

Jernbane-Bladet



ERLING GAD

P. Skramsgade 1 . København K . Tlf. Palæ 9301



MASKINFABRIKEN

PHØNIX

ODENSE — Telefon 169

JERNSTØBERI
KEDELSMEDIE
MASKINFABRIK

Philip W. Heyman $\frac{1}{2}$

København Ø . Strandboulevard 30 . C. 13646

Henry Vintermark

Murermester

Roskilde

Helligkorsvej 30

Tlf. 2105

A. J. Schou & Co.

*Ved Amagerbanen 25 . Central 8113 - 8160
København S.*

Hem Landbrugsvogne

Hem Maskinfabrik

v/ S. PEDERSEN

HEM - TELEFON 26

FREDERIKSGADE 19
CENTRAL 703
KØBENHAVN K.

L. Paulsen & Co.

GROSSERERE

PAKKO TRYK $\frac{1}{2}$

KORSØR



KØBENHAVNS HOVEDBANEGÅRD

1911 ✧ 1. december ✧ 1951

Jernbane-Bladet



1951

Redaktion:

STATIONSMESTER H. E. RYBRO

Bernhard Bangs Allé 39

København F.

Københavnske hovedbanegårde

1847 ✕ 1864 ✕ 1911

Dansk jernbanehistorie tager sin begyndelse i 1844, da Industriforeningen i København meddeles koncession på anlæg og drift af en jernbane mellem København og Roskilde. Som det vil vides, åbnedes banen under stor festudfoldelse for persontrafik den 27. juni 1947 i overværelse af Hans Majestæt Kong Christian den Ottende, medens godstrafikken først tog sin begyndelse den 1. oktober samme år.

Københavns første banegård anlagdes på et særligt terræn udenfor voldene omtrent på det sted, hvor Københavns nuværende hovedbanegård ligger. Pladsen var for så vidt ikke særlig velvalgt, da det må anses for mere heldigt, om banen havde været ført helt ind til byens centrum. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, da regeringen bl. a. af hensyn til brandfaren og byens daværende karakter af en fæstning ikke ville tillade indføringen af en jernbane og anlæg af en station indenfor voldene, hvilket også, såfremt man havde givet de nødvendige tilladelser, rent teknisk ville have været meget vanskeligt. Det må nemlig i denne forbindelse erindres, at København dengang var en relativ lille by, der snæredes inde bag det stramme voldbælte, foran hvilket landet på grund af demarkationslinien lå åbent med en kun ganske spredt og let bebyggelse. Det var således nødvendigt at anlægge banegården udenfor selve byen.

Banegårdens måske noget uheldige placering i forhold til byen kunne måske ved første øjekast se ud til at få uheldige indvirkninger på det samarbejde, der nødvendigvis må være mellem bane og by. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, idet det må erindres at afstandene dengang i forhold til de for stationen fjernestliggende kvarterer, ikke var uoverkommelige, ligesom man ved den valgte beliggenhed åbnede mulighed for en god forbindelse med havnen. Et minus var det dog, at stationen ikke anlagdes mere hensigtsmæssigt i forhold til de daværende hovedfærdselsårer, afstanden ad den nærmeste gangsti fra Vesterbrogade ved Frihedsstøtten var ca. 200 m ad kørevejen, der

gik omtrent, hvor nu Rewentlovsgade ligger i dag, var afstanden lidt længere.

Københavns første banegård omfattede et areal på ca. 7 ha med omkring 4000 m spor. Hovedbygningen, der delvis var af træ, opførtes som nævnt ca. 200 m syd for Frihedsstøttens daværende placering (ved anlæget af den nuværende hovedbanegård blev det nødvendigt at flytte den lidt) og havde et grundareal på ca. 710 kvadratmeter. Bygningens gulv lå ca. 3 m over forpladsen, hvorfra en bred trappe førte op til ekspeditionskontorerne; fortsatte man herigennem kom man ud på perronen, der ligesom de to første spor var overdækket af en stor hal. Til banegårdsarealet hørte iøvrigt en kombineret remise- og værkstedsbygning, opført syd for sporanlægget, en 12-kantet vognremise, der lå lidt nord for hovedbygningen samt et varehus, opført ca. 240 m vest for banegården.

Banens udløb vestpå fulgte dengang omtrent samme linie som i vore dage Sdr. Boulevard. Den store gennemskæring af Valby bakke udførtes delvis i årene 1845—47, hvad der med de primitive hjælpemidler, man dengang rådede over, må have været et kolossalt arbejde. Valby station, der allerede straks fra banens åbning fik stor betydning, da byens slagtehus lå der, anlagdes omtrent ved gamle Køge landevej

Efter åbningen af strækningen Roskilde—Korsør i 1856 viste det sig hurtigt, at banegården var for lille, hvorfor det påtænkes at udvide denne. Spørgsmålet blev ret hurtigt brændende, idet planerne om anlæg af en nordbane til Helsingør over Hillerød og en Klampenborg-bane trængte sig på, hvorfor en forening af disse med den allerede eksisterende bane måtte søges tilvejebragt. Det var i begyndelsen kun Det Sjællandske Jernbaneselskabs hensigt at søge anlagt en bane til Klampenborg af hensyn til udflugtstrafikken til byens nordlige omegn, men anlæget af Nordbanen blev efterhånden pånødt selskabet, hvorefter anlæget af begge de nævnte baner besluttedes ved lov af 19. fe-

Adolph Wulff

GROSSERER-FIRMA

Industrihuset
Gothersgade 14
Central *5539 - 39

A/S SANO

Hedehusene - Tlf. 400

**Dansk Galoche- &
Gummifabrik A/S**

Køge
Tlf. Køge 8 og 1008

Gram Tæppefabrik

GRAM - TELEFON 28

Otto Nielsen

Planteskoler
Frugtplantager

**GULDBORGHAVE
GULDBORG L.
Tlf. Guldborg 7**

Frølund & Wittrup A/S

HORSENS

Et gulv, der gør gavn -



- et verdensnavn!

Venlig Hilsen —

**Europæiske
Vare- & Rejsegods-
forsikrings-Akts.**

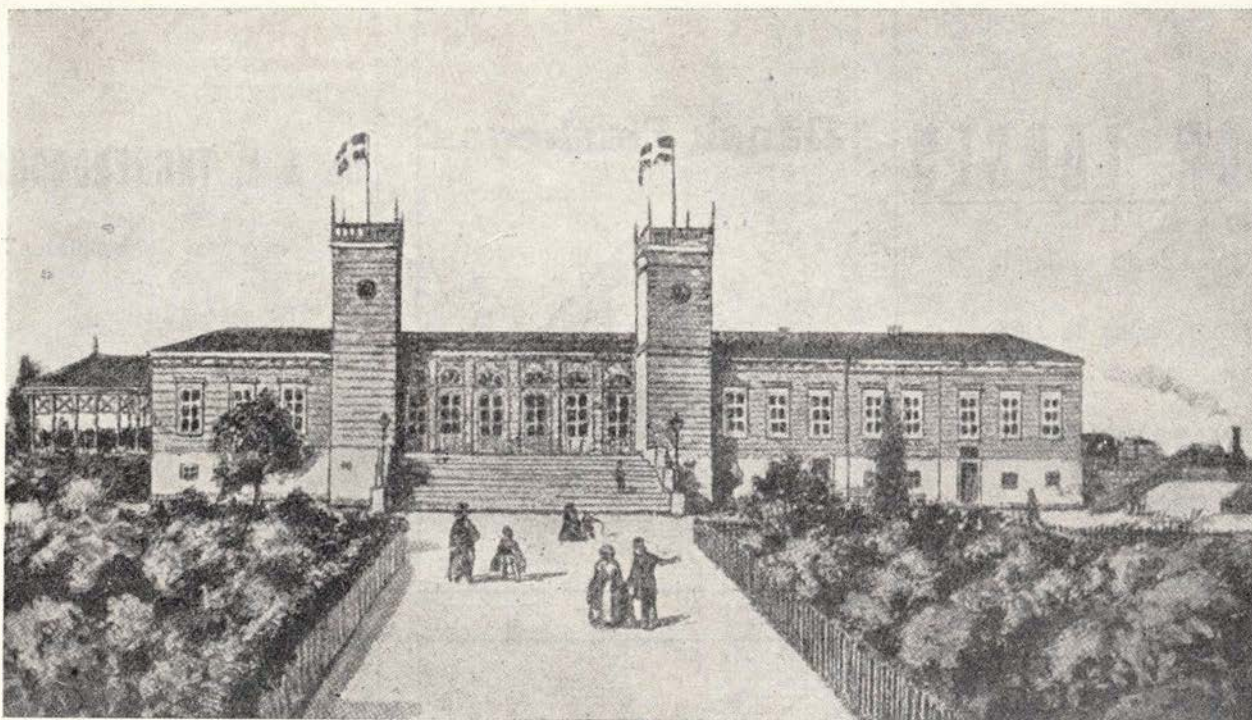
ALMEX Biletmaskine
FRANCOTYP Frankermaskine
KIENZLE Additions- og Bog-
holderimaskine.

K. J. GRØNBECH

Østerbrogade 44
Tlf. C. 9955 & Øbro 9955
København Ø.

Testa-Laboratorium

København



Hovedbanegården 1847.

bruar 1861. Spørgsmålet om anlæg af en ny banegård eller udvidelse af den gamle blev herefter højaktuelt.

Hovedproblemet var nu, hvorledes de nye baner skulle føres ind til byen, og sagen kompliceredes yderligere derved, at Københavns kommune modsatte sig baneanlæg gennem Nørre- og Vesterbro-kvartererne, hvorfor det en overgang så ud til, at en forening af banerne ville blive umulig, hvad der ville have medført store driftsmæssige ulemper.

På et tidligere tidspunkt var man fremkommet med et forslag til indførelse af de nye baner således, at disse fra nord førtes udenom Frederiksberg og Valby til den daværende (første station, der således bibeholdtes. For forslaget talte den omstændighed, at man derved undgik niveauskæringer med allerede dengang så betydelige trafikårer som Vesterbrogade og Nørrebrogade, men forslaget blev opgivet som følge af, at banerne derved ville blive forlænget uforholdsmæssigt meget. Et andet forslag gik ud på at lade banen skære Vesterbrogade i niveau med en særlig station for Klampenborg-togene på den nordlige side af Vesterbrogade, således at kun Nordbane-togene til daglig ville krydse gaden. Banen skulle fra den særlige Klampenborg-station følge en linie gennem det daværende Glacis-holm, på en dæmning føres langs den østlige side af søerne, passere Trianglen for derfra at svinge mod nord. Det var mod denne plan især Københavns kommune nedlagde indsigelse, idet det forlangtes, at banen skulle føres ud af niveau og enten føres under eller over hovedfærdselsårenerne. Denne plan ville blive meget kostbar og vanskeligt gennemførlig, men såvel mod en løftet som mod en sænket bane stillede krigsministeriet, under hvem fæstningsterrænet endnu henhørte, sig meget afvisende.

De her nævnte muligheder var således udelukkede, hvorfor der måtte findes frem til en anden løsning, som kunne forene alle parter. Indenrigsminister Orla Lehmann fremkom derfor med et af jernbanedirektør Rothe i 1861 fremsat forslag, gående ud på at lægge den nye centralstation på terrænet mellem den gamle Nørreport og Farimagsgade, det nuværende Frederiksborggadekvarter, men også denne plan blev opgivet, da man allerede på det tidspunkt nærede tvivl om, hvorvidt det disponible terræn på 13 tønder land ville være stort nok.



Københavns anden hovedbanegård

Man gik herefter ud fra, at Københavns banegård vedblivende skulle ligge syd for Vesterbrogade og en ny særlig Klampenborg-station opføres umiddelbart på den anden side af gaden. Direktionen for de sjællandske jernbaner søgte derefter ministeriet om aprobatation af disse planer, som det også fik, men med henstilling om at søge tilslutning hertil fra selskabets generalforsamling, hvad jernbaneselskabets direktion modstræbende måtte gå med til. Forholdet var nemlig det, at hvert af de nævnte forslag havde sine ivrige fortalere, hvorfor det ganske uden tvivl ville være vanskeligt at samle tilstrækkeligt flertal for een af de nævnte planer. Centralbanegården nord for Nørreport blev forkastet, og ligeledes gik det med forslaget om at lægge stationen lidt nord for den hidtidige plads, et forslag som Tietgen og Ehlers, der iøvrigt havde sæde i selskabets direktion, var til-

BROR. LARSEN

Gas- Vand & Sanitet

Leverandør til DSB

HOSTRUPSVEJ 4
KØBENHAVN V
CENTRAL 2791

Dansk Flaskegas



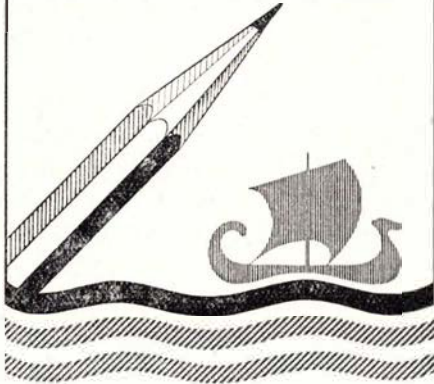
M. & L. THORENGAARD

Krydsfinér . Møbelplader
Træ . Finér
Isoleringsplader

KØBENHAVN:
C. 4595-4479

AARHUS:
Tlf. 4725-12239

VIKING



Th. Wessel & Vetts
Fabriker ^{A/S}

KØBENHAVN K.

Repræsent. for belgiske Værker

Aktieselskabet
**Jern & Staal Import
Kompagniet**

Jernbaneskiner med Tilbehør
Dele for Lokomotiver og
Jernbanevogne
Hjulsæt - Hjulbandager
Sporskifter af Manganstaa
Smedegods

**Nybrogade 26 - Ctr. 3247-10049
København K**

H. C. Andersen & H. Brammer

Ingeniører & Entreprenører

ULRIKKENBORGALLÉ 31
LYNGBY . TLF. LYNGBY 2472

Tændstikfabrikkernes Salgscentral

Havnegade 41
Central 13441
KØBENHAVN K

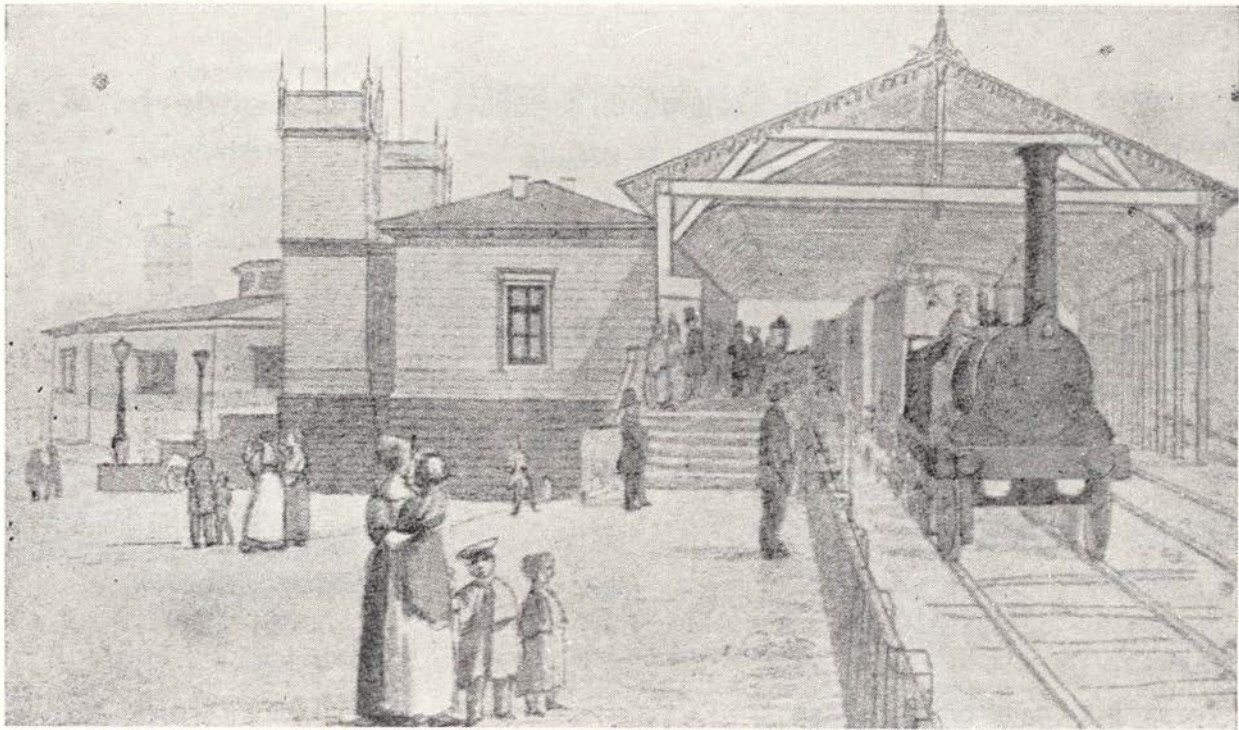


NORDISK DIESEL ^{A/S}

Nordisk Tractor Company
Willys Overland Samlefabrik

Central 3812 . Rigstelefon 382
Telegr.-Adr.: Nordiesel

**Borgmester Christiansensgade 55
København SV**



Første hovedbanegård med hal 1847.

hængere af. Spørgsmålet om overhovedet at lægge centralstationen nord for Vesterbrogade var således afgjort, og direktionen havde sat sin vilje igennem og gik nu i gang med forberedelserne til udvidelse af den gamle station syd for Vesterbrogade og anlæg af den nye særlige Klampenborgbanegård.

