

BROHAVEN.

Jeg er født i 1937 og opvokset bare et stenkast fra Haveforeningen BROHAVEN - på Eschrichtsvej i byggeforeningen Lyset. Og mine bedsteforældre boede endnu tættere på i nr. 37 på Panumsvej i Valby Vænge.

Det areal, der senere blev til haveforeningen var om ikke ukendt land for os så dog godt gemt bag husene på Ole Borchs Vej. Kun når jeg besøgte min gode ven Ole på Danshøjvej kunne vi mellem andre villaer skimte arealet. Joh, så var der også en gang, hvor vi med toget besøgte onkel Verner i Gøderup ved Roskilde og ved den lejlighed var jeg ved at tabe både næse og mund ved synet af græssende ungkreaturer og får i massevis på arealet bare et par minutters kørsel fra Valby Station.

Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvorfor der blev kolonihaver, men set i bagspejlet er forklaringen til at få øje på. I 1943 havde Danmark været besat af Hitler-Tyskland i tre år med hvad dét førte med sig. Rettidig omhu havde medført en madrationering, der i det store og hele sikrede befolkningen mad på bordet – ikke nødvendigvis det, den helst ville ha', men dog nok til, at den værste sult kunne holdes fra døren.

At nogen alligevel sultede, skyldtes social nød. Men også grøntsager var det småt med og derfor nød tanken om selvforsyning stor bevågenhed og mange villa-græsplæner måtte lade livet til fordel for et kartoffelbed.

Kommunale friarealer, der ikke kunne blive bebygget på grund af materialemangel, blev i små parceller stillet til rådighed for borgerne – nyttehaver – og hvor der ellers var mulighed for det så kolonihaver dagens lys. DSB – De Danske Statsbaner – var i den retning storleverandør og endnu i vore dage kan vi langs banerne se eksempler på små haver, der blev grundlagt under besættelsen.

Det areal, der skulle blive til Brohaven, havde DSB også skøde på – fik jeg fortalt. Det særlige var at det på alle sider var omkranset af togskinner, mod øst af Frederiksberg-banen, der dengang var godsbane, mod nord af den sjællandske længdebane til Roskilde og videre, mod vest af en gren af Frederiksbergbanen, der var ført frem til Vigerslev Station og så endelig mod syd det dengang uhyre benyttede godsbanespor inde fra byen, der i Vigerslev blev koblet på længdebanen. Arealet var oplagt til anlæggelse af en haveforening.

Første gang, jeg hørte om BROHAVEN, var sidst på vinteren 1943 ved en familiesammenkomst hos mine bedsteforældre på Panumsvej. Her kunne min gudfar onkel Emil fuld af forventning fortælle, at han og faster ved lodtrækning var tildelt have 44 i "en ny haveforening ovre ved Carl Langes Vej". Det blev det, man talte om ved den lejlighed og min unge alder til trods var jeg også ganske interesseret i, hvad det mon kunne føre med sig.

Første gang jeg besøgte BROHAVEN var en lys sommeraften i selskab med min far. Jeg havde netop fået min første cykel og havde lært at køre på den, så det tog mindre end fem minutter at køre der over. Vi havde lidt problemer med at komme ind. Låsen i lågen ind til herlighederne var af en speciel konstruktion og lod sig ikke uden videre åbne. Som jeg husker det, blev vi reddet af en anden med ærinde ind i haveforeningen - og var udstyret med den særlige nøgle, det krævede.

Inden for cyklede vi frem til broen over banegravena. Passagen over var ganske smal og vi måtte trække cyklerne. Og her oppe fra kunne jeg så for første gang for alvor nyde synet af den store mark det var på det tidspunkt. Og selv om der var ganske stor aktivitet rundt omkring, synede den ikke af så meget. Men var udsigten deroppe fra imponerende, var selve det at opholde sig på broen heller ikke at kimse af. Som nævnt havde bropassagen nærmest karakter af en hylde der var hængt på selve jernbanebroen. Det betød, at der blot var ganske få meter ind til det nærmeste sporsæt og det var en ganske intens oplevelse at opholde sig dér, når togene kom brusende på vej ind til Valby Station. Nå, det fik nu ende for engang havde en lokomotivfører fået den idé at lukke overskudsdamp ud under passage af broen medens vi stod der, så vi blev indhyllet i de hede damptåger. Og så var det slut med at opholde sig på broen, når der var tog på vej.

Men der kom også ret hurtigt en ny bro ind til haverne. Dels var det risikabelt at være på den gamle, når togene brusede forbi og dels – og vel især – var det vanskeligt at få nødvendige materialer ind til haverne. Der kunne passeres med en trillebør, men for eksempel en trækvogn var der slet ikke plads til. Så der blev bygget en bro af træ over banegraven ved siden af den anden. Der var stadig tale om en bro af en vis højde, så der skulle lægges kræfter i, hvis for eksempel en belæst trækvogn skulle over. Men det kunne altså lade sig gøre.

