens oprettelse har alligevel nok været præget af krigen, idet Danmark indkaldte en sikringsstyrke på ca. 50.000 mand til at bemane fæstningsværkerne omkring København, herunder Gladsaxe fort og Bagsværd fort samt Tinghøj og Buddinge batteri i nærheden af vort område. De mange soldater må have præget området og sikkert givet de omkringliggende gårde en god omsætning i form af at bidrage med forsyninger til mandskabet på fortene.

Dengang foreningen blev stiftet var opgaverne store sammenlignet med i dag. Der skulle etableres vandledninger og kloakering og anlægges veje, hvilket medførte afsavn og store økonomiske byrder for de første udflyttere, som derfor organiserede sig i en grundejerforening for i fællesskab at løse opgaverne.

Helt op i firserne var der stadigvæk enkelte grunde med små sommerhuse, men i dag er vort område helt udbygget med helårsboliger. Bebyggelsen er således sket over en lang periode, hvilket mangfoldigheden af byggestil klart afspejler. Det var ikke som i tresserne og halvfjerdserne, hvor seriefremstillede huse blev rejst i et hurtigt tempo i nye beboelseskvarterer. Et tegn på at bebyggelsen i vort område begyndte for 100 år siden er, at udskiftningen af huse er ved at tage fart. Ældre ejendomme købes med henblik på nedrivning og opførelse af nye moderne huse, en udvikling som nok vil tage til i de kommende år. Den er hel naturlig og udtryk for at vi bor i et attraktivt område tæt på en smuk natur og København.



## **Lidt Gladsaxehistorie**

Indtil århundredeskiftet i 1900 var Gladsaxe sogn i udpræget grad et landbrugsområde.

Kun de fire landsbyer, Buddinge, Gladsaxe By, Mørkhøj og Bagsværd brød det kuperede landskab med de mange udflyttergårde og bondehuse.

De fire landsbyer, af hvilken Bagsværd indtil år 1900 var den største, var på mange måder knyttet til de omkringliggende gårde. Her boede smeden, karetmageren, bødkeren, træskomanden, tækkemanden osv. Buddinge havde tillige en mølle og Gladsaxe By en kirke. De fire gamle landsbyer, der i Roskilde Bispens jordbog fra ca. År 1370 hedder Buthinghe, Glatsaxa, Mirkøwe og Bakswardhe, er i dag symboliseret ved hvert sit kløverblad i Gladsaxe Kommunes nye byvåben, Den flyvende Svale.

Tiden stod imidlertid ikke stille, en ny udvikling var på vej. I årene fra 1892-93 blev der – som led i Københavns Befæstning – opført fire befæstningsværker, Gladsaxe- og Bagsværd Fort samt Tindhøj og Buddinge Batteri, der alle blev bemandede.

Det store opbud af soldater, ikke mindst under den store indkaldelse af sikringsstyrken (1914-1918), ændrede selvsagt dagliglivet på godt og ondt i de berørte områder. Mange er sikkert åndet lettet op, da den sidste soldat blev hjemsendt, efter at en ny hær lov i 1920 havde overflødiggjort fæstningsværkerne, måske lige med undtagelse af de handlende og krofatter i Bagsværd.

En mere fredelig udvikling tog sin begyndelse ved indgangen til det tyvende århundrede i 1900. I 1901 gav Gladsaxe Sogneråd sin første tilladelse til gennemførelse af en større udstykning af jord til mindre parceller.

Søborggård, mellem de nu eksisterende veje, Reenbergsgade og Wergelands Alle, der lå knapt 200 meter fra Frederiksborgvej (nuværende Søborg Hovedgade), lagde jord til den første udstykning, der omfattede 78 parceller.

Udviklingen af Søborg som sommerhus- og villaområde fortsatte i rivende hast, og med indvielsen af kirken i 1914 var Søborg nået helt til toppen af bakken (nuværende Søborg Torv).

Flere af de første huse på de nye parceller var opført uden nogen påvirkning fra god arkitektur- med unødvendige tårne, spir og udhæng – og de fremkaldte forargelse i store kredse.

Datidens arkitekter tordnede i deres fagblad imod den nye bydel – i en artikel i bladet august 1912 gik man så langt som til at skrive, at der var begået en forbrydelse imod Søborg. Fra flere sider blev der imidlertid gjort meget for at gøre bydelen smukkere.

I 1907 blev der således stiftet en foredragsforening til fremme af god byggeskik og i 1911 blev der på foranledning af Søborg grundejerforening dannet en forskønnelsesforening

med det formål at råde og vejlede nye bygherrer. De forskellige tiltag fik i høj grad indflydelse på det senere byggeri. Søborg blev en agtværdig bydel.

Gladsaxe og Herlev, der udgjorde to sogne, havde siden 1841 haft fælles sogneforstanderskab, hvilket indebar, at de på en række områder havde fælles økonomiske forpligtelser. Med udviklingen i Søborg og Buddinge, der krævede øgede offentlige udgifter, opstod der en vis bekymring i Herlev, og tanken om en løsrivelse fra Gladsaxe modnedes.

Under mottoet: " Vi er – og vil vedblive at være – en agrarisk by ", krævede de gode Herlevborgere et selvstændigt frit sogn. Efter flere langvarige forhandlinger i sogne og amtsråd, afgjorde Indenrigsministeriet d. 13. august 1908 sagen ved at meddele, at de to sogne definitivt var adskilt fra d. 1. april 1909 at regne. Gladsaxe og Herlev skiltes som venner og vi har i dag det bedste forhold til vor nabokommune.

## ***Haspegården***

Fra toppen af Søborg bakke var der mod nord et vidtrækkende udsyn til det åbne land, der i horisonten kun blev afskåret af den smukke Hareskov og den gamle landsby Bagsværd.

Længere fremme i terrænet lå – næsten skjult – det tidligere omtalte Bagsværd Fort. Med fortet som udgangspunkt lå der – i sydvestlig retning næsten i lige linje – tre gårde, hver med en indbyrdes afstand på ca. 500 meter. Gårdene var i nævnte rækkefølge: Espegården, Haspegården og den mere statelige Søgården, som alle senere fik stor betydning for udviklingen i denne del af kommunen. Haspegården lå ca. der hvor rækkehusene på Haspegårdsvej 52-70 ligger i dag. Espegården lå hvor Rylevænget skærer Espegårdsvej og Søgården lå hvor der er fælleshus på Krogshøjvej.



*Udsnit af generalstabskort fra 1939.*

Interessen samler sig naturligvis mest om den 4-længede Haspegård, der i 1919 lægger navn til den jubilerende grundejerforening.



*Haspegården – nogenlunde beliggende hvor Haspegårdsvej nr. 52-70 ligger i dag.*

Gårdens historie går sandsynligvis tilbage til tiden lige efter 1770, hvor en større udflytning af indeklemte gårde fra landsbyen fandt sted. Jorden fik ved udflytningen matrikel nr. 7, og området blev benævnt "Hasperen". Om gårdens videre historie kan det kun antages, at den er blevet drevet med flid og dygtighed ikke mindst efter, at bonden fik større selvbestemmelse efter stavnsbåndets ophævelse i 1788.

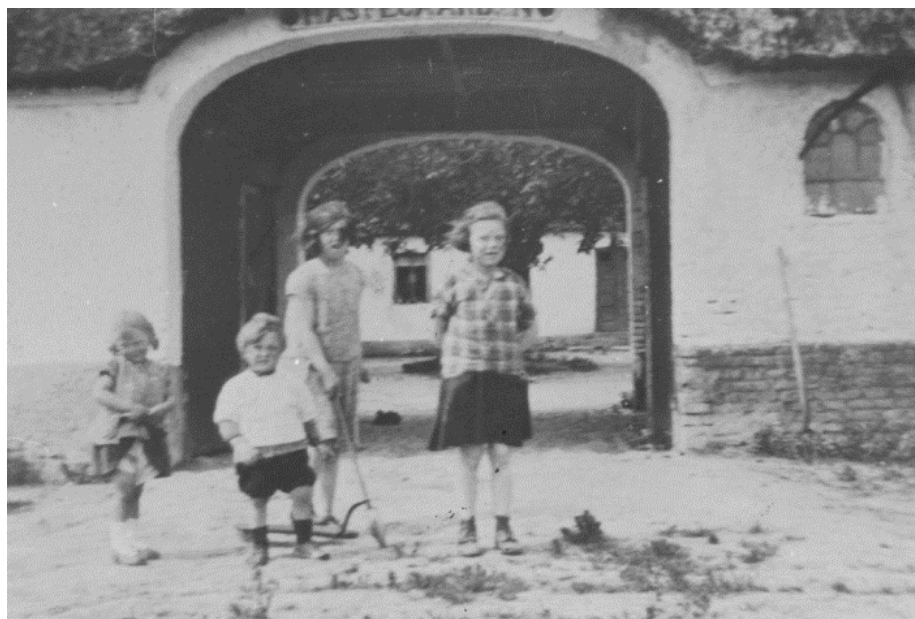
Fra midten af 1800-tallet var det ikke ualmindeligt, at mange Gladsaxe-bønder og gartnere, som der også var mange af, kørte til torvs i København for at afsætte deres mangeartede produkter i form af grøntsager, hø, halm, tørv, fjerkræ, æg osv.



