

"Anlægget" 60 år.

JUNI 1984



Uddrag af militærkort
(Københavns befæstning)
år 1900. 1 km = 10 cm
OPGAVE: Indtegn vore huse på kortet!

Stengård
Gladsaxe
9a 2 7a 10d.11e
Budinge

1 : 10000

MATRIKELNUMMER 23A0, LYNGBY BY, 1929-1989.

Dette beskedne skrift er en samling af kort, billeder og artikler fra vor bebyggelses historie, - indsamlet i anledning af dens 60 års jubilæum.

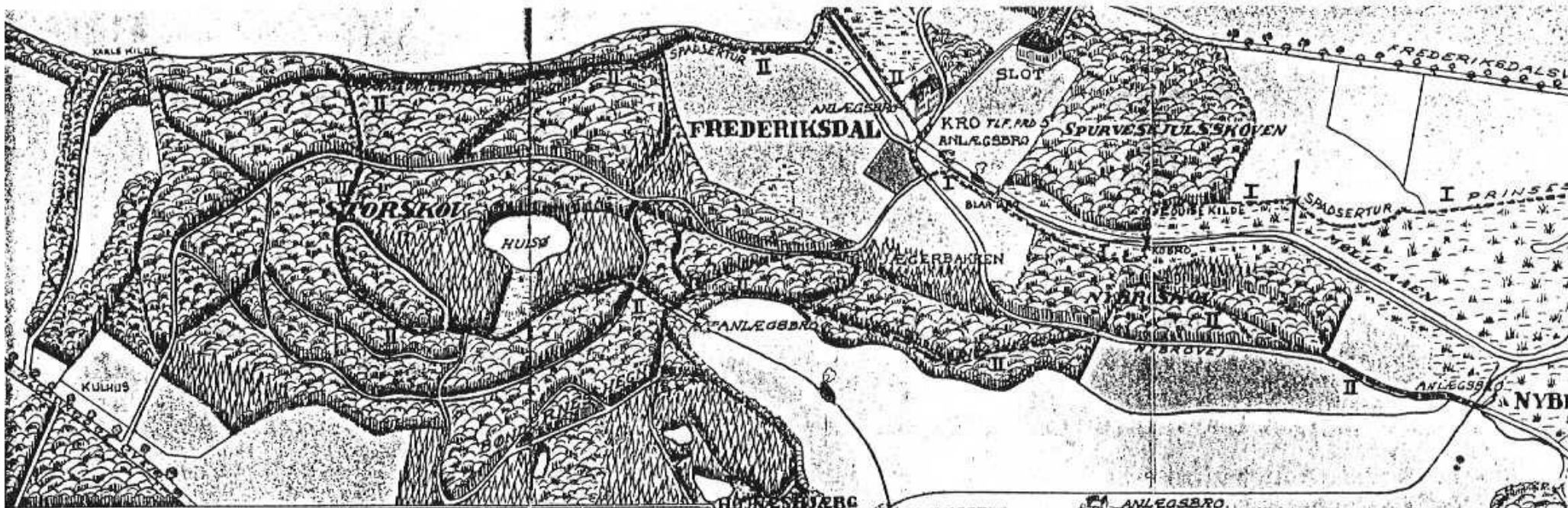
Vi opfatter selv vores bebyggelse som ganske særpræget og opsigtsvækkende, og i den nyeste kommuneplan for Lyngby-Tårnbæk omtales vore huse som "bevaringsværdige". Derfor har det været overraskende for den som har søgt efter materiale til disse sider, at der er fundet så lidt. Der er faktisk skrevet meget, meget lidt om "de engelske rækkehuse", eller hvad vi nu skal kalde os. Måske hænger det sammen med at bebyggelsen næppe har haft en arkitekt: - som bekendt skrives bygningslitteratur især af arkitekter, og de skriver helst om hinanden kunne man mistænke dem for! Det skal også med, at husenes stil, som vel kan kaldes ny-klassicisme, faktisk var på vej ud af bygningskunsten i Danmark, netop i 20'erne. Samtiden har nok opfattet dem som ret uspændende, - ja måske endog som spekulationsbyggeri. På næste side ses et udsnit af et kort over Lyngby-Tårnbæk og omegn, udgivet i reklameøjemed i 1929. Som det ses, er murermester Alf. Hansen en af annoncørerne. Man kan måske også opfatte vores tennisbaner og garageanlægget som salgsargumenter for at lokke københavnerne helt herud.

Det er ikke helt let at se hvornår byggeriet blev færdigt. I "KJØBENHAVNS AMTS AVIS, Konservativt Organ for Gjentofte og Lyngbykredsen", kan man den 23. maj 1929 læse at "I Forbindelse med Flisebelægning af Fortovet langs Rækkehusene på Engelsborgvej foreslår Kommunen at der anbringes Kant- og Rendesten..."

10. april 1929 kan man læse at "Arkitekt Ulstrup Hansen har anlagt sag mod Lyngby-Taarbæk Sogneraad til Betaling af Provision for det Grundareal af de Ulrikkenborgske Jorder, som købt af Murermester Alf. Hansen, og på hvilke der nu er opført rækkehuse" (min understregning).

Samme sted 1. okt. 1929: "Murermester Alfr. Hansen har i den forløbne Uge af Rækkehusene i Lyngby solgt Huse til bl.a. Oberstløjtnant F. Johansen, Kontorchef Bottelet, Kaptajn Friis, Pastor Jakobsen og Militærapoteker E. Petersen." 20. okt. fortsætter listen: "Kaptajn Voss, Overassistent Vester, Kontorchef Christensen, Fuldmægtig Ryhl, Fuldmægtig Lawaetz, Ing. Carstensen, Museumsinsp. Lundbeck" og listen fortsætter.

(fortsættes)



Det vilde være Synd.

om De ikke oplevede en af de bekendte Sejlture paa
Lyngby - Fure - og Bagsværd Sø.

Det er maalt i Penge - en meget billig Fornøjelse - og dog et kostbart Minde.
Ingen Bølgegång - blot en stille idyllisk Sejlads - med en vidunderlig
Udsigt over Nordsjællands romantiske Natur.