På dette tidspunkt opstod der imidlertid nye betænkeligheder ved at lade banen skære Vesterbrogade i niveau, hvorfor direktionen fremkom med et allerede tidligere fremsat forslag, hvorefter vestbanen skulle føres ind nord om Frederiksberg, for der at løbe sammen med den ny Nord- og Klampenborg-bane og lade begge banelinier føre over Peblingesøen og Sct. Jørgens sø på en dæmning til en nord for Vesterbrogade liggende centralstation. Dette var det eneste forslag, som kunne vinde fuld tilslutning fra alle parter, idet man herved undgik niveauskæringen med Vesterbrogade, som havde været stridens æble, at man så samtidig fik en mængde mindst lige så generende overkørsler med mange frederiksbergske veje overså man ganske. Hovedbanegårdens beliggenhed var dermed fastslået.

Anlægget af den nye hovedbanegård vedtoges ved lov af 13. marts 1863 og allerede den 14. oktober 1864 kunne indvielsen finde sted. Banegårdsterrænet kom efterhånden til at omfatte et areal på ca. 15 ha, som dels erhvervedes fra staten og dels fra kommunen samt fra ejendommen Glacisholm, som eksproprieredes. Det areal, kommunen overdrog det sjællandske jernbaneselskab, androg ca. 175.000 kvadratalen jord til en pris af ca. 130.000 kr., og i henhold til lovene om jords afståelse til jernbanedrift, gjordes i overenskomsten den tilføjelse, at kommunen skulle have lov til at tilbagekøbe arealet til en pris af 40 sk. eller 83 ore pr. kvadratalen, når dette ophørte at anvendes til

jernbanedrift, hvilket uden diskussion optoges i overenskomsten, da man gik ud fra, at spørgsmålet om Københavns banegårdsordning var løst indenfor en uoverskuelig årrække.

Den nye banegårds hovedbygning, der var opført efter tegninger af en af den tids mest kendte arkitekter, J. D. Herholdt, bestod af to parallelt løbende floje, forbundet af en af 32 tommerbuer båret kombineret tog- og perronhal. Afgangssiden lå mod øst og havde hovedfacade mod Vester Farimagsgade, medens ankomstsiden lå mod vest med adgang direkte fra Vesterbrogade. Fra denne station ankom og afgik samtlige tog mod vest og nord, bortset fra Klampenborg-togene, som havde en lille særlig station for sig selv, opført umiddelbart nord for stationens hovedbygning. De fra den første banegård nedrevne værkstedbygninger opførtes atter tillige med en ny lokomotivremise nord for vandværksfiltrene, og en ny administrationsbygning opførtes vest for ankomststationen, hvor der endvidere byggedes et stort varehus (godsbanegård).



En dårlig placering

Der skulle imidlertid ikke gå mange år, før det snart stod klart for alle, at man ved at anlægge banegården nord for Vesterbrogade havde begået en stor fejltagelse. Det valgte terræn viste sig nemlig at være alt for lille og snævert og navnlig generede det stærkt, at stationspladsen var så kort. Banegårdens uheldige placering sås endvidere også deraf, at der kun fandtes få udvidelsesmuligheder, indeklemt som den var mellem byen

Hans Beyer

Maskiner for Landbrug
Aabenraa

DANSTRUPLUND

Fredensborg

C. Nordlunde's Bogtrykkeri

Osw. Terkelsen
Slotsgade 3
Hillerød - Tlf. 175

Glostrup og Omegns Fællesbageri ½

Glostrup - Tlf. 429

O. Ertmann's

KAROSSERIFABRIK

Leverandør til DSB
Sorø . Tlf. 399

AAGAARD

pr. Gørlev

½ Junckers Savværk

Køge . Tlf. 619
København . C. 9764
Aarhus . Kongsvang 670

Andelsmejeriet Toft

Hesselrød pr. Kokkedal
Tlf. Karlebo 1

Otto Christensen's Røgeri

Appenæs pr. Næstved
Tlf. Nyland 27 v.

Snesere Teglværk

pr. Snesere
Tlf. Tappernøje 20

R. 1826

Katterød Savværk

Faaborg

V. H. 1812

Sydhimmerlands Kartoffeleksport

v/ I. P. Lund
Hobro - Horsøvej 15
Tlf. 616

Lyngsodde og Skærup Teglværker

Th. Sørensen
Skærup pr. Børkop
Tlf. Skærup 25

½ Esbjerg Teglværk

Esbjerg - Tlf. 265

H. Sønderby & Co.

Maskinfabrik
Tarm - Tlf. 16

Agerbæk Møbelfabrik

Jens Ludvigsen.

Bøstrup Madras- og Træuldsfabrik

Peter Kjær
Bøstrup . Tlf. 22

Halmpresseren „ROLAND“

A/S Peter Madsen's Maskinfabrik

Nr. Bjært pr. Kolding
Tlf. Nr. Bjært 25
Køb den, og De bliver tilfreds.

Ry Strømpefabrik

Ry St.

Listefabriken BACHERTON

I. P. Dresen
Tagensvej 147
Tlf. Taga 54C6 - 8735

Motor Oil Comp. ½

Ny Toldbodgade 5
Central 8192

Forlang Æblemost ude —
drik Æblemost hjemme!

Drik den sunde og velnærende
Æblemost

fra Farendløse Mosteri
Tlf. Nordrup 23 u.

Husk altid! - Vær varsom med vor
tomme Emballage, da Flaskemang-
len er katastrofal.

på den ene side og søerne og Vesterbrogade på den anden. Der-til kom, at trafikken i løbet af slutningen af tredserne og begyndelsen af halvfyrdserne steg meget voldsomt, i 1865 var der således ca. 1.100.000 rejsende, medens der i 1878 befordredes ikke færre end 2.200.000 mennesker til og fra Københavns station, og med hensyn til godstrafikken var det gået med en endnu mere rivende hast, idet tallene herfor indenfor det samme tidsrum viste en udvikling fra 190.000 t årligt til ca. 600.000 t.

I samme tidsrum var banenettet på Sjælland undergået en voldsom udvikling. Sydbanen til Madsnedssund åbnedes i 1870, Kalundborg-banen i 1874, Frederikssund-banen i 1879 og endvidere etableredes i 1880 forbindelse med havnen ved anlæg af et spor over Vesterbrogade, og for alle disse banelinier var Københavns banegård den egentlige endestation. Den voldsomme udvikling i toggangen belyses måske bedst ved de samtidige dobbeltsporanlæg, i 1874 til Roskilde og 1879 til Klampenborg. Alle disse nyanlæg medvirkede til, at trafikken på banegården antog former, som nødvendiggjorde omfattende udvidelser, banegården var allerede på dette tidspunkt, 14 år efter sin indvielse mere end overanstrengt. Det sjællandske jernbaneselskab, der ikke mente at kunne magte problemerne, henvendte sig derfor til regeringen, som i 1878 nedsatte den første af en række jernbanekommissioner, som skulle tilvejebringe tilfredsstillende forhold på banegården.



Kommissionen af 1878

Kommissionen fik som medlemmer en lang række af datidens mest kendte personligheder, hvoraf her skal nævnes brygger I. C. Jacobsen, overingeniør Tegner, Jul. Thomsen og general Wenck. Kommissionens betænkning indeholdt adskillige forslag til forbedring af forholdene, hvoraf dog de fleste ikke blev udført i praksis. Således indeholdt betænkningen forslag om udvidelse af banegårdsterrænet over vandværkets filtre og anlæg af en dæmning over Sct. Jørgens sø til det dengang ubebyggede ladegårdsterræn, endvidere foresloges terrænet mellem Bernstorffsgade og Rewentlovsgade inddraget og anvendt til anlæg af en godsbanegård. Hvad der er særlig interessant ved betænkningen er, at man for første gang hører tale om anlæg af en særlig Østerbro station med forbindelsesbane langs Langelinie og havnen til den daværende hovedbanegård. Hvad der også er bemærkelsesværdigt, er det separatforslag, fremsat af general Wenck, gående ud på at anlægge en særlig godsstation i Kalvebod strand på et der opfyldt terræn, samt et andet af overingeniør Tegner separat fremsat forslag om anlæg af en underjordisk forbindelsesbane mellem de to nævnte stationer langs Farimagsgade og kanten af Botanisk have og Ørstedsparken, forslaget kom senere til at danne grundlag for det senere vedtagne projekt om anlæg af boulevardbanen.

Tidspunktet var imidlertid ikke inde til virkeliggørelse af disse på den tid ret store planer, og som følge heraf nøjedes man med mindre udvidelser på det bestående anlæg. Daværende inden-

rigsminister Ingerslev fremkom derfor i næsten hver rigsdags-samling med forslag om mindre udvidelser på Københavns station, men på grund af de store modsætninger mellem regering og rigsdag, var det så at sige umuligt at opnå enighed om noget forslag, først i 1885 ved provisoriet lykkedes det at skaffe banegården en ringe aflastning ved anlægget af den gamle Nørrebro station, der åbnedes for drift den 1. juli 1886.

Årsagen til anlægget af Nørrebro station var den, at man anså det for urimeligt at folk, der agtede sig på en kortere udflugtstur til en af stationerne i byens nordlige omegn, skulle tage den lange vej ud til Vesterbro for at komme med toget. I første række var det vel især de nordlige kvarterer (Østerbro), der måtte siges at have krav på en mere tilfredsstillende baneforbindelse, men med de daværende jernbanelinier som udgangspunkt kunne dette kun vanskeligt lade sig gøre, hvorimod det for Nørrebros vedkommende lettere lod sig gøre, da jernbanen allerede i forvejen gik igennem kvarteret.

Efter at færgeforbindelsen med Fyn over Storebælt var etableret i året 1883, og færgefarten mellem Madsnedø og Falster nogle år senere var åbnet samtidig med anlægget af jernbanen til Gedser i 1886, (strækningen Orehoved—Nykøbing F. åbnet 22. august 1872, Nyk. F.—Gedser 1. juli 1886), hvorfra der etableredes postskibsforbindelse med Warnemünde, udvidedes trafikken på Københavns banegård yderligere. Hvad der tillige begyndte at skabe problemer, var spørgsmålet om afviklingen af den gennemgående trafik, der yderligere måtte ventes at ville stige efter anlæg af de nye jernbaner langs den svenske vestkyst og åbning af en eller flere færgeruter over Øresund. Yderligere kunne det ventes, at trafikken ville blive stærkt intensivret ved anlægget af den direkte bane til Helsingør (Kystbanen), hvorom planerne på dette tidspunkt var ved at tage fast form.

I 1885 fremkom ingeniør H. Hammerich med et forslag til løsning af det overbelastede banegårdsanlæg. Forslaget indeholdt planer til anlæg af en ny personstation syd for Vesterbrogade, anlæg af en underjordisk bane mellem den nye hovedstation og stationen ved Østerport, anlæg af en ny banelinie, der så nogenlunde fulgte den oprindelige vestbanes udløb gennem Valby bakke samt anlæg af en ringbane over Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro. Den daværende hovedstation foresloges bibeholdt som godsstation, dog således at man kunne nedlægge de gamle udløbsspor over Sct. Jørgens sø til Frederiksberg og Nørrebro. Herved opnåedes, at de mange niveauoverkørsler faldt bort, men derimod ikke, at det gamle banegårdsterræn, der ansås for dyrt til godsbanegård kunne frigøres, hvorfor hele projektet forkastedes som uigennemførligt, bl. a. også af den grund, at det ansås for udelukket, at byen kunne bære driften af disse omfattende baneanlæg. Det der er særlig bemærkelsesværdigt ved dette forslag, er det, at projektet for personbanegårdens vedkommende i mange af hovedtrækkene ligner det 19 år senere vedtagne projekt vedrørende anlæg af en ny personbanegård, hvoraf væsentlige dele også var hentet fra det af ingeniør H. Hammerich oprindeligt fremsatte forslag.



Den danske Frankeringsmaskine

„PORTOS“

Aage Bencke

Østerbrogade 102

Tlf. Tria 1072



C. B.

Ingeniørfirmaet

Constantin Brun ^{Å/}



D. P. 1302

Holm & Wonsild

København K.
Amaliegade 36
Etableret 1878

**EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
DAMPKIBSREDERI**
Dampskibsselskabet »Myren«

Astma — Bronchitis
og Forkølelsessygdomme be-
handles dagligt og under
Lægetilsyn.
Penicillin- og
Tyrosolvinhalationer.
Sygekassepatienter
stor Moderation.
Børn halv Pris.

Kuranstalten Klokken

Kronprinsessegade 22
Palæ 7 - Palæ 3171

**Støt
Dansk Arbejde**

A. D. 1497

J. H. SCHULTZ FORLAG ^{Å/}

Bogtryk - Bogbinderi

Niels Juelsgade 10 . C. 1195
København K.

