

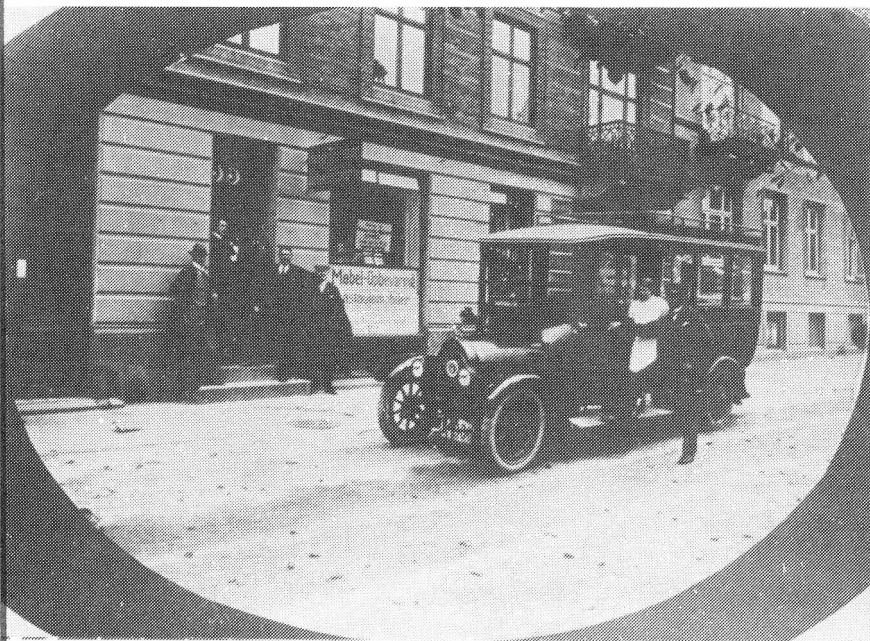
46. 4. 26

**Hvidovre
Lokalarkiv**



HVIDOVRE LOKALHISTORIE

Hvidovre Lokalhistoriske Selskab



Indhold

Kære læser	side 3
Medlemsmøde	side 4
Hvidovre er ingen by	side 5
Hvidovre Rutebiler	side 16
De stred sig frem	side 26
Rytterskoledagene	side 35

Hvidovre Lokalhistorie udgives af Hvidovre Lokalhistoriske Arkiv og Hvidovre Lokalhistoriske selskab. Det udkommer fire gange årligt og tilsendes selskabets medlemmer

Redaktion: Hans Chr. Thomsen
Adresse: Lokalhistorisk Arkiv
Medborgerhuset, Hvidovrevej 280
2650 Hvidovre
Tlf. 31 78 02 22

ISSN 0902-3046

Kære læser

Vi bringer 3 artikler i dette nummer.

Poul Sverrild skriver om Hvidovres bymæssige udvikling op til 2. Verdenskrig. Den artikel vil i **næste** nummer få en efterfølger, der fører udviklingen op til vor tid. Tilsammen skulle de give et svar på, hvad historien også kan bruges til. Der er tale om et forsøg på vise, hvordan fremtiden kan påvirkes på basis af kendskab til fortiden. I forlængelse heraf vil arkitekt Charlotte Nøhr i planlægningsafdelingen på Teknisk Forvaltning skrive om, hvad der er gjort for Hvidovres forskønnelse. Endelig vil vi forsøge at indhente et politisk bud på fremtidens Hvidovre.

Så vidt om næste nummer.

Så er der to artikler af **Hans Chr. Thomsen**. Den ene er en introduktion til den nyligt udkomne bog om I/S Hvidovre Rutebiler. Den anden prøver at sammenligne et stykke lokalhistorie i Ballerup med et ditto i Hvidovre. Det er et forsøg på at inddrage andre lokalsamfund med relevans for den forstadsvirkelighed, som er Hvidovres.

Der skal i forbindelse med forrige nummer af bladet om Hvidovre Kirkegård gøres opmærksom på den lige udkomne bog: "Nye Gravminder", der er udsendt af Foreningen for Kirkegårdskultur, 1992. Foreningen mener, at de danske kirkegårde forarmes kulturhistorisk, æstetisk og åndeligt. Derfor udskrev foreningen en konkurrence om udformningen af nye gravmæler i 1990, og det er de indkomne forslag, der nu er udgivet. Foreningen vil forny og gen-kultivere kirkegården, og den vil, at de døde skal leve længere, hvis De forstår, hvad jeg mener.

Forsidebilledet viser en af Hvidovre Rutebilers pionerer. Han hed J.C. Jensen og gik i folkemunde under navnet "Ekspres-Jensen". Han står på trappen som nr. to fra højre foran sit kontor på Ny Carlsberg Vej 35. Billedet er fra omkring 1916, og bilen er en Scania-Vabis med dansk karrosseri. Der er altså mester, kontor, bil og ansatte i én oval.

Bagsidebilledet er et luftfoto fra Avedøre 1930. Det viser en flot konfrontation mellem havets natur og landets kultur. Samtidig kan man se sameksistensen af landbrug og forstad.

Redaktionen

Medlemsmøde

Ulla Haastrup holder foredrag og viser lysbilleder af kalkmalerier fortrinsvis fra Vestegnen. Hun er især kendt som redaktør af 6-bindsværket om kalkmalerierne i danske kirker. Hun må siges at være kompetent på det område.

Foreningen står for arrangementet sammen med den arkæologiske forening "Tværpilen".

Af hensyn til serveringen bør man tilmelde sig arrangementet senest onsdag den 23. september på Rytterskolens telefonsvarer tlf. nr. 31 47 34 44

Der kan godt gå et lille stykke tid fra man har ringet op, til telefonsvareren kobles til - men hav tålmodighed.

Det eneste man skal gøre er at oplyse navn, antal personer, og om man ønsker te eller kaffe. Det er ganske enkelt og ligetil.

Mødet finder sted:

**Mandag 28. september
kl. 19.30
Medborgerhuset**

Hvidovre er ingen by

Af Poul Sverrild

I den daglige virksomhed i Hvidovre kommune er det en stadig kilde til irritation hos mange, at en række ting ikke fungerer, som man umiddelbart skulle forvente i en stor by. Især på det kulturelle virkeområde, hvor Hvidovre konsekvent har søgt at markere sig i årtier, har det været mærkbart, at det forum, som aktive borgere og professionelle borgere arbejdede i, ikke fungerede, som man forventede.

Det interessante er ikke så meget, hvordan det ikke fungerer, men hvordan vores forventninger til funktionen er. Vores udgangspunkt er, at Hvidovre som en af landets største kommuner - omtrent på størrelse med f.eks. en gammel købstad som Vejle - også bør fungere som en sådan større by. Vi har svært ved at forstå, at et traditionelt teater ikke kan blomstre, at koncerter ikke trækker fulde huse, når de optrædendes navne ellers står inde for den højeste kvalitet, at "pæne" restauranter har svært ved at overleve, at Hvidovrevej tømmes for detailbutikker, at så meget er så grimt.

Men sådan er det nu engang, og vi har vænnet os til, at den traditionelle søndagsspadseretur ikke foregår på Hvidovrevej men inde i København, at vores hovedgade er død som en sild efter lukketid i weekenden.

"Ja, kønt er her ikke, men der er godt at bo". Eller "Ja, Hvidovre er jo ikke Lyngby". Eller "Hvidovrevej må være en af landets grimme gader", er bemærkninger jeg ofte har hørt i mit arbejde med Hvidovres historie og udvikling. Og det er jo så sandt som det er sagt, når udgangspunktet er det traditionelle, borgerlige romantiske syn på æstetik.

Artiklen giver en række bud på, hvorfor det forholder sig sådan, og målet er at rejse spørgsmålet om, hvordan fremtidens fysiske rammer og funktioner skal (om)formes, så de tilfredsstillende en større del af vores lokalsamfunds indbyggere.

Det Hvidovre vi færdes i i dag, er resultatet af små 100 års udvikling, og det er i historien, vi skal finde forklaringen på, at vores lokalsamfund ser ud og fungerer, som det gør. Men det er ikke nok blot at gennemgå udviklingen og konstatere, at så skete der det, og så skete der det. Det interessante er, hvordan og hvorfor det skete, for igennem svarene på de spørgsmål kunne der tegne sig nogle udviklingslinier, der kan være med til at styre vores arbejde imod en mere tilfredsstillende byfunktion i Hvidovre.