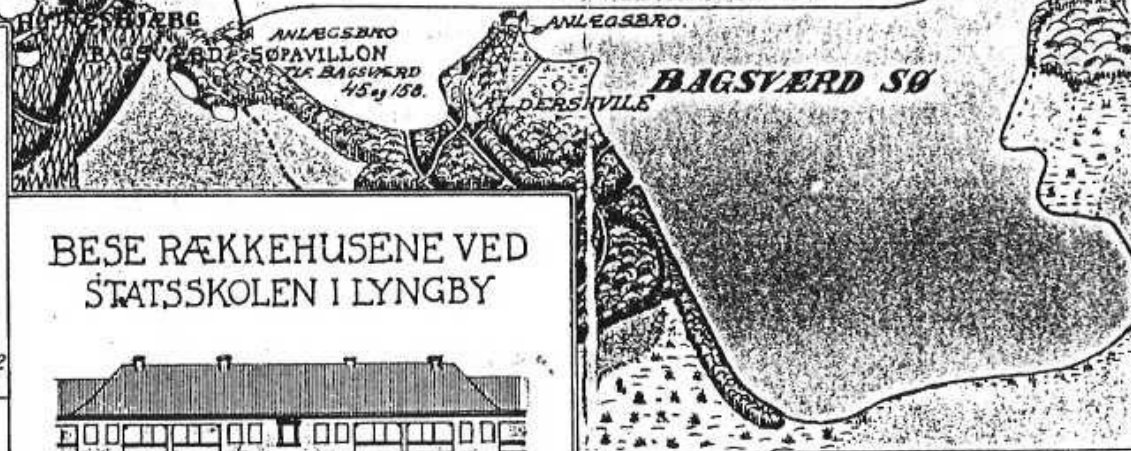
Hvorfor skulde De dog ikke tage den Oplevelse med?

Alle Oplysninger paa Baad fartens Kontor Tlf. Lyngby 152 eller Øbro 6392
(bødsel fra 9-12)

**LYNGBY TAARBÆK KOMMUNES
BYGGEGRUNDE VED STATSSKOLEN**

Højt beliggende ved anlagte Veje med Kloak- Gas-
Vand og Elektricitetsledn. Billige Priser lille
Udbetaling rimelige Vilkaar sælges fra Kom-
mune kontoret Kirkestræde Nr. 1. Lyngby.

TELEFON LYNGBY 800



**BESE RÆKKEHUSENE VED
STATSSKOLEN I LYNGBY**



FACADE MOD BUDDINGVEJ



STUEPLAN
OVERRETSSAGFØRER
SVENNING LARSEN
KØBENHAVN
T.L. 1116

KØBESUMMEN
ER
21.300 KR.
MED GODE
PRAIORITETS FORH.

MURERMESTER:
ALF. HANSEN
LYNGBY
T.L. 491.



I. ØSTRE SÆLVS PLAN
SAGFØRER
A. FREDRIKSEN
LYNGBY
T.L. 324

**HOTEL
LYNGBY
DET BEDSTE**

MADSTED

TELF. LYNGBY 15



Christian X's Alle fik først sit nuværende navn i forbindelse med bygningen af Christianskirken (indviet 1941). Om selv samme vej kan man læse: "Den nye Ulrikkenborgvej der fører fra Kongevejen ved Vintappersøen i lige Linje til Buddingevej ved Statskolen, åbnes for Færdslen Onsdag d. 13 nov (1929) Kl.13."

Som det ses, er vores huse ganske rigtigt 60 år gamle nu, men om det netop er i juni måned jubilæet ligger, er det vanskeligt at eftervise. Så meget desto stærkere må de meteorologiske grunde til at holde jubilæumsfest i denne måned veje.

På de følgende sider bringes det meste af det materiale der er fundet om stedet her. Der er ikke sket nogen sortering eller kommentering, og rækkefølgen er ret tilfældig. Lyngby Lokalhistoriske Arkiv takkes for venlig assistance ved indsamlingen.

Jubilæumsskrift-Udvalget

PS: Endvidere er vedlagt kommunens Rækkehusundersøgelse "Trekanten" med bestyrelsens bemærkninger.

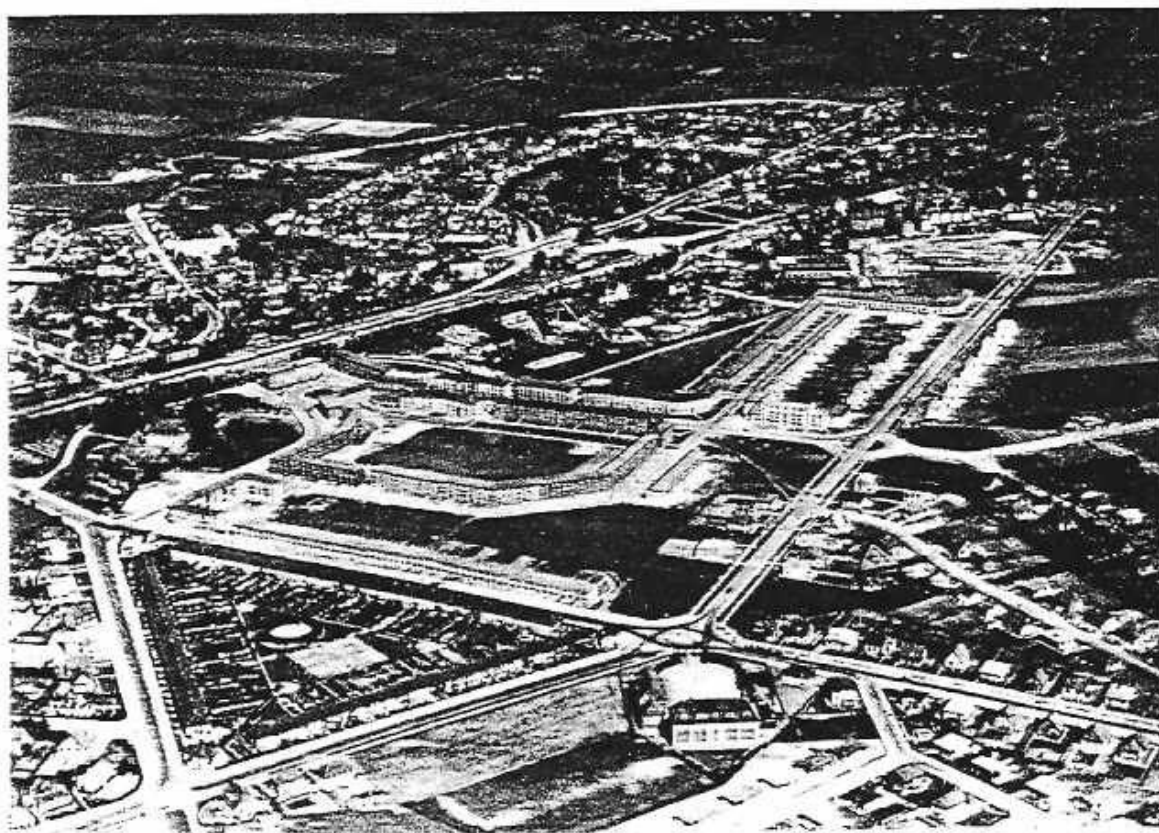


Fig. 9. Luftbillede af Ulrikkenborgkvarteret. I Forgrunden Statskolen.