I. f. Foght.

77, raadhusplads
københavn v
tlf. c. 12108

**Dansk Bakelit
Industri** ^{Å/}

Roskildevej 33
København Valby . Valby 6060

Se den nye

Austin-Sport

**Den kom Jorden rundt
paa 29 Dage.**

De forenede Automobilfab. ^{Å/}

Østerbrog. 105 - C. 10862

^{Å/} **S. P. WODSKOU**

NEON

Valdemarsgade 16
København V. - C. 9434

Brdr. Friis-Hansen ^{Å/}

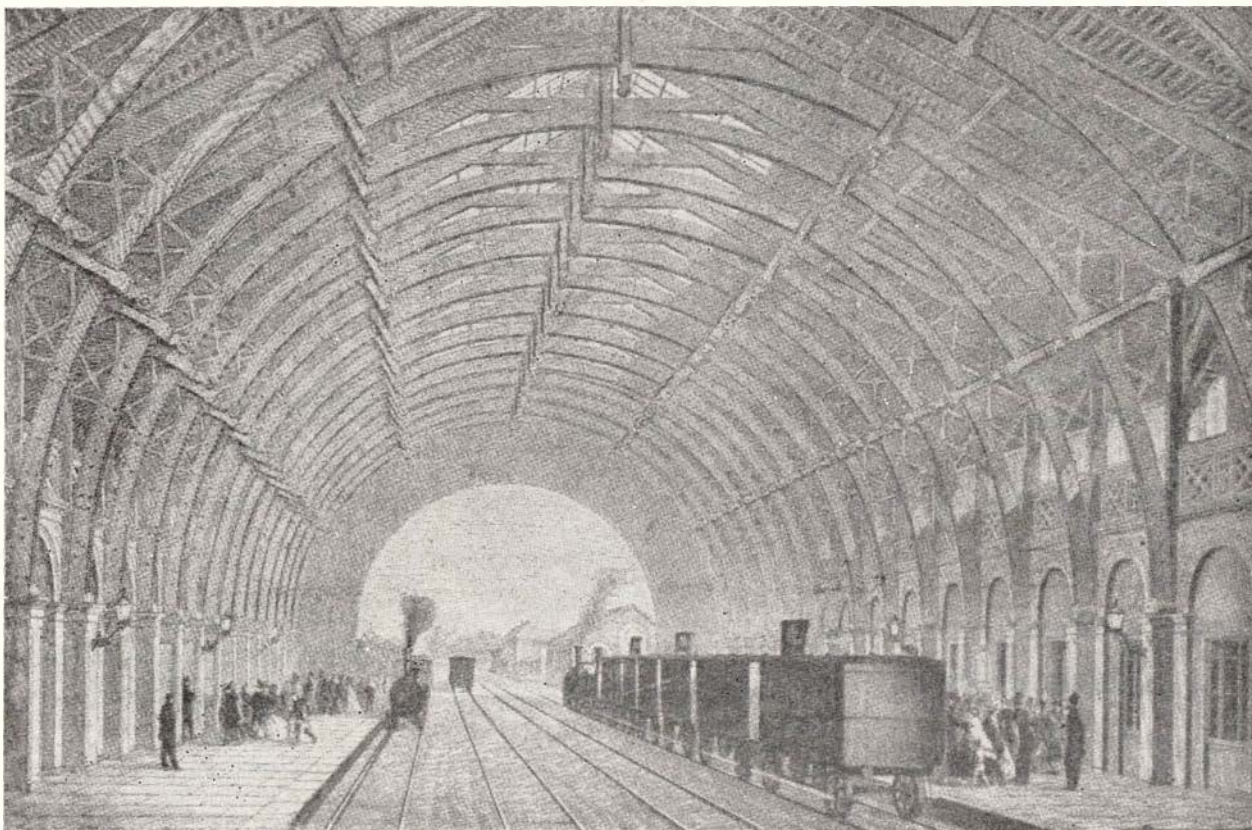
**ØSTER ALLÉ 7
TRIA 3580**

P. F. JENSEN & CO.

GROSSERERE

BORBERGADE 15

TLF. BYEN 4928-7455



Hallen i Københavns anden hovedbanegård.

Kommission nr. 2

En ny banegårdskommission (nr. 2) nedsattes i 1886 med daværende generaldirektør Holst som formand og med bl. a. overingeniør Tegner og borgmestrene Borup og Øllgaard som medlemmer. Af de foranstaltninger, som kommissionen straks fik sat i arbejde var bl. a. anlæg af en ny Klampenborg-banegård, som åbnedes for drift den 22. januar 1887, hvorefter nordbanetogene fik den tidligere Klampenborg-station, der i samme anledning udvidedes, som afgangsstation. Ligeledes blev hovedbygningens ventesal udvidet, begge de nævnte arbejder udførtes i bindingsværk, hvormed der sås et symbol for arbejdets midlertidige karakter.



Betænkningen af 1888

I 1888 forelå kommissionens betænkning, som på flere punkter støttede sig til det af ingeniør Hammerich i 1885 fremsatte forslag. Det foresloges således at anlægge en ny centralstation for gods og personer på et opfyldt terræn i Kalvebod strand, men med bibeholdelse af de gamle indløbsspor ført under Vesterbrogade i en tunnel. Frederikssundbanen skulle følge sin hidtidige linieføring, og det samme skulle også fremdeles gælde for Nord- og Klampenborg-banen.

I 1892 fik regeringen forelagt planerne, som derefter gennem-

arbejdedes inden de samme år forelagdes rigsdagen. Spørgsmålet om banegårdsforholdene var i de mellemliggende år blevet endnu mere og mere tilspidset, hvilket ses af, at der i 1891 anlagdes dobbeltspor mellem Hellerup og Holte, og ved at der samme år åbnedes færgeforbindelse mellem Helsingør og Hålsingborg, hvorved muligheden for international transittrafik gennem Danmark var blevet åbnet. Samtidig var Nordhavnen allerede færdigbygget, og Frihavns-anlægget stod foran sin virkeliggørelse.

Ved forslagernes forelæggelse i rigsdagen fik disse en ikke alt for blid modtagelse. De fandtes således alt for omfattende, hvorfor en reduktion blev nødvendig. Først i 1894, ved den samme år vedtagne første store jernbanelov, kunne den del af kommissionens forslag, der endnu var tilbage efter behandlingen i rigsdagen, vedtages og sættes i arbejde. (Vedt. v. lov af 8. maj 1894). De nyanlæg, hvorom der for Københavns vedkommende blev tale, var følgende:

- 1) Anlæg af en Østerbro station, hvorfra der etableredes sporforbindelse til en særlig færgestation i Frihavnen med dampfærgeforbindelse til Malmø. (Overfarten åbnet 5. oktober 1895).
- 2) Anlæg af et nyt dobbeltspor mellem den nye Østerbro station og Hellerup.
- 3) Anlæg af en kystbane mellem Klampenborg og Snekkersten. (Åbnet 2. august 1897).
- 4) Anlæg af en ny godsstation på et opfyldt terræn i Kalvebod strand. (Gb. indviet 30. september 1901).

PREVENIT

Det patenterede og mughæmmende Hvidtemiddel.

Leverandør til DSB

P. A. KLINGE

Uplandsgade 32

København S . Tlf. C. 10.775

Opbevaring
Selvbetjening

Københavns Hovedbanegaard

Auto-Boks-Service $\frac{A}{S}$

**Murersvendenes
Aktieselskab**

Tikøbgade 9

Tlf. C. 6416

Dansk Tarm-Industri

Vesterbrogade 137

Tlf. C. 6836

Aktieselskabet

DET DANSKE KULKOMPAONI

Holmens Kanal 42

Central 9214

Kul - Cinders
Brændsølsolier

Jarmers Bogtrykkeri

Vestergade 12

København K

Central 10.801

**Akts. Smith, Mygind &
Hüttemeier**

København . Tlf. C. 803

**Dansk
Rullegardin Industri**

H. Persson

Gl. Kongevej 143

Tlf. Eva 6144-6145 - Vester 5180

S. W. 1657

DEIF $\frac{A}{S}$

Dansk elektro Instrument Fabrik

Thorsgade 59

Tlf. C. 13015

$\frac{A}{S}$ **BOLIND**

Godthaabsvej 28

Tlf. Fasan 5658-5665

Axel Schou $\frac{A}{S}$

Elektriske Artikler

Industrigaarden, Strandlodsvej 2

Central 9210

Speedomask

Ved Amagerbanen 25

Central 8113 - 8160

Varmtvandsbeholdere
med Forvarmere
Evaporatorer
Modstrømsvandvarmere

AJVA $\frac{A}{S}$

Sydmarken 22-26 . Søborg

Tlf. Søborg 3801

Samson Transport Co.

International Spedition

København . Tlf. C. 11017

Filialer: Aarhus, Herning, Odense,
Esbjerg, Gedser, Padborg.

Erik Christensen

Fabrikant

Dianalund . Tlf. 135

**Arbejdernes
Fællesorganisations
Brændsølsforretning** $\frac{A}{S}$

Sekretariat:

Vester Farimagsgade 37

Central 6068

VITROHM

Elektroteknisk Fabrik A/S

Linde Alle 40-42

Tlf. Damsø 8200

Sv. Aa. Müller

Kartofler en gros

Valhøjs Alle 5-7 - Rødovre 610

Lager:

Ndr. Fasanvej 228

Tlf. Taga 348

B. H. 1687

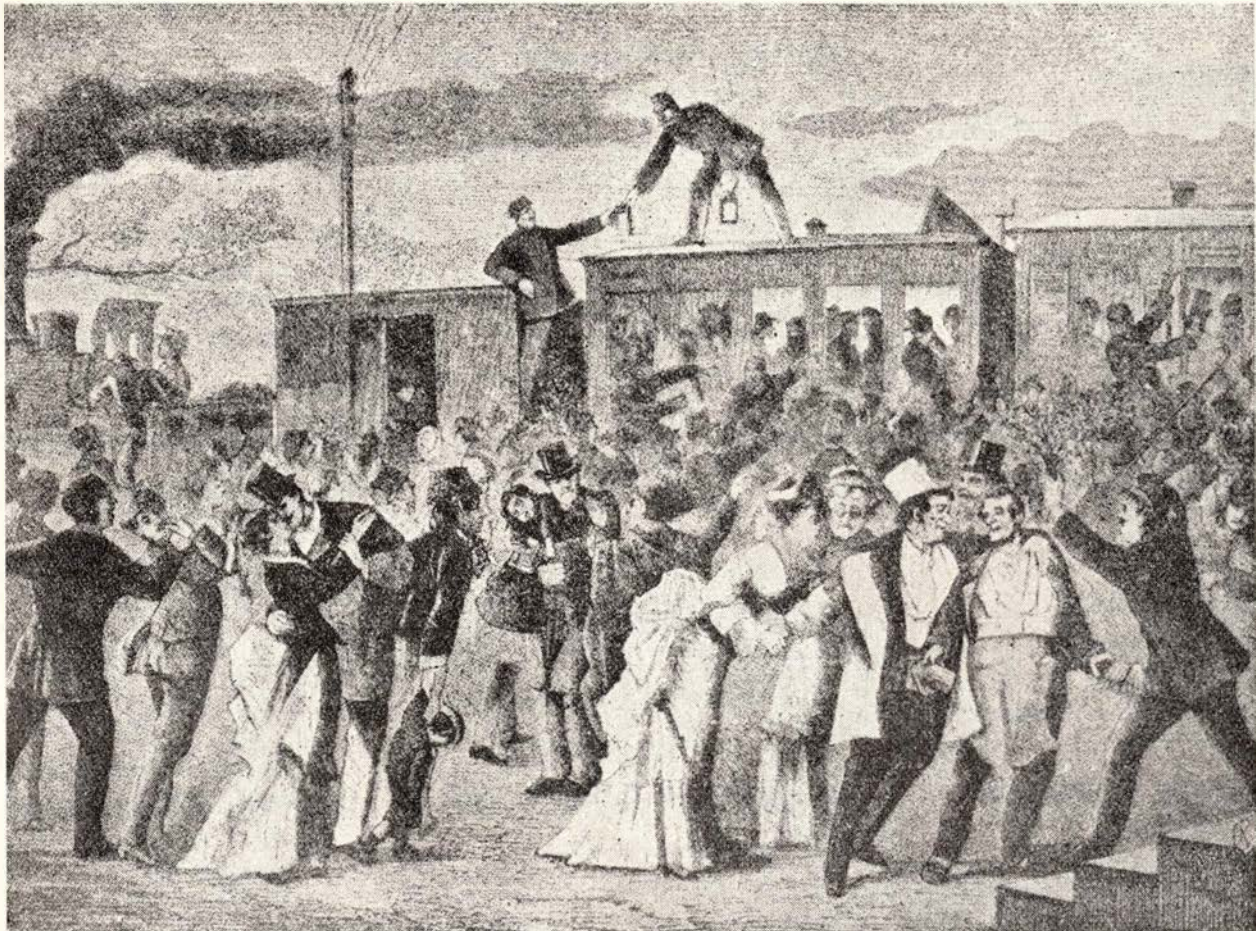
**Hjalmar Andersens
Danseinstitut**

v/ Valborg Hj. Andersen

41 Aar i Gentofte Kommune. Under-
visning i de store Festsale i Gentofte
Hotel og Charl. Palmehave.

Sæson 1. Sept.—31. Marts.

Tlf. Gentofte 1057.



Sidste bakketog fra Klampenborg, pinsen 1873.

5) Anlæg af en ringbane udenom byen som forbindelsesbane mellem den nye godsstation og Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro stationer.

Ved disse nyanlæg opnåedes en betydelig aflastning af den gamle, hovedstation på Vesterbro, selvom ilgodsforsendelserne stadig indgik hertil, da disse fortrinsvis befordredes med persontog. Men en definitiv løsning af de københavnske banegårdsforhold opnåedes stadig ikke, og spørgsmålet trængte sig stadig mere og mere på, ikke mindst på grund af de nedsatte jernbanetakster i slutningen af halvfemserne, der havde medført en betydelig stigning i trafikken. Indenrigsminister Bardenfleth nedsatte derfor i 1898 en ny banegårdskommission (nr. 3) med den begrænsede opgave at tilrettelægge en konkurrence af projekter til en endelig løsning af de københavnske banegårdsforhold og afgive betænkning over de indkomne forslag. Kommissionen fik som formand konferensråd H. N. Hansen, hvert af rigsdagens to ting valgte 6 medlemmer repræsenterende samtlige partier (herimellem var de senere ministre Hage og Alberti), som repræsentanter for DSB udpegedes 3 jernbaneembedsmænd, fra Københavns magistrat kom borgmestrene Borup og Øllgaard, fra Borgerrepræsentationen 2 medlemmer og endelig som repræsentant for Frederiksberg kommunalbestyrelse dr. Jacoby. Alt imedens sattes den sidste lap på det gamle banegårdsanlæg ved Holte-stationens åbning i 1899.

22 forslag til den nuværende hovedbanegård

I konkurrencen indkom 22 besvarelser, medens overingeniør Tegner fremsatte et projekt udenfor konkurrencen. Der var almindelig enighed om, at intet af de indkomne projekter var værdigt til førstepræmie, men at et af daværende stadsingeniør Ambt fremsat forslag var langt at foretrække frem for de øvrige forslag. Stadsingeniør Ambts forslag, der byggede på det af ingeniør Hammerich i 1885 fremsatte forslag, gik i hovedtrækkene ud på at anlægge den nye centralstation syd for Vesterbrogade omtrent på det sted, hvor den oprindelige banegård havde ligget; at lade alle hovedlinier udgå herfra, således at stationen blev en gennemgangsstation. Hvad der var nyt ved dette projekt, var tanken om at udskille godstrafik fra persontrafik, hvad allerede ved godsbanegårdens åbning var blevet en realitet, og dernæst at lade fjerntrafikken udskille fra nærtrafikken.

Af de øvrige projekter kom et af senere telefondirektør Johannesen med tysk bistand udarbejdet forslag, samt et af statsbanerne fremsat projekt, det af stadsingeniør, Ambt fremsatte forslag nærmest. Af de fordele de nævnte projekter indeholdt, var bl. a. at hele det gamle banegårdsterræn kunne frigøres til

René Bøytler

Edisonsvej 3 - Central 1187

»Arcatom«

Dansk Svejseindustri

Adelgade 82 . Palæ 6482 . København K.

Aksler - Blokke - Kamhjul
Alt kan svejses.

Dansk Vognfjeder Fabrik

Gl. Køge Landevej 47

Central 8117

**Teglværkernes
Centralkontor**

Vestervoldgade 117

København V . Central 6100

Andersen & Jensen

Vægtfabrik

Classensgade 7

København Ø . Central 1650

**Kvindelig
Idrætsforening**

Gymnastik, Haandbold og
Svømning hele Aaret

Oplysn.: Tlf. Eva 5380 mell. 12,30-15,30

Skodsborg Corn-Flakes

sprøde og lækre.

Alle synes om dem.

L. Nielsen's Eftf.

Glarmester

Skt. Hansgade 6 - Nora 5034

M. & R. Øgaard Nielsen

F. C. Bentzon & Co. ½

Grundlagt 1870

Toldklarering - Spedition

Dampfærgevej 3

Frihavnen Ø . Central 8354

S B 1463

Halfdan Dittmann's Eftf.

