

Oplandet

Københavnsegn og metropolomland før 1950

Af Henning Bro

Litteraturen om Københavns historie er meget betydelig, og indenfor de seneste 13-14 år er der kommet en række bidrag til hovedstadsmetropolens regionale urbanhistorie siden midten af det 19. århundrede. Spørgsmålet er imidlertid, hvilke særlige træk, der kendetegner udviklingen i både Københavnsoplandet før 1850 og hovedstadsmetropolens opland efter dette tidspunkt.

Da problemstillingen åbner for talrige studier, har denne artikel, som inspiration hertil, til formål at analysere: 1) Hvilken indflydelse landets suverænt største by (København) havde på sit oplands regionale udvikling og funktion frem til midten af det 19. århundrede. 2) Hvilke forandringer dette opland gennemgik i takt med hovedstadsmetropolens stadig større udbredelse mellem midten af det 19. og midten af 20. århundrede.

Indledning

En problemstilling, som ikke i videre omfang ses afdækket for hverken hovedstadsområdet eller andre europæiske storbyers vedkommende. Hvorved tillige overses, hvorledes oplandet har påvirket selve København og hovedstadsmetropolen, får sin særegne udvikling og senere på forskellige måder bliver en del af de urbane processer, der udgår fra først hovedstaden og senere metropolen.

For Københavnsoplandet foreligger der således alene to bidrag, som endda indskrænker sig til at belyse dettes rurale produktionszoner i førindustriel tid.¹ Et forhold, der i vid udstrækning har rødder i den tilgang, som har været anlagt ved arbejdet med Københavns historie.

Historiografi

I sin øvrigt imødekommende anmeldelse af den seneste udgave af Københavns historie, konstaterer Jørgen Mikkelsen da også, at forfatterne stort set holder sig ”inden for kommunens grænser”.² En iagttagelse, som Poul Sverrild i sit storværk om forstadsudviklingen betegner, som ”blinde pletter i den anvendte synsvinkel”³ i de værker, der i årtier er udgivet om Københavns historie.

Grundlaget for, at Sverrild, efter en gennemgang af talrige eksempler, konstaterer⁴: ”Det lader sig i denne historieskrivning end ikke afgøre, om forstaden [Københavnsoplandet] er stereotyp eller fremmed – den er grundlæggende ikke til stede”⁵. I arbejdet med Københavns historie har oplandet først haft interesse, når det er blevet en del af byen. Som Sverrild formulerer det, så ”var periferien ikke i kraft af sin blotte eksistens eller sine særlige karakteristika berettiget til særlig interesse for byen”, og som han forsætter: ”Det var ganske enkelt ikke interessant, om eller hvordan byen influerede oplandet – eller omvendt”.⁶

Udover denne endimensionale københavnske tilgang, har den lokalhistorie, der er skrevet i de forstæder, som senere er vokset frem i københavnsoplandet, kun haft fokus på den stedlige, faktuelle og kommunegrænsede landbrugshistorie før forstadsdannelsen, mens Københavns nærhed ejendommeligt nok har været fraværende. Lige på nær, når hoffet og den københavnske overklasse har sat sine spor i form af sommerresidens- og jagtslotte og landsteder. Et særligt træk ved de fleste af nordforstædernes lokalhistorie.

Henning Bro, seniorforsker, Ph.D., Frederiksberg Stadsarkiv

Heller ikke fremstillinger, der behandler udviklingen i større dele af Københavns opland, har levnet meget plads til samspillet mellem by og opland. Nogle har desuden været afgrænset af Københavns Amtskommune, eller har separat behandlet dele af dennes område, men uden at sammenkæde resultatet heraf.⁷

Ikke desto mindre forsøger denne artikel på grundlag af den foreliggende litteratur at sammenstykke et billede, der kan afdække nogle central træk, som udspringer af dens problemstilling. Artiklen baseres således fortrinsvis på brede byhistoriske fremstillinger, anden forskningslitteratur, der har relevans for problemstillingen, samtlige seks udgaver af Trap: Danmark samt lokalhistorisk litteratur om byer og landdistrikter i tidligere Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner.

I en række tilfælde suppleres med trykt og utrykt kildemateriale. Det drejer sig om den offentlige statistik til bearbejdet statistisk dokumentation og for mellemkrigstiden om afdækning af både oplandets rekreative anvendelse og baggrunden for og konsekvensen af den storkøbenhavnske mælkeordning.

Da kronens slotte i Nordsjælland og den københavnske overklassens landsteder i den indre del af Københavns opland er behandlet indgående i både den nationale og lokalhistoriske litteratur, kaster artiklen kun lys over de mest centrale træk ved disse etablissemeters forandringer af dette opland.

Artiklens har sat et periodeskel i midten af det 19. århundrede, da næringsfrihedsloven i 1857 og først jernbanerne og siden moderne vejanlæg markant ændrede forholdet mellem land og by. Samtidig med at industrikapitalismens urbanisering begyndte at skabe forudsætninger for transformationen af Københavns opland til en byregion.⁸ Medvirkede til, at artiklen periodisk deles i to.

Københavnseggen - perioden frem til 1850

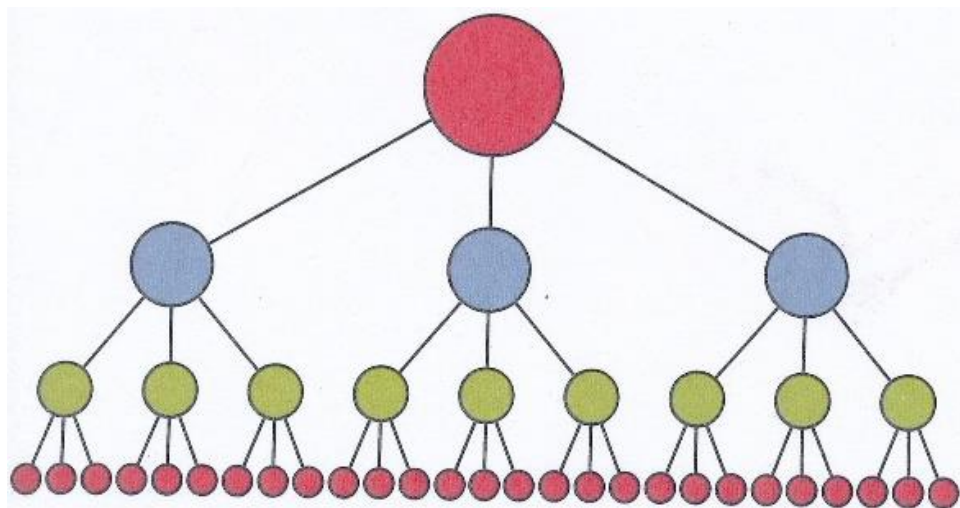
I artiklens analyse tages der for den førindustrielle periode udgangspunkt i den centralstedsteori, som både har været gangbar for byhistorisk forskning af perioden frem til midten af det 19. århundrede⁹, og udgjort afsættet for de teorier, der omfatter de oplande, som byerne er centralsteder for.

Centralstedsteorien

Centralstedsteorien, der udvikles af Walther Christaller i 30'erne og siden bliver modificeret, opererer i sin grundform med nationale bysystemer, hvor byer som centralsteder for oplande er afhængige af disses forskellige ressourcer, hvorved byerne placeres i et stærkt hierarkisk bysystem. Betinget af, i hvilket omfang byerne under de givne transportforhold servicerer omgivende oplande og andre byer med varer og tjenester.¹⁰

En højere rangeret by vil således udbyde flere varer og services og have flere funktioner end lavere placerede byer. Bysystemet vil dermed være kendetegnet af en totaldominerende centralby, der kan udbyde alle former for varer og tjenester og syv underliggende niveauer, hvor hvert niveau omfatter ensartede byer med oplande, der vertikalt dominerer byer på de underordnede niveauer af ensartede byer. En struktur, der medfører, at antallet af byer tredobledes for hvert niveau, man bevægede sig ned i byhierarkiet.¹¹

I en dansk sammenhæng er centralstedsteorien bl.a. udfoldet i to forskellige billeder af bysystemet omkring midten af det 17. århundrede. Det ene blev tegnet i starten af 80'erne og placerede de danske byer på seks niveauer, hvor byerne på de tre højeste samtidig kunne være centralsteder for en række subsystemer.¹² København blev selvsagt tildelt positionen som centralbyen i det nationale bysystem, men da indbyggertallet vejede tungt i byernes niveauplacing, blev hele Sjælland med de mange, men små byer et stort københavnsk subsystem. På nær Helsingør, der, som følge af sit betydelige befolkningsvolumen, blev set som centrum for et subsystem omfattede det nordligste Sjælland, det nordvestlige Skåne og hele Halland.¹³



Skematisk fremstilling af centralstedsteoriens bysystem (Christian Wichmann Matthiessen: Byernes roller i bysystemet –et globalt perspektiv, Den faste Femern Bælt-forbindelse, 2016, s. 123).

Det andet billede, der tegnedes i slutningen af 80'erne, opererede med fire niveauer: København (centralbyen), landsdelscentre (Helsingør, Nykøbing F, Nakskov, Odense, Ribe, Århus, Viborg og Ålborg), en række regionscentre og et større antal egnscentre. Udover København og landsdelscentret Helsingør blev de sjællandske købstæder placeret som regions- eller egnscentre. Selv om det ved det tegnede billede anføres, at landsdels- og regionscentrene kunne være centre for både et mindre opland og et større, hvor der lå en række mindre byer, afgrænsedes disse centre og Københavns opland ikke.¹⁴

Oplandsteorier

Helt svarende til andre centralstedsbaserede oplandsafgrænsninger afholder de to danske undersøgelser sig fra nærmere at afdække forholdet mellem land og by i oplandene til både Københavns og landets øvrige centralsteder.¹⁵ Ikke desto mindre bliver denne relation allerede i 1826 afdækket af den tyske økonom Johann Heinrich von Thünen. Uden om den eneste storby i en isoleret imaginær stat udskiller von Thünen seks koncentriske produktionszoner (von Thünen-zoner). Hver med sine afgrøder og produktionsformer, hvor transportomkostningerne i hovedsagen bliver afgørende herfor. Under forudsætning af, at storbyen ligger midt i en frugtbar slette, der ikke er gennemskåret af floder og kanaler, og hvor boniteten er den samme.

Med den konsekvens, at letfordærlige produkter (havebrugs- og mælkeproduktion) og produkter, der i forhold til deres værdi er omfangsrige (hø og foder), produceres nærmest storbyen, mens det modsatte gør sig gældende for produkter, der ikke har den nævnte karakter. Således lidt længere fra byen skovbrug og derefter kornavl og kvæghold.¹⁶

Trods de konstaterer, der er indlejret i von Thürens zoner, og som sjældent har eksisteret i den virkelige verden, har hans teori vundet betydeligt indpas i vesteuropæisk forskning. Her opereres stort set på samme tid (omkring 1990) i hovedsagen med færre zoner.

Den svenske historiker Harald Gustafsson opstiller således fire zoner. En ”stadautkant”: Halvt rural, halvt urbant. Et ”näromland” med intensiv arealudnyttelse og nære forbindelser til byen (f.eks. jordbesiddelse). Et ”vidare omland”, hvor byen dominerer de stedlige produktionsforhold. Et ”influensfält” længere ude, hvor byen ikke dominerer, men har økonomiske kontakter, og som kan have sammenfald med andre byers oplande eller influensfelter.¹⁷

Med udgangspunkt i denne zonemodell og et middelaldersogn (Brännkyrka) i Stockholms opland tegner Gustafsson de lange linjer i relationen mellem land og storby i hele den førindustrielle periode.¹⁸ I forhold til det fremvoksende Stockholm i middelalderen og det 16. århundrede ser Gustafsson sognet beliggende i grænselandet mellem det ”vidare omland” og ”näromlandet”. Med Stockholms meget betydelige vækst i det 17. århundrede rykker Brännkyrka ind i byens ”näromland”, hvorved arealudnyttelsen øges og fremstilling af mælkeprodukter og høbjergning bliver udbredt.

En proces, der forstærkes i det 18. århundrede, hvor sognet bliver et centralt ”näromland” og bevæger sig mod at være en del af ”stadautkanten”. Perioden kendetegnes ved, at standspersoner fra byen etablerer landsteder for sommerophold og landbrugsdrift med lønnet arbejdskraft. Samtidig bliver havebrug, gartneridrft og manufakturer udbredt på samme tid, som folketallet øges og der opstår tættere bebyggelse ved indfaldsvejene til byen. Fra midten af det 19. århundrede bliver Brännkyrka en del af ”stadautkanten” for med industrialiserings gennemslag fra omkring 1870 at blive et brokvarter i selve Stockholm.

Centralt i Gustafssons analyse er således, at arealudnyttelsen intensiveres omvendt proportionalt med afstanden til byen, og at zonerne kan flyede sammen og ikke har form af koncentriske ringe. Desuden konstaterer Gustafsson, at de forskelligartede zoner selvsagt vil brede sig over større områder i takt med byens ekspansion.¹⁹ I slutningen af sin fremstilling efterlyser Gustafsson komparationer i forhold til europæiske storbyer og særlig dem, der har en tilsvarende udvikling i forholdet mellem by og land: København, Berlin og Hamborg.

En mulighed, der er tilstedet, da anden europæisk forskning opererer med zoner, der har paralleller til Gustafssons. I tysk historisk og geografisk forskning er byoplande for perioden 1450-1660 således blevet opdelt i tre zoner: Et ”Umland” og et ”Hinterland”, der kunne tiltrække sælgere og kunder i områder i afstande på henholdsvis 10-30 km og 50-60 km fra byen.²⁰ Herudover et ”Einflussbereich” omfattende byens langdistancehandel.²¹

I samtidig engelsk forskning er der for Nordvesteuropas største byer i perioden 1660-1850 tillige udskilt tre koncentriske zoner: En inderste med intensivt landbrug, gode transportmuligheder til storbyen og palæer og herregårde for byens overklasse. En anden udenom liggende zone som vigtigste leverandør af korn (med høj produktivitet) og træ, og hvor byerne i zonen har vanskeligheder ved at opnå større betydning som følge af konkurrencen fra storbyen. Og en tredje yderste zone med mere ekstensivt landbrug, græsningsområder og protoindustriel virksomhed på basis af ledig arbejdskraft og lokale råvarer til især tekstilproduktion gennem selvstændige producenter eller forlagsvirksomhed.²²

For et område mellem by og land, der har betydelige fællestræk med Gustafssons ”stadsudkant”, har bl.a. nordamerikansk forskning udviklet begreberne periurban zone og fase. Fasen er den periode, hvor et område udvikler sig fra en landbrugstilstand til en urban tilstand, og zonen det geografiske område, som fasen omfatter.²³

På dansk grund er den periurbane forståelse blevet anvendt i Poul Sverrilds analyse af Hvidovres udviklingsfaser mellem landbrugs- og forstadssamfund. Sverrild påviser således, at både Frederiksberg og Hvidovre sogne, med forudsætning i landbrugets feudaloopløsning i slutningen af 1700-tallet, fra dette tidspunkt og til et stykke ind i 1800-tallet går ind i en første periurban fase.²⁴

Afgræsning

For det københavnske opland bliver de produktionszoner, som von Thünen arbejder med, første gang anvendt af Joh. Phil. Hage i 1839 og med dette udgangspunkt siden af Holger Rasmussen i en artikel fra 1963 (jf. nedenfor). Selv om Københavns rurale opland i slutningen af det 18. århundrede ses at brede sig i en afstand på mere end 25 km fra byen, er den ydre oplandsgrænse ikke nærmere fastlagt. En undersøgelse fra 1997 har ganske vist påvist, at fjernt beliggende sjællandske sogne i 1760'erne afsatte mere rug og havre til København end til nærmest liggende købstæder²⁵, men da afstanden til hovedstaden såvel over land som til søs var meget betydelig, er det mest nærliggende at betragte størsteparten af Sjælland og den øvrige del af riget som en del af det københavnske ”Einflussbereich” eller et ”Influensfält” – et influensfelt.

Med den konsekvens, at artiklen som udgangspunkt og inspireret af ovennævnte oplandszoneringer vil betragte Københavns opland (Københavnsegnen), som både en ”stadautkant” (en stadsudkant), et ”Umland” eller et ”Näromland” (et opland) og et ”Hinterland” eller ”Vidare omland” (et bagland), der har en udstrækning, som strækker sig i en afstand på 50-60 km fra byen. Herved vil Københavnsegnen som et analytisk afsæt omfatte Nordøstsjælland, Hornsherred og egne vest og syd for både Roskilde og Køge.

Mens artiklens øvre afgræsning ovenfor sættes til tiden omkring midten af det 19. århundrede, bliver den nedre tidsgrænse mere flydende. Da det først bliver i løbet af 1500-tallet, at København for alvor begynder at distancere sig fra landets øvrige byer, og denne proces forstærkes i 1600-tallet og efter enevældens indførelse i 1660, vil artiklen tage afsæt i et flydende periodeskel i midten af det 17. århundrede, men vil om muligt trække linjer længere tilbage i tiden.

Problemstillinger

Artikels analyse af Københavnsegnen i denne periode vil tage udgangspunkt i både Københavns ekspansion og den trafikale infrastruktur, hvorefter fokus sættes på: Dels den rurale produktions geografisk fordeling, struktur og udvikling. Dels de produktioner, som oplandets øvrige naturressourcer gav mulighed for: Skovbrug, udvinding af tørv, kulsvidning og fiskeri. Dels industrimanufakturer.

Desuden vil artiklen belyse såvel konge- og statsmagtens udnyttelse af Københavnsegnen til hofleverancer og etablering af kongelige slotte med forskellige formål, som det københavnske storborgerskabs oprettelse af landsteder. Endelig vil artiklen forsøge at afdække, i hvilket omfang den omliggende købstadsring bliver påvirket af beliggenheden i hovedstadens bagland.²⁶

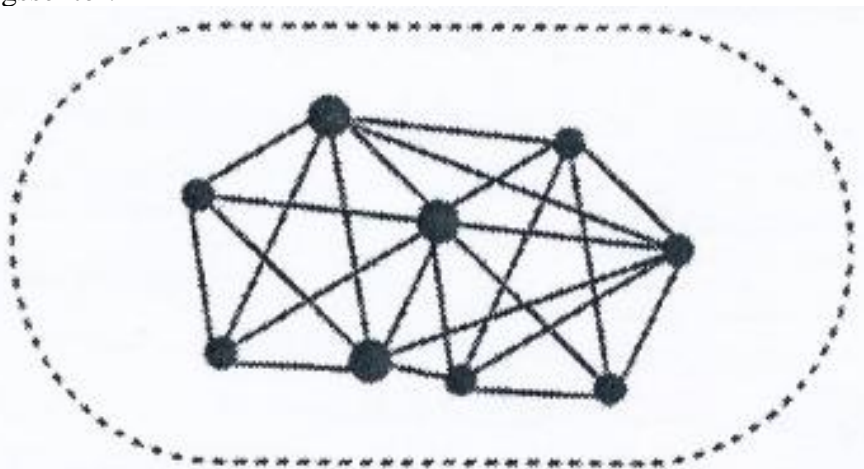
Metropololandet - perioden efter 1850

Med den massive urbanisering, der fulgte med industrikapitalismen, blev den indre del af den førindustrielle Københavnsegn fra midten af det 19. århundrede og de følgende 100 år i stadig større omfang opslugt af den hovedstadsmetropol, der voksede ud af den tidligere fæstningsindespærrede hovedstad.

Netværksteori, byregion og opland

En urban proces, der i de senere år har fået en større forskningsmæssig opmærksomhed, som bygger på en teoretisk forståelse af hovedstadsmetropolens udvikling og funktion som en byregion. Denne forståelse baseres, i modsætning til centralstedsteorien, på at byer ikke hierarkisk underordnes hinanden, men indgår i netværk. Herudfra forstås en byregion (in casu hovedstadsmetropolen) som: Et funktionelt sammenhængende og integreret urbant netværk af forskellige byenheder, af forskellig størrelse, struktur og funktion, der i et regionalt område interagerer på tværs af politisk-administrative og juridiske rammer. En interaktion, der omfatter: Mobilitet af arbejdskraftbosætning, realkapitalmobilitet- og lokalisering, arbejdskraftspendling og mobilitet af varer og tjenester inden for samme byregion.²⁷

En interaktion, der samtidig søges understøttet af offentligt tilvejebragte regionale rammebetingelser, som, udover de nævnte elementer i interaktionen tillige inkluderer sikring af arbejdskraftens produktionsevne og realkapitalens funktionalitet, og ideelt set omfatter: Regionale beslutningsstrukturer eller organer og en sammenhængende, enesratet og regional: Fysisk planlægning, vejstruktur, kollektiv trafik, vand- og energiforsyning, spildevand- og affaldshåndtering, sygehusbehandling, undervisning på almengymnasialt niveau og politi-, rets-, brand- og redningssektor.²⁸



Skematisk fremstilling af netværksteoriens forståelse af en én-kærnet byregion. De sorte cirkler repræsenterer byregionens byer eller byenheder med forskelligartet funktionalitet. Byenheden i midten er netværkets centralby, der interagerer med samtlige byenheder, samtidig med at de interagerer med hinanden. Den stiplede linje uden om byregionen symboliserer de regionale rammebetingelser, der bidrager til byregional funktionalitet eller et regionskommunalt organ, der samlet tilvejebringer disse regionale rammebetingelser.

Med forståelsen af hovedstadsmetropolen som en byregion har fokus imidlertid alene været på de urbane processer, der ligger bag dannelsen af dens byenheder, interaktionen mellem disse og de understøttende regionale rammebetingelser. På nær inddragelse af en mindre del af det åbne land til hovedstadsmetropolens rekreative anvendelse, er de forandringer og den udvikling, der, i takt med metropolens stadig større udbredelse, kommer til at kendetegne dens opland ikke taget i betragtning.

Til gengæld har den svenske byhistoriker Bo Öhngren behandlet problemstillingen i en række af Sveriges byer.²⁹ Öhngren lægger afgørende vægt på de trafikale forhold og vare- og menneskestrømme mellem by og opland. På dette grundlag opererer han med et afhængigheds- og påvirkningsforhold mellem by og opland, hvor oplandet udgør byens dominansområde. Udgangspunktet for at Öhngren arbejder med to oplandsformer: Dels ”et centralt opland” med begyndende forstadsdannelse og omliggende landdistrikter. Dels ”et perifert opland”, som ligger fjernere fra byen og udgør den mest agrare del af det samlede byopland.

Til forståelse af byens påvirkning af oplandet tager Öhngren udgangspunkt i nordamerikansk forskning, som opstiller modeller for forskelle i påvirkning i en tidlig industriel periode, hvor gravede kanaler bliver den afgørende infrastrukturelle nyskabelse og en efterfølgende, hvor jernbanerne bliver det. Grundlaget for, at Öhngren ved at se de to infrastrukturelle former under et påviser, hvorledes jernbaner fra Halmstad til de indre dele af Småland skaber både et samspil med by og opland og betydelige forandringer begge steder.³⁰

I modsætning til den førindustrielle by-oplandsrelation, hvor oplandet primært er leverandør af visse landbrugsprodukter til byen og i mindre omfang forandres som følge heraf, ser Öhngren et flerdimensionalt samspil mellem by og opland. Ved en konkret undersøgelse påviser Öhngren, hvorledes jernbanerne fra Halmstad generer bydannelse og industriel tilvækst i Småland, hvis produktion føres til Halmstad til udskibning. Følgelig udvides Halmstads havn, som samme med andre infrastrukturelle trafikudbygninger øges væksten i byens næringsliv.³¹

Selv om samme mønster i Halmstads byvækst og by-oplandsrelation kan genkendes i de fleste skandinaviske kystbyer efter midten af det 19. århundrede, slår det ikke igennem i den fremvoksende hovedstadsmetropol som følge af det nationale og nordeuropæiske bynetværk, den indgår i. Til gengæld kan den amerikanske inspirerede modeltænkning, der ligger til grund for Öhngrens iagttagelse, overføres til en afdækning af forholdet mellem metropol og opland.

Hovedstadsmetropolens urbanvækst er således bl.a. betinget af både den nationale og mellemregionale trafikale infrastruktur, men øver også på samme tid en afgørende indflydelse på dennes forandring. Sammen med metropolens urbantilvækst og dennes forandring af handelsmønstre afgørende for forandringer i oplandets agrare og industrielle struktur og dets by- og bosætningsmønstre.

Overføres kan samtidig Öhngrens forståelse af de to nævnte oplandsformer. Det centrale opland får i perioden et geografisk sammenfald med den første rurale produktionszone i den tidligere førindustrielle Københavnsegen, hvor en første periurbane fase var indledt i tiden frem mod midten af det 19. århundrede. Men også hvor efterfølgende periurbane faser sætter ind i takt med hovedstadens og siden hovedstadsmetropolens stadig større spredning.

Faser, som Sverrild for Hvidovre-forstadens vedkommende afdækker for perioden fra ca. 1880 til en gang i 20'erne. Kendetegnet ved frasalgt af endnu flere gårde uden for sognets ejerkreds, primitive former for mælkerier, gårdslagtninger med henblik på udstykning til gartnerier og småparceller, som i første omgang bebygges med ulovligt helårsbeboede lyst- og sommerhuse.³²

I modsætning til den periurbane udvikling og den efterfølgende urbane vækst i både hovedstadens brokvarterer og yderdistrikter og den forstadsdannelse, som kendetegner hovedstadsmetropolens centrale opland i perioden, bliver metropolens perifere opland ikke før midten af det 20. århundrede

omfattet af dens urbane spredning. Til gengæld forandres dette ydre opland signifikant som følge af sin beliggenhed i hovedstadsmetropolens dominansområde.

Afgræsning

Selv om den fremvoksende hovedstadsmetropols både centrale og perifere opland i perioden kommer til at dække hele den førindustrielle Københavnsegen, afgrænser artiklen dette samlede metropoland til at omfatte Nordøstsjælland udenfor nuværende Københavns Kommune.

I betragtning af at den førindustrielle stadsudkant i midten af det 19. århundrede opnår den højeste grad af periurban karakter og på mindre end 50 år opfyldes af hovedstadens bro- og bykvarterer.³³ På samme tid, som hovedstadens yderdistrikter (de dele, der indlemmes i København i 1901-1902 og det vestlige Frederiksberg) med tidlige etage-, villa- og industribebyggelser glider fra en sen periurban fase til en urban. Herved integreres disse yderdistrikter produktion-, bebyggelses-, og befolkningsmæssigt i den særlige bystruktur, som kendetegner hovedstaden i den fremvoksende hovedstadsmetropol.³⁴

Metropoloplandets centrale del betragtes dermed i artiklen, som den del af hovedstadens omgivne landsogne, hvis dele fra slutningen af det 19. århundrede i stigende grad, men i varieret omfang, bliver genstand for forstadsdannelse med både bolig- og industribebyggelser. Et område, som Københavns statistiske Kontor i 1930 fastlægger til at omfatte: Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Søllerød, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre, Brøndbyerne, Glostrup, Tårnby og Dragør kommuner i Københavns Amtskommune og yderligere mod nord i Frederiksborg Amtskommune: Birkerød og Hørsholm kommuner.³⁵

Kommuner, som det statistiske kontor i 1930 ser stærkt afhængig af hovedstaden. Ikke blot som følge af at hovedstadsbefolkningens udflytter hertil og modvirker det stedlige fald i landbefolkningens omfang. Men også som følge af at disse kommuner er afhængige af indkomster, der opnås ved:

Dels den beskæftigelse, som befolkningen i de for det meste boligbebyggede stedlige forstadsområder har i hovedstadens industri og offentlige og private administrations- og servicevirksomheder. Dels leverancer af de stedlige landdistrikters varer til videre salg og direkte forbrug i hovedstaden eller til videre forarbejdning i dens forædlingsindustrier. Hertil føjer sig de industrielt forarbejdede varer, som hovedstaden leverer til kommunernes lokale handlende.³⁶

Metropoloplandets perifere opland betragtes i artiklen på grundlag af ovenstående, som de dele af Københavns og Frederiksborg amtskommuner, der ligger uden for hovedstadsmetropolens centrale opland samt hele Roskilde Amtskommune. Idet dette område i efterkrigstidens egns- og regionsplanlægningen forstås som den nu langt større metropols såvel urbane som åbne land. Et meget betydeligt perifert opland, som før midten af det 20. århundrede omfatter vidstrakte landdistrikter, købstadsringens byer og det store antal stations- og landevejsbyer, der vokser frem i perioden, men også i vid udstrækning forandres i takt med metropolens stadig større udbredelse.

Hviler periodens nedre afgræsning på de tidligere anførte faktorer, baseres den øvre på den udvikling, som kendetegner hovedstadsmetropolens i efterkrigstiden. I denne periode bliver hovedstadsmetropolens både centrale og perifere opland opslugt som en del af metropolens udvikling som en byregion.³⁷ En proces, der samtidig understøttes af tidens regionale fysiske planlægning.³⁸

Problemstillinger

Da den fremvoksende hovedstadsmetropols urbane processer fra midten af det 19. århundrede og de følgende 100 år, som anført, er behandlet i forskningslitteraturen, belyser artiklen, hvorledes disse processer forandrer metropoloplandet. Dermed sættes fokus på både de forudsætninger, som metropolens urbantilvækst og de trafikale infrastrukturforhold udgjorde, og det åbne lands forandringer uden for såvel forstadsdannelserne i metropolens centrale opland som købstadsringens byer og stations- og landevejsbyer i dens perifere opland.

Afdækningen af disse forandringer vil omfatte: Landbrugsproduktionen, andre former for jordbrug, udnyttelse af naturligt ressourcer og industriel forarbejdning heraf, rekreativ anvendelse af det åbne land samt lokalisering af offentlige anlæg og institutioner. Herudover kastes ly over forandringer af stations- og landvejsbyer både i det centrale og perifere opland og af købstadsringens byer i sidstnævnte opland.

Det førindustrielle Københavnsopland

Københavns grundlæggelse er traditionelt blevet dateret til 1167, hvor Valdemar den Store overdrog landsbyen Havn og andre omkringliggende landsbyer til biskop Absalon og dermed Roskilde Bispestol. Kort efter opførte Absalon en ringmursborg, som gav stedet som naturhavn mellem Sjælland og Amager så meget beskyttelse, at Havn udviklede sig til en købstad: København. Staden kom til at tilhøre den gruppe af kystkøbstæder, som kronen og i enkelte tilfælde også kirkemagten anlagde og udviklede i høj- og senmiddelalderen.

København

Hverken i størrelse eller med hensyn til erhvervsgrundlag, rettigheder eller beføjelser adskilte København sig i den første tid fra de øvrige danske købstæder. I løbet af 1200-tallet voksede byen sig større, fik købstadsstatus 1254 og rykkede op blandt landets store købstæder. Byer, der fungerede som hovedporte for varestrømme i det danske bysystem og i forhold til udlandet. Da kongen, det beskedne hof og den lille centraladministration rejste mellem købstæderne eller borgene, bevirkede det, i modsætning til bl.a. England og Frankrig, men i lighed med de øvrige nordiske lande, at der i Danmark i middelalderen ikke udvikledes købstæder, der i størrelse, myndighed og erhverv adskilte sig markant fra hinanden.

I 1416 overgik staden København og de øvrige jorder i det nærmest opland, der hørte direkte under borgens myndighed, fra kirken til kronen. Med rejsekongedømmets gradvise afvikling og gennem den sidste del af middelalderen tog konge, hof og administration i stadig større omfang fast ophold i byen. At København efterhånden blev rigets hovedstad, førte dog ikke i første omgang til, at byen kom til størrelsesmæssigt at adskille sig markant fra landets andre købstæder. I forhold til byernes fortsat meget begrænsede befolkningstal i den første del af 1500-tallet var København godt nok blevet landets største med 4.500 indbyggere, men blev tæt fulgt af Ribe og Århus med hver en befolkning på 4.200 og Malmø med 3.400 indbyggere.

Handelsopsvinget op gennem resten af 1500-tallet og ind i det nye århundrede gav hele det danske bysystem og i særlig grad København. Men byens særstilling slog først for alvor igennem med den tidlige merkantilistiske erhvervs politik i den første halvdel af 1600-tallet, den samtidigt styrkede kongemagt og dens centraladministrative oprustning i hovedstaden.

Samtidig med de nye byer, som kronen anlagde i Slesvig-Holsten, landskaberne øst for Øresund og Norge, og befæstning af nogle af de eksisterende købstæder, igangsattes en omfattende

nybefæstning og udvidelse af København. I form af først Christianshavn og siden Nykøbenhavn øst for den gamle middelalderby.

Tabel 1. Danmarks tyve største byer, 1672 og 1855

1672		1801		1850	
København	41.000	København	100.975	København	129.695
Ålborg	4.181	Odense	5.782	Odense	11.122
Helsingør	4.033	Ålborg	5.579	Helsingør	8.111
Odense	3.808	Helsingør	5.282	Århus	7.886
Århus	3.474	Randers	4.562	Ålborg	7.745
Viborg	2.704	Århus	4.102	Randers	7.338
Roskilde	2.196	Fredericia	3.474	Horsens	5.827
Randers	2.036	Horsens	2.396	Roskilde	5.805
Ribe	1.939	Viborg	2.379	Rønne	4.717
Nakskov	1.920	Ribe	1.994	Svendborg	4.556
Næstved	1.853	Svendborg	1.942	Fredericia	4.326
Slagelse	1.832	Næstved	1.785	Viborg	4.039
Køge	1.643	Roskilde	1.768	Slagelse	4.011
Fredericia	1.591	Slagelse	1.732	Vejle	3.300
Horsens	1.516	Kolding	1.672	Nyborg	3.059
Nyborg	1.160	Nakskov	1.671	Ribe	2.984
Kolding	1.094	Køge	1.527	Assens	2.965
Assens	1.084	Holbæk	1.332	Nakskov	2.955
Kalundborg	1.058	Kalundborg	1.322	Kolding	2.865
Svendborg	1.009	Vejle	1.310	Næstved	2.735

Kilde: Ole Degn: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark 1500-1700, Historie, række XVII, 1987-1989, s. 540-541. Statistisk tabelværk, 1h.1834 og ny rk. 1.bd, 1850, s. 4.

Nye og større rammer, som kunne huse stadens første industrimanufaktur og handelskompagnier og bygninger for krone og hof, højborgerskab og en stadig større folkemængde. En samlet befolkning, der i 1672 rundede 41.000 indbyggere og bevirkede, at København dette år var ti gange større end den næststørste by (Ålborg) og dermed landets suverænt største købstad (tabel 1).

En position, der forstærkedes i enevældens perioden fra 1660 og frem til midten af det 19. århundrede som følge af Københavns stilling som centrum for det danske imperium, der i det mest af perioden omfattet: Danmark, Slesvig-Holsten, Norge, de nordatlantiske besiddelser og tropekolonierne i Caribien, Indien og Vestindien. En centrumfunktion, der bevirkede, at størsteparten af periodens varestrømme gik til og fra København, og som understøttedes af den enevældige stat.

Opnået ved at de feudal-, told- og skatteindtægter, som staten kunne trække ud af disse besiddelser, fortrins allokeredes til hovedstaden. I form af en opbygning af København som centrum for både statsformens hof, administration og militære magt: Landets flådebase og største landmilitære garnison. Tillige understøttet af statens fuldbyrdelse af den merkantilistiske erhvervspolitik.

Med det formål, at der i København skulle skabes grundlag for en manufakturindustriell produktion, som her skulle generere en økonomisk vækst, der siden kunne smitte af på andre dele af landet. Tilvejebragt gennem: Dels høje toldsats, forbud import af færdigvare, der kunne produceres i landet, forbud mod eksport af forarbejdede råvarer samt statsstøtte til handelskompagnier. Dels understøttelse af og monopoltildelelse til industrimanufaktur særlig indenfor tekstilproduktion.

Under disse yderst gunstige udviklingsvilkår kunne København i den enevældige periode sammen med bl.a. Stockholm og Berlin rykke op blandt Europas 20 største byer og fastholdt samtidig sin position som landets uantastede suverænt største by. Ud fra en centralstedsteoretisk forståelse af det danske bysystem bevarede hovedstaden dermed også positionen som den absolutte centralby i dette primatsystems hierarkiske ordning af landets købstæder, da staden ”servicerede” ikke blot sit eget opland, men også de underliggende bylag.

Tabel 2. Befolkningstal i danske byer, 1769-1850.

	1769	1787	1801	1834	1850
København	92.571	90.032	100.975	119.292	129.695
Sjælland og Møn	21.256	21.825	22.938	32.791	40.697
Øvrige Danmark	60.427	61.023	66.979	99.419	120.173
Købstæder, total	174.254	172.880	190.892	251.502	290.565
Danmark, total	814.238	640.045	925.680	1.223.792	1.407.747
Roskilde	-	-	1.768	2.828	3.805 (12/2)
Køge	-	-	1.527	1.921	2.456 (21/8)
Helsingør	-	-	5.282	7.122	6.811 (3/1)
Hillerød	-	-	1.214	1.717	1.929 (26/9)
Frederikssund	-	-	262	395	612 (63/17)
Købstadsring, total	-	-	10.053	13.983	15.613

Kilde: Statistisk tabelværk, 1. h.1834 og ny rk. 1.bd, 1850. Anm.: Tal til venstre for bindestreg: Størrelsesmæssig placering i det danske bysystem. Tal til venstre for bindestreg: Størrelsesmæssig placering i bysystemet på Sjælland og Møn.

Men positionen var ikke som i størsteparten af landets øvrige købstæder betinget af Københavns opland, men af ovennævnte faktorer og det netværk af byer i hele det danske imperium, som staden som den største by indgik i. Et netværk, som trods afståelsen af de østdanske provinser i 1660, fortsat omfattede de store byer på Skånes øresundskyst.

Kunne København dermed fastholde sin vækst i den sidste halvdel af 1600-tallet og langt ind i det følgende århundrede, blev landets store antal købstæder efterhånden kendetegnet af stagnation. Deres erhvervsgrundlag blev for det meste reduceret til vareproduktion for og handel med det nære opland. Som konsekvens af svigtende korneksport og den dominerede rolle, som Københavns havde i bysystemet (jf. nedenfor). Hertil kom de gentagne krige med Sverige, der fulgte med kampen om den regionale magt i Norden og Nordeuropa, og det nævnte tab af de østdanske landskaber.

Med forøget handel og skibsfart i den sidste del af 1700-tallet gik provinsens havnebyer på ny ind i en periode med fremgang. Dog uden at København tabte hverken pusten i periodens befolkningstilvækst og mere end halvdelen af landets bybefolkning (tabel 2-3). En vækst, der fulgte med tidens globale krige og dermed bedre afsætningsmuligheder, men brat afsluttedes, da landet efter år 1800 blev involveret i den sidste af disse krige: Revolutions- og Napoleonskrigene.

Indtil provinskøbstæderne fra 1820'erne og frem til århundredets midte kom ind i en ny vækstperiode (jf. nedenfor). En periode, hvor befolkningstilvæksten blev mindre i København, hvorved stadens andel af landets bybefolkning reduceredes til 45 procent. En noget mindre urban befolkningsandel i denne periode, der dog ikke rokkede ved hovedstadens stilling som den altdominerende centralby i landets bysystem, og at den i 1850 nu var næsten tolv gange større end den næststørste by: Odense.

Forskydningen i den urbane befolkningsfordeling var en følge af, at landets øvrige købstæder ud fra en langt mindre befolkning siden 1801 kunne opvise næsten en fordobling af folketallet. Byer som Odense, Ålborg og Århus befæstede deres position med fra en fordobling til en firedobling af

folketallet fra 1672 til nogle år efter enevældens fald i 1850, mens helt nye byer med endnu større vækstrater rykkede op blandt byernes toptyve (tabel 1).

Tabel 3. Befolkningstilvækst i danske byer, 1769-1850.

	1769	1787	1801	1834	1850
København	100/-/53,1	98/-2,1/52,2	109/11,2/51,5	129/18,2/47,3	140/8,7/44,5
Sjælland og Møn	100/-/12,2	103/2,7/12,8	108/5,1/12,0	154/42,9/13,0	191/20,8/14,0
Øvrige Danmark	100/-/34,7	101/1,1/35,3	111/10,9/36,5	164/48,4/39,7	199/15,8/41,5
Købstæder, total	100/-/100	101/0,9/100	110/10,4/100	144/31,8/100	170/15,5/100
Danmark, total	100/-/-	103/3,2/-	114/10,2/-	151/32,2/-	172/15,0/-

Kilde: jf. tabel 2. Anm.: Yderste talrække til venstre: Index: 1769=100. Talrække mellem de to skråstreger: Befolkningstilvækst i procent siden forudgående opgørelsesår. Yderste talrække til højre: Procent andel af den samlede købstadsbefolkning.

Bag denne urbane vækst lå de landboreformer, der opløste landbrugssamfundets feudaløkonomi fra slutningen af 1700-tallet og ind i det nye århundrede (jf. nedenfor). Forudsætningen for en udvidet korneksport til Tyskland, Nederlandene og Storbritannien, hvor befolkningstallet blev stærkt stigende og en kapitalistisk industriproduktion havde taget sin begyndelse særlig i det forenede britiske kongerige.

Med denne kornsalgsperiode kunne de danske købstæder i højere grad igen udnytte den traditionelle position som formidler varer mellem by og opland og dermed også som centrum for korneksport, import af råvarer og ud- og indførsel visse færdigvarer til/fra udlandet. Samtidig med at der med bondebrugets udfasning af den hidtidige husflidsproduktion og kornsalgsindtægter generedes efterspørgsel på håndværks- og kramvarer.

Til gavn for købstædernes handel og håndværk og til allersidst i perioden (1840'erne) en tidlig kapitalistisk industrialisering. Med den samtidig kapitalistiske produktionsmåde i landbruget, demokratiseringsinitiativerne- og bevægelserne og siden grundloven fra 1849 var den demokratiske og liberalistisk-kapitalistiske samfundsformation lagt i støbeskeen.³⁹

Også i denne proces blev København den absolut drivende kraft, men stadig uden at oplandet fik samme betydning for stadens vækst som i provinskøbstæderne. Ikke desto mindre førte hovedstadens forsyning med landbrugsvarer, træ, brændsel m.m. til, at Københavnsegnen i den førindustrielle periodes sidste kvarte årtusinde blev kendetegnet af en helt anden oplandsudnyttelse end andre steder i landet. Understøttet af både kronens/statens og stadens øvrige og stadig mere differentierede behov, som oplandet tillige måtte dække.

Infrastruktur

En afgørende forudsætning herfor blev den trafikale infrastruktur. Altså transportforbindelser mellem stad og opland.

Som i resten af landet blev de naturskabte vandveje også i det nordøstlige Sjælland et afgørende forbindelsesled mellem det tidligmiddelalderlige Roskilde og de senere i middelalderen krone— eller kirkeanlagte kystbyer: København, Slangerup⁴⁰, Køge og Helsingør (jf. nedenfor). Vandveje, som udgjordes af Øresund, Køge Bugt, Kattegat og Roskilde Fjord, og i århundredreder forbandt disse købstæder og deres oplande med den fremvoksende og siden ekspanderende hovedstad og dermed indgik i Københavnsegnens trafikale infrastruktur.⁴¹

For de dele af egnen, der lå i større afstand fra disse vandveje og deres købstæder fik landtransport samtidig en stadig større betydning. Da Danmark og heller ikke Københavnsegnen fik de kanalsystemer, der andre steder i det central Europa fra 1600-tallet forbandt de større byer og deres oplande, blev vejanlæg enerådende i landtransporten frem til udlægningen af jernbaner fra midten af det 19. århundrede.

I takt med dannelse af et større antal landsbyer i 1100- og 1200-tallet og de samtidig anlagte kystkøbstæder, opstod et selvgroet system af veje mellem disse. De særligt benyttede af disse veje udviklede sig som en art hovedveje, hvor alfarveje var tilgængelige for alle, mens de ældste hærstæder og kongeveje indgik som kronens forbindelseslinjer mellem borge og vigtige købstæder. Formelt lukkede vejanlæg, men antagelig anvendt alment som alfarvejene.⁴²

Eksistensen og forløbet af de middelalderlige veje på Københavnsegnen blev for en sen eftertid vanskelig at fastlægge, men fra den sidste halvdel af 1500-tallet sås et større system af sådanne. Med udgangspunkt i Københavns byporte løb en alfarvej ad nuværende Vesterbrogade og Rahbeks Allé for at forsætte til Valby og derfra at dele sig to forløb:

Et, der forsatte til Vigerslev og passerede Vestegnens landsbyer for fra Roskilde at løbe til enten Kalundborg og Store Bælt. Et andet via Avedøre og Brøndbyvesters bymark til Køge, hvor denne vej i forløbet til Vordingborg delte sig i to.

Fra staden udgik desuden en alfarvej som svarede til nuværende Østerbrogade og Strandvejens forløb til Helsingør og en Slangerupvej ad nuværende Nørrebrogade og Frederikssundsvejs forløb til Ballerup, hvorefter vejen via Ganløse fortsatte til købstaden Slangerup (jf. nedenfor). Ud på Utterslev mark i Brønshøj Sogn gik en fra Slangerupvejen afgrenende Frederiksborgvej, der via Buddinge, Bagsværd og Fiskebæk forsatte gennem Bregnerød og Lillerød til Frederiksborg: Det senere Hillerød. Længst ude i Københavnsegnen førte en alfarvej fra Roskilde til Helsingør via Værebros, Ølstykke, Slangerup, Gørløse, Frederiksborg og Dagelykke, mens en tilsvarende løb mellem Roskilde og Køge.⁴³

En mere organiseret og samlet udbygning af vejene i Københavnsegnen og det øvrige land blev dog først gennemført med kongemagtens styrkelse og under indtryk af kronens større udnyttelse af krongodsets produktion og den tidlige merkantilisme i den sidste del af 1500-tallet og den første halvdel af det følgende århundrede. På Københavnsegnen i form af lukkede kongeveje:

Dels på strækningen København-Frederiksborg-Helsingør til kronens godskoncentration i Nordsjælland (jf. nedenfor). Dels en Islevvej fra Københavns Slot første ladegård ved Nyby (jf. nedenfor) via Brønshøjs bymark til Islev i Rødovre Sogn. Dels ny en Roskildevej, der fulgte forløbet af nuværende Gl. Kongevej, Smallegade og Peter Bangs Vej og forsatte i et nordligt løb over andre af Vestegnens landsbymarker.⁴⁴

En udbygning af hovedvejssystemet, der forstærkedes fra midten af 1700-tallet, hvorefter der i fem faser frem til midten af det 19. århundrede etableredes et nationalt hovedvejssystem ved både udnyttelse af nogle af de tidligere kongeveje, nyanlæg og forstrækning af de gamle alfarveje. Udført med faglig bistand af først franske vejingeniører under ledelse af Jean Marmillod og senere af danske vejkyndige.⁴⁵

De nye hovedveje førtes over længere strækninger som lige linjer og chausséredes⁴⁶, men med hovedstadens helt særlige position i landets bysystem og Københavnsegnen særegne betydning for staden etableredes hovedvejssystemet først her. Disse vejanlæg omfattede:

Dels en Fredensborgvej, over Vibenshus, Lyngby, Geels Skov og Hørsholm, hvis inderste stykke erstattede en ældre vej, der løb fra staden og i hvert fald til nord for Lyngby. Dels en ny Roskildevej, der fra det sted (ved Sorte Hest), hvor den gamle alfarvej fortsatte mod Valby, førtes over Frederiksberg Bakke og ad sin nuværende linjeføring til Roskilde. Dels en ny Vordingborgvej, der fra Roskildevej ved Kløvtofte i Tåstrup førtes til kysten lige nord for Køge og fortsatte gennem købstaden og derfra til Vordingborg.

Hertil kom en afgrenede hovedvej fra Fredensborgvejen i Usserød til Helsingør og en Amager Landevej fra Amagerport over Sundsbyerne og St. Magleby til Dragør. Efter århundredskiftet fulgte mindre hovedvejsstrækninger på Københavnsegen: Dels en fra Fredensborgvejen ved Rudersdal afgrenende vej til Hillerød og en omdannelse af den gamle kongevej fra Hillerød til Helsingør.

Med de gamle alfarveje, hvoraf nogle levede videre som lande- og biveje, de tilbageværende yngre kongeveje, der åbnedes for almen trafik tidligere i 1700-tallet, og senenevældens hovedvejssystem, fik Københavnsegnen et radiale vejsystem, der, med indbyrdes mellemliggende stadig kortere afstand, førte frem til stadens fire byporte. En stadig mere tæt hovedvejsdækning fra Københavnsegnen til staden, der ikke sås lige andre steder i landet, og som samlede dets hovedveje med København som det endelige slutpunkt.