De nye Vej- og Torveanlæg m. m. i Lyngby.

Af Kommuneingeniør J. A. C. Rastrup, Lyngby, M. Ing. F.

Gadenettet i en By som Lyngby, der gennemskæres af 2 Banelinier, en Fæstningskanal og en Aa, bærer tydeligt Præg af de Vanskeligheder, der hidrører herfra. Ved Sammentræf af forskellige heldige Omstændigheder staar Gadenettet omkring Jærnbanestationen imidlertid nu foran en gennemgribende Forandring, hvorved det er muligt under eet at opnaa forskellige Forbedringer.

De paagældende Anlæg og de andre tekniske Anlæg, der staar i Forbindelse hermed og er paabegyndte eller projekterede, falder naturligt i følgende 6 Grupper:

- 1) Viaduktanlæg ved Lyngby Station med tilhørende Vej-anlæg.
- 2) Torveanlæg mellem Jærnbanestationen og Lyngby Hovedgade (Kongevejen).
- 3) Vejanlæggene paa Urikkenborggaards Jorder.
- 4) Hovedkloakken for den sydøstlige Del af Lyngby
- 5) Idrætsparken.
- 6) Søpromenaden.

Ud fra forskellige Forudsætninger har man arbejdet paa hvert af de 5 sidstnævnte Anlæg, men Planerne har først faaet fast Form ved, ja, er til Dels først muliggjorte af Viaduktanlægget.

I. Viaduktanlægget med tilstødende Vej-anlæg.

Tæt nordfor Lyngby Jærnbanestation var 2 Niveau-overkørsler, Vinkelvej og Bagsværdvej, med kun ca. 100 Meters indbyrdes Afstand.

I 1918 udarbejdede Statsbanerne et Forslag til Erstatning af disse 2 Overkørsler med een Vejunderføring under Banen. Planen forelagdes Sogneraadet, som maatte se med Sympati paa selve Tanken om Forandringen, men — forøvrigt i fuld Overensstemmelse med Statsbanernes Broingeniør — absolut ikke var tilfreds med Vejforbindelserne ved Underføringen.

Underføringen skulde bygges ca. 30 m nordfor Vinkelvej vinkelret paa Banen, og Tilslutningsramperne skulde mod Jærnbanevej have 3 pCt. Stigning, mod Bagsværdvej 4 pCt. og mod Parallelvej 5 pCt. Stigningsforholdene var ikke gode, men værre var de skarpe uoverskuelige Sving mod Vinkelvej og Parallelvej samt ved Bagsværdvej. (Radier henholdsvis 16 m, 20 m og 15 m, alle i Stigninger). Endvidere vilde Anlægget blive til Ulempe for de langs Vinkelvej og Bagsværdvej liggende Forretningsejendomme, der vilde blive fra 2—3 m hævede over Kørebane.

Imidlertid var Forholdene saaledes paa Stedet, at man ikke uden uforholdsmæssig Bekostning kunde skaffe bedre Vejforhold. Sogneraadet undersøgte derfor andre Muligheder, og i Slutningen af 1918 havde man udarbejdet det Forslag, som nu næsten fuldstændigt kommer til Udførelse.

Ifølge dette Forslag nedlægges Niveauoverskæringerne ved Vinkelvej og Bagsværdvej, og til Erstatning for disse bygges ud for Bagsværdvej en Underføring for gaaende og mellem Jærnbanestationen og Teknisk Skole en 15 m bred Underføring for kørende og gaaende (se Oversigtsplanen Fig. 1 og Fig. 2. Underføringen lægges ved c).

Ved denne Ordning opnaas at faa betydelig bedre Kurve- og Stigningsforhold (2,5 pCt. paa Jærnbanevej, 3 pCt. paa Rampen lige mod Vest, den projekterede Hovedforbindelsesvej med Lyngbys vestlige Del), samt at man kan faa 4,6 m fri Højde af Broen i Stedet for 3,8 m, hvorved Sporvogn eventuelt kan føres igennem. Endvidere opnaaede man, at færre Ejendomme fik Vejen sænket ud for deres Bygninger, samt at hele det store ubebyggede Areal vestfor Banen vilde faa saa god Forbindelse med Jærnbanestationen, at det ret snart vilde blive bebygget. I denne Forbindelse kan bemærkes, at Kommunen — for at drage Fordel af den forventede Værdistigning — sikrede sig en stor Del af disse Arealer.

Da Underføringen paa dette Sted bliver ca. 30 m lang, og Jordarbejdet — grundet paa de bedre Stigningsforhold — større end ved Statsbanernes første Projekt, maatte Kommunen indgaa paa at overtage og udføre alt Jordarbejdet paa Jærnbanevej foruden den tidligere overtagne Vejbefæstelse paa alle Ramperne og under Viadukten. Til Gengæld sikrede Kommunen sig et Tilskud fra private Grundejere, der har Fordel af Viadukten, paa ialt 95 000 Kr., hvilket omtrent svarer til Kommunens Merudgift ved denne Ordning.

Angaaende Anlæggets Detailler kan anføres, at Jærnbanevej efter Nedgravningen faar en 10 m bred Kørebane og 2 Stk. 3 m brede Fortove. Samme Profil faar Vejen fra c til d, medens Vejen herfra op mod den gamle Vinkelvej faar en 6 m bred Kørebane og et 2 m bredt Fortov, og Vejen op mod Parallelvej bliver 6 m bred. Fra Jærnbanevej føres Vejramper med Stigning 8 pCt. op mod de blinde Veje Kastanievej og Vinkelvej. Den nuværende stejle Bakke ved Rustenborg ud for Bagsværdvej afgraves med Stigningen 2,5 pCt. Vejen fra Jærnbanevej op mod Vinkelvej bliver tillige Adgangsvej til den senere omtalte Søpromenade.

