

Kopi fra DBC Webarkiv

Kopi af:

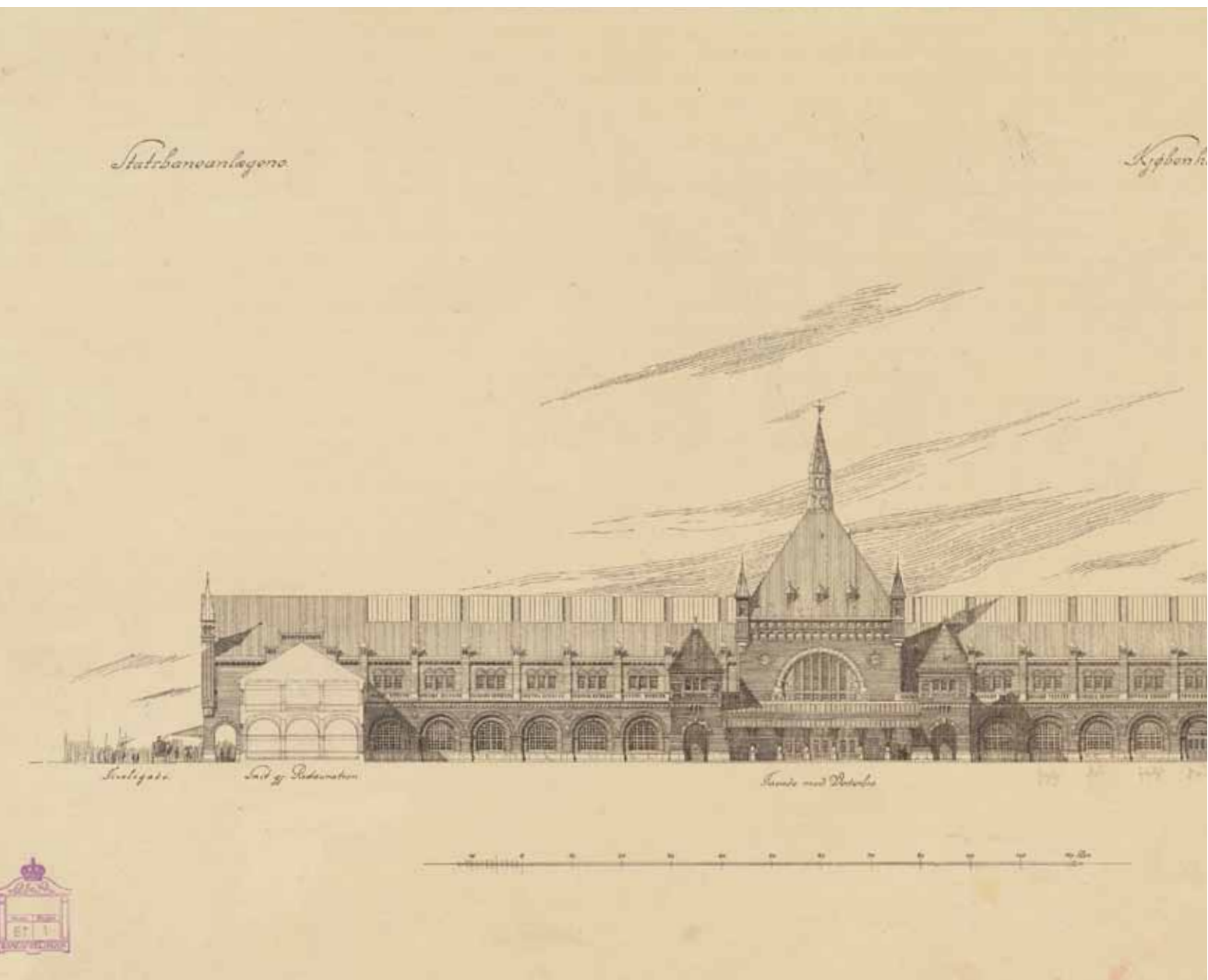
Da København fik sin hovedbanegård nummer tre

Dette materiale er lagret i henhold til aftale mellem DBC og udgiveren.

www.dbc.dk

e-mail: dbc@dbc.dk

Da København fik sin hovedbanegård nummer tre



Københavns Hovedbanegård, set fra Frihedsstøtten. Tegning fra 1905 af Heinrich Wenck, arkitekten bag den tredje hovedbanegård. Rigsarkivet, DSB, Bygningstjenesten, Tegninger, mappe 131, Københavns Personbanegård 1904-1911.