Hertil kom de biveje, der var opstået mellem middelalderens landsbyer både på Københavnsegnen og længere ud, og som udvidedes og omlagdes ved feudalopløsningens udskiftninger af landsbymarkerne og udflytning af gårde (jf. nedenfor). Ligesom de hyppigt benyttede biveje i Københavnsegnens fjernere del udviklede sig til mindre ældre alfarveje og senere amtslige landeveje.⁴⁷

Som følge af det system af hoved-, lande- og byveje, der siden middelalderen opstod på Københavnsegnen, fik denne del af Danmark frem til midten af det 19. århundrede landets mest finmaskede vejnet. Betinget af Københavns ekspansion i periodens to-tre sidste århundreder og afgørende for samspillet mellem stad og opland.⁴⁸

Det rurale opland

Ud over den karakter, som landevejene ud til Københavnsegnen fik over tid, blev de stedlige kulturlandskabs- og landsbyformer og jordejendomsforhold afgørende for stadens udnyttelse af egnens landbrug og dermed for dens forskelligartede rurale oplandsformer.

Kulturlandskabs- og landsbyformer

Omkring 1075 kunne Adam af Bremen i *Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum* konstatere, at ”Sjælland har overflod både af korn og tapre mænd, dog ligger dens nordre del øde”. En samtidig karakteristik af det sjællandske kulturlandskabs rødder og dermed også forudsætningen for dets videre udvikling.

En udvikling, der i førindustriell tid kendetegnedes ved, at landbefolkningen måtte tilpasse sig de naturskabte forudsætninger (terræn-, jordbund- og klimaforhold), hvorved der opstod regionale forskelle for så vidt opdykningsgrad, sammensætning af afgrøder og bebyggelsesstruktur.

Forskelle, der har ført til typologiseringer af forskelligartede kulturlandskabs- og landsbyformer, hvoraf to blev karakteristiske for Københavnsegnen:

Dels agerbygder med et højt arealmæssigt afkast og en opdykningsgrad på over 31 procent i landskaber med overvejende morænesletter med lerbund. Sognene var her i regel små, men landsbyerne til gengæld relativt store og rummede store gårde, herregårde og mange jordløse huse. Tidligmiddelalderlige adelbyer var udbredte i agerbygderne, mens udflytning i højmiddelalderen (som følge af befolkningstilvækst) til nye landsbyer (torper), der opstod ved skovrydninger udenfor den gamle bymark, var mindre udredt. Tovangsbrug eller alsædebrug var, alt afhængig af den stedlige bonitet, mest udbredt i agerbygderne, hvorfra særlige kysbygder udskiltes. I sidstnævnte var der fra de yderste ejerlav direkte adgang til kysten og mulighed for at opnå det fiskeri, som fulgte heraf.

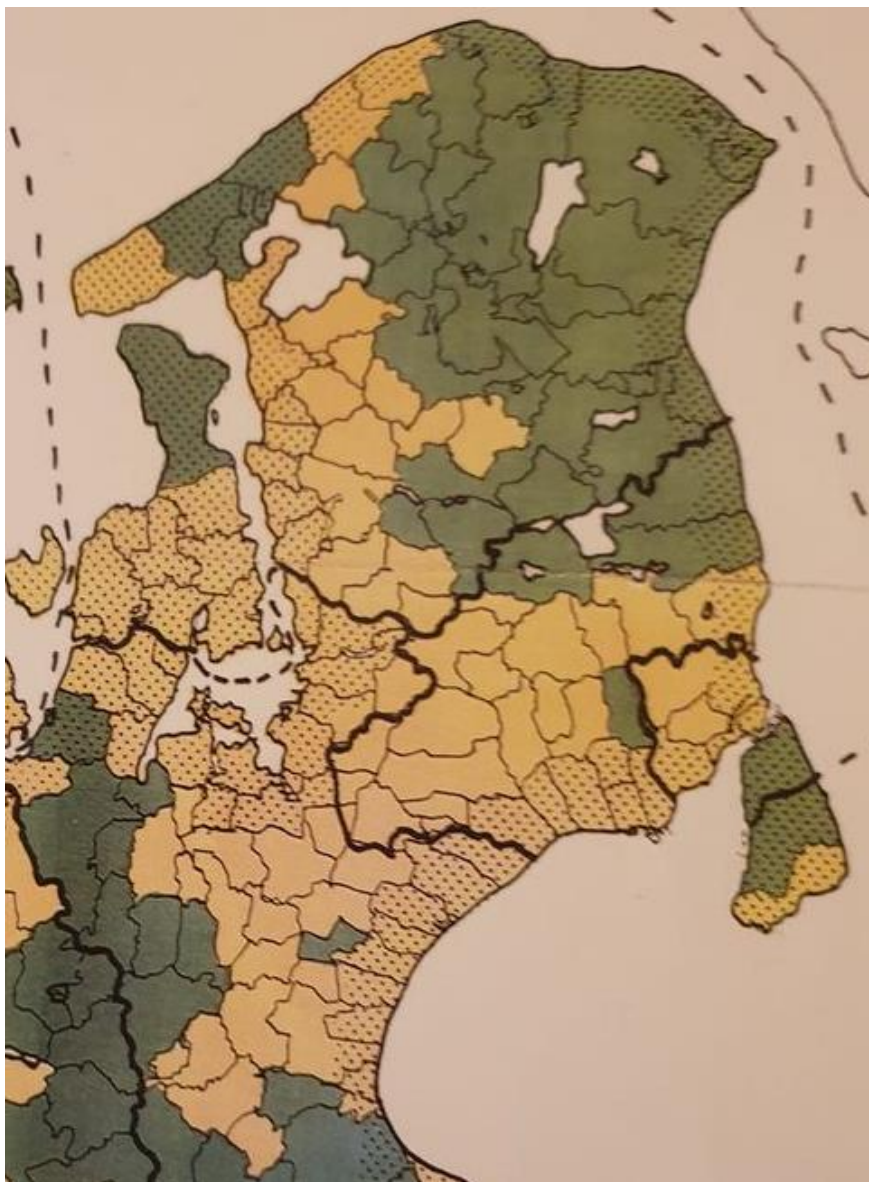
Dels skovbygder med en skovdækning på mere end en fjerdedel af jorden i kuperet terræn med blandet jordbund af ler og sand. Bebyggelsen omfattede store sogne med små landsbyer med små gårde, enkeltgårde, herregårde (som oftest i skovområder) samt mange huse med jord. Ældre adelbyer indgik i skovbygderne, men som udgangspunkt for det større antal udflytterlandsbyer, der opstod ved skovrydninger. Ofte var områderne mellem landsbyerne uopdyrkede og trevangsbrug mere udbredt.⁴⁹

For Københavns udnyttelse og produktionsmæssige specialisering af sit rurale opland blev det særdeles afgørende, at dette i vidt omfang udgjordes af agerbygdger. Disse omfattede således nuværende Nordegn (til Furesøens sydside) og Nordvest- og Vestegn, den såkaldte Hedeboegn mellem Roskilde, Køge og København samt betydelige områder vest for Roskilde og frem til roden af Hornsherred.⁵⁰

Fra Roskilde strakte agerbygden sig desuden over størstedelen af denne halvø og i et bredt bælte øst for Roskilde Fjord i nordlig retning og helt op til Arresø's vestsiden.⁵¹ Mod øst lå denne agerbygd op til en sammenhængende og store skovbygd. Den var afgrænset af Ganløse, Kirke Værløse, Farum og Søllerød sogne mod syd og Øresund yderste mod øst og strakte sig i nordlig retning øst om senere Hillerød og Arresø og op til Kattegat. Ugerløse og Lynges sogne indgik dog ikke i agerbygden.⁵²

Det midterste og vestlige nordligste Nordsjælland kom derimod til at omfattede enklaver af begge bygdeformer. Således en lille skovbygd mellem Arresø og Kattegat og to små agerbygder. Den ene på Halsnæs og den anden i en nordøst gående kile fra Arresø til Kattegat. Endelig udgjorde den nordligste del af Hornsherred en skovbygd.⁵³

En større skovbygd tog endelig sin begyndelse ved roden af Hornsherred. Herefter den fortsatte syd om Roskildeegnens, Hedeboegnens og den vestlige del af Køgeegnens agerbygd og frem til områderne syd for Køge.⁵⁴



Københavnsegnen kulturlandskabs- og landsbyformer. Gult: Agerbygd. Grønt: Skovbygd. Prikkede områder Kystbygd. (Per Grau Møller og Erland Porsmose: Kulturhistorisk inddeling af landskabet, 1998)

Ejendomsformer

Mens Københavnsegnen kunne opvise forskellige kulturlandskabs- og landsbyformer, blev ejerskabet til jorden mere ensartet. I tidlig middelalder var størsteparten af egnen kongeligt domæne, men betydelige del heraf overgik i højmiddelalderen til forskellige kirkelige institutioner: Bispesædet i Roskilde og forskellige landklostre. Mens de inderste dele af det kirkelige gods i starten af 1400-tallet overgik til kronen, blev Københavnsegnens øvrige kirkegods først krongods efter reformationen i 1536.

Herved og sammen med kronens godsmageskifter med adlen i 1500- og 1600-tallet omfattedes senere Københavns og Frederiksborg amter og egne omkring Køge og Roskilde næsten udelukkende af krongods. Hvorved kronen fik herredømmet over det meste af jordbesiddelserne i Nordøstsjælland. I modsætning til andre dele af landet med krongodskoncentration blev kun mindre dele af Københavnsegnens bortsolgt som hovedgårdsparter til enevældens nyadelige: Bl.a. Edelgave og Gjeddesdal i 1670'erne og Benzonsdal i 1730'erne for at nedskrive kronens krigsgæld.⁵⁵

Kun i den sydlige del af Hornsherred og områderne længere vest og syd for både Roskilde og Køge blev jordejforholdet mere blandet. Udover mindre krongodser, hvoraf de fleste tidligere havde været kirkelige, omfattedes disse ydre dele af Københavnsegnen af et større antal adelsgodser.⁵⁶ Nogle med middelalderlige rødder og ejet af de gamle adelsslægter⁵⁷, mens andre var oprettet fra slutningen af 1600-tallet af nyadelige⁵⁸. Også her efter frasalg af krongods til finansiering af krige.⁵⁹

Uanset jordens skiftende ejerfordeling over tid og geografisk set, var produktionen i århundreder således feudal også på Københavnsegnen. I form af jordbesidderens hovedgårde og tilknyttede ladegårde- og marker samt dertil tilhørende fæstegods som fæstegårde i landsbyer. Hvis bymarker, som følge af disses opdeling i markstrimler tilhørende gårdene, var underlagt et dyrkningsfællesskab. En driftsform, som samtidig var kendetegnet af fæstebondens landegildeydelse til jordejeren og stadig større hoveri på sammes ladegårdsmark.

Afgørende for at en stor del af produktionsværdien frem til den sidste del af det 18. århundrede tilfaldt jordejerne og anvendtes til disses ekstravagante hovedgårde og livsførelse. Mens en mindre del heraf og den produktionsandel, der ikke anvendtes til fæstebøndernes opretholdelse, og som dermed kunne afsættes til København, udgjorde en mindre del af det feudale landbrugs samlede produktionsresultat. Medvirkende til, at en del af stadens forsyning med landbrugsprodukter, brænde m.m. også måtte hjemtages uden for Københavnsegnen.

En feudal landbrugsproduktion, der med landboreformerne, opløstes fra slutningen af 1700-tallet. Først på krongodset og siden på adelsgodset som følge af en hidtil utilstrækkelig udnyttelse af landbrugets produktionspotentiale og stigende jordpriser. En udløber af den efterfølgende og dermed de stigende priser på landbrugsvarer, som generedes af en kraftig europæisk befolkningstilvækst og de omlægninger i landbrugsstrukturen, der gennemførtes i England under indtryk af en her tidlig kapitalistisk industrialisering.

For under disse forhold at øge bondebrugets produktion, omfattede feudalopløsningen udskiftning af gårdenes hidtidige spredtliggende jordstrimler, således at hver gård fik et samlet marktiliggende. På samme tid, som nogle gårde udflyttedes til de marker, der blev udlagt i en større afstand landsbyen.

Med henblik på kapitalisering af de øgede jordpriser overgik bondebruget samtidig til forskellige former for selveje. På noget af det private gods og krongodset som regulært selveje, men på sidstnævnte godser ofte til den særlige selvejeform, som arvefæstet foreløbig udgjorde. Samtidig med at de samlede markarealer, der var tillagt krongodsets ladegårde udstykkedes og frasolgtes som større eller mindre jordlodder til enten private hovedgårdsparter, proprietærgårde, bøndergårde eller landsteder, hvilket blev mest almindeligt på Københavnsegnen (jf. nedenfor).

Feudalopløsningen førte endelig til en kapitalisering af den arbejdsydelse, der var indlejret i hoveriet. For at sikre en nu lønnet arbejdskraft til bondebruget og på de tilbageværende private hovedgårdsmarker, udstykkede husmandsbrug med små jordtiliggende enten af bymarkjorderne eller landsbyernes overdrev.⁶⁰

Med feudalopløsningen blev landbruget baseret på kapitalistiske ejendoms- og driftsformer. Samme med opdyrkningen af overdrevene og gårdenes hidtil uudnyttede arealer blev det afgørende for en efterhånden kraftigt stigende landbrugsproduktion. Forudsætningen for kornsalgsperioden fra 1820'erne og i de følgende årtier (jf. ovenfor).⁶¹

Oplandsformer

Som følge af Københavns stadig større afhængighed af den stadig større og mere differentierede mængde af produkter, der fulgte med stadens kraftige vækst fra midten af 1500-tallet, kom hele det danske imperium næsten helt frem til midten af det 19. århundrede i realiteten til at udgøre et københavnsk influensfelt. Den meget betydelige søfart og de store handelshusene- og kompagnier udgjorde en afgørende forudsætning.

Fra influensfeltets yderste dele hentedes således kolonialvarer fra troperne, Kina og Nordatlanten og noget nærmere fra Norge: Jern og tømmer. Fra hele landet og før 1660 også fra de danske provinser øst for Øresund tilførtes stadig større mængder af: Kød, korn, grove grønsager, frugt, bær, nødder, vildt, smør, æg, ost, syltetøj, lærred, vadmel, skind, lertøj, lærred, mjød, og nedsaltet fisk.

En tilførsel, der i 1700-tallet blev så omfattende, at skippere i mindre både nærmest sejlede i pendulfart mellem København og provinskøbstæderne rundt om i landet. Influensfelt blev dermed ikke blot særdeles geografisk vidtrækkende, men førte også på produktionsstedet til funktionelle forandringer. Mest udtalt i den del af feltet, der lå tættest på hovedstadens egentlige opland: Det øvrige Østdanmark.

Herfra forsynedes København med samme varekategorier, som fra det øvrige land. Herudover var det almindeligt, at kornproducenter fra Syd- og Vestsjælland tog til staden, hvor kornpriserne var højere og vareudbuddet varierede. De sjællandske landbrugsproducenter havde desuden kontakt til omrejsende københavnske kræmmere, der fik tilladelse til at handle med bestemte varer. F.eks. fik Valbyfolk mulighed for at opkøbe fjerkræ og æg med henblik på salg i København, men udvidede uretmæssigt disse opkøb til også at omfatte huder, skind, gammel messing, kobber og smør og at hjemtage tobak og indigo.⁶²

Men varestrømme gik også den anden vej. På Vestsjælland fungerede i slutningen af 1700-tallet købmændene i Slagelse og de andre købstæder langs hovedvejen til Korsør som mellemhandlere af varer fra København. På samme tid som slagelsekøbmændene skulle have formidlet et bredt sortiment af varer fra hovedstaden til de mindre købstæder: Korsør og Skælskør.⁶³

Stærkest effekt på produktionsforholdene opnåede staden i Københavnsegnen. Her fik infrastruktur, kulturlandskabs- og landsbyformer og jordens drifts- og ejerforhold til gengæld afgørende betydning.

Infrastrukturen for de mængder og typer af varer, der kunne tilføres København og til hvilken pris. Kulturlandskabs- og landsbyformerne for hvilke produkter, i hvilke mængder og til hvilke priser Københavnsegnen kunne levere til hovedstaden. Jordens drifts- og ejerforhold for fordelingen, mængden og prisen af de produkter, der kunne tilføres staden. Alt efter om landbrugsproduktionen var feudal eller kapitalistisk.

Under den lange feudale produktionsform, alt andet lige, med en dyrere og mindre produktion og, udover fæstebønders leverancer af egen restproduktion, med jordejerens (overvejende kronen) fordeling af sin overskudsproduktion med henblik på dennes eget behov og videresalg til stadens borgere og eksport. Og alt andet lige under den kapitalistiske produktionsform i periodens sidste del med en billigere og større produktion, der i højere grad fordeltes af markedskræfter.⁶⁴

Selv om der overalt i Københavnsegnen fandtes en almindelig jordbrugsproduktion i form af kornavl og kreaturhold, førte samspillet af de ovennævnte faktorer til specialisering af egnens produktion af forskellige former for landbrugsprodukter, naturbaserede brændselsformer og byggematerialer. På en sådan måde at Københavnsegnen i perioden kom til at omfatte: En stadsudkant, et opland og et bagglad.

En stadsudkant i en afstand på mellem 0,5 til 3 km fra stadens befæstning. Et opland, der i afstande på til 25 km strakte sig fra stadsudkanten og ud i Københavnsegnen. Et bagland, der så nogenlunde omfattede de resterende dele af senere Frederiksborg og Roskilde amter.

Stadsudkanten

Almindeligvis betegnedes stadsudkanten som: Byjordene og senere stadens grund. Et område, der udskiltes i den sidste halvdel af 1100-tallet, da København og de omliggende landsbyer overgik fra kronen til Roskilde Bispestol.

I middelalderen omsluttede stadsudkanten København som et halvcirkelslag fra Øresund i nord til Kalvebod Strand mod i syd og afgrænsedes på landsiden så nogenlunde af de enge (senere søerne), som dannede grænse til de omliggende bymarker til landsbyerne Solbjerg, Serridslev og i Brønshøj Sogn. Syd for den sydligste eng (senere Sankt Jørgens Sø) strakte stadsudkanten sig mod vest frem til Valbys bymark. Et område, som antagelig en gang i middelalderen blev tillagt staden efter nedlæggelsen af landsbyen Hammelstrup.

Da København, dens byjorder og de omkransende landsbyer overgik til kronen i den første del af 1400-tallet, blev det denne der i slutningen af middelalderen (1523) overdrog den nedbrudte landsby Serridslevs bymark til staden. Herved udvides stadsudkanten til området mellem: Nuværende Stortedams- og Peblingesøerne, de senere Ladegårds- og Lygteåer, Lersøen, dennes afløb (Rosbæk) og Øresund. Med Københavns meget betydelige ekspansion i 1600-tallet og byens udvidelser (Nykøbenhavn) og både indre og ydre bastionære befæstningsanlæg kom staden ikke des to mindre til at lægge beslag på betydelige del af dens tidligere byjorde, hvorved anvendelsen intensiveredes.⁶⁵

Over stadsudkanten førtes første helt fra middelalderen de alfar- og kongeveje og senere de hovedveje, der fra stadens porte fortsatte videre ud i Københavnsegnen, og i løbet af 1600- og 1700-tallet anlagdes tillige her en række lokale veje. En fra den inderste del af Nørre Landevej (dagens Nørrebrogade), der som nuværende Nørre Allé løb frem til Vibenshus tæt ved Emdrups bymark. Senere udlagdes Jagtvej fra Vibenshus og frem til Ladegårdsåen.

For her at fortsætte ad den Falkoner Allé, der 1670 var udlagt fra den ældre kongevej (Gl. Kongevej) til den kongelige Falkonergård (jf. nedenfor). Med Falkoner Allés videre forløb ad Frederiksbergs landsbygade (Allégade) og Pile Allé (jf. nedenfor) til den nyanlagte Roskildevvej og den gamle alfarvej til Roskilde, skabtes en ringvej, der yderlige forbandt stadsudkanten med de nærmest liggende vestlige landsbyer: Frederiksberg og Valby.⁶⁶

Med dette fintmaskede vejssystem og den i forhold til staden nære beliggenhed fik dens åbne og næsten ubebyggede udkant stadig flere forskelligartede funktioner, da nogle var forbundet med brand- og smittefare og ikke kunne tilvejebringes eller var uønskede i den stadig tættere bebyggede og fæstningsindespærrede by. Allerede i middelalderen og siden i stadig større omfang anvendtes

stadsudkanten til ager- og havebrug, svinehold, græsgange for kvæg og hestehold og høbjergning for stadens borgere.



Det fæstningsindespærrede København, med stadsudkant, det østligste Frederiksberg Sogn og det sydøstlige Gentofte Sogn. Kort 1770. (Københavns Stadsarkiv)

Udover den agrare anvendelse af stadsudkanten blev den også benyttet til fremstillingsvirksomhed. Fra senmiddelalderen till vind- og vandmøller til bearbejdning af de kornprodukter, der blev leveret fra oplandet, og senere i form stubmøller på kunstige møllebakker langs udfaldsvejene. Også teglværksvirksomhed blev tidligt henvist til byjorderne, hvortil i 1600- og 1700-tallet tillige henlagdes: Blegedamme⁶⁷, maskspinderi, tekstil- og kattunmanufaktur på Blegdammen og øst for kalkbrænderier.

Hertil føjede sig andre steder i stadsudkanten andre klædefabrikker samt smedjer, garverier, lysstøberier, pottemagerværksteder samt klokke- og grydeskøberier. Erhverv, der som følge af brandfaren ved virksomheden var henvist til området udenfor staden. Det samme gjaldt funktioner, der var forbundet med sundhedsrisiko.

Som i andre købstæder placeredes Københavns spedalskhedshospital (Sant Jørgens Gården) ved senere Sankt Jørgens Sø. I slutningen af 1500-tallet blev det påbudt stadens slagtere alene at slagte dyr uden for Vesterport, hvilket medførte, at der her etableredes en række slagtergårde. Nærliggende var det i 1671 derfor at placere stadens kvægtorv på det sted, som betegnedes: Trommesalen.⁶⁸

For at aflaste de små kirkegårde i selve staden og tillige af sundhedsmæssige grunde placeredes flere kirkegårde i stadsudkanten: I tilknytning til Pesthuset (1665) således en pestkirkegård (Sankt Hans Kirkegård) på det senere Vesterbro og på nuværende Nørrebro såvel Mosaik Nordre Begravelsesplads (1694) som Assistens Kirkegård (1760). Til stadens udkant henviste desuden funktioner, der var uønskede inde i staden. Rettersteder og på Ladegården, efter den i 1651 havde mistet sin oprindelige funktion, skiftevis: Yderlige et pesthospital (1710), kombineret syge- og fattighus og straffeanstalt (1733), sindssygeanstalt (1768), tvangsarbejdsanstalt (1822) og senere fattighusafdeling.

Ikke desto mindre blev stadsudkanten også anvendt til fornøjelse, adspredelse og rekreation. For at komme ud af den stadig mere beklumrede stad søgte københavnernes ud til stadens udkant for at drage ånde. Hertil og for rejsende til og fra staden opstod ved udfaldsvejene værtshuse, andre former for udskænkingssteder og gæstgiverier. Navnlig vejen til Roskilde (nuværende Vesterbrogade) blev kendetegnet af sådanne etableringer og fik tillige i slutningen af perioden korhaver med gynger og karruseller samt dansesaloner og varietéer.

Herudover opførtes i stadsudkanten primitive lysthuse og for et medlem af kongefamilien landstedet Blågården (1706), der efterfulgtes af Solitude og Store Ravnsborg. Disse og de landsteder, der senere opstod på Frederiksberg øst for Allé-linjen (Falkoner Allé-Allégade-Pile Allé), blev som grundmurede hovedbygninger dog en undtagelse. Almindeligvis bestod bebyggelsen her af en-etagers bindingsværksbygninger fortrinsvis fra slutningen af den førindustrielle periode og overvejende lokaliseret ved indfaldsvejene.

En bygningsform, der i 1660 blev givet efter Københavns forudgående svensk belejring, som af militære hensyn førte til, at der ikke måtte opføres grundmurede bygninger i en afstand på 1,2 km fra stadens hovedbefæstning. En demarkationslinje, som i 1810 rykkedes helt ud til den linje, der dannedes af Jagtvej og Allé-linjen.

Afgørende for, at den københavnske stadsudkant end ikke på et sent tidspunkt fik samme halv bymæssige karakter som Stockholms. En tilstand, som til gengæld blev brat afsluttet, da demarkationslinjen ophævedes i 1852 (jf. nedenfor).⁶⁹

Oplandet

Mens stadsudkanten allerede i middelalderen udgjorde Københavns nærmeste opland, blev det først sidste i den middelalderlige periode, at markedsbesøg i staden fra oplandet udenfor blev hyppigere. Herudover forekom her hanseatiske købmænds opkøb af landbrugsvarer på trods kronens forbud mod forprang. På samme tid, som de fjernere dele af Københavnsegnen leverede landbrugsvarer til datidens store Roskilde.⁷⁰

Ikke desto mindre blev det først, da København i den første halvdel af 1500-tallet langsomt begyndte at distancere sig fra landets andre købstæder, at de tidligste former for specialisering af

Københavnsegnens landbrug indledtes. På kronens initiativ og sandsynligvis tidligst med indkaldelsen af hollandske bønder i 1521.

For at fremme dyrkningen af grøntsager fik de tildelt en del af krongodset på Amager og etablerede landsbyen St. Magleby. Efterfølgende (1545) nedlagde kronen landsbyen Nyby på det nuværende Frederiksberg for at omlægge bymarken til hovedgårdsmark til en ny ladegård (jf. nedenfor). Og i 1570'erne undergik Islev samme skæbne for at blive udlagt til en af kronens hømærker.⁷¹ Overskuddet af korn og smør fra kronens ladegårde både i Nyby og andre steder i Københavnseggen anvendtes til hoffets forsyning eller solgtes i stigende grad til københavnske købmænd.⁷²

En udnyttelse af og produktionsspecialisering i Københavnseggen, der yderligere accelererede i starten af 1600-tallet, forstærkedes af feudalsoopløsningen fra slutningen af 1700-tallet og foreløbig fortsatte frem til midten af det 19. århundrede. Et udviklingsforløb, hvis resultat først nærmere af samtiden blev afdækket efter år 1800, hvor Københavnsegnens opland blev set som opdelt i to rurale produktionszoner.⁷³

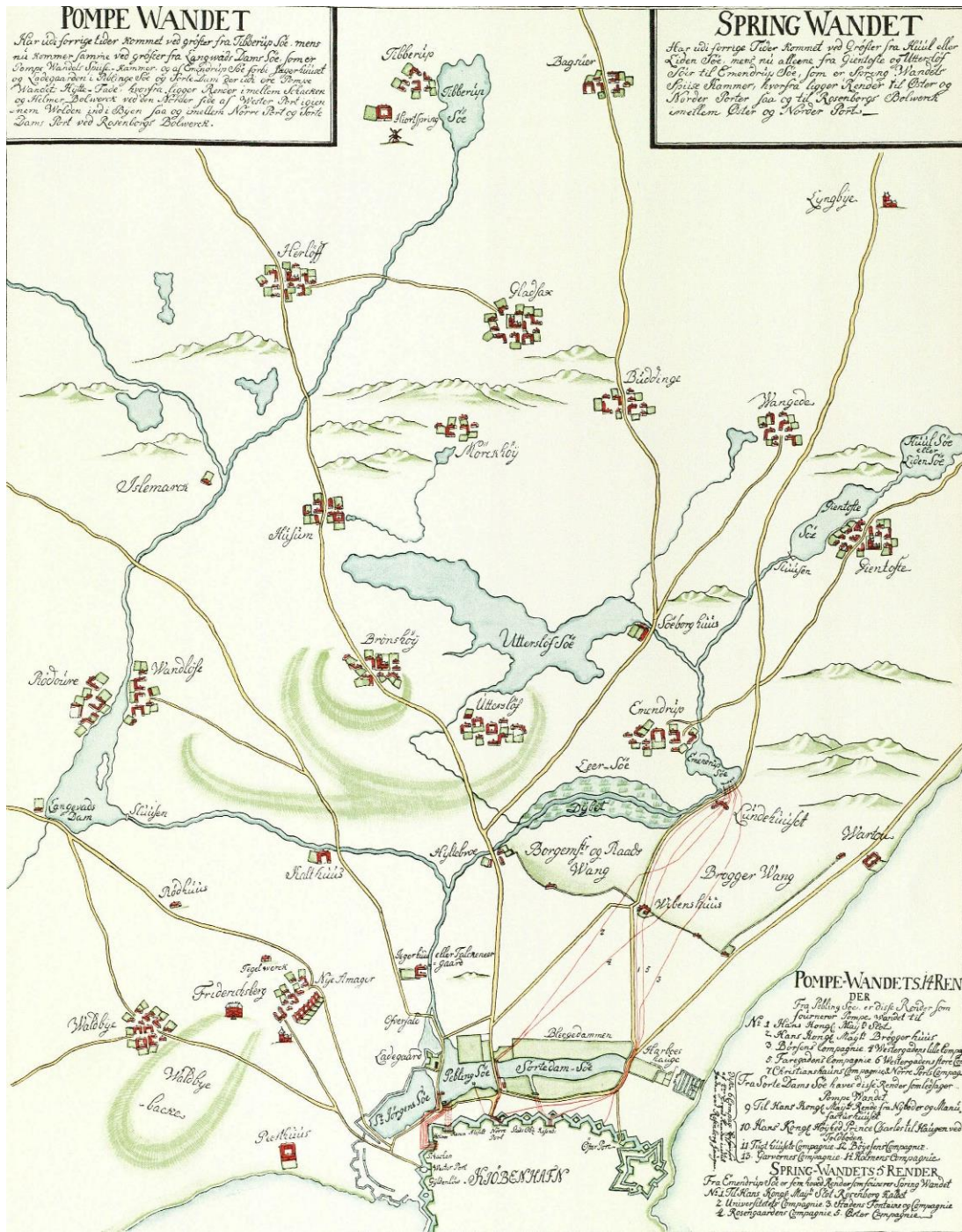
Den første af disse omfattede et område på mindre end 15 km fra staden. I denne frodige agerbygd blev produktionen af ikke blot grøntsager, men særlig mælk så udbredt, at den første zone i samtiden betegnedes som "Mælkevejen"⁷⁴, og at der her flere steder dannedes flødelav. Hertil sluttede producenterne sig for sammen at transportere og sælge mælken og fløden i staden.

Tidligere havde produktionen af grøntsager og mælk rakt længere ud i Københavnseggen, men var blevet indskrænket til den første zone. Idet zonen af hensyn til holdbarheden ikke, trods egens tætte lande- og bivejsnet, kunne tåle transport over længere afstande.

Til gengæld muliggjorde vejnettet i zonen, at leverandører af dens landbrugsvarer fra København kunne hjemtage en række forskellige produkter. Udover færdigvarer, affaldsprodukter som mask fra den københavnske brændevinsproduktion, klid og andre foderprodukter samt gødning. En væsentlige forudsætning for den intensive landbrugsproduktion.⁷⁵

Udover den specialisering, som grøntsags- og mælkeproduktion udgjorde, bød de stedlige naturressourcer og traditioner på forskellige andre produktioner. I Buddinge havde bønderne specialiseret sig i havredyrkning- og maling og i Brødbyerne i ærtedyrkning⁷⁶, mens det i Gentofte og Lyngby sogne drejede sig om hø- og halmbjegning og tørveskæring, der også blev udbredt i sognene nord for.⁷⁷ Tørveproduktion blev samtidig almindelig i Brønshøj, Herlev, Ballerup, Gladsaxe og Vallensbæk sogne og Vridsløsemagle og Hareskoven.⁷⁸ I sidstnævnte skov produceredes tillige brænde og brugstræ samt kul ved kulsvidning.⁷⁹

Høravl havde tidligere været ganske udbredt og givet anledning til vævning på gårdene og i husene i begge produktionszoner. Dels til eget forbrug, dels til salg i staden, men denne virksomhed og anden husflid var til stadighed blevet mindre på gårdene. Idet klæde og håndværks- og kramvarer indkøbtes i staden, eller noget tilvirkedes af lokale håndværkere. For husmandsklassen forblev husflid endnu for en periode mere udbredt, men alene til eget brug og ikke til videresalg.⁸⁰



Det fæstningsindespærrede København, stadsudkanten og størsteparten oplandet første rurale produktionszone. De gule linjer angiver vejforløb. De blå, vandløb, søerne, moser m.m. De røde, rørføringer til standens vandforsyning. Kort, 1705 (Frederiksberg Stadsarkiv)

Mens teglværker i middelalderen mest af alt af hensyn til kirkeligt byggeri havde været udbredte omkring København, de omliggende købstæder og det åbne lands klostre, reduceredes teglproduktionen efter reformationen. Kronen forsøgte ganske vist efter reformationen gennem privilegier at fremme produktionen, men den stod svagt gennem den sidste del af 1500-tallet og de to følgende århundrede.

Som følge af landdistrikternes befolkningen og store dele af byernes beboede i træhus eller bindingsværkbygninger klintet med ubrændt ler. Ved opførelse af større bygninger i København anvendtes til gengæld ofte teglsten importeret fra Holland og Flensborg eller munkesten fra nedrevne middelalderbygninger. Hertil kom, at de eksisterende små teglværker ikke kunne levere sten af tilstrækkelig kvalitet.

Selv om teglværker var særligt forekommende i stadsudkanten, blev deres udbredelse således begrænset i Københavnsegnes to produktionszoner. Først i slutningen af perioden bedredes teglkvaliteten, og nye værker opstod særlig i den nordlige del af den første produktionszone. Således tre i Søllerød Sogn, to i hver af Lyngby og Gentofte sogne og et i Gladsaxe Sogn.⁸¹

Zonens kysbygger gav endelig mulighed for et betydeligt fiskeri. Mest kendt blev leverancerne fra fiskerlejet i Skovshoved, hvor mændene tog sig af fiskeriet, mens kvinderne fik faste studepladser på Gammel Strand i København.⁸² Herover blev Taarbæk også et betydeligt fiskerleje, hvilket også gjaldt Dragør, som tillige fik en særlig betydning som skipperby. En betydelig del af den pendultrafik, der var mellem København og landets provins købstæder, besørgetes bl.a. af de skippere i Dragør, der 1730'erne rådede over 40 fartøjer.⁸³

Ikke blot med hensyn til den produktion, som jorden og kysten gav mulighed for, fik den første produktionszones naturressourcer afgørende betydning. Efterhånden, som Københavns vandforsyning ikke kunne dækkes ved vand fra gravede brønde på de enkelte ejendomme, opbyggedes allerede i løbet af i middelalderen, men navnlig i de følgende tre århundreder et stadig mere kompliceret vandforsyningssystem, der kom til at berøre Københavnsegnen.

Det sikrede staden brugsvand og vand til både mølledrift i stadsudkanten og voldgravene omkring byens befæstning. Opnået ved en stadig mere gennemgribende inddæmning af det oprindelige vandløb gennem de engdrag, der senere blev til søerne (jf. ovenfor). Og på de omgivende landsbyers bymarker ved udnyttelse af eksisterende søer, inddæmning af både enge til kunstigt opståede søer og hidtidige vandløb, der udgravedes til videre forløb. Sammen med udlagte rørledninger med pumpeanlæg afgørende for, at staden opnåede en stadig større vandforsyning fra åløb og søer længere ude i dens opland: Damhussøen, Lersøen, Utterslev Mose, Emdrup og Gentofte søer.⁸⁴

Selv om det alene var hoffet og den københavnske overklasse, der havde fritid og økonomi til om sommeren at søge ud til oplandet og endda her at bosætte sig på sommer- og jagtslotte eller landsteder (jf. nedenfor), søgte stadens bredere lag også udenfor byen. I løbet af 1700-tallet og navnlig i den første halvdel af det følgende århundrede tiltrak Frederiksberg Slot mange nysgerrige og gav stødet til gæstgiveri i landsbyens hovedgade (Allégade). På samme tid, som københavnernes blev tiltrukket af Øresundskysten med dens udsigter, landsteder og beværtninger langs Strandvejen og længere nordpå af Dyrehavsbakken.⁸⁵

Fra den første rurale produktionszone kunne samtiden i den tidlige del af 1800-tallet i en afstand på op til 25 km fra staden udskille en anden oplandszone på Københavnsegnen. Udover den traditionelle landbrugsproduktion blev denne zone i særlig grad kendetegnet af produktion af hør, halm og kartofler til afsætning i staden. Idet disse produkter udgjorde et volumen i forhold til deres værdi, at det ikke kunne betale sig at transportere dem over endnu større afstande fra staden.⁸⁶

Udover zonen hovedleverancer til København, specialiseredes dens produktion yderligere efter de stedlige forhold. I agerbygderne, hvorfra mælkeprodukters holdbarhed ikke kunne holde til den længere transport til staden, udnyttedes mælken til produktion af smør og ost. Der hvor moser og engdrag gav muligheder for det, blev tørveskæring- og salg derimod særdeles udbredt. Det gjaldt i disse bygder: Sengeløse, Måløv, Ledøje og Smørum sogne.⁸⁷

I zonen skovbygd i Ganløse, Kirke Værløse, Farum og Søllerød sogne blev tørveskæring tillige almindelig sammen med kulsvidning og leverance af brugstræ som tømmer til skibs- og husbyggeri. Tørv og trækul afsættes på Kultorvet i København.⁸⁸ Ligesom fisk på Gammel Strand og de øvrige landbrugsvarer fra Københavnsegnens to rurale produktionszoner på stadens øvrige torve.

En torvehandel, der gennemførtes samtidig med oplandsleverancer, som handledes direkte med private husstande og virksomheder. En handel, som uanset form først kronen og fæstebønder og efter feudalløsningen bondeklassen tjent godt på, men som blev stadig mere generet af mellemandhandel. Medvirkende til indkomsttab for Københavnsegnens producenter og stigende priser på de forskellige produkter i staden.⁸⁹

Baglandet

Den tredje rurale produktionszone, som samtiden i den første del af 1800-tallet opdelt Københavnseggen i, havde en afstand på mere end 25 km fra staden og udgjorde et bagland for dens forsyning. Da det kunne betale sig at transportere korn over større afstande, og egnens først alfarveje og senere hovedveje nåede herud til, blev det kornproduktion, der her i særlig grad blev udbredt som grundlag for afsætning i København. En afsætning, der samtidig gav leverandørerne mulighed for at hjemtage særlig gødning og fodermidler.⁹⁰

Som i de to oplandszoner blev også baglandet kendetegnet af en mere lokalt bundet specialisering. I agerbygden omkring Slangerup og vest for Hillerød i form af kartoffelavl fra slutningen af 1700-tallet.⁹¹ I kystbygden op langs Øresundskysten i form af seks fiskerlejer opstået fra en gang i 1600-tallet i: Vedbæk, Rungsted, Sletten, Humlebæk, Skotterup og Espergærde.⁹² Hertil også et leje i Jyllinge ved Roskilde Fjords østside.⁹³ Fiskerlejer, som supplerede den indre zones fiskerileverancer til staden.

Et særligt grundlag for baglandets yderlige produktionsspecialisering blev dets naturgivne ressourcer i form af mose og skove. Tørvetilvirkning blev særdeles udbredt i agerbygderne i Kornerup, Svogerslev, Hvedstrup, Strø, Lyndby, Ølsted, Nr. Herlev, Lyngø, Jørlunde, Ølstykke, Veksø og Slagslunde sogne. Og i skovbygderne i Tikøb, Asminderød, Karlebo, Blovstrød, Birkerød, Hørsholm, Græsted, Strø, Alsønderup, Lyndby, Ølsted, Nr. Herlev, Lillerød, Lyngø, Jørlunde, Ølstykke, Veksø, Slagslunde, Ganløse og Farum sogne.⁹⁴

Dermed et bredt udsnit af tørveskæringsområder i baglandets to kulturlandskabs- og landsbyformer både vest for Roskilde og i hele Nordsjælland. En geografisk fordeling, der blev forskellig fra baglandets produktion af trækul, brænde, tømmer og andet brugstræ, som selvsagt blev lokaliseret til skovbygder. Både dem vest og sydvest for Roskilde og Køge⁹⁵ og særlig dem Nordsjælland.

Her i et midterst og sydligt område omfattede Asminderød, Grønholt, Birkerød, Hørsholm, Lillerød, Ganløse, Farum sogne og det nordligste Hornsherred samt et østligt i Tikøb Sogn. Herudover et meget stort nordligt område omfattede Vinderød, Esrum, Nøddebo, Gilleleje, Græsted og Mårup sogne og dermed det område, som Gribskov og tilliggende skove dækkede.⁹⁶

Brændeproduktion, kulsvidning og udvinding af tømmer og andet brugstræ havde her rødder tilbage til middelalderens skovrydningerne til både Nordsjælland to store klostre (Æbelholt og Esrum) og til de nye landsbydannelse i områdets øvrige skovbygd, men forøgedes i de følgende århundreder. Ikke blot til dækning af kronens behov, men også til Københavns forsyning.⁹⁷

Kulsvidning endog i et sådant omfang, at kronens lensmænd på en del af krongodset på Sjælland (herunder Nordsjælland), Skåne, Halland og Blekinge i midten af 1500-tallet blev befalede at lade fæstebønderne svide kul til leverance til Københavns Slot og staden. Sidenhen og særlig fra 1700-tallet øgedes kulsvidningen med henblik på brændselsleverancer til København så meget til, at kronens fæstebønder, som supplement til landgildeydelse, og senere den selvejende bondeklasse i stigende omfang kom væk fra landbrugsdriften.⁹⁸

Trods de alfar- og hovedveje, der førte langt ud i Københavnseggen, gennemførtes de tunge transporter af trækul, brænde og tømmer til København ikke blot over land, men tillige til søs. Allerede i midten af 1500-tallet havde kronen givet bevilling til, at disse produkter kunne føres til strandene ved Nivå og Hulerød⁹⁹, og i starten af 1600-tallet anlagde kronen et udskibningssted i Kulhuse i det nordligste Hornsherred.¹⁰⁰ Endelig udgravedes med samme formål i 1802-1805 Esrum kanal, hvor hestetrukne pramme på 20 m trak Gribskovs produkter over en ni km strækning til Dronningmølle, hvor det omlastedes til hestevogne for at blive kørt frem til de ventende både.¹⁰¹

Ved særligt gode lerforekomster oprettedes i baglandet endelig en række teglværker. Et større fandtes i Såby Sogn vest for Roskilde¹⁰², men hovedparten lokaliseredes til Nordsjælland. Således i Blovstrød, Vejby, Strø, Ugerløse, Slangerup og Skuldelev sogne.¹⁰³ Størst blev koncentrationen omkring Nivå, hvor der i starten af 1700-tallet etableredes seks teglværker med Nivå Teglværk som det største. Den nordsjællandske teglproduktion var oprindeligt initieret af kronens omfattede stedlige slotbyggerier (jf. nedenfor), men kom efter disses afslutning til at dække en stadig større del af byggeriet i København. Med de gunstige besejlingsforhold blev det i særlig grad tilfældet for teglværkerne omkring Nivå.¹⁰⁴

Hofleverancer og sommerresidensslot

Mens Københavns befolkning var henvist til op- og baglandets landbrugsproduktion og de agere, de græsgange for svine-, kvæg- og hestehold og de muligheder for høbjergning, som blev stilstået i stadsudkanten, gennemførte kronen en mere systematisk udnyttelse af en af landsbyerne i det nærmeste opland. Både til hoffet, embedsværket og militærets forsyning og senere også til kongefamiliens sommerophold.

Med kronens og senere enevældens magtopbygning i København blev den ladegård, der var etableret i Nyby i midten af 1500-tallet utilstrækkelig (jf. ovenfor). Afgørende for at den vest for Nyby liggende landsby (Solbjerg) nedlagdes i 1621, og fæstebønderne flyttedes til fæstegårde i andre landsbyer på oplandets krongods. Sammen med markerne til ladegården i Nyby og andre tillagte arealer samledes Solbjergs bymark til en ny ladegårdsmark, der fik samme udstrækning som det nuværende Frederiksberg.

Et betydeligt markareal, der tillagdes en ny ladegård, som opførtes ved vor tids Radiohus og kom til at sortere under Københavns Slot som hovedgård. Selve ladegården blev tidens største og mest moderne avlsgård og integreredes i det ydre fæstningsanlæg, der lagdes uden om København i forbindelse med stadens udvidelse og nybefæstning.

Ladegården opsamlede ladegårdsmarkens egenproduktion og landgildeydelse fra oplandets kronbønder, hvoraf nogle som hoveri samtidig varetog markarbejdet på ladegårdsmarken. Med de yderligere hoveribyrd, der hvilede på kronbønderne i Københavns opland (vejvedlige-holdelse og kørsel for kronen), blev rømning fra markarbejdet på ladegårdsmarken efterhånden så omfattende, at den traditionelle hovedgårdsdrift måtte opgives.

I stedet bortfæstedes ladegårdsmarken 1651 til 20 overtallige bønder fra St. Magleby på Amager. De anlagde lige øst for det gamle Solbjerg den nye landsby Ny Amager langs Frederiksbergs senere Allégade. For at sikre leverancerne til hofhusholdningen, der udgjorde en art landgilde, begunstigedes bønderne på flere områder: Frihed for hoveri og andre kongelige afgifter.

Trods særstillingen blev vilkårene stadig vanskeligere for Ny Amager i den sidste halvdel af 1600-tallet. Allerede under Københavns svenske belejring i 1658 blev by og mark ødelagt. I 60'erne gjorde kronen det første indhug i bymarken, da den sydligste gård blev inddraget til lystgård for kongefamiliens næste generation. 10 år efter blev et større areal udlagt til falkoneri til opdræt af islandske og norske falke til hoffets eget brug eller som gaver til fremmede fyrstehuse.

Med bymarkens samtidig utilstrækkelige udbytte blev det for bønderne i stigende grad vanskeligere at imødekomme kravet om stadig større leverancer til hoffet. Da de for at klare skærene ulovligt frasolgte en mindre del af jorden til københavnere, der ønskede udenbys grunde, blev forholdet til kronen så belastet, at den efter landsbyens nedbrænding i 1697 inddrog hele bymarken.

Størsteparten blev derefter udlagt som hømark for de kongelige stalde i København. Mens et stort område vest for landsbyen inddragedes til slotshaver i tilknytning til enevældens sommerresidensslot (Frederiksberg), som Frederik IV og hans efterfølgere lod opføre og udbygge på toppen af områdets højderyg i årene mellem 1699 og 1738.

Med disse dispositioner blev gårdmændene i landsbyen, som efterhånden tog navn efter slottet, frataget deres bymark og måtte ernære sig med havebrug, et mindre kvæghold og gæstgiveri. Sidstnævnte blev en indtægtskilde, når københavnere tog til Frederiksberg i håbet om at se kongen, når hans hof henlagde sommerresidensen hertil (jf. ovenfor).

En benyttelse af slottet, som dog blev stadig mindre op gennem 1700-tallet samtidig med, at stadig større dele af hømarken realiseredes. De sydvestlige dele blev først bortfæstet til gårdmændene for senere at overgå til disses selveje, mens den nordlige del bortauktioneredes til senere opførte landsteder (jf. nedenfor).

Selv om Frederiksberg dermed i slutningen af 1700-tallet gled ind i den lange række af Københavnsegnens selvejende landsbyer¹⁰⁵, fik denne landsby en anden karakter end egnens øvrige. Bag landstederne stod Københavns overklasse, og ligesom i Valby og i nogen grad i Hvidovre opkøbtes de frederiksbergske gårde og mindre udstykkede arealer af andre velstillede københavnere, der, uden at bosætte sig i landsbyen, sikrede sig ekstra indkomster ved en forvalters drift af jorden.¹⁰⁶



Frederiksberg Slot i starten af det 19. århundrede. Sommerresidensslottet opførtes i perioden 1699-1738 (Frederiksberg Stadsarkiv)

Kongelige jagtslotte- og marker

Decimeringen af Frederiksberg Slot som sommerresident var betinget af de slotte, som kronen allerede havde opført og siden opførte længere ude i det københavnske op- og bagland til både fritids- og sommerophold og jagtformål. En proces, der allerede havde taget sin begyndelse, da kronen ved mageskifter også i Nordsjælland gennemførte meget betydelige godsamlinger (jf. ovenfor).

Et af disse omfattede Hillerødholm, som Herluf og Trolle Birgitte Gøye havde arvet, men overlod kronen mod det tidligere Skovkloster nord for Næstved (det senere Herlufsholm). Samme med kronens Favrholt, kom Hillerødholm til at indgå i det godsområde, der kom til at ligge til det Frederiksborg, som rejstes på Hillerødholms borgholm efter 1560.

