

## **Grevindens ispalads og kampen mod Dyrehaven**

Af: Eva Molin, Gladsaxe Byarkivs lokalhistoriske afdeling

### **Lidt forhistorie**

Allerede i 1906, da Slangerupbanen blev indviet, begyndte banens direktion at udgive små turistfoldere. Heri kan man bl.a. læse om Hareskovene: ”Hareskovene” er Fællesnavnet for ikke færre end 7 Skove: ”Aldershvile Skov”, ”Østerhegn”, ”Bøndernes Hegn”, ”Store Hareskov”, ”Lille Hareskov”, ”Egebjærgene” og ”Jonstrup Vang”.

Det er en for den store Masse af Hovedstadens Befolkning hidtil ukendt Skovegn, hvortil Slangerupbanen nu aabner en bekvem Adgang...”Terrænet er overalt stærkt kuperet – høje, stejle Bakker, hvor ved Vintertid Skiløberne og Kælkeagerne vil finde glimrende Tumblepladser for Idræt, der ikke rigtig har kunnet komme til Udfoldelse i Dyrehavens stærkt begrænsede Terræn”.

### **Konkurrencen mod Dyrehaven**

Fra 1906 havde man planer om at forsøge at få københavnere til at benytte Hareskovene i stedet for Dyrehaven som rekreativt område både sommer og vinter. Men før Hareskovene kunne klare sig i konkurrencen om vinteren skulle kælkebakken på Højnæsbjerg laves og den stod klar i 1911.

”Slangerupbanen vil gøre store Anstrengelser for at kunne befordre den Menneskemængde der ventes at ville besøge Hareskoven naar Kælkebakken er i Orden og Sneen kommen. Der vil om Søndagen blive sendt noget som 30 Tog i hver Retning”.

Sneen kom og ligeledes mange københavnere, så i 1912 forberedte man det helt store slag i kampen om københavnernes gunst.

### **Det store slag**

Politiken skrev d. 28/1-1912 følgende om ”Festen i Bagsværd”: ”Da vi igaar aflagde et lille Besøg i Bagsværd tegnede alt paa det bedste for den store Dag i dag. Paa Højnæsbjerg ligger der nu saa megen Sne, at Redningsfalken og hans Vognmænd er ganske overflødige. Det gaar ikke længere an at sammenligne Bjerget med et Holmenkollen, det er blevet et helt St. Moritz.

Dagens Fest vil dog komme til at samle sig om Søen, paa hvis Isflade man haaber, et stort Antal Kjøbenhavnere og Kjøbenhavnereinder i Kostumer vil give Møde. Kl. 3 spiller Musiken op og Kl. 4 er der Kunstsjøtølb...”

”Ved Mørkets Frembrud tændes Baal og Fakler, og Grevinde Sponneck-Meyer-Evans´ Ispalads ligger oplyst ved Reflektorer. Maaske sendes der ogsaa lidt Fyrværkeri til Vejrs”.

Til at transportere københavnernes havde Slangrupbanen ifølge planen indsat 18 tog i retningen mod Bagsværd og 9 i modsat retning. I praksis kom togene til at køre ud med folk i pendulfart indtil Nørrebro Station var tømt for mennesker, der skulle ud til festen. Hvordan det gik hjemad, fremgår ikke klart af aviserne, dog er det helt tydeligt at mange strandede i Bagsværd. Folk kunne selvfølgelig medbringe deres kælke og ski i toget.

### **Grevinden af Bagsværd**

Grevinden af Bagsværd var og er omgivet af sin egen helt specielle "glorie". Angelica Pierri, som hun var døbt, blev født i 1870 og voksede op som plejebarn i en beværtning i København. Da hun var tyve, kom en svensk rigsgreve forbi beværtningen og dette besøg endte med at Angelica fødte en pige. Greven forsvandt med lynets hast og Angelica blev gift, skilt og gift på ny. Hendes 2. mand var meget rig og døde efter kun tre års ægteskab.

Rig på penge tog Angelica til Bagsværd og købte Aldershvile slot i 1900. Og så blev hun pludselig atter interessant for den svenske rigsgreve, de blev gift i 1901 og dermed fik Angelica sin titel. Ægteskabet holdt to år, hvorpå hun giftede sig med en rig kunsthandler. Helt tillid til manden havde hun dog ikke, så hun sørgede for særeje på slot og formue.