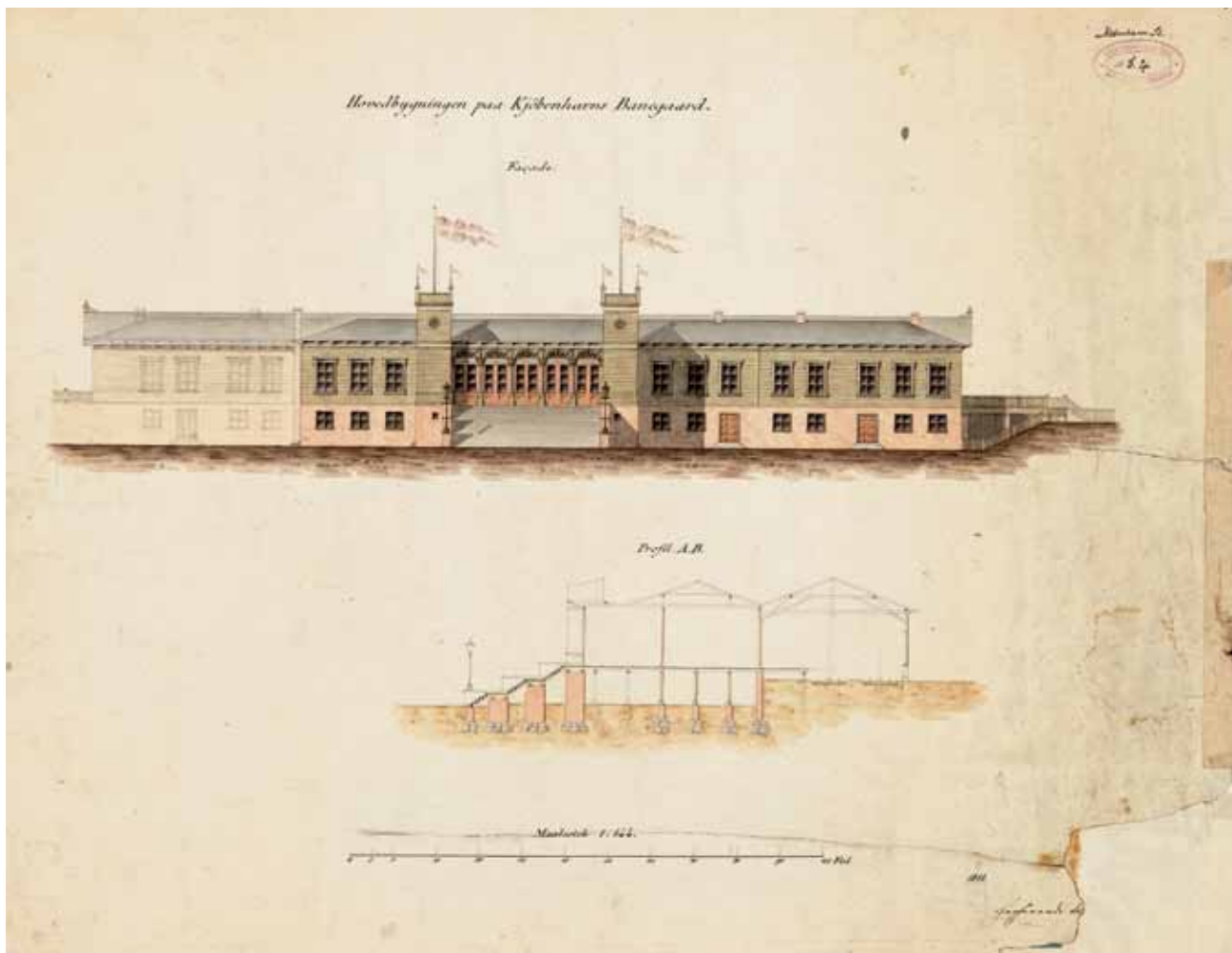
Københavns nuværende hovedbanegård blev indviet i november 1911 og var byens 3. banegård. Den nye hovedbanegård skulle være porten ind til København – det første, man mødte, når man ankom til den pulserende hovedstad.