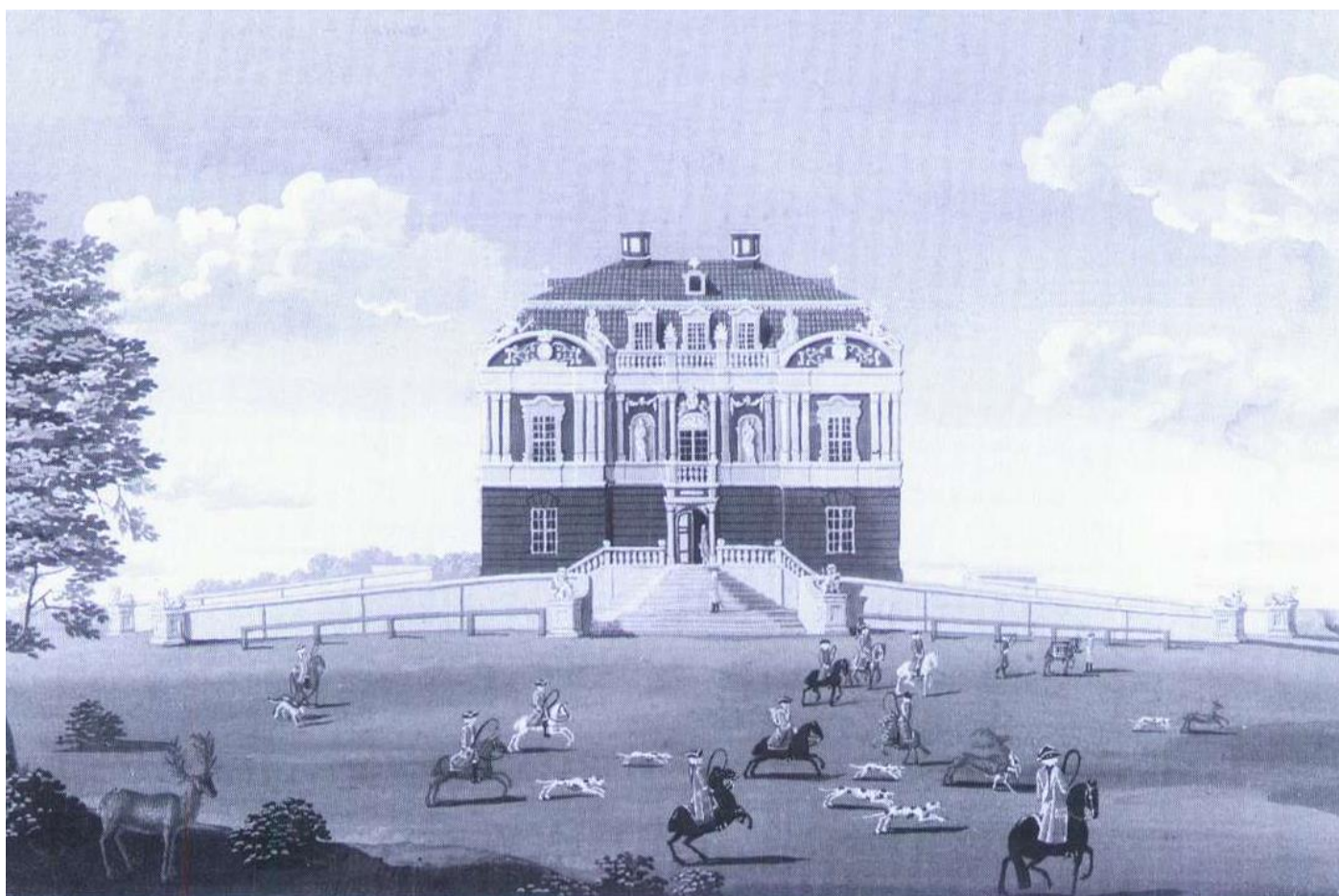
Dermed det første slot på stedet, der fra 1608 udvidedes voldsomt, som det første af de kongelige jagt- og residensslotte i Nordsjælland. Hertil føjede sig ombygninger og udvidelser i den første del af 1600-tallet af kronens middelalderlige herreborg Abramstorp, der blev til Jægerspris Slot.

Ved nedlæggelse af tre enligt beliggende gårde i Frederiksborgs store gods dannedes ved indhegning umiddelbart efter Store Dyrehave som kongeligt jagtområde, hvortil den nyanlagte

kongevej førtes (jf. ovenfor). Senere udlagdes i Store Dyrehave stjerneformede jagtveje, der korresponderede med tilsvarende i Gribskov.

Et gigantisk jagtområde til Frederiksborg, der tillige fik tilknyttet et stutteri, som supplement til kronens samme ved det tidligere Esrum Kloster længere mod nord. Et stutteri, der siden udbyggedes så meget, at det omkring 1720 blev et meget betydeligt anlæg, som kom til at disponere over samtlige af markerne til Frederiksborgs to ladegård. Indtil driften reduceredes op gennem århundredet for at synges mere hen i den første halvdel af det følgende.

Længe før havde Frederiksborg mistet sin betydning som kongens og hoffets foretrukne residens udenfor København. Frederiksberg Slot som sommerresidens kom til, og umiddelbart efter fulgte Fredensborg og Hirschholm (Hørsholm) med samme funktion og tillige som jagtslotte.



Jagtscene i Dyrehaven foran Eremitagen umiddelbart efter dets opførelse (Rosenborg)

Allerede i 1678 udlagdes et stjernevejssystem af jagtveje i skovene til to af kronens ladegårde ved den sydøstlige del af Esrum Sø, 1720 opførtes Fredensborg Slot på stedet, og umiddelbart efter anlagdes slotsparken således, at slottet kom til at ligge som et centrum, hvor jagtvejene mødtes. Slotskomplekset udvides og ombyggedes af en række omgange i 1700-tallet, og et godt stykke syd for Fredensborg gennemførtes i 20' og 30'erne omfattende ombygninger af en af kronens øvrige middelalderlige nordsjællandske hovedgårde. Resultatet blev Hirschholm, der tillige tillagdes jagtområder.

Det var navnlig parforcejagter¹⁰⁷ og vildtleverancer til hoffet, der lå bag udlæggene af store jagtområder ikke blot ved kronens slotte i Nordsjælland, men også tættere ved hovedstaden. Mest omfattende blev etableringen og indhegningen Jægersborg Dyrehave og Hegn i 1670, hvori Eremitagen rejstes 1736 på højdedraget med udsigt over Øresund med henblik på korte ophold og bespisning under jagt.

Det 1.500 ha store jagtområde opnåedes ved inddragelse af en række arealer ved Øresund, Nærum landsbys overdrev og hele bymarken til landsbyen Stokkerup i Lyngby Sogn. Med det resultat, at stokkerupbønderne forflyttedes til andre gårde på kronens fæstegods i Københavns Amt. Jægersborg Dyrehave og Hegns faste stab af jægere fik overdraget det gamle Jægersborg Slot, der tidligere også havde været anvendt til jagtformål bl.a. i Brødskov (senere Bernstorffsparken).

Til parforcejagt inddroges også andre dele af Gribskov og områder ved det senere Frederiksdal, mens der til samme formål udlagdes jagtlinjer i bl.a. Hareskovene og andre mindre skove. Endelig anvendtes området nord for Vejle Å til kongelig vildtbane. Parforcejagt kulminerede op gennem 1700-tallet for at blive opgivet i slutningen af århundredet, hvorefter områderne udelukkende anvendtes til skovbrug.¹⁰⁸

Landsteder

Det blev ikke blot kongen og hoffet, men også Københavns øverste overklasse, der i sommerperioden søgte ud af den stadig mere fortættede og forurenede stad for i et åbne land at opnå rekreation og adspredelse. Helt som i Europas øvrige storbyer og hovedstaden i den anden af Skandinaviens regionale nordeuropæiske stormagter (Stockholm) opstod i den danske residensstad landsteder i oplandet.¹⁰⁹

Mens adelsfolk, der havde gårde i København, om sommeren tog til hovedgårdene på provinsens godser, søgte hovedstadens højere borgerskab fra en gang i 1500-tallet ud til gårde udenfor byen, hvor de lejede sig ind i sommerperioden. Fra omkring 1700 og gennem de følgende 150 år blev det stadig mere almindeligt, at medlemmer af kongefamilien i en bredere forstand (Gyldenløverne m.m.), godsejere med palæer i København, højt placerede embedsmænd og industrialister, storkøbmænd og andre, der tjene på periodens merkantilisme, etablerede landsteder på Københavnsegnen.

Enkelte som prægtige og store regulære slotskomplekser som Bernstorff, Charlottenlund og Sorgenfri, hvoraf alene førstnævnte blev et egentligt gods, indtil hovedgårdsmarken solgtes fra i forbindelse med den tidlige feudaloopløsning i Gentofte Sogn i 1760'erne.¹¹⁰ Andre landsteder blev til mindre herregårdliggende bygningskomplekser med palæagtige hovedbygninger med omliggende haveanlæg i tidens stil og avlsgård for de tilliggende jorder, der af en forvalter blev drevet af hyret arbejdskraft.

Andre landsteder igen havde ganske vist samme palækarakter med tilhørende haveanlæg, men var ikke tillagt landbrugsarealer. Mens en række af de øvrige udgjorde opkøbte bøndergårde, der i vist omfang ombyggedes, fik haveanlæg, og hvis jorder blev drevet af sognets husmænd.

I perioden etableredes 108 landsteder på Københavnsegnen (tabel 4). Knap en femtedel på Frederiksberg og tæt ved 60 procent i den nordøstlige del Københavns Amt i sognene: Gentofte, Gladsaxe, Lyngby og Søllerød. Godt en femtedel lokaliseredes til andre dele af Københavnsegnen i

Københavns Amt og den sydøstlige del af Frederiksborg Amt¹¹¹, mens godt 6 procent var placeret i den øvrige del af sidstnævnte amt og Roskilde Amt.

Tabel 4. Landsteder i Københavnsegnen, etableret 1700-1850

Sogn	Antal	Sogn	Antal	Sogn	Antal
Frederiksberg ¹¹²	18	Blovstrød ¹¹³	2	Glostrup ¹¹⁴	1
Gentofte ¹¹⁵	22	Hørsholm ¹¹⁶	4	Sengeløse ¹¹⁷	1
Lyngby ¹¹⁸	14	Kirke Værløse ¹¹⁹	2	Tikøb ¹²⁰	1
Gladsaxe ¹²¹	5	Herlev ¹²²	1	Ulse ¹²³	1
Søllerød ¹²⁴	21	Hvidovre ¹²⁵	9	Hvalsø ¹²⁶	1
Birkerød ¹²⁷	1	Rødovre ¹²⁸	2	Kirkerup ¹²⁹	1

En lokalisering, der var betinget af den korte afstand til staden og de dertil førende veje, som var mest udbygget fra Frederiksberg og Københavnsegnens østlige og nordlige indre opland. Bag den stærke koncentration til egnens nordøstlige del lå desuden dennes særlige naturgivne herligheder: Øresund og et bagland med stærkt kuperede og sø- og kystnære landskaber.¹³⁰

På Frederiksberg var koncentrationen af landsteder en følge ovennævnte feudaloopløsning på det hidtidige krongods og dermed bortauktioneringen af den nordlige del af hømarken¹³¹ i 1765 (jf. ovenfor). Størsteparten af denne opdelttes i lodder af en størrelse, der muliggjorde landbrugsdrift ved en forvalter med lønnet arbejdskraft. På samme tid, som der i overdragelsesdokumenterne var indlejret bestemmelser, der skulle sikre, at lodderne bebyggedes med landsteder, som kunne give enevældens sommerresidens værdige omgivelser.

Bestemmelser, der også kom til at indgå ved frasalg af andre dele af hømarken. Med det resultat at Frederiksberg fra slutningen af 1700-tallet og frem til midten af det 19. århundrede fik en betydelig koncentration af landsteder indenfor sognets relativt begrænsede areal. Både i form af landsteder med tilknyttet landbrugsbedrift på den nordlige del hømarken og landsteder uden sådanne tilliggende, men med større haveanlæg både langs Frederiksberg Allé, øst for Allé-linjen og flere steder ved landsbyens hovedgade (Allégade) og dens sidegader: Frederiksberg Bredegade og Smallegade.¹³²

Manufakturer

Udover hovedstadens stadig mere differentierede udnyttelse af Københavnsegnens rurale, landskabelige og andre naturgivne ressourcer i den førindustrielle tids sidste to-tre åndhundreder, lokaliseredes en del af periodens industrimanufakturer i forskellige dele af egnen. Det drejede sig som produktioner, der ikke kunne placeres i det stadig tættere bebyggede fæstningsindespærrede København, da de var forbundet med brandrisiko eller krævede vandkrafttilførsel eller større omgivende arealer.

Som anført kom stadsudkanten til at danne ramme for en ganske omfattende og differentieret industriel produktion, og tæt ved, på den sydøstlige del af den daværende hømark, oprettedes etablerement Vodroffsgård. Først som klædefabrik i 1699, men siden overtaget af staten til sejldugsproduktion for flåden gennem det meste af 1700-tallet.

Opnået ved udnyttelse af den å, der løb parallelt med Sankt Jørgen Sø og som ved inddæmning i en dam kunne yde etablerementet den tilstrækkelige maskinkraft. I samme område etableredes i slutningen af 1700-tallet et kattuntrykkeri, der, som Vodroffsgård, senere overgik til anden produktion for at blive nedlagt i det følgende århundrede. Et vilkår, der tillige kom til at omfatte de to mindre private klædefabriker, som også i 1700-tallet var opstået i Frederiksberg landsby.¹³³

Udnyttelse af vandkraft ved inddækning til damme blev særlig udbredt langs Mølleåen, der med dens løb fra Lyngby landsby til Øresund i 1600- og 1700-tallet dannede grundlag for otte industrimanufakturer. I de fleste tilfælde på forskellige måde understøttet af kronen og grundlaget for små bysamfund med produktionsanlæg, direktørbolig og en omliggende mindre koloni af fabriksboliger for den beskæftigede arbejdskraft.

Et industrielt og urbant fænomen, der i Danmark blev sjældent og ikke set koncentreret i samme grad som langs Mølleåen. En konsekvens af nærheden til landets eneste storby af europæisk dimension og, at kronen i henseende til industriel produktion koncentrerede sin merkantilistiske erhvervs politik hertil og til stadens og Københavnsøgnens øvrige industrimanufakturer.



Industrimanufacturen ved Rådvad, u.å. (Københavns Stadsarkiv)

Som landets eneste industrielle centrum blev produktionen på Mølleåens værker da også betydelig, differentieret og omfattede bl.a.: Et kobberværk og produktion af krudt, papir, farver, klæde, kobber- og jernvarer, fajance m.m. Da Mølleåens vandkraft efterhånden blev utilstrækkelig til de større maskiner, implementeredes her meget tidligt (i starten af 1800-tallet) dampmaskiner med Strandmøllen som det første sted i landet.¹³⁴ Mølleåmanufakturernes, der på samme tid statsunderstøttedes i langt mindre grad end før og nu var i helt privat eje, repræsenterede dermed et tidligt industrikapitalistisk gennembrud.¹³⁵

De særlige forhold, der knyttede sig Mølleåens og Vodroffsgårds vandkraftbaserede industrimanufakturer, smittede også af andre steder i Københavnsøgnen. Gennem omlægning af vandløb ved Sønderød oprettedes i 1760'erne Jonstrup Kgl. Uldenmanufaktur¹³⁶, og ved udnyttelsen

af Usserød Ås fald fra Sjælsø til Øresund ved Nivå og stedlige inddæmninger til damme, opstod også her en række produktionsanlæg.

Det drejede sig om det mindre Stampen Nyværk og Donse Krudtmølle i Karlebo Sogn, der 1704 blev oprettet af kronen.¹³⁷ Anseligst blev to andre virksomheder, der anlagdes ved åen i slutningen af 1700-tallet: Brønsholmsdal Klædefabrik og Usserød Valkeværk, der med væveri i første omgang producerede grove klæder og gulvtæppetøj.

Da værket i Usserød ikke kunne svare sig trods statsstøtte, blev det 1802 overtaget af staten og omlagdes efterfølgende til militær klædefabrik. I den forbindelse fusioneredes klædefabrikken i Brønsholmsdal med værket i Usserød for umiddelbart efter at sygne og i 1865 senere at blive anvendt som fælles arbejdsanstalt for de omgivne sognekommuner. I Usserød blev der til gengæld gennemført meget omfattende udvidelse og opsat nyt maskineri på samme tid, som der etableredes et nyt værk og en vadmelsfabrik.

Herved kunne der omkring 1820 opnås en meget betydelig produktionskapacitet, som beskæftigede 800 arbejdere, hvoraf de fast beskæftigede indlogeredes i en mindre koloni af fabriksboliger både i Usserød og ved Brønsholmsdal. Da vandkraften efterhånden ikke blev tilstrækkelig, indførtes dampmaskiner i 1860 og bedriften udvidedes yderligere for først at blive afviklet i 1981.¹³⁸

Vandkraft som maskindriftsform anvendtes endelig ved to andre industrimanufacturer i Hellebæk og Frederiksværk. Tidligst i Hellebæk, hvor forskellige åløb inddæmmedes og ledtes til forskellige damme og ned til den største; Hellebækdam. Et vandkraftsystem, der siden udbyggedes og fra 1597 dannede grundlag for en omfattende og forskelligartet produktion på stedet. Først til af en kronen etableret hammer-, valse- og kobbermølle med tilknyttet grovsmedje. Hamtermøllen anvendtes gennem den første halvdel af 1600-tallet til udboring af kanoner, der blev støbt på Helsingør Gethus, mens de andre møller bl.a. producerede bygningsbeslag og andre våben.

Produktionen på industrimanufacturen i Hellebæk lå i perioder stille og fik skiftende tilhørsforhold: Skiftevis i kronens og privat besiddelse eller bortforpagtet. Ikke desto mindre blev stedet kendetegnet af lange metalvareproduktionsperioder, indtil det gennem 1700-tallet i stadig større grad konsoliderede sin stilling som Kronborg Geværfabrik.

I denne periode udviklede Hellebæk sig til et betydelig produktionsanlæg med tilhørende bydannelse i form af: Hovedbygning, nye produktionsbygninger og langs Bøssemagergade en sammenhængende bebyggelse med værksteder og boliger for mestrene og deres svende. Produktionen voksede, og i mange år blev der leveret ca. 6000 geværer årligt til hæren. Sidst i 1700-tallet beskæftigede Kronborg Geværfabrik 150 - 200 mand og omkring år 1800 400. Først i 1870 indstilledes geværproduktion, hvorefter produktionsbygningerne omdannedes til klædefabrik, mens den gamle tilhørende bydannelse anvendtes som virksomhedens fabriksboliger.¹³⁹

Hellebæk og småbyerne ved Mølleåen og omkring værkerne i Usserød og Brønsholmsdals blev nogle af de få danske byer, der i rurale områder opstod i den merkantilistiske periode, og forsatte efter, at den industrikapitalistiske produktion slog igennem i disse byer fra midten af det 19. århundrede. En byform (en fabriksby), der blev særlig udbredt ved de svenske elve eller landets forskellige malmforekomster (en bruksby). Ikke blot i førindustriel tid, men også efter industrikapitalismens gennembrud på samme tid i Sverige.¹⁴⁰

En tilsvarende bykarakter fik Frederiksværk. Efter gravning af en kanal mellem Arresø og Roskilde Fjord, og dermed med den mulighed, som vandkraften gav for industriel produktion, etableredes på statsligt initiativ på stedet i 1730 et agatslibemølle. Ligeledes på statsligt initiativ blev bedriften i 1751 omdannet til et kanonstøberi: Frederiks Værk.

En virksomhed, der blev overladt til generalmajor F.F. Classen, som i 1751 etablerede et betydeligt kanonværk med krudtproduktion, kobberværk og jernstøberi. Driften fortsatte siden af nye ejere frem 1840, hvor den blev overtaget af staten. Med de store udvidelser under Classens driftsperiode voksede Frederiksværk op først som en fabriksby og siden som en egentlig købstad.¹⁴¹

Udenfor rækken af vandkraftbaserede industrimanufakturer opstod på Københavnsegnen en række mindre: Et salpeterværk uden for Hillerød, der fra 1753 blev drevet af staten og siden af private med statsstøtte samt to statsprivilegerede sukkerraffinaderier i Helsingør og Roskilde, der supplerede de 15 raffinaderier, som lå bag voldene i København.¹⁴²

Et af de større anlæg blev Kastrupværk på Amager. Opstået og udbygget i den første del af 1700-tallet, idet der opnåedes privilegier på først sten- og kalkbrydning på Saltholm og senere på et kalkbrænderi, et teglværk og stentøjs- og fajanceproduktion. Værket fik egen havn, en hovedbygning for ejeren og en lille koloni af fabriksboliger.¹⁴³

Købstadsringen

Med Københavns udnyttelse af både sit op- og bagland rykkede Københavnsegnen op til og på den anden side af den ring af købstæder, som lå med afstande på op til 40 km fra hovedstaden. Byer, der, med to undtagelser, var opstået som landets øvrige middelalderkøbstæder, men som fra midten af 1500-tallet i stadig større omfang kom til at ligge i hovedstadens skygge.

Købstadsdannelsen

Som en af landets ældste købstæder var Roskilde i bunden af Roskilde Fjord opstået i tidlig middelalder som en kronanlagt indlandsby. Nok mest en lille handelsplads, der allerede i 1000-tallet udviklede sig til en købstad, som i de to følgende århundreder med 5.000-10.000 indbyggere blev ikke blot landets største, men også en af Nordeuropas store byer.

Selv om Roskilde var omgivet af en stor, frugtbar og tidligt opdyrket agerbygd, blev det koncentrationen af kirkelige institutioner, der blev afgørende for byens helt særlige position. Som bispesæde for hele Sjælland og med mange bysognekirker og flere klostre kom Roskilde på flere måder til at stå foran ærkebispesædet i Lund, og blev med det samtidige rejsekongedømme noget, der lignede landets højmiddelalderlige hovedstad.

En stilling, der fastholdtes indtil slutningen af middelalderen, men brat afsluttede med reformationen, den efterfølgende afvikling af de kirkelige institutioner og overførelse af disses gods til kronen. Roskilde blev dermed som de fleste af landets øvrige købstæder henvist til handel med oplandet.

Da besejlingen af den nederste del af Roskilde Fjord samtidig blev stadig vanskeligere, frarøvedes byen de muligheder for større eksport af korn, der ellers i den sidste del af 1500-tallet og ind i det nye århundrede gav vækst i de øvrige købstæder. Folketallet reducerede i et betydeligt omfang, og Roskilde blev tillige en del af den lange lavkonjunktur, der ramte landets købstæder fra slutningen af 1600-tallet og i realiteten frem til den første halvdel af det 19. århundrede.¹⁴⁴

Slangerup blev den næste i rækken af middelalderbyer i den senere købstadsring. Opstået i slutningen af 1100-tallet på grundlag af et cistercienserkloster, der af kronen havde fået overdraget en ældre kongsgård med store jordbesiddelser. Slangerup blev dermed en af periodens kron- eller kirkeanlagte kystbyer.

Med klostret fulgte ganske vist efterspørgsel på håndværks- og tjenesteydelse, men det blev Slangerups beliggenhed, der blev afgørende for købstadsdannelsen. Byen lå ikke blot centralt i Nordsjællands eneste større agerbygd, men både i et engpas på strækningen mellem Roskilde og Øresund og tæt ved en vig fra Roskilde Fjord, som gav gode besejlingsforhold.

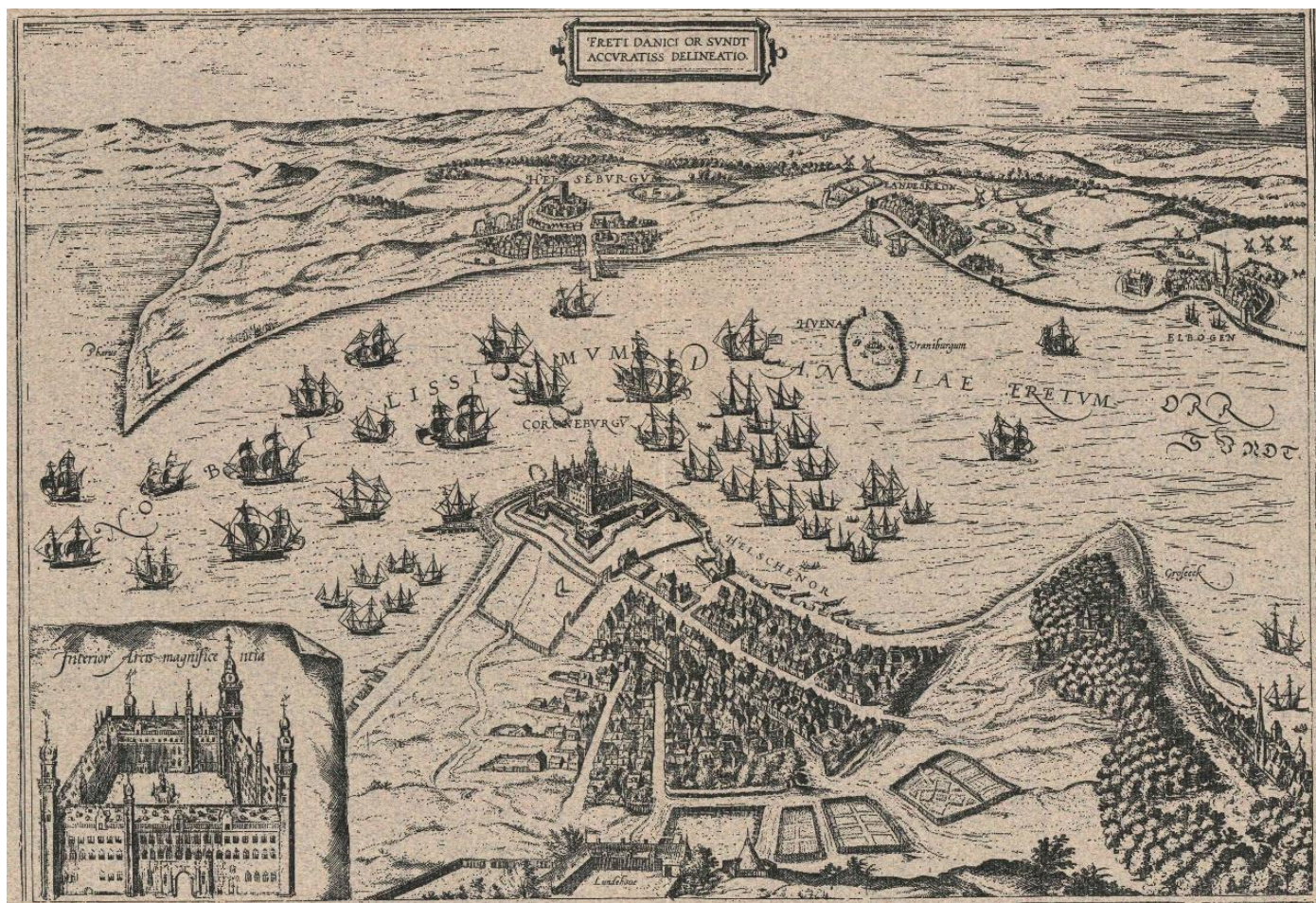
Selv om Slangerup allerede fik formel købstadsstatus i midten af 1200-tallet, hindrede en gradvis tilsandingen af vigen besejlingen af byen. Med det resultat at det senere Frederikssund i stadig større omfang blev ladeplads for Slangerup. Sammen med den oplandshandel, som Frederikssund senere tiltuskede sig og den som Hillerød lagde beslag på, blev recessionen i Slangerup så udtalt, at byens købstadsstatus i 1809 overførtes til Frederikssund. Hermed overtog sundbyen Slangerups tilbageværende opland og fik oplade op mod Frederiksværk og i hele den nordlige del af Hornsherred.¹⁴⁵

Af købstadsringens middelalderbyer blev Køge den tredje i rækken. Opstået i 1200-tallet ved Køge Ås udløb i Køge Bugt og dermed en af periodens kongeanlagte kystkøbstæder. Byen havde først havn ved åløbet, men i slutningen af middelalderen placeredes den ud til kysten. Samme med et betydeligt opland af agebygd, sildefiskeri og øget internationale handel af afgørende betydning for Køges handel og søfart.

Forudsætningen for at Køge fra den sidste del af 1500-tallet og frem til midten af det følgende århundrede gik ind i en vækstperiode. Som andre steder baseret på øget handel og håndværk og særlig en betydelig eksport af korn, men også her afbrudt fra midten af 1600-tallet af den lange lavkonjunktur, som fulgte af en svagere position i korneksporten og de tilbagevendende krige. Indtil konjunkturerne ændrede sig i den første halvdel af det 19. århundrede.¹⁴⁶

Den sidste af middelalderens byer i købstadsringen blev Helsingør, men i modsætning til periodens øvrige kronanlagte kystbyer var sundbyen omgivet af en stor øst for liggende skovbygd. Købstadsdannelsen fra den første halvdel af 1200-tallet baseredes derimod på Helsingørs position som netværksby. En følge af byens placeringen ud til den af Europas vigtigste sejlruiter mellem Østersølandene og landede omkring Kattegat, Skagerak og Nordsøen. Helsingør indgik dermed i et netværk, der ikke blot omfattede byerne i disse dele af Europa, men også i det særlige, som Øresunds købstæder udgjorde som knudepunkt for forbindelserne mellem de danske landskaber: Sjælland og Skåne.

Helsingør fik herudover i perioden to befæstninger: Borgen Krogen i 1420'erne og dens efterfølger Kronborg fra slutningen af 1500-tallet. Anlæg, der ikke blot blev forudsætningen for, at kronen kunne inddrive Øresundstolden. Men også for at handelsskibe måtte søge havn i Helsingør for både at betale told, handle og proviantere.



Øresundsområdet omkring år 1600. I intet dansk farvand havde koncentrationen af købstæder siden middelalderen været så tæt som langs Øresunds kyster. Ved indsejlingen fra Kattegat ses Helsingborg, med borgen Kärnan, og Kronborg og et stærkt fortegnet Helsingør. På den Øresunds vestside ses nederst til højre dele af København. På sundets østside ses derefter Landskrona og Elbogen, samtidens tyske betegnelse for Malmø. Begge byer er omkranset af de middelalderlige bymure og har byporte og tæt ved liggende senmiddelalderlige borge: Citadellet i Landskrona og Malmøhus i Malmø (Kobberstik af G. Braun og F. Hogenberg, gengivet efter Øresundsregionen, 1969, s. 18).

Grænsedragningen i Øresund i 1660 blev derimod et tilbageslag for Helsingør som konsekvens af, at den svenske toldpolitik dirigerede en betydelig del af den skånske landbrugsproduktion op til de centrale dele af Sverige. Ikke desto mindre opretholdtes samspillet i Øresunds bynetværk og den internationale handels og søfarts betydning for Helsingør. Som netværksby kunne Helsingør i modsætning til mange af landets øvrige oplandsbaserede købstæder fastholde sin position som landets tredje eller fjerde største by frem til 1850.¹⁴⁷

Udover de særlige omstændigheder, der lå bag Frederikssunds sene købstadsomdannelse, blev Hillerød den sidste af købstadsringens byer, men opstod ikke i middelalderen som de fleste af landets ælde købstæder. I modsætning til det vestligste Nordsjælland udgjorde den midterste og østligste del en skovbygd, der først, men i mindre grad, ryddedes gennem middelalderen. Herved frigjortes ganske vist i nogen grad dyrkningsarealer, men kun for små landsbyer i geografisk store sogne. Hillerød blev en af disse.

Kulturlandskabs- og landsbyformer, der lagde sig i vejen for en købstadsdannelse baseret på oplandsfunktioner i det meste af Nordsjælland. Det blev da også først efter kronens opførelse og udbygning af Frederiksborg Slot, at der i fra slutningen af 1600-tallet og i begyndelse af det

følgende århundrede opstod en egentlig bydannelse på stedet. Først en slotsby, der var afhængig af de varer og tjenester, som slotskomplekset efterspurgte. Men med de særrettigheder, som kronen ud fra den merkantilistiske erhvervspolitik tillagde byen, fik den efterhånden købstadsstatus uden, at den de jura opnåede denne position. En i økonomisk forstand købstad blev Hillerød i realiteten først i den første halvdel af det 19. århundrede.¹⁴⁸

I hovedstadens skygge

Lige på nær netværksbyen Helsingør udgik byerne i Københavnsegnens købstadsring siden midten af 1500-tallet de samme urbane konjunkturudsving, som kendetegnede landets øvrige oplandsbaserede købstæder (jf. ovenfor). Stedlige naturgivne og administrative forhold bevirkede imidlertid, at købstadsringens byer ikke i samme grad som andre af landets købstæder kunne nyde godt af gunstige konjunkturer, men også rantes særlig hårdt af lavkonjunkturer.

Med reformationen opløsning af de kirkelige institutioner decimeredes Roskildes position i bysystemet i et omfang, som meget få købstæder undergik, samtidig med at Køge med sin særlige afhængighed af korneksport rantes særlig hårdt af den urbane stagnation, der satte ind fra midten af 1600-tallet. For den lille Slangerup blev de stadig vanskeligere besejlingsforhold skæbnesvanger, og først sent overtog Frederikssund den gamle købstads funktion som oplandsby i Nordsjællands eneste større agerbygd. Hertil kom, at netop de nordsjællandske skovbygder længe ikke skabte grundlag for en købstadsdannelse, hvorved Hillerød opstod sent som købstad og først for alvor rykkede op som oplandsby, da vækstmulighederne for alvor vendte tilbage i den første halvdel af det 19. århundrede.

Generet af den forudgående feudalsopløsning af den hidtidige landbrugsproduktion og den efterfølgende kornsalgsperiode (jf. ovenfor). Den afgørende forudsætning for at også købstadsringens byer opnåede en betydelig oplandsbaseret vækst ligesom landets provinskøbstæder.

En vækst, der målt i folketal som helhed i denne periode dog blev væsentlige mindre end i ikke blot Vestdanmarks og Lolland-Falsters købstæder, men også i forhold til de øvrige sjællandske og mønske (tabel 5). Periodens befolkningstilvækst i sidstnævnte kategori af købstæder blev til gengæld mindre end i vestdanske og lolland-falsterske.

Både i 1801 og 1850 var to af købstadsringens byer (Hillerød og Slangerup/Frederikssund) og størsteparten af de øvrige sjællandske og mønske købstæder placeret lavt i købstædernes befolkningsmæssige hierarki (tabel 1). I det halve århundrede mellem de to år røg købstadsringens Køge sammen med Holbæk og Kalundborg samtidig ud af købstædernes toptyve. Næstved opnåede samtidig en bundplacering, mens Slagelse alene rykkede fra en fjortende plads til en trettende.

Selv om Helsingørs befolkningstilvækst var bemærkelsesværdig lav i den første halvdel af det 19. århundrede, som følge af byens meget begrænsede opland hindrede, at de gunstige landbrugskonjunkturer slog igennem, forblev den placeret blandt landets fem største købstæder. Kun Roskilde kunne blandt både købstadsringens og de øvrige sjællandske købstæder notere en betydelig befolkningsforøgelse i perioden og rykkede fra en trettende til en ottende plads i købstædernes befolkningstoptye.¹⁴⁹ Som konsekvens af byens meget store opland, placering ved landets vigtigste hovedvej, jernbaneforbindelse fra 1847 og kortere afstand til og dermed tættere kontakt med hovedstaden.

Tabel 5. Befolkningstal i danske byer, 1801-1850. Index: 1801=100.

	1801	1834	1850
København	100	118	128
Sjælland og Møn	100	142	177
Øvrige Danmark	100	148	180
Købstæder, total	100	132	158
Roskilde	100	159	215
Køge	100	125	161
Helsingør	100	135	129
Hillerød	100	141	159
Frederikssund	100	151	233
Købstadsring, total	100	139	155
Danmarks folketal	100	132	152

Kilde: Statistisk tabelværk, 1h.1834 og ny rk. 1.bd, 1850.

De sjællandske og mønske købstæders mindre befolkningstilvækst, hvori også købstadsringens indregnedes i den publicerede samtidsstatistik fra før 1801, var dog ikke blot et fænomen, der kendetegnede de sidste 50 år af den førindustrielle periode, men rakte længere tilbage i byhistorien. Det gjaldt ikke blot tiden mellem 1769 og 1801 (tabel 3), men helt tilbage til 1672, hvor 66 købstæders folketal er blevet opgjort (tabel 1). Langt hovedparten af disse østdanske byer placerede sig således blandt de 46 af landets mindste købstæder, der dette år havde et folketal på mellem 271 og 1.000 indbyggere.¹⁵⁰

Alene seks af dem var placeret blandt de tyve største købstæder i 1672, hvoraf fire hørte til de ti mindste i denne købstædernes toptyve og her endda sammen med Roskilde fik en endnu lavere placering i dette befolkningshierarki frem til 1801, hvor de enkelte købstæders folketal blev publiceret i den trykte statistik.

En marginalisering af købstadsringens byer og de øvrige sjællandske og mønske købstæder, der er blevet ført tilbage til perioden 1548-1638 på grundlag af skatteansættelser og en herudfra opstillet placering af landets købstæder i en rangfølge på 17 trin. På de otte nederste trin (fra trin 10 til 17) indgik i 1638 således stort samtlige af disse købstæder og heriblandt også købstadsringens Roskilde og Slangerup. Alene ringens Helsingør og Køge opnåede dette år en på placering på randfølgens syvende og ottende plads.

I forhold tiden få årtier efter middelalderens afslutning (1548) havde de to byer, købstadsringens øvrige og størstepartens af de sjællandske og mønske købstæder i 1638 allerede undergået en betydelig marginalisering (tabel 6). Mens godt halvdelen af det øvrige lands købstæder i perioden 1548-1638 havde været udsat for en faldende placering på tre eller flere trin i den samlede mængde købstæders rangfølge, udgjorde samme andel for købstadsringens byer og de øvrige sjællandske og mønske købstæder henholdsvis 75 og 80 procent.

Tabel 6. Procentvis fordeling af fald i antal trin i danske købstæders rangordning, 1548 og 1638

Fald i antal trin	Købstads- ringen	Øvrige Sjæl- Land og Møn	Øvrige Dan- mark
1	25,0	10,0	14,2
2	-	10,0	33,3
3	50,0	20,0	17,8
4	-	20,0	17,8
5	-	30,0	14,2
6 eller mere	25,0	10,0	2,7
Total	100	100	100

Kilde: Ole Degn: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark, 1500-1700, Historie, række XVII, 1987-1989, s. 540-541.¹⁵¹

Marginaliseringen af købstadsringens og det øvrige Sjælland og Møns købstæder, der indledtes i årtierne efter middelalderens afslutning og fortsatte op gennem de følgende mere end 300 år, fik dermed et tydeligt sammenfald med, at København rykkede fra at være en af landets storbyer til i samme periode at blive dets altdominerende centralby. De sjællandske købstæder og navnlig købstadsringens kom således til at ligge i skyggen af den særdeles ekspansive hovedstad. Med den konsekvens at der ikke blot på Københavnsegnen, men på hele Sjælland ikke blev plads til større byer.

Med sin udnyttelse og specialisering af landbruget i Københavnseggen og de samtidige betydelige leverancer af landbrugsprodukter fra det øvrige Sjælland, opsugede hovedstaden til eget forbrug og eksport en så stor del af den stedlige rurale overskudsproduktion, at en mindre del blev afsat til de stedlige købstæders forsyning. Denne orientering af landbrugsproduktionen førte samtidig til en tilsvarende ved oplandets erhvervelse af færdig- og luksusvarer. Til skade for købstadsringens og de øvrige sjællandske købstæders handel og håndværk og dermed vækstpotentiale.

I indberetninger fra 1747 indgik da også betydelige klager over, at bønder fra Københavnseggen og andre dele af Sjælland tog til København i hestevogne med korn for her at opnå højere priser og udnytte stadens større vareudbud. Da disse købstæder samtidig hjemtog mange varer fra hovedstaden, blev de lokalt dyrere, som følge af transportomkostningerne.

På samme tid gik størsteparten af merkantilismens erhvervsinitiativer i hovedsagen uden om ikke blot de sjællandske, men også det øvrige lands købstæder. Her fandtes ikke tilstrækkeligt kapitalstærke købmænd og handelshuse, som kunne bidrage med investeringer i industrimanufakturer eller i større skibe, der kunne fragte store godsmængder over større afstande. Herudover var det med den udbredte husflidsproduktion og den ringe købekraft i bondebruget vanskeligt at afsætte færdigvarer i købstadsoplande, indtil feudalsoption og kornsalg først i slutningen af perioden ændrede ved disse afsætningsforhold.

Vilkårene for købstadsringens og det øvrige Sjællands købstæder blev ikke bedre af, at den enevældige stat som led i den merkantilistiske erhvervspolitik påbød provinskøbstæderne at aftage nogle af de københavnske industrimanufacturers varer og den vin og de tobaksblade, der indførtes via København. Hertil kom det periodevise krav om, at en varer skulle aftages direkte fra afsætningslandet eller nærmeste havn. Et krav, som kun de københavnske handelshuse- og kompagnier kunne opfylde, på samme tid som kun et fåtal af provinskøbstæderne havde købmænd, der rådede over kapital nok til at udsende tilstrækkeligt store skibe til importhandel bl.a. i de nordtyske og nederlandske byer.¹⁵²

En periurbane fase

Med kronens og selve stadens helt særlige specialisering af Københavnsegnens funktionalitet var denne egn særlig efter feudalsoptionen af landbrugsproduktionen fra den sidste del af 1700-tallet gået ind i en periurban fase. Særlig udtalt i stadsudkanten, men også i områder, der omfattede landsogne i en afstand på omkring 25 km fra staden. Her var den rurale produktion i de to oplandszoner yderst specialiseret i forhold til Københavns forsyning med landbrugsprodukter.

På samme tid, som dette område omfattede størsteparten af Københavnsegnens landsteder og industrimanufacturer, og Københavns nærmest liggende sogne havde fået en særlig periurban karakter. Som anført ovenfor gennem velhavende københavneres etbalerig af landsteder og opkøb

af gårde i Frederiksberg Sogn, Valby i Hvidovre Sogn og i mindre grad i den resterende del af dette sogn.

Her oprettedes derimod på nogle af de opkøbte gårde i Hvidovre på kapitalistiske principper kalkværk, tegnværk og lodseri, der skulle lette besejlingen af Kalveboderne.¹⁵³ Hvorvidt denne særlige periurbane karakter kom til at kendetegne andre af Københavnsegnens indre landsogne, er ikke blevet afdækket, men antagelig har den gjort sig gældende i Brønshøj, Rødovre, Gladsaxe og Gentofte sogne.

Mindst udtalt var derimod den periurbane fase slået igennem i Københavnsegnens bagland i tiden frem mod midten af det 19. århundrede. Ikke desto mindre havde de varestrømme, som gik mellem denne del af egnen og København, decimeret byerne i købstadsringen så meget, at de ikke fik samme udviklingspotentiale som oplandsbyer andre steder i landet.

Baglandet omfattede desuden betydelige industrimanufakturer og havde gennem den rurale produktion og fremstilling af brændsel, tømmer og brugstræ fået et produktionsgrundlag, som i vid udstrækning var bundet op på Københavns nærhed. Selv om baglandets betydelige antal kongelige jagt- og landslotte mistede deres betydning i slutningen af perioden, var det også på den måde blevet knyttet til hovedstaden.

Hovedstadsmetropolens opland

Som Danmarks hovedstad og suverænt største by havde København i midten af det 19. århundrede opnået en befolkning på 130.000 indbyggere og i forhold til andre danske købstæder øvet en så langt større indflydelse på sit op- og bagland, at det på dette tidspunkt var indspundet i stadens udvikling.

I et sådant omfang at Københavnsegnens stadsudkant og to rurale oplandszoner som anført havde bevæget sig ind i en periurbane fase. Mest udtalt i stadsudkanten, hvor i denne fase brat afsluttedes efter, at demarkationslinjen i 1852 rykkedes tilbage til søerne og siden opløstes ved 60'ernes endelige nedlæggelse af Københavns befæstningsanlæg fra 1600-tallet.

Hovedstadsmetropolen

Med den begyndende industrialisering og en voldsom byfortætning sprængte København sig således ud af enevældens og den førindustrielle tids fæstningsværker, og hovedstaden bredte sig i de følgende årtier ind over stadsudkanten. De københavnske broer skød op her og udbyggedes, mens Frederiksberg med bykvarterer forvandlede fra en landsby til en storby.

Byregionens dannelse

I de indre og ældste bro- og bykvarterer med mindre villaområder og omfattende industri- og arbejderkvarterer med baggårdsbebyggelse med boliger, værksteder og den industri, som både placeredes her eller klods op af karrerne. Men i de senere ydre bro- og bykvarter med bebyggelser, der i højere grad var adskilt i forhold til deres funktion. I de enkelte bydele i form af: Industrikvarterer, andet etagebyggeri for både overklassen og arbejder- og funktionærlaget og yderligere villakvarterer.¹⁵⁴

Udover Frederiksberg, der blev en del af denne urbane proces, udgjorde Københavns andre omgivne sogne den del af Københavnseggen, der efter stadsudkanten i midten af det 19. århundrede var nået længst i efterfølgende periurbane faser. Det blev da også her, at der i takt med Københavns

Kommunes udbygning inden for de daværende grænser opstod urbane bebyggelser frem til tiden omkring første verdenskrig.



Hovedstadens bebyggelse, 1840 (Holm og Johansen: København 1840-1940, 1940).

I form af industrikvarterer og etage- og villabebyggelser i de centrale dele af Valby, Sundbyerne og Lygtekvarteret i Brønshøj Sogn. Og længere ud med villakvarterer og kolonier af små kooperative byggeforeninger. Medvirkende til, at Brønshøj og Sundbyernes sogne, i henholdsvis Brønshøj-Rødovre og tidligere Tårnby sognekommune, og Valby og Vigerslev, fra Hvidovre Sognekommune, indlemmedes i Københavns Kommune i 1901-1902.¹⁵⁵

På dette tidspunkt var der også fremvokset boligforstæder i Hellerup, Charlottenlund, Klampenborg, Søborg, Tårnby og stationsbyen Kastrup. Dele af Københavnsegnen, der ved midten af det forrige århundrede tillige havde været igennem en videre periurban udvikling og med den stærke koncentration ældre landsteder og naturskabte herligheder mod nord tiltrak industrikapitalismens nye overklasse.¹⁵⁶

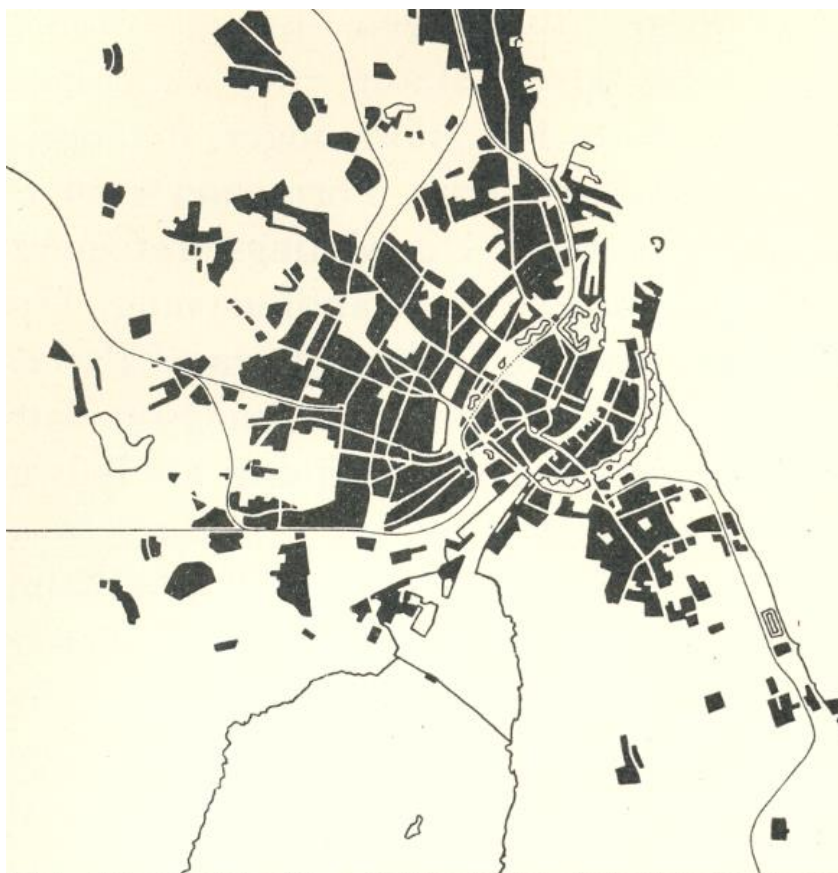
Ved afslutningen af verdenskrigen i 1918 havde København og Frederiksberg udviklet sig til en integreret hovedstad med et folketal på over en halv million indbyggere (svarende til mere end en fjerdedel af landets befolkning) og havde samme med samtidig omliggende boligforstæder længere ude fået karakter af en tidlig hovedstadsmetropol.