Antoniegade 7 - Byen 4060

Lips - Laase og Pengeskabe

Th. Erritzøe

International Spedition

Amaliegade 41 - C. 13108

E. M.

Erik Vesterberg

Import — Eksport

Palægade 4 - Tlf. Palæ 1803

Winther & Heide's Eftf.

Kompagnistræde 39

C. 1506 - 13211

Dansk Lyskopi ½

Kronprinsessegade 54

Tlf. C. 1976 - 7629

Restaurant Botanique

Nr. Voldgade 29

Tlf. C. 9616

Original-Odhner

»En Maskine, man regner med«

Original Odhner A/S

V. Boulevard 4

Dragerforeningen

Østerport St.

Tlf. Central 3915

D. J. P. 1344

J. & J.

Jac. Brochorst

Arrangerings Bureau for
Teater og Kabaret.

Hallsallé 7 . Tlf. Vester 7645

National Kasseapparater

Vimmelskiftet 38

Tlf. C. 1555

D. J. S.

Elektriske Maaleinstrumenter

Helweg Mikkelsen & Co.

Øster Farimagsgade 28

København Ø

Tlf. Central 998

**Adams Transport Co. ½
Adams Expres Co.**

Transport, Spedition,
Opbevaring

Danasvej 30 . Telf. C. 7400
København V

Hotel Astoria

København

I. B. Schilder

Skrædderetsblissement

Uniformer

Nørregade 7 . Tlf. C. 2058

København K

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145

København K.

Schønning & Arve ½

Heimdalsgade 45-47

Central 1022

bebyggelse, dernæst at de mange generende niveauoverkørsler bortfaldt, og sidst, men ikke mindst, man slap for kostbare interimforanstaltninger, medens arbejdet stod på.

De forslag, der indeholdtes i de øvrige 18 projekter, gik i hovedtrækkene ud på at bevare den hidtidige banegård og at søge at bøde på dens mangler ved forskellige udvidelser og moderniseringer. Med hensyn til de mange niveauoverkørsler, som det især gjaldt om at fjerne, søgtes dette problem løst ved at føre banerne ud af niveau. Disse projekter var, hvis de var blevet fort ud i livet, blevet meget kostbare, specielt for et af dem, der forudsatte, at hele det daværende banegårdsterræn hævedes op over de omliggende gader og veje. Men som nævnt kom intet af disse projekter i betragtning, da fordelene ved det af stadingeniør, senere generaldirektør for statsbanerne, Ambt's forslag var så iøjnefaldende, at det blev dette projekt, der kom til at danne grundlag for de senere lovforslag.



Lovforslaget af 1902

På rigsdagen fremsatte trafikminister Hage i efteråret 1902 på grundlag af stadsingeniør Ambt's projekt, der dog var æn-

dret på en del punkter, følgende lovforslag til rigsdagsbeslutning:

- 1) Der anlægges straks en centralpersonbanegård syd for Vesterbrogade til afløsning af den gamle, der nedlægges.
- 2) Der anlægges en dobbeltsporet bane for nærtrafik og en dobbeltsporet bane for fjertrafik dels i vestlig retning gennem Valby bakke og dels i nordlig retning under Vesterbrogade og det gamle banegårdsterræn i en tunnel under boulevarderne til Østerbro station og videre til Hellerup.
- 3) Der anlægges en løftet bane for nærtrafik ad den nuværende linie Valby-Nørrebro-Hellerup med stationer ved Valby, Peter Bangsvej, Aaboulevarden og Nørrebrogade, medens Frederiksberg og Nørrebro stationer nedlægges.
- 4) Frederikssundbanen omlægges og optages i nærtrafiklinien ved Peter Bangsvej.
- 5) Der anlægges en godsbane fra godsbanegården syd om Vestre kirkegård til Vigerslev og videre over Vanløse, Nørrebro til Hellerup med anlæg af en gods- og rangerbanegård ved Lygten og tilslutning til den nuværende godslinie Lyngbyvej—Svane-møllen—Østerbro, medens Nørrebros godsstation nedlægges.
- 6) Maskinværkstederne bibeholdes, hvor de nu ligger, og det



Dette morsomme gamle billede fra Københavns banegård i julen 1868 er ikke så lidt af et fikserbillede. Nutidens pressefotografer fremstiller en scene som denne — der den dag i dag hører med til deres faste repertoire — langt mere klart og tydeligt. Til gengæld ville det være dem ganske umuligt at få så mange karakteristiske ting med på et billede. Men det kan de ikke gøre for. Fotografen kan kun gengive, hvad han virkelig ser på en meget begrænset plads og indenfor et endnu mere begrænset tidsrum. Tegneren, som i julen 1868 havde begivet sig ind i banegårdens rejsevrimmel, havde derimod frit spil til i en enkelt tegning at skildre mange forskellige indtryk af juletravlheden på banegården.

Thor Jørgensen A/S

International Spedition

Ny Toldbodgade 31-33
Central 15101 - Rigstlf. 312
København K.

Vis roligt Tænder

naar de er fremstillet paa

DANSK TANDTEKNIK

Nordre Fasanvej 99 . FÅsan 4527

Vi er kendt for vor Grundighed
og Akkuratesse.

Gratis Undersøgelser og Tilbud. Konto.

Har De vanskelig Mund og Ærg-
relser af Deres Protese, saa kom
— efter vor Metode kan der laves
funktionsdygtige Proteser til en-
hver Mund.

N. & S.

1318

Spalding & Co.

ØSTERBROGADE 64

København Ø. - Tlf. ØBro 1310

International Spedition

Oversøiske og kontinentale
Transporter.

Bankegnede Gennemgangs-
konnossementer til alle væsent-
lige oversøiske Havne.

**A/8 Bladhandler-Forbundet
og Blad- og Tobaks-
udsalgene på DSB-
banegårdene.**

De forenede Kulimportører A/S

Holmens Kanal 5 — Tlf. 211
København K.

H P. Løvingreens Garveri A/S

Roskildevej 57 - Tlf. C. 8068
København, Valby

Kommunernes Kulkontor

Dansk Skalleexport

Frederikssund
Tlf. 720

Hyllinge Træindustri A/S

Hyllinge - Tlf. 64

F. P.
1370

Import Kompagniet

Kalundborg

Sparekassen i Nykøbing på Falster

Langgade 5 - Nykøbing F.

Palsgaard Savværk og Tømmerhandel

Hampen — Tlf. 19

N. P. Ravn's Savværk

Ravnbo pr. Hampen
Tlf. Hampen 13



Interiør fra et gammelt stationskontor. (DSB udstillingen 1947).

nuværende udløbsspor til Vestbanen vedbliver at tjene til forbindelsesspor til nærtrafiklinien.

Herudover skulle ministeren have ret til at sikre sig de nødvendige arealer til et nyt dobbeltspor fra Østerbro til Klampenborg med udvidelse af Charlottenlund station samt anlæg af en station ved Svanemøllen, ved Enghavevej og Frederiksborggade samt til en eventuel fremtidig rangerbanegård mellem Vester kirkegård og Vigerslev.

De samlede udgifter ved de i lovforslaget nævnte anlæg ansloges til at ville andrage ca. 40 mill. kr. De frigjorte arealer var af proprietær A. C. Andersen, Vadgården vurderet til omkring 20 mill. kr., hvad kommissionen fandt var for højt og derfor reducerede til ca. 15 mill. kr. Københavns og Frederiksbergs kommuner tænkte at skulle yde hver et kontant tilskud på 1 mill. kr., hvorefter de samlede udgifter for statskassen beregnedes til omkring 22,5 mill. kr.

Desværre var tiden endnu ikke moden til gennemførelse af så omfattende planer, som de i forslaget nævnte. Rigsdagen be fandt sig i slutningen af en valgperiode, og på det tidspunkt var det debatten om skattelovene, der særligt optog rigsdagsmedlemmerne. Dertil kom, at stærke røster hævdede sig til forsvaret af den gamle banegård, idet det hævdedes, at denne lå fortrinligt og centralt, hvad også var rigtigt, man ville udvide og modernisere det bestående anlæg omtrent efter samme ret-

ningslinier, som angivet i størstedelen af de kasserede projekter, der tidligere var indkommet i den store projektkonkurrence om Københavns banegårdsordning.

Under forhandlingerne fremsatte ingeniør Fr. Johannesen forslag om opgivelse af ringbanen som personførende, men med mulighed for senere at lade denne overgå som sådan. Ingeniør Johannesens forslag indeholdt også bestemmelse om ekspropriation af jord til en ydre godslinie, der måtte anlægges, når den indre godslinie gik over til at blive personførende. Slutresultatet på forhandlingerne blev dog særdeles magert, idet det kun vedtoges at bemyndige ministeren til at sikre sig de nødvendige arealer til gennemførelse af de i forslaget nævnte baneanlæg.

I efteråret 1903 fremsatte minister Hage et af statsbanerne udarbejdet projekt, der på flere punkter var ændret i forhold til det lige omtalte. Den løftede personførende ringbane bortfaldt og nye stationer var projekteret ved den nye 4-sporede hovedlinie, bl. a. ved Svanemøllen, Frederiksborggade, Vesterfælledvej og Valby, (det lige nævnte lovforslag indeholdt kun bestemmelse om ministerens ret til at sikre sig de nødvendige arealer til disse stationer), Frederikssundbanens tilslutning ændredes fra Peter Bangsvej til Valby, og de gamle maskinværksteder skulle flyttes, hvorved hele det gamle banegårdsterræn med udløbene mod nord og vest kunne frigøres fuldstændig. De



Den anden hovedbanegård i sit sidste leveår. I baggrunden skimtes tårnet på den nye hovedbanegård. Det er en af dem dengang nye P-maskiner, der holder klar til afgang.

samlede udgifter ansloges til ca. 22,4 mill. kr., men gennemførelsen af planen gjordes afhængig af, om der med Københavns kommune kunne afsluttes en tilfredsstillende overenskomst om overdragelse til kommunen af de frigjorte arealer for en pris af 16 mill. kr.

Forhandlingerne mellem regeringen og Københavns kommune tog deres begyndelse i juledagene 1903 og fortsattes i tiden derefter. Forhandlingerne var til tider meget vanskelige, men da der fra alle sider vistes god vilje og forståelse, lykkedes det omsider at nå til en overenskomst, der kunne betegnes som rimelig for begge de implicerede parter. Selve overenskomsten var meget omfattende, og skal derfor ikke gengives her, men hovedpunkterne drejede i det væsentligste om kommunens overtagelse af de frigjorte arealer ved den gamle banegårds nedlæggelse, samt til hvilken pris, dette skulle ske. Desuden indeholdt overenskomsten bestemmelser om kommunens andel ved det nye banegårdsanlæg iøvrigt, herunder bl. a. ekspropriation af ejendommene Vesterbrogade 5 og 7, som måtte nedrives for at give plads til banegraven.

I rigsdagen forløb forhandlingerne også tilfredsstillende, idet

man her havde været så heldig at vælge en jydsk rigsdagsmand til ordfører for det regeringsudvalg, som behandlede banegårdsforslaget. Denne, der til at begynde med kun var koligt indstillet heroverfor, fattede efterhånden stor interesse for planerne, at han fra at betragte det som værende et rent københavnsk anliggende, snart fik den modsatte opfattelse, at det var et anliggende, der vedkom hele landet. Herved lykkedes det at vende stemningen i rigsdagen, således at loven om Københavns banegårdsordning kunne vedtages ved loven af 29. marts 1904.

Loven af 1904 indeholdt bestemmelse om følgende anlæg:

1) Centralbanegården anlægges straks i sin fulde udstrækning med 12 gennemgående spor, i stedet for som oprindeligt projekteret 8 gennemgående og 4 blinde spor. Administrationskontorerne udelades*), og den store perronhal ersattes af almindelige perrontage. Hovedfacaden lægges ud imod Bernstorffsgade i stedet for mod Vesterbrogade.

*) På de oprindelige tegninger til den nye hovedbanegård var facaden lagt mod Vesterbrogade og bygningen ført op i 2-sals højde, i de 2 etager, der bortfaldt, skulle der have været en del af statsbanernes administrationskontorer.

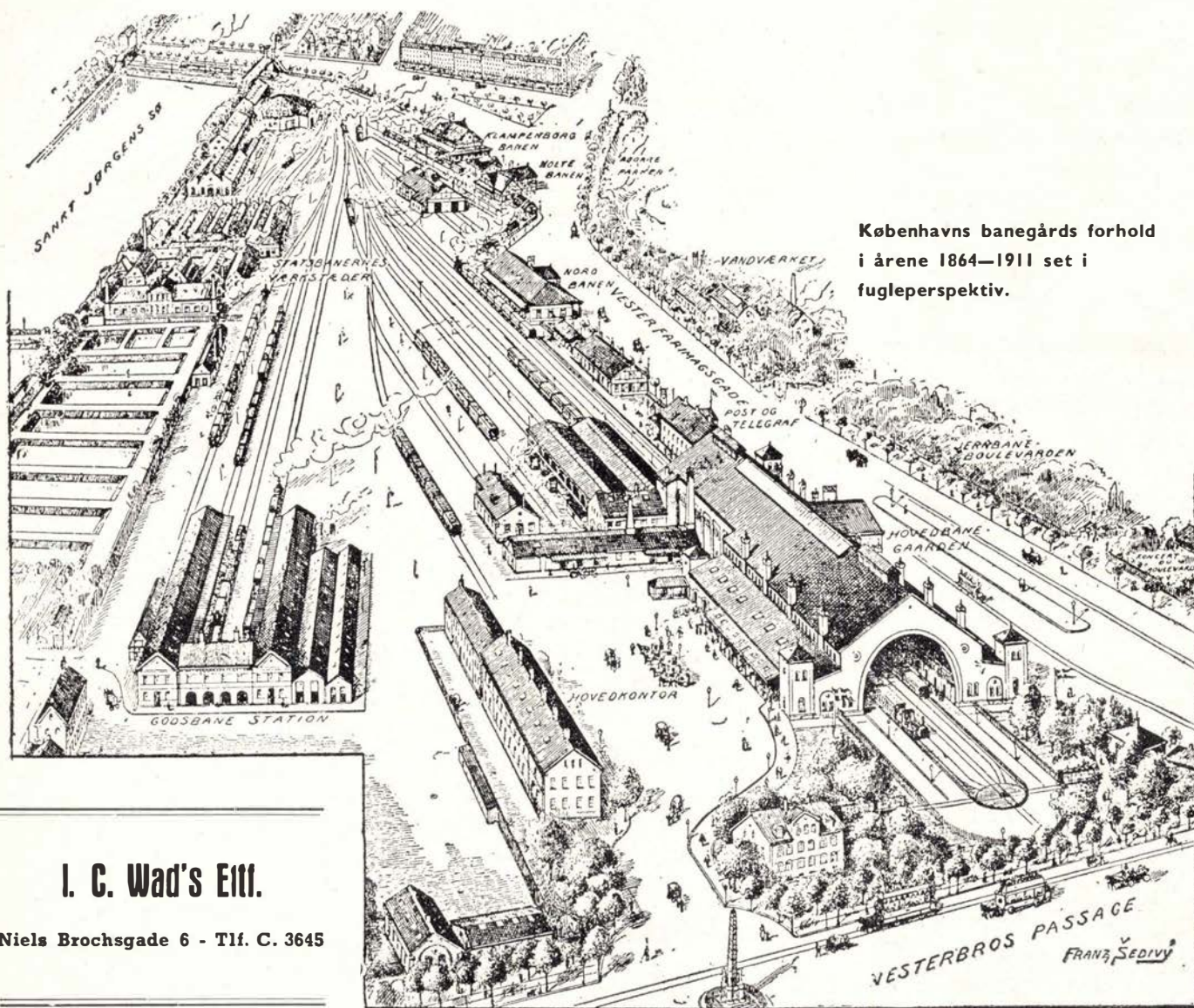
- 2) Stationen ved Frederiksborggade anlægges straks.
- 3) Det andet dobbeltspor Østerbro—Hellerup anlægges straks.
- 4) Den løftede vestlige del af ringbanen udskydes indtil videre og Frederikssundbanens indløb ændres således, at den slutter sig til ringbanen ved Roskildevej i stedet for ved Peter Bangsvej.
- 5) Anlægget af den ydre godslinie Vigerslev—Vanløse—Nørrebro bortfalder foreløbig, og gods- og rangerstationen ved Lygten anlægges foreløbig kun i formindsket størrelse.
- 6) Centralværkstedet anlægges straks.