*Mand på cykel foran Haspegårdens port – gårdens navn anes over porten.*

Vor gode Haspegårds-bonde har sandsynligvis været en af de såkaldte Københavnerbønder, der på grund af den stadig stigende befolkningstilvækst i hovedstaden havde gode afsætningsmuligheder. Det var da også almindelig kendt, at mange Gladsaxe-bønder var mere velstående i forhold til andre bønder på Sjælland.

Haspegård blev fra 1895 ejet af Martin Jørgen Nielsen frem til hans død i 1919. Efter hans død blev gårdens jorde delt i 11 dele, mens gårdens bygninger blev stående dog uden tilhørende jord. Arvingerne gik straks i gang med at udstykke gårdens jord. Gården blev lejet ud til Esther Johanne og Laurits Thorvald Adelholm der fik i alt 13 børn, heraf 11 mens de boede på Haspegård. Familien Adelholm boede på Haspegård indtil 1939.



*Børn foran porten til Haspegården.*

## **Udstykningen**

Udstykningen af jorden fra den 54 tønder land store Haspegård blev indledt i foråret 1919. Allerede fra den første salgsdag var der trængsel ved konsortiets kontor. Liebhabere ønskede at sikre sig de bedst placerede udstykningsgrunde, som efter de flestes opfattelse var grunde, der havde facade mod de allerede eksisterende offentlige veje, Gammelmo-sevej, Krogshøjvej og Hjortespringvej (nuværende Klausdalsbrovej). De øvrige grunde eller indergrundene, som de blev benævnt, havde ingen adgang til anlagt vej, hvorfor prisen pr. m<sup>2</sup> jord kun var 1 kr. og 40 ører i modsætning til ydergrundene, hvor prisen var ca. det dobbelte.

Hvem var så de mennesker, der havde interesse i at købe jord så langt ude på landet, hvor man i folkemunde ville sige: "Hvor kragerne vender".



Den overvejende del var gode borgere fra det Københavnske brokvarter og Frederiksberg, der måske som følge af de usikre tider under 1. Verdenskrig havde samlet sig lidt kapital, som nu – uden risiko – kunne omsættes til blandt andet køb af jord. Andre ville sikre sig et fristed, hvor de selv kunne have det godt, og hvor deres børn kunne vokse op i frie og sunde omgivelser.

Og så var der selvfølgelig jordspekulanterne, der bare købte – ofte 2-3 parceller – for de skulle nok blive noget værd engang.

## ***Nybyggerproblemer***

En ny udstykket grund, der ofte kun var markeret med pinde eller i bedste fald med snor, bevirkede – til stor ulempe for ejeren – at ejendommen i de første år ikke blev respekteret. Fodspor i selv nybeplantede bede afslørede en uvedkommende trafik, men hvem var det?

Kunne det være andre parcelejere, der for at spare et par skridt skød genvej? – Nej umuligt. De skyldige – for der var flere – blev dog afsløret. Det viste sig at være jægere, der i morgentimerne ikke havde bemærket at de vadede rundt i et nyudstykket område. Andre fodspor afslørede en dag, at Egegårds-bondens køer havde været på udflugt. De var jo vant til at kunne gå overalt. En forbedring af indhegningen stoppede dog hurtigt denne trafik.

Og der var et problem mere, hvis løsning havde stor betydning for flere ejere af indergrunde. Hvordan kom man fra Klausdalsbrovej over den dybe vejgrøft til den ny projekterede vej (senere Hjortevænget)? En bro – ja, naturligvis – men hvem skulle betale? Konsortiet var ikke meget for det og de nye grundejere heller ikke. Hvem der fik regningen til sidst fortæller sig i det uvisse, men broen blev opført.

Det største problem af alle var dog manglen på vand. Den nærmeste hovedvandleddning lå i jorden under Frederiksborgvej (nuværende Gladsaxe Møllevej) 400 meter fra den første på parcellerne projekterede tværvæg (nuværende Hjortevænget). Hvordan fik man tilsluttet sig denne ledning?

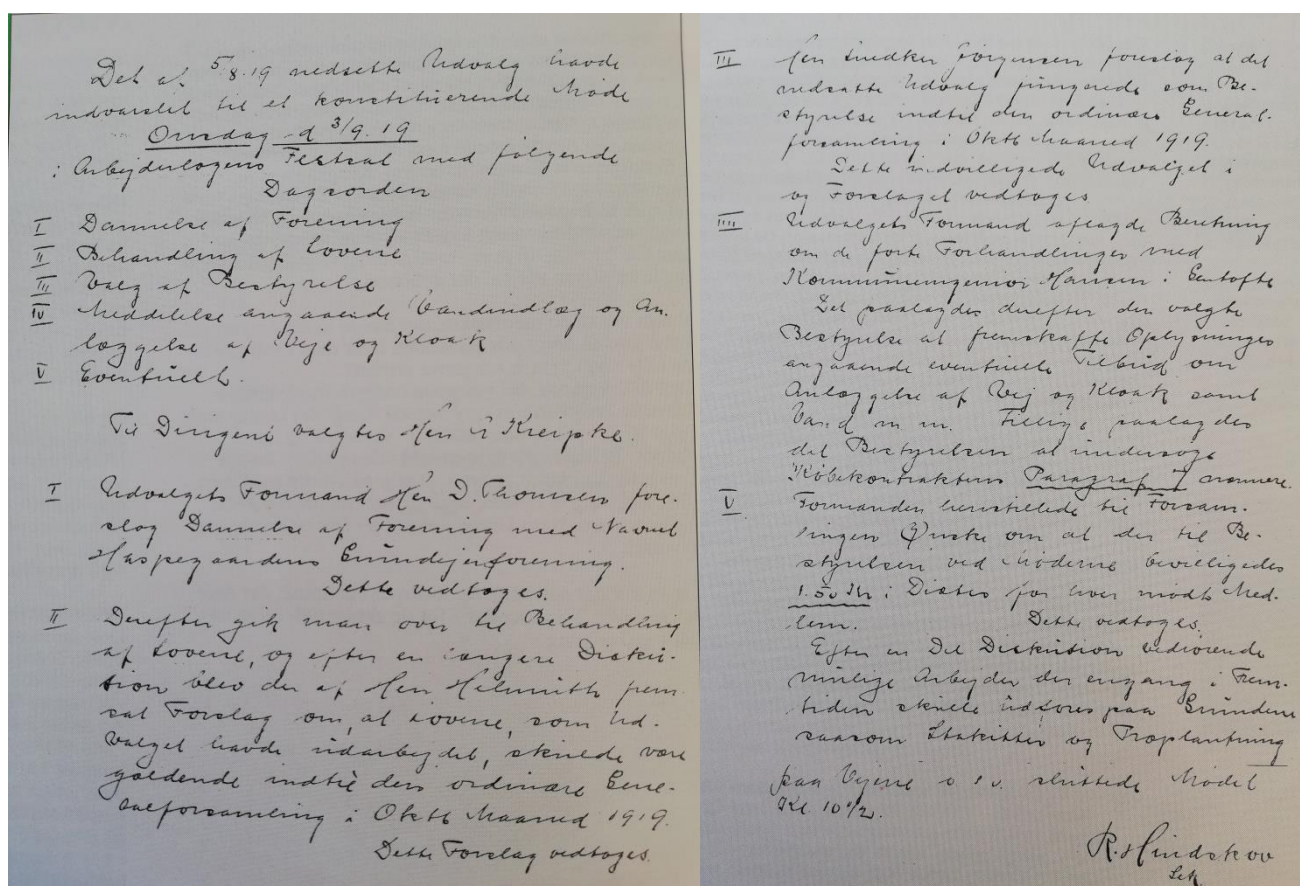
I august 1919, da den overvejende del af Haspegårdens jorde var udstykket, blev der nedsat et udvalg af parcelkøbere med det formål for øje at skaffe vand ind til grundene. Udvalget indså hurtigt, at det bedste ville være at danne en grundejerforening og efter nogle forberedende møder og forhandlinger blev de nye grundejere indkaldt til stiftende generalforsamling.