En følge af en urban transformationsproces, der op gennem den sidste halvdel af 1800-tallet og i de første årtier af det efterfølgende fulgte af kapitalkræfternes lokalisering af realkapitalen. Således, at den finansielle, administrative og service- og forretningsmæssige virksomhed koncentreredes til centralbyen (Københavns indre førindustrielle bydel), som samme med nationale og regionale

offentlige funktioner og institutioner blev landets og hovedstadsmetropolens centrale beslutningscentrum.

Mens lands- og regionsdækkende og eksportorienteret industri udlagdes til tre omliggende bylag: På de københavnske og frederiksbergske bro- og bykvarter og uden omliggende yderdistrikter. Tre bylag med industri- og boligområder, der omkransedes af et lag af boligforstæder.

Hovedstadsmetropolens udviklede sig dermed i perioden til en tidlig byregion med tre byenheder: Centralbyen, en byenhed med industri- og boligområder i tre udenom liggende koncentriske bylag og udenfor disse: Boligforstæder. Byener, der, som følge af deres forskelligartede funktionalitet, indbyrdes interagerede med realkapital og arbejdskraft som mobile produktionsfaktorer, arbejdskraftspending og udveksling af varer og tjenesteydelser.¹⁵⁷



Hovedstadsmetropolens bebyggelse, 1920. (Holm og Johansen: København 1840-1940. Byregionen videre udbredelse.

Trods mellemkrigstidens og 40'ernes tilbagevendende økonomiske kriser fortsatte industrialiseringens urbanisering og dermed også hovedstadsmetropolens vækst, der i midten af det 20. århundrede bragte dens folketal op på 1,2 mio. indbyggere.

Med kapitalkræfternes forandrede lokalisering af realkapitalen tog hovedstadsmetropolens urbane transformationsproces i perioden samtidig en ny drejning, der ændrede metropolens udvikling som en byregion. Centralbyen med dens bestemmende administrativ- og servicemæssige virksomhed bredte sig fra Københavns indre by og ud til de nærmeste liggende dele i det første bylag (de indre dele af de københavnske og frederiksbergske bro- og bykvarterer). På samme tid, som hovedstadens yderste tredje bylag (dens yderdistrikter) blev udbygget med nye bolig- og industriområder.

Et tredje bylag som fik en anden fordeling bebyggelsesarterne end i de to ældre bylag i form af: Kvarterer med etagebyggeri, villakvarterer, industrikvarterer og langs de gennemgående gader etagebebyggelse, der dannede en bymæssig kollisse til bagvedliggende vidtstrakte villakvarterer. Med udbygningen af dette tredje bylag, opnåede hovedstaden i midten af århundredet et folketal på knapt 900.000 indbyggere.¹⁵⁸

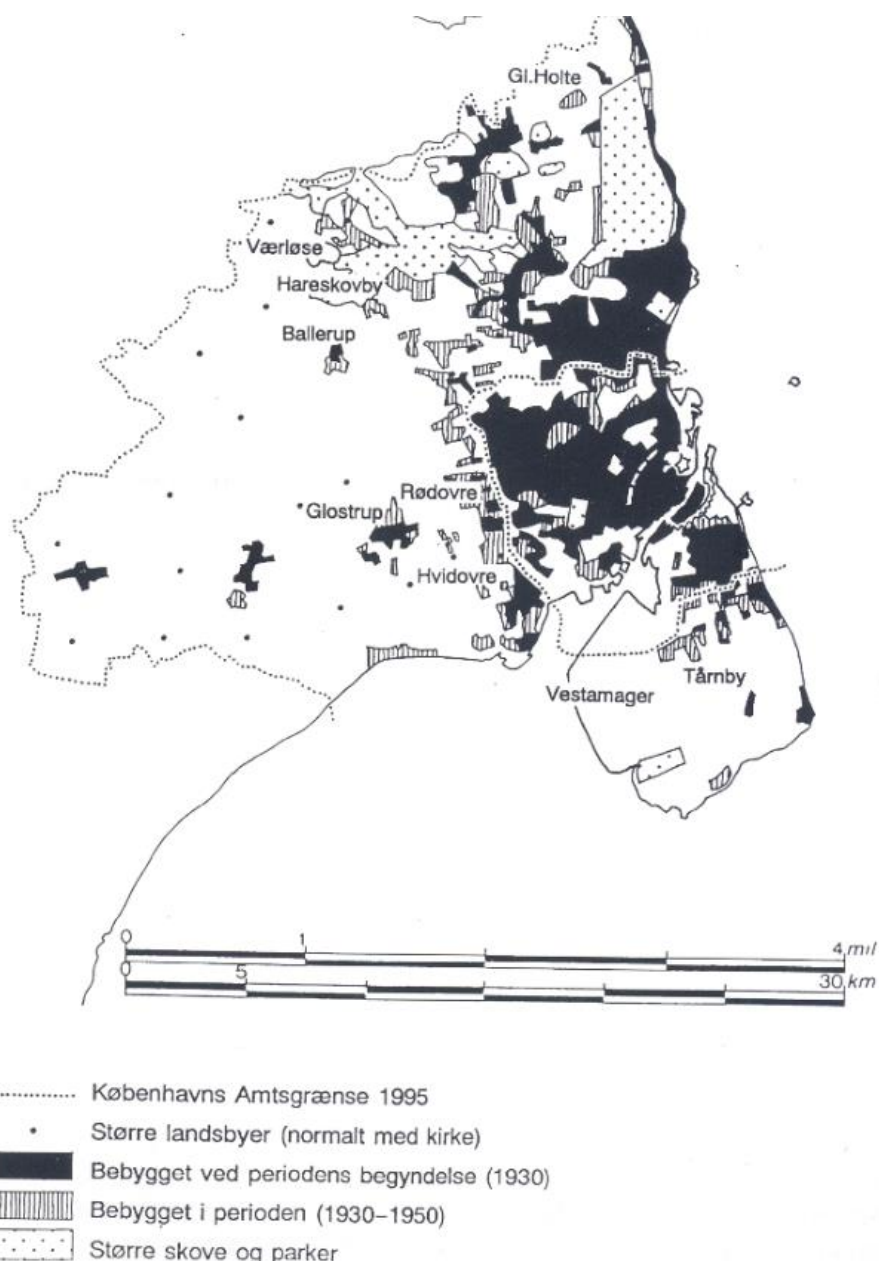
Samtidig med, at det omliggende koncentriske forstadsbælte kunne notere et samlet befolkningstvolumen på 300.000 indbyggere. Et område, der omfattedes af de allerede opståede forstæder og øvrige dele af Københavnsegnens førindustrielle indre rurale oplandszone. Her var den periurbane proces frem til omkring første verdenskrig blevet forstærket med ulovligt helårsbeboede sommer- og lysthusbebyggelse, små kooperative byggeforeninger, en vis grad af hovedstadsindustri lokalisering til stationsbyerne samt spekulative opkøb af landbrugsjord med henblik på udstykninger til senere bolig- og erhvervsformål.¹⁵⁹

Grundlaget for et i mellemkrigstiden og 40'erne opstået 5-15 km bredt og sammenbygget og koncentrisk forstadsbælte, der kom til at stække sig fra Øresundskysten i nordøst til Køge Bugt i sydvest, og som overvejede omfattede boligforstæder. Dog således at ældre og i perioden ekspanderende tidligt udflyttet hovedstadsindustri nogle steder inkorporeredes i den stedlige forstadsdannelse (jf. nedenfor). Med udlægget af et stort industriområde i Gladsaxe og en hertil betydelig industrilokalisering i slutningen af perioden, indvarsledes dermed samtidig en mere vidtgående industriudflytning fra hovedstaden til forstæderne.

Et forstadsbælte, der omfattede forstæder, der ikke alene var forskellige for så vidt industrilokalisering, men også med hensyn til social sammensætning, udbygningsgrad og bebyggelsesarter. Som et halvcirkelslag uden om hovedstaden var indkomster, ejendomspriser og social status faldende fra Øresundskystens område til Køge Bugts.¹⁶⁰

Med netop første nævntes naturherligheder og landsstadsbebyggelse for den førindustrielle københavnske overklasse, blev Øresundskysten og dens bagland et yndet boligområde for industrikapitalismens nye overklasse. Med det resultat, at Gentofteforstæderne stor set inden midten af århundredet var blevet udbygget helt overvejende med villaer fra kystlinjen og i vestlig og nordlig retning til grænserne til Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk sognekommuner.

Etagebebyggelse med enklaver med blokbyggeri fra slutningen af perioden blandede sig her i et beskedent omfang med villakvartererne. Men i hovedsagen var ældre etagebyggeri koncentreret til de gennemgående forretningsgader: Den inderste del af Strandvejen, den østlige del af Jægersborg Allé, den midterste del af Ordrupvej og Vange Bygade, som var forretningsgade i den vestlige del af Gentofte Kommune, der i højere grad beboedes af funktionærer på lavere trin og i nogen grad af faglærte arbejdere.¹⁶¹



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1930-1950 (Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999)

Udover forstadsdannelsen omkring den tidligere Lyngby stationsby (jf. nedenfor) havde den frem til midten af århundredet mod nord taget sin begyndelse i Sorgenfri og Virum, i det væsentligste afsluttet i Holte mellem Søllerød og Furesøen og indledt omkring Birkerød stationsby (jf. nedenfor).¹⁶² På samme tid havde forstadsdannelsen bredt sig fra den ældre Søborg Villaby i den østlige del af Gladsaxe Kommune frem til Bagsværd og omkring Tårnby og Kastrup, mens den var indledt i Herlev, Skovlunde og Ballerup.¹⁶³ Til gengæld var forstadsdannelsen på Vestegnen blot nået 2-4 km fra grænsen til Københavns Kommune og indledt omkring den hidtidige Glostrup stationsby (jf. nedenfor).¹⁶⁴

I samtlige af disse forstæder var villakvarterer også mest udbredt, men varierede i intensitet og i villaernes størrelse og kvalitet, som følge af forstadsbæltets sociale sammensætning (jf. ovenfor). På nær et sent etagebyggeri i det centrale Holte og Virum, var villakvarterne dominerede i

Nordforstæderne. I nogle af de øvrige forstæder var der opstået randetagebebyggelse langs de gennemgående veje (Søborg Hovedgade, Hvidovrevej og Amager Landevej), mens der i mange af disse i den sidste del af perioden var begyndt at fremvokse parkudlagte blokbebyggelser. Overvejende opført af almene boligselskaber med omfattende offentlig støtte, som også kom en del af det private etagebyggeri til gode.¹⁶⁵

Med hovedstadens næsten totale udbygning og forstadsdannelserne udviklede hovedstadsmetropolens sig i mellemkrigstiden og 40'erne dermed til en byregion med fire funktionelt forskelligartede byenheder: Centralbyen, de omliggende bylag med industri- og boligområder, boligforstæder og industri- og boligforstæder. Byenheder, der blev sammenbundet af interaktion mellem disse i henseende til produktionsfaktorernes bevægelighed og lokalisering, arbejdskraftspending og vare- og tjenestemobilitet inden for samme region.¹⁶⁶

Regionale rammebetingelser

Udover interaktionen mellem hovedstadsmetropolens byenheder, blev metropolen i takt med dens geografiske udbredelse mellem midten af det 19. århundrede og midten af det følgende i stadig højere grad omfattet af regionale rammebetingelser, der understøttede dens funktion som en byregion. Tidligst fik København og Frederiksberg et større antal private sporvejsseksaber, men efterhånden samledes de i et kommunalt sporvejssekselskab, der udlagde et finmasket net i hovedstaden med forbindelseslinjer til de fremvoksende nord- og amagerforstæder.

I forstæderne blev rutebilsbetjeningen til gengæld for det mest overladt til en række aktører: Private selskaber og vognmænd og DSB. På samme tid, som der etableredes et nærbanenet, der i 30'- og 40'erne omlagdes til S-banedrift og førtes ud til først nordforstæderne og til sidste til den yderste forstad (Ballerup) i Nordvestegnens tidlige forstadsdannelse.

Københavns og Gentofte Kommuner kom samtidig til at stå for vand-, elektricitets- og gasforsyningen i de to kommuner og senere i hver sin del af forstæderne. Herudover etableredes fælleskommunale spildevandsordninger, der først omfattede Københavns og Frederiksberg kommuner og siden de omliggende forstadskommuner. Selv om de to hovedstadskommuner og Københavns Amtskommuner opbyggede hver sine sygehusvæsen, blev de dog i mellemkrigstiden forbundet gennem særlige indlæggelsesaftaler. Herved opnåedes en større regional ensartethed i den fremvoksende hovedstadsmetropolis hospitalstilbud.¹⁶⁷

Hovedstadsmetropol og metropolopland

Med hovedstadsmetropolens stadig større geografiske udbredelse i den 100 år lange periode fra midten af det 19. århundrede, kom metropolen i meget vidt omfang til at forandre dens opland. Både det, der direkte berørtes hovedstadsmetropolens successive urbane spredning: Det centrale opland. Et område, som omfattede Københavnsegnens førindustrielle inderste rurale produktionszoner og de andre virksomheds- og bebyggelsesformer, der knyttede sig hertil og strakte sig fra Københavns indre bydel i afstande på op til 20 km ud i metropoloplandet.

Hertil kom den del af metropolens opland, som omfattede de områder, der lå udenfor dette område: Det perifere opland. De resterende del af Københavns Amtskommune, det meste af Frederiksborg Amtskommune og hele Roskilde Amtskommune. Et område, som bestod af åbent land, købstadsringens byer og de talrige stations- og landevejsbyer, der i et stort antal opstod i perioden.

I begge dele af dette metropolopland kom hovedstadsmetropolens vækst i perioden til at forandre det åbne lands jordbrug, råstofudnyttelse, rekreative udnyttelse og anvendelse til offentlige institutioner og anlæg. Hertil kom metropolens påvirkning af de oplandsbaserede byer i købstadsringen og de omliggende stations- og landvejsbyer. Forandringer, der ikke blot fulgte med metropolens vækstinerti, men forudsatte en gennemgribende udbygning af den landtransportbaserede infrastruktur, som Københavnseggen havde ved udgangen af den førindustrielle periode.

Trafikal infrastruktur

Af de øvrige regionale rammebetingelser, der i perioden tilvejebragtes af hensyn til hovedstadsmetropolens byregionale funktion, indgik også etablering af et overordnet jernbane- og vejnet. Ikke blot af betydning for nær- og S-banedrift og vejtrafik til/fra forstæderne, men også helt afgørende trafikforbindelserne til/fra og i metropoloplandet og det øvrige land.

Jernbaneanlæggenes guldalder

Lige på nær mindre skibsfart mellem dette oplands havnekøbstæder og mindre lokale anløbspladser, udgjorde jernbaneanlæggene ikke blot en trafikal revolution, men var fra midten af det 19. århundrede og frem til tiden efter første verdenskrig samtidig den nærmest enerådende landtransportform. Afgørende for person- og godstransport i et omfang og med en hastig, som ikke var set før hverken på landsplan eller i den fremvoksende hovedstadsmetropol og dens opland.

Allerede i 1847 var den første Vestbanestrækning (København-Roskilde) taget i brug, og inden 1880 udlagdes stambaner fra København til Helsingør, Hillerød og Frederikssund. Samtidig med at stambanen vest og syd for Roskilde forlængedes til Korsør og som en Sydbane til Masnedsund og en Nordvestbane til Kalundborg.

Som samlingspunkt for landets banenet førte det på samme tidspunkt og frem til etableringen af den nuværende Københavns Hovedbanegård (1911) til, at banelinjerne hertil udvides og omlagdes af flere omgang helt ude fra Vigerslev i vest og til Hellerup i nord. Herved fik København to tidligere hovedbanegårde (1847 og 1863), der nedlagdes hver gang banelinjerne omlagdes.

Mens de sidste dele af dette stambanenet færdiggjordes, åbnedes i metropoloplandet de første sidebaner. I 1879 fra Køge til henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig i 1879 og året efter fra Hillerød til Kagerup (Gribskovbanen). Behovet for en betydelig udvidet transportkapacitet fra kalkforekomsterne på Stevn til København og hovedstadens udnyttelse af skovbruget i Nordsjælland lå bag disse baneanlæg.

Samme hensyn og muligheden for den fremvoksende hovedstadsmetropols udnyttelse af andre råstofforekomster og jordbruget i hele det nordøstsjællandske område lå bag de efterfølgende sidebaneanlæg. I 1896-1897 forlængedes Gribskovbanen til henholdsvis Gilleleje og Helsing på sammen tid, som der anlagdes en jernbane mellem Hillerød og Frederiksværk.

Nærmere den fremvoksende hovedstadsmetropol oprettedes i 1906 en bane fra Lygtekvarteret, der lå lige uden for Nørrebro, til Slangerup og Farum, og året efter Amagerbanen fra Amagerbro til Dragør. I 1916 forlængedes jernbanen til Frederiksværk til Hundested, året efter åbnedes en bane mellem Køge og Ringsted, og i 1924 forlængedes Gribskovbanen fra Helsing til Tisvildeleje.

I selv hovedstaden afsluttedes de omfattende jernbaneanlæg i 1930 med en ny godsbanering fra Hellerup, via de københavnske brokvarterers yder dele og det vestlige Frederiksberg, til Vestbanen i Vigerslev. Hvorfra, der også skabtes forbindelse til en tidligere anlagt godsbane, der gik gennem det sydlige Valby, dets store industrikvarter og syd om Vestre Kirkegård, hvorfra den løb gennem det vidtstrakte godsbaneterræn nord for Sydhavnen og Kalvebod havn og frem til godsbanegården (1895) ved Bernstorffsgade.

Med denne godsbanes inderste linjeringføring og omlægning af Nord- og Kystbanerne, via Østerport med den nedgravede Boulevardbane til København H, knyttedes de to stambabaner til de meget omfattende havneanlæg, der udlagdes på sammen tid: Nord- og Frihavnen, den udvidede inderhavn, Kalvebod- og Islands Brygge havnene og sidst Sydhavnen. Havneanlæg, hvorigennem en meget betydelig del af landets eksport og import gik, og hvor en betydelig del af det store antal dampskibe i den nationale rutetrafik lagde til.

En afgørende forudsætning for både meget kraftigt stigende ind- og udførsel af samtlige varegrupper og mobiliteten af disse mellem hovedstadens forskellige godsbanegårde, meget store havneområder, fabriksanlæg og kommunale forsyningsværker med tilslutningsspor samt stationerne såvel i det centrale oplands spirende forstæder og landdistrikter som i stationsbyer, købstadsringen og det åbne perifere opland.¹⁶⁸



Den udvidede firesporede Roskildevej i Rødovre en gang i midten af 40'erne (Rødovre Kommunes Lokalhistoriske Samling)

Det regionale vejnets udbygning

Nåede hovedlandevejstrafikken sit foreløbige klimaks, da de sidste strækninger efter en næsten 100 år lang anlægsperiode udlagdes i landets yderst udkant i 1860'erne, havde landspolitikerne allerede med de tidligste jernbaner mistet troen til hovedvejenes fremtid. Ved en ændring i vejlovgivningen i 1867 nedlagdes hovedvejene som vejkategori, mens disses vedligeholdelse og nyanlæg blev overladt til amtskommunerne. De var blevet oprettet med landkommunalanordningen (1841) og havde i forvejen ansvaret for de øvrige landeveje, som hovedvejene nu også blev en del af.¹⁶⁹

Trods denne nedprioritering af det overordnede vejvæsen, gennemførtes ganske vist i starten af periode mindre landevejsudvidelser rundt om i landet, men mestendels blev det her og i metropoloplandet blot til vedligeholdelse og mindre forbedringer af de smalle landevejes belægning.¹⁷⁰ Selv om de første motoriserede køretøjer sås i tiden omkring århundredskiftet, blev disse vejforhold først en udfordring fra tiden omkring første verdenskrig, hvor der markedsførtes flere og større personbiler og ikke mindst lastbiler og rutebiler, der kunne transportere større gods- og passagermængder.

Fra dette tidspunkt og videre i de følgende årtier øgedes således antallet af motoriserede individuelt og kollektivt befordrende køretøjer i hovedstaden og forstæderne i Gentofte Kommune nærmest eksplosivt (tabel 7). Særligt for lastbilernes vedkommende, men også voldsomt for så vidt personbiler og betragteligt for motorcykler. En tendens, som, om end mere moderat, også gjorde sig gældende i andre dele af den fremvoksende hovedstadsmetropol og dennes opland, her lagde et betydeligt pres på landevejssystemet og krævede gennemgribende foranstaltninger.¹⁷¹

Tabel 7. Indregistrerede motorkøretøjer, hovedstaden og Gentofte Kommune, 1915-1950, Index: 1915=100.

	1915	1920	1930	1940	1945	1950
Personbiler	100	268	931	1643	1282	1717
Lastbiler	100	463	1324	1819	1711	2419
Motorcykler	100	184	307	472	373	561
Total	100	284	691	1095	897	1250

Kilde: Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1934, s. 88, 1940, s. 93 og 1951, s. 1 og 92.

Allerede i løbet af den sidste del af det 19. århundrede havde de to hovedstadskommuner gennemført en koordineret udlæggelse af gennemgående radiale og koncentriske hovedgader. Mens Københavns Kommune i de i 1901-1902 indlemmede distrikter i mellemkrigstiden og 40'erne udlagde et tilsvarende gade- og vejnet. I dette indgik betydeligt udvidede gader, der førtes frem til grænsen til de tilstødende forstadskommuner i Københavns Amtskommune.

I form af en 42 m bred Lyngbyvej, Frederiksborgvej, Frederikssundsvej og Roskildevvej, der begge udvidedes fra 13 til 25 m, og for sidstnævntes vedkommende på det sidst stykke fik karakter af en 35 m bred firesporet vej. Endelig opgraderedes en oprindelige bivej (Gl. Køge Landevej) til en ny sydgående udfaldsvej med en bredde på 28 m.¹⁷²

Havde de kommunaløkonomisk og forvaltningsmæssigt stærkere hovedstadskommuner også på vejområdet flere ressourcer til at håndtere deres del af de udfordringer, der også på vejområdet fulgte med den fremvoksende hovedstadsmetropol, kneb det for Københavns Amtskommune. Landspolitisk var der dog længe en vis reservation i forhold til de midler, som vejtrafikken krævede både i metropoloplandet og i landet som helhed, men med flere og større bil- og benzinafgifter opbyggedes statslige refusionsordninger til den opgradering af landevejssystemet, som den øgede motoriserede trafik krævede.

Hertil kom fra 1931 statslige vejfondsmidler til særlige vejprojekter og senere i 30'erne og ind i det nye årti midler til offentlige beskæftigelsesarbejder, som fandt god anvendelse ved de arbejdsintensive opgaver på vejområdet. Selv om landevejvæsenet forsat forblev amtskommunalt, sikrede statens sig gennem disse subsidier en langt større indflydelse på landevejenes videre udvikling.

Som følge af det særligt stærke trafikpres på landevejene i den fremvoksende hovedstadsmetropolis forstæder, fik Københavns Amtskommune ikke blot de sædvanlige refusionsmidler, der dækkede to tredjedele af vejudgifterne, men tillige særligt høje bidrag fra vejfonden. Midlerne anvendtes i første omgang til at udvide og til med asfalt eller beton at befæste de eksisterende landeveje. Således at de sammen med de tilsvarende udvidelser, der gennemførtes inde i Københavns Kommune, kunne forsætte som radiale udfaldsveje ud til forstæderne og videre ind i de tilstødende amtskommuner.

Fra kommunegrænsen nord for Emdrup forsattes således Lyngbyvej med samme udformning som på den københavnske del som en firesporet vej frem til Lyngby, mens Frederiksborgvej udvidedes på strækningen nord for Søborg Hovedgade. Ude i Herlev forsattes Frederikssundsvej med samme bredde som på det yderste stykke af den københavnske del og Roskildevej fra Rødovre som en firesporet vej med midterrabat helt ud til Hedehusene. Mellem Charlottenlund og Springforbi udlagdes en bred strandvej, og i forlængelse af den københavnske del førte Københavns og Roskilde amtskommuner Gl. Køge Landevej i samme bredde videre ned til Køge, hvorfra landevejen forsatte til Vordingborg.

Udfaldsveje, der, koordineret med hovedstadsmetropolens anden regionale landevejsaktør (Københavns Kommune), kom til at stå i forbindelse med helt tilsvarende gadeanlæg, der førte frem til hovedstadens mere centrale dele, og som var afgørende for ikke blot den lokale motoriserede trafik og sporvejs- og trolleybusruter mellem hoved- og forstad. Men også for den vejbårne person- og godstrafik til/fra både metropoloplandet og resten af landet.¹⁷³

Selv om udfaldsvejene ikke opgraderes på samme måde som i Københavns Amtskommune i det perifere metropolisopland i de tilgrænsende amtskommuner, blev landeveje dog her asfalteret og udvidet eller omlagt på kortere trækninger. Herved kunne de radiale udfaldsveje fra Københavns Amtskommune forsætte videre til Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og fra sidstnævnte videre til Kalundborg og Korsør. Samtidig med at der skete en opgradering af landevejene mellem det perifere oplands købstæder. Veje, der ligesom i Københavns Amtskommune blev i stand til at dække den stigende individuelle trafik, men i særlig grad de større og flere lastbilstransporter og rutebillinjer, som blev drevet af DSB, privatbaneselskaberne og private vognmænd¹⁷⁴

Det åbne lands jordbrug

Trods den specialisering, der kendetegnede jordbruget i den førindustrielle Københavnsegn i den første halvdel af 1800-tallet og de forandringer, som fulgte efter i de følgende 100 år i metropoloplandets landbrug, undergik det de samme konjunkturelle og strukturelle bevægelser, som satte sig igennem i erhvervet i det øvrige land.

Landbrugets konjunkturelle og strukturelle forandringer

Således en forsat kornsalgperiode frem til omkring 1870 med stigende produktion og indkomster til følge. Fremmet af at landbrugsvarer med jernbane kunne transporteres i større mængder og over

længere afstande til industriel forarbejdning i købstædernes og Københavns dampmøller eller udslibning til eksport i havne samme sted.

Mens visse dele af landets landbrug i et vist omfang omstilledes til sukkerroeproduktion i 70' og 80'erne, gik denne proces uden om metropoloplandet, der til gengæld blev en del af den landsomfattende omlægning til animalsk produktion fra slutningen af århundredet. Et produktionsgrundlag for de følgende mere end 50 års landbrugsudvikling, der understøttedes af jernbane- og vejtrafikkens ikke blot større kapacitet, men også dens hurtigere fremførelshastighed, hvorved visse landbrugsvarer (mælkeprodukter og grøntsager) ikke som tidligere fordærvedes af længere transportafstand.

En udvikling, der ledsagedes af en industriel forarbejdning af produktionen (andels- eller privatejede mejerier og slagterier), som forlængede animalske produkters holdbarhed, yderlige øgede indkomstdannelse og førte til oprettelse af nye husmandsbrug. En driftsform, der var mere egnet til den animalske produktion og statsunderstøttedes i 1899, 1919 og i 30'erne.

Landbrugets konjunkturelle og strukturelle forandringer førte tillige til en betydelig udvidelse af det dyrkede areal, som også i metropoloplandet udjævnede forskellene mellem ager- og skovbygderne. Hertil føjede sig forbedrede gødningsformer, kraftige landbrugsredskaber og endelig ny teknologi til høstarbejde.¹⁷⁵

Trods disse forandringer, som størstedelen af det åbne lands befolkning omfattedes af, udviste dens andel af det samlede folketal en vigende tendens i den sidste halvdel af det 19. århundrede både i landet som helhed og metropoloplandet. På samme tid, som folketallet øgedes i den fremvoksende hovedstadsmetropol, købstadsringen og tidens nye stations- og landevejsbyer.

Tabel 8. Befolkningen i de tre hovedstadsamtskommuner, 1901-1950, Index: 100=1901

	Stationsbyer m.m.	Landdistrikter	Købstadsringen	Hovedstadsmetropolen
1901	100/11,3	100	100	100
1911	147/17,2	90	132	121
1921	203/25,9	73	168	147
1930	242/30,5	69	204	168
1940	289/35,8	65	216	199
1950	513/50,4	64	223	231

Kilde: Statistisk Årbog: 1904, s. 6, 1913, s. 4, 1923, s. 6, 1933, s. 6, 1943, s. 7, 1953, s. 6. Danske byers folketal 1801-1981, Statistiske Undersøgelser, nr. 42, 1985, s. 8-9, 13 og 8-19. Statistisk Årbog for København m.m., 1989, s. 262. Procentsatsen til venstre for skråstregen angiver stationsby- og landevejsbyer andel af den samlede befolkning i landdistrikter.

En proces, der forstærkedes i den første halvdel af det følgende århundrede, hvor landbefolkningen i hele metropoloplandet reduceredes med 36 procent, mens folketallet udviste betydelige vækstrater for den urbane befolknings vedkommende (tabel 8)

Mest i stations- og landevejsbyerne, der som udgangspunkt havde et beskedens folketal og noget mindre i købstadsringen, som i udgangspositionen samlet havde en væsentlig større befolkning. Mindst i den fremvoksende hovedstadsmetropol, som følge af hovedstadens tidlige meget store befolkningsvolumen.

Tabel 9. Befolkningen i de tre hovedstadsamtskommuner, 1901-1950, Index: 100=1901.

	Københavns Amtskommune		Frederiksborg Amtskommune		Roskilde Amtskommune	
	Stationsby m.m.	Landdistrikt	Stationsby m.m.	Landdistrikt	Stationsby m.m.	Landdistrikt
1901	100/20,2	100	100/12,7	100	100/1,8	100
1911	127/33,4	64	171/17,5	94	173/2,9	103
1921	158/52,3	36	187/26,5	78	596/11,4	101
1930	195/52,3	32	229/29,5	74	897/12,1	99
1940	223/79,9	25	285/35,5	69	932/17,1	94
1950	301/85,5	10	610/51,5	70	1188/22,3	91

Kilde: Statistisk Årbog: 1904, s. 6, 1913, s. 4, 1923, s. 6, 1933, s. 6, 1943, s. 7, 1953, s. 6. Procentsatsen til venstre for skråstregen angiver stationsby- og landevejsbyers andel af den samlede befolkning i landdistrikter.

Trods denne generelle tendens udviste periodens befolkningsudvikling betydelige regionale variationer (tabel 9). Mindst udtalt i Frederiksborg og Roskilde amtskommuner, hvor landdistrikternes befolkning i perioden reduceredes med henholdsvis 30 og 9 procent. Med ikke mindre end 90 procent derimod meget markant i København Amtskommune, der omfattede metropoloplandets centrale del og den inderste del af dets perifere del.

Det centrale opland

I de første årtier efter midten af 19. århundrede syntes landbrugsproduktion i det centrale metropolopland at have fulgt erhvervets almindelige udviklingstrend og den særlige specialisering, der var udviklet i den førindustrielle periode. Således kornproduktion og en udstrakt grad af leverancer af grøntsager og mælk til København.¹⁷⁶ Udover de betydelige og stigende mængder, der kunne afsættes i Københavns Kødby (1878), blev dette oplands rurale produktionsspecialisering til gengæld endnu mere udtalt fra århundredes slutning.

På dette tidspunkt blev det almindeligt, at der på gårdene etableredes en primitiv form for mejeridrift, idet fløden her adskiltes fra mælken inden de to produkter førtes til hovedstadens mælkeudsalg, bagerier, hoteller, restauranter og private husholdninger eller forretninger i de tidligste forstæder. Samtidig med at der til samme afsætningsmarked dannedes særlige mælkeforpagterordninger, som indebar, at gårdene solgte mælken til en forpagter.

Disse rådede for det meste over eget hus med en rummelig kælder, hvor mælken blev oparbejdet og forarbejdet på samme måde som på gårdmejerierne. Ofte var der til de små bedrifter tilknyttet et svinehus, hvis lille grisebestand fodredes med mælkeaffald (bl.a. valle), og det køkkenaffald og den bærmælk som mælkeforpagterne hjemtog fra restauranterne i hovedstaden, når de var her for at afhænde mælkeprodukter.

Som følge af den korte afstand hertil og af hensyn til flødens og mælkens holdhed blev ordningerne med gårdmejerier og mælkeforpagtere særdeles udbredt i det centrale metropolopland og hindrede, at der her opstod andelsmejerier, som blev stærkt udbredt både i metropolens perifere opland og i landet som helhed.¹⁷⁷ Ikke desto mindre kunne de små mejeribedrifter i længden ikke klare sig i den konkurrence, som udgik fra hovedstadens tre stormejerier og mindre private mejerier, og opløstes fuldstændigt efter gennemførelsen af den storkøbenhavnske mælkeordning i 1940.

To af hovedstadens stormejerier blev oprettet og drevet på privatkapitalistiske grundlag på et af Frederiksbergs nyudlagte industri kvarter: Dels Det Danske Mælke-Compagni (1895), der havde overtaget Københavns Mælkeforsyning og forsatte driften her under navnet Mejeriet Solberg og siden opkøbte andre privatejede mejerier i hovedstaden og metropoloplandet. Dels Trifolium

(1901), der var oprettet af modermejeriet i Haslev, foretog tilsvarende mejeriopkøb som konkurrenten og rådede over en mælkebedrift i Høje Taastrup Sogn.¹⁷⁸



Mejeriet Solbjerg i Sindshvilekvarterets industriquarter ned mod Frederiksberg Banegård, 1936. Et af hovedstadens stormejerier, der underminerede grundlagt for de små mælkerier i det centrale metropolopland (Frederiksberg Stadsarkiv).

Det tredje stormejeri, Enigheden, var, foranlediget af en arbejdskonflikt på Københavns Mælkeforsyning, oprettet i 1897 af den socialdemokratiske arbejderbevægelses kooperation, hvis virksomheder siden stod bag anden fødevarerindustri, hovedstadsmetropolens brugsforeninger, størstedelen af de almennyttige boligselskaber og håndværksproduktion. Enigheden opkøbte senere Lautrupgård i Ballerup (1922), der hurtigt fik en stor besætning af malkekvæg og senere blev til et mønstermejeri til fremstilling af børnemælk.¹⁷⁹

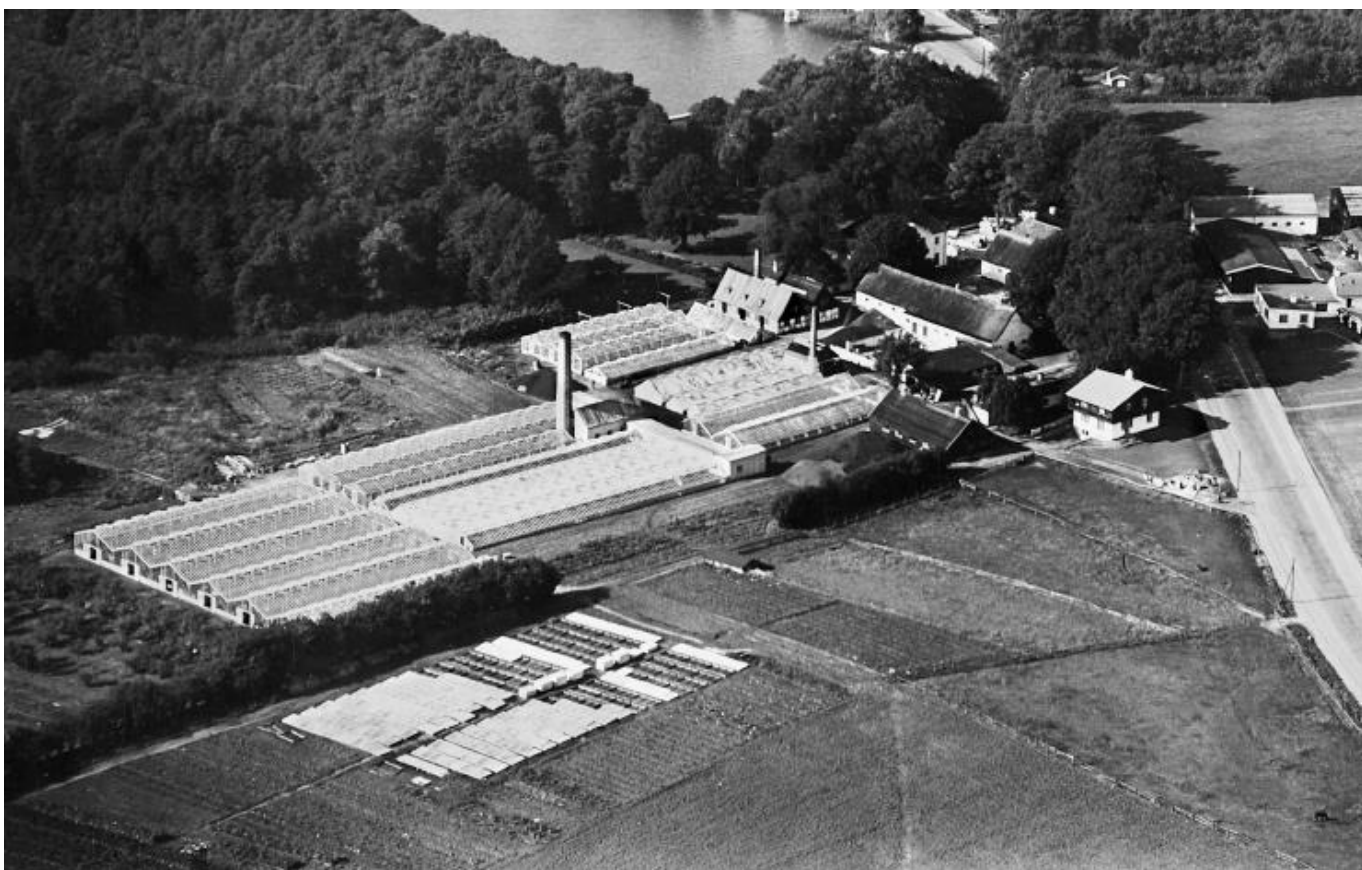
Udover de tre stormejerier oprettedes tillige på samme tid og på privat initiativ et stort antal mindre mejerier, der tillige påførte de tilbageværende gårdmejerier og mælkeforpagtere konkurrence og sammen med disse i slutningen af 30'erne bragte det samlede antal mejerier i i hovedstadsmetropolen op på 108. Med de mange producerende og mellemhandlende aktører kunne forskellen mellem den pris mælk, som forhandlede til forbrugerne, og den pris, den indkøbtes til ved stalddøren, i slutningen af 30'erne opgøres til over 100 procent.

For at reducere fødevarers andel i de brede lags budget, var det for den socialdemokratiske ledede regering da også afgørende at nedbringe denne store prisforskel. Med dette formål gennemførtes i 1939 lovgivning, der førte til den betydelige velfærdsstatistiske regulering af produktionsleddet og detailhandlen, som markeds kræfter ikke havde kunne udvirke. I Rigsdagen var lovforslaget blevet mødt med betydelig modstand fra Venstre og det højreorienterede Bondepartiet, men det sikredes i kraft af det flertal, som Socialdemokratiet og Det radikale Venstre havde opnået i Landstinget tre år før.¹⁸⁰

Til lovgivningens implementering nedsattes året efter et kommunalt mælkeudvalg med repræsentanter for kommunerne i hovedstadsmetropolens centrale opland. Med det resultat at det store antal små mejerier reduceredes til 16 engrosmejerier, der i størrelse, teknologisk og beliggenhedsmæssigt var mest egnede til stordrift for så vidt mælks indførelse, behandling, forhandling og udbringning til mælkeudsalg i hver sin del af den fremvoksende hovedstadsmetropol.

For disse udslags vedkommende førte den storkøbenhavnske mælkeordning desuden til, at deres antal på 3.500 reduceredes til 1628 udslag, hvor af 411 var bagerforretninger, mens resten af omfattede ismejerier, der udover mælkeprodukter forhandlede bøttesmør, fedt, æg og is til tidens isskabe. Med indgrebene i både produktions- og forhandlerleddet reduceredes forskellen mellem mælks indhandlings- og udsalgspris til 40 procent i 1949.¹⁸¹

Var en betydelig del af det traditionelle jordbrug i den sidste del af det 19. århundrede således blevet fortrængt af bedrifter med overvejende malkekvæg, forstærkedes denne forandringsproces i det centrale metropolopland efter århundredskiftet. Ikke blot som følge af den nævnte erodering af grundlaget for de to former for lokale mælkerier, men også som konsekvens af de stigninger i ejendomsskatter, der fulgte af de forøgede jordpriser, som udløstes af de første forstadsdannelser og udstykninger til yderligere sådanne.



Nybrogårds Handelsgartneri 1956, Gladsaxe Kommune (Gladsaxe Byarkiv)

Afgørende for at bønderne selv slog ind på eller bortsolgte- eller forpagtede jorden til den mere intensive jordbrugsform, som gartneri udgjorde. Dette blev dermed det helt dominerende jordbrugserhverv i det centrale metropolopland og førte bl.a. til, at der alene på Amager og i Hvidovre i 30'erne var henholdsvis 57 og 36 gartnerier.

I form af handelsgartnerier, der i stedet for den tidligere udbredte frilandsdyrkning udlagde store områder med drivhuse og mistbænke til dyrkning af grønsags-, frugt og blomster-produkter, som afhændedes på de københavnske torve og i særlig grad på grønttorvet, hvorfra der distribueredes til større dele af detailhandlen i hele metropolens område. Dermed et glasdækket landskab, der i den første tid voksede op parallelt med udstykninger til videre forstadsdannelse. En urbane proces, der

fra 30'erne også begyndte at fortrænge gartnerierne. I takt med grundenes bebyggelse og forstadsdannelsens yderligere udbredelse, øgedes både ejendomsskatter- og priser i et omfang, som også gjorde gartneridrft urentabel.¹⁸²

Det perifere opland

Med det resultat, at gartnerier forflyttedes til eller nyetableredes i den inderste del af det perifere metropolopland, der grænsede op til det centrale opland. Frem mod midten af århundredet blev gartneridrft således udbredt bl.a. i Vallensbæk, Herstedernes, Ballerup- Måløv, Ledøje-Smørum, Værløse, Torslunde-Ishøj og Greve-Kildebrønde sognekommuner.

Grænseområdet mellem de to metropoloplande blev da heller ikke så skarp indenfor mælkeproduktionen. Både i Herstedernes, Vallensbæk og Ballerup-Måløv sognekommuner fandtes mælkeforpagtere i slutningen af det 19. århundrede, og år 1900 organiserede de sig i Mælkehandlerforeningen for København og Omegn.

Ikke desto mindre ramtes de og gårdmejerierne også af konkurrencen fra stormejerierne i hovedstaden og de mindre private mejerier i det centrale metropolopland, der fortsatte efter den storkøbenhavnske mælkeordning. Til gengæld klarede malkekvægsbedrifterne sig i den øvrige Hedeboegn ved specialisering i ost- og smørproduktion og salg af æg.

Mindre specialiseret blev jordbruget til gengæld i den ydre del af det perifere opland i den resterende del af Frederiksborg amtskommune og i Roskilde amtskommune, hvor udviklingen i højere grad flugtede med tendensen i erhvervets konjunkturelle og strukturelle forandringer. Selv om leverance af hø og halm til hestehold forsvandt i takt med den motoriserede landtransport, rettede en betydelig del af områdets hidtidige korn- og kartoffelproduktion sig stadig mod metropolens område. Det samme blev tilfældet for den animalske produktion, der forarbejdes på andelsvisneslagterier i nogle af købstadsringens byer og i andelsmejerier i landdistrikterne.

Afgørende blev udbygningen af den trafikale infrastruktur, der som førnævnt bevirkede, at disse produkter i et langt større omfang og med en signifikant højere hastighed kunne føres over større afstande. Medvirkende til, at den stærkt lokalt bundne specialisering af landbruget i den ydre del af den førindustrielle Københavnsegn i stadig større omfang opløstes fra slutningen af det 19. århundrede. Tillige afgørende for, at der i det perifere metropolopland kunne opstå nye jordbrugsproduktioner, som f.eks. flugtplantager og noget så specielt som et løggartneri og en champignondyrkningsanstalt uden for henholdsvis Roskilde og Slangerup.¹⁸³

Det åbne lands råstoffer og industrivirksomheder

Mens en række af de tidligere industrimanufakturer fra midten af det 19. århundrede blot omstilledes til egentlig industriproduktion baseret på først dampkraft og siden elektricitet, blev resten af metropoloplandet i perioden genstand for en omfattende industrielle forarbejdning af dets naturgivne ressourcer. En proces, der satte sig markante spor i landskabet og blev en følge et forsat behov for lokalt produceret brændsel og navnlig forskellige former for materialer til jernbane- og vej anlæg og det gigantiske byggeri, som fulgte med den fremvoksende hovedstadsmetropol.

Brændselsproduktion

Selv om fossile brændsler efterhånden blev helt dominerende til energi- og varmeproduktion, fortsatte udvindingen af metropoloplandets ressourcer til brændsel et stykke ind i perioden. Kulsvidning førtes således videre bl.a. i Gribskov, omkring Ølsted, Karlebo og Hillerød, hvor

navnlig husmænd ernærede sig ved denne virksomhed helt frem til 70'erne, hvor produktionen stilnede af.

En følge af at tørveskæring havde vundet yderligere udbredelse i betydelige dele af det perifere metropolopland i store dele af Nordsjælland. Bl.a. mellem Farum og Slangerup, øst for Frederikssund og Frederiksværk samt på Hillerødeggen og Halsnæs, mens de største tørveskæringsområder blev Gribskovs moser og Norvestegnen nordvest for Ballerup. Ikke desto mindre fremstilledes også tørv i det centrale metropolopland (Hørsholm, Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe sognekommuner) og i den umiddelbart tilstødende del af det perifere opland: Vallensbæk og Ballerup-Måløv sognekommuner.

Ved tørveskæringen blev tørven fra starten skåret fra overfalden, men efterhånden anvendtes maskiner til opgravning og æltning af tørven, mens den med henblik på tørring blev udlagt manuelt i opførte tørvelader. I de egne, der lå nærmest hovedstaden, blev de færdige tørv kørt hertil af producenterne, der herfra hjemtog animalsk affald som gødning til landbruget. Fra Gribskov blev tørven sammen med skovens brænde derimod forsat fragtet ad Esrum Kanal for fra Dronningmølle at blive sejlet til København. Med udlægget af Gribskovbanen overtog denne transporterne til Hillerød og derfra til København. Helt tilsvarende som de øvrige baner gennem tørveskæringsområderne: Frederikssunds-, Slangerup- og Nordbanenerne.

Med de større og dermed også billigere importerede mængder af stenkul og bl.a. gasværkernes koksproduktion, undermineredes grundlaget for metropoloplandets tørveproduktion frem mod århundredskiftet. Ikke desto mindre fik erhvervet, som følge af manglen på fossile brændsler et opsving under de to verdenskrige.¹⁸⁴

Savværker

Mens træ til hus- og skibsbygning og møbelfremstilling oprindeligt blev skåret op produktionsstedet, førte industrialisering til, at der opstod en egentlig savværksindustri. Fra 70'erne og frem til århundredskiftet fik den et meget betydeligt opsving, idet antallet af savværker i landet øgedes fra 22 til 288. Størsteparten opstod ikke desto mindre i metropolandets, som følge af hovedstadsmetropolens store byggeri. I den tidligste fase blev træet på savværkerne skåret op med håndkraft. For senere af blive behandlet af motoriserede save og afretningsmaskineri først drevet af dampmaskiner og senere i perioden af elektromotorer.

Selv om der op i den første del af det nye århundrede kom nye savværker til, blev tilvæksten af sådanne ikke så kraftig som tidligere. Stærkt medvirkende blev anvendelsen af mobilsavværker, der drevet af mindre dampmaskiner og senere forbrændingsmotorer kunne flyttes til de af skovene, hvor træhugsten skulle finde sted.

Tabel 10. Procentvis fordeling af savværker, 1920-1950, metropoloplandets amtskommuner

Københavns	Frederiksborg	Roskilde
10,5	65,8	23,7

Kilde: Se note 194

Som følge af den fremvoksende hovstadsmetropols udbredelse og skovenes lokalisering var alene en tiendedel af de savværker, der var i drift i perioden 1920-1950, beliggende i Københavns Amtskommune del af metropoloplandet. Blandt disse var Hareskov Savværk (1909), der både havde et tipogsnet inde i skoven og et sidespor til Slangerupsbanen, det største.