I 1907 blev Angelica skilt fra kunsthandleren og giftede sig et par år senere med en jockey, der om nogle fik givet Angelicas penge ben at gå på. I juni 1909 brændte Aldershvile slot helt ned. Forsikringssummen var for lille til at genopbygge slottet og blev i stedet brugt på fester og heste. Festerne varede i et års tid, hvorpå pengene var brugt. Ægteskabet havde på det tidspunkt udartet til en slags psykisk terror, der kulminerede, da jockeyen fik indlagt Angelica på en sindssygeafdeling på et hospital, hvorfra hun naturligvis hurtigt kunne udskrives. Umiddelbart herefter blev parret skilt. I 1911 solgte Angelica sin slotsruin med jorder til sin tidligere ægtefælle, kunsthandleren Gustav Meyer, og slog sig ned på Vesterbro, hvor hun nogle år drev en pantelånervirksomhed og begik selvmord i 1914, efterladende sig en gæld på 60.000 kr.

### **Grevindens ispalads**

Grevindens ispalads fra 1912 var med andre ord slet ikke grevindens! Det er muligt, at hun har sat nogle penge i foretagendet og det har helt sikkert været i hendes ånd at lægge navn til, men penge havde hun ikke mange tilbage på det tidspunkt. Forsikringssummen var opbrugt, og salget af Aldershvile var foregået på den måde, at grevinden allerede i 1910 havde pantsat slottet til Gustav Meyer formedelst kontanter. Da hun ikke kunne indfri pantet måtte hun i 1911 sælge officielt, men det gav hende grumme få kontanter og de var brugt i løbet af et halvt år til selskabelighed og whisky, som hun fik et stadigt stigende behov for at indtage i store mængder.

Hvem stod da bag ispaladset? Det gjorde et selskab, der kaldte sig "Aldershvile Konsortiet ved arkitekt Niels Gotenborg". Det var da også Niels Gotenborg, der designede det overdådige ispalads, der var inspireret af H.C. Andersens eventyr: Snedronningen. Paladset skulle oplyses af fakler om aftenen ved den store fest. Om konsortiet i øvrigt tier kilderne, mens man om arkitekt Gotenborg kan se, at han blev født i 1878, uddannet murer i 1896, arkitekt i 1910 og døde i 1964. Hans datter fortæller, at netop ispaladset i Bagsværd blev hans gennembrud som arkitekt og siden vandt han da også flere præmier og stod for byggeriet af flere kendte bebyggelser og ejendomme.

Politiken skrev om "Illuminationen og Aftenfesten" d. 29/1 følgende: "Aldrig har Søen taget sig bedre ud end nu, da Blussene indrammede den, og helt fantastisk og troldomsagtigt virkede Billedet, naar man vendte Blikket mod Aldershvile-Næsset, hvor Grevinde Evans havde opført et Ispalads. Det var et veritabelt Isslot, bygget af store Blokke udhugne af Isen, og Baggrunden dannedes af den bekendte lille Muslingepavillon, der har spillet saa stor Rolle i vor moderne Adelshistorie. Foran Ispaladset tændtes en halv Snes Baal, og bag Pavillonens farvede Ruder skimtedes Lys. Baalene kastede deres Skin over Søen, den dryppende Is straaledede i alle Farver, og Sneen forvandlede til et blodrødt Tæppe".

### **Hvordan man drukner i succes**

Den stort anlagte fest i Bagsværd forløb ikke uden sværdslag, selvom "Grevindens" ispalads var en ubetinget succes. Arrangørerne bag festen var Vinteridrætsforeningen og Slangerupbanens direktion og de havde allieret sig med spejderne i Bagsværd, der sammen med Falck stod for sikkerheden i skoven, hvilket de klarede til alles ubetingede tilfredshed. Til trods for det overvældende antal besøgende på 9-10.000, blev der kun noteret 10 småskrammer og rifter hos Falck.

Søpavillonen og Bagsværd Kro skulle primært stå for bispisningen, men som sikkerhedsventil havde man gravet en sti gennem snemasserne tværs over søen til Frederiksdal Kro. Men Søpavillonen der lå mest centralt i forhold til arrangementerne, havde hverken nok mad eller drikke på lager. Dagbladet skriver følgende: "Alt vilde have været idel Glæde, hvis ikke Pavillonens Vært havde sat Skaar i Fornøjelsen. Der manglede Ingredienser, og Betjeningen var daarlig og uhøflig. Folk var sultne og kunde ingenting faa. De frøs. Og fnøs. Indtil de kloge til sidst fandt paa at gaa til Bagsværd Kro, hvor der var fuldt op af alt og desuden Bal til sidste Tog". Ekstrabladet skrev simpelthen: "Restaventionsforholdene derude var forfærdelige".