## Grundejerforeningen stiftes

Den stiftende generalforsamling fandt sted d. 3. september 1919 i Arbejderlogens Festsal. De udarbejdede vedtægter – såvel som navnet på foreningen "Haspegårdens Grundejerforening" – blev vedtaget, og på forslag fra medlemmerne fortsatte vandudvalget i den første bestyrelse indtil den 1. ordinære generalforsamling i oktober 1919.

Haspegårdens grundejerforening var en realitet og en bedre baggrund og rygdækning for forhandling med kommunen om etablering af fællesgoder til nybyggerne var dannet.

Den første bestyrelse – med snedker D. Thomsen som formand – gik en travl og hektisk tid i møde. Ønsket om at kæde etablering af vandledninger og anlæggelse af veje og kloak sammen i et projekt blegnede hurtigt bl.a. på grund af for ringe lånemuligheder. Man koncentrerede sig nu alene om at få vand til området.



De to første sider i Haspegårdens grundejerforenings 1. protokol fra 1919.



## ***Etablering af vandforsyning***

Det første forhandlingsresultat, som den nye bestyrelse kunne fremlægge for sine medlemmer, gik ud på, at Gladsaxe Kommune havde tilbudt at anlægge en hovedvandleddning fra Frederiksborgvejen (nuværende Gladsaxe Møllevej) langs Klausdalsbrovej til første tvæervej (Hjortevænget) til en pris af ca. kr. 10.000,- Summen skulle forrentes med 5 % og afdrages over en nøje fastsat årrække. Udgifter til videreføring af vandleddninger fra hovedledningen ville andrage et samlet beløb på i alt kr. 6.000,- med en forrentningsprocent på 8 %. Sidstnævnte projekt blev dog hurtigt nedstemt af medlemmerne, da det var en skrabet model med vandrør liggende oven på jorden. Enigheden blandt grundejerne var ellers svær at få øje på. Et spørgsmål om, på hvilken måde den enkelte grundejer skulle betale sin andel af udgiften, var enten et fast beløb pr. grund eller efter størrelse. Samtidig bevirkede afvisninger og ændringer af snart det ene og snart det andet tilbud fra vand- og gasmestre forsinkelse af vandprojektet i over et år. Hertil kom yderligere at det kneb med at få tilstrækkelig mange parcelejere til at tegne sig og få etableret en betalingsordning.

Den vanskelige vandleddningssag kulminerede i maj 1921, da formanden D. Thomsen ved et bestyrelsesmøde meddelte, at han på grund af medlemmernes negative holdning til Gladsaxe Kommunes Vandværksudvalgs behandling af sagen, nedlagde sit mandat.

Det blev den nyvalgte formand Alfred Larsen, der skulle videreføre vandleddningssagen.

Og med nogen forsinkelse kunne den første grundejer i 1924 tappe vand fra egen hane. Der skulle dog gå yderlig 2 år, før de sidste vandrør blev lagt.

## ***Anlæggelse af veje***

Den anden store opgave, den unge grundejerforening skulle løse, var etablering af et vejnet, der kunne tilgodese de nye parcelejere. Det daværende vejnet bestod, som tidligere nævnt, kun af Gammellosevej (nuværende Frodesvej), Krogshøjvej og Klausdalsbrovej. Hertil kom en markvej, der forbandt Haspegården med Klausdalsbrovej.

Trafikken svarede til det beskedne vejnet, idet den stort set kun omfattede kørsel til og fra de omkringliggende gårde.

Ved udstykningen blev der projekteret og markeret til veje, men de blev kun anlagt som midlertidige grusveje.

Målet var 10 meter brede asfalterede veje med kantsten, inkl. 2 fortove, men som ved vandleddningssagen skulle der gå år, før dette blev opfyldt.

På en ekstraordinær generalforsamling i august 1923 blev det på bestyrelsens forslag vedtaget, at hver parcelejer udstedte en deklaration på 50 øre pr. kvadrat alen grund, der skulle afdrages i løbet af 15 år.

Når 2/3 af parcelejerne havde tilsluttet sig denne ordning, skulle bestyrelsen – på bedste favorable vilkår - søge at belåne deklarationen, hvorved der kunne skabes økonomisk baggrund for etablering af vejene.

I et referat fra september 1926 er nævnt, at der er indledt forhandling med Sparekassen for København & Omegn om lånemuligheder. Falder det på plads, kan første etape af vejanlægget, som omfatter, 1,25 km. vej fordelt på Hjortevænget, Haspegårdsvej fra Vibevænget til Gammellosevej (nuværende Frodesvej) og Vibevænget fra Haspegårdsvej til Krogshøjvej, gå i gang.



*Krogshøjvej ca. 1940.*

Under medvirken af Gladsaxe Sogneråd fik foreningen i 1927 bevilget et lån på kr. 80.000, Entreprenør Lichtenberg, med kommuneingeniør Georg Hansen som tilsynsførende, gik straks i gang og året efter var denne etape af vejanlægget udført (samlet regning kr. 89.000). Først 9 år senere, da resten af Haspegårdsvej, Harestien og Jægergangen havde fået sine veje, kunne der sættes et foreløbigt punktum for Haspegårdskvarterets vejhistorie.

Det nye vejnet medførte i begyndelsen ikke den store stigning i helårsbyggeriet. I 1935 var der således kun 5 helårshuse på Hjortevænget og 13 på Haspegårdsvej. Sommerhusbyggeriet derimod tog fart, det ene hus efter det andet blev opført, - en udvikling, der fortsatte indtil krigen satte sine begrænsninger.



*Dagligdags liv i Haspegårdskvarteret i 1930'erne.*

## ***Haspegårdskvarteret i midten af 1900 tallet***

Som indledning til en beskrivelse af Haspegårdens Grundejerforening i midten af 1900 tallet, kan 25-års jubilæet i 1944 være et relevant udgangspunkt.

Jubilæumsmiddagen, der under stor deltagelse blev afholdt den 6. august på Bagsværd Kro, var præget af tidens alvor. Krigens skyer lå stadig tunge henover det meste af Europa, men udviklingen i krigen havde på det tidspunkt skabt en begrundet forventning om snarlig fred med lysere tider i udsigt, så stemningen har uden tvivl været god.

Hele 3 sange var forfattet til lejligheden, og med ord og melodier, der ikke efterlod nogen tvivl om holdningen til vort land og flag. Rationeringen og begrænsningen i varemængder satte sit præg på datidens fester. Som eksempel herpå kan nævnes: at den daværende formand, Alfred Larsen, i venlige ord havde ansøgt tobaksfirmaet Hirschsprung og Sønner. om en ekstratildeling af tobak, så man i det mindste kunne få lidt røg til erstatningskaffen og likøren, men nej, hele rationeringssystemet ville i så fald bryde sammen, var svaret.

Mindre end 9 måneder efter festen kunne foreningens medlemmer ånde lettet op. Danmark var igen blevet et frit land, og en ny tid kunne begynde.

## ***Byggeri***

I foråret 1945 fremstod vort område som et godt begyndt, men langt fra udbygget villakvarter. På mindre end en fjerdedel af grundene var der opført helårshuse, på en anden fjerdedel sommerhuse og resten af grundene var ubebygget eller kun med et redskabsskur eller lignende. Udbygningen af området gik langsomt de første år. Mangel på materialer var mærkbar og restriktionerne var store.

På generalforsamlingen marts 1946 advarede formanden nybyggerne imod at kaste sig ud i et byggeri uden at have vished for, at materialerne var til stede eller i hvert fald at sikre sig, at de kunne fremskaffes. På trods af disse vilkår lod udbygningen sig ikke stoppe. I 1948 blev der således opført 11 helårshuse og året efter 15. Samtlige byggesager for Haspegårdskvarteret blev til udgangen af 1950 forelagt



*Frodesvej nr. 41 – Krølhans' hus eller Haspegårdshuset  
Gladsaxes ældste beboelsesejendom opført ca. 1770.*



grundejerforeningen til udtalelse, idet der på Haspegården hvilede servitutter som det daværende sogneråd ikke havde påtaleret overfor. Da denne proces var tidskrævende og ofte forsinkende, - blev den til alles tilfredshed afskaffet med vedtagelsen af den såkaldte Byplan 18, hvori tillige blev nævnt: At foreningens område skal bevares som et villakvarter. En paragraf vi siden har holdt godt fast i.