Ved vores første besøg havde onkel travlt med at afgrave græstørv af sit grundstykke. Tørvne blev anbragt i et hjørne af grunden, stavlet op så de gav lidt læ for vinden. Far gav en hånd med, men indsatsen var begrænset af, der endnu ikke var ret mange haveredskaber til rådighed. Så jeg havde andet at få tiden til at gå med. Det var nu heller ikke svært med alle de jernbaner, der omgav os, og var ganske befærdede.

Ganske særligt havde godsbanesporet inde fra byen min bevågenhed og jeg havde travlt med at tælle vognene på de enkelte togstammer. Det var noget med ”belastede aksler”, kunne onkel fortælle, så der var altså grænser for, hvor lange togene kunne blive. Og så dog alligevel, for jeg kom til at opleve togstammer forspændt hele to lokomotiver og med så mange tomme godsvogne efter sig at jeg troede, de aldrig fik ende. Igen fik jeg forklaret, at tomme godsvogne hobede sig op inde på sporarealet ved Ingerslevgade og derfor en gang imellem måtte køres ud til destinationer på Sjælland, hvor der var brug for dem.

Ligusterhække dannede ret tidligt skel mellem de enkelte haver. Onkel havde fundet en brugt havelåge som under bedstefars kærlige behandling hjemme i skuret på Panumsvej blev forvandlet til et lille vidunder med nøje afstemte hvidlakerede lister. Stolper blev gravet ned og lågen monteret, men den så ganske sjov ud som den stod dér som ensom majestæt, indtil ligusterhækken havde fået rigtig fat.

Der blev også ret hurtigt etableret vand til de enkelte haver. Vandet blev ført frem af fritliggende rør, der hvert efterår blev skilt ad, så man undgik frostsprængninger. Men hvad jeg i den retning særligt husker, var den ubehagelige rustsmag, der – år efter år – fulgte med, indtil systemet havde været i brug et stykke tid. Særligt kaffebrygning led under denne gene og det skete ikke så sjældent, at mor bad mig om at cykle over til faster ”i haven” med en stor dunk brugsvand fra vores egen vandhane hjemme på Eschrichtsvej.

En toiletbygning havde set dagens lys nede i graven ved sporet ind til Vigerslev Station. Toiletter kunne man naturligvis ikke undvære. Alligevel gav det problemer efter den første vinterpause, for sangfugle – og ikke bare et enkelt par – havde også været glade for toiletbygningen og havde bygget reder i fred og ro de mest uheldige steder. Der blev noget at snakke om i de små haver – og næste år fik fuglene ikke de samme muligheder!

Ret hurtigt begyndte der at dukke huse op i BROHAVEN. I det store og hele var der tale om genbrug, det var jo stadigvæk besættelse og materialemanglen var udtalt. Også i have 44 så et lille lysthus dagens lys. Hvor stort var det? - otte-ti kvadratmeter måske, nok til at lige så mange kunne komme i tørvejr hvis det blev nødvendigt. For at spare på materialerne bestod den øverste del af et espalier indvendigt betrukket med groft sækkelærred, der havde den egenskab, at man kunne kigge ud gennem det – men ikke ind! En særlig udfordring var at få fat i tagpap til taget, det endte også med genbrug og var godt slidt, da det blev lagt. Men bedstefar påtog sig at tale et alvorsord med tjærefabrikken ude på Retortvej og det lykkedes ham også i triumf at hjemføre en lille spand tjære, nok til at taget blev tæt.

Med det lille lysthus fik haven en ny dimension, ikke alene kunne man søge ly i regnvej, men den store kasse til haveredskaberne skulle nu heller ikke længere stå til almindelig beskuelse midt i haven. Nå, der var nu aldrig sket noget, hvad den kraftige hængelås nok havde sin del af skylden for, skønt det øde område i vinterhalvåret tiltrak vagabonder. Men også andre havde kig på det lille lysthus i nr. 44. Som nævnt var der jo krig og besættelse, danske jernbanesabotører havde kig på ikke mindst jernbanebroer og viadukter – også dem med tilknytning til BROHAVEN. Tyske soldater var derfor udkommanderet til at passe på dem, og det var åbenbart ikke mere belastende end de jævnlige hyggende sig i lysthuset om natten – og efterlod snesevis af cigaretskod inde på gulvet.

Men skal man have glæde af en kolonihave, må der også være mulighed for at overnatte. For mange var det en mulighed, materiale manglen lagde en dæmper på, men alligevel kom der hurtigt egentlige kolonihavehuse på nogen af grundene – således også i nr. 44.