"Fra landsby til forstad" kunne være den lidt banale titel på en bog om Hvidovres historie i det tyvende århundrede, for det er inden for rammerne af de ord, udviklingen er foregået. Hvidovre er i dag en forstad, én blandt mange københavnske, og den var for 100 år siden en landsby nær København, én blandt mange. Alligevel er Hvidovre som forstad forskellig fra andre forstæder, der hver især også er forskellige fra hinanden. Hvidovres særlige karakter, om den så opfattes positivt eller negativt, er en følge af den særlige måde en lang række faktorer har spillet sammen på gennem det sidste århundrede. Jeg skal i flæng nævne faktorer som kronologien (det forhold, at den samme udvikling giver forskellige resultater til forskellige tider), Københavns udvikling, partipolitik, skiftende kulturopfattelser, den teknologiske udvikling, befolkningssammensætningen, m.m.

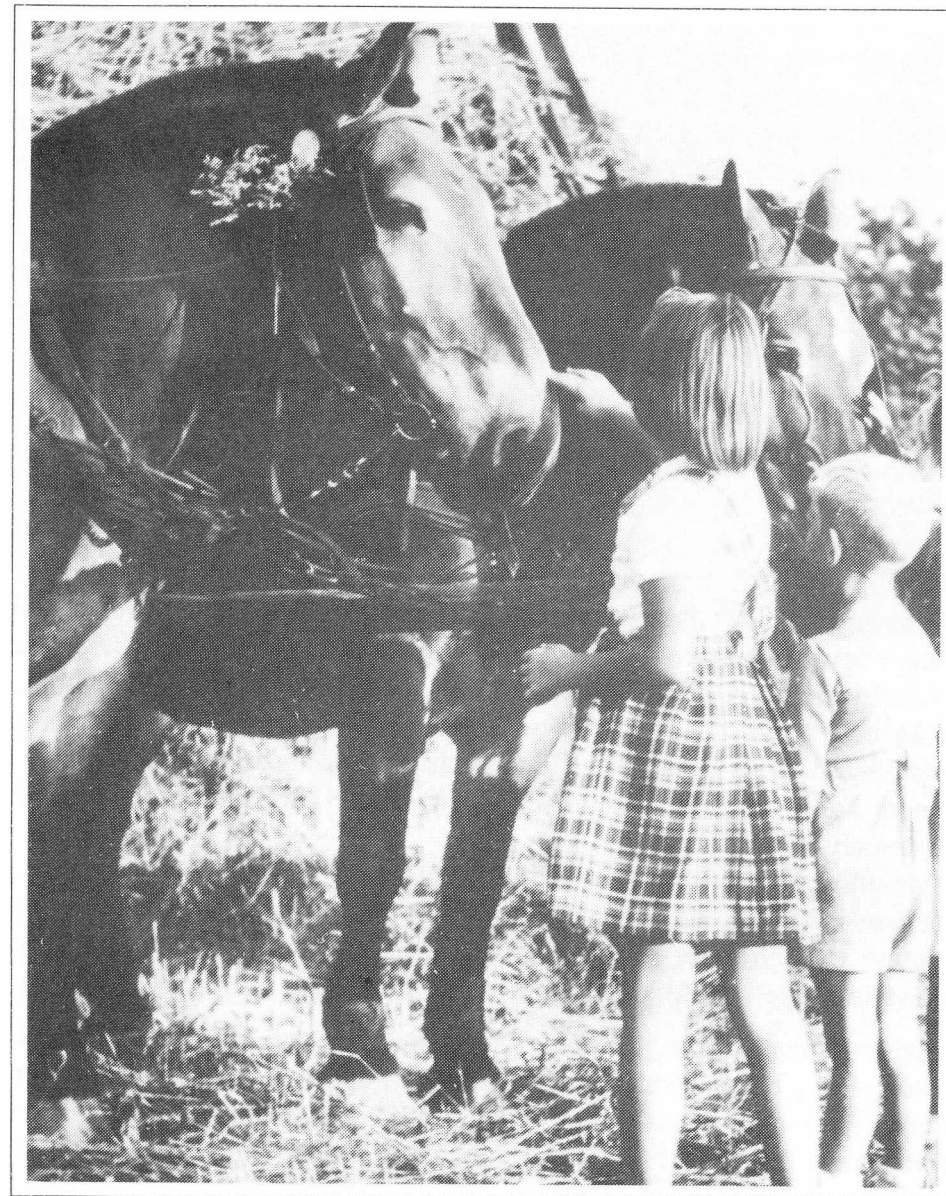
Det, der kunne pege i retning af, at Hvidovre kan forandres, at den kommer til at ligne den by, som så mange går rundt med et billede af inde i hovedet, er, at forstaden her ved slutningen af det 20. århundrede er i færd med at bevæge sig bort fra den klassiske forstad: Bydelen, hvor storbyens tilflyttere bor, medens alle andre livsfunktioner er henlagt til moderbyen.

Hvidovre er i færd med grundlæggende at forandre sig, og her er det, udviklingen kan påvirkes.

Forudsætningerne for forstaden

At have forstæder som boligområde for en nærliggende storbys befolkning var et ukendt fænomen i Danmark helt frem til midten af forrige århundrede. Men den afhængighed af den nære storby, som vi i dag i Hvidovre kender som forstad, eksisterede også for bondebyen Hvidovre.

Afhængigheden satte for alvor ind i løbet af 1700-årene, hvor landbrugsproduktionen gradvist blev mere og mere afhængig af afsætningen på det københavnske marked, og hvor bønderne tilsvarende blev mere afhængig af byens produkter i den daglige husholdning. Gradvist ophørte man med at spinde, karte og væve, og man hørte op med selv at producere husgeråd. De ting kunne man købe i København, når man alligevel var på torvet, for bønderne i Hvidovre var blevet en del af den danske pengeøkonomi i modsætning til den naturalieøkonomi, der fortsat var næsten enerådende i landdistrikter fjernere fra store byer.



Det var 2 kulturer, der i begyndelsen af århundredet begyndte at se hinanden an, og man kan jo som pigen på billedet prøve at røre ved det fremmede. Det er et høstbillede fra 1942 på Holmegården. Hesten har i dagens anledning fået lidt vegetation bag øret.

Hvidovres udvikling blev altså allerede fra 1700-tallet i nogen grad styret af København, og hvilken vej, det ville gå, kunne man se i begyndelsen af 1800-tallet, hvor de første industrianlæg kom i Hvidovre. Med starten af et teglværk og et kalkværk ved Hvidovre Havn i 1807 blev det klart demonstreret, at det var den københavnske udvikling, der havde afgørende indflydelse på, hvilken vej Hvidovre skulle udvikles.

De to anlæg blev ikke anlagt for at betjene Hvidovre, der ikke havde brug for hverken kalk eller tegl i mængder, der kunne berettiggel anlæggene. Det var det udbombede København, der var markedet for virksomhederne, og det var ikke befolkningen i Hvidovre, der kom til at udgøre arbejdsstyrken. F.eks. var teglbrænderne folk, der blev hentet fra Holsten.

Med mekaniseringen og industrialiseringen fra midten af forrige århundrede eksploderede København og begyndte at brede sig ud over landsbrugslandet på den anden side af de middelalderlige volde. De tilvandrede landarbejdere kom til at befolke de nye kvarterer, der i en ring voksede op rundt om middelalderbyen.

Brokvartererne er blevet kaldt vores første forstæder, men det er nu næppe korrekt, for brokvartererne voksede frem som naturlige udvidelser af den gamle by, og de blev opført efter samme mønster, som man kendte i den indre by: Total blanding af erhverv og beboelse og tilsvarende blanding af store attraktive boliger og usle smårum til fattigfolk. Først i senere årtier begyndte brokvartererne at ændre karakter og få hvert sit bestemte sociale udtryk.

Sådan havde byen set ud siden middelalderen; rige og fattige boede mellem hinanden, og virksomhederne lå, hvor man boede. Det var det samme mønster, der uændret fortsatte ved den første udbygning af brokvartererne i de første årtier efter 1850.

I Hvidovre kunne man glæde sig. De tilstrømmende folkemængder skulle have mad og mælk. Dræning og nye fodringsmuligheder med f.eks. roer gjorde det muligt at producere langt større mængder på det areal, man havde til rådighed. Udviklingen i Hvidovre gik i retning af mælke- og grøntsagsproduktion, og bønderne oplevede fede år.