Haspegården, beliggende nogenlunde der hvor Haspegårdsvej 52-70 ligger idag, fra hvis jorde udstykningen til vor grunde i sin tid fandt sted (og som har lagt navn til vor forening) var på tvangsauktion den 23/11 1946. Foreningen, der var interesseret i køb, for derved at varetage vort områdes interesser, måtte stå af efter at have budt 35.000,-kr. Køberen blev et byggekonsortium, der havde planer om at opføre en rækkehusbebyggelse. Foreningen havde anmodet kommunen om, at arealet blev pålagt de samme servitutter, som hvilede på de øvrige ejendomme i kvarteret, men fik svaret, at tilladelsen var givet, og at den var i nøje overensstemmelse med den byplan, man havde under udarbejdelse.

I årene op til 100 års jubilæet er den kamp grundejerforeningen kæmpede i 1946 for at sikre at de arealer, der blev ledige efter tvangsauktionen, blev pålagt de samme servitutter, som gjaldt for de øvrige villabebyggelser i området, såre aktuel i dag. Grundejerforeningen tabte kampen og i stedet for fik et byggekonsortium retten til at opføre rækkehusene på Haspegårdsvej. Der blev med et nutidigt udtryk tale om et "fortætningsbyggeri". Således foreslog kommunen så sent som i 2017 et tillæg til kommunalplan 2017 om at give mulighed for at fortætningsbyggerier kan finde sted i eksisterende villakvarterer i kommunen. Sammen med Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune kæmpede vi imod et sådant tillæg. Der blev gennemført underskriftindsamlinger mod forslaget og på et velbesøgt folkemøde på Rådhuset i 2018 blev der givet udtryk for en stor utilfredshed med forslaget. Kommunens ønske var at kunne skaffe plads til flere indbyggere i kommunen til sikring af fortsat vækst. Ingen kunne sige noget om, hvor mange indbyggere man forestillede sig i Gladsaxe Kommune. Protesterne gjorde åbenbart indtryk på politikerne, da forslaget blev taget af bordet; måske fordi der samme efterår var kommunalvalg.

## ***Haverne i midten af 1900 tallet og nu***

Kvarterets haver har som så meget andet gennemgået en stor udvikling de seneste årtier. Som følge af mangelen på stort set alt under krigen var den almindelige holdning i de første efterkrigsår at forsyne sig selv i et vist omfang. Denne holdning indebar, at haver i stor grad blev udlagt til såkaldte køkkenhaver.

Selvfølgelig skulle børnene have en græsplæne til legeplads, men den var ret begrænset i omfang, og der var plads nok på vejen, da der jo ikke kom nogen biler. Det var vigtigere med kartofler, rødbeder og gulerødder. Datidens familiemønster, hvor husmoderen for det meste var hjemme, indebar tillige syltning af stort set alt, hvorfor haverne var tilplantet med

frugtbuske og -træer. En almindelig holdning blandt grundejere til køkkenhaven var, at den i udbytte skulle svare til udgiften til ejendomsskatten.

Med hensyn til frugtræerne og deres pleje, havde foreningen i en årrække en aftale med en gartner (kaldet "Vandregartneren"), der årligt på en søndag i slutningen af januar demonstrerede kunsten i at beskære og forme et frugtræ. Efter demonstrationen, der tog sit udgangspunkt i formandens have, gik gartneren rundt (heraf navnet Vandregartneren) til de medlemmer, der havde ytret ønske om særlig bistand og vejledning til netop deres træer. Demonstrationen havde i begyndelsen stor tilslutning, men efterhånden faldt flere og flere fra, og i midten af 50'erne bortfaldt ordningen, desværre kan man sige, for den indelbar den store fordel, at grundejerne på denne dag kunne lære hinanden at kende.

Efterhånden som mangelsituationen efter krigen fortog sig op gennem halvtredserne ændrede haverne ofte lidt karakter fra at være nyttehaver til at være en kombination af nyttehaver og prydhaver, hvor mange anlagde terrasser, hvor man kunne sidde og nyde haven med flotte blomster, buske og træer.

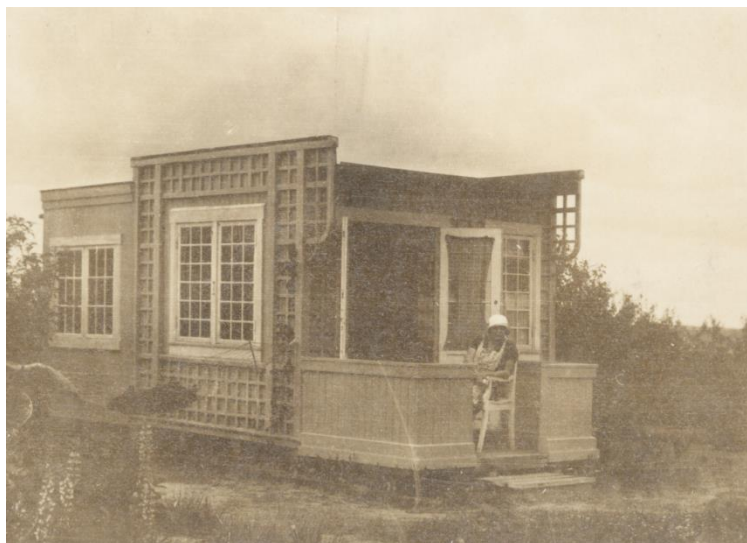
Her i det enogtyvende århundrede er der kommet mere og mere fokus på miljø og klima, og kommunen har ligefrem oprettet et "grønt råd", der skal rådgive kommunen om anlæggelse af "grønne" områder, og formuleret en "træpolitik", hvor man satser på at plante nye træer og bevare eksisterende til "opsugning" af kuldioxiden i luften til gavn for klimaet. Der opstår let et spændingsfelt mellem dette tiltag og "fortætningsbyggerierne" i kommunen for at skaffe boliger til flere indbyggere. Det er et område vi og S sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune holder et vågent øje med til sikring af at balancen mellem de to tiltag bevares på et rimeligt niveau.

### **Eksempler på sommerhuse og haver på Hjortevænget.**



*Hjortevænget 86 – Arbejdsmand Johannes Schüder købte grunden matrikel 7dg i Gladsaxe (Hjortevænget 86) d. 22. april 1925. Til venstre ses Heinrich Schüder i haven. Til højre ses sommerhuset. I følge kommunens optegnelser stod helårshuset først færdigt i 1934. Sommerhuset blev sidenhen benyttet som have- og hønsehus.*

*Hjortevænget 81 – I 1929 anmodede P. Sørensen fra København "det ærede Bygningsinspektorat" om godkendelse af tegningerne til et lysthus, som han agtede at opføre på sin grund i Gladsaxe. Siden fik vejen navn og grunden nummer, så det blev Hjortevænget 81. Huset indeholdt to rum og verandaen, hvor det formentlig er fru Sørensen, der sidder på billedet. Huset stod indflytningsklart i 1931, og i 1962 satte ejeren et helårshus på grunden. Sommerhuset blev stående i endnu nogle år, hvor det fungerede som skur.*



*Hjortevænget ?? – Snedkermester Harald Herløv Petersen, som senere kaldte sig Stedlev, købte en grund på Hjortevænget omkring 1940-45. Her byggede han et sommerhus, som han kaldte Zenia. Huset knopskød efterhånden som familien voksede, men han byggede aldrig et helårshus. Han ejede grunden til sin død i begyndelsen af 1950'erne. Vi ved ikke ret meget om hverken ham eller huset, og hans barnebarn vil blive*

*lykkelig, hvis nogle af læserne har flere oplysninger om enten huset eller familien. På billedet sidder Harald Herløv Petersen foran huset sammen med datteren Anna Hermine Rebekka Brønnum Petersen. Foto: Kirsten Lyngbye.*

## **Vejene**

Vejene – og med dem især fortovenes tilstand – har siden midten af 40-erne og langt op i tiden været et fast punkt for kritik på foreningens generalforsamlinger.

Der knytter sig det specielle til vore veje, at når vi ser bort fra Krogshøjvej og Gammelmo-sevej (nuværende Frodesvej), var alle øvrige veje i området private. Det medførte, at de



derboende grundejere havde almindelig vedligeholdelsespligt, hvilket vil sige at holde de grusbelagte fortove fri for ukrudt og lignende.