Med de sammenhængende skovområder fra Hornsherreds rod og frem til egnen syd for Køge, var knapt en fjerdedel af periodens savværket lokaliseret til Roskilde Amtskommune med Hvalsø Savværk (1935) som det største. I kraft af Nordsjælland betydelig skovkoncentration opnåede Frederiksborg Amtskommune derimod en andel på næsten to tredjedel af savværkerne i metropoloplandet. Et af de største og ældste blev her Kagerup Savværk (1886), hvis oprettelse blev fremmet af udlæggelsen af den første del af Gribskovbanen få år før.

Savværket fik da også et særligt sidespor og opbyggede en meget betydelig produktionskapacitet. Da efterspørgslen efter træuld øgedes ikke blot til møbelpolstring, men også som pakkemateriale på svineslagterier og æggepakkerier, opførtes i tilknytning til Kagerup Savværk tillige en træuldsfabrik (1902).¹⁸⁵



Kagerup Savværk, 1925 (Gribskov Arkiv)

Grusgravning

Mens grus- og sandgravning hidtil have været begrænset og omfattede bønderes udgravning i en nærliggende bakke, blev grus- og sandfrembringelse fra slutningen af det 19. århundrede særdeles udbredt i metropoloplandet i form af en organiseret produktion. I første omgang i store grave i de rige forekomster mellem Lyngby og Bagsværd og nord for. I Søllerød Sognekommune opstod således seks mindre grus- og sandgravninger og i Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe sognekommuner 11 større.

Også en følge af den fremvoksende hovedstadsmetropols storbyggeri, men tillige som et resultat af de omfattende anlæg af jernbaner og udvidelse af eksisterende veje. Med forstadsdannelsen i denne del af det centrale metropolopland lukkedes imidlertid disse anlæg i 40'erne, hvorved grus- og sandindvinding i særlig grad koncentreredes til områder ved Hedehusene og vest for Farum.

Ved Hedehusene var der i 90'erne etableret to grusgrave, der med de følgende årtiers udvidelser kom et at omfatte et 15 km² stort sammenhængende grusgravsområde, som afgrænsedes af linjeføringen mellem Hedehusene, Reerslev, Stærkende, Tune og Vindinge. I starten gavnedes med håndkraft, mens gruset med hestevogne kørtes til Hedehusene Station.

Forhold, der ændredes markant, da grusgravsområdet blev overtaget af Korsør Stenforretning (1926), hvorefter der i bunden af grusgravene opstilledes Nordens største mobile knuse- og gravemaskine, som var fremstillet F.L. Smidth, og sorteringsmaskiner. Fra gravene og op til og på terræn udlagdes samtidig et fintmasket tipvognsbanenet, hvorved produktionen med motorlokomotiver blev trukket til det område, hvor den med motorlastbiler enten førtes til stationen eller metropolens forskellige byggepladser.



I et af Hedehusenes grusgrave, 1917 (Byhistorisk Samling og Arkiv i Høje-Taastrup Kommune).

På licens fra det amerikanske moderselskab Baldwin-Hill Co i New Jersey producerede Korsør Stenforretning i tilknytning til grusgravene fra 1936 desuden rockwool, der ikke blot solgtes i Danmark, men også eksporteredes til det øvrige Skandinavien og Tyskland. Mineralulds-fabrikken kom til at ligge på grusgravens nordskrånt ud til Roskildevej og kunne udnytte gravens ressourcer. I de første år med en forholdsvis beskeden produktion, som i efterkrigstiden siden skulle blive kolossal.

Ligesom ved Hedehusene førte undergrundens råstoffer vest for Farum til en betydelig og varieret produktion. Området opkøbtes 1893 af det nyetablerede Farum Kalkværk, der under det senere navn Sten- og Gruskompaniet her kom til at stå for både tegl- og kalkværker og sten- og grusgravning.

Mens gasudvindingen i staten havde samme karakter som i Hedehusene, blev der i grusgravene vest for Farum tildigt anvendt en grave- og skærveknusningsmaskine og samtidig udlagt et net af tipvognsbaner. I 1899 etableredes desuden et 800 m langt smalsporsnet mellem kalkværket og teglværket, der sammen med grus-, sten- og legravene indgik i det samlede produktionsområde.

Da hestevognstransporterne med de tunge læs med grus, sten og kalk til den nærmeste station i Allerød, hurtigt blev helt utilstrækkelig i takt med den stærkt stigende produktion, udlagde Farum Kalkbrud i år 1900 en 7 km lang normalsporet jernbane fra denne station og frem til og gennem virksomhedens produktionsområde. Til varetagelse af kørslen erhvervedes et antal brugte damplokomotiver, grusvogne og et par primitive personvogne til befordring af arbejderne.

Banen til Allerød Station blev dog overflødig, da Slangerupbanen (1906) kom til at løbe direkte gennem Farum Kalkbruds produktionsområde. Til gengæld blev der til denne mere direkte jernbanelinje udlagt et 600 m lagt sidespor.¹⁸⁶

Med den stærke koncentration af grusgravning ved Hedehusene og vest for Farum blev tilsvarende virksomhed begrænset andre steder i metropolområdet. Dog kunne Roskilde Amtskommune, som følge af de geologiske forhold mønstre seks yderlige større grusgrave, mens der i perioden alene oprettedes to i Frederiksborg Amtskommune.¹⁸⁷

Teglværker.

Den fremvoksende hovedstadsmetropols byggeri førte også fra midten af det 19. århundrede til, at der etableredes en omfattende teglværksindustri i metropolområdet. På samme tid, som teglproduktionen gik fra anvendelse af små firkantede ovne til ringovne, der bestod af en ringformet muret kanal med en række åbninger i ydersiden og aftrækskanaler, der førtes til en høj skorsten.

Denne opbygning bevirkede, at fyldning, brænding, afkøling og tømning af sten kunne foregå samtidig forskellige steder i ovnen. Idet ovnens enkelte afsnit lukkedes midlertidigt med murværk. En teknologi, der førte til en markant produktions- og kvalitetsmæssige forbedring, på samme tid som der opnåedes en betydelig reduktion i brændselsforbruget.

En teknologisk udvikling, der også kom til at omfatte udvindingen af råstoffet i de betydelige lergrave, som omgav teglværkerne. I begyndelsen af perioden blev leret udgravet i hånden og ført til teglværkerne på hestevogne. En form, som også anvendtes ved den øvrige råstofindvinding i metropolområdet, men som også for teglproduktionen undergik betydelige forandringer.

Efterhånden indsattes således stadig større gravemaskiner og tipvognsbaner til at transportere leret frem til teglværket. De ældste teglværker var i nogle tilfælde placeret ved kysten, hvorved produktionens videre transport kunne gennemføres ad søvejen. Langt de fleste af de nyere værker blev dog lokaliseret tæt ved nærmeste jernbane, og de større havde ofte et net af tipvognsbaner fra lergravene til produktionsstedet og til dette desuden tilslutningsspor til disse baner.

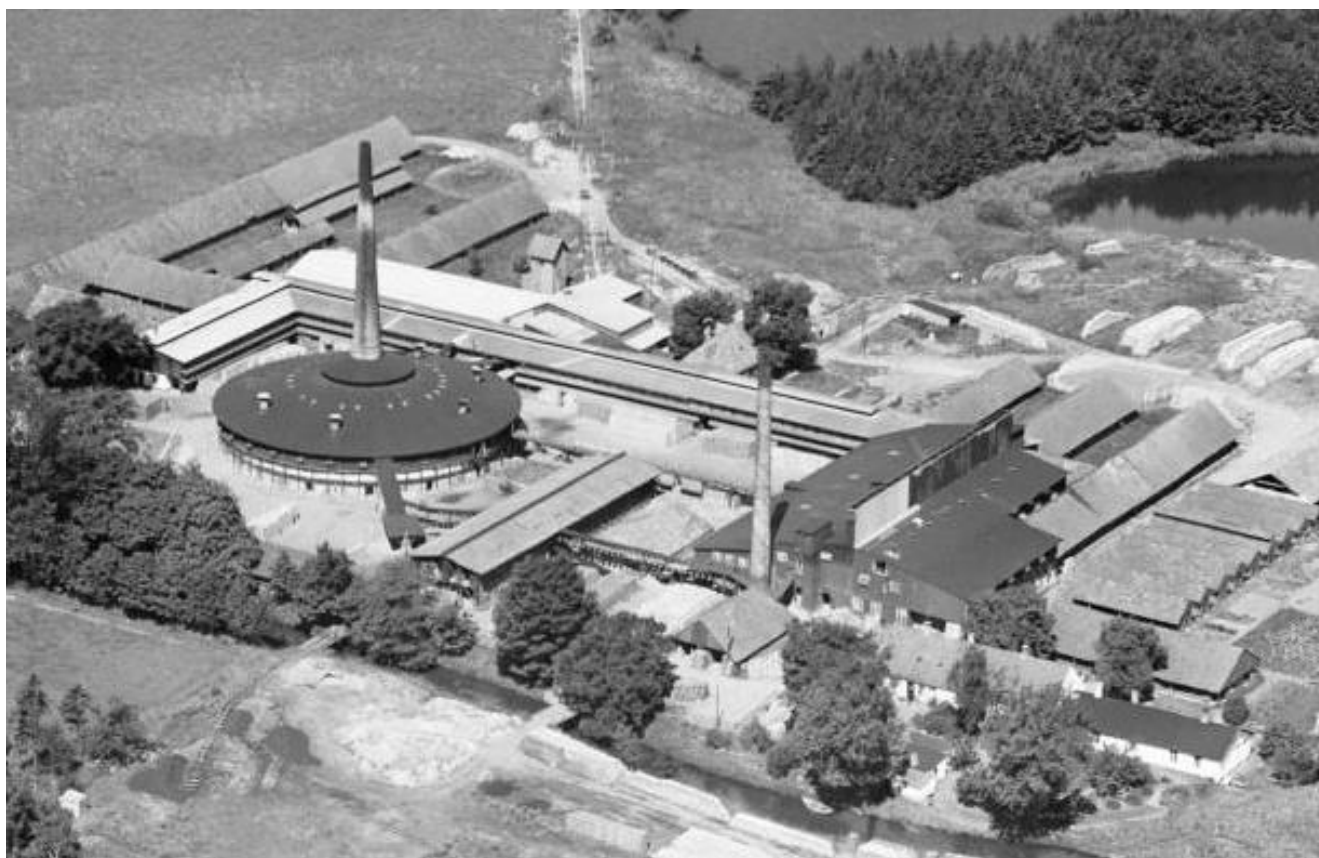
Tabel 11. Procentvis fordeling af teglværker i metropoloplandet, 1850-1950

Centrale opland	Perifere opland					
	Resterende Københavns Amtskommune	Roskilde Amtskommune	Resterende Frederiksborg Amtskommune			
			Nord	Øst	Vest	Syd
25,7	8,2	7,8	18,2	12,2	15,6	12,3

Kilde: Se note 197

Af det store antal teglværker, der var virksomme mellem 1850 og 1950 var godt en fjerdedel placeret i det centrale metropolopland. De tidligste i Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk og Søllerød sognekommuner og de øvrige større eller mindre værker i resten af dette opland. Da netop forstadsdannelsen i mellemkrigstiden bredte sig hertil, lukkedes de fleste af teglværkerne her og lergravne opfyldtes.

I den øvrige del af metropoloplandet fortsatte teglværksdriften stort set op til midten af århundredet. Af dette oplands samlede antal teglværker udgjorde værkerne i den resterende del af Københavns Amtskommune alene godt otte procent, men omfattede til gengæld meget store teglværker. Heraf var Hakkemose Teglværk (1848) ved Sengeløse et af landets største, mens det betydelige Klovtofte Teglværk (1896) i starten af 20'erne blev overtaget Arbejdernes Andelsboligforening, som indgik i den socialdemokratiske arbejderbevægelses kooperation og stod bag en betydelig del af det almennyttige og offentligt understøttede boligbyggeri.



Nivågård Teglværk, 1946. ([Dengang og nu - Nivaagaard Teglværks Ringovn](#))

En teglværkskoncentration i denne indre del af det perifere metropolopland, der rakte ind i Roskilde Amtskommune og bl.a. omfattede det store teglværk, som Korsør Stenforretning oprettede ved lergravene i grusgravsområdet ved Hedehusene. Mens knapt otte procent af metropoloplandets

teglværker lokaliseredes til Roskilde Amtskommune, var næsten 60 procent beliggende i Frederiksborg Amtskommune. Fordelt med nogenlunde samme antal værker i amtets fire dele.

I amtskommunens sydlige del i Farum, Allerød, Birkerød og Blovstrød sognekommune. Sidstnævnte rummede et af Nordeuropas største teglværker (1883), der siden blev overtaget af den store københavnske koncern på området: Frederiksholm Teglværk. Herudover oprettede Farum Kalkværk et stort teglværk i produktionsområdet vest for Farum.

Med stort samme teglværksandel, som i den sydlige del af Frederiksborg Amtskommune, indgik dens østlige del. Her med en stærk koncentration af værker i Niverød og Karlebo, hvoraf nogle også rangerede som de største i metropoloplandet. Mindre, men i et større antal udgjorde teglværkerne i amtskommunens vestlige, der bl.a. omfattede større værker i Ganløse, Skævinge og Nr. Herlev, ved Hillerød og i Skuldelev i Hornsherred.

Størst blev teglværkskoncentrationen i Frederiksborg Amtskommunes nordlige del. Heraf indgik som de største værkerne i Kvistgård (1875), Ålsgårde (1874), Græsted (1903) og Mårup (1911), der senere også afhændedes til Frederiksholm Teglværk.¹⁸⁸

Kalk- og mørtelværker

Kalk og mørtel blev de sidste former for byggematerialer, der industrielt kunne fremstilles af undergrundens ressourcer i periodens metropolopland. Også på dette produktionsområde kom Farum Kalkværk til at stå stærkt, og det blev da også metropoloplandets anden store grusproducent, Korsør Stenforretning, der i 1919 erhvervede en i 1907 oprettet kalksandstensfabrik i Ølby med tilhørende grusgrav og kalkværk.

Her blev produktionen også betydelig, men overgik i 40'erne, med licens, til fremstilling af den svenske udviklede gasbetonsten. Ølsted blev dermed det første sted denne produktion fandt sted, men den blev i starten beskeden for i efterkrigstiden at vokse eksplosivt.

I områder ved Karlstrup og Solrød havde naturkræfterne i højre grad frilagt kalklagene, hvorfor udvinding var startet tidligt af bønderne til anvendelse i landbruget. Industriel udvinding og bearbejdning på stedet indledes omkring århundredskiftet og blev siden betydelig.

Herudover var kalkudvinding- og forarbejdning mere spredt som mindre produktioner rundt om i metropoloplandet. Det samme gjaldt mørtelværker, som i perioden fandtes i både Solrød og Karlstrup, men også ved Lyng Overdrev (Lyng-Ugerløse Sognekommune), St. Vejleå, Slangstrup og Regneark (Nr. Dalby Sogn) samt i tilknytning til kalkværket i Ølsted. At kalkudvinding- og forarbejdning ikke fik samme omfang som de andre produktioner, der opstod på grundlag af metropoloplandets råstoffer, var betinget af de meget betydelige kalkmængder, der kom fra og forbrændtes på Stevns og navnlig Faxe Kalkbrud.¹⁸⁹

Det åbne lands rekreative anvendelse

Med den accelererende udbredelse af bymæssigt bebyggede områder, der fulgte med den fremvoksende hovedstadsmetropol, og den fritid, som efterhånden kom brede lag til gode, blev metropoloplandet i stadig større omfang også anvendt til rekreative formål i den sidste del af det 19. århundrede og op gennem den første halvdel af det følgende.

Velhavernes landliggerkultur og sommervillaer

Udover voldsomme forskelle i indkomst- og arbejdsforhold og bolig- og levevilkår afspejledes industrisamfundets klasseforskelle sig i adgangen til fritid og ferie. Et gode, som helt frem til et stykke efter århundredskiftet alene overklassen var begunstiget med, og som den omsatte til selskabelighed og deltagelse i det københavnske kultur-, idræts- og friluftsliv, der i første omgang var forbeholdt de mest velbjærgede.

Da tidens kunstnere i første omgang allerede i 70'erne havde søgt inspiration af det særlige lys og de pittoreske fiskermiljøer ved Kattegatkysten, fulgte hovedstadsoverklassen snart efter. Som landligere indlogerede den sig i ferietiden i første omgang i fiskernes huse i Hornbæk, mens fikserfamilierne i tog midlertidigt ophold i tilstødende ud- og baghuse. En primitiv feriebosætningsform, der i Hornbæk snart erstattedes pensionater og badhoteller.



Gilleleje Badehotel. Et af talrige etableringer, der var med til gøre hele Øresunds- og Kattegatkysten til et særligt attraktivt landliggerområde for hovedstadsmetropolens overklasse. (Foto ca. 1920, Gribskov Arkiv)

Rammer for velhavernes landliggerkultur, der siden bredte sig til Kattegatkystens øvrige fiskerlejer og til andre kyster i metropoloplandet. Bl.a. i Jyllinge ved Roskilde Fjord, Kulhuse i det nordlige Hornsherred, ved Brøndby og Greve strande langs Køge Bugt og i Strøby Egede på det nordlige Stevns.

Trods de mange udadrettede fritids- og ferieaktiviteter blev det villaen, der dannede rammen for overklassens daglige kærnefamilieliv og dermed størsteparten af dens fritid. Villaen var en af tidens nye boligformer, som blev set som den optimale ramme for den fra produktions- og arbejdslivet isolerede kærnefamilie. En modreaktion mod industrialismen, den ledsagende urbanismens fortættede byrum og Københavns begyndende transformation til en hovedstadsmetropol. Villaen udtrykte dermed tidens trend: Et liv i eller omgivet af det fri med frisk luft og lys.

Men villaen blev også den form, som overklassen overførte som boligrammen for sommerlandliggerlivet i den tidlige hovedstadsmetropolis opland. Først i form af monstrøse sommervillaer, der bredte sig i smalt bybælte op langs Øresundskysten fra Hellerup til syd for Helsingør. Et sommervillabælte, som i den sydlige del kom til at blive en katalysator for velhaverforstæder mellem Hellerup og Rungsted, men som vest for Helsingør efterhånden bredte

sig videre langs Kattegatkysten til Hornbæk, hvor der vest for fiskerlejet fra 1893 og i de følgende årtier opstod en egentlig sommervillaby.¹⁹⁰

De bedres stilledes sommerhusbyer

Trods tilbagevendende kriser, fortsatte industrialiseringen og den økonomiske vækst så meget i mellemkrigstiden og 40'erne, at der blev samfundsøkonomisk råderum til øget fritid og realindkomst for bredere samfundslag. Forudsætningen for at perioden med 7.000 sommerhuse repræsenterede det første sommerhusboom i hovedstadsmetropolens åbne opland. Blandt metropolens forskellige byenheder blev sommerhusbyen dermed et nyt fænomen.



A.P. Møllers sommerhus direkte ud til Udsholt Strand omkring 1920 (Gribskov Arkiv)

Samtlige af sommerhusbyerne lokaliseredes til kystområderne i hovedstadsmetropolens udkant i form af to langstrakte sommerhusbybælter: Et, der over 50 km fulgte Nordsjællands kystlinjen fra Helsingør til Hundested, hvor der længe før var opstået et stort antal fiskerlejer, og hvortil førte gode biveje fra landeveje længere inde i landet og det nordsjællandske sidebanenet. Et ved Køge Bugt, som over en 30 km lang strækning fra Avedøre og til Jersie Strand blev mere tilgængelig efter etableringen af den nye hovedlandevej langs bugten i midten af 30'erne.

Herudover opstod langs kyst- og fjordstrækningerne andre steder i hovedstadsmetropolens åbne opland en række mindre sommerhusbebyer: På Amagers sydspids ud til Køge Bugt, ud til Isefjordskysten ved Kulhuse i Hornsherred og Roskilde Fjord i Jyllinge samt ved Strøby Strand på Nordstevns ved Køge Bugt sydkyst.

Ligesom den fremvoksende hovedstadsmetropol socialt segregeredes i dens enkelte bydele og forstadsrag, blev det også tilfældet for sommerbyerne i metropoloplandet. Med attraktive kyststrækninger- og landskaber ved Kattegat blev grundpriserne her så høje, at sommerhusbybæltet

helt overvejende blev forbeholdt overklassen. Modsat ved Køge Bugt, hvor kystrækningen enten var bevokset med rørskov eller havde smalle sandstrande. Grundpriserne bragtes dermed så langt ned, at sommerhusbybæltet her i vid udstrækning omfattede funktionærer og mindre selvstændige.

Ud over den signifikante udbredelse langs kyst- og skovlinjerne blev mellemkrigstidens og 40'ernes sommerhusbyer og- bybælter i hovedstadsmetropolens opland kendetegnet af en koncentrisk byvækst, hvor et eller flere bebyggelseslag med tiden lagde sig uden om den ældste sommerhusbebyggelse langs kystområderne og bredte sig ind i landet.

Da de nærmest sommerhusbyerne beliggende ældre eksisterende bymæssige bebyggelser (fiskerlejer og landsbyer) havde dagligvarebutikker, i nogle tilfælde også andre former for detailforretninger og håndværksvirksomheder, knyttedes der i perioden til de nordsjællandske sommerhusbyer ikke særlige bymæssige servicefunktioner. Til gengæld dannede sommerhusbyerne ved Køge Bugt grundlag for en stribe af mindre dagligvareforretning og byggehåndværksvirksomheder ned langs den gennemgående Køge Landevej.¹⁹¹

Regionale rekreative arealudlæg for de brede samfundslag

I takt med at den tidlige velfærdsstat i mellemkrigstiden og 40'erne tilvejebragte almene produktionsbetingelser og samfundsplanlægning- og regulering i videre omfang, blev kultur- og fritidssøjlen efterhånden en af de bærende søjler i det velfærdssystem, der opbyggedes på samme tidspunkt. Med arbejderklassens og det lavere funktionærlags øgede fritid blev det set som et lighedsskabende velfærds mål at demokratisere kulturlivet. I form af en jævnere fordeling af kulturgoderne og større bredde og lighed i fritids- og kulturtilbuddene for dermed at give de brede lag adgang til samfundets kulturelle goder og mulighed for et indholdsmæssigt og højnende fritidsliv.

Et velfærds mål, som i perioden udmøntedes gennem: En betydelig udbygning af folkebiblioteksvæsenet, anvendelse af folkeskoler til møder, foreningsliv, studiekredse og andet folkeligt oplysningsarbejde og kommunal tilvejebringelse af idrætsanlæg, svømmehaller, jord til kolonihaver, ungdoms- og aftenskoler, hvortil der fra 1930 ydedes statstilskud til lærerløn.

Hertil føjede sig: Dels en statslig filmfond til støtte af en højnelse af filmproduktion og anskaffelse af kvalitetsbårne oplysnings- og undervisningsfilm. Dels en statslig filmcentral til distribution af disse film samt til køb eller leje af kunstneriske kvalitetsfilm.¹⁹² Dels Statsradiofonien (Danmarks Radio), som den socialdemokratiske kulturordfører Julius Bomholt betegnede, som: ”Det vigtigste kulturinstrument i vor tid”.¹⁹³

Mens et fritidsliv i det fri hidtil have været et gode, som kun mere velbærgede havde nydt, førte den øgede fritid til, at friluftsliv blev stadig mere udbredt blandt de brede lag af befolkningen. For den meget store del af befolkningen, der var henvist til etagebyggeriet og dermed ikke havde adgang til egen have hverken i parcelhus, i sommer- eller kolonihavehus, i et af de relativt få bygge- og haveboligforeninger eller i de ganske få almene bebyggelser, hvor sådanne fandtes, var friluftslivet derimod henlagt til hovedstadens folkeparker og norforstædernes mere vidstrakte naturområder.

Rammen for børnefamiliers og ældres søndags- eller sommerudflugter til Dyrehaven og Dyrehavsbakken, Lyngby og Bagsværd Sø samt Furesøen med dertil knyttede søbåd fart og traktørsteder havde længe været de mest yndede udflugtsmål for hovedstadens jævne

befolkningssegment. Herudover kom Hareskoven og Hareskovpavillonen på Slangerup-banen og længere ude, med eget trinbræt, Fiskebæk hotel og traktørsted mellem Furesøen og Farum Sø og de dertil liggende meget store skovområder. I forhold til hovedstadsbefolkningens stadig mere udbredte friluftsliv var det dog helt utilstrækkeligt.

Det gjaldt tillige muligheden for børn og unges mere aktive udnyttelse af naturen til spejderliv, cykel- og vandreture, lejrliv og mere idrætslignende udfoldelser. Et aktivt friluftsliv, som havde dannet grundlaget af en række organisationer: Det danske Spejderkorps (1910), og senere lignende korpsdannelser, Lejrklubben Danmark (1926)¹⁹⁴, Herbergsringen og Dansk Vandrelaug (1930) samt Friluftsrådet (1942), som paraplyorganisation for alle friluftsliv-, natur- og ungdomsorganisationer.

Da friluftslivet ikke blot udgjorde en kilde til restitution og fysisk udvikling, men også bidrog til en større forståelse af natur- og kulturlandskabet og dermed havde et kulturelt højnende og lighedsskabende aspekt, inkorporeredes det i den tidlige velfærdsstats kultur- og fritidssøjle. Det blev således et selvstændigt velfærdsmål at tilvejebringe rekreative områder. Ikke blot i form af folkeparker og andre former for grønne anlæg i hovedstademetropolen og de større købstæder, men også gennem større regionale rekreative områder for almenhedens adgang og ophold.¹⁹⁵

Et velfærdsmål, som stod i modsætning til periodens bebyggelse af de mest attraktive dele af den fremvoksende hovedstadsmetropol og dens opland:

Dels i metropolens udkant, hvor overklassens sommerhusbybælte lagde beslag på det meste af Kattegats kyststrækning, og ved Køge Bugt, hvor mellemlagets og småborgerskabets sommerhusbybælte bredte sig over de eneste nærmest liggende strandområder, der stod til rådighed for metropolens brede befolkning.

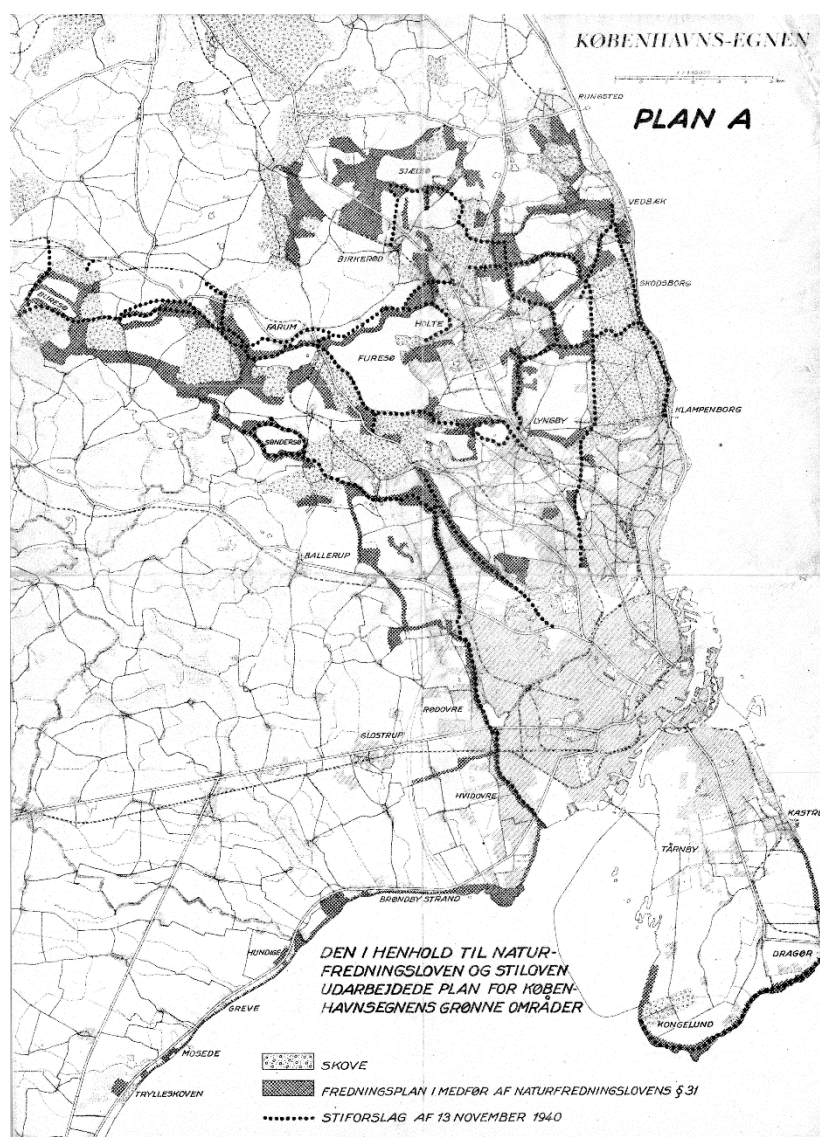
Dels i hovedstadsmetropolens bebyggede område, hvor overklassens villabælte langs Øresund tidligt havde lukket adgangen til kysten, og i baglandet, hvor samme befolkningssegments forstadsvillakvarterer var ved at omslutte Nordegnens skove og sø- og moseområder. Med risiko for ikke blot at afspærre adgangen til de brede lags hidtidige rekreative område, men også at ødelægge de landskabsværdier, der lå op til disse områder.

Den velfærdstatslige interesse i gennem rekreative områder at bidrage til forbedrede levevilkår for de mindst privilegerede og de mere velbjergedes samtidige individuelle og eksklusive bosætningsbehov både til helårs- og fritidsbrug, repræsenterede dermed en af periodens betydelige interessekonflikter. En konflikt, der reelt, som på alle andre områder, havde karakter af en klassekonflikt, som den tidlige velfærdsstat med naturfredningslovgivningen og samtidige rekreative arealerhvervelser kom til at håndtere i almenhedens og dermed også de brede lags interesse.

Mens naturfredningslovgivningen i første omgang ledte til pletvis bevaring af landets mest værdifulde og sårbare naturområder, førte friluftslivets stadig mere centrale placering i den tidlige velfærdsstats kultur- og fritidssøjle i løbet af 20'erne og i de efterfølgende to årtier til, at lovgivningens anvendelse og andre samtidige offentlig arealerhvervelse drejedes i almenrekreativ regional retning. I første omgang ved åbningen i 1930 af offentlige strandparker ved eksklusive Øresund mellem Charlottenlund og Klampenborg og en forbindelse bred udflugtsvej langs kysten og uden om de mondæne overklassevillaerne i Skovshoved.

Afsættet for, at regeringen umiddelbart efter pålagde det i 1928 nedsatte Egnspanudvalg at udarbejde et udkast til regionale rekreative områder i hovedstadsmetropolens nærmeste ydre del, inden udarbejdelse af en egentlig egnspan for metropolens bebyggede dele. Et opdrag, der førte til, at Egnspanudvalget i 1935 fremlagde den såkaldte grønne betænkning, som lagde op til til meget vidtgående offentlige rekreative arealudlæg.

I form af: Dels fredning af omfattende arealer op til og som forbindelse mellem Nord- og Nordvestegnen store skov-, sø- og moseområder. Dels grønne bæltter i den flade og mere rurale Vestegn, som derved blev sat i forbindelse både Nord- og Nordvestegnens rekreative områder og de strandparker ved Køge Bugt, som tillige indgik i den grønne betænkning. Dels et fintmasket system af veje og gang- og cykelstier, der skulle forbinde de forskellige rekreative områder og disse med hovedstadsmetropolens bebyggede dele.



1940-fredningsplanen Redegørelse for udvalgets arbejde og for planernes videreførelse, Udvalget vedrørende Københavnsegnens grønne områder, 1954.

Med den grønne betænkning og friluftslivet som et af regeringens centrale velfærdsmål gennemførtes i slutningen af 30'erne ændringer i naturfredningsloven, der i 1939 førte til oprettelsen af landets første fredningsplanudvalg. Et udvalg, som på grundlag af den grønne

betænkning året efter kunne fremlægge en fredningsplan for det samme geografiske område, som indgik betænkningen i. Fredningsplanen blev efterfølgende tillyst på samtlige ejendomme, som den omfattede, og hindrede bebyggelse eller andre forandringer af landskabet indtil gennemførelse af egentlig fredning.

Med fredningsplanen fra 1940 tilvejebragtes i 40'erne og den første halvdel af 50'erne de regionale rekreative områder på de nord- og nordvestlige egne og ved Køge Bugt, som indgik i den grønne betænkning. Skønt fredningsplanen dermed gik uden om den vestlige egn, repræsenterede den en signifikant udvidelse af almenhedens adgang til og ophold i meget betydelige friluftområder.

Selv om der inden fredningsplanens gennemførelse ikke var opstået større sommerhusbebyggelser i disse egne, satte den her en endegyldig stopper sådan videre bebyggelser. Størst betydning for en standsning af videre spredning af sommerhusbyer fik fredningsplanen i Køge Bugt-området. Her sikredes almenhedens ret til adgang og ophold ved strande på samme tid, som samtlige ubebyggede områder friholdtes for bebyggelse og udlagdes til strand- og folkeparker. Ofte med tilknyttede muligheder for friluftsbosætning i form af oprettede teltlejerpladser.

Da hverken 1940-fredningsplanen eller byplanloven fra 1939 omfattede hovedstadsmetropolens åbne opland i det øvrige Nordøstsjælland, kunne spredningen af sommerhusbyer derimod her forsætte uhindret op gennem 40'erne. Det gjaldt ikke blot sommerhusbybæltet ved Kattegat, men også langs Roskilde Fjord og i Hornsherred, hvor tilløb til større sommerhusbyer begyndte at tegne sig i landskabet.¹⁹⁶

Det åbne lands offentlige anlæg og institutioner

Udover forandringerne i og den yderlige specialisering af jordbruget, brændselstilknytning, udvinding og forarbejdning af undergrundens ressourcer og rekreativ anvendelse, udnyttede den fremvoksende hovedstadsmetropol også på en lang række andre måder oplandet fra midten af det 19. århundrede og i de følgende 100 år.

Vandindvinding

En helt fundamental regional rammebetingelse for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion blev i perioden en tilstrækkelig og rationelt organiseret regional vandforsyning af realkapitalens produktionsanlæg og arbejdskraftens boliger. Til dette formål opbyggede de to hovedstadskommuner og senest Gentofte Kommune hver sin vandforsyning, mens de øvrige forstæder foreløbig måtte klare sig med private vandboringer på de enkelte parceller.

I takt med det stigende folketal op gennem den første halvdel af det 19. århundrede nedsatte Borgerrepræsentationen i 1847 et udvalg med henblik på etablering af en moderne og hygiejnisk vandforsyning og kloakering, der, når der alligevel i den forbindelse skulle gennemføres omfattende jordarbejder, lige så godt kunne kombineres med et forsyningsnet for en af tidens nye energiformer: Gas.

De omfattende kommunale vandanlægsarbejder, der i første omgang afsluttedes i 1859, kom til at omfatte: Indvinding af overfladevand fra Harrestrup og Krags åernes oplande og vandboringer i samme områder i Brønshøj-Rødovre Sognekommune. Damhussøens sydlige del udvidedes til et ydre opsamlingsreservoir, hvorfra vandet i åbne løb ledtes frem til jernrør længere inde og gennem disse til Sankt Jørgens Sø, der blev omdannet til et indre reservoir. Øst herfor anlagdes fem store bassiner til vandfiltrering i Vestre Voldkvarter, hvorfra vandet førtes det sidste stykke til en

damppumpestation, der blev etableret på selve det gamle fæstningsanlæg ved den nuværende ydre del af Studiestræde.

Fra pumpestationen førtes vandet nu som trykvand videre i jernrør til byens enkelte ejendomme, hvor det kunne aftappes oppe på etagerne. Overskydende vand ledtes fra pumpestationen til et underjordisk reservereservoir i Søndermarken på Frederiksberg; nuværende cisternerne.

Med Københavns fortsatte urbanisering og udlæggelse af et stadig mere fintmasket vandledningsnet på de fremvoksende broer, blev vandindvindingsanlæggene udvidet kraftigt fra 1870 og frem til i århundredskiftet. I form af nye boringer med mindre damppumpeanlæg i de nævnte åers ådale og ved erhvervelse af Søndersø og stadig større omkringliggende arealer i Værløse Sognekommune, hvor der gennemførtes så omfattende boringer, at grundvand i løbet af 90'erne erstattede overfladevandet som drikkevand. I tilknytning til det udvidede vandindvindingsystem opførtes ved hjørnet Gl. Kongevej og Vester Søgade en ny damppumpestation samt et filtrerings- og pumpeanlæg på den nordlige, københavnske, del af Grøndalsengen ved det senere kryds Borups Allé og Hillerødgade.

I kraft af denne kapacitetsudvidelse kom Københavns vandvæsen til at håndtere et vandforbrug, der mellem 1860 og år 1900 mere end firedobledes. Det var langt mere end den fordobling, som folketallet gennemgik i samme periode, men det var betinget af, at vandforbruget pr. indbygger forøgedes med to tredjedele som følge af både husstandenes stigende forbrug, den stadig større fremkomst af vandklosetter i slutningen af perioden og den ekspanderende industris vandforbrug.

Søm følge af de sidste udbygninger af de københavnske ydre broer, bebyggelsen af størsteparten af de i 1901-1902 indlemmede distrikter og den samtidige varetagelse af hovedparten af vandforsyningen på Frederiksberg, måtte Københavns Kommune op gennem den første halvdel af det 20. århundrede gennemføre meget omfattende yderligere udvidelser af dens vandindvindingsområder.

Først med udnyttelse af de righoldige kilder i Lille Vejleådal i Ishøj-Torslunde Sognekommune. Her opførtes vandværket Thorsbro, hvorfra vandet ledtes til både reservoiret i Søndermarken og en nyetableret højdebeholder på Brønshøj Bakke lige sydøst for den gamle landsby. Under første verdenskrig og op gennem 20'erne opkøbtes betydelige arealer dels vest for Søndersø dels ved Nybølle nordvest for Tåstrup, hvor der opførtes et vandværk og i tilknytning til viderefordeling af vandet derfra tillige et vandværk ved Islevbro på grænsen mellem Københavns og Rødovre kommuner.

I 30'erne fulgte vandværker ved Marbjerg nord for Fløng med tilhørende kildepladser, ved Ågerup og mellem Nybølle og Roskilde Fjord. Vandets ledtes derfra til vandværket ved Islevbro og derfra til et nyanlagt højdereservoir på Tinghøj i Gladsaxe Sognekommune. Til disse anlæg føjede sig et vandværk, der nord for Lejre stationsby vest for Roskilde placeredes centralt i midten af et stjerneformet system af boringer, som udgik fra værket. Endelig påbegyndtes etableringen af et meget omfattende vandforsyningsområde omkring Slangerup. 40'erne førte til udvidelser og moderniseringer af vandværkerne ved Søndersø og Lejre, der begge blev sat i forbindelse med anlægget på Tinghøj, samt af vandværket Thorsbro, hvortil der knyttedes nye boringer i Vallensbæk, Store Vejleådal og ved Karlslunde.

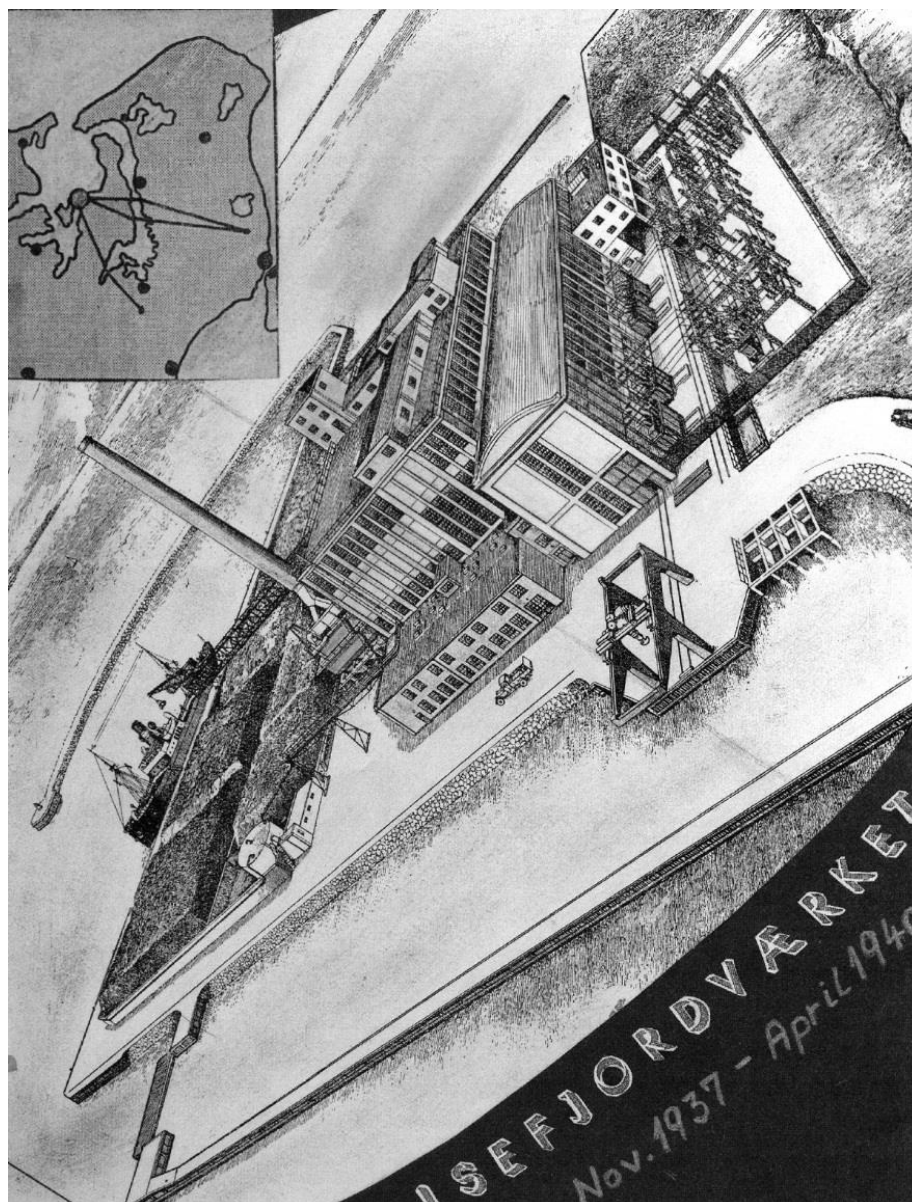


Københavns Kommunes Thorsbro Vandværk i Ishøj, u.å. (Ishøj Lokalhistorisk Arkiv)

Med de meget betydelige udvidelser af det københavnske vandindvindingsområde blev det kommunale vandvæsen i stand til at håndtere mere end den femdobling af vandforbruget, der fandt sted op gennem den første halvdel af det 20. århundrede, og som ikke blot blev genereret af en befolkningstilvækst på 92 procent i samme periode, men tillige af det voldsomt stigende vandforbrug. En følge af, at vandklosetter i stigende grad indlagdes i ældre ejendomme, at mellemkrigstidens og 40'ernes nybyggeri i de indlemmede distrikter havde wc som standardudstyr, og at ganske mange boliger her samtidig udstyredes med kar- eller brusebad. Hertil kom så industriens fortsat stigende vandforbrug.

I takt med mellemkrigstidens accelererende forstadsdannelse fik størstedelen af de stedlige kommuner problemer med at udvide vandindvindingskapaciteten fra egne vandværker. Idet sådanne dispositioner kom i konflikt med de meget betydelige vandindvindingsområder, som Københavns vandvæsen allerede havde underlagt sig i både det centrale og perifere metropolopland. Udfordringer, som dog løstes ved, at hovedstadsmetropolens tre permanente statslige landvæsenskommissioner, enten fastlagde dem mængde vand, som Københavns Kommune skulle levere til forstadskommunerne, eller fordelte vandressourcerne mellem disse kommuner i forhold til deres forventede forstadstilvækst og den store hovedstadskommune.

Da det københavnske vandmonopol ikke omfattede de nordøstlige forstadskommuner, og disse efterhånden ikke kunne udvinde tilstrækkeligt med vand fra egne vandværker- og borer, indgik kommunerne i starten af 30'erne i en fælles vandforsyning fra et vandindvindingsområde omkring Sjælsø.¹⁹⁷



I/S Isefjordsværkets første kraftværk, Kyndby Værket, i 1940 (Frederiksberg Stadsarkiv).

Elektricitetsproduktion

Som vandforsyning blev elektricitetsforsyning fra århundredeskiftet tillige en afgørende regional rammebetingelse for den formevoksede hovedstadsmetropols funktion som en byregion. I første omgang etablerede Københavns og Frederiksberg kommuner hver sine elektricitetsværker- og forsyningssystemer, mens opgaven i Gentofte-forstaden blev overladt til private Tuborg-Klampenborg Elektriske Sporvej, der etablerede et elværk i Skovshoved. Med en omorganisering af sporvejs- og busdriften i hovedstaden og Gentofte-forstaden overgik i 1911 sidstnævnte selskab til Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejsaktieselskab (NESA), der blev overtaget af Gentofte Kommune i 1915, yderligere udbyggede produktions- og forsyningsnettet og indgik leveringsaftale med det skånske kommunale Sydkraft AB.

Grundlaget for, at NESA kom til at elektrificere forstæderne og stadig større dele af Nordøstsjælland uden for hovedstaden i et sådant omfang, at elektricitetsimporten fra Sverige efterhånden blev utilstrækkelig. I lyset af at der på Frederiksberg samtidig ikke var friarealer til etablering af det nye højspændingsværk, der var afgørende for byens videre elforsyning, og

Nordvestsjællandss Elektricitetsværk (NVE) også havde behov for kapacitetsudvidelser, indgik Frederiksberg Kommune, NVE og NESA i I/S Isefjordsværket (IFV) med henblik på opførelse og drift af et fælles kraftværk.

Valget faldt på et strandområde ud til Isefjorden ved Kyndby i Horns Herred, hvor der var tilstrækkeligt dybt vand til at modtage kulkibe. Til det kommende kraftværk opkøbtes på stedet 12 landbrugsejendomme og en samlet kyststrækning på 3 km. Det nye Kyndbyværk, der blev taget i brug i 1940, omfattede havn til kulkibe, kulgrube, kedelhus med jernskeletbygning med plads til 2 dampmaskiner og 3 dampkedler samt en bagvedliggende koloni af 127 arbejder- og funktionærboliger.

På samme tid stod Sydsjællandss Elektricitetsaktieselskabs (SEAS) Masnedøværket på den lille ø mellem Sjælland og Falster, hvorfra også den nye Storstrømsbroen udgik, færdig. Med en kabelforbindelse mellem de to nye højspændingsværker blev der skabt mulighed for samkøring mellem SEAS' og IFV's værker og dermed af elforsyningen til både NSEA, NVE, SEAS og de to hovedstadskommuner. Trods Kyndbyværkets meget betydelige kapacitet, måtte der som følge af det generelt stigende elforbrug i slutningen af 40' og ind i 50'erne gennemføres omfattende udvidelser af værket.¹⁹⁸

Lufthavnen

Som følge af den flyteknologiske udvikling fik den luftbårne godsbeholdning først meget sent i perioden større betydning. Med de meget betydelige rejseomkostninger var passager lufttransport samtidig yderst begrænset, da den var forbeholdt overklassens privatrejser og arbejds- eller tjenstligt betingede rejser for ledende erhvervsfolk og det højt placerede embedsmændslag.

Ikke desto mindre gav transportformen med dens, i forhold til andre transportmidler, ekstremt høje fremførelses hastighed, mulighed for afgørende personkontakter over meget store afstande af såvel erhvervsmæssig som politisk-administrativ karakter. Landanlæg til afvikling af luftfarten måtte derfor ud fra netop dette hensyn tillægges stadig større betydning.

Efter en række flyvninger fra mere eller mindre interimistiske græsbaner, og efterhånden som en mere organiseret passagerflyvning blev mere almindeligt, eksproprierede staten i starten af 20'erne et areal af den sydvest for Kastrup liggende flade slette, der var yderst velegnet til lufthavnsanlæg. Umiddelbart efter udlagdes et græslandingsfelt med en bredde af 750 m og en længde af 900 m. I tilknytning til banen opførtes en lufthavnsbygning og en hangar, mens en ældre bygning ombyggedes til hotel og restaurant.