Ballet på Bagsværd Kro, der skulle slutte inden sidste togs afgang kl. 19.45 var naturligvis heller ikke slut så tidligt. Politiken skrev: "Hvorledes Skjøteløberne kom hjem, er os en Gaade. Adskillige blev paa Kroen, hvor der

var Bal, og hvor de vist danser endnu. Men de andre, de, der skulde ind? Lad os ikke tale om dem!” Der var faktisk flere end de danseglade krogæster, der strandede i Bagsværd. Arrangørerne havde satset på, at folk tog hjem løbende, men samtidig havde de lavet et meget koncentreret program, der fik de fleste til at blive til sidste tog, hvor der så ikke var plads nok. Der er langt fra Bagsværd til København på trætte ben i bidende frostvejr!

Det var også meningen, at der skulle have været kunstskejteløb på Bagsværd sø og siden fri ret til at skøjte for de, der havde den slags lyster. Men arrangørerne havde glemt, hvor hårdt det er at skovle sne, så da dagen oprandt, så var den ryddede plads på isen ”uforskammet lille” og kunstskejteløbet blev en stor fiasko. Som Politiken skrev: ”Skøjtekonkurrencen fik Publikum heller ingen Fornøjelse af, thi Masserne lukkede sig om den lille Kres, hvor Kunstløberne snurrede rundt og rundt. Ikke en Gang Dommerne kunde se... efter Sigende trak man Lod om Sølvtojjet”.

Den planlagte kostumefest blev der heller intet af, hvilket jo imidlertid ikke kunne lægges arrangørerne til last. Fire unge mennesker dukkede op i forklædning af de 9-10.000, så det faldt helt til jorden.

### **Kampen mod Dyrehaven**

Det lykkedes aldrig Slangstrupbanens direktion at gøre Hareskovene til en ny Dyrehave og Bagsværd til det ny Klampenborg. Men man fortsatte indtil 1917 med at lave særarrangementer i Hareskovene og indsætte ekstratog i sommer- og vintersæsonerne, dog aldrig mere i samme omfang som ved den storstilede fest i januar 1912.

### **Et sidste kuriosum**

Poul Thestrup udgav i 1997 en bog, der hedder Dampen binder Danmark sammen. Heri kan man på side 160-161 læse om åbningen af Klampenborgbanen: ”Det første spor på strækningen København-Hellerup samt sidebanen Hellerup-Klampenborg åbnedes for driften den 22. juli 1863.... Man kunne sige, at Klampenborgbanens egentlige indvielse ikke var den 22. juli, men den første søndag derefter, den 26. juli, hvor alle havde fri og alle derfor skulle ud at prøve banen til Dyrehaven.

Direktør Rothe havde forudset stor trafik. Han havde ved billetsalgene anbragt Korsørbanens mest øvede billetsælgere og havde i annoncer udtrykkeligt gjort opmærksom på, at hvert tog kun kunne medtage 500 passagerer, at der kun kunne afgå et begrænset antal tog, og at ingen kunne købe mere end 10 billetter på én gang.

Københavnerne stormede imidlertid den nye bane, og den første søndag sendtes ikke mindre end 34 tog med i alt ca. 16.000 passagerer afsted mod Klampenborg. De, der ikke kunne komme derud med toget, tog kapervognene.

De virkelige problemer opstod, da alle ville hjem med aftentogene. Fra Klampenborg var det meget slemt. Værst var det dog for passagerer, der ville tilbage til København fra Charlottenlund. Togene var jo allerede stopfulde fra Klampenborg.

Fra kl. 20 afsendtes tog fra Klampenborg hver halve time, kortere intervaller var ikke teknisk muligt, men først kl. halv fire om morgenen var de sidste skovgæster tilbage i København. Passagerernes raseri var mildest talt ubeskrivelig. Både i Charlottenlund og Klampenborg blev stationernes ruder knust”.

Synd for de gode mennesker i Bagsværd og for Slangerupbanens direktion, at de ikke var opmærksomme på den historiske fadæse på Klampenborgbanen – det kunne måske have reddet en del af det storstilede arrangement i Hareskoven 49 år senere, hvis de havde taget ved lære...