For at få en ensartet rensning, havde foreningen en aftale med to foreningsmedlemmer, der mod et vederlag påtog sig denne opgave. Grundejerens betaling i 1947 var 8 kr. og 25 øre. Men der var et problem. Der var ganske enkelt mangel på grus. Enhver, der kender et skuffejern, ved, hvor svært det er at håndtere, når det anvendes i bar og ofte hård jord. Når der tillige er sætninger i fortovet, er opgaven næsten umulig. Udbudringer af sætninger og levering af grus var kommunens andel i vedligeholdelsen, men de havde mange undskyldninger for ikke at levere det ønskede. Som f.eks. i 1945 hvor der var vanskeligheder med at få gruset frem fra Hedehusene på grund af indskrænkninger i banedriften (tidligere havde man anvendt Farum-grus). Året efter ville man ikke levere, da det var blevet fortalt, at der havde været spændt en hest foran skuffejernet, hvorved vi selv havde ødelagt fortovet. Det tilspidsede forhold medførte at foreningen rettede henvendelse til brolægger Freidorf Hansen i Bagsværd for at forhøre om prisen på anlæggelse af fliser. Prisen alt iberegnet androg kr. 56.000,- for en række og kr. 87.000,- for to rækker. Det var mange penge efter datidens forhold, så sagen blev henlagt, men ikke glemt.

Flisebelægning, herunder opretning af kantsten og ny vejbelægning var målet, men hvordan skulle de gennemføres? Der var dog lys forude og forventningerne var store til den 1. oktober 1958, hvor kommunen skulle overtage foreningens private veje, hvilket ville sige dem alle med undtagelse af Gammellosevej (nuværende Frodesvej) og Krogshøjvej, der allerede var kommunale. Nu måtte der da ske noget.

Forventningens glæde var dog større end resultaterne Vi skal helt frem til foråret 1975, før de sidste fliser blev lagt på Haspegårdsvej, Harestien og Jægergangen. Grundejerne her slap dog på grund af en ny vejlov for at betale til vejstandsættelsen, hvorimod grundejerne på Krogshøjvej, Vibevænget og Hjortevænget, der i slutningen af halvtresserne – på grund af vejudvidelser – havde fået deres istandsættelse, måtte betale 60-65% af den samlede udgift.

Den sidste flisenedlæggelse gav anledning til, at der skulle festes. Med stor deltagelse afholdt foreningen august en fest (kaldet "Vejfesten") i Søndergårdsparkens Selskabslokaler. Et afsnit i foreningens historie var afsluttet.

Et vejnet med hensigtsmæssige forbindelseslinjer til områder med handelsfaciliteter er i dag en selvfølge, men sådan har det ikke altid været.

Fra 1946 og fire år frem kæmpede grundejerforeningens bestyrelse for at få gennemført Krogshøjvej fra Gammellosevej (nuværende Frodesvej) til Bagsværd. Gennemførelsen, der var et stort gode for foreningens medlemmer, medførte tillige, at buslinje 118 der kørte ad Hjortevænget, blev omlagt til linje 166 med linjeføring fra Gentofte Station-Bagsværd-Krogshøjvej til Gladsaxe Trafikplads.



## **Trafikken i Haspegårdskvarteret**

Efter at grundejerforeningen i 1950 fik gennemført en videreførelse af Krogshøjvej til Bagsværd til glæde for beboerne, steg trafikken imidlertid, specielt på Krogshøjvej, til højder, der gjorde det næsten uudholdeligt for beboerne på vejen. Det paradoksale var nu at samme grundejerforening, der havde kæmpet for at få vejen gennemført til Bagsværd, nu kæmpede for at få den lukket af hensyn til beboerne. Det var nu ikke så let bl.a. af hensyn til buslinjen på Krogshøjvej, der bl.a. betjente de mange virksomheder i Gladsaxe erhvervskvarter med bl.a. Novo-Nordisk og en række mindre virksomheder.

Resultatet blev etablering af en bussluse på Krogshøjvej nord for Frodesvej, som endelig åbnede d. 1/4 1990. En bom spærrede vejen for civil trafik, men kunne åbnes for bussen ved hjælp af en fjernebetjening i bussen, så den kunne passere. Det blev indledningen til en "saga" om busbommen og senere dens afløser busstelen. For ser man referaterne fra generalforsamlingerne i perioden 1990-2009 igennem optræder busslusen i næsten alle referater. Der var mange problemer med busbommen vel især på grund af de mange hærværk, der blev begået mod bommen, som bevirkede at den enten ikke kunne gå op eller ned. Man fandt vist nok aldrig ud af hvem hærværksmanden/mændene var.

Til sidst var man så træt af problemerne i TTU (Trafik og Teknik Udvalget) at man var på nippet til at nedlægge busslusen. Det skete dog ikke takket være en kraftig modstand fra grundejerforeningen, og man gik med til at forsøge sig med en busstele, som den vi kender i dag. Den blev ikke udsat for hærværk, men der har været en række tekniske problemer bl.a. med hydraulikken. Det skyldtes påkørsler af bussen, da det var svært for chaufføren at se om busstelen var oppe eller nede, når bussen holdt ved stoppestedet. På foranledning af grundejerforeningen blev der opsat et lyssignal, som viser om busstelen er oppe eller nede, hvilket løste problemerne.

Med den stigende biltrafik på vore veje opstod der behov for at øge trafiksikkerheden ved at gennemføre hastighedsdæmpende foranstaltninger. I samarbejde med kommunen førte det til at der i 2000-2001 etableredes en 40 km/h zone på alle villaveje i kommunen. Det gennemførtes med skiltning ved indkørslerne til vort område og etablering af i alt seks 40 km/h vejbumper fordelt med to på Hjortevænget, to på Haspegårdsvej og to på Frodesvej. Senere etableredes også to vejbumper på Krogshøjvej.

Efter lukningen for gennemkørende civil trafik på Krogshøjvej syntes trafikken gennem vort område at have været stigende, og vi havde på fornemmelsen at stigningen især skyldtes gennemkørende trafik mellem Bagsværd Hovedgade og Klausdalsbrovej via Frodesvej og Krogshøjvej/Hjortevænget.

Til dokumentation af vores fornemmelse gennemførte bestyrelsen en trafiktælling mandag d. 2.juni, 2014 mellem kl. 7:30 og 8:30. Den viste at 47,1% af det samlede antal indkørende og udkørende køretøjer (i alt 602) var gennemkørende



Den ret høje procent af gennemkørende køretøjer viste rigtigheden af vores fornemmelse af at en stor del (ca. halvdelen) af trafikken var gennemkørende. Det er højt for vore veje som har status af fordelingsveje i modsætning til trafikveje med gennemkørende trafik. Resultatet sendtes til kommunens Vej og Parkafdelingen med krav om etablering af trafikdæmpende foranstaltninger og ønsker om etablering af cykelstier på Frodesvej og Kroghøjvej ude af niveau med kørebanen for at øge trafikikkerheden. Resultatet var en bevilning af et ekstra vejbump på Frodesvej, som blev etableret i efteråret 2017.

I 2018 gentog bestyrelsen trafiktællingen på nogenlunde samme tidspunkt af året som i 2014, nemlig d. 13/6 2018 kl. 7:30-8:30 for bl.a. at undersøge om etableringen af det ekstra vejbump på Frodesvej havde haft den ønskede effekt på mængden af gennemkørende trafik. Tællingen viste at 44,1% af det samlede antal indkørende og udkørende køretøjer (i alt 553) var gennemkørende, og at der var en nedgang i trafikmængden på 8,1%.

Det kan ikke afgøres med sikkerhed om det lille fald skyldes statistiske udsving eller er en konsekvens af det nye vejbump. Uanset hvad, er mængden af gennemkørende trafik imidlertid stadigvæk højt. I vores afrapportering til Vej og Park forvaltningen konkluderede vi derfor at der er behov for yderligere tiltag for at få bragt omfanget af den gennemkørende trafik ned, og at der er behov for etablering af cykelstier ude af niveau med kørebanen på både Kroghøjvej og Frodesvej. Udover at etablering af cykelstier ude af niveau på Kroghøjvej og Frodesvej nu optræder på en prioriteringsliste, er der indtil nu ikke sket videre med hensyn til at få den gennemkørende trafik reduceret og trafikikkerheden øget.