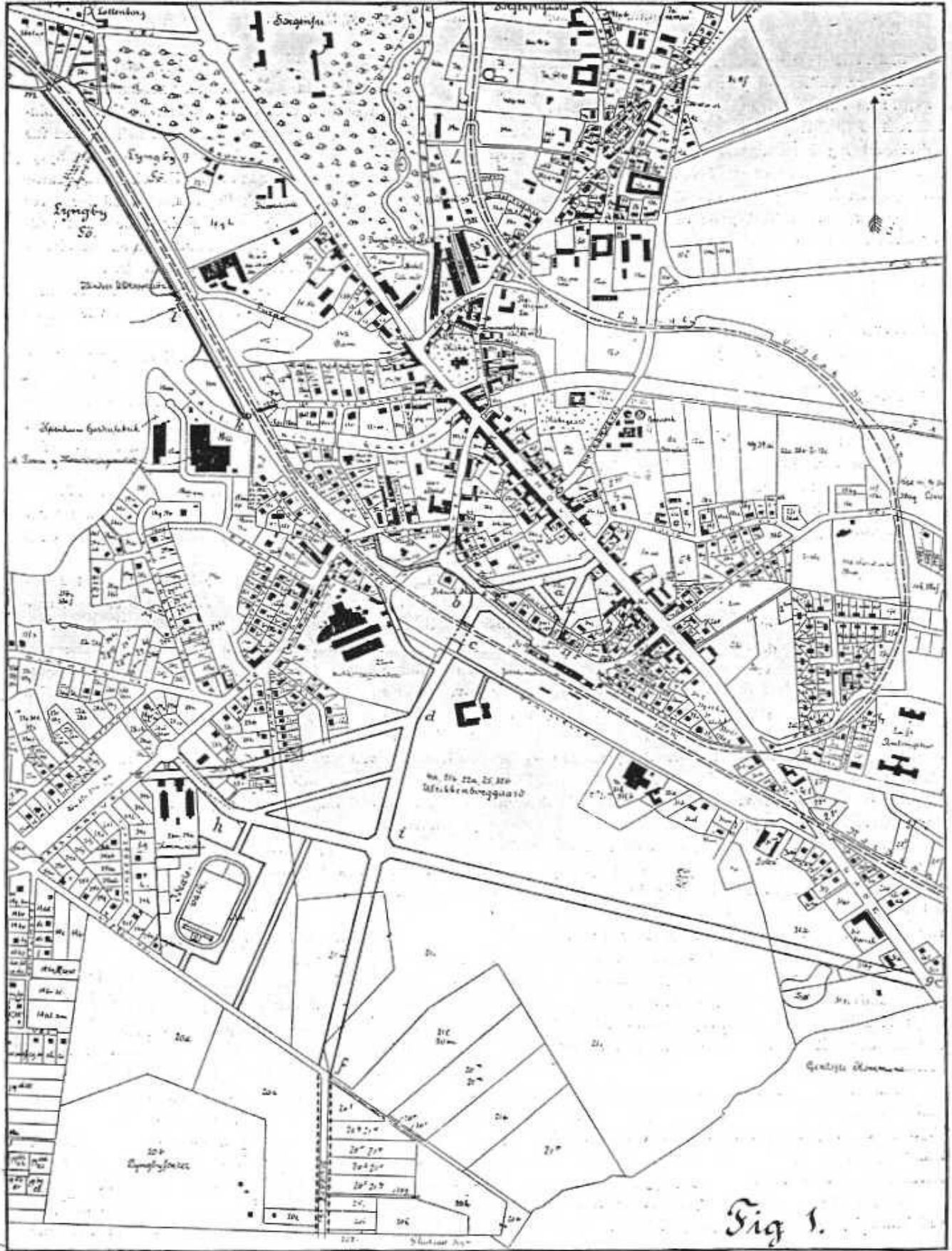
Jærnbanevej og Vejen under Viadukten chaussébrolægges. De øvrige Veje forsynes foreløbig med almindelig Makadamisering.

II. Torveanlægget.

Allerede da den nuværende Jærnbanestation byggedes i Lyngby, havde man Opmærksomheden henvendt paa Ønskeligheden af at etablere en Vej fra Jærnbanepladsen tværs over det lige overfor liggende ubebyggede Areal til Hovedgaden. Da der senere begyndte at blive bebygget ud mod Jærnbanevej, sikrede 4 af Byens Borgere sig en af disse Byggegrunde, saaledes at Muligheden for Fremføringen af en saadan Vej stadig var til Stede.

Sogneraadet havde flere Gange siden Sagen fremme, og i 1910 udarbejdede den daværende Kommuneingeniør, nuværende Stadsingeniør *Ryggner* i Odense, Planer til saadanne Vejanlæg. Planen om et Torv paa dette Sted blev da ogsaa undersøgt, ligesom Ingeniør *Ryggner* havde Opmærksomheden henvendt paa at skaffe en Vejforbindelse ud til Jærnbanevej ved b.

Først i 1917 blev Sagen dog aktuel igen, idet der tilbød sig en gunstig Lejlighed til Køb af Grunden, Matr. Nr. 3 b.



35 a, og i Forbindelse hermed købte Sogneraadet Matr. Nr. 3 c, 34 a og derpaa 131 c. Da derpaa hele Sagen om Viaduktanlægget kom frem, fremskyndedes ogsaa disse Anlæg, idet man ved disse Viaduktanlæg vilde faa Fyld til Opfyldning af Torv og Vej.

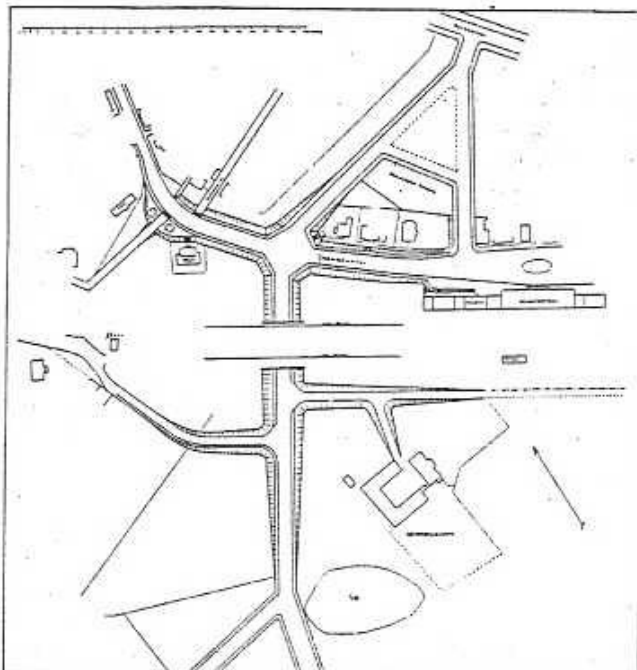


Fig. 2.