En gevinst oven i den gode indtjening var det, at jordpriserne begyndte at stige, og det blev en indlysende god forretning at købe en gård i Hvidovre og eje den i 5-10 år for så at sælge den og købe et større land-



Luftfoto fra 1936. Det er Hvidovregade til venstre i billedet og Vigerslev Allé i forgrunden. Øverst kan man se Damhussøen. Fotoet illustrerer blandingen af forstad og landsby; den åbne bebyggelse i forgrunden kontrasterer endnu med den tættere bebyggelse i baggrunden.

brug længere væk fra København. Hvidovres jord begyndte at blive spekulationsobjekt, og de gamle Hvidovreslægter begyndte at tynde ud. Der kom en ny befolkningsklasse til i landbosamfundet, forpagterne. Allerede her i de sidste årtier af det forrige århundrede begyndte Hvidovres rødder at blive skåret over.

Ændrede bolignormer

I mellemtiden var der sket et skred i synet på boligkulturen. Indtil industrialiseringen satte ind, havde det været normen, at danskere boede i fritliggende huse eller gårde opført i et plan. Med byernes og dermed grundprisernes vækst blev det normen, at en bybefolkning boede i etageejendomme, hvis standard med forrige århundredes forhold til hygiejne

var ringe. Epidemiske sygdomme florerede blandt fattigfolk, der boede i overbefolkede boliger, og enkeltstående begivenheder som den store koleraepidemi i 1853 fik afgørende indflydelse på opfattelsen af, at det var nødvendigt at reformere bolig mønstrene og byudviklingen af hensyn til hygiejnen og den bredere folkesundhed.

Fra slutningen af 1700-årene var det blevet almindeligt blandt de absolut øverste lag i befolkningen, at man kunne flytte på landet om sommeren og tage ophold i en lystejeendom. Den norm havde i løbet af den første halvdel af 1800-tallet bredt sig til det højere borgerskab, og fra omkring 1850 dukkede de allerførste villakvarterer op på Østerbro, Nørrebro og Frederiksberg. I ambassadekvarteret på det indre Østerbro kan man stadig se, hvad det var for idealer, der afspejledes i det solide borgerskabs nye boliger.

Ideerne om at bo i "naturen" blev kombineret med den nye viden om hygiejne og sundhed, så det blev almindeligt accepteret, at den ideelle boligform for ordentlige mennesker var eget hus og have. Igen gennem de sidste årtier af forrige århundrede vandt disse forestillinger voldsomt frem blandt andet hjulpet af internationale tendenser. De nye villakvarterer, der blev anlagt i de københavnske randområder, kom nu til at huse brede dele af borgerskabet.

Københavns hastigt voksende arbejderklasse forblev heller ikke upåvirket af tendenserne, og drømmen om at bo på egen jord var også noget, mange havde med sig fra landet. De økonomiske muligheder var imidlertid begrænsede og det var for de fleste arbejdere og lavere funktionærer utænkeligt at kunne få råd til at bo i de nye borgerlige villakvarterer nord og nordvest for København.

Udflytningen til villakvartererne fik som sin vigtigste og mest langtrækkende konsekvens, at København fik en indlysende social geografi. Hvor borgerne før havde boet mellem hinanden, hvad enten man var rig eller fattig, blev normen nu, at man kom til at bo i områder, hvor der boede andre med samme økonomiske vilkår. København fik kvarterer, hvor de forskellige samfundsklasser hver især kunne bo uden at møde hinanden mere end højst nødvendigt.

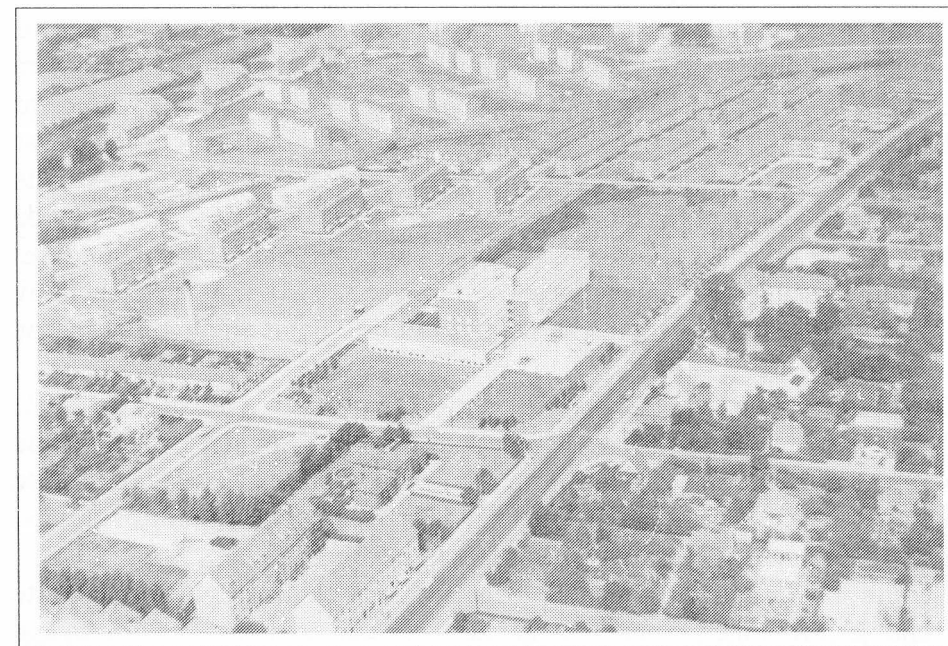
Den sociale udskilning skete ikke alene gennem de økonomiske vilkår, der udelukkede arbejderne fra visse områder, men også gennem direkte

bestemmelser. Den mest berygtede kom i de såkaldte Ibsenske udstykninger i Gentofte, hvor der direkte var en klausul, der forbød salg af grundene til personer af arbejderklassen.

Hvidovre bliver bebygget

Med Københavns fortsatte vækst kom Hvidovre til at ligge på grænsen til udviklingsområdet fra århundredeskiftet. Hvidovre havde ingen af de attraktioner, der trak borgerskabet nordpå fra København. Området var fladt og skovløst, og der var ingen naturlige søer. Til gengæld var jorden fed og let at dyrke, og afstanden til København ikke større, end den kunne tilbagelægges til fods.

I de relativt gode år op mod Den første Verdenskrig blev der muligheder for store grupper småfunktionærer, håndværkere og arbejdere for at mere end drømme om at få foden på egen jord. Dels havde havekolonitanken



Luftfoto fra 1955. Der er masser af friarealer mellem boligblokkene i 1950'erne, og luften og lyset og det grønne er et svar på de mørke københavnske baggårde. Rådhuset ligger midt i billedet.

været fremme længe, dels var forestillingen om sommerhuse kommet tættere på de brede lag, og endelig var der jord at få til de fornuftige priser i de uattraktive områder vest og syd for København.

Fra 1909 tog udviklingen fart i Hvidovre, og i løbet af de næste 10-15 år blev næsten halvdelen af kommunens jord udstykket og solgt til københavnske arbejdere, funktionærer og håndværkere.

Udstykningen foregik ikke efter nogen samlet plan. Hver jordejer fik lavet sin egen udstykningsplan, der havde som hovedmål at sikre flest mulige parceller på jordstykket. Kommunens eneste bestræbelser gik på, at de nye parcelejere ikke skulle kunne flytte til Hvidovre, og næppe mange blandt lokalbefolkningen havde forestillet sig, at det var indledningen på en udvikling, der skulle gøre Hvidovre til et bysamfund i løbet af et par årtier.

Samtidig fortsatte de store spekulationsopkøb af gårdene, som blev liggende som landbrugsenklaver midt i de fremvoksende sommerhuskvarterer. Hvidovre var i de første mellemkrigsår en sær blanding af gartneri, landbrug, parcelhuse og sommerhuse, og som en glemt idyl fra fortiden lå Hvidovre landsby langs den krogede Hvidovregade. Her var der samlet nogle gårde og en mængde småhuse fra 1800-tallet, og her var kommunens gamle tyngdepunkt. Men med den fortsatte tilflytning til alle de nye kvarterer syd for landsbyen kom den til at ligge lidt af sides, og da de moderne tider for alvor kom til Hvidovre i trediverne, hvor Hvidovrevej blev anlagt som en moderne omfartsvej uden om landsbyen, blev Hvidovre landsby liggende som en afskåret lidt glemt enklave i et hjørne af kommunen.