## **Parkering**

En anden fortløbende "saga" fra referaterne af generalforsamlingerne i perioden 2011-2019 har været parkering af biler i området, specielt på den nordlige del af Hjortevænget mellem Vibevænget og Frodesvej. Der er primært tale om medarbejdere fra Novo, selvom der er rigeligt med parkeringspladser på Novo's område. Vi har været i dialog med NOVO om problemet og har som altid mødt stor velvilje til løsning af problemet med fremkommeligheden på den del af Hjortevænget. En vanskelighed har været at der ikke altid er vist en Novo P-tilladelse i de parkerede biler, så føreren er ukendt for Novo, hvilket har reduceret deres mulighed for at rette en direkte henvendelse til de pågældende om at benytte Novo's parkeringspladser.

Kommunen er ikke meget for at indføre restriktioner for parkering på den omtalte del af Hjortevænget, og da vi spurgte beboerne på vejstykket om deres holdning til at arbejde for indførelsen af parkeringsrestriktioner for alle undtagen beboerne og deres gæster, fik vi en så lille respons at vi skrinlagde sagen indtil videre.



## **Trafikstøj fra motorvejene**

Et problem for de fleste beboere er den stigende trafikstøj fra Motorring 3 og Hillerød motorvejen. Med de aktuelle planer om at udvide sidstnævnte fra Allerød til Hillerød kan man frygte at trafikken vil øges også på den del af motorvejen, der løber gennem Gladsaxe kommune. Ikke desto mindre er der ikke afsat midler til etablering, eller forbedring, af den eksisterende, men lidet effektive støjdemning.

I Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune arbejdes der med at få etableret en bedre støjdemning af trafikstøjen fra motorvejene gennem kommunen. Det sker i samarbejde med lokale politikere både i byrådet og i folketinget, hvor der synes at være en stigende tværpolitisk forståelse af, at det er nødvendigt med en bedre støjdemning end den eksisterende, bl.a. takket være den store stigning i trafikmængden. Vi arbejder for et "paradigmeskift" ved anlæggelse af motorveje gennem tætbebyggede områder, som her i kommunen, gående ud på at udgifter til etablering af en effektiv støjdemning indgår på lige fod med øvrige udgifter til anlæggelse af motorvejen.

Og ikke som i 2002, hvor man planlagde udvidelsen af Motorring 3 fra to til tre spor i hver retning. Her valgtes en støjmur som med en fremskrivning af trafikmængden til 2010 viste et støjniveau, der allerede dengang overskred det anbefalede maximale niveau på 58 dB. I VVM (Vurdering af virkning på miljøet) rapporten fra 2002 er også vist en beregning med en anden type støjmur, der rækker ind over en del af kørebanen som et "halvtag", hvilket medførte en reduktion af støjniveauet til ned under de 58 dB.

Men den løsning valgte man ikke af økonomiske grunde. Det er en konklusion som den, vi skal bort fra. Hvis ikke man er klar til at etablere en effektiv støjdemning, skal linjeføringen ændres, så den kommer til at gå uden om de tætbebyggede områder. Det lykkedes dog at få en støjdempende asfaltbelægning, men problemet med den løsning er, at den støjdempende virkning langsomt forsvinder i løbet af en fem-seks år, således at asfalten må fornyes for at få den ønskede støjdempende virkning. Men det sker ikke. Asfalten på Motorring 3 og Hillerødmotorvejen er således ikke udskiftet siden udvidelsen.

Den eneste effektive løsning er en delvis til fuldstændig overdækning af motorvejen med en støjdempende mur.

## **Trafikforbindelser**

Geografisk set ligger Haspegårdskvarteret i en yderzone af Gladsaxe kommune, hvilket også medførte, at de offentlige trafikmidler længe lod vente på sig.

I de første tre år efter krigen var den mest benyttede forbindelse til og fra København rutebilen (som bussen hed dengang), der kørte mellem sporvognslinje 5's endestation i Hu-



sum gennem Mørkhøj og Gladsaxe og videre ad Gladsaxe Møllevej til Gammellosevej. Rutebilen, der havde stoppested nær Klausdalsbrovej, ejedes af vognmand Eigil Sørensen, der senere blev direktør for det vidtforenede lokale trafikselskab "De forenede rutebiler", der blev oprettet i begyndelsen af 1950'erne. Ud over nævnte rute kan nævnes rutebilen, der kørte fra Bagsværd ad Frederiksborgvej til linje 16's endestation på Søborg Torv.

Nævnes skal også den daværende Slangerupbane, der efter krav fra flere grundejerforeninger, allerede inden krigen havde oprettet trinbrættet Stengården og som også i dag anvendes af flere Haspegårdsbeboere, når de skal til byen med toget.

I takt med et øget helårsbyggeri i foreningens område, blev ønsket om at opnå bedre trafikforbindelser i stigende grad forstærket. De tilflyttede familiefædre havde i høj grad mulighed for at indskrænke deres befordringsbehov til kun at omfatte gang og cykleafstand til og fra arbejde ved at søge beskæftigelse i en af de mange virksomheder, der efter krigen blev anlagt i Gladsaxe. Det var der en del, der praktiserede. Men hvad med resten af familien? Herunder børnene, der var henvist til skoler i en betydelig afstand fra hjemmet. Tilfældet kom beboerne til hjælp. Den 13/3 1948 fik rutebilejerne Carl Thomsen og Poul Hansen, Søborg, tilladelse af Københavns Amtsråd til med omnibus at beføre strækningen fra Jægersborg Station via Gammellosevej-Hjortevænget-Klausdalsbrovej over Herlev til Glostrup.

Rutebilen, der i begyndelsen ikke havde faste stoppesteder (vil du med, var det en arm i vejret), kørte 14 ture daglig og blev en stor succes. De offentlige trafikmidler var kommet til Haspegårdskvarteret for at blive.

Ser man referaterne fra generalforsamlingerne i begyndelsen af det 21. århundrede igen, fremgår det tydeligt at der har været en stor utilfredshed med busservicen i området. Der var især tale om en forringet frekvens og omlægninger af ruterne med forringet service af beboerne til følge begrundet med besparelser på busdriften. Grundejerforeningen gjorde en stor indsats sammen med kommunen for at få forbedret servicen i området gennem forhandlinger med busselskabet. I dag synes forholdene forbedret med linje 165, der kører gennem området fra Bagsværd station og via Krogshøjvej og Klausdalsbrovej til Gladsaxe Trafikplads, hvor der er forbindelse til mange andre linjer. Hertil kommer linje 42 fra Ballerup station via Klausdalsbrovej og Gladsaxe Trafikplads til Nørreport station. Busserne kører med en frekvens på 3 busser i timen i dagtimerne og to busser i timen om aftenen.

## ***Lokalplaner og detailhandel i vort område***

I 2006-2007 arbejdede kommunen med tillæg 4 til lokalplanen fra 2005 gående ud på at etablere en detailhandel i vort område. Af tillægget fremgik at der var afsat en ramme på 1000 m<sup>2</sup> til en lokal dagligvarebutik i Haspegårdsområdet. Hvor det skulle placeres var ikke



nærmere specificeret. En plan som tilsyneladende var motiveret af kommunens vækst strategi.

Grundejerforeningens holdning var at både de grønne områder samt de eksisterende bebyggelsesprocenter skulle bevares og at der ikke var behov for en dagligvarebutik i vort område. Som medlem af Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune stod vi ikke alene med den holdning. Måske under indtryk af protesterne mod planerne blev de ikke til noget, i denne omgang.

Men allerede i efteråret 2015 modtog grundejerforeningen en henvendelse fra en grundejer om at han og andre i området mellem Hjortevænget og Krogshøjvej langs Klausdalsbrovej var blevet kontaktet af en forretningsudvikler med henblik på indgåelse af køberetsaftaler.

Kommunen havde modtaget henvendelser fra forretningsudviklere om etablering af dagligvarebutikker i to områder af kommunen, hvor Haspegårdskvarteret var det ene. I 2016 indkaldte kommunen til høring om revision af detailhandelsstrukturen, der skulle være klar inden sommeren 2017 som led i en nødvendig revision af kommunalplanen.

