

Byudvikling og trafik 1750-1900

Den borgerlige velstand, der fulgte i kølvandet på den florissante periode i 1700-tallets anden halvdel, gav anledning til opførelse af adskillige landsteder for den voksende gruppe af velhavende købmænd og embedsmænd. Mange af landstederne opførtes i Gentofte Sogn. Ved Øresund langs Strandvejen mellem Hellerup og Charlottenlund lå fx Mariedal, Hellerupgård, Øregård, Blidah, Taffelbay, Bonne Esperance og Constantia. I dag er kun Øregård tilbage.

Længere mod nord ved Klampenborg lå Hvidøre, Sølyst, Bellevue og Christiansholm. Inde i landet må først og fremmest nævnes Bernstorff som det fornemste af alle landsteder. Men også Søholm ved Emdrup Sø og Schäffergården ved Jægersborg skal nævnes. Endvidere blev flere af de udflyttede gårde ombygget til mindre lyststeder. Fra udskiftningen i 1766 og de efterfølgende 100 år blev der i Gentofte opført mange landsteder både inde i landet og langs kysten. Flertallet er borte i dag.

Landstedernes og de mere beskedne lyststeders beliggenhed var nøje knyttet til transportmulighederne. Fra København blev trafikken ledt mod nord ad

Strandvejen, Kongevejen og Bernstorffsvej. Anlæggelsen af Nordbanen 1863-64 fra København over Hellerup til Hillerød og dens sidebane til Klampenborg betød forbedret adgang til Gentofte Kommune. Baneanlæggene blev startskuddet til en egentlig bymæssig udvikling af kommunen. Først vest for Charlottenlund Station, senere i Hellerup.

Et særligt kapitel i Gentoftes historie knytter sig til de folkelige forlystelser og udflugtsmål: Dyrehavsbakken med Kirsten Piils Kilde i nabosognet umiddelbart nord for kommunegrænsen, traktørstederne i Charlottenlund Skov, væddeløbsbanerne ved Klampenborg og Charlottenlund, den nu forsvundne Ordrup Cykelbane samt de populære badestrande ved Bellevue og Charlottenlund Fort.

Byudviklingen i Gentofte blev bl.a. formidlet af den københavnske proprietær C. L. Ibsen. Han opkøbte gårde og udstykkede dem til etage- og villabebyggelser for 'imødekommelse af den voksende bys udvidelsestrang'. I forbindelse med køb og efterfølgende udstykning af en række gårde i den sydlige del af kommunen, blev han kaldt 'Hellerups grundlægger'.

Bebyggelsen som opførtes var dels op til fem etagers boligkarreer langs hovedgaderne, Strandvejen og Jægersborg Allé, og dels større villaer i anden række bag etagehusene. Byggeriets udformning blev styret af servitutter, der var udfærdiget af grundsælgeren. Servitutterne skulle sikre, at de fremtidige bygherrer ikke ville komme til at genere hinanden. Bestemmelserne var temmelig generelle. De vedrørte højder og afstande fra skel, anvendelse og eventuelt forbud mod at drive visse erhverv samt forbud mod udlejning eller salg til 'personer fra arbejderklassen'.

Efter at have set hvordan private byudviklere bar sig ad, begyndte kommunen fra omkring 1910 på tilsvarende vis at opkøbe landejendomme for via grundpolitikken at styre byudviklingen.

Trafikalt kunne man fra 1868 komme til Hellerup med hestesporvogn. I 1902 afløstes hestesporvognen til Hellerup af elektriske sporvogne, og fra 1904 kørte elektriske sporvogne ad Strandvejen til Klampenborg. Fra 1908 kørte der sporvogne ad Bernstorffvej til Ordrup med en søndagssidelinie ad Slotsvej til Dyrehaven fra 1931.



Klampenborg Station fik ved åbningen af Kystbanen i 1897 nye stationsbygninger, blandt andet den elegante perronhall som ses på billedet. Hallen var indkøbt i Tyskland.



Kystbanens kommandopost på Klampenborg Station er en sammensat bygning med en muret base og det pittoreske, næsten selvstændige hus på første sal. Bygningen er tegnet af overarkitekt H. Wenck.