Op gennem den resterende del af mellemkrigstiden gennemførtes udvidelser af landingsbanen, der fik fast belægning og udstyredes med tidens tekniske landingsanlæg, så som natbelysning og radionavigationsanlæg. Der opførtes yderligere to hangarer og forskellige værkstedbygninger samt en i 1939 moderne stramt funktionalistisk lufthavnsbygning tegnet af Vilhelm Lauritzen.

Lufthavnsudvidelserne muliggjorde indsættelse af større fly i løbet af 30'erne, hvorved Det Danske Luftfartsselskab, der siden blev en del af det fællesnordiske statsejede SAS, øgede antallet af ruter og bidrog til, at lufthavnen blev en naturlig transitlufthavn for flytrafikken mellem Norden og resten af Europa. Med en heraf følgende meget voldsom stigning i passagertal. Mens statsmagten, via Statens Lufthavnsvesen, stod bag etableringen af alle faste og tekniske anlæg og bygninger, lejede

lufthavnsselskaberne og de andre erhvervsdrivende de lokaliteter og faciliteter, som der var behov for, og svarede herudover en række særlige afgifter til staten.

Trods mellemkrigstidens betydelige udvidelser stod det tidligt klart, at de eksisterende bygninger og faciliteter indenfor en kortere årrække ville være utilstrækkelige, ligesom de større flyvemaskiner med højere vægt og større landingshastighed ville nødvendiggøre faste start- og tilkørselsbaner og reservation af betydelige friarealer af hensyn til indflyvningen. Under indtryk af den nazistiske besættelsesmagts udstrakte anvendelse af lufthavnen blev en række af de nødvendige arbejder gennemført som en del af samarbejdspolitikken i besættelsesårene; bl.a. fire betonbelagte baner på mellem 1200-1800 m.¹⁹⁹

Militære anlæg

Med afviklingen af det førindustrielle fæstningsanlæg uden om det ældste København og efter en voldsom landspolitisk polarisering, hvori spørgsmålet om demokratiet videre udvikling indgik, opførtes 1886-1894 hovedstadens nye befæstning. For at sikre at fjendtlige styrker ikke kunne nå ind til den indre københavnske bydel, udlagdes anlæggene i det centrale metropolopland.

I form af en landbefæstning omfattede den 16 km lange Vestvold fra Køge Bugt til Utterslev Mose, der blev sat i forbindelse med sluser og kanaler således, at det blev muligt at oversvømme store områder fra mosen over Gentofte til Klampenborg med vand fra Furesøen. I det nord for liggende kuperede område opførtes en række forter og batterier. Tilsvarende byggedes i Øresund og langs kysten.

Til landbefæstningen knyttede en række kasernelignende områder: Ejbylejren, Husum Kaserne, Glostruplejren samt Avedørelejren, der fra 1917 anvendtes som militær flyveplads. Den forventede forstadsvækst og artilleriets større rækkevidde gjorde ikke desto mindre den nye befæstning utidssvarende, og med 1908-hærloven blev det besluttet, at landbefæstningen skulle opgives i 1922.

Til gengæld blev der gennemført en ny hærordning. Medvirkede til, at der i årene 1909-1912 etableredes en række kaserner i det perifere metropolopland: Sandholmlejren, Høvelte Kaserne, Arresødallejren, Jægersprislejren og Jonstruplejren på hvis område, der 1934 etableredes en militær flyvestation.²⁰⁰

Fængsler

Som følge af et stiegnede antal københavnske fanger etableredes med henblik på isolation allerede i 1859 i udkanten af det kommende metropolopland Statsfængslet Vridsløselille. Fængslet udvidedes af flere gange og kom i sin endelige udformning til at fremstå som et stjerneformet hovedkomplet på fire etager i fire fløje udgående fra en centralhal. Kompletset fik løbegårde og funktionærboliger, blev omgivet af en høj ringmur og rummede 400 celler. I 1935 tilføjedes en såkaldt psykopatforvaring.

Helt ude i det perifere metropolopland oprettedes Horserødlejren til internering af russiske krigsfanger under første verdenskrig. I mellemkrigstiden anvendtes lejren til humanitære formål, men i besættelsesårene til internering af tyske emigranter og senere danske kommunister og modstandsfolk. Efter besættelsen blev lejren overtaget af fængselsvæsenet med en kvindeafdeling og mandsafdeling for fanger med TB.²⁰¹

Latrin- og lossepladser

I det indre førindustrielle København og på de fremvoksende københavnske broer og frederiksbergske brokvarterer måtte nødtørften forrettes i baggårdslokummerne i industri- og arbejderkvartererne eller i særlig klosetrum i villakvarternes enkelte huse. Bortskaffelsen af latinen gennemførtes af forskellige vognmænds ”natmænd”, men overgik først til Københavns Renovationskompagni (1872), Nyt Renovationskompagni (1884) og fra 1898 til Københavns Grundejeres Renholdningsselskab.

Latrinen blev kørt til latrinkuler udenfor byen. I begyndelsen til Rådmandsmarken og Lersøen, men efter hånden blev der indgået kontrakt med DSB om latrinkørsel til Hedehusene, Allerød og Måløv, hvor bønderne på særlige oplagspladser kunne købe latrin til gødning. Omkring århundredeskiftet samledes og udbyggedes det københavnske og frederiksbergske kloaksystem under et, hvorved der kunne gennemførtes en samlet udpumpning til Øresund af spildevand og latrin fra Amagers østkyst og Svanemøllen samt udledning til Kalvebod Strand.

En ordning, der medførte, at der kunne installeres wc’ere i gårdlokummerne og i villaer og nyopførte etagehuse. Først med wc’ere for to lejligheder på hver etage i baggårdenes trappetårne og omkring første verdenskrig i hver enkelte lejlighed. En facilitet, der dog langt tidligere indrettedes i herskabelige etageejendomme på Østerbro og Frederiksberg.

Med disse installationer kunne latrinkørslerne gradvist reduceres for i det væsentligste at være forsvundet i slutningen af 30’erne. Til gengæld øgedes mængden af husholdnings- og industriaffald. Mens Frederiksberg Kommune løste udfordringen med dagrenovation ved etablering af en forbrændingsanstalt (1903), måtte Københavns Kommune og de fremvoksende forstadskommuner etablere stadig flere og lossepladser.

En betydelig del af det københavnske affald aflæssedes på Amager Fælled og senere på Vestamager, indtil dette område fra slutningen af 30’erne blev genstand for en egentlig opfyldning. I forstæderne anvendtes affaldet til opfyldning af moser, enge og navnlig af de grus- og lergrave, der lå tilbage efter, at teglproduktionen og grusindvindingen var rykket ud i det mere perifere metropolopland.²⁰²

Institutioner

Et stort antal offentlige og privat selvejende institutioner blev desuden i perioden lokaliseret til metropoloplandet. Det gjaldt lejrskoler og feriekolonier, der for det meste blev placeret ved sommerhusbyerne ved Kattegat og Køgebugt, kurbadeanstalter ved Øresundskysten, offentligt understøttede private opdragelse- og børnehjem- og asyler, rekreationshjem og sygehusfunktioner.

Blandt de større af disse institutioner tegnede Københavns Kommune sig for en meget betydelig andel. Til behandling af patienter med TB oprettede kommunen bl.a. et pleje- og rekreationshjem for mænd Virum, et rekreationshjem i Nødebo og Nærum og særlige sanatorier i Boserup vest for Roskilde og Avnstrup udenfor Hvalsø. Rekreationshjem oprettedes bl.a. på Næseslottet i Holte og i Rungsted. Hertil kom kommunens børnehjem i Nærum, Glostrup, Spanager (Ejby Sogn), Snekkersten og Hornbæk.²⁰³

Stations- og landevejsbyer

Med landbrugets produktionsomlægning- og vækst og stadig øgede eksport, udlæg af landets stam- og sidebaner og modernisering af hovedlandevejene opstod op gennem den sidste del af det 19.

århundrede og i de først årtier af det følgende nye bydannelse. Station- og landevejsbyer, der rundt om i landet lokaliseredes i større afstand fra købstæderne, hvorved disse byer både kunne opsuge en del af købstadsoplandenes landbrugsproduktion til forarbejdning eller videre befordring og samtidig forsyne disse med varer og tjenesteydelser.

En forarbejdning, der almindeligvis medførte, at de danske stations- og landevejsbyer som oftest fik et andelsmejeri og i sjældnere tilfælde en dampmølle og et privat eller andelsbaseret slagteri. Oplandets forsyning med varer blev varetaget af store købmandshandler, senere egentlige detailhandel, forskellige håndværksmestre og egentlig industriproduktion. Helt overvejende jernstøberier, maskinfabrikker, cementstøberier og savskærerier.

Herudover fik de fleste af landets stations- og landevejsbyer post- og telegrafekspedition, grundskole, kro, bankfilial og senere vand- gas- og elektricitetsværk og alderdomshjem, mens de større tillige rummede flere pengeinstitutter, hotel, apotek, handels- og tekniske skoler, private realskoler, kommunekontor og senere biograf og kommunale centralskoler. Et mindretal af byerne fik desuden et privat eller senere et offentligt gymnasium, et amtssygehus og et ting- og arresthus for den stedlige jurisdiktion.

De mellemstore og største stationsbyer fik i deres første urbane fase frem til første verdenskrig et bykvarter med randtagebebyggelse langs en hovedgade med forretninger i stueetagen omkring stationen og på sidevejene enkeltstående eller sammenbyggede gadehuse, villabebyggelse og områder til større industri og håndværksvirksomheder. Med mellemkrigstidens og 40'erne videre industrialisering og dermed afledte urbanisering opstod samtidig nye stations- og landevejsbyer. På samme tid, som der udenom de ældre stationsbyers bykvarterer lagde sig yderdistrikter, der med villa- og erhvervskvarterer i mindre skala fik samme urbane karakter som i købstæderne.²⁰⁴

Det centrale opland

I det centrale metropolopland dannedes i perioden på samme måde som i resten af landet flere stationsbyer. På Nordbanen med Lyngby som den største og Birkerød som den langt mindre og på Vest- og Amagerbanen henholdsvis Glostrup og Kastrop. Herudover fik Hørsholm som landevejsby en stationsbylignende urban udvikling.

Selv om disse stations- og landevejsbyer i den første del af perioden fastholdt funktionen som rurale oplandsbyer, kom de i stadig højere grad til at interagere med den fremvoksende hovedstadsmetropol. Først med industri, der udflyttedes fra selve hovedstaden eller havde hele metropolen og landet som afsætningsmarked. Senere i form boligforstadsdannelse omkring de ældre stationsbyer.

Lyngby blev den største af disse stationsbyer, der allerede i slutningen af det 19. århundrede fik en meget betydelig hovedstadsindustri.²⁰⁵ Gennem 20'erne opstod samtidig et villakvarter, der langs Jægersborgvej syd for stationsbyen bredte sig ned mod den forstadsdannelse, som var indledt i den nordlige del af Gentofte Kommune. En forstadsdannelse, der i 30'- og 40'erne fortsatte vest for stationsbyen og helt mod vest kom til at vokse sammen med den forstadsdannelse, der var indledt i den østlige del af Gladsaxe Sognekommune.

Forstadsdannelsen vest for Lyngby Station blev en af de første kommunalt planlagte og omfattede lige ud for stationen en randtagebebyggelse omkring Ulrikkenborg Plads. Med butikker i etagebebyggelsens stueplan og med billetekspedition ved en tunnel, der førte frem til S-banens spor,

repræsenterede denne bebyggelse den første form for stationscenter i hovedstadsmetropolens forstæder.



Ulrikenborg Plads i slutningen af 30'erne. Hovedstadsmetropolens første forstadsstationscenter (Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv)

Bag Ulrikenborg Plads opstod på samme tid et beboelseskvarter med aftrappende højde og bebyggelsesgrad. Først i form af storgårdskarrer med parklignende anlæg på gårdarealet, derefter boligblokke og længst ude vidtstrakte villakvarterer. Sammen med stationscentret pegede bebyggelsen af dette område frem mod den struktur, som slog igennem i hver af efterkrigstidens forstæder langs de radiale forstadsbånd, der kom til at løbe fra hovedstadsmetropolens ældre koncentriske forstadslag og frem til den omgivende købstadsring.²⁰⁶

Den næststørste af det centrale metropolsoplands stationsbyer blev Glostrup, men også her etableredes en betydelig hovedstadsindustri.²⁰⁷ Samtidig opstod villakvarterer i østlig retning langs Vestbanen og Roskildevej, og i slutningen af perioden opførtes de første almennyttige blokbebyggelser i parklignende omgivelser. Som Lyngby blev Glostrup på samme tid integreret i hovedstadsmetropolens forstadsdannelse.²⁰⁸

Med industrimanufacturet Kastrup Værk med tilhørende havn kunne den lille landsby i Tårnby Sognekommune tidligt tiltrække en meget betydelig hovedstadsindustri. Det gamle værk forsatte efter 1850 funktionen som kalkbrænderi, mens Kastrup Glasværk var oprette tre år før. Udover et senere bådebyggeri, et bryggeri og Dampvæveriet, der udflyttedes fra København i 1882, fulgte i 90'erne betydelig hovedstadsindustri.²⁰⁹

Selv om Kastrup med åbningen af Amagerbanen i 1907 i den offentlige statistik rykkede op som stationsby²¹⁰, fik byen som følge af hovedstadens nærhed ikke samme karakter som resten af landets stationsbyer. Det blev da også ny stor hovedstadsindustri, der herefter lokaliseredes hertil.²¹¹ Med de villakvarterer og til sidst de første almene boligblokbebyggelser, der mod vest voksede sammen med tilsvarende i Tårnby, blev Kastrup også i perioden integreret i metropolens forstadsdannelse.²¹²

I den yderste del af det centrale metropolopland voksede Hørsholm op som en landevejsby med erhvervsmæssigt tyngdepunkt i den militære kædefabrik i Usserød. Siden fulgte hovedstadsindustri som et bryggeri, en møbelfabrik, en filial af Solbjerg Mejeri og en kartonnagefabrik. Også udenom landevejsbyen, som efterhånden voksede helt sammen med Usserød, opstod i den sidste mellemkrigstid og 40'erne betydelige villakvarterer og enkelte almennyttige blokbebyggelser. Sammen med de ældre villakvarterer ved Rungsted blev Hørsholm Sognekommune dermed også en del af forstadsdannelsen i hovedstadsmetropolen.²¹³

En urbane proces, der i samme periode kom til at kendetegne Birkerød Sognekommune med tilsvarende forstadsbebyggelser omkring Birkerød stationsby. Denne blev dog den mindste af de stationsbyer, der efter baneudlæggene voksede op i det central metropolopland og fik da også i et begrænset omfang egentlig hovedstadsindustri.²¹⁴

Den inderste del af det perifere opland

I modsætning til det centrale metropolopland nåede den fremvoksende hovedstadsmetropolis forstadsdannelse inden midten af århundredet ikke i videre omfang ind i den inderste del af det perifere opland. Trods udstykninger til og begyndende bebyggelse med enfamilieshuse heller ikke til de stedlige stationsbyer. Blandt de største blev de to på Vestabanan: Taastrup og Hedehusene.

Med denne beliggenhed kunne de to stationsbyer tiltrække en vis hovedstadsindustri. Taastrup: En konserves- og marmeladefabrik, en konfektionsfabrik, en trævare- og møbelfabrik og en mineralvandsfabrik. Hedehusene: Kaffesorogatfabrikken Danmark, brødfabrik, mineralvandsfabrik og det store andelsmejeri Hedelykke, der også leverede til selve hovedstadsmetropolen. De to stationsbyer, var desuden stærkt forbundet med metropolen som følge af de udenom liggende virksomheder, der udnyttede de udenfor liggende råstofforekomster (jf. ovenstående). For Taastrups vedkommende Hakkemose Teglværk og for Hedehusenes det store produktionsområde syd for byen med grusgrave, teglværk m.m.²¹⁵

Langs de øvrige jernbaner i den inderste del det perifere metropolopland opstod alene stationsbyer i Ballerup og Farum. Af hovedstadsindustri lokaliseredes i Ballerup et større privat mejeri, konservesfabrik, Dahls Tapetfabrik, der allerede flyttedes til Ballerup i 1887, og Løvens Kemiske Fabrik, som rykkede ud til stationsbyen i slutningen af 40'erne. Udover det store grus- og kalkproduktionsområde vest for byen, opnåede Farum inden midten af århundredet ikke at tiltrække hovedstadsindustri. Til gengæld nød stationsbyen godt af de søndagsturister, der kom hertil med Slangstrupbanen eller bådarten fra Lyngby.²¹⁶

Fiskeribyer i det perifere opland

Selv om fiskeriet fra Skovshoved og Tårnbæk i perioden udvidedes med både salg til engroshandlere og på Gammel Strand, kom den fremvoksende hovedstadsmetropols forsyning med fisk og en del af fiskerieksperten fra et større område i det perifere metropolopland

Både fra fiskerlejer på den øvrige Øresund- og Kattegatkyst og Jyllinge ved Roskilde Fjord. Sidstnævnte sted etableredes i 1906 en egentlig havn og fiskeriet fra byen blev det største i den sydlige del af fjorden og medvirkede til etablering af bådeværft og pakkassefabrik. For opnå fortjeneste ved åleeksporten oprettede de stedlige fiskere senere Jyllinge Fiskeexport og da byens fiskeri kulminerede i 1940 omfattede den 42 erhvervsfiskere.



Gilleleje Havn, ca. 1950 (Gribskov Arkiv).

Størst betydning opnåede fiskeriet i Hornbæk og Tisvildeleje, men mest markant i Gilleleje og Hundested. Med et mindre ruralt opland fik Gilleleje ganske vist som andre stationsbyer industrivirksomheder, der knyttede sig til landbruget. Men det blev her og i Hundested den centrale beliggenhed ud til Kattegat, der blev den afgørende vækstgenerator. I begge byer anlagdes havnene i 70'erne, og siden udvidedes de af flere omgange til betydelige fiskerihavne og i Hundested tillige med en trafikhavnedel.

Fiskeriet skabte dermed forudsætningen for smede- og maskinværksted, bådeværft, maskinfabrik og fiskeeksportvirksomhed i Gilleleje. I Hundested for konservesfabrik, motorfabrik, stålmonteringsfabrik, hermetikfabrik, netfabrik, fiskefodermelsfabrik, røgeri og shippingvirksomhed. Hundested fik desuden et erhvervsmæssigt tilskud af engrosfirmaer, virksomheden Hundested Kulimport og bilfærgeruter til Rørvig (1927) og Grenå (1938).

Udover de stadig tættere forbindelser til den fremvoksende hovedstadsmetropol, som fikseriet var helt afhængig af, blev både Gilleleje, Hundested, Hornbæk og Tisvildeleje og Kattegatkystens øvrige mindre fiskerlejer også en form for indkøbscentre for det velhaversegment fra hovedstaden og nordforstæderne, der i fritiden beboede kystens sommerhusbybælte (jf. ovenstående).²¹⁷

Stations- og landvejsbyer i det øvrige perifere opland

Også udenfor den indre del af det perifere metropolopland opstod i perioden et meget stort antal både større og mindre stations- og landevejsbyer langs de jernbaner og hovedlandeveje, der førte ud til både den øvrige del af dette opland og resten af Østdanmark. I modsætning til stationsbyerne i den fremvoksende hovedstadsmetropols indre perifere opland bevarede disse byer i langt videre omfang deres karakter af rurale oplandbyer. Ikke desto mindre knyttedes en række af disse stations- og landvejsbyer produktionsmæssigt stadig mere til metropolen.

Viby og Skævinge gennem de to teglværker, der før århundredskiftet oprettedes udenfor de to stationsbyer, og i Ølsted i kraft af gasbetonfabrikken. Helsingør gennem et bomuldsspinderi og Borup med i 1908 oprettede Borup Kemi, der i en lang årrække opkøbte tomme flasker navnlig fra hovedstadsmetropol, som efter rensning blev solgt tilbage til producenterne. Hvalsø med en brødfabrik og et savværk, som grundlagdes i 1935 og blev en af landets største på området.

Samtidig fulgte konservesfabrikker i Slangerup og Hvalsø og øl- og/eller mineralvandsbyggeri i Kirke Sonderup, Havdrup og Kirke Hyllinge. Hertil føjede sig en pakkassefabrik i Kirke Såby, fjerkræslagterier i Skibby og Slangerup, en dampkedelfabrik og trædebilfabrik i Gadstrup, en skotøjsfabrik og stigefabrik Havdrup og sidst i perioden lokaliseredes Skandinavisk Akrylindustri i Viby.

Desuden knyttedes Hvalsø direkte til hovedstaden med: Dels Frederiksberg Kommunes rekonvalescenthjem (1923); Hvalsø gamle lægebolig. Dels Københavns Kommunes TB-sanatorium (Avnstrup). Endelige fik Skibby et statsligt optagelseshjem for værgerådsbørn og Jægerspris en militærkaserne (jf. ovenfor).²¹⁸

Købstadsringen

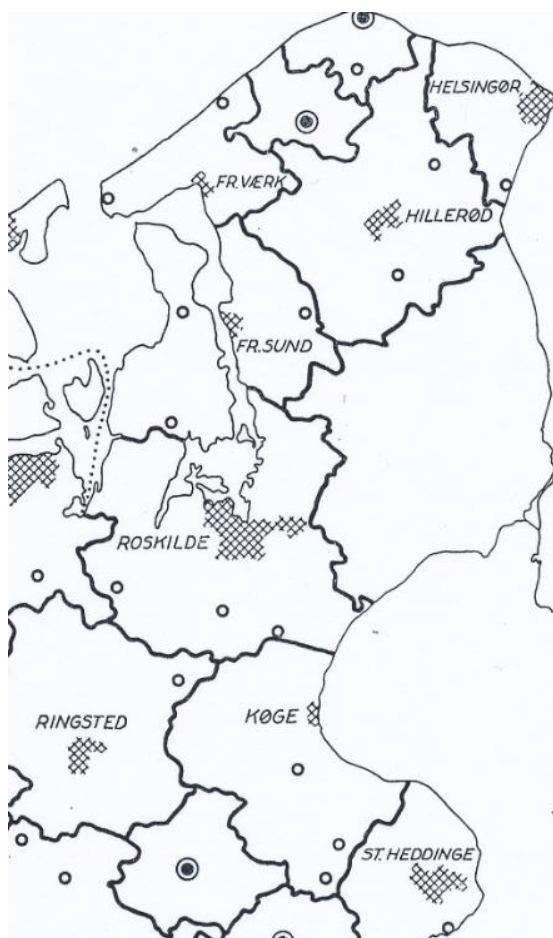
Dannelsen af stations- og landvejsbyer, hovedstadens vækst og transformation til en tidlig hovedstadsmetropol var dog kun en af udløberne af den første industrialiseringsfases urbanisering i tiden frem til første verdenskrig. Uden om landets ældre købstæder opstod samtidig større eller mindre brokvarterer. I de største med bebyggelsesarter, der svarede til hovedstaden: Industri- og arbejderkvarterer og villakvarterer og senere andre former for rent etagebyggeri og industrikvarterer. I de mindre købstæder med bebyggelsesarter, der bestod af mindre karrédannelser, sammenbyggede eller enkeltstående gadehuse, villakvarterer og senere regulære industrikvarterer.

Med den fortsatte industrialiserings urbaniseringen i mellemkrigstiden og 40'erne fik nogle af landets store stationsbyer købstadskommunal status, mens der omkring de ældre købstæders hidtidige brokvarterer lagde sig yderdistrikter. De fik i det væsentligste samme bebyggelsesarter som hovedstadens yderdistrikter og forstæder i form af: Kvarterer med etagebyggeri, villakvarterer og industrikvarterer og i de helt store byer med etagebyggeri ud til de gennemgående gader, der skabe bymæssige kollisioner til bagvedliggende villakvarterer.²¹⁹

Oplandskøbstæder

En urban proces, som i perioden tillige kom til at kendetegne købstadsringen i det perifere metropolopland. Her som i den øvrige danske provins en følge af, at købstædernes oplandsfunktion blev styrket markant, som konsekvens af de konjunkturelle og strukturelle forandringer, som landbrugsproduktionen undergik på samme tid.

Medvirkede til landdistrikternes både øgede behov for udførsel og industriel forarbejdning af den kraftigt stigende produktion og samtidig stigende indkomster og dermed købekraften. En proces, der ikke blot understøttedes af landeveje, der førte frem til købstæderne, men i særlig grad af udlæg af stam- og sidebaner.



Byoplade i det perifere metropolopland 1940. Det hvide område udgøres af fremvoksende hovedstadsmetropolens område samt det centrale metropolopland og den indre del af et perifere metropolopland (Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov, 1948))

Som følge af den stærke sammenkobling mellem købstædernes og deres rurale opland generedes i disse en betydelig vækst i handel, omsætning, finansiel virksomhed og håndværk og en stadig større industrialisering. I første omgang i form af virksomheder med tilknytning til oplandets forbrug og produktion: Bryggerier, garverier, savværker, dampmøller og jernstøberier, tekstilfabrikker, cementvarefabrikker, slagterier, mejerier og maskinfabrikker

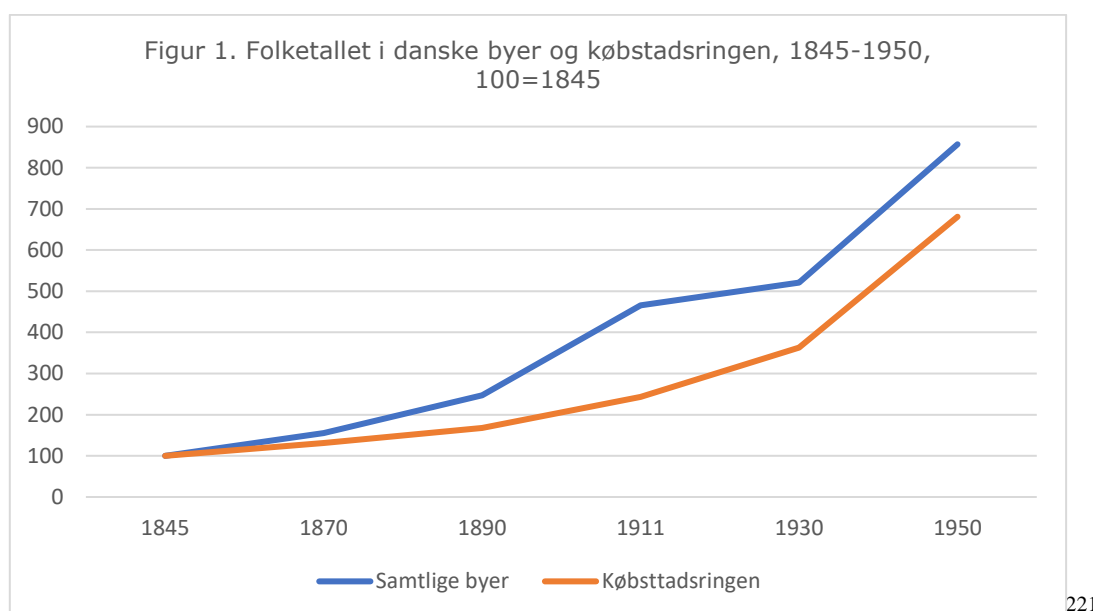
Med stillingen som oplandsbyer fulgte i periodens købstæder en række institutioner: Kommunale by- og borgerskole, private mellem- og realskole, tekniske skoler, handelsskoler kommunale

hospitaller eller amts- og bysygehuse samt kommunale vand-, gas- og elektricitetsværker. Nogle af byerne have samtidig amtstue, amtslige arbejds- og forsørgelsesanstalt og ældre latinskoler.²²⁰

Hovedstadsmetropolens påvirkning

Selv om købstadsringens byer opstod som oplandsbyer og bevarede denne position i de 100 år mellem midten af det 19. århundrede og midten af det følgende, påvirkede den fremvoksende hovedstadsmetropolis betydelige vækst i stigende grad byernes udvikling i perioden.

Med metropoloplandets samtidig stærke produktionsspecialisering og det stadig mere fintmaskede jernbane- og vejnet, der etableredes i perioden, orienteredes en ikke ubetydelig del af landdistrikternes produktion og efterspørgsel i den ydre del af det perifere metropolopland mod metropolens centrale dele og gik dermed uden om købstadsringens oplandsbyer. På samme tid, som hovedstadsmetropolens havde en så udtalt erhvervsmæssig tilvækst og dynamik, at den kunne tiltrække et større befolkningsvolumen end købstadsringen og de fleste øvrige købstæder i Østdanmark.



221

Målt i befolkningstilvækst blev købstadsringens da også markant mindre end landets byer tilsammen frem til omkring første verdenskrig (figur 1). Landets fem største provinskøbstæder lå således i Vestdanmark, og selv om Helsingør placerede sig på en ottendeplads, optrådte de østdanske købstæder længere nede i det befolkningsmæssige hierarki. Blandt købstadsringens byer med Roskilde på en fjortende plads og Hillerød, Køge og Frederikssund plads 30, 38 og 54.

Fra tiden omkring første verdenskrig øgedes købstadsringens folketal derimod mere end i landets byer tilsammen, hvorefter dens befolkning fik samme stigningstakt frem til midten af århundredet som i samtlige danske byer. En befolkningsforøgelse i den angivne periode, som antagelig fulgte af, at købstadsringens byer i den angivne periode gik ind i en mere udtalt vækstperiode, da de i endnu højere grad begyndte at orientere sig mod den fremvoksende hovedstadsmetropol.

Tabel 12. Nøgletal for Øresundsøberfarterne, 1921-1951. Index: 100=1921²²²

	1921		1931		1941		1951	
	H-H	K-M	H-H	K-M	H-H	K-M	H-H	K-M
Antal anløb	100	100	119	166	159	38	351	203
	78,1	21,9	72,0	28	93,7	6,3	85,6	14,4
Tonnage	100	100	160	179	263	48	482	427
	53,4	46,6	47,1	52,9	86,5	13,5	56,7	43,3
Gods i t.	100	100	187	168	360	234	753	411
	43,1	56,9	45,8	54,2	52,9	47,1	64,7	35,3

Ann: H-H: Helsingør-Helsingborg-overfarten. K-M: Overfarten: Københavns Frihavn-Malmø

Med Helsingørs mindre rurale opland og stærke orientering mod handel og søfart var byen, i modsætning til den øvrige købstadsring, langt tidligere blevet knyttet til København. Med indsættelse af dampskide øgedes interaktionen med varer mellem hovedstaden og Helsingør, indtil Nord- og Kystbanen nåede byen i den sidste halvdel af det 19. århundrede.

Med Nordbanens omlægning i Helsingør by i 1891 til den nye havnebanegård og DSBs indsættelse af jernbanefærger til Helsingborg blev byen af afgående betydning for ikke blot persontrafikken, men navnlig for godsud- og indførsler mellem det øvrige Skandinavien og den fremvoksende hovedstadsmetropol og det øvrige Danmark.

Fra 1895 etablerede DSB ganske vist og en jernbanefærgeforbindelse mellem Københavns Frihavn og Malmø, hvorved færgetonnagen og godsoverførslernes fordelte nogenlunde ligeligt mellem denne overfart og Helsingør-Helsingborg-overfarten (tabel 12).²²³ Indtil tonnagen, antal havneanløb og overført gods øgedes mere på den nordlige overfart end den sydlige. Med det resultat at Helsingør-Helsingborg-overfarten var blevet den vigtigste i person- og godtrafikken mellem metropolen, det øvrige land og kontinentet på den ene side og den skandinaviske halvø på den anden. En følge af erhvervelse af flere og større jernbanefærger og fra 1932 indsættelse af en særlig bilfærge.

Udover interaktion med varer og person- og godstrafik knyttedes Helsingør også ganske tidligt til København og den tidlige hovedstadsmetropol i henseende til udflytning af realkapital til sundbyen. Byens suverænt størst arbejdsplads, skibsværftet, etablerede således af Rederiet Norden med hovedsæde i København og blev dermed et af de første skibsværfter, som de store internationale rederier- og handelskoncerner lokaliserede uden for hovedstaden. Bl.a. ØKs Nakskov Skibsværft (1916) og A.P. Møller-Mærsk Odense Stålskibsværft (1917).

Trods skiftede ejerforhold forblev Helsingør Skibsværft en del af den københavnske storkapitals dispositioner, idet det 1919 overgik til et konsortium med B&W og DFDS, der alene overtog virksomheden i 1916. Fra 1935 dog med en licensaftale med B&W om produktion af dieselmotorer.

Værftet blev dog ikke den eneste industrivirksomhed, der i Helsingør og som i andre af købstadsringen byer inden midten af det 20. århundrede blev forbundet med den tidlige hovedstadsmetropol. Spritfabrikker i Helsingør og Roskilde udflyttedes således meget tidligt fra København og blev 1923 en del af De Danske Spritfabrikker, mens københavnsk kapital medvirkede, da en svensk koncern i 30'erne oprettede Helsingørs gummifabrik.

En orientering mod den fremvoksende hovedstadsmetropol, der trafikalt indledtes med førnævnte Nordbane fra København (1863) og særlig styrkedes gennem den mere direkte Kystbane (1897). I tak med at bæltet med sommervillaer ved Øresund efterhånden overgik til helårsbeboelse og der her

opførtes tilsvarende store villaer, dannedes der langs Kystbanen et smalt forstadsbånd helt op til Helsingør, som dermed efterhånden kom til at indgå i en sammenhængende bebyggelse, rakte helt ind til Østerport. Medvirkende til at Kystbanen allerede ved anlæggelsen fik et større antal lokale standsningssteder med mondæne stationsbygninger, der betjentes af en stadig hyppigere nærbanetoggang.

Med Helsingørs placering ved både Øresunds og Kattegats kyster blev byens kystopland tillige en del af den landliggekultur og sommervillabebyggelse, som fra den sidste del af det 19. århundrede kom til at kendetegne den øvrige nordsjællandske kyst og knyttede området til hovedstadens og nordforstædernes velhaversegment.²²⁴

Selv om Hillerød i perioden voksede sig stor på grundlag af byens store rurale opland, fik Nordstens Maskinfabrik efterhånden karakter af hovedstadsindustri, da den blev en af landets største producenter af landbrugsmaskiner. Det samme blev tilfældet for Hillerøds C. Weitzmanns fabrik for naturvidenskabelige læremidler, som i en lang årrække forsynede skoler i flere lande med skoleapparater til fysiskundervisningen. Hillerød blev herudover hjemsted for statens landbrugsvidenskabelige forsøgsvirksomhed (1917) i form af forsøgsgårdene Favrholm og Trollesminde og det mellemliggende forsøgsmejeri.

I 30'erne var Nordbanen til Hillerød desuden blevet udvidet til en dobbeltsporet jernbane, og metropolens S-bane ført frem til Holte og forstæderne i Søllerød Kommune. Da der samtidig indsattes nærbanetog med timesdrift på strækningen København-Hillerød (med standsning i Holte), forvandlede Birkerød til en af hovedstadsmetropolens nye forstæder i Frederiksborg Amtskommune (jf. ovenfor). På samme tid som en større tilflytning fra metropolen til Allerød og Hillerød var blevet indledt.²²⁵ Stærkt medvirkende til, at den landskendte og visionære byplanlægger Peter Bredsdorff²²⁶ op til udarbejdelsen af Hillerøds første dispositionsplan i 1950 satte nye pejlemærker for byens videre udvikling.

Udover Hillerøds forsatte position som oplandskøbstad for en betydelig del af det rurale nordligste Nordsjælland, forestillede Peter Bredsdorff sig ved udarbejdelsen af byens dispositionsplan, at den til en vis grad ville udvikle sig som en art planetby. En ny forstadsform, der indgik i samtidige egnsplaner for en række vesteuropæiske byregioner og byggede på udflytning af erhverv og store befolkningsgrupper fra de hidtil sammenbyggede metropoler med både centralbyer og forstæder.²²⁷

Med Hillerøds omgivende natur- og kulturhistoriske attraktioner så Bredsdorff muligheder for nye kvarterer med etagebyggeri og enfamiliehuse, der skulle sikre Hillerød et større volumen af tilflyttere. Tilflyttere, som med allerede gode og siden forbedrede trafikforbindelser ville pendle til metropolens centrale dele eller finde beskæftigelse ved den erhvervstilvækst, som udgjorde forudsætningen af Bredsdorffs visioner for Hillerød.

Opnået ved yderligere ekspansion i den industri, de håndværk, den handel og de offentlige institutioner, der betjente byens rurale opland, men særlig indenfor erhverv, som havde hovedstadsmetropolen eller det øvrige land som afsætningsmarked. Det drejede som en øget produktion på nogle af Hillerøds eksisterende industrier og ikke mindst nyoprettede eller fra metropolen tilflyttede. Herudover forestillede Bredsdorff sig Hillerød som lokaliseringsskole for kost- og kursus-skoler, fra centralbyen udflyttede læreanstalter og kongrescentre, og lagde vægt på de muligheder, som byens attraktioner gav for restaurations- og hotelbranchen.²²⁸

Havde både Hillerød og Helsingør frem til midten af århundredet i stadig større grad orienteret sig mod den fremvoksende hovedstadsmetropol, blev det tillige tilfældet for købstadsringens to øvrige større byer. Selv om Køge ikke havde samme gunstige landtrafikale beliggenhed i forhold til hovedstadsmetropolen, men til gengæld rådede over en havn, som i vidt omfang udvides i perioden, lokaliseredes også hovedstadsindustri i byen.

Allerede i 1840'erne var en papirfabrik etableret, og 1889 fulgte Collstrop, der oprettedes af en københavnske træhandler, som havde fået patent på en imprægneringsmetode, der anvendtes til fremstillingen af jernbanesveller, telefon- og hegnspæle. I 1903 etableredes Køge Trævarefabrik, som bl.a. fremstillede træfodtøj, og i 1908 Dansk Afvulkaniseringsfabrik.

Samme år dannedes Codan Gummifabrik, som i starten producerede cykeldæk- og slanger, for senere også at slå ind på produktion af galoche og andre gummiprodukter. Køge fik desuden to kortlivede, men slet ikke undseelige værfter fra 1918 og 1919. 1930 oprettedes desuden Junckers Savværk, som fremstillede gulve ved at udnytte overskydende birketræ fra svelleproduktionen. Endelig fulgte Dansk Kemisk Værk Køge efter i 1934.²²⁹

Med den direkte hovedvejslinje og landets første jernbanestrækning blev Roskilde tidligt forbundet med København. Fra Ladegården på Frederiksberg flyttedes Sankt Hospital allerede i 1854 til et nyt sygehuskompleks vest for Roskilde, og af hovedstadsindustri fik Roskilde allerede i 1831 en papirfabrik og siden fulgte en række andre: Bl.a. en spritfabrik (1881), en cykelfabrik (1895), en madrasfabrik (1921), en læderfabrik (1914) og en konserverfabrik (1935).²³⁰

Ved udarbejdelse af den første byplan i slutningen af 30'erne og ved dennes første fase opkøbte Roskilde Kommune betydelige landbrugsarealer og skitserede et ringvejsystem. Målet var med et efterfølgende offentligt subsidieret byggeri af enfamiliehuse og alemnyttige blokbebyggelser at tilvejebringe boligkvarterer, der kunne tiltrække udflyttere fra hovedstadsmetropolen.²³¹

Trods sin mere isolerede beliggenhed fik også Frederikssund nogen hovedstadsindustri i perioden. Bl.a. en vognfabrik, et skibsværft og en strømpfabrik. Byen blev desuden den nærmeste købstad fra den sommerhusby, der voksede frem ved Kulhuse i 40'erne (jf. ovenfor).²³²

Udenfor købstadsringen fem byer var Frederiksværk med sin industrimanufaktur tildigt knyttet til København. En tilknytning, der fastholdtes efter, at værket i 1857 blev overdraget til den københavnske fabrikant Anker Heegaard (Anker Heegaards fabrikker), mens krudtfabrikationen fortsatte i statsligt regi (Statens Krudtværk). Virksomheder, som blev afgørende for byens vækst, der bevirkede, at Frederiksværk i 1907 fik købstadskommunalstatus. Udlæggelsen af jernbanen Hillerød-Frederiksværk fastholdt byens erhvervsmæssige tilknytning til den fremvoksende hovedstadsmetropol, der i særlig grad styrkedes ved oprettelsen af Stålvalseværk (1942), der kom til at producere profil- og stangjern, beholdere og skibsplader af affaldsjern.²³³

Udover lokalisering af betydelig hovedstadsindustri til Frederiksværk og købstadsringens byer, trafikal infrastruktur og byplanlæggeres bestræbelser for at knytte Hillerød og Roskilde til hovedstadsmetropolen i slutningen af perioden, blev byerne også forbundet med metropolen i henseende til elektricitetsforsyning. Som følge af det vidt forgrenede elnet, som NESAs ikke blot udlagde i forstæder, men tillige udbredte til hele Nordøstsjælland. I de fleste af købstadsringens byer havde kommunerne ganske vist selv etableret elektricitetsværker, men da NESAs fra 1915

modtog størsteparten af sin strøm fra det skånske kommunalt ejede Sydkraft (jf. ovenfor), kunne denne leveres til en så lav pris, at kommunerne opgav selv at producere elektricitet.²³⁴

Med de attraktive naturområder og markante historiske bygninger og bymiljøer fik Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge desuden en betydelig tilstrømning af turister fra såvel metropolen som ind- og udland. Grundlaget for en markant stigning i byernes antal hoteller og gæstgiverier.²³⁵

Konklusion

Denne artikel har haft til formål at afdække, hvorledes først København og siden den fremvoksende hovedstadsmetropol siden begyndelsen af 1600-tallet udnyttede og funktionelt forandrede det omgivne opland.

Københavnsegnen

Med denne problemstilling har artiklen som udgangspunkt påvist Københavns ekstreme vækstforløb fra blot at tilhøre en af Danmarks største byer i starten af 1500-tallet til i midten af det 19. århundrede at udgøre landets ubestridt altdominerende eneste storby af europæiske dimensioner. Samme med en afdækning af den samtidige udvikling i landtransport, har artiklen dokumenteret, at Københavns opland (Københavnsegnen) i perioden kom til at bestå af: En stadsudkant, et opland og et bagland.

Mens stadsudkanten, som følge af sin beliggenhed lige udenfor det fæstningsindespærrede København hurtig fik en multifunktionel karakter i forhold til selve staden, har artiklen påvist, hvorledes hovedstadens nærhed, den trafikale infrastruktur, kulturlandskabs- og landsbyformer og ejendomsforhold medvirkede til en opdeling af opladet i to rurale produktions zoner, mens baglandet kom til at udgøre en tredje og yderste zone.

Oplandet

I oplandets første produktionszone, der strakte sig i en afstand på 15 km fra staden, blev landbrugsproduktion i særlig grad specialiseret til fremstilling af mælk, fløde og grønsager, som følge af Københavns nærhed og dermed produkternes holdbarhed efter en kort transport til staden. Hertil kom en yderlige specialisering i form af ærtedyrkning, havredyrkning- og maling, opkøb og opfedning af fjerkræ og æggehandel.

Artiklen har herudover påvist, at denne indre del af Københavnsegnen blev kendetegnet af tørveskæring og teglværksdrift og kulsvidning i Harreskoven. Dermed en alsidig produktion, der gav mulighed for ikke blot at hjemtage stadens affald til foder og gødning, men også til erhvervelse af færdig- og luksusvarer.

Det blev desuden i denne indre del af Københavnsegnen, at kronen lokaliserede nogle af sine ladegårde, hvoraf den største blev Københavns Slot ladegård, hvis mark fra 1621 kom til at omfatte det nuværende Frederiksberg. Marken blev i første omgang drevet som en almindelig hovedgårdsmark med markarbejde udført af de omgivende landsbyer fæstebønder. Indtil driften bortfæstedes til overtallige bønder af hollandsk oprindelse fra St. Magleby, der samtidig etablerede Frederiksbergs landsby.

Landsbyens erhvervsgrundlag forsvandt imidlertid, da kronen i de sidste år i 1600-tallet inddrog størsteparten af bymarken til hømark, og udlagde resten til haver til sommerresidensslottet:

Frederiksberg. Hermed åbnedes der for, at Københavns absolutte overklasse også udnyttede oplandets indre produktionszone til rekreative formål.

Med det resultat, at størsteparten af de 108 landsteder, der opførtes i Københavnsevnen mellem midten af 1700-tallet og midten af det følgende århundrede, blev lokaliseret i oplandets første rurale produktionszone. Både på Frederiksberg, således at landstederne kunne give sommerresidensslottet passende mondæne omgivelser, men i særlig grad i den nordlige skov- og sørige del af den indre Københavnsegn.

Omgivelser, der sammen med Dyrehavsbakken også blev udflugtsmål for det brede lag af københavnere, som tillige søgte til Frederiksberg for evt. at kunne iagttage de kongelige, når de residerede på slottet. Grundlaget for oprettelse af gæstgiverier både på Frederiksberg og det første stykke af Strandvejen.

Til Københavns forsyning med både drikkevand og vand til møller i stadsudkanten og i stadens voldgrave har artiklen endvidere påvist, at der ude i oplandets første produktionszone udlagdes et stadig større vandforsyningssystem. Denne zone kom samtidig til at omfatte både kronens største jagtmarker (Dyrehaven) og Københavnsegnens største koncentration af industrimanufakturer.

I en afstand på op til 25 km fra København har artiklen iagttaget oplandets anden rurale zone. Udover den almindelige landbrugsproduktion kendetegnet ved en specialisering i hø- og halmbjergning og kartoffeldyrkning. En følge af at disse produkter udgjorde en så lav værdi i forhold til deres volumen, at det ikke kunne betale sig at transportere dem over længere afstande. En afstand fra denne del af Københavnsegnen til staden, der af hensyn til holdbarhed til gengæld udelukkede mælk- og flødeproduktion, men medførte, at mælken her forarbejdes til ost og smør.

I denne mellemliggende del af Københavnsegnen blev der samtidig i vidt omfang foretaget tørveskæring og kulsvidning. Samtidig med, at to store industrimanufakturer og jagt- og landslottet Hirschholm lokaliseredes hertil.

Baglandet

Københavnsegnens tredje rurale produktionszone, ser artiklen brede sig i en afstand på mere end 25 km fra staden. Landbrugsproduktionen og udnyttelsen af de naturgivne øvrige ressourcer blev her så forskelligartet i forhold til selve opladet, at denne del af Københavnsegene betragtes som et bagland.

En følge af at landbrugsproduktionen ikke her specialiseredes på samme måde, som det blev tilfældet i den del af Københavnsegnen, som indgik i oplandet. På nær visse områder med kartoffeldyrkning blev korn således den rurale produktion, der orienteredes mod København. En følge af at det kunne betale sig at transportere dette produkt over større afstande.

Hertil føjer sig, at dette bagland ikke kom til at omfatte landsteder og alene kun husede industrimanufakturer i Hellebæk og Frederiksværk. Til gengæld placeredes en betydelig del af kronens jagt- og landslotte og tilknyttede jagtområder hertil. Medvirkende til baglandets tilknytning til København, men ikke i det væsentligste afgørende for forandringer i dets produktionsgrundlag.

Det gjorde til gengæld de øvrige naturgivne ressourcer. De nordsjællandske skove og de tilgrænsende områder blev således et tyngdepunkt for teglproduktion, tørveskæring, kulsvidning,

indsamling af brænde og skovhugst med henblik på tilvejebringelse af brugstræ og tømmer. I et sådant omfang, at der som følge af denne produktions fysiske tyngde og afstanden til København efterhånden etableredes forskellige former for søtransport. I form af en udskibningshavn i Kulhuse på Hornsherred nordspids, Esrum Kanal med omlastning til større både ved Dronningmølle samt udførelse af teglværksproduktionen fra Nivå Bugt

I forhold til landets øvrige egne adskilte baglandets sig desuden ved, at grundlaget for de oplandsbarede byer i købstadsringen i et betydeligt omfang undermineredes af Københavns nærhed. Idet staden til egen forsyning og eksport opsugede købstadsoplandenes produktion både i de fjernere dele af Københavnsegnens bagland og i dettes mere centrale dele.

På samme tid, som færdig- og luksusvarer i udstrakt grad erhvervedes i København. Samtidig med at den merkantilistiske erhvervspolitik gik uden landets købstæder og dermed også købstadsringen, og tillige omfattede en række restriktioner, som begunstigede hovedstaden.

Københavnseggen i en tidlig periurban fase

I forhold til den europæiske forskning, der har berørt den førindustrielle by-landrelation og dermed en bys udnyttelse og funktionelle forandring af sit opland, påviser artiklen samme halvt rurale, halvt urbane udvikling i den københavnske stadsudkant, som Harald Gustafsson ser i den stockholmske. Dog således at denne udvikling i Københavns mere havde en produktionsmæssig karakter end en bebyggelsesmæssig. Idet demarkationslinjer udenom det fæstningsindespærrede København hindrede en grundmuret bebyggelse, hvorved den københavnske stadsudkant alene bebyggedes med lave bindingsværkbygninger ved udfaldsvejene.