Denne gang var planerne for Haspegårdskvarteret mere konkrete. Der skulle etableres en dagligvarebutik langs Klausdalsbrovej mellem Hjortevænget og Krogshøjvej. Ejendommene på grundene skulle opkøbes af forretningsudvikleren med henblik på nedrivning, og der skulle opføres en dagligvarebutik. Det gik vi imod, dels fordi vi fandt at der ikke var behov for en sådan, dels af hensyn til den stærkt øgede trafik som en sådan ville medføre og endelig af hensyn til butikkens naboer, som ville blive udsat for megen støj og ulemper, når f.eks. lastbiler skulle levere varer til butikken.

Efter møder med kommunen og en underskriftsindsamling mod projektet blev planerne droppet og muligheden for etablering af en dagligvarebutik i vort område endeligt fjernet fra kommunalplanen, så de ikke skulle dukke op igen.

## **Skoledistrikter**

Haspegårdskvarteret har i mange år tilhørt skoledistriktet for Egegård skole (nuværende Gladsaxe skole) på nær den østlige del af Frodesvej, som tilhører skoledistriktet for Søndergårdsskolen (nuværende Bagsværd skole).

Men i slutningen af 2011 foreslog kommunen en ændring af skoledistrikterne. Dette ville betyde at børnene i Haspegårdskvarteret ville blive tilknyttet Værebros skole (nuværende Skovbrynets skole). Vi afgav høringssvar mod forslaget og støttede dermed den række af forældre, der i kvarteret havde startet en underskriftsindsamling mod flytningen. Den ville bl.a. have betydet at skolevejen for Haspegårdskvarterets børn blev længere og langt me-



re farlig end den eksisterende. Til vores glæde lyttede kommunen, og kvarterets børn fik lov at beholde deres skoler.

Allerede i 2016 dukkede forslaget om ændring af skoledistrikt op igen som et forsøg på at skabe en bedre social balance på Skovbrynets skole. Det var vi meget imod. Grundejerforeningen indgav hørings svar, hvor vi argumenterede stærkt mod den foreslåede ændring med de samme argumenter som i 2011. Dette kombineret med endnu en underskriftsindsamling blandt beboerne mod ændringen, fik kommunen til igen at droppe planerne.

## ***Fjernvarme***

Et tilbagevendende tema ved generalforsamlingerne i de seneste 6-7 år har været udsigten til at der bliver etableret fjernvarme i vort kvarter. Et spørgsmål, der er af stor relevans for dem, der i de nærmeste år står overfor at skulle udskifte fyret. Vi spurgte i 2016 Vestforbrænding, som er områdets leverandør af fjernvarme, og de svarede at tidshorizonten var over 15 år.

Ifølge kommunen er det op til Vestforbrænding at prioritere rækkefølgen i fjernvarmenettes udbygning. Vestforbrænding har de seneste år valgt at udbygge med fjernvarme til større ejendomme i Lyngby Taarbæk kommune. For at præge udviklingen kan Gladsaxe kommune bede forsyningsselskaberne udarbejde konkrete projekter for udbygning med fjernvarme, hvis disse er samfundsøkonomisk fordelagtige.

Selskaberne skal derfor lave en beregning, som viser udbygningens samfundsøkonomiske rentabilitet. Resultatet af beregningen afhænger af mange forhold. Drejer det sig om etablering af fjernvarme i et område med naturgas, er prisen på naturgas afgørende. Det er således for tiden vanskeligt at dokumentere den samfundsøkonomiske gevinst ved udbygning af fjernvarme i parcelhusområder, så det har lange udsigter.

## ***Klimatilpasning***

På grund af de stigende mængder nedbør var mange ude for at få kældrene oversvømmet. I 2001-2002 afholdtes møder mellem grundejerforeningen og kommunen om at få løst problemerne med kloakeringen i området, så oversvømmelser kunne undgås i fremtiden. Det blev besluttet at dimensionen på kloakledningen på udvalgte strækninger på Hjortevænget, Haspegårdsvej, Hermelinvænget og Harestien skulle øges, samtidig med at overløbsledningen i Vibevej sænkede således at den træder hurtigere i funktion. Disse ændringer skulle betyde at kloakkerne kan klare en 10-års regn, hvilket betyder at den statistisk set kun forekommer en gang på 10 år. Arbejdet afsluttedes i juni 2002 og synes at have haft den ønskede effekt.

## Vores naboer

Haspegårdskvarteret, der som følge af den tidlige udstykning er det ældste villaområde i den nordvestlige del af Gladsaxe Kommune, har på grund af områdets næsten rektangulære form fire naboer, med Novo Nordisk, der netop lige med deres areal rammer vort nordvestlige hjørne, har vi fem.

Bebyggelsen Søgården, under Gladsaxe Almennyttige Boligselskab, har siden 1950 været vores vestlige nabo, og var tidligere landbrugsjord tilhørende landejendommen Søgården, der lå ud mod Krogshøjvej ved det, vi i dag kalder skoven.



*Den oprindelige Søgården.*

Vor forening har gennem tiderne haft et godt samarbejde med Søgårdens lejerforenings bestyrelse i sager af fælles interesse – således trafikforholdene på Krogshøjvej og forhold vedrørende Hillerød motorvejen og Novo.

Vor nordligste nabo, hvis område grænser op mod Frodesvej er Søndergårdsparken, et fredet og roligt område, der om sommeren næsten helt er skjult af smukke blomstrende træer. Tidligere havde vi vore generalforsamlinger og fester i den daværende nedlagte landejendom "Lillebo", der var indrettet til børnehaven og festlokaler. En vedtægtsændring i Søndergårdsparkens love udelukkede fremmede foreninger, hvorfor vi måtte se os om efter andre græsgange.

Naboen mod øst er "Espesgården", et villaområde, der på mange måder minder om vort eget, blot noget yngre. Udstykningen, der fandt sted fra 1940, foregik fra den daværende Espesgård, der lå, hvor Rylevænget i dag skærer Espesgårdsvej.

Vor nabo mod syd er Haveforeningen "4. juli" af 1917, der er opført på Espesgårdens jorder. En udflytning af haveforeningen fra et tidligere område skabte ved generalforsamlingen i 1951 en livlig debat; man var bange for at få tilført for megen støj og larm. Den daværende formand overbetjent Hammerbak, manede til besindighed for, som han sagde, "lad os nu se, hvor galt det kan gå". Den gamle formand fik ret, det gik ikke så galt, faktisk kunne vi ikke tænke os en anden nabo i dag.

Vor sidste nabo er Novo, der som tidligere nævnt, lige rammer et hjørne af vores område. Novo har siden de store udvidelser i 70-erne og 80-erne været genstand for megen op-



mærksomhed og bekymring, for hvad var det der kom op af skorstenene? Var det skadeligt eller direkte farligt?

Foreningen er altid blevet vel modtaget ved vore henvendelser, selvom de ofte har været ret nærgående og kritiske. Såvel naboskab som samarbejde synes fra foreningens side nu at fungere godt. Denne "store" nabo udgav for et par år siden bogen "Livet på Novo". Vi bringer citat fra bogen, der fortæller lidt om, hvordan og hvornår vi blev naboer.

## ***Fra bondeland til industri kvarter***

"At lede er at forudse" sagde Thorvald (Thorvald Pedersen, den ene af Novo's grundlæggere) i sin nytårstale om Novo- året 1955, "for det tilfælde, at vi igen skulle udvide, har vi sikret os en god beliggende grund i Bagsværd, idet vi har købt 115.000 m<sup>2</sup> jord ved den nye Hareskovvej".

Grunden, der lå kun 10 km fra Fuglebakken ad den projekterede motorvej, blev skødet til Novo formedelst ca. ¾ million kroner svarende til ca. 6.50 kr. pr. m<sup>2</sup>. Årsomsætningen var i den første halvdel af 1950'erne fordoblet til ca. 30 mil. Kr. og antallet af medarbejdere steg fra ca. 400 til 600. Der forskedes i flere nye produkter, så tidspunktet var inde til at sikre sig plads til de kommende års forventede ekspansion. Den kom også – i 1960 var årsomsætningen ca. 50 millioner kr. og mere end 800 medarbejdere var da ansat i virksomheden.

Ved midten af 1700-tallet bestod landsbyen Bagsværd af bøndergårde omkring Bindeledet, hvor det nu forsvundne gadekær lå på hjørnet af den nuværende Aldershvilevej. Gårdene tilhørte kronen, og jorden dyrkedes i fællesskab, men i 1766 fik bønderne i Gladsaxe sogn arvefæsteskøde på deres gårde. Hver bonde fik sin egen gård mod en årlig afgift og var hermed selvejer. I de følgende år ophørte fællesdriften og gårdene fik deres spredte jorder udskiftet med lange lodder, der lå som en stjerne omkring Bagsværd, smallest ved byen og bredere udadtil. Af praktiske grunde flyttedes flere af gårdene efterhånden fra landsbyen ud til deres jordlodder.