Det bymæssige samfund, der i tyverne og trediverne rejste sig på de flade, bare marker i Hvidovre, var som ovenfor nævnt på ingen måde planlagt, og den samme mangel på regulering gjorde sig gældende for de bygninger, der skød op. De eneste reguleringer drejede sig om bygningsmæssig sikkerhed, sundhed og vej mæssige forhold.

Enkelte havde undervejs forsøgt at skabe små samlede planer i enkelte grundejerforeninger, planer, der havde til formål at skabe og underbygge det fællesskab, man mente, der lå i medlemsskabet af den enkelte grundejerforening. En enkelt forening forsøgte at gennemføre en plan, der indeholdt både forsamlingshus og kirke, men det største, der faktisk blev realiseret var festpladser i enkelte grundejerforeninger.

I de mange grundejerforeninger var der drømme om, at foreningerne kunne blive ramme om et fælles liv, en fælles kultur. Der var inspiration fra kolonihavebevægelsen, men rammerne var andre her, og indbyggerne måske også.

Men det helt dominerende princip bag udstykningen og dermed vejføringerne i Hvidovres villakvarterer var at sikre det størst mulige antal parceller.

I naboområdet Vigerslev havde man i en enkelt udstykning gjort forsøg med engelsk inspireret kvarterdannelse og skabt krogede vejforløb og småpladser, men det var ikke tanker, der vandt genklang på den anden side af åen, i Hvidovre.

Ved slutningen af 30-erne var Hvidovres senere villakvarterer i store træk fastlagt. Det var stadig en skønsom blanding af sommer- og helårsbeboelser, men der var ingen tvivl om, hvad vej vinden blæste. Hvidovres tid som sommerland ville slutte, og byen være en realitet.

Byfunktionen omkring 1930

Der boede omkring 9.000 indbyggere i Hvidovre ved udgangen af 1930-erne. Langt hovedparten af de arbejdende havde deres arbejdsplads i København, og den oprindelige landbobefolkning var reduceret til et ret usynligt mindretal. Man bemærkede dem mest gennem deres virksomheder - gårde og gartnerier - der endnu fyldte omkring en trediedel af kommunens areal.

Som nævnt var de arbejdstagende pendlere, der tilbragte dagtimerne uden for kommunen. De bragte sig til deres arbejdspladser på cykel, med bus eller med toget fra Hvidovre Station, der var blevet etableret i midten af 1930-erne.

Hvidovre afspejlede i sin struktur på dette tidspunkt, at kommunen var blevet udviklet som en følge af Københavns vækst. Hovedtrafiklinierne, der gik gennem Hvidovre var veje og en jernbane, der førte direkte til Københavns centrum. Som en lille modvægt til den udvikling kan skabelsen af Hvidovrevej i midten af årtiet ses. Med Hvidovrevej fik man en vej, der bandt kommunen sammen på langs, også selv om det ikke var det formål, man forestillede sig, da man satte arbejdet i gang.



Hvidovrevej set fra nord 1909. Hvidovres udvikling er en følge af Københavns vækst, og man kan se jernbaneviadukten og jernbanen, der førte direkte til Københavns centrum. Det er ikke mere end 83 år siden, at der så sådan ud i Hvidovre.

I første omgang kom Hvidovrevej da også kun til at forbinde Køgevej og Roskildevej, idet den ikke blev ført igennem mod syd, så den naturligt kunne betjene indbyggerne syd for Køgevej.

Hvidovres indre struktur var blevet udviklet, så man nu havde en række af de forudsætninger, der skulle til for at være en by.

Skolevæsenet fremstod med to moderne byskoler og den tredje under bygning. Kommunekontoret i den gamle skole i Hvidovregade havde gode store rammer og havde næsten karakter af rådhus.

Midt på Hvidovrevej, en god kilometer syd for den gamle landsby, havde man rejst kommunens stolthed, kommunebiblioteket, der ved bygningen fremstod som landets største sognekommunale bibliotek.

Bag biblioteket lå det nye kommunale vandværk, og vandtårnet inspireret af Rundetårn rejste sig et stykke derfra med sine 37 meter højt over de flade omgivelser.

Kloakeringen, der var påbegyndt i slutningen af 20-erne dækkede nu store dele af de bebyggede områder og fuldendte illusionen af by.

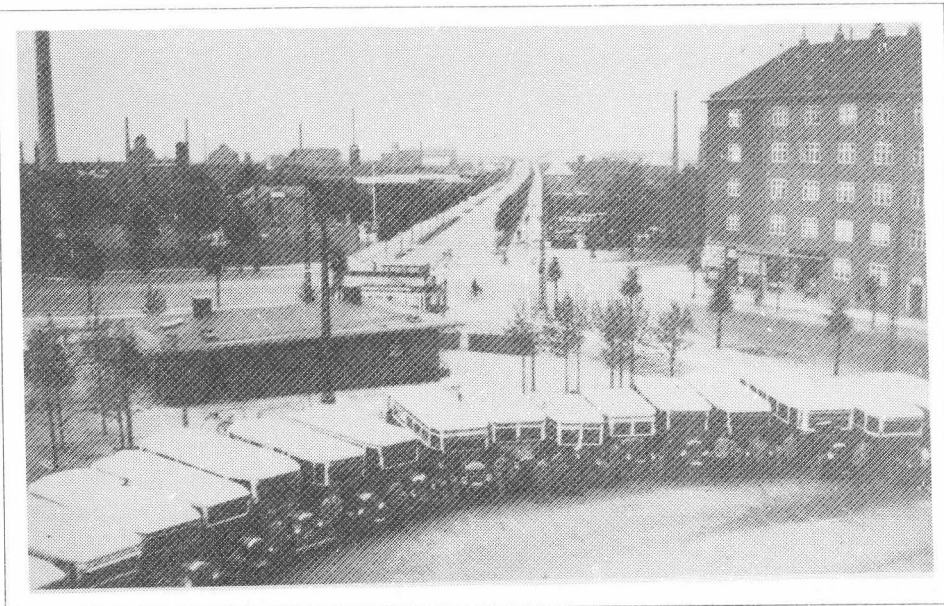
Trods tilstedeværelsen af disse mange faciliteter, der kunne stå mål med en stor stationsbys, fungerede Hvidovre ikke som en by. Først og fremmest synede mangelen på arbejdspladser. Hvidovre var blevet en boligby, og de arbejdspladser, der var kommet i kølvandet på udviklingen var i store træk service-arbejdspladser.

Detailhandlen, der tegnede sig for en væsentlig del af de lokale arbejdspladser, var spredt over hele den bebyggede del af kommunen. Der var knap en villavej uden enten en købmand, et ismejeri, en slagter eller en bager. Enkelte steder var der tilløb til det, vi i dag ville kalde en centerdannelse. Det var først og fremmest på Køgevej og nogle steder på Hvidovrevej.

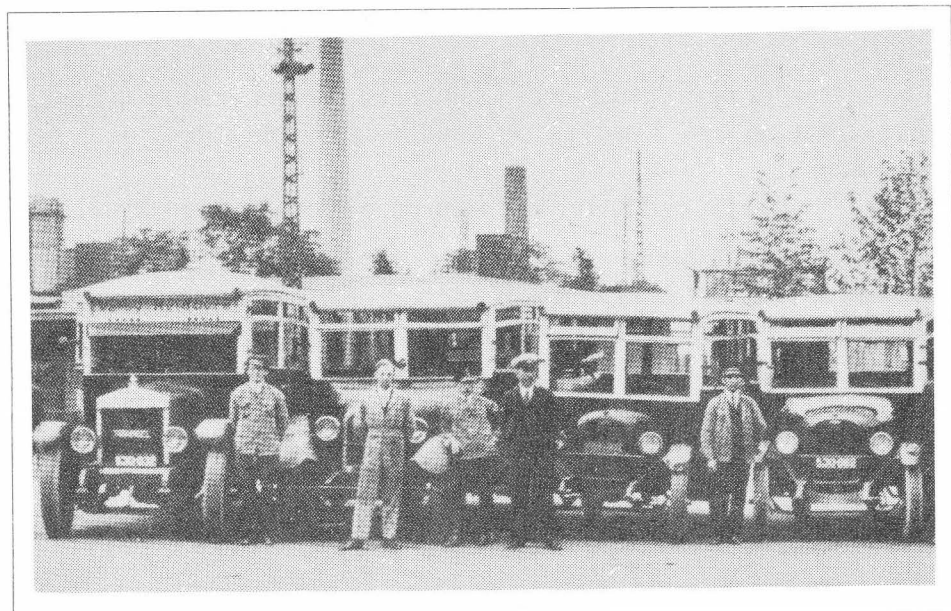
Den store spredning afspejlede Hvidovres fundamentale problem: Kommunen var uden centrum.