Ud fra den rurale produktionszoner, der har været udbredt i den europæiske forsknings opdeling af forskelle storbyoplande, påviser artiklen i Københavnsegnens første oplandszone samme differentierede erhvervs- og bebyggelsesmæssige struktur, som Gustafsson ser kendetegne Stockholms "näromland", tysk forskning påviser i et "Umland", der stækker sig i en afstand på 10-30 km fra byen, og indgår i britiske undersøgelser karakteristisk af en storbys inderste omgivne område.

Således her en landbrugsproduktion koncentreret til grøntsager, mælkeprodukter og høbjergning og et område, hvor storbyens overklasse fra 1700-tallet opførte landsteder. I det stockholmske "näromland" iagttager Gustafsson desuden den koncentration af industrimanufakturer, som tillige ses i Københavnsegnens første produktionszone.

En førindustriel produktionsform, der tillige indgik i oplandets anden produktionszone, som artiklen specifikt ser kendetegne Københavnseggen. En zone, som samtidig havde en betydelig hø- og halmbjergning, kartoffeldykning og smør- og osteproduktion, og hvor der tillige forekom tørvegravning og kulsvidning.

Til gengæld påviser artiklen en produktionsstruktur i den del af Københavnseggen, der udgjorde stadens bagland, som svarer til Gustafssons stockholmske "vidare omland", tysk forskning "Hinterland" og britiske undersøgelser karakteristisk af en storbys anden zone. Kendetegnet ved skovbrug, kornavl, kvæghold og købstæder, der havde vanskeligheder ved at opnå større betydning, som følge af konkurrencen fra storbyen.

De britiske undersøgelser påviser desuden en yderste zone med mere ekstensivt landbrug og græsningsområder samt protoindustriell virksomhed på basis af ledig arbejdskraft og lokale råvarer til især tekstilproduktion. En storbyoplandsform, som Gustafsson ikke påviser i Stockholms opland, og heller ses i tysk forskning eller i denne artikels behandlings af Københavnseggen. Dermed en særlig zone udenfor storbyer, som blev karakteristisk for den første fase i Englands meget tidlige industrikapitalistiske revolution i slutningen af 1700-tallet.

Udover artiklens dokumentation af ligheder og forskelle mellem den førindustrielle Københavnsegn og andre samtidige europæiske storbyoplande, påviser den tillige, inspireret af Poul Sverrilds arbejde med periurbane faser til påvisning af Hvidovres veje til forstad, at det københavnske opland og bagland bevægede sig ind i en tidlig periurban fase fra den sidste del af 1700-tallet. Mest udtalt i stadsudkanten, men også i de landsogne på Københavnseggen, der indgik i denne egnens første rurale zone.

Her var den rurale produktion yderst specialiseret i forhold til Københavns forsyning med landbrugsprodukter, på samme tid, som dette område omfattede størsteparten af Københavnsegnens landsteder og industrimanufakturer. Samtidig med at Københavns nærmest liggende sogne havde fået en særlig periurban karakter. Her blev et større antal gårde opkøbt af velhavende københavnere, der sikrede sig supplerede indkomster ikke blot på landbrugsdriften, men også på de tidlige privatkapitalistiske industrivirksomheder, der om end i et begrænset omfang opstod samme sted.

Metropoloplandet

Da en byregions påvirkning af og interaktion med sit opland ikke er afdækket, er det ikke muligt at indplacere denne artikels resultat i forhold til foreliggende forskningspositioner for så vidt metropoloplandets udvikling i de 100 år mellem midten af det 19. århundrede og midten af det følgende. Til gengæld har artiklen taget afsæt i den svenske byhistoriker Bo Öhngrens påvisning af, hvorledes stadsvæksten i industrialiserede byer og den trafikale infrastrukturens udbygning generede to former for byoplande.

På dette grundlag har artiklen påvist såvel den meget kraftige og accelererende stadsvækst, der i perioden udgik fra den fremvoksende hovedstadsmetropol, som samtidens udlæg af både radiale trafiklinjer fra København og et finmasket sidebanenet udgående fra Helsingør, Hillerød og Køge. Afgørende for forandringer af landbrugets produktionsform, industriel og rekreativ udnyttelse af det åbne lands naturgivne ressourcer og de urbane bebyggelser: Købstadsringen byer og det store antal stations og landevejsbyer, der skød op i perioden. Medvirkede til, at metropoloplandet i perioden langt mere gennemgribende udnyttedes og funktionelt forandrede end den førindustrielle Københavnsegn. På en sådan måde, at der udvikledes et centralt og perifært metropolopland.

Det centrale metropolopland

De funktionelle forandringer, der i perioden kom til kendetegne det centrale metropolopland, havde rødder i den udvikling, som den førindustrielle Københavnsegnens første rurale produktionszone havde undergået før midten af det 19. århundrede. En position som hovedstadens og senere den fremvoksende hovedstadsmetropolis nærområde, som artiklen i de efterfølgende 100 år ser yderligere cementeret. I kraft af den korte afstand mellem det centrale metropolopland og hovedstadsmetropolens bebyggede dele og samtidig små afstande mellem de radiale trafiklinjer.

I det centrale metropolopland lokaliseredes tidligt det første storfængsel uden for København, og det blev hertil Københavns Kommunes vandindvindingsområde første nåede, og hvorfra det

samtidig bredte sig fra. Den københavnske landsbefæstning kom derudover her til at sætte sig markante fysiske spor, mens lufthavnen gjorde det i slutningen af perioden.

Selv om en traditionel landbrugsproduktion opretholdtes i et vist omfang i det centrale metropolopland, dokumenterer artiklen, at mælkeforpagterordninger og gårdmejerier her blev dominerede i jordbrugserhverv i den første del af perioden. Indtil hovedstadens stormejerier, de mange øvrige, men mindre private mejerier og til sidst den storkøbenhavnske mælkeordning tog livet af denne primitive form for mælkeri

En proces, der indledes omkring århundredeskiftet, hvor gartneridrft til gengæld tog over som den meste betydende jordbrugsform. En følge af at almindelig landbrugsdrift blev urentabel i takt med de stigende jordpriser og ejendomsskatter, som fulgte af gårdslagtningernes småparceludstykninnger og det boligbyggeri, som her rejste sig.

En urbane proces, der siden accelererede og med deraf følgende yderligere stigende ejendomsværdier- og skattetryk i stadig større grad fortrængte gartnerierne. I takt med at boligforstæder i mellemkrigstiden og 40'erne med villakvarterer og siden tidlige blokbebyggelser i stadig større omfang kom til at dominere det centrale metropolopland. Der-med en glidende overgang fra en sidste periurban fase til en urban, som Poul Sverrild påviser for Hvidovres vedkommende, og som artiklen tillige iagttager.

I den periurbane fase har artiklen samtidig afdækket, at hovedstadsindustri fra den sidste del af det 19. århundrede var blevet lokaliseret til det centrale metropoloplands stationsbyer. Med de samme forandringer i landbrugsproduktionen i disse stationsbyers omliggende landdistrikter, som kendetegnede det øvrige centrale metropolopland, blev byerne en del af mellemkrigstidens og 40'erne forstadsdannelse. Uden om opstod således villakvarterer og i første omgang mindre områder med boligblokbyggeri. Medvirkede til at periodens forstadsdannelse også kom til at omfatte industri- og boligforstæder.

Artiklen dokumenterer desuden, at den parrallet løbende forstadsdannelse og de faktorer, der successive underminerede jordbrugserhvervet i det centrale metropolopland, også i mellemkrigstiden helt fortrængt de virksomheder, der her i den periurbane fase hidtil havde udvundet og industrielt forarbejdet undergrundens råstoffer: Grus, sten, ler og kalk. Virksomheder, der var opstået i den sidste del af det 19. århundrede som følge af både det kraftige byggeri i hovedstadens bro- og bykvarterer og de samtidige anlæg af jernbaner og veje.

Det indre perifere metropolopland

En udvinding og forarbejdning af disse råstoffer var ganske vist blevet indledt i den indre del af det perifere metropolopland i den sidste del af et 19. århundrede, men forstærkedes voldsomt op gennem det følgende. I den forbindelse påviser artiklen, at et stort antal meget omfattende grus-, ler-, sten- og kalkgrave med tilhørende omfattende tegl-, kalk- og mørtelværker satte sig markante spor i landskabet i den del af det perifere opland, der lå op til det centrale metropolopland.

Da hidtidige savværker også fortrængtes af forstadsdannelsen i det centrale metropolopland, ser artiklen op gennem det 20. århundredes en geografisk forskydning af den periurbane zone og fase først og fremmest til den inderste del af det perifere metropolopland. Det blev således også her, at mælkerier i et vist omfang voksede frem og opløstes på samme tid som i det centrale

metropolopland, og hvor nye gartnerier senere blev udbredt, da denne jordbrugsform fortrængtes fra hovedstadsmetropolens centrale opland.

Det indre perifere opland fik desuden en stor produktion af ost, smør og æg. Tillige blev det samme opland, som både blev inddraget i Københavns Kommunes udvidede vandindvindingsområde og kom til at rumme de omfattede regionale rekreative områder, der i slutningen af perioden fulgte med den første fredningsplanlægning. Endelig kom dette oplands stationsbyer til at rumme betydelig hovedstadsindustri og begyndende udstykninger til enfamilieshuse, og husede tillige længe de store københavnske latrinpladser, hvorfra de stedlige bønder forsynede sig med gødning.

Det øvrige perifere metropolopland

Selv om de øvrige dele af det perifere opland ikke kom ind i samme periurbane udviklingsfase, som inden midten af det 20. århundrede kendetegnede den indre del af dette opland, har artiklen påvist, at dette i perioden undergik betydelige funktionelle forandringer, der rummede betydelige periurbane elementer.

Udover periodens konjunkturrelle og strukturelle landbrugsudvikling, som også her satte sig igennem, blev det stedlige jordbrug kendetegnet af korn- og kartoffelproduktion og leverancer af slagteriprodukter og bearbejdede mælkeprodukter. Stærkt understøttet af, at sådanne produktioner både i større omfang og med en højere hastighed kunne transporteres over større afstand som følge af periodens signifikante udbygning af landtransportens infrastruktur.

Tillige afgørende for, at navnlig Nordsjælland fik en meget betydelig udvinding af grus, sten, kalk og træ og industriel forarbejdning heraf. På samme tid, som de nordsjællandske Øresunds- og Kattegatkyster kunne tiltrække den fremvoksende hovedstadsmetropolis overklassesegment, der tidligst slog sig ned her som landliggere og opførte sommervillaer og senere sommerhuse. En fritidsbebyggelse, der udviklede sig til sammenhængende sommerhusbyer langs hele Kattegat og Køge Bugt.

Artiklen har herudover afdækket, at det ydere perifere metropolopland blev kendetegnet af det kasernebyggeri, som fulgte af 1908-hærloven og samtidig afløste den københavnske landbefæstning. Til dette opland lokaliseredes samtidig en række offentlige institutioner og i 1940 Kyndbyværket, der blev det første kraftværk udenfor København. Værket kom samme med elektricitetsimport fra Sverige til at forsyne ikke blot hovedstadsmetropolen, men også betydelige dele af Sjælland.

Som følge af de rige forekomster i Kattegat har artiklen endvidere påvist, at der i perioden langs dette farvandes kyst opstod en ny byform: Fiskeribyen. Helt overvejende baseret på fangst, forarbejdning og leverance af fisk til hovedstadsmetropolen. Derimod kom metropolen i mindre grad til at påvirke det øvrige perifere metropoloplands stations- og landevejsbyer. Selv om der enkelte steder lokaliseredes nogen hovedstadsindustri, forblev disse byer helt overvejende rurale oplandsbyer frem til midten af det 20. århundrede.

En bymæssig funktion, som artiklen også ser kendetegne købstadsringens byer og Frederiksværk. Disse fik dog i forhold til landets øvrige byer en svagere stigning i befolkningstallet frem til begyndelsen af århundredet. En følge af at produktionen og efterspørgslen fra byernes omliggende landdistrikter med den udbyggede trafikale infrastruktur i endnu højere grad orienterede sig mod

den fremvoksende hovedstadsmetropol. På samme tid som metropolen kunne tiltrække et større befolkningstvolumen end købstadsringen.

En demografisk udvikling, som artiklen påviser, ændredes fra omkring første verdenskrig, hvor købstadsringen fik en større og siden samme befolkningstilvækst som landet øvrige byer. En følge af at rigens købstæder og Frederiksværk i højere grad orienteredes mere mod hovedstadsmetropolen. Byerne havde og fik siden en ikke ubetydelig hovedstadsindustri, ligesom store statslige og kommunale institutioner lokaliseredes hertil. Herudover øgedes persontogsgangen til købstadsringen med deraf følgende mulighed for tilflytning fra metropolen. På samme tid, som byplanlægningen i slutningen af perioden i Roskilde og Hillerød direkte sigtede mod, at de to byer i fremtiden skulle blive en del af hovedstadsmetropolen.

Fra periurban til urban udvikling

Med påvisningen af de forskellige former for periurbane faser og områder, som artikel ser kendetegne metropoloplandet mellem midten af det 19. århundrede og midten af det følgende, understøttes Poul Sverrilds analyse af Hvidovres forstadsdannelseproces og de større perspektiver, som han udleder på dette grundlag. Hovedstadsmetropolens forskellige former for forstadsdannelse, integrationen af købstadsringen heri, transformationen af tidligere rurale byer til pendlersatellitbyer og dannelsen af sommerhusbyer skete så at sige ikke fra den ene dag den anden. Men var et resultat af en eller flere periurbane faser.

Med udgangspunkt i den tidlige periurbane karakter, som den førindustrielle Københavnsegn i større eller mindre grad havde i midten af det 19. århundrede, afløstes den i det centrale metropolopland, hvor det periurbane gennemslag havde været mest udtalt, af en ny periurban fase. Kendetegnet ved en gennemgribende forandring og senere underminering af jordbruget og de råstofindvindende- og forarbejdede erhverv og en parallelt løbende urban proces.

Dermed en periurban fase, der mellemkrigstiden og 40'erne gik ind i en urban fase med en stadig kraftigere forstadsdannelse, der samtidig heri integrerede det centrale metropoloplands stationsbyer. Forudsætning for, at dette opland stort set i det første efterkrigsår (50'erne) blev udbygget og lagde sig som et op til 15 km bredt koncentrisk forstadslag uden om hovedstaden.

Et forstadslag, der med de tidligere stationsbyers hovedstadsindustri og senere fra hovedstaden udflyttet og nyetableret industri kom til at omfatte et betydeligt antal industri- og boligforstæder. Mens nordforstæderne i det væsentligste forblev boligforstæder, som følge af egnens naturskønne landskaber, der tiltrak hovedstadsmetropolens overklasse. Helt svarende til det førindustrielle Københavns storborgerskab tiltrækning af samme landskabsmæssige herligheder, der skabte grundlaget for et stort antal landsteder i den tidlige periurbane fase.²³⁶

Mens det centrale metropolopland frem til midten af århundredet bevægede sig fra en periurban til en urban fase, indgik det nærmest liggende indre perifere metropolopland på samme tid i den periurbane fase, som tidligere havde kendetegnet det centrale metropolopland. En periurban fase, der i efterkrigstiden afløstes af en urban i form af radiale forstadsbånd, der løb langs trafiklinjerne fra det koncentriske forstadslag i det tidligere centrale metropolopland og frem til købstadsringens byer. Forstadsbånd, der tillige kom til at omfatte et betydeligt antal industri- og boligforstæder på samme måde som i det ælde koncentriske forstadslag.²³⁷

Med købstadsringens hidtidige hovedstadsindustri og i slutningen af perioden udtalte orientering mod hovedstadsmetropolen, blev dens byer med udflyttet og nyetableret industri og pendling fra nye boligkvarterer også i efterkrigstiden integreret i den større byregion, som metropolen udviklede sig til.²³⁸ En proces, der forløb parallelt med, at det øvrige perifere oplands stations- og landevejsbyer transformeredes til pendlersatellitbyer. I kraft af både de billigere byggegrunde, som disse byer kunne tilbyde, og undermineringen af de tidligere stations- og landevejsbyers opland.²³⁹

En udløber af efterkrigstiden ændrede landbrugsstruktur, hvor automatisering førte til landbrugssammenlægninger, afvandring fra landbruget og nedlæggelse af lokal handel, og håndværk. Trods øgede bilisme undgik hovedstadsmetropolen ikke den afvikling af sidebaner, som kendetegnedes resten af landet i efterkrigstiden. Pendlersatellitbyerne og de gigantiske sommerhusbyer, der enten opstod som nye eller udvikledes på grundlag af mindre og ældre, blev afgørende herfor.²⁴⁰

Mens forandringerne i det indre og perifere metropolopland før midten af århundredet alene havde været bestemt af den fremvoksende hovedstadsmetropols urbane tilvækst, trafiklinjerne og sent af den tidlige lokalkommunale byplanlægning, indordnes dette opland i efterkrigstiden som en del af metropolens samlede udvikling som en funktionel byregion. Og dermed ud fra dennes behov for rekreative områder og udnyttelse af det åbne lands produktion.

En følge af en stadig mere indgribende regionale fysiske planlægning. I form af retningsgivende egnsplansskitser og implementerende statslige fysisk planlægning (byudviklingsplaner og Køge Bugt-planen), der afstak den urbane spredning, den regionale fordeling af bebyggelsesarter og det åbne land, som ikke måtte bebygges. Et åbent land, som blev overladt til fredningsplanlægningen, der udlagde betydelige dele af dette til regionale rekreative områder.²⁴¹

En planform, der i den sidste efterkrigstid afløstes af Hovedstadsrådets regionsplanlægning, der videreudviklede egns- og fredningsplanlægningens planspor, men samtidig gav bindende retningslinjer for det åbne lands anvendelse. Ikke blot til regionale rekreative formål, men også for skov- og landbrug og råstofudvinding- og forarbejdning.²⁴² En planform, der undermineredes med Hovedstadsrådet nedlæggelse og forsvandt helt ved 2007.-strukturen. Til skade for hovedstadsmetropolens sammenhængskraft som en byregion.²⁴³

Summary

This article is entitled, "Upland". Copenhagen area and metropolitan area before 1950", and consists of two parts. Up until the middle of the 19th century, it is shown how Copenhagen developed from around 1600 into Denmark's largest city, which was the only one to achieve European metropolitan dimensions. With the result that the surrounding Copenhagen area changed far more than other Danish rural districts.

Just outside the fortress-enclosed Copenhagen, an urban fringe was formed with a highly differentiated business structure and outside this a catchment zone, where rural production specialized in the production of vegetables, dairy products and the harvesting of hay and straw. The zone also included industrial manufactories, the crown's summer residence castle and its nearest hunting area, as well as country estates for Copenhagen's upper class.

Outside the catchment zone, the Copenhagen area consisted of a hinterland, where agricultural production specialized in grain breeding and potato cultivation. In the hinterland, various types of

natural fuel and wood were also produced for the construction of ships and buildings. The hinterland also included the crown's hunting and country castles, to which large hunting areas were attached.

From the middle of the 19th century to the middle of the following, the article demonstrates how Copenhagen was transformed into a capital metropolis. An urban region with a central city and functionally diverse urban units that interacted with the membrane. With the emerging metropolitan metropolis, the outskirts of the city and the parishes in the inner part of the Copenhagen area became the much larger central city that Copenhagen developed into. While the metropolitan area underwent changes that were more far-reaching than in the pre-industrial Copenhagen area, and came to include a central and peripheral part.

In the central part of the metropolitan catchment area, suburbanization became so strong in the interwar period that further specialized milk production and horticulture, which became the last form of agriculture in this catchment area, was displaced to the inner part of the surrounding peripheral catchment area. The same applied to the extraction and industrial processing of wood, gravel, stone, lime and clay. The inner peripheral metropolitan catchment thus underwent the peri-urban development in the interwar period that the central metropolitan catchment had undergone in the latter half of the 19th century and up to the First World War, until the post-war suburbanization also reached here.

Out into the rest of the peripheral catchment, grain and potato diving also continued between the middle of the 19th century and the middle of the following, at the same time as production became more specialized for deliveries of butchery and fishing products and processed milk products. This also came to include the extraction and industrial processing of the natural resources and also came to accommodate the upper-class summer cottage towns along the coastlines.

While the peripheral upland ring of market towns in pre-industrial times and until the beginning of the 20th century stood in the shadow of first Copenhagen and then the early capital metropolis, towards the middle of the century these were oriented towards the metropolis and thus achieved a growth that corresponded to the country's other cities. The ring of market towns then also became part of the capital metropolis in the post-war period, at the same time as station and road towns were transformed into commuter satellite towns, and extensive summer cottage towns arose in the outermost part of the metropolis' open land.

While the changes in the inner and peripheral metropolitan catchment before the middle of the century had been solely determined by the urban growth of the emerging capital metropolis, the traffic lines and later by the early local municipal urban planning, this catchment was classified in the post-war period as part of the overall development of the metropolis as a functional urban region. And thus based on its need for recreational areas and utilization of the open lands production.

A consequence of increasingly intrusive regional physical planning. In the form of indicative regional plan sketches and implementing state spatial planning (urban development plans and the Køge Bugt plan), which demarcated urban sprawl, the regional distribution of building types and the open land that was not allowed to be built on. An open land which was left to conservation planning, which laid out significant parts of it for regional recreation areas.

A form of planning that in the last post-war period was replaced by the Capital Metropolis Council's regional planning, which further developed the plan track of regional and conservation planning, but at the same time gave binding guidelines for the use of open land. Not just for regional recreational purposes, but also for forestry and agriculture and raw material extraction and processing

Litteratur:

- Andersen, Peter Thor: Landkommunen for enden af byen. Lejre Kommunes historie, 2006.
- Andersson, Theodor: Nivågårds Teglværks historie, Lerindustrien, Nordiske tidsskrift for ler-, kalk- og stenindustri, 1964.
- Arpe, Svend: Frederikssund: 300 års købstadstilværelse, 1965.
- Atmer, Ann Katrin Phil: Sommarnöjet i Skärgården, 1987.
- Bach, Michael m.fl.: Gennem veje og alléer på Frederiksberg, 2005.
- Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018.
- Bech, Svend Cedergreen: Storhandlens by, Københavns Historie, 1728-1839, bd. 3, 1981.
- Berthelsen, Ole: Fra det nordlige Sokkelund. Noget om geologi, teglværker, grusgravning og tørveskæring i Søllerød, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Gladsaxe kommuner, 1995.
- Bogen om Hillerød (red. Jørgen Andersen), 1981.
- Bramsen, Bo: Trifolium gennem næsten 75 år: En beretning om sjællandske og lollandske herregårdes mejerivirksomhed, 1972.
- Bro, Henning: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri 1890-1930, Lyngbybogen 1990.
- Bro, Henning og Michael Bach: Ude på Frederiksberg, 2001.
- Bro, Henning: Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat, Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930, 2008, Forlaget Multivers Academic [Bearbejdet Ph.D.-afhandling, Københavns Universitet, 2006]
- Bro, Henning og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune 1858-2008, 2008.
- Bro: Henning: Hovedstadsmetropolen og den grønne betænkning, Den grønne metropol. Natur og rekreative områder i hovedstadsmetropolen efter 1900, 2017.
- Bro, Henning: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstiden hovedstadsmetropol, 2021, i Metropol, 2021, nr. 1.
- Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850- 1990, bd. 1-3, Frydenlund Academic, 2023.
- Bro, Henning: Pendlersatellitbyen. Hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer; Metropol 2023, nr. 1.
- Bro, Henning: "Et udpræget hastværksarbejde". Hovedstadsrådets nedlæggelse og efterdønningerne, Historisk Tidsskrift, 2024, nr. 1.
- Christensen, Aksel E.: "Tiden indtil c. 1730", Industriens Historie i Danmark, I (Axel Nielsen (red.)), 1943.
- Christensen, Carl: Frederiksværk: En dansk fabriksbys historie, 1926.
- Christiansen, Caspar: Naturfredning og byplanlægning- Bevaring og udvikling i Søllerød, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2008.
- Christoffersen, Knud B.: Købstaden Frederikssunds historie 1801-1970, 1993.
- Danstrup, Ellen B.: Den militære Klædefabrik i Usserød og livet i det lille samfund 1791-1981, 1987.
- Degn, Ole: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark 1500-1700, Historie, række XVII, 1987-1989.
- Ethelberg, Hans: En landsby i vækst. Træk af Helsinges historie i 1800-tallet, 2001.
- Fajancer og stengods fra Kastrup Værk (red. Inger Kjær Jansen og Inge Dybbro), 2003.
- Federspiel; Søren: Vi tog skraldet. Renholdning af København 1098-2011, 2011.
- Fisker, borger og bonde. Bramsnæs, Hvalsø og Lejre gennem 100 år, Roskilde Museums forlag, 2007.
- Frederikssund Kommune Atlas - byer og bygninger 2002, Kulturarvsstyrelsen, 2002.
- Frederikssunds 200 års købstadsjubelæum (red. Vibeke C. Larsen), 2009.
- Gamrath, Helge: Residens- og hovedstad, Københavns historie, bd. 2, 1980.
- Gentofte. Atlas over bygninger og miljøer, Kulturarvsstyrelsen, 2004.
- Gilleleje 1488-1988, Gilleleje Museumsforening, 1988.
- Gjerlev; A.B.og H.C. Rosted: Den militære Klædefabrik, 1948.
- Gotfredsen, L: Byggeri i Gentofte Kommune gennem to århundreder, 1964.
- Gottfredsen, Bent: Bogen om Hvalsø, Egnshistorisk Forening, 1982.
- Gruelund G. m.fl. Geologiske ekskursioner i Københavns omegn, 1950.
- Gustafsson, Harald: Stad-omland-perspektivet. Et socken i Stockholmtrakten under förindustriell tid, Historisk Tidsskrift, 1990:1, Stockholm 1990.
- Hansen, Bente Dahl: Måløv. En by på landet, 1997.

- Haugbøll, Charles: Frederiksbergs veje og gader, 1971.
 Helsingør. Kommuneatlas, 2000.
 Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948.
 Hillerød by, 1925.
 Hillerød 1945-2006 (red. Kirsten Baunegaard), 2006.
 Hvidberg, Ena og Hannelene Toft Jensen: Vestegnen- fra gartneriland til forstad, 1986.
 Hvidberg, Ena og Hannelene Toft Jensen: Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab, 1987. Ena Hvidberg og Hørby, Kai: Købstaden Køges ældste historie, Køge Bys Historie 1288-1988, 1988.
 Jensen, Hannelene Toft: Udsigt til Amager, Udviklingen i Tårnby og Dragør kommuner i dette århundrede, 1993.
 Jensen, Hans Jørgen: En konservativ succes? Politik og boliger i Hørsholms historie 1940-1960, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro).
 Jensen, Peter Hoxcer: Centralstedsteorien og danske byer 1536-1660, Profiler i nordisk senmiddelalder og renaissance, Festskrift til Poul Enemark, 1983.
 Jespersen, Mikkel Leth, Jørgen Mikkelsen og Jakob Ørnberg: Danmark byer fra renæssance til enevælde, 2023.
 Johansen, Hans Chr.: Grusgrave - og meget, Erhvervshistorisk Årbog, 2002.
 Johansen, Julie Fryd: Danske savværker, 2006.
 Johansson, Ingemar: Stor-Stockholms bebyggelsehistoria. Markpoliti, planering och byggande under sju sekler, 1987.
 Jubilæumsskrift, 3, Lokalhistorisk forening for Slangerup, 2022.
 Jørgensen, Harald: Lokaladministrationen i Danmark. Oprindelse og historiske udvikling indtil 1970, 1985.
 Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761, 2001.
 Kjersgaard, Erik: Byen og borgen Havn, Københavns Historie, bd. 1, 1980.
 Klem, Knud: Helsingør, 1972.
 Kramer, J.P. Finn Erik og Inge Kristensen: Skævinge, Nomus, 2010.
 København før og nu. Frederiksberg, Yderkvarterer, Forstæder (Red. Svend Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn), 1950.
 Køge Bys Historie 1288-1988, bd. 1, 1288-1850 (red. Helge Nielsen), 1985.
 Langs Mølleåen (red. Jeppe Tønsberg), Lyngbybogen 1998.
 Larsen, Christian: Landsbyen Slangerup 1809-1970, 1997.
 Larsen, Helmuth: Hvalsø bymidte, 1900-2000, 2001.
 Lebech, Mogens, Solbjerg – 1895-1970, Aktieselskabet Det Danske Mælke-Compagni, København, 1970.
 Mikkelsen, Birger: Helsingør. Sundtoldsstad og borgerby, 1976.
 Mikkelsen, Jørgen: Korn, købmænd og kreditter. Om kornhandel og kornpriser i Sydvestsjælland ca. 1740-1807, Fortid og Nutid, 1993.
 Mikkelsen, Jørgen: Købmændenes kontaktflade – en regionalundersøgelse, Erhvervshistorisk Årbog, 1994.
 Mikkelsen, Jørgen: ”Handlingen i de Smaa Kiøbstæder bestaaer i dend bahre Credit”. Økonomiske vilkår for de sjællandske købstæder i 1700-tallet – belyst gennem indberetninger, Knud Prange m.fl. (red.): Det store i det små, 1997.
 Mikkelsen, Jørgen: Urbanisering og bysystemer i Europa indtil ca. 1800, 2012.
 Mikkelsen, Jørgen: Københavns nære og fjerne opland før industrialiseringen, METROPOL, 2020.
 Mikkelsen, Jørgen: København og historien, Historisk Tidsskrift, 123:1, 2023.
 Mortensen, Hans: Helsingør i ord og billeder, 1860-1970, Årbog, 1996, Gilleleje Museum, 1996.
 Møller, Per Grau og Erland Porsmose: Kulturhistorisk inddeling af landskabet, 1998.
 Naturparken mellem Farum og Slangerup, 1965.
 Nystrøm, Eiler: Frederiksbergs historie, bd. 1, 1942.
 Nystrøm, Eiler: Frederiksbergs historie, bd. 2, s. 1946.
 Nyvig, Anders: Bilveje i Københavns-egnen, 1952.
 Olesen, Mogens Nørgaard: Jernbaneoverfarne København Malmö, 1989.
 Olesen, Mogens Nørgaard: Helsingør-Helsingborg overfarten gennem tiderne, 1992.
 Ott, Stefan: Byens udvikling og planlægning, Køge Bys Historie 1288-1988, 1988.
 Pedersen, Kenno og Lars Bjørn Madsen: Bygge og bo – gennem 50 år. Det sociale Boligselskab i Helsingør 1938-1988, 1988.
 Pedersen, Kenno: Helsingør Havn- historisk set, Geografisk Orientering, nr. 6.1997.
 Pedersen, Kenno: Helsingørs første industrikvarter, Helsingør Dagblad, 25.1.1997.
 Pedersen, Kenno og Henrik A. Bengtsen: De nye tider i Helsingør, 1998.
 Pedersen, Kirsten Nørregaard: Kastrup Værk Bryggergården, 1749-1900, 2014.
 Pers, Ole: Kalkbanen fra Nymølle til Lillerød, Nøglehullet, Lokalhistorisk Arkiv og Forening for Allerød Kommune, 2009.
 Petersen, L.P.: Kulturbilleder fra Nordsjælland, 1915.

- Rallis, Tom og Uno Helk: Motorvejens historie, Notat 1992-2, Institut for veje, trafik og byplan, Danmarks tekniske Højskole. 1992.
- Rasmussen, Frank Allan: J.F. Classens Frederiks Værk 1717-1832 med særligt henblik på arbejderboligerne, deres arkitektur, forbillede og beboere, Fabrik og Bolig, 2020.
- Rasmussen, Holger: Københavnsbønder, Historiske meddelelser om København, 1963.
- Roskilde bys historie – tiden indtil 1536 (red. Ernst Verwohlt m.fl.), 1992.
- Rødovre 1901—1976 (red.: Sigurd Rambusch), 1978.
- Schmidt, August S.: Moser og tørv, 1948.
- Skjøt-Pedersen, Lise: Forstaden som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2008.
- Slangerup ved århundredskiftet, Ejegod Tidende, nr. 3, 1998.
- Sorenus, Peter: Københavns Amts. Kulturhistorisk oversigt. Nyere tid 1536-1997, 1999.
- Stilling, Niels Peter: Billige boliger i Søllerød Kommune, 1994, s. 21-37.
- Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen), 1998.
- Strømstad, Poul: Erhvervslivet i Køge - en oversigt, 1988.
- Sverrild, Poul: Veje til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, Frydenlund, 2020.
- Sørensen, Henning: Brøndbyvester, 2002.
- Tarbensen, Kenn: Fisk til folket, 2019.
- Thalbitzer, Victor: Hellebæk i ælder tid, Fra Frederiksborg Amt Aarbog for 1929.
- Trap: Danmark, Halsnæs Kommune, 2018.
- Trap: Gribskov Kommune, 2018.
- Trap: Hillerød Kommune, 2018.
- Trap: Danmark: Frederikssund Kommune, 2018.
- Trap: Danmark, Roskilde Kommune, 2022.
- Trap: Danmark, Køge Kommune, 2022.
- Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022.
- Træk af den helsingørske arbejderbevægelses historie, 1998.
- Tønnesen, Eva: Roskildes vej fra købstad til planetby, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2011.
- Tønsberg, Jeppe: Industrialiseringen af Lyngby. Træk af byens udvikling 1840-1916, 1984.
- Tønsberg, Jeppe: Handel i Kongens Lyngby gennem 100 år 1887-1987, Lyngbybogen 1987.
- Tønsberg, Jeppe: Lyngby Nordre Mølle, Lyngbybogen 1991, 1991.
- Tønsberg, Jeppe: Brede Klædefabrik. I.C. Modeweg & Søn A/S : den danske klædeindustri i international belysning, 2004.
- Urskov, Anders: Fra landbrugets verden, Fra stavnsbånd til vore dage. Skildringer af Nordsjællands Kulturhistorie, bd. 1, 1938.
- Vendeldorf, Allan: Classens værk, 2011.
- Wittendorff, Axel: Alfarvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejens topografi i det 16. og 17. århundrede, 1973.
- Voss, Charlotte: Gladsaxe industrikvarterer 1930-1940. Hovedstadsmetropolen efter 1946 (red. Henning Bro), 2011.
- Øhngren, Bo: Urbaniseringen som forskningsobjekt, Städer i utveckling, 1984.
- Øhngren, Bo: Halmstad i ett stads-omland-perspektiv 1850-1973, Halmstads historia III (red. Sven A. Nilsson), 1987.
- Aagesen, Jørgen: Bronzeartilleriet fra General J.F. Classens kanonstøberi 1756-1832, 1993.

Trykte kilder:

Forhandlingsmateriale

- Rigsdagstidende, 1917-1949.
- Rigsdagsårbogen, 1929-1930.
- Lovtidende, 1917-1941.
- Københavns Borgerrepræsentanters Forhandlinger, 1903-1936.
- Frederiksberg Kommunalbestyrelses Forhandlinger, 1917-1930.

Betækningsmateriale

- Ungdommen friluftsliv. Betænkning fra Ungdomskommissionen, 1950
- Københavns Kommune 1940-1955, 1957.
- Hovedstadsområdet. Befolkning. Opgaver. Økonomi. Hovedstadsreformudvalget, 1970.

Offentlig statistik

- Statistisk Årbog 1904-1951.

Statistiske Meddelelser, 1911.
 Statistiske Efterretninger, 1921- 1951.
 Statistisk tabelværk, 1834-1850.
 Statistisk Årbog, 1904-1953.
 Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1934-1989.
 Hovedstadens forstadskommuner, Statistisk Månedsskrift, nr. 6-8, 1930.
 Hovedstadens forstads- og omegnskommuner, Statistisk Månedsskrift, 1951.
 Danske byers folketal 1801-1981, Statistiske Undersøgelser, nr. 42, 1985.

Fysisk planlægningsmateriale

Ole Forchhammer: Københavnsegnens grønne områder, Udvalget til planlægning af Københavnseggen Dansk Byplanlaboratorium, 1936 [Den grønne betænkning].
 Olaf Forchhammer: Byplan, 1939.
 Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn, Teknisk Kontor for udvalget til planlægning af Københavnseggen [Fingerplanen], 1948.
 Peter Bredsdorff og A. Mygind Sørensen: Hillerød købstad. Byplanmæssige udvikling, Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948.
 Redegørelse for udvalgets arbejde og for planernes videreførelse, Udvalget vedrørende Københavnsegnens grønne områder, 1954.

Topografiske beskrivelser

Joachim Junge: Den nordsjællandske Landalmues Character, Skikke, Meninger og Sprog: med en nordsjællandsk Ordbog, 1798.
 S. Stern: Statistisk-Topographisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt tildeels efter meddeelte Efterretninger fra vedkommende Embedsmænd og Ejere, 1834.
 Joh. Phil Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, ellefte stykke, Kjøbenhavns Amt, 1839.
 Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858.
 Trap: Danmark, 2. udgave, bd. 3, 1872.
 Trap: Danmark, 3. udgave, bd. 2, 1898.
 Trap: Danmark, 4. udgave, bd. 2, 1920.
 København fra bispetid til borgertid. Byplanmæssig udvikling til 1840, Stadsingeniørens Direktorat, 1947.
 København fra bispetid til borgertid, Stadsingeniørens Direktorat, 1947.
 Trap: Danmark, 5. udg. bd. III, 1953.
 Trap: Danmark, 5. udg., bd. II,3, 1960.

Utrykte kilder

Rigsarkivet

J.nr. 33-114-60, Boligministeriets 2. Kontor.

Frederiksberg Stadsarkiv

J.nr. 208, 1938/39, Sekretariatet [A10].
 J.nr. 776/Fredningssag 57, 1927-1967, Juridisk Direktorat [A 29].
 J.nr. 776/I, 1928-1969, Juridisk Direktorat [A 29].
 J.nr. 145.3, 1914-1954, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [A 1202].
 J.nr. 145.2, 1920-1947, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [A 1202].
 J. nr. 43/Den selvejende institution Klinten og Solbjerg, 1935-1937, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [A 1202]
 J.nr. 1945-4, 1937-1970, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [A 1202].

Digitale kilder:

[Nørrebrogade – KEND KØBENHAVN \(hovedstadshistorie.dk\).](#)
[Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Hjortholm. Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Fredensborg Kommune, Middelalderen i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[I Middelalderen i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[1536-1850 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
<https://www.hovedstadshistorie.dk/noerrebro-2/noerre-alle/>
[Vesterbro-Kongens Enghave | lex.dk Trap Danmark Nørrebros historie | lex.dk – Trap Danmark Østerbros historie | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Albertslund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Hjortholm Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Albertslund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Hjortholm Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Bakkens Historie - Dyrehavsbakken vokser frem](#) [Bakkens Historie - Sommersolhverv, Sankthans og Bakken](#) [Bakkens Historie - Den årlige bakkerejse](#)

[Bakkens Historie - Klasserne blandes på Bakken](#) [Bakkens Historie - Bedre tider](#)

[Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[parforcejagt | lex.dk – Den Store Danske](#)

[Helsingør Leksikon \(helsingørleksikon.dk\)](#)

[1850-1920 i Brøndby Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Enigheden | Arbejdermuseet](#)

[Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Brøndby Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1850-1920 i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Allerød Teglværk | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Farum sten og gruskompani A/S \(jernbanen.dk\)](#) [Karlstrup Kalkgrav | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[www.dfi.dk](#)

[1850-1920 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Fredensborg Kommune | lex.dk 1920-1970 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark \[https://trap.lex.dk/1850-1920_i_Gribskov_Kommune#-Bebyggelse_og_erhverv_1920-1970_i_Gribskov_Kommune\]\(https://trap.lex.dk/1850-1920_i_Gribskov_Kommune#-Bebyggelse_og_erhverv_1920-1970_i_Gribskov_Kommune\) | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark <https://evp.dk/index.php?page=hareskov---farum> Om os - Hvalsø Savværk \(sawmill.dk\) Kagerup Savværk A/S \(kagerupsavvaerk.dk\) Sidespor ved Kagerup Savværk - med PJR 13975 plus vognekasse - Jernbanehistorisk forum \(jernbanen.dk\) Danske TeglÅrker database 16-12-18.xlsx \(teglhistorie.dk\) <https://www.cph.dk/legacy/om-cph-old/profil/historie/> Københavns Befæstning < Københavns Befæstning 1880-1920 \(vestvolden.info\) Vridsløselille Fængsel | lex.dk – Trap Danmark Byhornet 2020-1.pdf \(balleruphistoriskeforening.dk\) Latrin – Dragoerhistorie.dk 3. Byudvikling og infrastruktur, Miljøstyrelsen \(mst.dk\) 1920-1970 i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark Hundested Motorfabrik A/S - Dansk Motor- & Maskinsamling \(motorsamlingen.dk\) Hundested Bådeværft – Totalløsninger til den kræse bådejer \(hundestedbaadevaerft.com\) Helsingør Leksikon \(helsingorleksikon.dk\)](#)

Noter

Forkortelser:

RDT: Rigsdagstidende:

FT: Folketingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

FF: Folketingets forhandlinger

LF: Landstingets forhandlinger

Lovt.: Lovtidende

BRF: Københavns borgerrepræsentanters forhandlinger

KBF: Frederiksberg Kommunalbestyrelses forhandlinger

¹ Holger Rasmussen: Københavnsbønder, Historiske meddelelser om København, 1963, s. 75-98. Jørgen Mikkelsen: Københavns nære og fjerne opland før industrialiseringen, METROPOL, 2020, s. 49-58.

² Jørgen Mikkelsen: København og historien, Historisk Tidsskrift, 123:1, 2023, s. 258.

³ Poul Sverrild: Veje til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, 2020, s. 267.

⁴ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 266-268.

⁵ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 268.

⁶ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 58.

⁷ Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: Vestegnen- fra gartneriland til forstads, 1986. Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab, 1987. Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: Udsigt til Amager, Udviklingen i Tårnby og Dragør kommuner i dette århundrede, 1993. Peter Sørenius: Københavns Amts. Kulturhistorisk oversigt. Nyere tid 1536-1997, 1999. Poul Sverrild: Fire lokalhistoriske årbøger. En analyse af Gentofte-, Søllerød, Glostrup-bogen og Gladsaxe årsskriftet. Upubliceret afløsningsopgave til konferensstudium i historie, Københavns Universitet, 1981, Forstadsmuseets småskriftssamling. Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 269-276.

⁸ En proces, der indledtes tidligere de fleste vesteuropæiske byer, men senere i det øvrige Norden. I Stockholm først i 1870'erne. Jf. Gustafsson: Stad-omland-perspektivet. Et socken i Stockholmtrakten under förindustriell tid, Historisk Tidsskrift, 1990:1, Stockholm 1990, s. 58-59.

⁹ Jørgen Mikkelsen: Urbanisering og bysystemer i Europa indtil ca. 1800., 2012, s. 132. Udenfor række af byer, der falder indenfor centralstedsteoriens rammer, nævner Mikkelsen nogle søfartsbyer og byer med betydelig eksport handel: Bl.a. Helsingør, Marstal og Ribe.

¹⁰ Ved nuanceringerne af centralstedsteoriens grundform er der udover byerne distribution af varer og tjenester lagt vægt på deres rolle som politiske, administrative, kulturelle og religiøse centre for større eller mindre oplande. Centralstedsteorien er desuden blevet kombineret med den netværksteori, der ligger til grund for forståelse af byregioner efter midten af det 19. århundrede.

- ¹¹ Jørgen Mikkelsen: Urbanisering og bysystemer, 2022, s. 133-138.
- ¹² Peter Hoxcer Jensen: Centralstedsteorien og danske byer 1536-1660, Profiler i nordisk senmiddelalder og renaissance, Festskrift til Poul Enemark, 1983, s. 133-142.
- ¹³ Et paradoks, da Helsingør havde et begrænset opland og alene fik sin betydelige størrelse, som følge af placeringen ved Øresunds smalleste sted og kronens udnyttelse heraf gennem Øresundstolden.
- ¹⁴ Ole Degn: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark 1500-1700, Historie, række XVII, 1987-1989, s. 532-538.
- ¹⁵ Harald Gustafsson: Stad-omland-perspektivet. Et socken i Stockholmsområdet under förindustriell tid, Historisk Tidsskrift, 1990:1, Stockholm 1990, s. 50-56.
- ¹⁶ Jørgen Mikkelsen: Urbanisering og bysystemer, 2012, s.127-129. Harald Gustafsson: Stad-omland-perspektivet, 1990, s. 54-55.
- ¹⁷ Gustafsson: Stad-omland-perspektivet, 1990, s. 56-58.
- ¹⁸ For så vidt ejendomsforholdene konstaterer Gustafsson, at kirkemagten var dominerende i middelalderen, at noget ved reformationen overgik til kronen, men at navnlig adelige besiddelser bliver udbredt i slutningen af 1500-tallet og i det følgende århundrede. I 1700-tallet og den første halvdel af det 19. århundrede bliver standspersoner (borgere og bosatte adelsfolk fra byen) de fremherskende jordejere.
- ¹⁹ Gustafsson: Stad-omland-perspektivet, 1990, s. 60-69
- ²⁰ Et "Hinterland" udgjorde desuden det sted, hvorfra de fleste af byens udenbys håndværkere og købmænd kom fra, og en ydre grænse for afsætning af byens håndværksvarer, mens hovedstæder og meget store byer har kunne tiltrække ufaglært arbejdskraft fra store omliggende områder.
- ²¹ Jørgen Mikkelsen: Urbanisering og bysystemer, 2012, s.130-131.
- ²² Jørgen Mikkelsen: Urbanisering og bysystemer, 2012, s.131-133.
- ²³ Poul Sverrild: Veje til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, 2020, s. 19-21.
- ²⁴ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 55-69, 82-96.
- ²⁵ Jørgen Mikkelsen, Jørgen: "Handlingen i de Smaae Kiøbstæder bestaaer i dend bahre Credit". Økonomiske vilkår for de sjællandske købstæder i 1700-tallet –belyst gennem indberetninger, Knud Prange m.fl. (red.): Det store i det små, 1997, s.1997, s. 131-33.
- ²⁶ Denne købstadsring omfatter: Helsingør, Hillerød, Slangerup og efterfølgende Frederikssund samt Roskilde og Køge.
- ²⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850- 1990, 2023, bd. 1, s. 24-46.
- ²⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, 56-60.
- ²⁹ Bo Öhngren: Urbaniseringen som forskningsobjekt, Städer i utveckling, 1984, s. 221.
- ³⁰ Öhngren: Urbaniseringen som forskningsobjekt, 1984, s. 222-226.
- ³¹ Öhngren: Halmstad i ett stads-omland-perspektiv 1850-1973, Halmstads historia III (red. Sven A. Nilsson), 1987, s. 53-81.
- ³² Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 91-93, 97-105 og 125-230.
- ³³ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 139-148.
- ³⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 148-150 og 314-321.
- ³⁵ Hovedstadens forstadskommuner, Statistisk Månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 63-66.
- ³⁶ Hovedstadens forstadskommuner, Statistisk Månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 66-165
- ³⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s.75-77.
- ³⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 136-221 og 465-517.
- ³⁹ Erik Kjersgaard: Byen og borgen Havn, Københavns Historie, bd. 1980, s. 11-162 og 176-308. Helge Gamrath: Residens- og hovedstad, Københavns historie, bd. 2, 1980, s. 9-91, 111-231 og 236-304. Svend Cedergreen Bech: Storhandlens by, Københavns Historie, 1728-1839, bd. 3, 1981, s., 24-109, 117-338 og 340-350. København fra bispetid til borgertid. Byplanmæssig udvikling til 1840, Stadsingeniørens Direktorat, 1947, s. 14-216. Mikkel Leth Jespersen, Jørgen Mikkelsen og Jakob Ørnbjerg: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 24-25, 39, 42, 57-69, 281-287, 302-312 og 317. Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022, s. 196-200 og 204-205.
- ⁴⁰ Opstået ved en vig til Roskilde Fjord, men 1809 efterfulgt af Frederikssund.
- ⁴¹ Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen),1998, s. 390-396.
- ⁴² Axel Wittendorff: Alfarvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejens topografi i det 16. og 17. århundrede, 1973, s.307-308. Steffen Elmer Jørgensen: Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761, 2001, s. 23-25.
- ⁴³ Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 208-243. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen),1998, s. 10-19. Michael Bach m.fl.: Gennem veje og alléer på Frederiksberg, 2005, s. 134. Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 45-48.
- ⁴⁴ Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 164-199 og 244-297. Michael Bach m.fl.: Gennem veje og alléer på Frederiksberg, 2005, s. 134.
- ⁴⁵ I Frankrig var der tidligere i århundredet etableret et landsdække hovedvejsnet, hvor ved der her var opnået betydelig erfaring i moderne vejudlæg.
- ⁴⁶ Dette indebar at vejene i reglens udlagdes i en bredde af 20 alen og med tre fod dybe grøfter langs siderne til bortledning af regnvand. En ni alen brede kørebane for hestekøretøjer på vejens midte blev befæstet. Dette indebar, at kørebanen hvilede på et lag af paksten og herover lag af ler og skærver og øverst grus kantet af randsten. På kørebanens to ydersider udlagdes en grusbælgning for gående og ridende.
- ⁴⁷ Charles Haugbøll: Frederiksbergs veje og gader, 1971, s. 74. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen),1998, s. 10-19. Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen),1998, s. 379-383.
- [Nørrebrogade – KEND KØBENHAVN \(hovedstadshistorie.dk\)](#).
- ⁴⁸ Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 136-156 og 298-299.

