

J. P. TRAP

KONGERIGET
DANMARK

FJERDE OMARBEJDEDE UDGAVE

PAA GRUNDLAG AF DEN AF H. WEITEMEYER UDGIVNE 3. UDGAVE
OG UNDER MEDVIRKNING AF VIDENSKABSMÆND, FAGFOLK OG
STEDLIGE MEDDELERE FRA ALLE LANDETS EGNE

UDGIVET AF

GUNNAR KNUDSEN

I. BIND

INDLEDENDE BESKRIVELSE AF DANMARK

KØBENHAVN OG FREDERIKSBERG

KØBENHAVN 1929
G. E. C. GADS FORLAG
(FREDERIK GAD)

KØBENHAVN OG FREDERIKSBERG.

	Pag.
I. INDLEDNING	201
Beliggenhed p. 201. Grænser og Omegn p. 202. Oprindelse, Udvikling, Kvarterer p. 204. Færdselsaarer p. 208. Anlæg p. 215. Udstrækning og Areal p. 220. Finansielle Forhold p. 221. Administrative Forhold p. 224. Inddeling i Kvarterer p. 225.	
II. BYGNINGER OG INSTITUTIONER.....	228
<i>Kirker, Kapeller m. m., Kirkegaarde</i>	228
Kirker under Vor Frue Provsti p. 228. Kirker under Holmens Provsti p. 263. Kirker under Vestre Provsti p. 287. Kirker under Frederiksberg Provsti p. 296. Skt. Nicolai Kirkebygning p. 303. Kirker for Menigheder udenfor Folkekirken p. 306. Kirkegaarde p. 321.	
<i>Slotte og Palæer</i>	327
Christiansborg p. 327. Rosenborg p. 346. Amalienborg p. 354. Prinsens Palæ p. 360. Charlottenborg p. 364. Frederiksberg Slot p. 372.	
<i>Administrations- og Retsbygninger</i>	378
Ministerialbygninger p. 378. Arkiver p. 380. Raadhuse p. 385. Retsbyg- ninger p. 397. Politbygninger p. 402.	
<i>Undervisningsanstalter og Skoler</i>	405
Universitetet og dertil knyttede Institutioner p. 405. Kollegier p. 421. Poly- teknisk Lærestalt p. 429. Landbohøjskolen p. 433. Andre Stats-Lærestal- ter p. 437. Seminarier p. 442. Tekniske Skoler p. 443. Handelsskoler p. 446. Husholdningsskoler p. 448. Idræt p. 450. Statens højere Almenskoler p. 452. Kommunale Skoler p. 455. Private Børneskoler p. 464. Abnormskoler p. 471.	
<i>Biblioteker og videnskabelige Institutioner</i>	475
<i>Museer</i>	486
<i>Teatre</i>	502
<i>Hospitals- og Forsørgelsesvæsen</i>	508
Statshospitaler p. 508. Kommunale Hospitaler p. 516. Amtssygehus p. 527. Private Hospitaler p. 528. Andre Institutioner under Sundhedsvæsenet p. 534. Kbh.s Forsørgelsesvæsen p. 536.	
<i>Stiftelser og Velgørenhedsinstitutioner</i>	542
Stiftelser som henhører under Foreninger og Lav p. 542. Andre Stiftelser p. 552. Asyl, Børne- og Optagelseshjem p. 561. Andre velgørende In- stitutioner p. 566.	

	Pag.
<i>Hær og Flaade. Militære Etablissementer</i>	568
Landbefæstning p. 568. Søbefæstning p. 570. Orlogsværftet og Flaadestationen p. 571. Chr. IV's Tøjhus p. 577. Kastellet p. 580. Kaserner p. 582. Militære Institutioner p. 583.	
<i>Københavns Havn</i>	585
Frihavnen p. 588. Toldhavnen p. 592. Besejling og Udnyttelse p. 607.	
<i>Børsen</i>	608
<i>Pengeinstitutter</i>	611
Banker p. 611. Sparekasser p. 617. Kredit- og Hypotekforeninger p. 619. Forsikringsselskaber p. 621. Andre Pengeinstitutter p. 627.	
<i>Trafik- og Kommunikationsvæsen</i>	631
Post- og Telegrafvæsen p. 631. Rederier p. 635. Jærnbaner p. 637. Sporveje p. 645.	
<i>Hoteller</i>	647
<i>Foreningsbygninger</i>	649
<i>Dagblade</i>	661
<i>Kommunale tekniske Anlæg</i>	663
Vandforsyning p. 663. Belysningsvæsen p. 669. Kloakvæsen p. 674. Vejvæsen p. 679. Torvevæsen p. 681. Brandvæsen p. 686. Politivæsen p. 689. Badeanstalter p. 692.	
<i>Parker og Lystanlæg m. m. Monumenter</i>	694
<i>Gamle Huse</i>	712
III. BEFOLKNINGS-, ERHVERVS- OG BOLIGFORHOLD m. m.	727
<i>Befolknings- og Erhvervsforhold</i>	727
<i>Bolig-, Leje- og Ejendomsforhold</i>	731
<i>Større Fabrikker og industrielle Anlæg</i>	733
<i>Handels- og Søfartsforhold</i>	749
IV. HISTORIE	758
Københavns Terrænforhold og ældste Udvikling p. 758. Det middelalderlige København p. 762. Byens Kirker, Klostre og Gilder i Middelalderen p. 769. Fra Reformationen til den store Ildebrand p. 773. København 1728-1800 p. 788. København 1800-1850 p. 793. København 1850-1900 p. 796. København i det 20. Aarhundrede p. 802.	
<i>Frederiksberg</i>	807
<i>De gamle Landsbyer paa Hovedstadens Omraade</i>	813
<i>Litteraturfortegnelse</i>	816
De vigtigste Skrifter, der vedkommer Københavns og Frederiksbergs Topografi og Historie p. 816. De vigtigste Værker og Samlinger, der vedkommer Topografien for hele Landet eller større Dele af det p. 821.	
BILAG.	
<i>Kort over København og Frederiksberg</i> , i 2 Blade.	