Det politisk/administrative centrum lå i den gamle landsby, befolkningstygden lå syd for landsbyen, de kulturelle centre: Biblioteket og salene på Risbjerggård og Frihedskroen lå henholdsvis i den vestlige udkant af bebyggelsen og ved Køgevej, og detailhandlen var spredt over hele kommunen.

Alt i alt fungerede Hvidovre ikke som en by men som en bydel - en københavnsk bydel.



Vognparken 1932, Toftegårds Plads.



Dette billede er et udsnit af et foto, der bl.a. er givet som gave til Hvidovre sogneråd (uden årstal).

Hvidovre Rutebiler

Af *Kim Thinggaard*

Sporvejshistorisk Selskab, 1991

Introduktion af *Hans Chr. Thomsen*

Forstædernes fødsel og etableringen af rutebildrift hører sammen som hånd og handske. De betinger og forudsætter gensidigt hinanden, og deres vækst er symbiotisk.

Det er rutebilerne, der får arbejdspladserne i byen til at hænge sammen med de nye forstæder - godnat-områderne. Og de er om noget udtryk for en moderne bykultur, hvor arbejdsplads og bolig ikke længere hænger sammen. De fortæller om afstande, og de indgår i tilflytternes historie og Hvidovres pendlerkultur som centralt element i første halvdel af århundredet. Det er i dé rutebiler - der for nogles vedkommende er banket sammen af den lokale grovsmed i Hvidovregade - at "lysthusbeboerne" bliver rystet sammen i deres daglige fart mellem by og forstad, mellem arbejde og hjem.

Og rutebilen gentager i sin afgang og ankomst det tema som tilflytterne har gennemspillet med opbrudet fra landet og ankomsten til byen.

Hvidovre Rutebiler hørte til blandt pionererne i den sammenhæng, og Kim Thinggaard har skrevet en utrolig detaljerig bog om Hvidovre Rutebilers historie. Det er en bog der skulle kunne dække de flestes behov for oplysninger om busruter, koncessioner på buslinier, trafikpolitik, rutebilejere, billetpriser, biltyper og meget, meget mere.

Her skal blot uddrages og tematiseres nogle elementer fra bogen.

Mangel på overordnet planlægning

På samme måde som Hvidovre sogneråd havde problemer med tilflytterne i Hvidovre i 1920'erne, havde kommunerne problemer med private rutebilejere, der søgte koncessioner på forskellige ruter. Det var en ny type virksomhed, og den bredte sig ind over forskellige myndigheders kompetenceområde. En busrute kunne jo gennemkøre flere kommuner, og der var ikke et overordnet koordinerende organ og regelsæt, som de respektive politiske og administrative myndigheder kunne handle igennem.



Hvidovrevej i 1938 set mod nord. Bemærk hvor godt bilen fylder i viadukten. Den smalle passage gjorde at Rutebilerne ikke kom til at køre igennem før efter 2. Verdenskrig. Jernbaneviadukten blev udvidet i 1941.

En rute, der involverede Hvidovres og Københavns myndigheder kunne få tilladelse i Hvidovre og afslag i Købehavn. Efterhånden som rutebilerne kom til at passere endnu flere kommunegrænser gentog historien sig. Hvad der blev vedtaget i Karlslunde blev nedstemt i Roskilde etc.

Koncessionerne blev sædvanligvis givet for ét år ad gangen, og dermed kom rutebilejerne til at leve et usikkert økonomisk liv med en meget kort tidshorizont samtidig med, at de skulle foretage store investeringer i en ny teknologi. Det krævede en bestemt type mennesker.

Igang sætterne

Rutebldriften har sine pionerer. De kom mange steder fra og er en del af vandringeren fra land til by. For at nævne nogle af navnene i forbindelse med I/S Hvidovre Rutebiler kom Jens Peder Pedersen fra Hylstrup ved Sorø. Han var mejerist. Marius Hansen kom fra Helsingør, hvor han var privatchauffør. Einar Jørgensen kom fra Nr. Jernløse i Holbæk. Han var tømrermester. Hvor "Ekspres-Jensen" kom fra, og hvad hans baggrund var, fremgår ikke. Til gengæld kan hans øgenavn så repræsentere det nye tempo i det unge århundrede.

Det er sidstnævnte, der lægger ud, og han gør det til at begynde med i en sindig gangart og med gammeldags hestekræfter. Han kører Københavnerne på udflugt ad Køgevejen til Flaskekroen, og han gør det med hestevogn. Der er tale om helligdagskørsel ud til vandet og ud i naturen.

Da udstykningerne tager fart udvider han forretningen med en lastvogn. Han forsyner ladet med træbænke, og dem sad folk så på i deres fineste puds. Og de sad tæt.

Ekspres-Jensen havde fundet sig en niche - men hvor længe var Adam i Paradis? Han får konkurrence, og det er ikke en hr. hvem som helst, der træder ind på rutebilscenen.

Den fri markedsøkonomi og magten

Konkurrenten hed J.P. Pedersen, og han er en af de mest betydningsfulde personer i dansk rutebilvæsen før Anden Verdenskrig, skriver Kim Thinggaard.

Han var født 1881 og interessen for kollektiv trafik havde han fået via et studieophold i USA. I Cleveland havde han kørt sporgvogn, og da han kommer hjem igen, slår han sig ned i Sorø.

Han er den ny tids mand, og han forsøger sig med bådfart, køreskole og vognmandsforretning for ikke at tale om biografdrift. I 1918 flytter han til Valby.

Som "Ekspres-Jensen" så "Rutebil-Peter", som J.P. Pedersen blev kaldt. Han får også øje på en forretning i søndagsudflugter for københavnerne, og 1920 starter han en rute med ombyggede lastbiler ud ad Køgevejen til Jægerkroen.

Nu er der altså to, der kører på Køgevejen.

Ekspres-Jensen havde koncession, og Rutebil-Peter havde søgt og fået én af Hvidovre kommune, men Københavns Magistrat havde afslået. Det anfægter nu ikke J.P. Pedersen. Han kører alligevel.

1921 søger de to igen koncession, og Hvidovre Kommune imødekommer begge ansøgerne. Københavns Magistrat fastholder, at kun "Ekspres-Jensen" må køre, og som forrige år fortsætter "Rutebil-Peter" alligevel sin busforretning, også på det københavnske stykke.

Den bliver jo ikke ved med at gå.

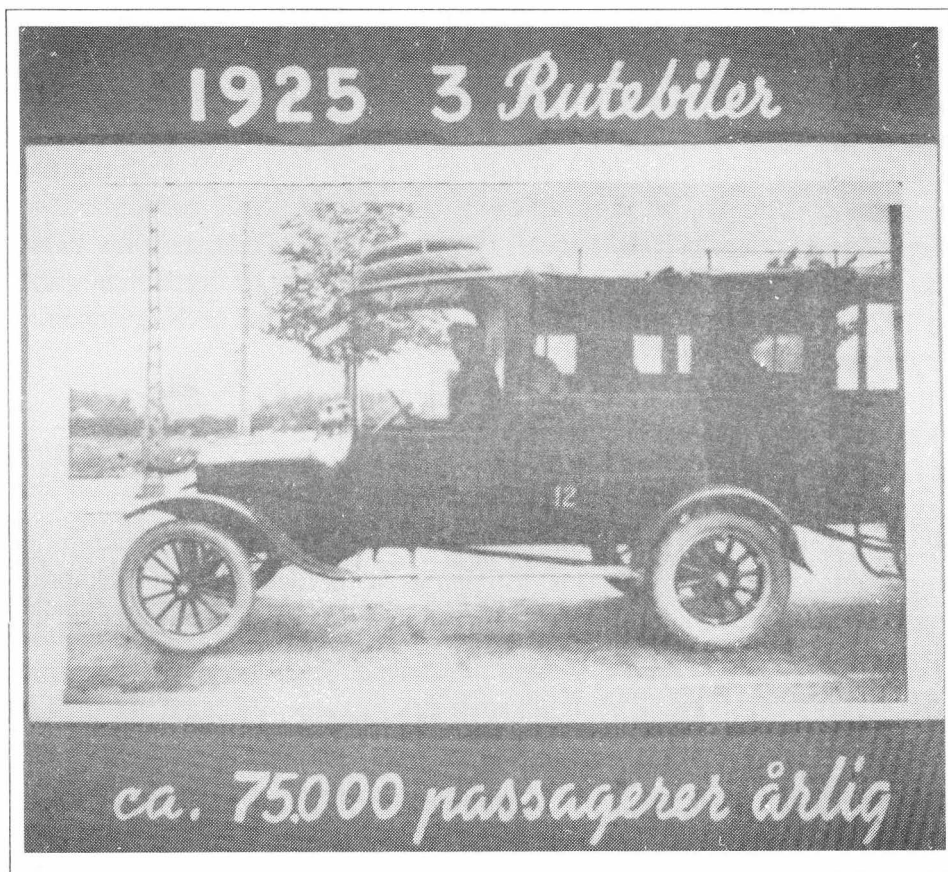
J.C. Jensen klager og justitsministeriet indstævner J.P. Pedersen i byretten, der giver ham en bøde på 75 kr. "Rutebil-Peter anker, og landsretten frifinder ham. Det vil justitsministeriet ikke finde sig i, så sagen fortsætter til højesteret, der stadfæster byrettens dom.