Efter at forskellige Projekter var udarbejdede med Bistand af Arkitekt, kgl. Bygningsinspektør *Magdahl-Nielsen*, besluttede Sogneraadet at udføre den paa Oversigtsplanen (a) og paa Fig. 2 viste Ordning, hvorefter der føres en 16 m bred Vej lige over fra Hovedgaden til Jærnbanepladsen (med Stigning 0 pCt., 1 pCt. og 2 pCt.) og en 16 m Vej fra samme Punkt ved Hovedgaden over mod Viadukten (samme Stigning indtil Bagsiden af Torvet, derfra Fald 0 pCt. og 2,75 pCt. ned mod Jærnbanevej). Demellem disse 2 Veje liggende trekantede Grund anlægges som Torv, hvilket savnes i Lyngby, og lige for dette Torv paa Grunden mellem de to Veje tænkes Kommunens fremtidige Raadhus bygget. Dette kommer altsaa til med det trekantede Torv foran sig at faa Facaden ud mod Hovedgaden (Kongevejen).

Grundene langs Torvets øvrige 2 Sider er det Mening at afhænde ved Lejlighed, dog saaledes behæftede med Servitutter, at der sikres en arkitektonisk smuk, ensartet Byggeselse.

Saa vel Torv som Vej forsynes foreløbig — bl. a. paa Grund af, at Bunden ikke er ganske at stole paa — med almindelig Makadamisering. Senere vil man rimeligvis sætte Chaussébrolægning.

III. Vejanlæggene paa Ulrikkenborggaards Jorder.

Som tidligere nævnt, har Kommunen sikret sig en større Del af de Jorder, der ligger sydvestfor Banen, nemlig de Jorder, der er beliggende vestfor Linien d f paa Oversigtsplanen og østfor Bebyggelsen langs Bagsværdvej og Prinsessevej. Paa dette Areal, stort ca. 14 ha. agter Kommunen at anlægge et Vejsystem, saaledes som vist paa Oversigts-

planen. Vejen d f fører lige fra Viadukten over til Buddingevejen (Nybrovej), som fortsætter lige mod Syd til Buddinge Jærbanestation, hvilken er beliggende kun 1,5 km sydfor Kommunegrænsen. Denne Vej gøres 20 m bred med 10 m bred Kørebane, 2 Stk. 2 m brede Cykkestier og 2 Stk. 2 m brede Fortove. Samme Bredder gives en Vej fra Rotunden ved Kommuneskolen (e) mod Øst til h, i og g ved Kongevejen. Anlægget af Strækningen i g af denne Vej er ved Overenskomst med Ejeren af Ulrikkenborg sikret gennemført inden 10 Aar og mod et Bidrag af 50 Kr. pr. løbende Alen fra Ejeren af Facadegrundene. Vejen vil danne en god Forbindelsesaare mellem Kongevejen, som den aflaster før Jærnbaneoverskæringen og den øvrige stærkt trafikerede Del af Lyngby, og Lyngby Engelsborg Kvarter, Gl. Frederiksdal og Ny Frederiksdal.

En tredje Hovedfærdselsaare bliver Vejen e d, der bliver Forbindelseslinien mellem Engelsborgkvarteret, Stengaardskvarteret, Kongsvilliekvarteret og Frederiksdal paa den ene Side og Lyngby Jærbanestation og Lyngby Kirkeby paa den anden Side. Denne Vej anlægges dog ikke foreløbig, bl. a. fordi det i Øjeblikket bliver bekosteligt at ekspropriere det fornødne Areal fra de Ejendomme, der ikke ejes af Kommunen, men Gennemførelsen forberedes straks ved lejlighedsvis Grundkøb. Indtil denne Vej bliver anlagt, skal den 10 m brede Parallelvej (til h) benyttes som Færdselsvej. Vejen e d tænkes anlagt med 10 m bred Kørebane og 2 Stk. 3 m brede Fortove.

Ved e dannes en trekantet Plads foran Kommuneskolen.

De her omhandlede Veje bygges med Maksimalstigning 2,5 pCt.

Foreløbig makadamiseres Kørebaneerne, senere vil man rimeligvis til Dels chaussébrolægge dem.

IV. Hovedkloakken for den sydøstlige Del af Lyngby.

Ved Overenskomsten med Statsbanerne overtog Kommunen Afvandingen af Viadukten.

Denne Afvanding kan foretages naturligt uden Pumpning, naar man kan indskrænke Faldet paa Afvandsledningen til 3⁰/₁₀₀.

Samtidig med, at man skaffer Viadukten afvandet, vil man ogsaa sørge for Afvandingen af de for Bebyggelse aabnede Arealer af Ulrikkenborggaards Jorder, og da Afvandsledningen for de langs den sydøstlige Del af Hovedgaden og Parallelvej liggende Arealer er utilstrækkelig allerede nu, er disse Arealer inddragne under Oplandet.

Hovedkloakken, der føres ned gennem Jærnbanevej fra Viadukten til Fæstningskanalen, bliver saaledes Samledningen for samtlige Arealer, der er beliggende sydfor Jægersborgvej og Jærbanestien og østfor Bebyggelsen ved Bagsværdvej og Nybrovej.

Fra Viadukten til Fæstningskanalen bygges Kloakken af 85 cm Betonrør med spids Fund efter Dansk Ingeniørenormer. Fra Fæstningskanalen føres Tørtvejrstilløbet gennem en eksisterende Ledning til Pumpestationen i Aastræde, hvorfra det pumpes op i Kommunens biologiske Rensningsanlæg i Bondebyen.

Rugnevrjstilløbet føres ved Opspædningsgrad 4 til en eksisterende Overfaldsledning, der fører det ud i Mølleaaen. Ved større Opspædnung kan denne Ledning ikke føre Van-



KIRKE OG HJEM

CHRISTIANS SOGN

KGS. LYNGBY

DECEMBER 1966

NR. 7

Christianskirkens 25 års jubilæum.

Lidt forhistorie.

Eldre beboere i Lyngby og folk, som har tilbragt barndommen i Lyngby, vil kunne huske, at man for år tilbage kun kunne komme til Bagsværd, Søborg eller andre vestliggende egne ved at passere Nordbanen

nord for den nuværende store porcelænsfabrik på det sted, hvor den såkaldte „Rottefælden“ forefindes; og derfra måtte man fortsætte ad Bagsværdvej til Nybrovej o.s.v.

I 1920 blev viadukten under banen nord

for stationen samt nordre Torvevej udført og Buddingevej, Engelsborgvej samt Chr. X Allé fra statsskolen til Engelsborgvej anlagt og dermed en mere direkte forbindelse mellem Københavns Nørrebro og Lyngby etableret.