CHRISTIAN LARSEN

Forskel på passagerne

Den nuværende hovedbanegård er Københavns 3. banegård. Den 1. banegård blev åbnet 26. juni 1847, da man tog strækningen København-Roskilde i brug. Banegården lå på det samme område som den nuværende hovedbanegård, men sporene vendte mod Vesterbro, da banelinjen gik ad Halmtorvet og Sønder Boulevard. Der var tale om en meget mindre banegård end nutidens, en enkel stationsbygning i træ på en høj, grundmuret kælderetage. Banegården lå på Dronningens Enghave, der var et åbent terræn uden for Københavns volde, hvor man ikke måtte bygge grundmurede huse, som fjenden kunne bruge under en belejring. Derfor skulle alle bygninger være i træ, som hurtigt kunne brændes af, hvis der kom krig.

Når man skulle med toget, gik man op ad trappen til Københavns Station, som hovedbanegården hed, og ind i vestibulen, hvor der på hver side var et ”Billet Comptoir”. Når man havde købt sin billet, begav man sig hen til den ventesal, der hørte til billetten. Der var nemlig forskel på folk, og derfor var der ventesale til passagerer på 1. klasse, på 2. klasse og på 3. klasse. Helt frem til 1934 opererede DSB, der dengang bar navnet Generaldirektoratet for de Danske Statsbaner, med tre klasser, hvorefter man gik over til 1. klasse og fællesklasse.