Der er kludder i juraen, og der kommer en ny trafiklov. Den samler det adskilte i amtsrådet. Dét skal nu udstede en samlet koncession efter at have indhentet relevante oplysninger i de involverede kommuner.

Ekspres-Jensen og Rutebil-Peter erkender at byretten ikke er det bedste sted at mødes, og de etablerer derfor en driftoverenskomst i 1923. I 1924 opretter de I/S Hvidovre Rutebiler - der er kommet ordnede forhold på landevejene, og styr på bus-driften.

Toftegårds Plads

Centrum i denne mobile verden var Toftegårds Plads. Det var som regel derfra, at selskabets buskørsel startede, og det var dér den endte. Pladsen var en omstigningszone fra det københavnske trafiksystem til forstæder-



nes. Dér holdt civilisationen op, og dér begyndte rejsen ind i klondyke - det klondyke, der skulle udvikle sig til at blive det 20. århundredes nye bydannelse om nogen: Forstaden.

Det var en rejse, der i begyndelsen foregik med hestevogn. I 1920'erne blev hestevognen så erstattet med ombyggede lastvogne, der så igen senere blev udskiftet med noget, der begyndte at ligne rigtige rutebiler. Det startede med enkeltruter, og det udviklede sig til ringlinier, hvor de gule busser kørte højre om og med solen, og de røde busser kørte - ja, naturligvis: Venstre om og mod solen.



En af J.P. Pedersens lastbiler 1920. Det er Rutebil-Peter selv der står ved bagsmækken. Billedet er fra en helligdagstur, og menneskene på ladet er pænt klædt på med et varieret udbud af hatte spændende fra blød hat til stråhat og skipperkasket. Damehattene er alle med buk.

Trækdyrene

Trækdyrene var fabrikater som de fleste formodentlig ikke kender i dag: Triangel, Graham Brother, Federal, Steward. Mere kendt er formodentlig Fisher og helt kendt er Chevrolet og Bedford.

De tidlige karosserier var ofte banket sammen på danske karroserifabrikker: Bentzen, DAB, DFA, H.F. Jensen f.eks.

Sammenlignet med nutidens computerdesignede og vindtunnelafprøvede biler ligner den gamle rutebil noget hen ad en mislykket ladeport på hjul. Den har en grundig kofanger og dørtrin, der kan klare vægten af en middelsvær bonde, og den drak som en tørkeramt steppe.

1927 indførtes for første og eneste gang 5-årige koncessioner, og bilparken voksede støt. Der indkøbtes 2-3 nye vogne i snit om året, og i

1933 var der 20 af dem. Afgangene blev hyppigere og på Hvidovre Ringlinie var man i 1930 oppe på 9-minutters drift i myldretiden og 15-minutters drift udenfor.

Det var de gode år.

Krigen

I begyndelsen af 1930'erne får de private konkurrence af statsbanerne, der overtager ruten til Køge og Greve, og da den 2. Verdenskrig kommer, rammer den busdriften hårdt. Benzinrationeringen indskrænker busdriften med 40%, og dette forstærkes af gummimangel. Megen kørsel må indstilles, det gælder dog ikke ruten til Avedørelejren, der var beslaglagt af tyskerne.

Rutebil-Peter giver op. Oven i besværet med at få selskabet til at hænge sammen, kommer klager fra Hvidovre Grundejerforening over indskrænkningerne i driften.

I juni 1940 stiger billettaksterne for første gang, og der begyndes at eksperimenteres med træ-gasgenerator, der bliver almindelig i 1940/41.

Efterkrigstiden

I efterkrigstiden begynder 1930'ernes og 40'ernes knaphedssamfund at afløses af velfærdssamfundet. Hvidovre får vokseværk bl.a. i form af alment boligbyggeri: Lejerbo, Bredalsparken, Hvidovrebo, Høvedstensparken, Spurvegården, Danalund, Papegøjehusene m.fl. Fra 1945-60 kommer der 5.500 nye lejligheder og Hvidovres indbyggertal tre-dobles. Det får naturligvis konsekvens for Rutebildriften, og målt på passagerantal bliver Hvidovre Rutebiler det fjerdestørste selskab i Københavns omegn.

Selskabet køber nu Volvoer til busdriften, og fra 1945-1961 vokser passagertallet på årsplan fra 3/4 million til 6 millioner.

De sidste år

Fra 1960'erne begynder den private biltrafik at vokse hurtigt. I Hvidovre kommer der i 1960 lysregulering tre steder på Hvidovrevej, og den 25. oktober 1968 åbnes motorvejen gennem Hvidovre

Men det er ikke kun privatbilismen, der truer Hvidovre Rutebiler.

1972 indvies første etape af Køgebugtbanen, og i 1974 oprettes HT - Hovedstadsområdets Trafikselskab.

Med den borgerlige regering i 1980'erne kom tanker om privatisering af offentlige aktiviteter. Den 3. maj 1989 fik HT pålagt, at 45% af dets buskørsel skulle udføres af andre end HT selv pr. 1. april 1994.

Fremtiden så lys ud for den private busdrift og en risikovillig dansk kapital.

Men i 1990 udløb de kontrakter som bl.a. angik I/S Hvidovre Rutebiler, og i oktober 1989 udbydes de i licitation. Den taber Hvidovre Rutebiler til det svensk-ejede Liniebus, og dermed er historien ude om Hvidovre Rutebiler i dansk eje.

Kim Thinggaard slutter sin bog således: "Hvidovre Rutebiler var nødsaget til at indse, at man pr. 1. april 1990 ikke længere havde sin mere end 70 år gamle opgave. Interessentskabet med traditionen tilbage til 1924 blev opløst. HT's hidtil største entreprenør og et af de største private busselskaber i landet stod med tomme hænder. Det må være på sin plads her at hædre dem, der tog slæbet gennem 70 år. Uta er som bekendt verdens løn".

De stred sig frem.

Socialdemokratiet og Ballerup 1892-1992

Af *Bente Dahl Hansen og Hans Pedersen*

Introduktion og sammenligning
af *Hans Chr. Thomsen*

Den nye bydel i Ballerup på Egebjerggårds gamle jorde er ifølge det franske byplantidsskrift "Urbanisme" én af de 15 nye byer i verden, som siger mest om vor tid og dens fysiske udtryk - det må siges at være en lokalpolitisk præstation af rang.

Det er især Ballerups dynamiske socialdemokratiske borgmester Ove Dalsgård, der har kæmpet det igennem. Han blev landskendt med sin udnævnelse til næstformandsposten i Socialdemokratiet i forbindelse med det dramatiske formandsskift mellem Svend Auken og Poul Nyrup i April 1992.

Den 21. februar 1992 havde Socialdemokratiet 100 års jubilæum i Ballerup, og i den anledning er der udkommet 1. del af det lokalhistoriske tobindsværk "De stred sig frem. Socialdemokratiet og Ballerup 1892-1992".

Hvidovre og Ballerup

Socialdemokratiet i Ballerup blev stiftet 14 år før portør Rasmussen i Hvidovregade i 1906 startede Socialdemokratiet i Hvidovre

Når den politiske udvikling startede før i Ballerup end i Hvidovre, hænger det sammen med to forskellige relationer til urbaniseringen og industrialiseringen i Danmark.