Endvidere blev der skabt mulighed for anlæg af en ny bydel i Lyngby vest for Nordbanen, og hermed blev det tidligere „Vesterbro“ og Ulrikkenborgs jorder indlemmet i byen og gjort tjenlige til at modtage den udflytning fra København m. v., som længe havde været imødeset og som rigtig kom i gang i årene 1930-40.

I hele Lyngby, Virum og Lundtofte – som udgjorde ét sogn med 2 præster – var der i 1924 13.000 mennesker, hvilket bevirkede, at der kunne ansættes en 3. fast præst (kaldskapellan). I selve det gamle Lyngby boede 8.300, hvoraf de allerfleste øst for Jernbanelinjen. Vest for jernbanelinjen var der kun sparsom bebyggelse, som navnlig lå langs Bagsværdvej. Men man havde som sagt allerede forudset og regnet med en ny bydel her i det såkaldte vestkvarter („Vesterbro“ kaldte nogle det) og derfor her anbragt „Engelsborgskolen“ og statsskolen. Store arealer brugtes stadig som landbrugsjord, hvorover lærkerne sang sommeren igennem. Og man kunne fra statsskolen se Vintappergårdens hvide gavle og mosekonen bygge over Hollandsmosen.

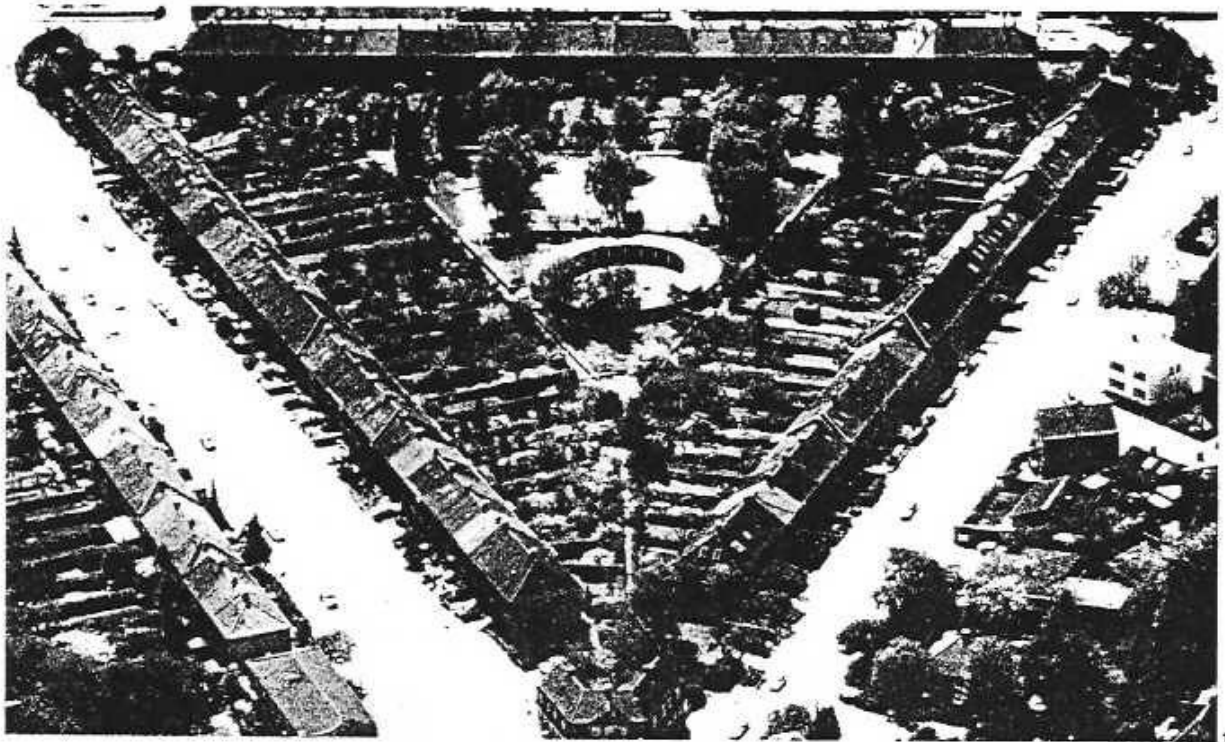
I kirkelig henseende var midtpunktet Lyngby gamle kirke ved hovedgaden, ligesom man også samledes i menighedshuset på Sorgenfrivej (ved bådarten). Men eftersom befolkningstallet steg hurtigt, kunne den gamle kirke ved visse lejligheder ikke rumme kirkegængerne. Ved konfirmationer (og juleaften) måtte man undertiden bære besvimele ud; og hver konfirmand kunne kun have et par eller tre pårørende med. Den daværende formand for menighedsrådet, pantefogedassistent Alfred Nielsen, havde da allerede profeteret, at der måtte komme en ny kirke i vestkvarteret.

I slutningen af 20'erne begyndte boligbyggeriet at tage fart. Nye veje blev anlagt. Udstykning af grunde m. m. fandt sted. De, som allerede havde bygget deres hus på Lyngby Rosenvænge, blev ikke længere anset for at være uden fornuft, siden de ville bo så langt uden for byen! Alt til et bysamfund horende kom hurtigt i funktion.

EN SPÆD BEGYNDELSE

Derimod havde der aldrig været noget folkekirkeligt arbejde i kvarteret, som lå i dog nogen afstand fra Lyngby kirke og menighedshus. Begyndelsen skete ved, at distriktspræsten i statsskolens sanglokale holdt „kristendomsundervisning for voksne“ to gange om måneden. Daværende rektor Thomsen var velvilligt indstillet og søgte ministeriet

Traditionens genkomst



12

sammenhæng i hele det st. ligkvarter. Denne forr derbygges af, at st' legepladserne under stændigheder kan fork. ud fra rationelle betragtninger om at billigøre de fælles installationer. Denne principtegning til et boligområde af rækkehuse må opfattes som en videre bearbejdning af byggeprincippet i Bakkehuse og projektets skrinlæggelse skal sandsynligvis ses som en følge af besværet med Bakkehuses udlejning.