Som det vil ses af ovenstående, var der sket betydelige reduktioner på det af stadsingeniør Ambt oprindeligt fremsatte forslag. Beslutningen om at skære de to etager væk fra facaden mod Vesterbrogade viste sig snart at være uklogt, og allerede i 1922 måtte banegårdens østlige fløj forlænges med en tilbygning, som bl. a. rummer turlistekontor, køreplanskontor m. m. samt statsbanernes billettrykkeri. Beslutningen om at gøre samtlige perronspor gennemgående var imidlertid et plus, mens ellers

var sparetanken allerede dengang ikke fremmed, hvad bl. a. udeladelsen af den store perronhal viser.

Iværksættelsen af de i loven bestemte anlæg skete hurtigt, og arbejdet stod derefter på i den følgende årrække. Tegningerne til hovedbanegården udførtes af arkitekt, professor H. Wenck, som her skabte et bygningsværk, som er kendt af så godt som alle danske. I en artikel, som professor Wenck i 1911 skrev til Illustreret Tidende, fortalte han indgående om det monumentale bygningsværk, for hvis opførelse han stod som ansvarlig leder. Det hed heri bl. a., »at den tanke, som for mig har været en af de ledende, nemlig at skaffe Danmarks hovedstad en centralbanestation, der passede for Danmark — for vort lands forhold og karakter — således at det sidste indtryk, som bortdragende danske fik, var det samme, som mødte de ankommende fremmede: — Noget dansk«.

Det første af de nye anlæg, der toges i brug, var centralværkstedet, der indviedes den 21. september 1909. Udgifterne hertil androg knapt 3,9 mill. kr.



Københavns banegårds forhold
i årene 1864—1911 set i
fugleperspektiv.

I. C. Wad's Efft.

Niels Brochsgade 6 - Tlf. C. 3645

**Skotterup
Karosserifabrik**

pr. Espergærde
Leverandør til DSB . Tlf. 371

**Købmand
Chr. F. Helgestrup**

Laveskov pr. Nivaa
Tlf. Nivaa 4

Hørsholm Trævarefabrik

Alfr. Jensen & Søn
Hørsholm . Tlf. 384

**Nordsjællands
Raastofkompani ½**

Hillerød . Tlf. 1570

**Virum Fragt- Flytte- &
Vognmandsforretning**

Kollemosevej 40
Holte . Tlf. HOlte 597



Lyngby-Nærum Jernbane

Lindevangens Kolonialforr.

K. Møller
Kolonial . Vin . Kaffe . The
og Delikatesser
Kongevej 198. Lyngby
Tlf. Frederiksdal 6647

F. D. K. 1442

Taarnby Kommune

E. F. Andersen

Industrivej 60
Glostrup . Telf. 1855

**Danske
Andelsslagteriers
Tarmsalg**

Glostrup . Tlf. 900

Metalino

Glostrup

A. Brauner

Ure og Optik
Glostrup . Hovedvejen 83
Tlf. Glostrup 1642

Roskilde Autolakereri

Alfred Nielsen & Søn
Udfører Arbejder for DSB
Bredgade 13
Roskilde . Telefon 52

Otto K. Ottosen

Tømrermester
Arbejder for DSB
Borup . Tlf. 86

**Banken for Ringsted
og Omegn ½**

Ringsted . Tlf. 1

**Sv. Bosin, Elektromeka-
nisk Etablissement**

Slagelse . Tlf. 748

B. J. Bærentzen & Søn

v/ Axel Bærentzen
Biiikkenslagermester . Lev. t. DSB
Korsør . Kirkeplads 3
Telef. 17 . Privat: Telef 20

Kählers Teglværk

Korsør . Tlf. 380

Klarskovgaard

Korsør

**Storebæltsoverfartens
Restaurationer anbefales.**

Karl A. Rasmussen

Murermester og Entreprenør
Vordingborg . Nygaardsvej 10
Tlf. 661

Dansk Paknings-Industri

Leverandør til DSB
Vordingborg . Telefon 863

Fruedal Andelsmejeri

pr. Thureby
Tlf. Sædder 14

**Maskinfabriken
»Vulkan«**

Holbæk
Stokeranlæg - Oliefyrringsanlæg
Patenterede i Ind- og Udland

V. Toft-Pedersen

Købmandsgaarden
Hvalsø . Tlf. 4

**Jyderup Savværk &
Pakkassefabrik**

pr. Vig
Tlf. Vig 173

**Aage Bjørn's Savværk
& Tømmerhandel**

Jyderup . Tlf. 302

Otto Poulsen

Kartofler en gros
Grindsted . Vejlevej
Tlf. 209

**Landbosparekassen
for Hobro og Omegn**

Hobro . Tlf. 455

DEN NYE HOVEDBANEGÅRD

Indviet 30. november 1911



Udgravningen til den nye hovedbanegård. — Til højre Panoptikonbygningen, længere tilbage den gamle hovedbanegård. I baggrunden t. v. den gamle godsbanegård.

Endelig den 30. november 1911 kunne den festlige indvielse af den nye hovedbanegård finde sted i overværelse af den daværende kronprins Christian, medlemmer af kongefamilien, samtlige ministre og en stor del af rigsdagens medlemmer foruden en del særligt indbudte. Mellem kl. 13,30 og 14 indfandt de indbudte sig på banegården, hvor man samledes i vestibulen, hvor der for den egentlige indvielse skulle finde sted, var en kort højtidelighed. Efter at de kongelige havde indfundet sig, kunne trafikministeren byde forsamlingen velkommen, hvorefter generaldirektør Ambt fik ordet for at give en redegørelse for de københavnske banegårdsforholds historiske udvikling. Ifølge et

referat, der næste dag stod at læse i en københavnsk avis, talte generaldirektøren, så lavmælt, at kun de nærmeste fik fat i talens indhold, hvorfor det kom forsamlingen vel tilpas da næste taler, trafikministeren, fik ordet for en kort tale, hvori han takkede lovgivningsmagten, at den havde set så velvilligt på anlæget af den nye hovedbanegård.

Næste og sidste taler var kronprinsen (kong Frederik den ottende var det dette tidspunkt på rejse i udlandet), og ifølge Berl. Tidende holdt han følgende tale, som det førnævnte andet blad bagefter stærkt betonede, at den kunne alle høre.

I kongens navn og på kongens vegne udtaler jeg en aner-

Maskinfabriken

ERMA ½

S. L. Langhoff's Eftf.

Niels Juelsgade 7
Central 14799 - 199

G E S A

Varmgalvanisering gennem 25 Aar.
Største Erfaring - Fineste
Udførelse.
Sydkrogen 1 E . Telf. Eva 3276

Severin Petersen & Co. ½

Kalvebod Brygge 4
Central 2072

C. E. Albech & Søn's Eftf.

Klæde en gros
Frederiksberggade 16
Central 1807 - 1819

National-Scala

Poul Rasmussen & Co.

Brolæggerstræde 11
Central 3793 - 10723

Brønnums

Maskinfabrik ½

Holmbladsgade 47
Tlf. Sundby 3001

BRDR. ROSENDAHL

Flytning - Opbevaring -
Spedition
Vodroffsvej 59 - C. 8246 - 14535

Handelsfirmaet

Ditz Schweitzer

Nr. Voldgade 48 - C. 10370

R. 1758

Aviskiosken

Østerport Station - Palæ 3080

Arbo-Bähr & Co. ½

Vodroffsvej 4-6 . C. 4600

Førende Forbindstoffirma

Sv. Jarlsby

Moderne Belysning
Kongens Nytorv 26 . C. 12136

**Alfenide, Dansk Forsølv-
nings Anstalt.
Dansk Forniklings
Anstalt** ½

Solbjergvej 24
København F . Central 943

**Den elektriske
Staalrørsfabrik** ½

Middelfartgade 15
Tlf. Ryvang 2525

Holger Nielsen & Co.

P. Bangsvej 34 - C. 11963

Joh's. Boisen

Snedkermester
Graabrødretorv 6 . Tlf. Byen 46
Spec. Antikke Mahognimøbler
15 Udstillingsvinduer

½ **Abmaco**

Rødovrevej 223
Vanløse . Tlf. Rødovre 1735

**Københavns Elektro-
motor Fabrik**

H. M. Nielsen
Elektromotorer - Slibemaskiner
Finsensvej 29 - Tlf. Fasan 4545

J. M. Hessing & Co.

Holbergsgade 14
Tlf. Palæ 8967

Poul Bøttger

Urmager og Optiker
Frederiksberggade 23
Tlf. Byen 6441

R. 1711

**Nordisk Slibeskive
Fabrik**

Skolegade 19
Tlf. Valby 5-984-9205

N. Andersen & Søn

Blikkenslager - Vand- og
Gasmester - Kobberdækning
Gasværksvej 29
Telf. Vester 2699

K. S. 1839

DIFA Isenkram en gros ½

Valbygaardsvej 62
Tlf. C. 8093

Ill. Familie Journal

Gütermann Sysilke

H. 1690

kendelse af det arbejde, det snille og den arbejdsdygtighed, der er nedlagt i opførelsen af denne banegård, som sikkert vil stå som et monumentalt minde om dansk arbejdes standpunkt i det 20. århundrede. Idet jeg udtaler ønsket om, at denne banegård må knytte forbindelserne mellem land og hovedstad nærmere og mellem Danmark og udlandet, erklærer jeg Københavns hovedbanegård for åbnet.»

Efter konprinsens tale begav selskabet sig ned på perron 3, hvor et festsmykket tog var oprangeret for at føre gæsterne ud til Vester Fælledvej station. Efter ankomsten hertil returnerede toget straks tilbage til hovedbanegården, hvor der senere serveredes vin, kransekage, oveflødhedshorn m. m.



Det sidste tog fra den gamle hovedbanegård

Samme aften skulle det sidste tog fra den gamle hovedbanegård afgå. Det blev toget mod Roskilde afg. kl. 0,05, som skulle danne overgang mellem den gamle og den nye station. På den gamle station herskede der en feberagtig aktivitet, idet man nu var i fuld gang med at flytte over til den nye station, alt skulle jo helst være klar til næste morgen, når trafikken tog sin begyndelse der.

Da tiden nærmede sig til det sidste togs afgang strømmede en stor menneskemængde til stationen, hvoriblandt var en stor del af datidens mest kendte københavnske personligheder, alle ville de opleve det historiske øjeblik, da det sidste tog ad den gamle vestbane rullede ud fra stationen. Med toget, der førtes af togfører Bjarning (Glade Peter) med lokomotivfører Christensen på maskinen fulgte en stor skare journalister og andre nysgerrige, som foruden at ville være med det sidste tog fra den gamle hovedbanegård også ville opleve det historiske øjeblik, da det første ordinære tog, Roskilde afg. 4,48, næste morgen indgik til den nye hovedbanegård.

Kl. 0,05 blev der ringet på stationens signalklokke, der ikke havde været i brug i mange år, hvorefter der blev givet signal til afgang. Derefter satte toget sig langsomt i bevægelse og forsvandt ud fra stationen under høje knald fra udlagte knaldsignaler og under den forsamlede menneskemængdes store opmærksomhed.

I tidsrummet mellem ankomsten for det sidste tog fra den gamle hovedbanegård og afgang for det første tog med ankomst til den nye, festedes der livligt i Roskilde på et derværende hotel. Da toget tidligt om morgenen ankom til hovedbanegården skete dette dog uden større opmærksomhed, det tidlige tidspunkt havde nok afholdt en del fra at møde op. I de følgende dage var der imidlertid stor tilstrømning til banegården, som alle byens indbyggere skulle ud at tage i nærmere ojesyn; at den vakte tilfredshed var næsten på forhånd givet, hvad der især vakte opmærksomhed var den måde, hvorpå den ankom-

mende og afgående trafik udskiltes fra hinanden, noget tilsvarende havde man ikke tidligere set andre steder. Den første dag på den nye station forløb iøvrigt uden uheld, selv om et par tog fik en mindre forsinkelse, personalet skulle jo først vænne sig til de nye forhold. En af de ting, der iøvrigt virkede mest forandret, var afstandene indenfor banegårdens område, tidligere havde det næsten været muligt at råbe fra den ene ende af stationen til den anden, medens det nu var nødvendigt at benytte en telefon eller cykel, såfremt man skulle overbringe en besked til den anden ende af banegården.

Med nedlæggelsen af den gamle stations hovedbygning, der iøvrigt indtil 1916 anvendtes til biografteater (Palads-Teatret), kunne dog ikke hele det gamle banegårdsterræn, som bestemt i overenskomsten mellem stat og kommune, overdrages denne. De tre bystationer, Nord-, Holte- og Klampenborg-stationerne, kunne nemlig ikke nedlægges førend boulevardbanen var færdigbygget, og på dette tidspunkt var arbejdet herpå dårligt nok kommet i gang. Først efter boulevardbanens åbning i 1917 begyndte den endelige afvikling af jernbanetrafikken fra det gamle banegårdsterræn, men først ved vinterkøreplanens ikrafttræden i 1921 kunne den sidste af de tre stationer, Nordbanegården, nedlægges og hele terrænet overdrages kommunen.



Det gamle banegårdsterræn

På det gamle banegårdsterræn afholdtes i 1922 den hollandske udstilling, men den bebyggelse af arealerne, som havde været påtænkt, skete først adskillige år senere, da det senere så sorgeligt berømte Shellhus opførtes i slutningen af trediverne. Endnu nogle andre bygningskomplekser opførtes på de tilstødende arealer, det gælder således bl. a. Ingeniørhuset og Vester Søhus, begge færdigbygget kort for den anden verdenskrigs ud-



Dan-Transport $\frac{1}{2}$

Vestergade 26
Central 16488

K.F.U.K.s Restauration

Middag 2,30

St. Kannikestræde 19
Central 13157

Aktieselskabet

I. MORESCO

Østergade 24 . Central 433

Exelsior - Henderson Motor Co.

H. C. Ørstedsvvej 23
C. 6581

J. H. 1441

Oluf & Ferd. Schæbel

Finsensvej 34
København F
Central 2938 - 3311 - 12951

C. F. Riedel & Lindegaard

Sporskifter - Kraner
Drejeskiver
Centralvarme og Sanitetsanlæg
Kingsgade 11 . Central 2648
København V

KARL RODE

Valby Service- og
Autoværksted

Valby Langgade 142—144
Tlf. Valby 1496

Dansk Maltcentral $\frac{1}{2}$

Vesterbrogade 14
Central 13531

Otto Christensen

Civilingeniør - Entreprenør
Istandsættelse af
Betonkonstruktioner
C. F. Richs Vej 71
København F
Telefon Gothåb 7511

Salgsforeningen for Dansk Frugt

Ahlefeldtsgade 5
Tlf. Palæ 9323

D. S. 1369

A. A/S 1395

Alle Tjenestemænd bør forsikre i

Statsbanepersonalets Brand- forsikringsagentur og Under- støttelses-Forening af 1891

Alle Arter Forsikringer tegnes.
Foreningen har uddelt ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i Under-
støttelser. — Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditionskontor:

Stormgade 6², København, Tlf. 6626
Lav Præmie — Uden Gensidighed —
Kulant Erstatning

H. OTZEN

Ingeniør . Entreprenør

Lyngbyvej 267 A
Tlf. Gentofte 4385
Hellerup

Brdr. Tvilling

Gl. Strand 44
København K.

Erling Gad's Metalstøberi

Knarreborgvej 7
Tlf. KA 1095

Leverandør af Blyplomber
til DSB

M. H. Krause Træ- & Finérhandel $\frac{1}{2}$

Strandlodsvej 61-63
Tlf. SU 9505

Ferd. Johansen

Thoravej 21 - Taga 6245-9388

Alle Slags Maskin- og
Pladepakninger samt
Manchetter.