I Hvidovre er det **boligmanglen i København**, der var igangsættende årsag til forandringen. Bønderne i Hvidovre udstykkede deres jord til sommerhusparceller for at kapitalisere de stigende jordpriser som var en følge af den københavnske boligmangel. Køberne af parcellerne var de arbejdere, der strømmede til København for at få arbejde i forbindelse med industrialismen.

I Ballerup er det især Frederikssundbanens åbning, der i 1879 gør Ballerup til **stationsby** og bliver lokomotiv for forandringen. Den strukturerede den økonomiske aktivitet i området og skabte nye arbejdspladser i Ballerup bl.a. i forbindelse med servicefunktioner for oplandet.

"intet steds i vort hele land"

Da partiforeningen blev stiftet i 1892 var Ballerup et område i forvandling fra en agrar- til en bykultur. Befolkningen var på ca. 1.000 personer, og stationsbyen var nærmest en lille landsby.

50% af arbejdspladserne befandt sig stadig i landbruget, men en stigende del af beskæftigelsen var at finde i handel og håndværk. 72% af området's indbyggere var tilflyttere, og en voksende del heraf håndværkere og ufaglærte arbejdere.

Som i Hvidovre og i Avedøre var tilflytterne og den ny politiske kultur et fremmedlegeme i Ballerup - der var eksempelvis kroejere, der ikke ville røre ved partiforeningen med en ildtang i forbindelse med udlejning af lokaler. Bønderne sad - dér som her - tungt på lokalpolitikken, og da de også styrede 50% af arbejdspladserne, stod arbejderne og især landarbejderne ikke ligefrem i kø for at melde sig ind i partiet.

Partiforeningen måtte starte på bar mark. Set ud fra en socialdemokratiske synsvinkel var området så formørket, at sollyset skulle bæres ind i værktøjskasser: "...vi har intet steds i vort hele land set mage til mangel på folkeligt liv og politisk oplysning", som der stod i Socialdemokraten 1892. Den politiske usikkerhed har også været stor. Ved kommunevalgene i 1894 og 1898 indgår foreningen en valgalliance med den borgerlige grundejerforening uden positivt resultat. Da samarbejdet prøves gentaget i 1900 afslår grundejerforeningen: "De regnede ikke den klat for noget", som vælgerforeningens formand sagde.

Men igang kom foreningen da, med 28 fremmødte på det konstituerende møde i 1892 - der var omkring 25 fremmødte i samme anledning 36 år senere i Avedøre, og hvor Strandkroen blev det centrale mødested i Avedøre, blev Ballerup Kro det i Ballerup.

Erhvervsstruktur og politik

Hvidovre og Avedøre havde i tilflyttersammenhæng en pendlerkultur. Det kom til at betyde en relativ stabil politisk medlemskreds. Den boede fast her, og havde sit arbejde i byen.

Som eksempel kan nævnes de to første formænd af Den Socialdemokratiske Klub i Avedøre. De arbejdede respektivt på B&W og Dansk Soyakagefabrik det meste af deres liv. De havde således et stabilt økonomisk

bagland for ikke at tale om et ideologisk samme. Pendlerkulturen gav også en mindre økonomisk afhængighed af lokalsamfundet og dermed større politisk frihed.

I Ballerup var billedet et andet. En stor del af arbejdspladserne befandt sig i området. Og med hensyn til arbejdet i landbruget var det ofte løsarbejde. Foreningens første formand var netop løsarbejder, og det holdt han kun til i 2 år så flyttede han fra området. Hans forløb var typisk og gennemstrømningen af folk var stor - det var ikke kun toget, der gjorde et kort ophold i byen.

Af de 28 medlemmer, der var med til stiftelsen af foreningen, var der kun omkring halvdelen tilbage to år efter.

Gennemstrømningen i Ballerup øgedes med årene, men desværre har forfatterne hverken haft tid eller kildemateriale til at undersøge foreningens historie ud fra en fastboende tilflytterproblematik. Det er synd, fordi det forekommer at være et centralt træk ved foreningen og Ballerup og desuden interessant i en bredere sammenhæng: Hvordan lykkedes det at opbygge et parti og et lokalsamfund, når en stor del af indbyggerne er "nomader"?

Men der kom nye til i Ballerup, der erstattede dem der rejste. Og de nye begyndte i stigende grad at have bopæl i Ballerup By. Ballerups erhvervsstruktur taget i betragtning var det også naturligt, at to af de centrale spørgsmål der optog den tidlige forening var landarbejdernes elendige vilkår, ligesom der var diskussioner om, hvorvidt foreningen skulle være en politisk eller faglig organisation.

Kommunalpolitikken

I 1906 opnåede partiet at få sin første repræsentant valgt ind i Ballerup sogneråd. Det var resultat af et samarbejde med Grundejerforeningen, der åbenbart havde ændret opfattelse af "den lille klat". Naturligt for en stationsby var, at den først valgte var handelsmand.

Ved valget i 1908 blev mandattallet fordoblet til 2. Det var det første valg efter den ny kommunale valglov. Den gamle havde så at sige automatisk givet bønderne og de mest velhavende et flertal i sognerådet.

Ved valget 1913 var det den socialdemokratiske forening, der opgiver samarbejdet med Grundejerforeningen. Rollerne var byttet om, og for-



Tilflytterhus ved Hvidovre Strandvej 1919.

eningen fik 3 af de 9 pladser. Borgmesteren var for første gang ikke en bonde, men en teglværksejer - bøndernes monopol var brudt. 1921 blev et gennembrud idet partiet blev det største i sognerådet. Befolkningstallet var da vokset med 1.500 siden foreningens grundlæggelse, og væksten var koncentreret i Ballerup By, hvis indbyggertal næsten var fordoblet. Af de voksne udgjorde omkring 82% tilflyttere, og heraf kom ca. 21% fra København. Over halvdelen var nu beskæftiget i arbejde udenfor landbruget.

I 1933 opnås det absolutte flertal.

I Hvidovre kom det i 1925 og i Glostrup, som Avedøre dengang hørte under, kom det i 1929.

Socialdemokratiet blev på landsplan det største parti i Danmark i 1913, når man opgør størrelsen i stemmer. Det fik 107.365 mod det næststørste parti Venstre, der fik 105.857. Valgloven favoriserede Venstre dengang, så det fik 44 af mandaterne mod Socialdemokratiets 32.

Hvidovre og Ballerup

Der er nogle træk i det kommunalpolitiske forløb fra Ballerup, der kan genkendes i Hvidovre og Avedøre.

Hvor Ballerup havde valgteknisk samarbejde med Grundejerforeningen, var der overlappende medlemsskaber af Den Socialdemokratiske Klub i Avedøre med Avedøre Grundejerforening, der som i Ballerup var en politisk forening.

1909 søges et af foreningens sognerådsmedlemmer i Ballerup ekskluderet, fordi han havde stillet forslag til at overføre offentlige midler til de sociale hjælpe-kasser. Eksklusionen lykkedes ikke. I Hvidovre måtte den socialdemokratiske borgmester gå af i 1930, fordi han blev angrebet for uorden i regnskaberne i forbindelse med de sociale hjælpe-kasser.

I 1920'erne støder to markante socialdemokrater sammen i Ballerup om opstillingen til sognerådet. Resultatet er at partiforeningsformanden nedlægger sit formandsskab. I Avedøre rager to markante medlemmer uklar over opstillingen til sognerådet, og formanden afstår sit formandsskab.

De nye tider var fulde af overgangsalliancer og orienteringsbsvær, social nød og tilflyttersammenstød. Det var store dele af Danmark, der blev flyttet rundt på, og der skulle skabes nye sociale netværk til erstatning af

de gamle. Dertil kom den usikre sociale status og de lokale hierarkier. Det gjaldt om at holde tungen lige i munden i forbindelse med solidariteten, ligheden og broderskabet.

Den klassiske parlamentariske fødekæde

Det danske demokrati i første halvdel af det 20. århundrede har ét af sine væsentlige udgangspunkter i lokalsamfundet.

Det var gennem den lokale partiforening, lokalavisen, studiekredsen, sangforeningen, foredrag, aftenskolen og forsamlingshuset at meningsdannelsen fandt sted. Længere ude var der så højskolen og bøgerne. Sidstnævnte blev udgivet af Fremad eller kunne måske lånes på biblioteket. Den parlamentariske fødekæde startede nedefra.

I dag er det modsat. Partiforeningerne har i mange år været ude for medlemsflugt. Den politiske lokalavis er forsvundet til fordel for landsdækkende aviser. Studiekredsene er erstattet af bedre uddannelse. Sangforeningen er udskiftet med stereo-anlægget. Forsamlingshus-politikken er erstattet af politikken i TV.