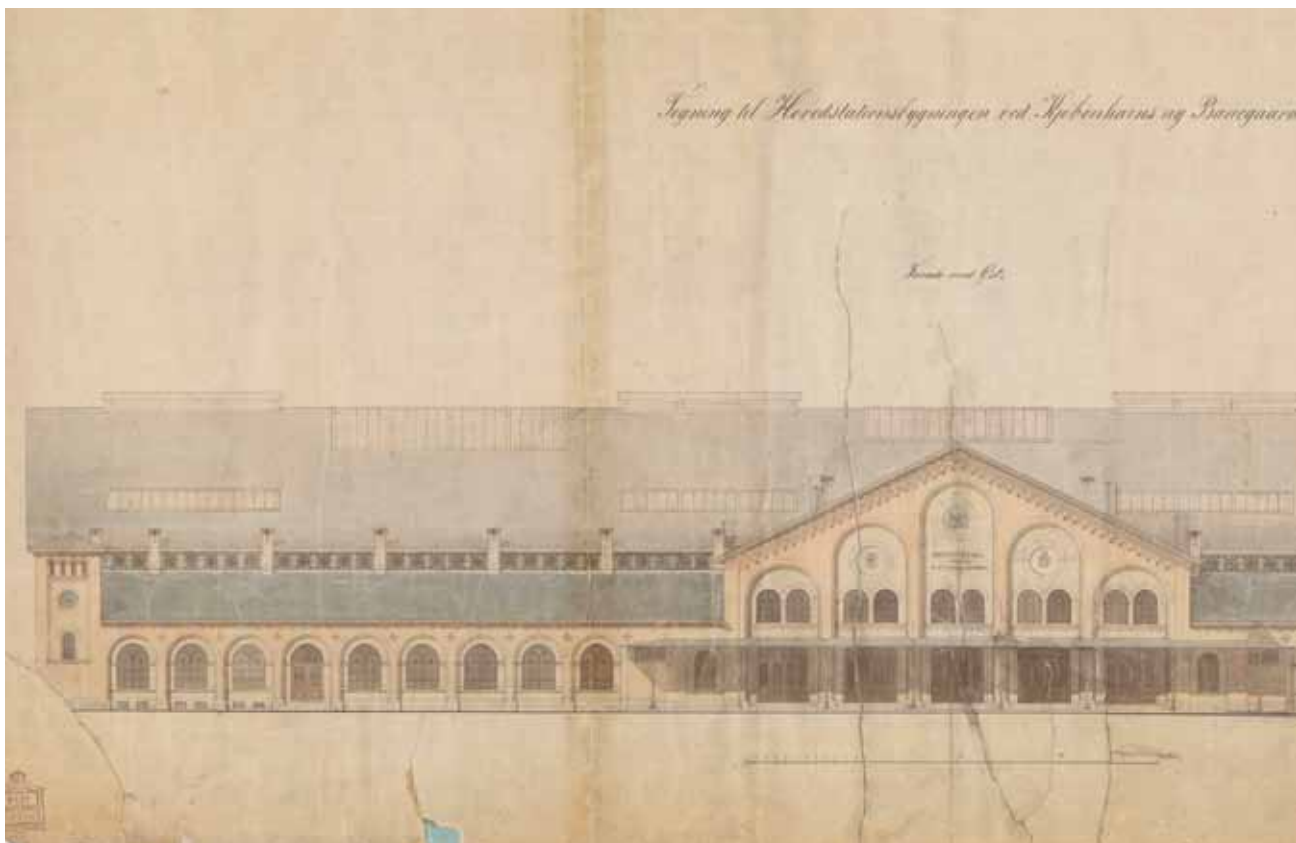


Jernbanenettet blev udbygget i 1860'erne, og der blev derfor brug for en større hovedbanegård. I 1864 indviede man hovedbanegård nr. 2, som lå omtrent, hvor Palads-biografen og Axelborg ligger i dag. Den var opført i røde mursten og bestod af to lange bygninger på hver 25 fag forbundet med en rundbuet trækonstruktion. Ud over hovedbanegård til persontrafik var der også en godsbanegård, sporarealer, remiser m.v., som fyldte hele området mellem Axeltorv, Gyldenløvesgade og Vester Søgade. Som noget nyt var der indrettet en "Kgl. Ventosal", og til almindelige mennesker var der to restauranter: en i tilknytning til ventesalen for 2. klasse og en mindre ved siden af 3. klasses ventesal. Endelig kom der med tiden "Telefonværelser", hvorfra man kunne telefonere.

Arkitektens forslag for overdådige

I takt med den stigende trafik blev hovedbanegård nr. 2 for trang, og man besluttede derfor, at man ville have en ny hovedbane. DSB's overarkitekt Henreich Wenck gik

Facaden på hovedbanegård nr. 1 i 1855. Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Ældre bygningstegninger, mappe 25-26, København I-II.



Udsnit af tegning af hovedbanegård nr. 2 i 1863. Over indgangsdøren står der: "Hovedstation for den sjællandske Jernbane". Rigsarkivet, DSB, Baneafdelingen, Ældre bygningstegninger, mappe 25-26, København I-II.

i gang med at lave en række forslag, som politikerne dog forkastede, fordi de fandt hans ideer for overdådige. Wenck havde bl.a. foreslået, at man opførte en kombineret banegård og administrationsbygning for DSB, og at den indvendige udsmykning skulle være righoldig. Han ville også have haft, at bygningen kom til at ligge helt ud til Vesterbrogade, men han troede ikke, at politikerne ville gå med til at betale for nedrivningen af Panoptikonbygningen (som i dag huser Arbejdernes Landsbank). Han lavede derfor et nyt, mindre luksuriøst forslag, der faldt i bevillingshavernes smag, og så kunne byggeriet gå i gang.

Den nye banegård blev bygget i mursten, skifer og granit og med et væld af dekorationer. Og selvom der skulle spares, kunne overarkitekt Wenck stadig være tilfreds med resultatet. Hovedhallens hvælvinger var i rødmalet pommersk træ og oplyst af store elektriske lysekroner, der var farvede vinduer med danske byers våbenmærker, og udvendigt var murene prydet med masker af de mænd, som havde haft andel i bygningens opførelse.

En banegård, der var passende for Danmark

Wenck havde lagt vægt på, at den nye hovedbanegård skulle være "passende for Danmark - for vort Lands Forhold og dets Karakter – saaledes, at det sidste Indtryk, som

bortdragende Danske fik, var samme, som mødte de ankommende Fremmede: - Noget dansk." Det var også vigtigt, at indretningen var så enkel og overskuelig, "at selv den mindst scenevante kan finde sig tilrette paa egen Haand og ikke føle sig rejsenervøs".

Hovedbanegården blev indrettet med "det aller moderneste til Publikums Bekvemmelighed." Der var f.eks. garderobe til opbevaring af tøj og tasker, der var indrettet omklædningsværelser for de rejsende, hvor man også kunne få sig et bad og gå til barber. Man kunne i kiosker købe alt, som var nødvendigt på en togtur. Og så var der behagelige ventesale til passagererne på både 1. og 2. klasse. Til kongefamilien blev der indrettet et særligt venteværelse.

Midt ned igennem den store hal var der en "ø" med bagageekspedition. "Øen" skilte ankommende passagerer fra afrejsende passagerer, så – med Wencks ord – "Folk, som skal rejse, ikke mødes med Folk, som kommer".