Ingeniørforretning

TRIUM

Centrifugalpumper

Leverandør til
M/F »Dronning Ingrid«

Glentevej 71 . Central 13018
København NV

KREFIKO's Konto-Kredit-System

til indkøb af beklædningsartikler
byder Dem følgende fordele:

Købesummen fordeles over 10 måneder
Indkøbene foretages i store anerkendte
forretninger.

Ingen omkostninger for Dem.

Henvend Dem til **KREFIKO**

St. Strandstræde 21, K. . C. 16808

brud, men den fuldstændige bebyggelse af det gamle banegårdsterræn, hvorom der allerede i 1911 havde foreligget fuldt udarbejdede planer skete ikke, først i de senere år er der sket en mere udbredt bebyggelse af arealerne.

Efter at de i loven af 1904 bestemte anlæg af nye jernbaner, banegaarde m.v. var bragt til udførelse, var det egentlig at vente, at de københavnske banegårdsforhold nu havde fundet sin endelige løsning, ganske som det havde været tilfældet ved indvielsen af Københavns anden banegård i 1864. Udviklingen viste imidlertid noget andet, og allerede i 1919 måtte rigsdagen vedtage anlæg af en dobbeltsporet godsbane fra Vigerslev over Nørrebro til rangerstationen ved Lygten (Lersøen). Anlægget af denne bane var ved loven af 1904 blevet udskudt indtil videre, af besparelshensyn, men nu var tidspunktet altså kommet, da den første udvidelse af de nye anlæg måtte foretages. Loven indeholdt også bestemmelse om anlæg af en ny personstation umiddelbart syd for Nørrebrogade, den nuværende Nørrebro station, idet det var tanken at etablere persontrafik på den nye bane fra Frederiksberg over den nye Nørrebro station til Hellerup efter nedlæggelsen af den indre godslinie (åbnet 15. maj 1930).



Nærtrafikken

I de følgende år skete der en betydelig forøgelse af trafikken på Nord- og Klampenborgbanen, samtidig med at disse udsattes for en stærk konkurrence fra andre trafikmidler, busser og sporvogne, hvorfor spørgsmålet om elektrificering af nærtrafiklinierne snart blev aktuelt. Til undersøgelse af forholdene ned-sattes i 1926 en kommission bestående af maskinchefen, trafikchefen og banechefen fra statsbanerne samt ingeniør Faber, som den 1. oktober 1929 afgav betænkning.

Ved den påfølgende behandling i rigsdagen var der enighed mellem Socialdemokratiet og de konservative om at elektrificere følgende nærtrafiklinier: 1) Valby-Klampenborg, 2) Hellerup-Holte og 3) Frederiksberg-Vanløse-Hellerup. Den sidstnævnte strækning måtte dog udbygges lidt, idet der måtte anlægges en kort forbindelsesbane fra Vanløse station til den dobbeltsporede godsforbindelsesbane ved Grøndal. Spørgsmålet om at elektrificere strækningen Vanløse-Ballerup i forbindelse med strækningen Valby-Vanløse var dog allerede dengang på tale,

men der var enighed om at udskyde disse anlæg endnu en år-række. De nævnte lovforslag mødte fra Venstres side modvilje, idet det herfra foresloges at indføre dieselektrisk drift på de nævnte strækninger samt eventuelt at udvide toggangen ved indsættelse af flere damptog. Forslaget blev dog imødegået fra statsbanerne, som ikke turde påtage sig afviklingen af den stærke nærtrafik ved indsættelse af dieselektriske tog eller flere damp-tog, og forslaget om udbygelsen af de nævnte nærtrafiklinier vedtoges da også ved loven af 26. april 1930.



S-banen åbnes 1934

Den 3. april 1934 kunne den første københavnske S-bane-strækning Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klampenborg indvies og de øvrige strækninger fulgte hurtigt efter, København H.-Hellerup 15. maj 1934, København H.-Valby 1. november 1934 og Hellerup-Holte 15. maj 1936. Dermed var den første etape af elektrificeringen af de københavnske nærtrafiklinier fuldført, hvorefter arbejdet på udbygningen af strækningen Valby-Vanløse påbegyndtes ved anlæggelse af et nyt dobbeltspor. Strækningen indviedes som S-bane den 23. september 1941 og arbejdet på elektrificering af strækningen Vanløse-Ballerup påbegyndtes derefter. På grund af krigen sinkedes arbejdet hermed imidlertid meget, i adskillige perioder lå arbejdet helt stille, men endelig den 15. maj 1949 kunne denne strækning også indvies som S-bane. Ballerup banen er foreløbig den sidste af nærtrafiklinierne, som er blevet elektrificeret, men den næste, S-banen til Glostrup er allerede i arbejde og ventes åbnet til foråret 1953.

Imidlertid er man endnu ikke ved udførelsen af de nævnte arbejder nået til en fuldstændig tilfredsstillende løsning på de københavnske banegårdsforhold, hvad de i de senere år fremsatte tunnelbaneprojekter viser. To spørgsmål står indtil videre åbne, nemlig videreførelsen af Frederiksberglinien fra Frederiksberg station til hovedbanegården og derfra videre ind i den indre by og dernæst optagelsen af Slangstrupbanen i det københavnske bybanenet, et spørgsmål som siden banens åbning i 1906 med mellemrum har været genstand for ivrig diskussion. At der imidlertid vil komme en løsning på de to spørgsmål må anses for ganske givet, alene trafikens stadige stigning nød-

Roskilde Madrasfabrik

C. Christiansen

Roskilde

Telf. 742

Holm Nielsen

Blikkenslagermester

VAND - SANITET - CENTRALVARME

Borup, Søvej 13

Telefon 141

Karl Hassenkamm

Civilingeniør
N. Farimagsgade 63
Tlf. C. 13808

Plant noget nyt

Tlf. Glostrup 1236

Vine og Tobaksvarer
købes altid hos

N. C. Bahn

Kiosken Bernstorffsgade

**Hagelskadeforsikrings-
foreningen for de danske
Østifter****Islebro Tømmerhandel**

G. Borchorst
Islebrovej 47 . Tlf. Islebro 47

Andersen & Bardram ½

Stempelringe
Studiestræde 10 . Central 8638

C. Jacobsens Eftf.

(C. Bastiansen & N. C. Nielsen)
Bogbinderi og Protokolfabrik
Linnegade 22 . Tlf. C. 12515

Hans Løjmar

Pakkassefabrik
Frederikssundsvej 88
Tlf. Taga 823

**Københavnske Kvinders
Kaffeovne****K. Hagens Fjederfabrik**

Fjedre til
industrielle Formaal
Kong Georgsvej 22 . Fasan 3026

Holtegaards Fabriker

v/ Vilh. Vallø
Trørød pr. Vedbæk
Tlf. Trørød 19

**Carl Jürgensens Elektromotor-
Apparat-Fabrik A/S**

BROHUSVÆRK
Smakkegaardsvej 33
Tlf. Gentofte 1480
Smaamotorer - Ventilatorer

N. B. 1422

Benyt

**Hovedbanegaardens
Garderobe**

Tlf. Byen 2697

O. C. Olsen & Co.

Bogtrykkeri
Linnésgade 22 - København K.

**Alfred Andersson &
O. Sørensen**

Niels Juelsgade 9-11
Tlf. Byen 3424

Kølerfabriken Danmark

Vesterbrogade 27 . C. 11.625

Th. Nielsen & Co.

Vognmandsforretning
Lindevang pr. Vedbæk
Tlf. Trørød 22

Sæbefabriken Perfection

Tlf. Rødovre 26 - 1226

Hellerup Møbelfabrik

v/ A. Kestler
Hellerupvej 25 . Tlf. Hellerup 2159

**Dansk Automatvægt
Fabrik**

Sct. Knudsvej 34 . Tlf. Vester 4938

Erhardt Hahn

Ørholm pr. Lyngby
Tlf. Hjortekær 130

Dansk Textil Maskinfabrik

Rosenkæret . Tlf. Søborg 5700
Søborg

½ Øresø Fabrik

Viskinge pr. Svebølle
Tlf. Viskinge 50

C. L. Seifert ½

St. Regnegade 12-16
Tlf. C. 237

Falch & Søger

Skindergade 43
Byen 3454 - 3455

**Eksportflødefabriken
Danmark A/S**

Axelborg

S. Lindahl's Eftf.

Torleif Jensen
Gravør og Medaljør
Studiestræde 17 . Palæ 693

R. 1479**Hans Christensen**

Entreprenør
Bjergby
Mørkøv . Tlf. Mørkøv 103

**Københavns
Possementfabrik**

Flintholmalle 14 . C. 1384

Banegaardskiosken

Ernst Nielsen
Glostrup Station
Tlf. Glostrup 840

Islands Andelskontor

Eksport - Import
Strandgade 25 . C. 12556

Dansk Engelsk**Madrasfabrik ½**

Langebrogade 8 - C. 11148

**Københavns
Isolerings-Kompagni**

P. Skramsgade 17
Central 4250

C. C. Hansen

Fjederklemmefabrik
Roskilde . Telf. 299

vendiggor dette, men spørgsmålet er så, hvornår dette vil ske; kun fremtiden vil vise dette.

Den endelig historie om de københavnske banegårdsforholds udvikling kan således endnu den dag i dag ikke skrives, da alt som det fremgår af det ovenstående er i stadig udvikling. Dette

har imidlertid heller ikke været hensigten med denne artikel, hvis formål var at bibringe læserne en historisk orientering om Københavns banegårdsforholds udvikling fra dengang byen var en lille, provinsagtig hovedstad til den storstad, den er i dag.

Ib V. Andersen.

Københavnerne og byen i 1911

At den nu 40-årige hovedbanegård med et slag ved dens åbning gjorde København til en storstad, har tiden vist os. Det er derfor både interessant og morsomt at se, hvad vor store forfatter Johs. V. Jensen i 1911 skrev om »Det ny København«:

For 16-17 år siden, da jeg første gang som forskrækket student rullede ind på Københavns banegård, var det den gamle skumle længe, som jo er i brug endnu, men dødsdømt —. Lige over for på den anden side gaden rejser sig den ny, ikke køn men ny, rummelig og lys, topmoderne, og den skal være porten ind til København for fremtidens små studenter. Bare de dog også ville forandre sig lidt!

En gammel og en ny tid tager mål af hinanden tværs over Vesterbrogade, den ene stilfuld, men for lille, den anden med alt i orden, omend ikke beundret. Det kommer nok.

Efter at man i årevis ikke havde læst andet om den gamle banegård end, at den var skrækelig, hed det sig pludselig fra alle sider, at den jo egentlig var god, da der blev tale om at rive den ned. Herholdts gamle fine bygning! Vi må absolut ikke rive noget ned.

Jeg kan godt se den store åbne murstensportal ud til vesterbro virker smukt, og om aftenen, når buelysene tændes derinde under hallen, hvor det spøger i alle regnbuens fineste farver af damp og røg fra lokomotiverne, står det hele som en feagtig hule, et sujet, vore malere til dato beskedent er gået forbi, på vej hjem til bananen og konen i barselseng.

Det er smukt, og det har haft sin tid, uden at alt for mange har haft øjne til at se det. Først når noget bliver antikvarisk, Gud så kan man pludselig se det altsammen.

Efter at have gjort honnør for den gamle fornemme længe, må jeg sige, det har tilfredsstillet mig at se, at ingen af de arkitektoniske udkast til baneterrænets regulering forslår noget i

retning af den gamle hals bevarelse. Man kunne vente forslag til endnu et museum, udstillingslokale for udrangerede lokomotiver, trillebøre o. s. v., og hvorvel savnet af en oversigt over slige ting vil savnes, lader det dog til, at en ny tid forlanger plads og anvendelse deraf til sine egne formål. Her skal gøres lyst med nye gader og færdselsårer, bydele forenes, som før lå adskilt fra hinanden ved en indbildt grænse, kort sagt her skal man komme af stedet.

Vil man tage mig for københavner? Nå, ja ja, man skal sagtens være født her og en gang for alle have sine vokaler i orden for at blive anerkendt. Så meget tør jeg dog sige, at vil København ikke have mig, så vil jeg have den — som Bjørnson sagde til Norge — og når sådanne store ting går for sig som de nye vesterbroprojekter, så er jeg bevæget, jeg tænker straks med ængstelig glæde: Mon det bliver til noget? mon vi får det at se? skal vi virkelig opleve at gå i sådan en køn by, med arkader, hvor vi slår paraplyen ned, og ærbødigt går uden om kæresterparrene — ting, der skal minde os i det små, men ganske stolt, om Rue de Rivoli — skal Panoptikonbygningen, som vi har omfattet med bitter indignation, forsvinde og opstå i en ny og bedre skikkelse?

Skal København blive en by? Skal vi kunne komme hjem med et sæt nyt tøj fra kontinentet og ikke behøve at liste ned igennem en sidegade for ikke at paralyseres af de indfødtes opmærksomhed! Er der tænkt på hundene? bliver der nu også nogle åbne frie plæner, hvor de kan tumle sig midt i færdselen og dog beskyttet, for alles øjne og uhindret i deres gratiøse privatliv? Bliver der et låg, hvorfra betjenten i sikkerhed kan iagttage den livsfarlige færdsel? Sådanne spørgsmål farer en, muligvis ikke anerkendt men hedt interesseret borger, gennem tankerne ved udsigten til et nyt København.

Studenternes Papirindsamling

Tlf. Fasan 3038

Møbelfabriken SPIRALEN $\frac{1}{5}$

Nykøbing F.

Telf. 905

P. W. Jacobsen & Søn ½

Trælsthhandel

Uplandsgade 40

C. 7171

De Forenede Pakkassefabrikker

Vesterbrogade 95

Tlf. C. 536 - 5861

Dansk Frøavls Kompagni og Markfrøkontoret (Trifolium) ½

Kontor, Lager og Renseri

Carl Jacobsensvej 29-33

C. 84 (5 Lin.)

ENICO ½

W. Røper-Petersen

Glas en gros

Overgaden n/ Vandet 45-47

C. 9260 - 13060

H. 1811

THÜRMERS

Originale Snittøj

Frederiksberg Vulkanisering- og Slidbanefabrik

20 Aars Erfaring

Autogummi i alle førende
Mærker leveres.

Henrik Steffønsvej 8

Tlf. Eva 5631 x

Chr. V. Mønsted & Co.

Tuborg Havn

Tlf. Helrup 7202

Marius Sørensen

Statsaut. Revisor

Ll. Strandstræde 22

Central 2405

R. 1704

Knud E. Hansen

Skibsteknisk Konsulent

Bredgade 37

Palæ 7018

Køb

Limba

Krydsfiner

Kaj Herold-Nielsen

Ingerslevgade 30-40

C. 15282

Frelsens Hærs Industriafdeling

Affaldspapir, Afskæringer fra
Trykkerier og Bogbinderier
samt Arkiver og Aviser købes.
Afhentning af brugte Sager.

Tingvej 56 - C. 7904.

Auto-Royal

Turist Trafik

Al Kørsel i Ind- og Udland.
Moderne Turistvogne.

Strandvej 342

Klampenborg - Ordrup 8001-8002

Royal Spring-Madras

... et Leje uden Lige

Madrasfabriken Thor

Madrasser - Spiralbunde

Thorsgade 81

Tlf. Taga 6820

Knudsen & Homaa

Motorreparationer

Maskinværksted

Skibsreparationer

Lager af B & W Reservedele

»Alpha« Dieselmotorer

Strandgade 10 - Tlf. Am. 6761

Københavns Frugtauktioner

Aktieselskab

Nordisk Staal-Konstruktion & Staallamelselskab ½

Poul Ankersgade 2

C. 5420

Man siger, at det går småt i vort offentlige liv, men det går! Alt tager tid, hvad skulle tiden ellers gå med. Men det skrider frem.