Fra den samme periode kendes et usigneret forslag, der muligvis er fra begge de to arkitekters hånd, til bebyggelse af hele det store trekantede areal over for Bakkehuse, beliggende mellem Hulgårdsvej, Hvidkildevej og Hillerødgade. Bebyggelsesplanen viser en hel lille bydel af små rækkehuse, der nøje følger det kendte og traditionelle grundmønster fra provins-

12. Det trekantformede anlæg ved Engelsborgvej i Lyngby er et smukt eksempel blandt de mange rækkehusbebyggelser, der i 20'ernes og 30'ernes løb blev igangsat i fortsættelse af Ivar Bentsens og Thorkild Henningsens pionerarbejde. I anlæggets midte er en fælles have med tennisbaner og parkering. De 75 rækkehuse med fællesanlæg og hjørnebutikshuse blev opført i stedet for en tidligere vedtagen udstykningsplan, der omfattede 47 villaparceller på det samme område.



byen – lange rækker af sammenbyggede huse med forhaver vendt mod adgangsvejene og baghaverne samlede i store grønne områder i karréernes indre. Hustypen er en beskeden og forenklet udgave af de rækkehuse, Thorkild Henningsen nogle år senere kom til at opføre langs Hulgårdsvej, der den eneste del af dette forslag kom til udførelse.

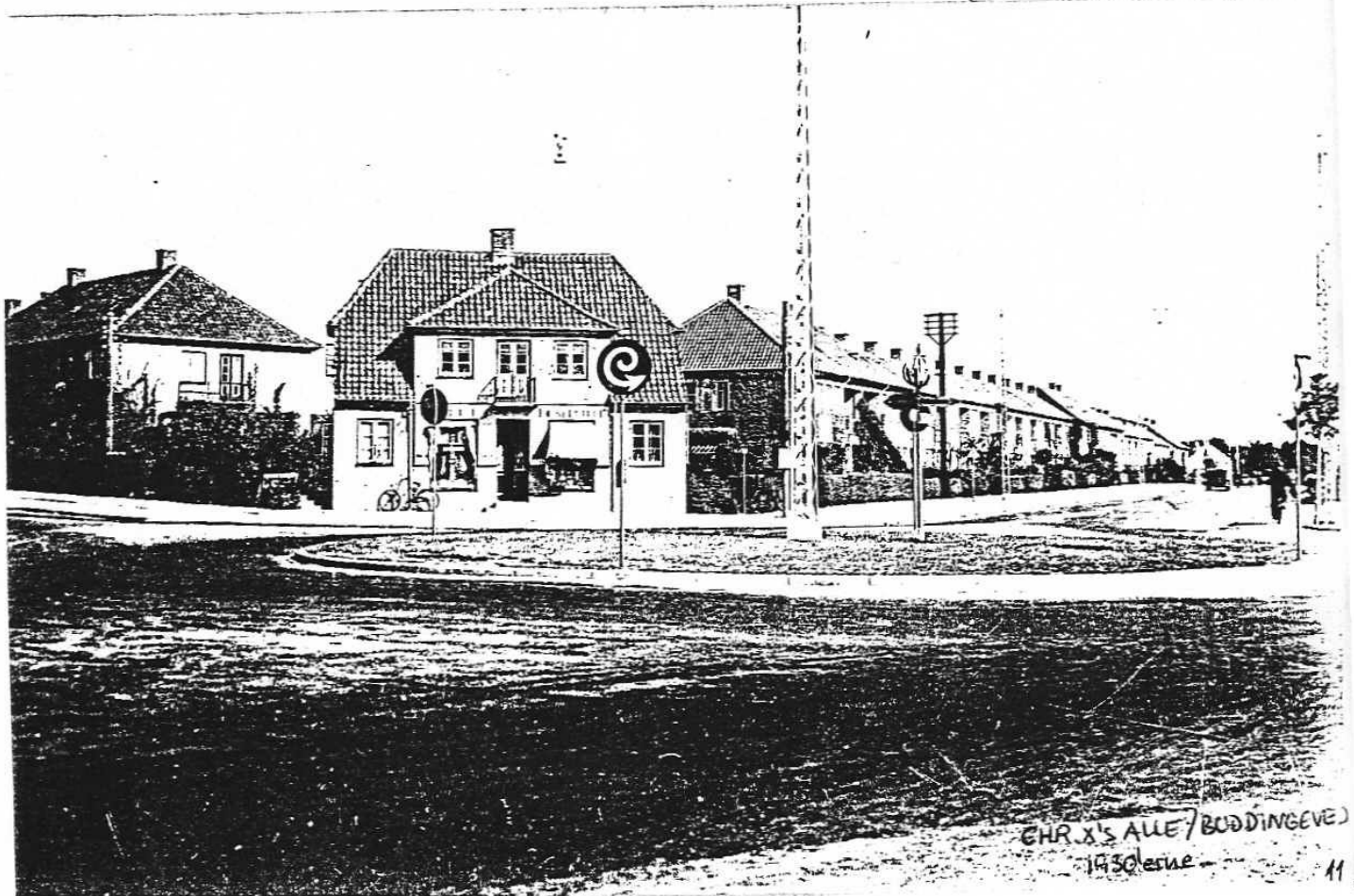
I Lyngby findes der en bebyggelse fra 1928, der på en vis måde har træk fælles med Ivar Bentsens og Thorkild Henningsens aldrig gennemførte forslag ved Hulgårdsvej. Tre lange rækkehuslængder ved Engelsborgvej, Chr. X's Alle og Buddingevej omkranser et stort trekantet bagland med dybe baghaver langs husrækkerne og i midten et lille fælles haveanlæg med store træer, tennisbaner, redskabsskure og en garagebygning. Bebyggelsen er helt præget af dette store, grønne område i karréens

midte, helt adskilt fra den omgivende bys trafik og støj og med en stemning af fredfyldt ro. Anlægget er den vigtigste kontaktflade for karréens beboere og et pragtfuldt legeområde for børnene. Bebyggelsen repræsenterer en smuk og konsekvent løsning og mange års brug bekræfter den gamle konstatering, at det er i baghaverne nabo-kontakter opstår, ikke i de mere udadvandte og repræsentative forhaver.

Thorkild Henningsens mere eksklusive rækkehusbyggerier fra 20'erne blev en overvældende succes og brød helt den modstand, der havde været både hos myndigheder og blandt det oprindelige klientel af arbejderfamilier. Nu accepteredes den nye og usædvanlige boligform, der blev indført med Bakkehusene i tyvernes begyndelse, men som den gang blev

afvist. Som et alternativ til de villa-bebyggelser, der på samme tid bredte sig overalt i Københavns omegn, havde rækkehuset uomtvistelige fordele – ikke mindst ved at være mere økonomisk og mindre pladskrævende. Thorkild Henningsens oprindelige sigte med rækkehusene – arbejderboligen – lykkedes det ham kort før sin død at realisere med det lille byggeri af billige rækkehuse i Damvænget ved Damhussøen. Med Bakkehusene som den banebrydende forløber var grunden således lagt til 30'ernes og 40'ernes udvikling af de lave og tætte, sociale boligbebyggelser.