Tre af de udflyttede gårde havde deres hovedlod syd for markvejen fra Bagsværd by til Vadstrupgård mod vest (nu Vadstrupvej). Bagsværdgård, Grushøj og Krogård. De op imod 1 km lange lodder grænsede i markskellet mod syd op til en jordlod, der tilhørte Søgård, udflyttet fra Gladsaxe by.

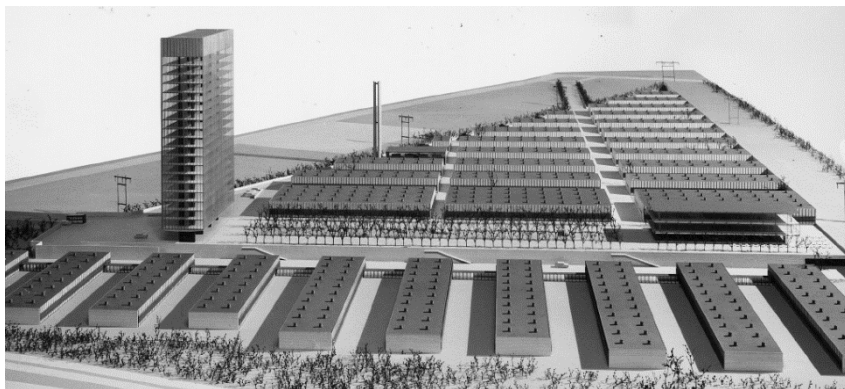
I 1949 vedtog Gladsaxe sogneråd en partiel byplan, hvorved det meste af området mellem Søgård og Bagsværd by blev udlagt til industri kvarter, afgrænset af den projekterede Hareskovvej mod vest og Bagsværdgårds østskel. Det nye kvarter omfattede hovedparten af de tre gårdes jorder, med krogshøjvej gennem Bagsværdgårds lod. Laurentsvej gennem Grushøj og Brudelysvej gennem Krogårds, med Smørrosevej til at forbinde de tre veje. Navnet Grushøj peger på den grusgravning, som fandt sted på gårdens arealer, og nav-

nene på et par andre smøger i området – Grushøj og Grusgraven – minder i dag herom. Gården nedbrændte i 1857, men blev genopbygget, og ved ejerskifte i 1918 ændredes dens navn til "Thorasmind", opkaldt efter den nye ejers afdøde hustru Thora. I 1970 købte Gladsaxe kommune ejendommen, og det hvidkalkede stuehus med rødt tegltag blev restaureret og fungerede derefter som kulturhus i Bagsværd. Et velbevaret minde om de bøndergårde, der langt op i dette århundrede gav Bagsværd karakter af en bondeby.

Krogård på Vadstrupvej afgav ikke kun jord til det nye industrikvarter, men også arealer til den projekterede motorvej til Hillerød. På den anden side heraf lå Smørmosen og længere mod vest Fedtmosen, naturskønne områder, der blev fredet i 1944. Det var størstedelen af de tre gårdes jorder syd for Smørrosevej, Novo erhvervede.

Arne Jacobsen udarbejdede en plan for nybyggeriet. Til rådighed var et areal på ca. 122.000 m<sup>2</sup>, idet Novo også erhvervede et mindre naboareal til den store grund. Alt i alt et svimlende stort område sammenlignet med det lille indeklemte byggeri på Fuglebakken. Grunden skrånede ret stærkt fra øst ned mod Smørmosen. Arne Jacobsen måtte indordne sig under Novo's ønske om, at alle fabriksbygninger af praktiske grunde skulle ligge i samme plan, ligeså laboratoriebygningerne. Hans forslag var derfor baseret på at etablere to vandrette planer, indbyrdes forskudt 4 meter i højden. På det laveste areal langs Hareskovvejen skulle alle laboratorier placeres. Det medførte, at man ved projektets start i 1957 måtte flytte ikke mindre end 120.000 m<sup>3</sup> jord! I arealets østlige del skar man ned i terrænet og transporterede den overskydende jord til at lave den lave vestlige del.

I sit forslag til bebyggelse placerede Arne Jacobsen et højhus på søjler ud for indkørslen til Novo fra Brudelysvej. Mellem søjlerne kunne man køre ind på "Brødrene Pedersens Plads", hvorfra trapper og nedkørsler førte til laboratorieføljen, forbundet med en lang overdækket gang. Øst for pladsen og i samme plan som denne var al fabrikation samlet. Såvel etplansbygningens bredde som deres indbyrdes afstand var fastlagt til ca. 14 m. Når udvidelse af et fabriksafsnit blev nødvendig, kunne man derfor blot overdække og inddrage haverummet mellem to eller flere bygninger. De standardiserede bygningselementer – dragere, søjler, tagplader m.v. – ville passe til modulmellemlummet mellem to bygninger. Flexibiliteten af de standardiserede bygninger lettede tilpasningen til de skiftende krav, som blev en følge af den hastige udvikling.



*Arne Jacobsens model af bebyggelsesplanen for Novo i Bagsværd. I forgrunden laboratorierækken langs Hareskovvejen (nuværende Hillerød motorvejen) og bag den beplantede "Brødrene Petersens Plads" produktionsbygningerne.*

Facaderne skulle opbygges af stålelementer i et modul på ca. en meter, og imellem de faste partier foroven og forneden var vinduer med udvendig solafskærmning af aluminium-jalousier. Fra installationslofterne oppe over arbejdsrummene skulle de nødvendige rør og kabler kunne trækkes ned til laboratorier og fabrikslokaler. Ved ændret brug af lokalerne ville det være praktisk at disponere over let tilgængelige rørføringer.

For at anskueliggøre sin bebyggelsesplan lod Arne Jacobsen fremstille en minutiøst udført model, der bedre end streger på papiret viste hans intentioner. Modellen blev udstillet på Charlottenborgs Forårsudstilling i 1959, hvilket bevirkede, at det fremtidige byggeri blev meget omtalt i aviser og tidsskrifter. Det æstetisk usædvanligt høje niveau for et fabriksbyggeri blev lovprist af pressen.

Man valgte imidlertid kun at gennemføre en del af Arne Jakobsens byggeprojekt, og specielt undlod man at opføre den 20 etagers kontorbygning. Det var der flere grunde til, nemlig at projektet var for dyrt, og at bygningen ville blive for høj i forhold til, hvor højt det var tilladt at bygge på det tidspunkt i halvtredserne. Endelig spillede det en rolle at den høje bygning kunne komme i vejen for fremtidige udvidelser. Man valgte derfor i stedet at opføre administrationsbygningen langs Smørmosevej i 1973.

Den blev for nogle år siden erstattet af den nye administrationsbygning omringet af et smukt grønt bælte, som har fået megen ros, da etablering af grønne områder er i tidens ånd. Bygningen er tegnet af arkitekt Henning Larsen og blev indviet d. 25/2 2014.



*Novo Nordisk hovedsæde. Foto udlånt af Novo Nordisk.*

Vi takker Novo for deres beredvillighed til at give informationer om den historiske udvikling på industrigrunden og kan i øvrigt henvise til *Novo Nordisk History Collection* for yderligere detaljer.

## **Afslutning**

I grundejerforeningens første hundrede år er der sket store ændringer i vort område, fra mark til et velorganiseret villakvarter med helårshuse på alle grunde. Hvordan der vil se ud om hundrede år er svært at gisne om. Et gæt går ud på at husene i dag vil være revet ned og erstattet med nye efter tidens smag. Et håb er at vi undgår fortætningsbyggerier og bevarer kvarterets karakter, og at der etableres en effektiv dæmpning af trafikstøjen fra motorvejene, da den kan være meget generende specielt i sommertiden, hvor man opholder sig meget udendørs.



Haspegårdens grundejerforenings bestyrelse, august 2019.

Fra venstre ses bestyrelsesmedlem Charlotte Petersen, Hjørtevænget 10, kasserer Christina L. Jørgensen, Frodesvej 31, formand Flemming Y. Hansen, Hjørtevænget 47, 2. suppleant Jane Hansen, Hjørtevænget 49, bestyrelsesmedlem Finn A. Hansen, Hjørtevænget 81, og næstformand Emil K. Andersen, Krogshøjvej 144.

1. suppleant Anders Møller, Hjørtevænget 50, var fraværende.