Jeg husker da rådhuset endnu ikke var, og nu er det dog som om, vi altid har haft det. Hvem mindes ikke stævnemøder for så længe siden inde i hallen bag baljetræerne?

Da jeg kom til København og toget havde sat mig af i den gamle banegårdskælder, tumlede jeg ud til et nu allerede forsvundet Vesterbro, med Shannongs store monument og ligstensforretning på hjørnet, hvor nu rådhuset ligger, hestesporvognene som det var en ren sport at stå bag på sådan duvede de i søngangen, men hvilke dejlige heste!

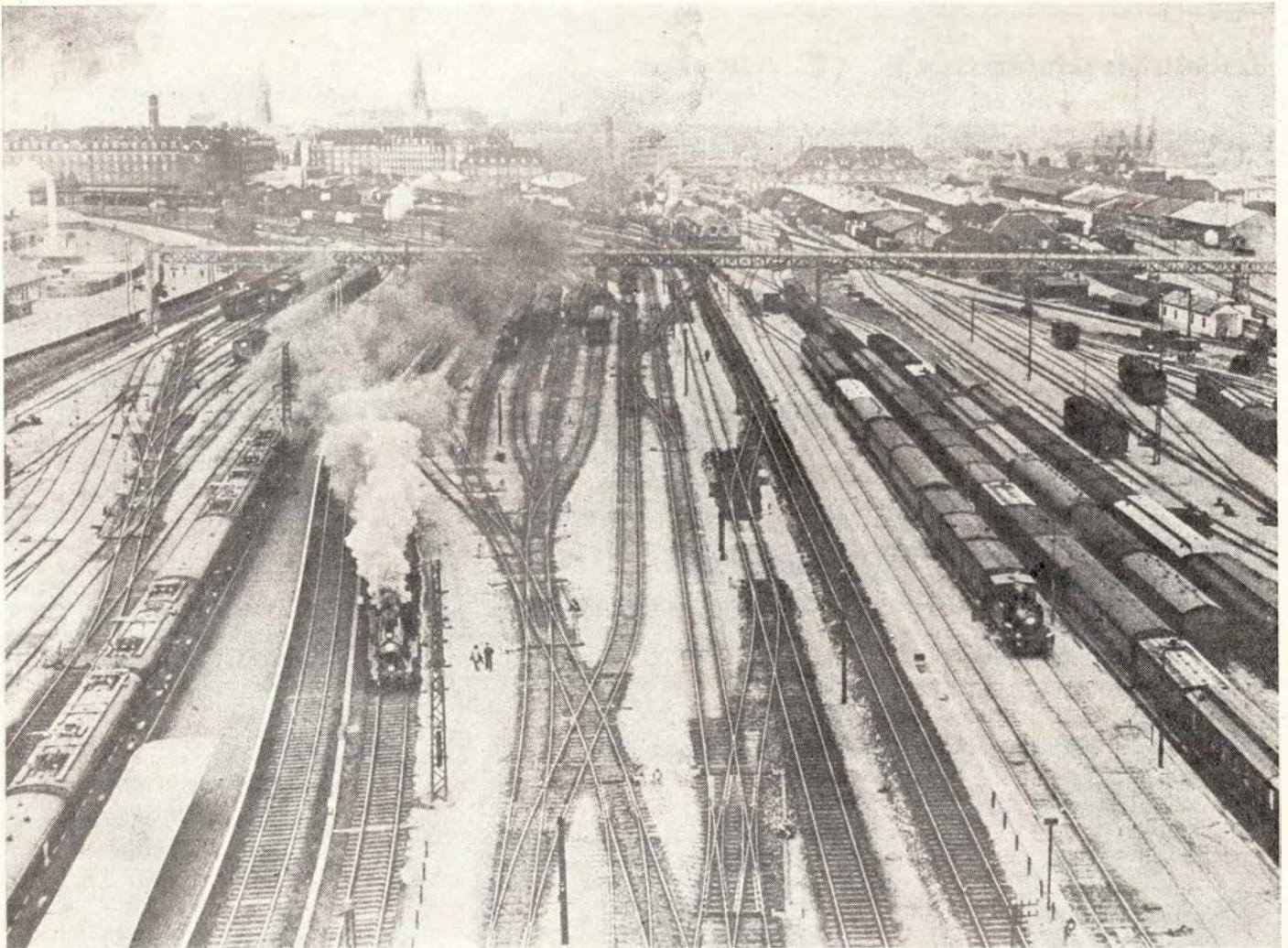
Vesterbro var den gang om aftenen skueplads for et begyndende temmelig ferskt og brutalt storstadsliv, hæslig provins, for at sige sandheden. København beherskede af originaler, fem til ti faste ansigter på gaden, som man år efter år genså ganske uforandret, tilsyneladende udødelige, når man kom hjem efter en mindre landflygtighed. Jeg ved ikke, nu er de alligevel borte,

folk dør, tiden er en anden, København er stævnet ind i et nyt århundrede.

Midt i færdslen, på grænsen af provins og storby, stod dengang Frihedsstøtten, som for ikke hundrede år siden var rejst uden for byen som postament ud mod bondelandet. Nu er der udsigt til, at den kan blive selve midtpunktet i fremtidens København, og heri er den et tiltalende symbol, sådan er det by og land skal gå op i en enhed. At den rejses på sin gamle plads, anser jeg for en ligefrem historisk nødvendighed, og det lader det jo også til, at alle har følt.

Men lad den genopstå uforandret! Jeg ser at arkitekt Carl Petersen lægger et godt ord ind for det smukke gamle gitter, den enkle runde krans udenom fodstykket, den hører til Frihedsstøtten, som vi erindrer den fra det kendte mærke uden på visse bogbind, længe før vi så støtten selv. Sådan er Frihedsstøtten, og sådan skal vi laden den stå.

Selv lægger jeg et godt ord ind for stentruget, der stod ved gittret i den gamle vesterbro-tid, hvor hestene kom og blev van-



Hovedbanegårdens sporareal set fra Dybbølsbro, t. h. godsbanegården. — Broen der fører over spornettet var i sin tid kulbane fra Gasværkshavnen til Vestre Gasværk, der lå, hvor Kødbyen er nu. Nu ligger der varmeledninger på broen.

Axel E. Møller

Damp-Krølhaarsspinderi A/S
Kløvermarksvej 32
Tlf. C. 1958 - 1959

G. Erlandsen

Kleinsmed- Aut. Gas- og
Vandmester
Saxogade 96 . Tlf. Eva 2241

**Hovedbanegaardens
Frukt- og Blomsterkiosk**

Byen 6330

Morsø Støbegods

v/ Tyge J. Rothe
St. Kongensgade 63
C. 17190

Dacola Maskinfabriken %

C. F. Richsvej 109
Tlf. *Fasan 5555

Skjold Andersen

Stevedore
Wildersplads . Tlf. C. 11501

H. Pedersen

Speditør
P. Skramsgade 17 A
Tlf. Palæ 6466

**Brandi's Møbeltransport
og Opbevaring**

Piano- og Pengeskabstransport
Tlf. Øbro 3716 og 1364
Tlf. C. 11260 og 13260

H I L A C

Maskinfabrik og Ingeniørforretning

Virungade 7-9
Tlf. Frederiksdal 7381
Lyngby

Husk Lollokhus

Kongevej 4 . Tlf. Holte 865
Birkerød

Hundested-Rørvig Færgen

forbinder Nordsjælland med det
skønne og sagnrige Odsherred.

H. Andersen

Madrasfabrik
Spring- og Krølhaarsmadrasser
Alle Reparationer
Vemmetoftealle 26
Gentofte - Tlf. Gentofte 483

Vald. Henriksen

Ingeniørfirma
Buddinge Hovedgade 80
Søborg 6000

Mørkhøj**Murermaterialhandel**

A. von Mehren
Mørkhøjvej 217 . Tlf. Yrsa 704

H. Asmussen

Handelsgartneri
Ejbylille
Glostrup . Tlf. Ejbylille 401

Sv. Bruun jun.

Handelsgartner
Kettevej 81
Glostrup . Tlf. Avedøre 25

Køge Trævarefabrik %

Køge . Tlf. 174-1181

Fiskernes**Fællessalgforening**

Holbæk . Tlf. 61

Carl's Fabriker**Weilbach & Cohn's
Fabriker %**

Mariendalsvej 57 . Tlf. C. 1083

Lohmann's Sengefabrik

Hannovergade 10 . Tlf. C. 3962

Chr. E. Cornelius

Brolægningsentreprenør
Chr. d. II's Plads 11
Tlf. Amager 601

Amager Madrasfabrik

v/ A. Jacobsen
Specialfabrik for
Spiralmadrasser
Dronningensgade 46
Tlf. Sundby 1600

Wagons-Lits Cook

Vesterbrogade 1 . Tlf. 547-147

**Østerbros
Trælsthhandel %**

Lyngbyvej 168
København Ø . Tlf. C. 9150

**W. Bäncke & Co's
Fabriker %**

Sennep- Eddike- og
Konservesfabriker
Jagtvej 115 . Tlf. C. 9646

**Frederiksberg
Smørrebrøds-Anretning**

Gl. Kongevej 107
Tlf. C. 2331 . Tlf. Eva 1415-1419

Th. Møller

Skibsprovianteringshandler
Nyhavn 45-47 - Tlf. C. 387

C. R. P. 1899

dede. Det var altid så dansk, at kusken holdt ud fra færdslen her og lod deres heste drikke, og kan truget ikke bevares som drikkested for hestene under de nye forhold, er der jo de pæne hunde, som kan trænge til at slukke tørsten oven på et hidsigt udfoldet familieliv på rabatterne. I alt fald stentruget burde sættes op igen. Fontæne! Mindesmærke for vor gamle ven, fortidens pragtfulde sporvognshest?

Skal vi opleve at gå over Vesterbro i ny forstand. Viadukten, der i hele passagens bredde fører over udgravningen, hvor togene passerer ud og ind, med røg og damp stående op gennem kniplingsværket i balustraden, trafikken under fødderne ligesom i en anden stor hovedstad? Skal vi komme hjem til København og modtages af frisk og moderne arkitekturs åbne arme i stedet for som nu at slippes gennem den gamle banegårds triste rottegange ud på regnpytterne foran Nationals ynkværdige facade? Javist, det skal vi opleve, og vi skal se den by vokse op, sten for sten, nej nu ikke skælde ud, samvittighedsfuldt, mener jeg, og det tager virkelig sin tid. Man må heller ikke forøge arbejdsløsheden

ved at gøre noget færdigt i huj og hast. Vi glæder os til vor Concordeplads!

Jeg elsker at komme med toget ind i en høj, vældig banegårdshal, hvor rummet toner og piftet af vor maskine, som vi synes var så kolossalt, dør bort i tumlen som en ren legetøjspipe.

Hvor er I fra? tror I, I er de eneste tog i verden? Her holder en snes side om side; hvis I er velopdragne, skal I få en perron! Nu kan I holde lidt ude ved sporskiftet, til vi får ekspresen og et par lokaltog afsted!

Hoho, vi er nok i Lon ... nej vi er småmænd hjemme! Velkommen. København!

— — —

Ja, sådan skrev vor gudbenådede forfatter Johannes V. et halvt års tid før hovedbanegården af idag blev taget i brug, og disse linier kan på så mange måder sætte vore tanker i sving, og for dem, der har levet hele tiden med, må det være en behagelig tanke, at det er blevet som Johannes V. tænkte sig det, at den nye hovedbanegård skabte storbyen København!

Hovedbanegårdens bygmester

Professor H. Wenck.

Banegårdens bygmester professor H. Wenck skriver:

Skønt hovedbanestationen selvfølgelig kommer til at spille en central rolle i det ny København, træder den måske nok noget i skygge idag af de mange planer om det gamle banegårdsterræns bebyggelse. Den nye stationsbygning ligger jo lidt tilbagetrukket — måske lidt mere end ønskeligt, og i hvert fald mere end jeg ønskede, men den må nu ligge der, da man ikke kunne forudsætte, at rigsdagen ikke ville bekoste nedrivningen af Panoptikonbygningen. Imidlertid, den lidt stilfærdige position, som den nye bygning herved har fået, passer i en enkelt retning ganske heldigt. Der er i banegårdens arkitektur ikke lagt an på noget alt for stærkt fremtrædende i apparitionen, dertil opfordrede den bevilgede sum for det første ikke, og det ville heller ikke harmonere med den tanke, som for mig har været en af de ledende, nemlig at skaffe Danmarks hovedstad en centralbanestation, der

passede for Danmark — for vort lands forhold og dets karakter — således, at det sidste indtryk, som bortdragende danske fik, var det samme, som mødte de ankommende fremmede: — noget dansk.

Min anden væsentlige hovedtanke — stadig i samklang med statsbaneanlæggenes ingeniører — har været at indrette banestationen så praktisk som muligt, ordne trafikforholden så enkelt og overskueligt, at selv den mindst scenevante kan finde sig tilrette på egen hånd, og ikke føle sig rejsenervøs, samt at udstyre hele bygningen med det allermest moderne til publikums personlige bekvemmelighed, alt hvad man andetsteds har prøvet og fundet formålstjenligt — uden at det kan virke som efterligning, og uden at dets anvendelse herhjemme kan berøve vor egen banegård dens karakter af at være tilpasset med særlig danske forhold for øje.

Continental Automobil Turisme

Ældste Automobil Rejsebureau
Største Erfaring, reel Behandling

S. KOFOED - C.A.T. - KLAMPENBORG

Klampenborg - Trongaardsvej 13 - Tlf. Lyngby 390

Bagsværd Planteskole

Erling Ørbeck Frandsen

BUDDINGE HOVEDGADE 247-251 PR. SØBORG

Telf. Bagsværd 719

Roser, Frugtræer og i øvrigt alle Planteskolevarer.
Prisliste sendes paa Forlangende.



AKTIESELSKABET „VØLUND“

MASKINFABRIK . KEDELSMEDIE
JERNSTØBERI

ØRESUNDSVEJ 147
KØBENHAVN S
TELF. CENTRAL 5522

Strange - Hansen

Kongevej 155
Virum pr. Lyngby
Telf. Frederiksdal 8111

Bentona-Strangko
Malkemaskiner

Dansk Cement Central $\frac{A}{S}$

D. C. C. 1876

Dansk Damman Asfalt $\frac{A}{S}$

Amaliegade 15 - Central 6388

M. O. Månsson

Stutteriet Stenhave
Usserød pr. Kokkedal
Tlf. Hørsholm 421

Folmer Larsen

Maskin- og Elektroindustri

Relæer - Strømtavler -
Signalanlæg

Lyngbyvej 403 . Tlf. Gentofte 2137
Gentofte

Bonstedt Petersen $\frac{A}{S}$

Automobilfabrik

Mercedes-Benz
D. K. W.
Gutbrod

$\frac{A}{S}$ Kaas Briketter

$\frac{A}{S}$ Det Danske Kølehus »Cold Stores«

Islands Brygge 50
København S . Central 16743

C. Th. Rom & Co.'s Eff. $\frac{A}{S}$

Axelborg - Axeltorv
Tlf. C. 625 - 10625 - 8625

Grafisk Compagni $\frac{A}{S}$

Skriftstøberi
Sundholmsvej 67
Central 777

Conrad Nielsen's Eff.

S. Skiner & O. Lützhøft
Amagers ældste
Manufakturforretning
Grundlagt 1882
Amagerbrogade 52
Telf. Amager 947 og 915

Skandinavisk Kaffe- & Kakao-Komp $\frac{A}{S}$

Frihavnen

Professor Wenck beskriver fordelene ved den særlige afgang- og ankomsthal m. m., men der er noget, som arkitekten lover, men som vi i meget høj grad savner den dag idag, hør blot:

Noget særligt nyt, som sikkert vil glæde mange, og som i udlandet, hvor det har været forsøgt, vækker almindeligt bifald, er de omklædningsværelser, som vil blive indrettede for ankomende rejsende. Når f. eks. en forretningsmand tidligere kom til byen på et hastigt besøg, måtte han ofte tage med sit tøj til byen og klæde sig om, før han gik ud.