Resultatet af lokalsamfundets død i klassisk forstand er, at politikken i større grad udgår fra Folketinget og administrationen. Storebæltsbroen og de seneste års EF-afstemninger er eksempler herpå.

I Ballerup ses hele det klassiske forløb folde sig ud: Partiforeningen dannedes som nævnt i 1892 og i 1904 kommer den første faglige organisation i Ballerup, idet der dannedes en afdeling af Dansk Arbejdsmandsforbund. Avisen Social-Demokraten fik en særudgave med lokalstof fra 1900 og fra 1909-34 dækkedes nordsjælland af Nordsjællands Socialdemokrat. Fra 1934 og 25 år frem var tillægget "Omegnen" i Social-Demokraten i realiteten Ballerups lokalavis. Biblioteket kom i 1925 som en privatorganiseret biblioteksforening med 1.000 bind, hvoraf halvdelen var børnebøger, som skolen skænkede. 1948 overtog kommunen det. Aftenskolen startede 1935.

Selskabet til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden

Den 9. marts 1933 opnår foreningen det attraktive flertal i kommunen. Det er et flertal, der skal arbejde i 1930'ernes kriseår med arbejdsløshed og social elendighed, en elendighed der f.eks. i Tyskland førte nazisterne til magten. Det holder den nye socialdemokratiske sognerådsformand kun til i 2½ år. Så svigter helbredet, og han trækker sig.

I forbindelse med arbejdsløsheden kom partiet til at tage stilling til et usædvanligt projekt, nemlig eksperimentet Måløvhøj. Det er værd at gå lidt mere udførligt ind på, fordi det er usædvanligt, og fordi det griber ind i en aktuel problematik i dag. Samtidig giver det et mentalt portræt af en overgangsbevidsthed fra 1930'erne.

I 1932 stiftedes Selskabet til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden i Danmark. Det var et privat borgerligt selskab, hvor Det Konservative Folkeparti, Venstre og Det Radikale Venstre var repræsenteret i ledelsen. Selskabet var inspireret af tyske forsøg på at løse arbejdsløsheden i privat regi - de såkaldte koloniseringer, der var slået an i stort omfang.

Tankegangen bag disse var, at arbejdsløsheden var kommet for at blive, og den var skabt af den teknologiske udvikling. De arbejdsløse udgjorde en ny uproductiv by-samfundsklasse. Formålet med foreningen var derfor at stoppe væksten i denne klasse ved at stoppe indvandringen fra land til by. Udviklingen skulle vendes, og de arbejdsløse skulle tilbage til det land, de kom fra, og de skulle ernære sig selv gennem en produktiv tilværelse på landet.

Formanden og forretningsføreren Hans Lützhøft var præst. Han havde været i Tyskland et par år, og hans plan var at opkøbe 50 tønder land i Måløv og udstykke de 10 af tønderne i 50 lodder til selvbyggere. På de resterende 40 tønder skulle der oprettes gartneri. Selvbyggerne skulle så ernære sig ved egen avl af grøntsager og fjerkræhold suppleret med arbejde i selskabets gartneri og det arbejde, der måtte vise sig i lokalområdet.

I juni måned 1933 gik arbejdet så i gang på de 10 tønder land, som selskabet foreløbig havde erhvervet.

Selvbyggerhusene kom kun trevent op at stå. Lånene var for mangelfulde og arbejdspladsen uden ordentlig ledelse. Lützhøfts gode forbindelser var luftkasteller, og de resterende 40 tønder land erhvervedes ikke. Han blev fyret, og selskabet måtte give op.

Tilbage stod kommunen og staten med projektet. Selvforsynelsen, som selskabet havde lovet kommunen, blev ikke til noget. Selvbyggerne flyttede ulovligt ind i de halvfærdige huse og søgte kommunen om social hjælp. I stedet for at løse et samfundsproblem, var der skabt et kommunalt.

Problemet med ulovligt ophold i en kommune kender vi også fra Hvidovre. Ja, man kan sige, at det moderne Hvidovre blev skabt på basis heraf. Jeg skal her blot henvise til P. Sverrilds bog "Lysthusbeboerne". Byggeriet i Ballerup blev færdiggjort under statens tilsyn som et boligprojekt slet og ret, og i 1936 overtog Staten Måløvhøj som ufyldstgjort panthaver.

Efterfølgende overtog omkring halvdelen af de enkelte beboere deres huse som ejendom, og inden 1938 havde halvdelen af de tidligere kolonister atter normalt arbejde. De økonomiske konjunkturer var så småt begyndt at vende igen.

Offentlig eller privat

Det som kommer til syne, når man læser om et sådan projekt, er et Danmark mellem land og by. Danmark i en overgangstid.

I foreningens liberale forståelse af virkeligheden, tilhører problemerne byerne - og sundheden landet. Det er ikke ny industri i byerne, selskabet vil have op at stå for at løse arbejdsløsheden, men en reetablering af en landbrugskultur, der er vigende og under pres af industrien og bykulturen. Samtidig er foreningen ikke blind for fordelene ved en ny, om man så må sige, hjemmelavet husmandsklasse. Den er selvforsynende samtidig med at den udgør en arbejdskraftreserve, der kan trækkes på når det er nødvendigt. Dét var husmandens klassiske økonomiske funktion i 1800-tallets landbrugs-Danmark.

Projektet viser også, at den tyske Blut und Boden-ideologi - hjemstavnslængsel og -dyrkelse - som Måløvhøj var inspireret af, ikke var specielt tysk. Måløvhøj udtrykker en dansk liberal, pastoral længsel efter landet i en tid, hvor samfundet var på vej mod byen og industrialismen. Men den længsel var selskabet ikke ene om at have. Helt op i 1950'erne var de mest populære film i Danmark filmatiseringer af Morten Korch's landboidyller med Danmarks førstehelt og -elsker Poul Reichhardt, der sang: "kan du vinke til en kronhjort/ og fløjte til en stær/så har du fundet ud af det/der gør livet allermest værd". De eneste kronhorte man kunne vinke til i København, var de, der brølede på malerierne på væggene i tilflytternes nye hjem.

Derudover kommer et andet centralt tema fra 1930'erne til syne, nemlig synet på det offentlige og på markedet.

Var sociale forhold et offentligt eller et privat anliggende? Selskabet til Arbejdsløshedens Bekæmpelse mente, at det var et privat. Heroverfor stod den socialdemokratiske mistro til, at markedet af sig selv løste sociale problemer.

Tilbage blev, at staten og Ballerup kommune tog sig af problemet, og dermed var et tema sat, der peger helt frem til idag.

På vej mod efterkrigstiden

I begyndelsen af 1930'erne begynder kommunen at opkøbe jord i Ballerup bl.a. for at forhindre jordspekulation i forbindelse med en kommende S-bane. Dele af den borgerlige opposition er imod. Den mener ikke, det er en kommunal opgave. Fra 1938 kommer der en lov om byplanlægning, der gør det obligatorisk for kommuner med over 1.000 indbyggere at udarbejde en sådan. Hermed begynder et kommunalt skift fra en overvejende administrativ til en mere aktiv rolle i lokalsamfundet. Kommunen kommer i stigende grad i tiden fremover til at varetage arbejdet med planlægning og udvikling.

Dermed er vi på vej ind i efterkrigstiden og lad os forlade 1. bind af bogen om Socialdemokratiet og Ballerup her.

Rytterskoledagene

Rytterskoledagene d. 5. & 6. september har **gamle håndværk** som tema. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, hvor mange aktiviteter, der vil være. Men vi arbejder med at få forskellige typer håndværk repræsenteret: kurvefletning, garnspinding, bødtker, pottemager. Dertil kommer et virkeligt gammelt håndværk i form af et arbejdende flinteværksted. Der vil blive mulighed for dateringer af flinteredskaber, hvis man har fundet nogle sådanne.

Der bliver spillemandsmusik & dans. Historisk vandring på Hvidovre Kirkegård og Hvidovregade. Fremvisning af Hvidovrefilm og film om gamle håndværk. Planchestilling om Hvidovre skolevæsen.

Man vil også kunne få sig en kop kaffe, kage og sodavand.

Vi håber naturligvis på godt vejr, og regner ikke med, at den pulje er brugt op i juni og juli.

**Lørdag & Søndag
5. & 6. September
Begge dage fra kl. 10-16
Rytterskolen**

bag- siden