Min faster og onkel boede fast i en ejendom inde på Valborg Allé i Valby. Ejendommen var med centralvarme og anlægget blev under normale omstændigheder opvarmet med kul eller koks (fra gasproduktionen). Men da besættelsen medførte stor mangel på disse brændsler, måtte man ty til alternativer – tørv og formbrændsel, der var pressede tørv. Dem var der slet ikke plads til i ejendommens brændselsrum, så derfor måtte der opføres en stor lade i ejendommens gård. At laden til dels gik ud over husmødrenes plads til at tørre vasketøj på, gjorde ikke varmemesteren mere populær, men at han ikke kunne undgå at tørvene til tider støvede ud på det nyvaskede tøj blev for alvor skyld i hans upopularitet, men det er en anden historie.

Da besættelsen var forbi i 1945 og tiderne langsomt blev normale igen, var der ikke længere brug for tørveladen og med ejendommens inspektør fik onkel lavet en aftale om, at han kunne overtage laden mod at rive den ned og fjerne den. Her var de fleste materialer til et hus i BROHAVEN. Nu gik en lørdag med at få laden revet ned og med venners hjælp i en lejet trækvogn blev den - læs efter læs – transporteret over til BROHAVEN i løbet af søndagen. Der gik lidt kuk i første læs, man havde regnet med at benytte den lille tunnel under jernbanen ved Tschernings Allé, men det kunne slet ikke lade sig gøre, så i stedet måtte man den lange omvej op over viadukten i Toftegårdsallé og så ellers tilbage af Lyshøjgårdsvej og Carl Langes Vej. At få træet ind i BROHAVEN var også noget af en udfordring, men ind kom det og fyldte godt op på græsplænen.

Min far var bygningsmaler med at par hænder, der var skruet rigtigt på og han deltog med stor energi i byggeriet. Det var således ikke meget, vi så til ham, når han den sommer efter arbejdstid kørte over ”i haven” for at hjælpe onkel.

Byggeriet bød helt sikkert på problemer og særlig ét blev jeg vidne til: Fra andre byggerier i haveforeningen vidste man, at ”hængende lofter” var noget, der blev snakket om. Far mente det problem kunne imødegås og sad et par aftener hjemme ved spisebordet med karton, en saks og så en lille skål med dextrin, der var den tids Danalim. Men så havde han også løst problemet og der kom et hvælvet loft op i stuen i det nye hus i nr. 44. Det er nok for meget sagt, at der var folkevandring i den anledning, men fakta er, at rigtig mange kom på besøg for at se, hvordan et ærgerligt problem var løst i nybyggeriet.

Med det nye hus fik faster og onkel mulighed for at ”flytte i haven” i sommerhalvåret og det gjorde de så de næste 35 år. Det gav også større muligheder for at passe haven og det var onkel åbenbart rigtig god til. I altfald fyldte kolonihaveforbundets præmier efter hånden ganske godt i den hyggelige stue. En lille pudsighed skal med her: Hjemme hos bedstefar havde et espalier med flaskepærer påkaldt sig mere end almindelig opmærksomhed og var et af højdepunkterne i julen, når frugterne blev taget frem fra gemmerne på husets loft. Onkel fik reddet sig en aflægger og fik den podet på et af havens æbletræer. Det lykkedes og flaskepærerne levede nogle år videre i BROHAVEN. Men ak, et år skete beskæring af frugttræerne professionelt – men ikke mere professionelt end at gartneren også skar de podede grene af. Han var absolut ikke populær efter den historie.

Men ellers var livet i BROHAVEN som et kolonihaveliv nu skal være, som beskrevet i visen om ”mormors kolonihavehus”. Ikke mindst naboskabet til Hyltoft’s inde ved siden af fungerede efter de bedste traditioner. Hyltoft var en gemytlig togfører med vekslende tjenestetider og hans kone hjemmegående lige som min faster, så der var rige muligheder for at dyrke naboskabet.

Det skete at Hyltoft under tjeneste kørte forbi oppe på dæmningen og så havde vi alle sammen travlt med at vinke til ham. Medens jeg mange år senere var indkaldt til Gardehusarregimentet i Næstved og efter orlov skulle tilbage med det overfyldte tog, var Hyltoft togfører på det. Han kunne godt huske mig og inviterede mig jovialt til at sidde med i tjeneste-kupeen i stedet for at stå op i midtergangen. Så fik vi begge lejlighed til at udveksle gamle minder fra BROHAVEN under rejsen til Næstved.

Det er efterhånden mere end 40 år siden, faster og onkel forlod denne verden med minderne om mange dejlige sommerdage ”i haven”. Og lad så mig for min del med disse erindringer også kvittere for mange gode oplevelser. For sådan var det – dengang i BROHAVEN.

Egon Lind

mail: lind.aalborg@gmail.com

April 2023