Nu går han blot ind i et af omklædningsværelserne, har barber og bad ved siden af sig, afleverer bagagen i garderoben, og har så sparet betydelig tid!

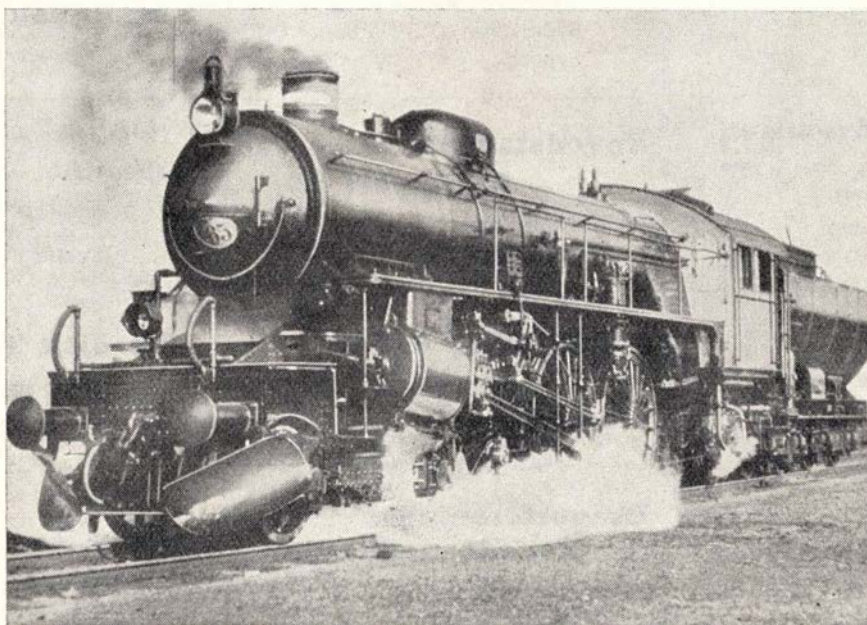
Ja, ih hvor ville det være service om sådant fandtes, men ud over barberen findes der nu fyrretyve år efter ingen af de lovede bekvemmeligheder, men hvor var det en praktisk arkitekt, der på daværende tidspunkt var så fremsynet, at myndighederne,

der skulle efterleve hans forslag, ikke er nær så praktiske, kan arkitekten jo ikke gøre for.

— — —
Professor Wenck fortæller videre:

Og de banelinier, der fører til hovedstationen fra omverdenen, vil adskille sig heldigt fra det i almindelighed ensartet hæsle syn, man har ved indkørslen til alle større byer fra sit kupé-vindue af snavsede baggårde, således som vi kender det på den nuværende linie ud over Frederiksberg. Vejen langs vor øresundskyst er jo smuk, og den forsænkede boulevardbane vil være bedre end reversen af fattigkvarterer. Syd- og Vestbanens linier over Valby undgår også heldigt at skære gennem bydele. Næsten som en overraskelse lander man i byens centrum, hvor banegården, som det egentlige brændpunkt for storfærdselen, nu ligger bag en — med sine tre tårne, der antyder Københavns våben, og således minder om, at man nu står i Danmarks hovedstad.

DSB i glimt



En af de nye maskiner, Litra E.

Ernst Genkel & Co.

Frederiksholms Kanal 2 - Central 4631

Videbæk Savværk

Rich. Andersen

Fabrikation af Snehegn — Leverandør til DSB

Videbæk

Tlf. Videbæk 108

P. M. Jørgensen & Sønner

Maskinfabrik
Langebrogade 15
Tlf. Amager 6161

A. F. 1496

Husk

*Thinggaard's delikate
Smørrebrød*

V. Farimagsgade 4 E
Tlf. C. 8494

Møbeltransportforretningen

D A N M A R K

Flytning . Opbevaring . Spedition

Raadhuspladsen 16
Tlf. 1773 - 2773 - 1761

H. J. Simonsen & Co.

Speditører
Kompagnistræde 33
C. 22 - 9226

Elkiær-Olsen & Svendsen

Nørrebrogade 140 - Taga 1513
(Nørrebros Runddel)

Udlejning af elegante
Selskabsdress.

Olaf H. Smith ½

Anker Heegaardsgade 7
Tlf. C. 15138 - 15140 - 683

Knud Hansen

Import og Export
St. Strandstræde 21
Tlf. Palæ 360

Udlejning af Borde - Stole
Service

P. A. Nielsen & Co.

Skindergade 28
Tlf. C. 828 - Byen 8228

Støt Børnenes Kontor
(1688)

**Dansk Automatisk
Ror-Kontrol**

Glasvej 7 - Tlf. Ægir 1826
København NV

Carl F. Petersen

Værktøj . Møbel- og Bygnings-
beslag . Butiksexpedition
Gasværksvej 9
Central 1917 og 1938

Hans Teller ½

V. Voldgade 100 . Tlf. C. 5280
København K.

Ure og Optik - Alle Reparationer
udføres. - Lev. til DSB

Chr. Andersen

Aaboulevarden 15 - Nora 888 x

Jensen & Andersen

Mejerimaskiner
Sydmarken 23 . Tlf. Søborg 601
Søborg

**Hovedstadens
Kulimport ½**

Teglholmen
København SV.

Dansk Flint Export

Amaliegade 26 . C. 1624-10624
København K.

**Dragerforeningen
Hovedbanegaarden**

Besørger alt.
Tlf. 2162 - 3104.

Sørensen & Westergaard

Trikotagefabrik
Vestergade 10 - C. 6137

Søren Friis

Skotøjsfabrik
Vibevej 11
Tlf. Taga 2207 - 8880

Laur. Larsen

Fisk en gros
Snaregade 8 . Tlf. C. 1167

»SIMO«

Autoriseret FORD Forhandler
Finsensvej 50 - C. 2604
København F.



Telefonanlæg . Signalanlæg
L. M. Ericsson A/S . Trommesalen 5
København V . *C. 3438

**Tømrrersvendenes
Aktieselskab**

København NV . Tlf. 14 459

Ægkompagniet

»Gallina« ½
Mitchellsgade 21 . Tlf. 15973

**Nordisk Transport &
Spedition A/S**

Vesterport 140-146
Palæ 7547 - Byen 5587
København V

Nordisk Simplex ½

Scandiagade 31 . C. 3813
København SV

Dansk Frø- & Silo Selskab ½

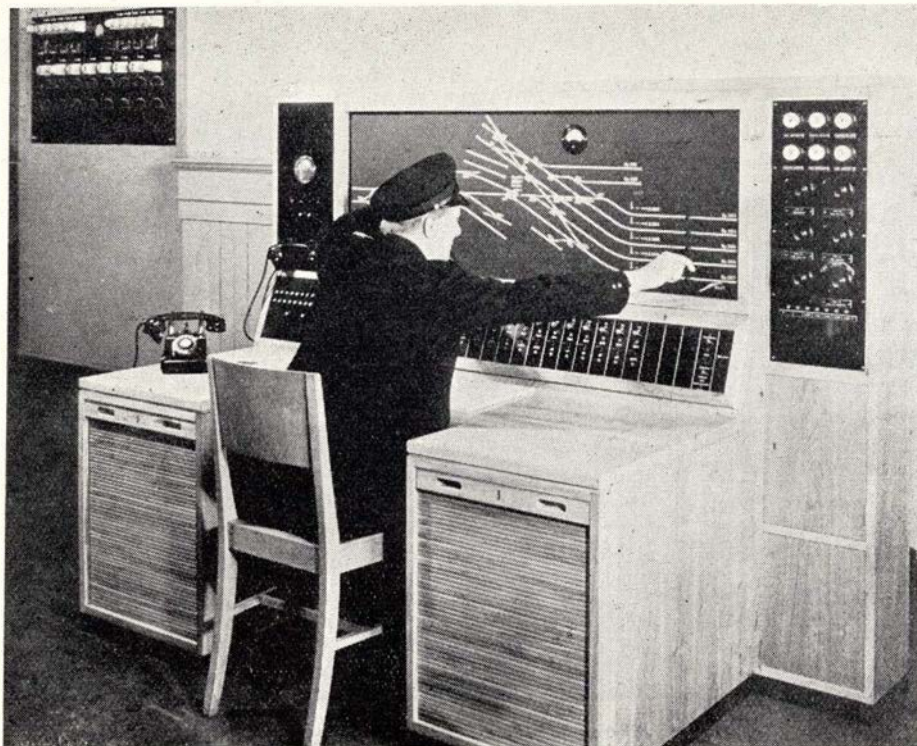
Nyropsgade 37 - Central 12501

**Polititorvets
Cykleforretning**

Alt i nye cykler. - Alt i cykle-
dele. Alle reparationer.
Polititorvet 19 - Byen 7744
Bjørn Carlsen.

A. Rindom & Restorff ½

Rysensteensgade 1
Tlf. C. 5302



DSB nyeste sikringsapparat bygget på DSB's egne værksteder.



DSB's fra dør til dør godstransport.

Vagn Overbye

Trælast en gros

OVERSØISK- OG HAARDTRÆ

V. Voldgade 100

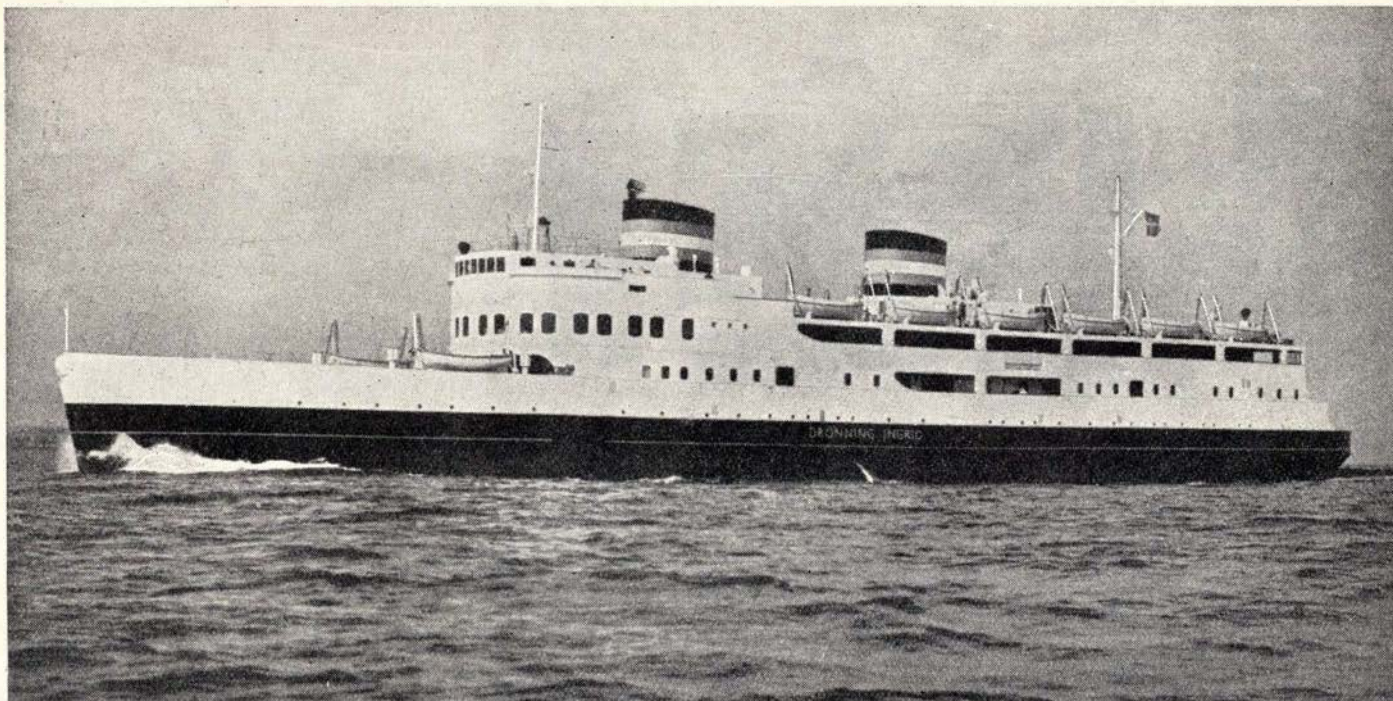
Tlf. Byen 671

D. E. Ehrhardt

CENTRALVARME- OG SANITETSMATERIALER

Stuðiestræde 7

Tlf. C. 1793



M/F Dronning Ingrid bygget 1951.



Julius Schmahl & Co.'s Eft. ^{Å/}

Kløvermarksvej 32
Central 2695

**Københavns
Kurvemøbelfabrik**

G. Frickenmeiers Eftf.
Teglgårdstræde 4-8 - C. 3918

Med hilsen og tillykke

**Det internationale
Sovevognsselskab**

Vesterbrogade 22
Tlf. Vester 758

**Birkerød elektriske
Installationsforretning**

v/ Svend Rasmussen
Leverandør til DSB
Hovedgade 40 - Tlf. 250
Birkerød

**Smede- og Svejsefirmaet
DANOL**

v/ E. Olesen
Kettevej 65-67
Valby - Tlf. Hvidovre 1822

Jernbanekiosken

v/ C. G. Christensen
Garderobe- og Kioskforretning
Vedbæk Station - Tlf. Vedbæk 268

BAD København

Studiestræde 63 (ved Axeltorv)
Tlf. Central 9100

Helromersk Bad med Motions-
massage - Billigt finsk Badstue-
bad — Fodpleje - ogsaa uden
Badetvang — Frisørsaloner

Lindgren & Andersen

Kildevældets Alle 6-8
Tlf. Glostrup 181 - 1650
Glostrup

Dansk Høstmaskine Comp. ^{Å/}

Vendersgade 28
Tlf. Palæ 127

Sander Hansen ^{Å/}

Maskinfabrik
Glostrup . Tlf. 1137

**O. C. Mølgaard
Christensen**

Dampfærgevej 29
København Ø - Tlf. C. 3074-3079

Koblinger

til ethvert formål
bl. a. de verdenskendte Stromag
perifeex Koblinger tåler 8 mm
axeltolerance.

Ankre, kæder til alle formål
kemiske ildsluknings-
materiel . Ventiler,
pumper, tachometre.

H. DETH LYDERSEN
Havnegade 55 - København
Byen 6142

Holløse Mølle

E. Buhl

Korn og Foderstoffer

Holløse pr. Herlufmagle
Tlf. Skelby 14-15

Brdr. Christensen's Fabriker

Skuderløse pr. Braaby
Tlf. Konradsfeld 62



»John Crane«

den førende Pakning

VIGGO PETERSEN
Maskin- og Ingeniørforretning
Chr. IX Gade 5 . Tlf. C. 3664

Dansk Andels Ægekспорт

Axelborg . C. 2126

Assuranceforeningen Skuld

Den danske Afdeling

Amaliegade 33
Central 16861

Decca Navigator Akts.

Krystalgade 15
Tlf. Byen 8310

Buch & Kjær

Møbler en gros

Adelgade 29
Tlf. Byen 1426

Nordisk Fiat ^{As}

Griffenfeldtsgade 32
C. 15367 - 15967

Næstved Kvægtorv & off. Slagtehus ^{As}

Næstved . Tlf. 660

Dansk Radio

A KIESELSKAB

Amaliegade 33 . København K
Telefon Central 7282

**Krystalstyrede Radiotelefon &
Radiotelegraf Sendere
Radiomodtagere
Radiopejlapparater
Ekkolod Anlæg . Radar Anlæg
Kommando Højtaler Anlæg**

SALG . FABRIKATION . SERVICE

FABRIK:

ELEKTROMEKANO

Aktieselskab

BRUUN & SØRENSEN A/S

AARHUS

**Arbejdsgivernes
Ulykkesforsikring** G/S

POLITITORVET 14

KØBENHAVN V

TELF. CENTRAL 77

A K T I E S E L S K A B E T
**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY - DANMARK