- 14/16. Thorkild Henningsens interesse for og omhyggelige bearbejdning af terrasser og læpladser ved facaderne prægede udformningen af hans huse. Disse eksempler viser, hvordan han med små midler og sans for detaljen formede overgangen mellem opholdsrum, udestuer og haverum.



CHR. X'S ALLE / BØDDINGEVEJ
1930'erne

Trekanten Engelsborgvej-Buddingevej
-Chr. X Allé (matr.nr. 23)

(Bygmesteren 1929. Årg.22, s.144).

BEBYGGELEN VED LYNGBY STATION.

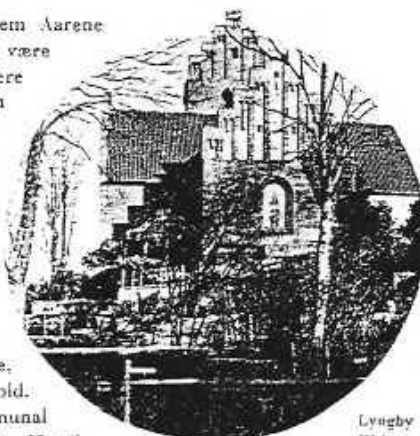
Ved den Bebyggelse, der i Øjeblikket finder Sted paa Lyngby-Taarbæk Kommunes Grund ved Lyngby Station og Statskole, bliver der opført Familiehuse med 5 Værelser, Pigeværelse, Badeværelse, W. C. og Centralvarme samt Loggia og Balkon, 800 Kv.-Alen Grund. Køberne bliver Medejere af et stort fælles Areal, hvorpaa der er bygget Garager, indrettet Tennisbaner, Legepladser og smukke Anlæg. Husene er fritaget for kommunal Ejendomsskyld i 10 Aar og koster fuldt færdige og prioriteret ca. 21,000 Kr. med Udbetaling efter Overenskomst. Husene opføres under Kommunens specielle Tilsyn.

Det smukke Lyngby

Villabyen »Kongens Lyngby« har gennem Aarene vokset sig stadig større og større og fra kun at være et yndet Udlugtssted for de Tusinder Københavnere er den i Dag en naturlig Forstad til København. En vidunderlig Beliggenhed i Nærhed af Skov og Sø med udmærkede Udgangspunkter for Udlugter til skønne og minderige Steder: Lyngby Sø, Bagsværd-, Fure- og Vejle Sø, der hele Sommeren besjæles med de smaa morsomme Dampbaade, Sørgentri, Frederiksdal, Prinsessestien, Mølleaen, Fortunen, Ørdrup, Charlottenlund, Dyrshaven m. m. Altsammen dejlige Spadsere- eller Cykelture ad fortræffelige, velholdte Veje. Her er asfalterede Hovedveje, Fliser paa Fortovene, velordnede, hygiejniske Forhold, tidssvarende Skolevæsen med Gymnasium, kommunal Mellem- og Realskole, Forskoler og Teknisk Skole. Hertil kommer Lyngbys trafikale Fordelte, ca. 30 Tog daglig fra Lyngby Station med ca. 20 Minutters Kørsel til Byens Centrum. Fra 1935 sættes de elektriske S-Tog igang, hvilket betyder endnu hurtigere Kørsel. Et Maanedskort til samtlige Stationer fra Lyngby til København koster kun 31 Øre om Dagen. Store komfortable Ratebiler ad Lyngbyvejen til Linie 6 Edestation, ad Kongevejen til Rungsted og Hørsholm, over Fredensborg til Hillerød og over Birkerød til Farum. Ligegyldigt hvor De ønsker Dem hen, finder De en hurtig og bekvem Forbindelse fra Lyngby.

Der er mange og store Fordelte ved at flytte til Lyngby. Huslejen er billig, Skatteprocenten kun 5,8 %. Lyngby Kommune er den rigeste Kommune i Danmark, regnet pr. Indbygger. Overvej alt dette, hvis De tænker paa at flytte!

- Lyngby byder Dem velkommen.



Lyngby Kirke



10 Fordele

ved at bo i eget Rækkehus i Lyngby:

1. Et fuldt færdigt Hus, klar til Indflytning, til samme aarlige Ydelse som en Etagelejlighed i Byen.
2. Naar de elektriske S-Tog sættes i Gang, kommer De lige saa hurtigt til Byens Centrum som fra Valby. Et Maanedskort koster kun 31 Øre om Dagen.
3. Herlige Spadsereture i vidunderlig smukke Omgivelser, altid frisk Luft, frie, sunde Forhold for Deres Børn.
4. Kort Afstand til gode Skoler og Gymnasium, moderne Forretningskvarterer, Sports-Idrætspladser, Biograf m. m.
5. Husmoderen i et moderne Hus spares for meget unødigt Arbejde.
6. Skatteprocenten i Lyngby Kommune er kun 5,8 %, billige Ejendomsskatter etc.
7. Gode asfalterede Hovedveje, Fliser paa Fortove, elektr. Gadebelysning overalt, moderne Elektricitets-, Gas- og Vandværk.
8. Husmoderen bestemmer selv sin Vaskedag.
9. En dejlig Have, hvor hele Familien kan høste Glæder og et godt Helbred.
10. — i Lyngby Kommune bliver man godt behandlet — og føler sig godt tilpas.

Specification over Købesum, Udbetaling og aarlige Ydelser:

Købesum.....	23.500
Udbetaling.....	3.000
	<u>20.500</u>

Prioriteter:

1. og 2. Prioritet tilsam.	12.500
3. do.	3.600
Grundprioritet.....	1.800

Restkøbesum Kr. 2.600
hvorpaa opnaas en Discard paa 10% ved fuld Udbetaling.

Renter og Afdrag:

1. og 2. Prioritet 5% Rente	625.00
3. do. 5% Rente	
5% Afdrag	360.00
Grundprioritet 5% Rente ..	90.00
Restkøbesum 5% Rente	
5% Afdrag	260.00
	<u>1335.00</u>

Amtstueskatter, Forsikring,
Vedligeholdelse ca..... 100.00
1435.00

heraf Kapitalopsparing . Kr. 310.00

Henvendelse angaaende Køb af Rækkehusene sker til

Grosserer Georg Hansen,
Fanøgade 18.

Telf. Ryvang 2330. Daglig Kl. 9-5.