⁴⁹ Udviklingen af bygdebegreberne er foretaget i: Per Grau Møller og Erland Porsmose: Kultur historisk inddeling af landskabet, 1997, s. 10-67. Udover de to grundformer fandtes såkaldte hedebygderne i Midt- og Vestjylland, der opstod på hedeslette eller bakkeø. Her udgjorde heden mindst 35 procent af jorden, men på nær små herregårde havde bygden samme bebyggelseskarakter som skovbygden. Endelig udgjorde de vestlige kystområderne i den sydligste del af Nørrejylland, Slesvig og Holsten marskbygder.

⁵⁰ [Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Hjørholm. Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵¹ [Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵² [Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Fredensborg Kommune](#), hørte således til skov- og overdrevsbygden. [Middelalderen i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵³ [Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵⁴ [Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵⁵ [Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1536-1850 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵⁶ [Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

⁵⁷ På Roskildeegnen bl.a. Vibygård, Lindholm, Sonnerupgård, Skullerupholm, Ryegård og Egholm og på Køgeegnen bl.a. Vallø.

⁵⁸ På Roskildeegnen bl.a. Risbyholm og på Køgeegnen Juellund og Rudholt.

⁵⁹ På Roskildeegnen Ledreborg og på Køgeegnen Gl. Køgegård, Lellingegård, Svenstrup, Taagerød, Lidemarksgård, Jonstrup og Giesegård. Opstået ved nedlæggelse af en række egnens landsbyer.

⁶⁰ I forhold til Københavnsegnen øvrige landsogne fik Frederiksberg Sogn en særegen udvikling og position. Selv om det frederiksbergske område først sent blev et selvstændigt sogn (1737), udgjorde størstedelen af dette bymarker til en større landsby Solbjerg og en mindre Nyby. Under de skiftende feudalherrer udviklede landsbyerne sig som de øvrige i Københavnsegnens sogne, indtil de i perioden 1621-1765 udskiltes som landegårdsmark under Københavns Slot og senere som hørmark for de kongelige stalde i staden. Først med de frederiksbergske gårdmænds indfæstning (1740) og senere selveje (1775) af de vestlige dele af hørmarken og

bortforpagtningen af markens nordlige del (1765) til landsteder fik Frederiksberg Sogn en udvikling som kendetegnede egnens øvrige sogne. Jf. Eiler Nystrøm: Frederiksbergs historie, bd. 1., 1942, s. 5-30.

⁶¹ Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 11-19, 34-37, 211-213, 296-297, 342-352. Poul Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 33-54, 77-83. Urskov: Fra landbrugets verden, Fra stavnsbånd til vore dage. Skildringer af Nordsjællands Kulturhistorie, bd. 1, 1938, s. 9-81. Trap: Hillerød Kommune, 2018, s. 28. Trap: Danmark, 5. udg., bd. II,3, 1960 s. 935-1014 og bd. III, 1, 1953, s. 96-266. Henning Bro og Michael Bach: Ude på Frederiksberg, 2001, s. 11-40. Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune 1858-2008, 2008, s. 9-21. Michael Bach, Henning Bro og Helga Mohr: Gennem veje og alleer på Frederiksberg, 2005, s. 134-135. Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022, s. 132-154 og 180-191.

⁶² Jørgen Mikkelsen: "Handlingen i de smaa Kjøbstæder bestaar i dend bahre Credit". Økonomiske vilkår for sjællandske købstæder i 1700-tallet – belyst gennem indberetninger, Det store i det små (red. Knud Prange m.fl.), 1997, s. 127 og 131-133. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renæssance til enevælde, 2023, s. 93-94. Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 109-113.

⁶³ Jørgen Mikkelsen: Købmændenes kontaktflade – en regionalundersøgelse, Erhvervshistorisk Årbog, 1994, s. 130, 132-133 og 140.

⁶⁴ Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 130. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renæssance til enevælde, 2003, s. 146-148.

⁶⁵ København fra bispetid til borgertid, 1947, s. 219-222. Nystrøm: Frederiksbergs Historie, bd. 1, 1942, s. 17-23.

⁶⁶ Haugbøll: Frederiksbergs veje og gader, 1971, s. 39. <https://www.hovedstadshistorie.dk/noerrebro-2/noerre-alle/>

⁶⁷ I blegedammene blev vævede længer af tøj dyppet i lud og strakt ud i lange baner for at blive bleget af solen.

⁶⁸ En betegnelse, der skyldtes, at åbningen og lukningen af kvægmarkedet blev markeret med trommeslagning hver onsdag og lørdag. Med den kvæglagtning- og handel, der knyttede sig til Vestre Voldskvarter og Vesterbro, er der en lige linje til Øksenhallen og Købbyen fra det 19. århundredes slutning og den første halvdel af det følgende.

⁶⁹ Helge Gamrath: Residens- og hovedstad, Københavns historie, bd. 2, 1980, s. 9-93 og 232-235. Svend Cedergreen Bech: Storhandlens by, Københavns Historie, 1728-1839, bd. 3, 1981, s., 110-116 og 338-343. København fra bispetid til borgertid, 1947, s. 222-230. København før og nu. Frederiksberg, Yderkvarterer, Forstæder (Red. Svend Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn), s. 131-139, 1950. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renæssance til enevælde, 2003, s. 67-68, 318, 387-389. [Vesterbro-Kongens Enghave | lex.dk](#) [Trap Danmark Nørrebros historie | lex.dk](#) – [Trap Danmark Østerbros historie | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

⁷⁰ [Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Kulturlandskabet i Albertslund Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Hjortholm Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

[Middelalderen i Furesø Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Furesø Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

⁷¹ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 148-151. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 936-937. Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt, 1999, s. 14-15, 187, 298 og 300.

⁷² Wittendorff: Alfarvej og kongevej, 1973, s. 109.

⁷³ Joachim Junge: Den nordsjællandske Landalmues Character, Skikke, Meninger og Sprog: med en nordsjællandsk Ordbog, 1798. S. Stern: Statistisk-Topographisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt tildeels efter meddeelte Efterretninger fra vedkommende Embedsmænd og Ejere, 1834. Joh. Phil Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, ellevte stykke, Københavns Amt, 1839. Også grundlaget for de to artikler, der anføres i note 2.

⁷⁴ Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, 1839, s. 80.

⁷⁵ Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, 1839, s. 113 ff. Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s. 105 og 156-157. Bente Dahl Hasen: Måløv. En by på landet, 1997, s. 31. Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15, 118, 210. [Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Kulturlandskabet i Albertslund Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Vallensbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Ishøj Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Ishøj Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Solrød Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Herlev Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Herlev Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Hjortholm Middelalderen i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Gladsaxe Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Gladsaxe Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Ballerup Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Ballerup Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark Middelalderen i Furesø Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark 1536-1850 i Furesø Kommune | lex.dk](#) – [Trap Danmark](#)

⁷⁶ Stern: Statistisk-Topographisk Beskrivelse over Kjøbenhavns Amt tildeels efter meddeelte, 1834, s. 271 ff

⁷⁷ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s.153-168.

⁷⁸ Ole Berthelsen: Fra det nordlige Sokkelund. Noget om geologi, teglværker, grusgravning og tørveskæring i Søllerød, Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Gladsaxe kommuner, 1995, s. 61-65. Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15, 118, 210 og 212, Bente Dahl Hasen: Måløv. En by på landet, 1997, s.33.... Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid, 1997, s. 136-137, Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 154-156, 170-171.

⁷⁹ Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 952

⁸⁰ Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s.106-107. Bente Dahl Hasen: Måløv. En by på landet, 1997, s. 31-33.

⁸¹ Berthelsen: Fra det nordlige Sokkelund, 1995, s. 31-51.

⁸² Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15.

- ⁸³ Mikkel Leth Jespersen, Jørgen Mikkelsen og Jakob Ørnberg: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 60, 396-397.
- ⁸⁴ København fra bispetid til borgertid. Byplanmæssig udvikling til 1840, Stadsingeniørens Direktorat, 1947, s. 239-256.
- ⁸⁵ Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 198-199. [Bakkens Historie - Dyrehavsbakken vokser frem Bakkens Historie - Sommersolhverv, Sankthans og Bakken](#) [Bakkens Historie - Den årlige bakkerejse](#) [Bakkens Historie - Klasserne blandes på Bakken](#) [Bakkens Historie - Bedre tider](#)
- ⁸⁶ Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, 1839, s. 113 ff.
- ⁸⁷ Bente Dahl Hasen: Måløv. En by på landet, 1997, s.33. Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15, 212.
- ⁸⁸ Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 14-15, 118, 210.
- ⁸⁹ Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s.106-107. Bente Dahl Hasen: Måløv. En by på landet, 1997, s. 31.
- ⁹⁰ Hage: Bidrag til kundskab om de danske provinds nuværende tilstand i oeconomic Henseende, 1839, s. 113 ff.
- ⁹¹ Anders Urskov: Fra landbrugets verden, 1938, s. 70-72.
- ⁹² Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 161 og 244-250. Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen), 1998, s., 9-16, 146-148, 226-229, 248-251, 293-297, 318-320 og 329-332.
- ⁹³ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 182.
- ⁹⁴ L.P. Petersen: Kulturbilleder fra Nordsjælland, 1915, s. 64-71. Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 79, 82, 84, 85, 86, 91, 97, 98, 99, 100, 110, 111, 115, 117, 119, 120 og . 178-179.
- ⁹⁵ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 178-179, 183, 186, 203-204.
- ⁹⁶ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 79, 82, 83, 85, 86, 88, 92, 95, 98, 101, 111, 120, 122.
- ⁹⁷ [Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
- ⁹⁸ L.P. Petersen: Kulturbilleder fra Nordsjælland, 1915, s. 11-12, 60-64.
- ⁹⁹ Trap: Danmark, bd. III, 1953. s. 152.
- ¹⁰⁰ [Middelalderen i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
- ¹⁰¹ [Kulturlandskabet i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Middelalderen i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1536-1850 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
- ¹⁰² Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 169.
- ¹⁰³ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 82, 84, 85, 94, 99, 112, 124.
- ¹⁰⁴ Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 192-196. [Nivaagaard Teglværk](#)
- ¹⁰⁵ En position, der samtidig blev understøttet af, at landsbyen blev et selvstændigt sogn med kirke, præstegård, skole og fattighus. Frederiksberg fik da også de fattig- og skolekommissioner, der gennemførtes i Østdanmark efter århundredskiftet og blev afløst af en sognekommune (samme med Hvidovre) i 1842.
- ¹⁰⁶ Eiler Nystrøm: Frederiksbergs historie, bd. 1., 1942, s. 30-214 og bd. 3, 1953, s. 102-130. Sverrild: Vej til Hvidovre, 2020, s. 74-76.
- ¹⁰⁷ Parforcejagt kendtes fra middelalderen, men fik først efterfølgende større betydning for at kulminere i 1700-tallet. Jagtformen krævede meget store arealer, da den udgjorde en forfølgelsesjagt, hvorved jægerne til hest og ved hjælp af hunde jagede vildtet (kronvildt, vilddsvin, ulve og ræve) til udmattelse, således at det kunne dræbes med lanse eller hirschfængere: Store jagtknive eller korte sværd ofte med tveægget klinge jf. [parforcejagt | lex.dk – Den Store Danske](#).
- ¹⁰⁸ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 112-121, 139-144, 209-229, 270-277. Trap: Danmark, bd. II,1 2, 1960, s. 771-772. Trap: Hillerød Kommune, 2018, s. 20-22.
- ¹⁰⁹ Ingemar Johansson: Stor-Stockholms bebyggelsehistoria. Markpoliti, planering och byggande under sju sekler, 1987, s. 117 og Ann Katrin Phil Atmer: Sommarnöjet i Skärgården, 1987, s. 24-35.
- ¹¹⁰ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 705-707.
- ¹¹¹ Knap en tredjedel af landsteder i denne del af Københavnsegnen lå dog i Valby og dermed i nær tilknytning til de frederiksbergske landsteder.
- ¹¹² Nystrøm: Frederiksbergs historie, bd. 2, s. 1946, s. 139-146, 165-171 og 202-216, bd. 3, 1953, s. 81-102 og 116-127.
- ¹¹³ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 130-131.
- ¹¹⁴ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 989-990.
- ¹¹⁵ Trap: Danmark, bd. II, 2. 705-709, 768-773. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 958-962. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 65, 174 og 188-197.
- ¹¹⁶ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 139-144. Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 134-137, 174-177 og 180-182.
- ¹¹⁷ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1002.
- ¹¹⁸ Trap: Danmark, bd. II, 2. 709-711 og 774. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 967- 971. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 262 og 277.
- ¹¹⁹ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1011.
- ¹²⁰ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 101.
- ¹²¹ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 951-952.
- ¹²² Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 954.
- ¹²³ Trap: Danmark, bd. III, 1953. s. 244.
- ¹²⁴ Trap: Danmark, bd. II,2, s. 774-778. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 980. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 322-326, 344-345, 391-395, 404-406, 411-419 og 440-443. Strandvejen – før og nu, bd. 2, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 21-24.
- ¹²⁵ Sverrild: Veje til Hvidovre., 2020. s. 77 og 94-95. Af Hvidovre Sogns 9 landsteder lå de 7 i Valby
- ¹²⁶ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1195.

- ¹²⁷ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 136.
- ¹²⁸ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 940.
- ¹²⁹ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1126.
- ¹³⁰ For så vidt ovennævnte landsteder henvises til henvisningerne i tabel 8.
- ¹³¹ Mellem linjen Gl. Kongevej/Smallegade/Peter Bangsvej i syd og ladegårds- og Grøndalsårene mod nord.
- ¹³² Nystrøm: Frederiksborgs historie, bd. 1., 1942, s. 214-217.
- ¹³³ Nystrøm: Frederiksborgs historie, bd. 2, s. 1946, s. 120-121. bd. 3, 1953, s. 51-67 og 72-75.
- ¹³⁴ Jeppe Tønsberg: Brede Klædefabrik. I.C. Modeweg & Søn A/S : den danske klædeindustri i international belysning, 2004. Industrialiseringen af Lyngby. Træk af byens udvikling 1840-1916, 1984, s. 4-25. Jeppe Tønsberg: Lyngby Nordre Mølle, Lyngbybogen 1991, 1991. Langs Mølleåen (red. Jeppe Tønsberg), Lyngbybogen 1998. Strandvejen – før og nu, bd. 1, (Red: Bo Bramsen), 1998, s. 299-305. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 966-967 og 970.
- ¹³⁵ Med dampmaskinen som en mobil produktionsfaktor blev dette egentlige gennembrud fra midten af århundredet til gengæld lokaliseret til Københavns indre forindustrielle gamle bydel og på de brokvarterer, der her i og landets største byer kort efter voksede frem udenfor.
- ¹³⁶ Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 281.
- ¹³⁷ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 128.
- ¹³⁸ A.B. Gjerlev og H.C. Rosted: Den militære Klædefabrik, 1948. Ellen B. Danstrup: Den militære Klædefabrik i Usserød og livet i det lille samfund 1791-1981, 1987. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 128 og 146.
- ¹³⁹ Aksel E. Christensen: "Tiden indtil c. 1730", Industriens Historie i Danmark, I (Axel Nielsen (red.)), 1943, s. 70-71. Victor Thalbitzer: Hellebæk i ældre tid, Fra Frederiksborg Amt Aarbog for 1929.
- ¹⁴⁰ Udover Københavnsegnens fabriksbyer kendes byfænomenet kun få andre steder i landet. Bl.a. bebyggelsen omkring Holmegårdværk nord øst for Næstved. Fra efterkrigstiden i to tilfælde: Munkebo nordøst for Odense og Nordborg på Als
- ¹⁴¹ Carl Christensen: Frederiksværk: En dansk fabriksbys historie, 1926. Jørgen Aagesen: Bronzeartilleriet fra General J.F. Classens kanonstøberi 1756-1832, 1993. Allan Vendeldorf: Classens værk, 2011. Frank Allan Rasmussen : J.F. Classens Frederiks Værk 1717-1832 med særligt henblik på arbejderboligerne, deres arkitektur, forbilleder og beboere, Fabrik og Bolig, 2020, s. 18-43. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 417-419.
- ¹⁴² Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 415.
- ¹⁴³ Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 940. Fajancer og stengods fra Kastrup Værk (red. Inger Kjær Jansen og Inge Dybbro), 2003. Kirsten Nørregaard Pedersen: Kastrup Værk Bryggergården, 1749-1900, 2014. Toft Jensen m.fl: Udsigt til Amager, 1993, s. 61-62.
- ¹⁴⁴ Roskilde bys historie – tiden indtil 1536 (red. Ernst Verwohlt m.fl.), 1992. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2023, s. 168-170, 178-179, 415-416.
- ¹⁴⁵ Svend Arpe: Frederikssund: 300 års købstadstilværelse, 1965. Knud B. Christoffersen: Købstaden Frederikssunds historie 1801-1970, 1993, s. 12-112. Frederikssunds 200 års købstadsjubelæum (red. Vibeke C. Larsen), 2009. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2023, s. 41-44 og 259.
- ¹⁴⁶ Køge Bys Historie 1288-1988, bd. 1, 1288-1850 (red. Helge Nielsen), 1985, s. 6-355. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2023, s. 158-159 og 164-166.
- ¹⁴⁷ Knud Klem: Helsingør, 1972, s. 7-11. Helsingør. Kommuneatlas, 2000, s. 4-11. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 39-43, 95-96, 106-107, 111-112, 159-160, 344-345, 362-363, 441-442 og 496-497. [Helsingør Leksikon \(helsingorleksikon.dk\)](http://helsingorleksikon.dk)
- ¹⁴⁸ Hillerød by, 1925, s. 7-142. Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948, s. 9-36 og 209-331. Bogen om Hillerød (red. Jørgen Andersen), 1981, s. 9-39 og 61-85. Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 42-44.
- ¹⁴⁹ Også Frederikssund opnåede en betydelig befolkningstilvækst i periode, men det blev dog alene en følge af byens meget lille folketallet i udgangspunktet.
- ¹⁵⁰ Ole Degn: Byer, byhierarkier og byudvikling i Danmark, 1500-1700, Historie, række XVII, 1987-1989, s. 540-541
- ¹⁵¹ Degn gennemførte på grundlag af skatteansættelser i nævnte artikel en rangfølge for danske købstæder fra et højeste trin "1" til laveste trin "17" i de tre angivne år.
- ¹⁵² Jespersen m.fl.: Danmark byer fra renaissance til enevælde, 2003, s. 19-20, 60. 281-289. Jørgen Mikkelsen: Korn, købmænd og kreditter. Om kornhandel og kornpriser i Sydvestsjælland ca. 1740-1807, Fortid og Nutid, 1993, s. 179-180.
- ¹⁵³ Poul Sverrild: Veje til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, 2020. s. 74--97.
- ¹⁵⁴ Henning Bro: Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat, Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930, 2008, s. 74-105 og 110-116.
- ¹⁵⁵ De indlemmede distrikter, 1940, s. 5-23. Sverrild; Veje til Hvidovre, 2020, s. 78-81. Toft Jensen m.fl: Udsigt til Amager, 1993, s. 74-78.
- ¹⁵⁶ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 154. Sverrild; Veje til Hvidovre, 2020, s. 299-300.
- ¹⁵⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 288-289.
- ¹⁵⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd.1, s. 314-321.
- ¹⁵⁹ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 101-106 og 126-142. Toft Jensen m.fl: Udsigt til Amager, 1993, s. 74-78. Henning Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstiden hovedstadsmetropol, 2021, i Metropol, 2021, nr. 1, s. 81-89.
- ¹⁶⁰ Trap: Danmark, 1. udgave, bd. 1, 1858, s. 148-172. 2. udgave, bd. 3, 1872, s.146-188. 3. udgave, bd. 2, 1898, s. 235-303. 4. udgave, bd. 2, 1928, s. 255-325. 5. udgave, bd. II,3, 1960, s.936-1014. Hovedstadens forstadskommuner, Statistisk Månedsskrift, 1930. nr. 6-8, s. 62-141. Hovedstadens forstads- og omegnskommuner, Statistisk Månedsskrift, 1951, nr. 5-6, s. 103-234. Peter Sørenius, Jens Johansen og Niels Peter Stilling: Københavns Amt, Kulturhistorisk oversigt, 1999, s. 34-37, 95-100, 186-188, 216-224, 296-304, 316-322, 342-360 og 402-408

- ¹⁶¹ L. Gotfredsen: Byggeri i Gentofte Kommune gennem to århundreder, 1964, s. 7-47. Gentofte. Atlas over bygninger og miljøer, Kulturarvsstyrelsen, 2004.
- ¹⁶² Henning Bro: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri 1890-1930, Lyngbybogen 1990, s. 91-165. Lise Skjøt-Pedersen: Forstaden som aktør i velfærdsstaten, Caspar Christiansen: Naturfredning og byplanlægning- Bevaring og udvikling i Søllerød, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2008. Niels Peter Stilling: Billige boliger i Søllerød Kommune, 1994, s. 21-37.
- ¹⁶³ Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: Nordvestegnen, 1987, s. 7-33, 55-63, 72-77, 89-100, 103-104, 115-123, 127-149. Charlotte Voss: Gladsaxe industrikvarterer 1930-1940. Hovedstadsmetropolen efter 1946 (red. Henning Bro), 2011, s. 87-103. Toft Jensen m.fl.: Udsigt til Amager, 1993, s. 64—72 og 78-80.
- ¹⁶⁴ Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen: Vestegnen, 1986, s. 7-17, 29-55, 67-81, 85-89, 101-103, 111-115. Sverrild: Veje til Hvidovre, s. 143-143-248. Henning Sørensen: Brøndbyvester, 2002, s. 19-71. Rødovre 1901—1976 (red.: Sigurd Rambusch), 1978.
- ¹⁶⁵ Se ovenstående note 158-160
- ¹⁶⁶ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 594-595.
- ¹⁶⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 292-304 og 598-612.
- ¹⁶⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 192-204 og 363-372. Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, 2001, s. 141-143.
- ¹⁶⁹ Harald Jørgensen: Lokaladministrationen i Danmark. Oprindelse og historiske udvikling indtil 1970, 1985, s. 199-207. Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, 2001, s. 159-174 og 33-138.
- ¹⁷⁰ Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, 2001, s. 174-176.
- ¹⁷¹ Statistisk Årbog 1920, s. 95, 1931, s. 89, 1951, s. 142.
- ¹⁷² BRF 1903/04, s. 1723-1726, 1904/05, s. 535-537, 1917/18, s. 2537-2537-2540, 1918/19, s. 3086-3086, 3119-3120, 1922/23, 415-41, 1925/26, s. 2207-2211, 1926/27, s. 637-639. 1928/29, s. 480-482, 1930/31, s. 2106-2110, 1931/32, s. 452-455, 1934/35, s. 135-137, 1935/36, s. 208-209. J.nr. 145.2, 1920-1947, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ¹⁷³ Lovt. 1941, s. 676-677 og 1942, s. 674-675. RDT 1941/42, TA, s. 2663-2670, FF, 727-731, 797-810, 1136-1140, 1148. Statistiske Månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 123-124, nr. 5-6, 1951, s. 156-157. Olaf Forchammer: Byplan, 1939, s. 60-71 og 81-84. Anders Nyvig: Bilveje i Københavns-egnen, 1952, J.nr. 1945-4, 1937-1970, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202], Steffen Elmer Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761, 2001, s. 217-219, 232, 238-258 og 288-304. Tom Rallis og Uno Helk: Motorvejens historie, Notat 1992-2, Institut for veje, trafik og byplan, Danmarks tekniske Højskole. 1992, s. 1-4 og 1618. J.nr. 145.3, 1914-1954, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ¹⁷⁴ Helsingør-Hillerød-Roskilde-Køge, Frederiksværk-Frederikssund, Frederikssund-Hillerød og Frederiksværk-Hillerød og Helsingør-Frederiksværk.
- ¹⁷⁵ Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022, s. 154-168 og 192-193. Københavns Amt. Kulturhistoriske oversigt. Nyere tid 1336-1997, Københavns Amtskommune, 1999, s. 15-20.
- ¹⁷⁶ Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 153-165. Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 161-169, 177-181.
- ¹⁷⁷ Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 98-99. Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s. 313-322. Sigurd Rambusch: Rødovre 1901-1976, 1978, s. 11, 42 og 80. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 315. [1850-1920 i Brøndby Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
- ¹⁷⁸ Mogens Lebech, Solbjerg – 1895-1970, Aktieselskabet Det Danske Mælke-Compagni, København, 1970. Bo Bramsen: Trifolium gennem næsten 75 år: En beretning om sjællandske og lollandske herregårdes mejerivirksomhed, 1972.
- ¹⁷⁹ [Enigheden | Arbejdermuseet](#)
- ¹⁸⁰ RDT 1939/49, TA, s. 5015 ff og FF s. 5100 ff, 5166 ff og 5178 ff.
- ¹⁸¹ Københavns Kommune 1940-1955, 1957, s. 162-164.
- ¹⁸² Sverrild: Veje til Hvidovre, 2020, s. 97-98. Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s. 314-318. Sigurd Rambusch: Rødovre 1901-1976, 1978, s. 11, 42 og 80. Toft Jensen m.fl.: Udsigt til Amager, 1993, s. 29-36, 48-51. Hvidberg og Toft Jensen: Vestegnen- fra gartneriland til forstad, 1986, s. 29, 70, 72, 102. Hvidberg og Toft Jensen: Nordvestegnen, 1987, s. 15-16, 29-30, 33, 61-62, 1332-135, 143, Københavns Amt, 1999, s. 23, 296 og 347. Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s. 238-288. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 257-286 og 293-306. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 939, 985, 988-990 og 1006. [Kulturlandskabet i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Hvidovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Rødovre Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Brøndby Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Lyngby-Taarbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Herlev Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Rudersdal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Hørsholm Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)
- ¹⁸³ L.P. Petersen: Kulturbilleder fra Nordsjælland, 1915, s.74-75. Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 83-129 og 165-207. Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 33-117 og 181-227. Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s. 52-182 og 288-354. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 65-200 og 308-382. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 130 og 237. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 998, 1010, 1105, 1111 og 1187. Trap: Gribskov Kommune, 2018, s. 44. Trap: Danmark: Frederikssund Kommune, 2018, s. 39- 44. Trap: Danmark, Roskilde Kommune, 2022, s. 34-36. Trap: Danmark, Halsnæs Kommune, 2018, s. 38-41. Trap: Danmark, Køge Kommune, 2022, s. 36-39 og Strøby Kommune, s. 33-36. Trap: Danmark, Gribskov Kommune, 2018, s. 43-46 [1850-1920 i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Greve Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Gribskov Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1850-1920 i Egedal](#)

[Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Helsingør Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark Kulturlandskabet i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Køge Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Roskilde Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Lejre Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

¹⁸⁴ Berthelsen: Fra det nordlige Sokkelund, 1995, s. 65-66. Naturparken mellem Farum og Slangerup, 1965, s. 122-134. P. Petersen: Kulturbilleder fra Nordsjælland, 1915, s. 71-76. August S. Schmidt: Moser og tørv, 1948, s. 147-155. Københavns Amt, 1999, s. 118. Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 161-181. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 152. Trap: Halsnær Kommune, 2018, s. 39.

[1850-1920 i Frederikssund Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark Kulturlandskabet i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Vallensbæk Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Ballerup Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Fredensborg Kommune | lex.dk 1920-1970 i Fredensborg Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1850-1920 i Halsnæs Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

¹⁸⁵ Julie Fryd Johansen: Danske savværker, 2006, 8-9. Naturparken mellem Farum og Slangerup, 1965, s. 199-220. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 74, 87, 95, 106, 154, 269, 346 og 385. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 111, 154, 166, 168, 171, 177, 183, 231, 263, 270 og 296. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1133, 1142, 1145, 1176, 1200. Trap: Danmark: Frederikssund Kommune, 2018, s. 39-44. Trap: Danmark, Roskilde Kommune, 2022, s. 34-36.

https://trap.lex.dk/1850-1920_i_Gribskov_Kommune#-Bebyggelse_og_erhverv_1920-1970_i_Gribskov_Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Hillerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark <https://evp.dk/index.php?page=haerskov--farum> Om os - Hvalso Savværk (sawmill.dk) Kagerup Savværk A/S (kagerupsavvaerk.dk) Sidespor ved Kagerup Savværk - med PJR 13975 plus vognkasse - Jernbanehistorisk forum (jernbanen.dk)

¹⁸⁶ Hans Chr. Johansen: Grusgrave og meget, Erhvervshistorisk Årbog, 2002, s. 18-20 og 25-30. Københavns Amt, 1999, s. 126. G. Gruelund m.fl. Geologiske ekskursioner i Københavns omegn, 1950, s. 12-21. Berthelsen: Fra det nordlige Sokkelund, 1995, s. 52-60. Naturparken mellem Farum og Slangerup, 1965, s. 192 og 199. Ole Pers: Kalkbanen fra Nymølle til Lillerød, Nøglehullet, Lokalthistorisk Arkiv og Forening for Allerød Kommune, 2009, 16-23.

¹⁸⁷ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 196. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1116-117, 1129, 1185, 1191, 1207 og 1212.

¹⁸⁸ Teglværksdatabasen [Danske Teglværksdatabasen 16-12-18.xlsx \(teglhistorie.dk\)](#) Københavns Amt, 1999, s. 20, 45, 83, 85, 119, 125, 129 og 223. Berthelsen: Fra det nordlige Sokkelund, 1995, s. 33-51. Theodor Andersson: Nivågårds Teglværks historie, Lerindustri, Nordiske tidsskrift for ler-, kalk- og stenindustri, 1964, s. 116-122. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 67, 74, 81, 108, 315 og 323. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 98, 107, 128, 130, 166, 168-169, 186, 196, 208, 229, 244, 256, 261, 264, 280 og 282. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1209 og 1105. Trap: Gribskov Kommune, 2018, s. 44. [1850-1920 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1920-1970 i Egedal Kommune | lex.dk – Trap Danmark Allerød Teglværk | lex.dk – Trap Danmark](#)

¹⁸⁹ Naturparken mellem Farum og Slangerup, 1965, s. 192.

Johansen: Grusgrave - og meget, Erhvervshistorisk Årbog, 2002, s. 20-22 og 30-34.

G. Gruelund m.fl. Geologiske ekskursioner i Københavns omegn, 1950, s. 21-22 og 23-24. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 375. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1185. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 375. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 232, 234, 237. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 23-24, 118. [Farum sten og gruskompani A/S \(jernbanen.dk\) Karlstrup Kalkgrav | lex.dk – Trap Danmark](#)

[1850-1920 i Solrød Kommune | lex.dk – Trap Danmark 1850-1920 i Allerød Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

¹⁹⁰ Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1, s. 48-62.

¹⁹¹ Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 68-125.

¹⁹² www.dfi.dk

¹⁹³ Fritidsproblemer, s. 99

¹⁹⁴ I 1955 med navnet Dansk Camping Union

¹⁹⁵ Bro. Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1 s. 406-408.

¹⁹⁶ Indholdet af Den grønne betænkning er nærmere behandlet i Henning Bro: Hovedstadsmetropolen og den grønne betænkning i Den grønne metropol. Natur og rekreative områder i hovedstadsmetropolen efter 1900, 2017, s. 168-188. Ole Forchhammer: Københavnsegnens grønne områder, Udvalget til planlægning af Københavnsegnen Dansk Byplanlaboratorium, 1936 [Den grønne betænkning]. Redegørelse for udvalgets arbejde og for planernes videreførelse. Udvalget vedrørende Københavnsegnens grønne områder, 1954, s. 19-28. Ungdommen friluftsliv. Betænkning fra Ungdomskommissionen, 1950, s. 40-42. Lovt. 1917, s. 644-650, 1937, s. 788-800, 1938, s. 587 og 1940, s. 941 samt 1811-1813. RDT, 1916/1917, FF, 1233ff, 1978ff, 2143ff, 3657ff, LF 661ff, 1425ff, TA, 3265, TB 555 og 2069. RDT, 1936/37, FF, s. 2059, 2690, 6781, LF, s. 2379, 2433, 2481, TA, s. 3101, TB, s. 2681 og TC, s. 1937, 2061. RDT, 1937-1938, FF, s. 2354, 2465, 5242, 5319, TA, s. 3525, TB, s. 227 og TC, s. 2439. RDT, 1939/40, FF, 4023, 4720, 4742, LF, s. 798, 872, 1507, 1508, TA, s. 3049, TB, s. 577, 1203 og TC, s. 509, 1285. RDT, 1940/1941, FF, s. 25, 61, 294, 301, LF, s. 105, 281, 290, TA, s. 2289, TB, s. 25, 95 og TC, s. 23, 91. Rigsdagsårbogen, 1929-1930, s. 156-159. KBF, 1927/28, s. 542 og 686. 1928/29, s. 55. 1929/30, s. 31, 105, 467. 1930/31, s. 22. Journalsag, j.nr. 776/Fredningssag 57, 1927-1967, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]. Journalsag, j.nr. 208, 1938/39, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A10]. Journalsag, j.nr. 776/I, 1928-1969, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]. Journalsag, j. nr. 43/Den selvejende institution Klinton og Solbjerg, 1935-1937, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]

¹⁹⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1, s. 215-220. 487-491 og 504-506.

¹⁹⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 1., s. 510-514.

¹⁹⁹ Trap: Danmark, 5, udg., bd. I,2, 1959, s. 672-680. Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn, Teknisk Kontor for udvalget til planlægning af Københavnsområdet [Fingerplanen], 1948, s. 118-120. Notat om Storkøbenhavns planlægning af 30.5.1960, J.nr. 33-114-60, Boligministeriets 2. Kontor [Rigsarkivet]. Hovedstadsområdet. Befolkning. Opgaver. Økonomi. Hovedstadsreformudvalget, 1970, s. 71-73. <https://www.cph.dk/legacy/om-cph-old/profil/historie/>

²⁰⁰ Københavns Amt, 1999, s. 22-23, 97-98 og 283. Hvidberg og Toft Jensen: Nordvestegnen, 1987, s. 118-120. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 307 og 324-325. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 130

[Københavns Befæstning < Københavns Befæstning 1880-1920 \(vestvolden.info\)](#)

²⁰¹ Hvidberg og Toft Jensen: Vestegnen, 1986, s. 85-87. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 106. [Vridsløselille Fængsel | lex.dk – Trap Danmark](#)

²⁰² Søren Federspiel: Vi tog skraldet. Renholdning af København 1098-2011, 2011, s. 15-35. Hvidberg og Toft Jensen:

Nordvestegnen, 1987, s. 62-63. Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s. 310-311. [Byhornet 2020-1.pdf \(balleruphistoriskeforening.dk\)](#) [Litrin – Dragoerhistorie.dk 3. Byudvikling og infrastruktur. Miljøstyrelsen \(mst.dk\)](#)

²⁰³ Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 289, 299 og 308. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 103, 139-141, 154. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1128. Lokaliseringen af forskellige former for private og offentlige institutioner i metropolområdet er ikke afdækket nærmere, men rummer mulighed for en gennemgribende kortlægning.

²⁰⁴ Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022, s. 200-2004 211 og 217-220.

²⁰⁵ Således: Dansk Gardin- og tekstilfabrik, Københavns Silkevæveri, Københavns Gardinfabrik, Lyngby Tekstilfabrik, Dansk Rayon, Dansk Farveri og Merceriseringsanstalt, Porcelænsfabrikken Danmark, A/S Binder & Co's Klæde-, uldvar- og tæppefabrik, Sukkerraffinaderi, Drivremfabrikken Dana, Solex Kemisk fabrik og papirposefabrik Trio, Herudover stålørsefabrik, trævarefabrik, vognfabrik og de tæt ved Lyngby liggende tidligere industrimanufaktur, der i perioden omstilledes til moderne industriproduktion. Jf. Jeppe Tønsberg: Industrialiseringen af Lyngby - træk af byens udvikling 1840-1916, Lyngbogens, 1984. Jeppe Tønsberg: Handel i Kongens Lyngby gennem 100 år 1887-1987, Lyngbybogens 1987.

²⁰⁶ Henning Bro: Kommunal boligpolitik og boligbyggeri i Lyngby-Taarbæk 1890-1930, Lyngbybogens, s. 154-157. Lise Skjødt: Forstaden som aktør i velfærdsstaten, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), s. 109-132.

²⁰⁷ Fra slutningen af det 19 århundrede og frem til efter først verdenskrig: Københavns Oliefabrik, Glostrup Bryggeri, Glostrup Træskofabrik, Glostrup Jern- og Metalstøberi, J. Chr. Abildgaards Biscuitfabrik, fabrikken Samona, Trævarefabrikken Arbus. Hertil kom fedtraffineri, frølager, motorfabrik og privat ismejerivirksomhed. I mellemkrigstiden oprettedes Dansk Engelsk Lakridsfabrik, sæbefabrikken Sunlight, Tobias Jensens mekaniske Etablissement, Isfabrikken Premier IS Tobias Jensens mekaniske Etablissement og Ejbyholm Glasværk, mens Poul Bergsøe & Søn i 1937 flyttede den i 1902 i København etablerede metaloparbejdningsvirksomhed til Glostrup.

²⁰⁸ Københavns Amt, 1999, s. 76-77 og 79. Hvidberg og Toft Jensen: Vestegnen- fra gartneriland til forstad, 1986, s. 70-72 og 81-82. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s.306-307. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 987 og 989. [1920-1970 i Glostrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

²⁰⁹ A/S Svovlsyre – og Superfosfatfabrik, Københavns Margarinefabrik, Ny Kalkbrænderi og A/S Dansk Plyds- og møbelstoffabrik.

²¹⁰ Statistiske Meddelelser, 4. r., 37 bd. 1. hf, 1911, s. 105.

²¹¹ Nordisk Benzin Kompagni med aftapnings- og beholderanlæg (1911), Harresen og Schliers Olietøjsfabrik (1908), A/S Danske Porcelænsfabrikker (1917), Konservesfabrik (1918), Kartoffelmelsfabrik (1918), Glykofabrikken (1919) og samt senere elektropletfabrik, træbehandlingsanstalt, maskinfabrik og motorfabrik.

²¹² Toft Jensen m.fl: Udsigt til Amager, 1993, s. 61-64. Københavns Amt, 1999, s.296-297.

²¹³ En konservativ succes? Politik og boliger i Hørsholms historie 1940-1960, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2011, 159-180. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 139-142. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 87.

²¹⁴ Filtfabrik, møbelfabrik, farvefabrik, tubefabrik, væveri, emballagefabrik, sølvvarefabrik, metalvarefabrikker, karosserifabrik, flødefabrik og to hovedstadsvaskerier. Jf. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 134. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 85.

²¹⁵ Københavns Amt, 1999, s. 120, 125-126 og 129. Hvidberg og Toft Jensen: Vestegnen- fra gartneriland til forstad, 1986, s. 72-75 og 77-78. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 314. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 995. [1850-1920 i Høje-Taastrup Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

²¹⁶ Ballerup og Skovlunde, (red. Bente Dahl Hanen), 2018, s. 182-185. 323. Københavns Amt, 1999, s. 217, 323-355. Hvidberg og Toft Jensen: Nordvestegnen, 1987, s.55-58 og 82. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1006. Bjarne Birkbak: Den lange vej til København, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2011, s. 181-185. [1850-1920 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#) [1920-1970 i Furesø Kommune | lex.dk – Trap Danmark](#)

²¹⁷ Kenn Tarbensen: Fisk til folket, 2019, s. 40-41. Gilleleje 1488-1988, Gilleleje Museumsforening, 1988, s. 14-16, 31-35, 49-57 og 61-70. Hans Mortensen: Helsingør i ord og billeder, 1860-1970, Årbog, 1996, Gilleleje Museum, 1996, s. 20-28. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 104 og 131. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 163 og 204-205. Trap: Danmark: Gribskov Kommune, 2018, s. 55-57. Trap: Danmark, Halsnæs Kommune, 2018, s. 5-56. [Hundreded Motorfabrik A/S - Dansk Motor- & Maskinsamling \(motorsamlingen.dk\)](#) [Hundreded Bådeværft – Totalløsninger til den kræse bådejer \(hundrededbaadevaerft.com\)](#)

²¹⁸ Hans Ethelberg: En landsby i vækst. Træk af Helsingørshistorie i 1800-tallet, 2001, s. 40-75, 79-99. J.P. Finn Erik Kramer og Inge Kristensen: Skævinge, Nomus, 2010, s. 19-25. Christian Larsen: Landsbyen Slangerup 1809-1970, 1997, s.37-48 og 125. Jubilæumsskrift, 3, Lokallhistorisk forening for Slangerup, 2022, s. 4-5. Slangerup ved århundredskiftet, Ejegod Tidende, nr. 3, 1998, s. 17-23. Fisker, borger og bonde. Bramsnæs, Hvalsø og Lejre gennem 100 år, Roskilde Museums forlag, 2007, s. 8-11, 14-22, 25-27 og 28-31. Peter Thor Andersen: Landkommunen for enden af byen. Lejre Kommunes historie, 2006, s. 37-59, 78-81 og 140-147. Helmuth Larsen: Hvalsø bymidte, 1900-2000, 2001, s.9-47. Bent: Gottfredsen: Bogen om Hvalsø, Egnshistorisk Forening, 1982, s. 126-129, 149-177. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 108, 122, 131, 158, 347, 351-352, 363, 381, J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 169 og 257. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1135, 1142, 1146, 1160, 1163, 1178, 1186 og 1194, 1194 og, 1200 Trap: Danmark:

- Gribskov Kommune, 2018, s. 51-55. Trap: Danmark, Frederikssund Kommune, 2018, s. 52-57 og 269-270. Trap: Danmark, Lejre Kommune, 2022, s. 41-44. Trap: Danmark: Køge Kommune, 2022, s. 49-51 [Om os - Hvalsø Savværk \(sawmill.dk\)](#)
- ²¹⁹ Trap: Danmark, bd. 1, Danmark- natur og landskab, 2022, s. 200-2004 211 og 217-220.
- ²²⁰ Helsingør, Knud Klem: Helsingør, 1972, s. 7-8, 9-37. Helsingør. Kommuneatlas, 2000, s. 4 og 11. 47. Kenno Pedersen: Helsingør Havn- historisk set, Geografisk Orientering, nr. 6., 2004, s. 518-525. Kenno Pedersen og Henrik A. Bengtsen: De nye tider i Helsingør, 5-36. Birger Mikkelsen: Helsingør. Sundtoldsstad og borgerby, 1976, s. 221-229. Kenno Pedersen; Helsingørs første industrikvarter, Helsingør Dagblad, 25.1.1997. Helsingør. Kenno Pedersen og Lars Bjørn Madsen: Bygge og bo – gennem 50 år. Det sociale Boligselskab i Helsingør 1938-1988, 1988, s. 5-10. 100 år mes resultater. Træk af den helsingørske arbejderbevægelses historie, 1998, a.11-39. [Helsingør Leksikon \(helsingorleksikon.dk\)](#) Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 66-72. Trap: Danmark, anden udg. 1872, del III, s. 222. Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s. 17-27, Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 10-34. Hillerød, Hillerød by, 1925, s. 7-15. Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948, s. 209-217. Bogen om Hillerød (red. Jørgen Andersen), 1981, s. 9-39, 61-85, 150-151, 154-155, 196, og 203 -331. Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948, s. 9-36, 77-205 og 441-456. Hillerød 1945-2006 (red. Kirsten Baunegaard), 2006, s. 110, 113, 115, 118-120, 213, 228, 242-243 og 264-265. Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 74-76 Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 26-30, Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s. 41-46, Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s.48-53. Frederikssund, Frederikssunds 300 års købstadstilværelse, s. 8-12. Frederikssunds 200 års købstadsjubileum, Frederikssund Kommune, 2009, s. 27. Frederikssund Kommune Atlas - byer og bygninger 2002, Kulturarrvsstyrelsen, 2002, s. 6-8. Trap: Danmark, 1. udg., bd.1, 1858, s. 76-78, Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 30-32, Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s.46-51, Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s.54-60-64. Roskilde, Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 120-128, Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s. 188-199, Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 206-217. Køge, Stefan Ott: Byens udvikling og planlægning, Køge Bys Historie 1288-1988, 1988, s. 301-304, 307 og 311-317. Kai Hørby: Købstaden Køges ældste historie”, Køge Bys Historie 1288-1988, 1988, s 39-40. Poul Strømstad, Poul: Erhvervslivet i Køge - en oversigt, 1988, s. 19, 35-41, 48-49, 52-54 og 68-69. Victor Hermansen og Povl Engelstoft: Køge Bys Historie, 1932 s. 37-19. Trap: Danmark, anden udg., 1872, del III, s. 141-146, Trap: Danmark, tredje udgav, bd. 2., 1908, s.221-231, Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 240-252.
- ²²¹ Danske byers folketal 1801-1981, Statistiske Undersøgelser, nr. 42, 1985, s. 8-9, 13 og 8-19.
- ²²² Statistiske Efterretninger, 4. r., 66.bd. 6.hf., 1921, s. 50. 4. r., 93. bd., 1 hf., 1931, s. 58. 4. r. 117. bd., 4. hf., 1941, s. 56 og 4.r. 154. bd, 4 hf., 1951, s. 78.
- ²²³ Reduktionen af antal anløb og tonnage i 1941 på København-Malmø-overfarten var en følge af den nazityske besættelsesmagts krav om forlægning af en af overfarten en færger til Gedser- Warnemünde-overfarten for at øgede kapaciteten af overførsel af krigsmateriel.
- ²²⁴ Mogens Nørgaard Olesen: Helsingør-Helsingborg overfarten gennem tiderne, 1992, s. 21-36. Mogens Nørgaard Olesen: Jernbaneoverfarne København Malmö, 1989, s. 11- 32. Birger Mikkelsen: Helsingør. Sundtoldsstad og borgerby, Kenno Pedersen: Helsingør Havn- historisk set, Geografisk Orientering, nr. 6., 2004, s. 525-526. Birger Mikkelsen: Helsingør. Sundtoldsstad og borgerby, .1976, s. 239-249. Helsingør. Kommuneatlas, 2000, s. 5. Henning Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL, 2021, s. 46-151. [Helsingør Leksikon \(helsingorleksikon.dk\)](#)
- ²²⁵ Se under Hillerød i note 229.
- ²²⁶ Peter Bredsdorff (1913-1981). Hovedophavsmanden bag både Hillerød første dispositionsplan og hovedstadsmetropolens første egnsplan, Fingerplanen (se nedenstående afsnit).
- ²²⁷ I den samtidige generalplan for Stockholm-metropolen betegnedes disse nye ydre byformer for ”planetbyer” og ”New Towns i den regionsplan for London-regionen, der fremlagdes lige efter afslutningen af verdenskrigen.
- ²²⁸ Peter Bredsdorff og A. Mygind Sørensen: Hillerød købstad. Byplanmæssige udvikling, , Hillerødbogen (red. Anders Uhrskov), 1948, s. 445- 476.
- ²²⁹ Poul Strømstad: Erhvervslivet i Køge - en oversigt, 1988, s. 19, 35-41, 52-54 og 68-89.
- ²³⁰ Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 216. Trap: Danmark, II, 3, 1960, s. 1033-1034 og 1039.
- ²³¹ Eva Tønnesen: Roskildes vej fra købstad til planetby, Hovedstadsmetropolen efter 1945 (red. Henning Bro), 2011, s. 337-341.
- ²³² Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 63. Trap: Danmark, III, 1953, s. 92.
- ²³³ Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 83-88.
- ²³⁴ Se note 229.
- ²³⁵ Se note 229.
- ²³⁶ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 61 og 65-77.
- ²³⁷ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 61-65.
- ²³⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 73-75.
- ²³⁹ Henning Bro: Pendlersatellitbyen. Hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer; Metropol 2023, nr. 1. s. 38-144.
- ²⁴⁰ Bro: Sommerhusbyen, Metropol, 2021, nr. 152-283.
- ²⁴¹ Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 139-220
- ²⁴² Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 465-516.
- ²⁴³ Henning Bro: ”Et udpræget hastværksarbejde”. Hovedstadsrådets nedlæggelse og efterdønningerne, Historisk Tidsskrift, 2024, nr. 1.