Porten ind til København

Op til åbningen af hovedbanegården i 1911 bragte *Illustreret Tidende* et temanummer om den nye hovedbanegård. *Illustreret Tidende* var et meget læst ugeblad med nyhedsstof, litteratur og underholdning fra hele verden. I temanummeret skrev forfatteren Johs. V. Jensen en artikel om den nye banegård, "Det ny København":

"For 16-17 Aar siden, da jeg første Gang som forskrækket Student rullede ind paa Københavns Banegaard, var det den gamle skumle Længe, som jo er i Brug endnu, men dødsdømt - . Lige over for paa den anden Side af Gaden rejser sig den ny, ikke køn, men ny, rummelig og lys, topmoderne, og den skal være Porten ind til København for Fremtidens smaa Studenter. Bare de ogsaa vilde forandre sig lidt!"

Da hovedbanegården stod færdig, fik den følgende kommentar i *Ekstra Bladet* 28. oktober 1911: Den var udvendig hverken noget smukt eller imponerende syn, og den lignede "en af de bekendte Samlinger Byggeklodser, som en nogenlunde opvakt Dreng har moret sig med at stille sammen".

Den kongelige togfører

Den nye hovedbanegård blev indviet torsdag 30. november 1911. *Politiken* bemærkede lettere sarkastisk: "Ingen savnede vistnok den Udsmykning for Dagen, som Statsbanerne havde sparet". Det var kun blevet til et par laurbærtræer hist og her. På muren bag talerstolen hang "et noget ordinært Axminister-Gulvtæppe", som ifølge avisen burde være blevet på det kontorgulv, hvor det hørte hjemme.

Åbningsceremonien fandt sted i vestibulen ud mod Vesterbrogade. Man havde



Da man skulle anlægge den nuværende hovedbanegård, måtte man flytte Frihedsstøtten, som stod i vejen for den nye banegård. Den nye placering gav anledning til dette ironiske forslag om Café du Frihedsstøtten. *Ekstra Bladet* 14. januar 1911.

inviteret kongefamilien, regeringen, medlemmer af Rigsdagen og Københavns Borgerrepræsentation, centraladministrationens og forsvarrets chefer, repræsentanter for handel og erhverv – i alt 700 gæster.

Dronning Lovisa, kronprins Christian og kronprinsesse Alexandrine ankom, mens Den Kongelige Livgarde spillede. De var ledsaget af kong Frederik 8.s søster, enkekejsersinde Dagmar af Rusland, kongens bror prins Harald og hans kone, prinsesse Helena, samt kongens søster prinsesse Thyra. I deres følge var også hele regeringen, hoffolk og DSB's ledelse. De kongelige tog plads foran talerstolen og fik overrakt et fint billedhæfte om hovedbanegården – ”Damerne havde i Forvejen Hænderne fulde af Blomster”, noterede *Politiken* ironisk.

Trafikministeren Thomas Larsen bød derpå velkommen og sagde, at han var sikker på, at kongen og hele landet ønskede, at den nye banegård måtte ”blive Landet og Hovedstaden til god Nytte.” Derefter var det DSB's generaldirektør Charles Ambts tur til at tale. Kort inde i talen opgav dog 650 af de 700 tilhørere ifølge *Politiken* at høre efter, fordi generaldirektøren talte så lavt, at kun de allernærmeste kunne opfatte, at ”der overhovedet udgik Ord af hans Mund”, og gæ-

Trafikminister Thomas Larsen på talerstolen ved indvielsen. Ministre bar indtil begyndelsen af 1900-tallet uniformer, og Thomas Larsen er derfor iført den særlige ministeruniform. Foto: Danmarks Jernbanemuseum, Odense.





Indvielsestoget, smykket med dannebrogflag, kranse og rigsvåbenet.
Foto: Danmarks Jernbanemuseum, Odense.

kongefamilien, hoffet og regeringen igennem hallens hele længde. Kongefamilien og de fineste gæster – i *Politiken* kaldet ”Alle Uniformerne” – gik ned til et festklædt tog. Kronprinsen fik lov til at være stationsforstander og blev udstyret med en togførerfløjte. Han gav et stød i den, og så gled det første tog af sted fra den nye hovedbanegård. Turen gik til Valby. Fløjten skulle i øvrigt ifølge en DSB-chef opbevares til efterkommerne: ”For det er en historisk Fløjte!”.

Christian Larsen er arkivar og forsker ved Rigsarkivet