Trafik- og Kommunikationsvæsen.

Om **Post- og Telegrafvæsenet** henvises til p. 139. Her skal nævnes dets betydeligste Bygninger i København og paa Frederiksberg.

Post- og Telegrafbygningen (Postgaarden), Købmagergade mellem Valkendorfs- og Løvstræde. Det ved Forordn. af ²⁴/₁₂ 1624 oprettede Postvæsen havde fra Beg. intet fast Lokale, idet Embedsmændene udførte Arbejdet i deres Hjem. Aar 1722 blev der for det 1711 oprettede Generalpostamt lejet Lokaler i en Gaard i Stormgade (nuv. Nr. 10), og 1726 flyttede det til en Gaard ved Stranden; 1727



Post- og Telegrafbygningen paa Købmagergade.

købte det af Overpostkontrollør Erlund en Gaard paa Købmagergade skraas over for den nuv. Postgaard (den havde været kbhvsk. Posthus), men den brændte 1728, hvorefter Generalpostamtet lejedes ind i Thoits Palæ (se p. 370). Der opførtes nu et nyt Posthus paa Slotsholmen lige for Højbro i det yderste af Husrækken langs Kanalen (Arkt. J. C. Krieger), men efter Tronskiftet standsede Arbejdet (Bygningen brugtes til Værksteder, Oplagssted osv., indtil den nedreves med hele Husrækken), og Generalpostamtet fik Lokaler i Anna Sophie Reventlows Gaard indtil 1780 (se p. 379). Staten købte nemlig ⁸/₂ 1779 den nuv. Postgaard, den saakaldte *Marshalsgaard*, for 24,000 Rd. af Gehejmekonferensrd. V. A. v. der Lühes Dødsbo, og efter en af Harsdorff ledet Omdannelse toges den i Brug ³¹/₃ 1780*). Efter Byens Brand 1795 benyttede Magistraten en Tid noget af 1. Sal. Bygningen, med

*) Grundene til *Marshalsgaarden* var oprindl. Helligaands Klosters Abildhave, købt parcelvis af Rigsrd. Oluf Nielsen Rosenkrantz 1532-33. Efter hans og hans Enkes Ide Munks Død (en i Murene funden Bygningssten fra 1555 med Ægteparrets Vaaben er nu i Nationalmus.) gik Gaarden over til Jacob Seefeld († 1599), efter hvem den rige Claus Podebusk har faaet den. Hans Enke, Sophie Ulstand, solgte den 1617 til Møntmester Joh. Post; Peter Motzfeldt (Griffenfelds Bedstefader) solgte den 1646 til Rigsmarsk Anders Bille til Damsbo, der 1655 solgte den til Kansler Th. Lente, der indrettede den herskabeligt med Have m. m., og hvis Arvinger 1670 solgte den til Griffenfeld. Efter hans Fald skænkede Kongen Ejendommen til hans Datter Charlotte, hvis Formyndere 1677 solgte den til Generalløjtn. Fr. Arenstorff, der atter 1679 solgte den til Hans Nansen d. yngre; efter hans Død 1713 solgtes den til Præsident, Etatsrd. Johs. Christensen Møller, hvis Arvinger 1728 afhændede den til Oversekretær Chr.

Hovedfløjen (Kælder og 3 Stokv.) ud til Købmagergade med Portal, blev 1843 udvidet ved to for 25,280 Rd. tilkøbte mindre Ejendomme ud til Løvstræde; 1875-77 foretoges en betydelig Ombygning, navnlig af Fløjen (Kælder og 2 Stokv.) ud mod Valkendorfs-gade (Arkt. J. Th. Zeltner); 1891 tilkøbtes Ejendommen paa Hj. af Købmagergade og Løvstræde for 329,000 Kr. og 1900 Ejendommen mellem denne og den oprindl. Bygning paa Købmagergade for 215,000 Kr., saa at Postgaarden nu indtager hele Længden af Købmagergade mellem Løvstræde og Valkendorfs-gade, c. 48 m, og Arealet er 3560 m². I Aarene 1916-25 er Ejendommene Købmagergade 35-37 og Løvstræde 1-3-5 ombyggede, ligesom der er opført en Tværføj i 4 Etager. Postgaarden indeholder nu Købmagergades Postkontor, Hovedtelegrafstationens Telegrafkontor, Telefonkontor og Regnskabskontor samt nogle Administrationskontorer for Distriktsstyrelsen.

Centralpostbygningen, Hj. af Bernstorffsgade og Tietgensgade, er opf. 1909-12 (Grundst. nedl. ³⁰/₄ 1910, taget i Brug ⁴/₃ 1912, indviet ²²/₉ 1912) i Tilslutning til de ændrede Banegaardsforhold. Bygningen (Arkt., Prof. Wenck; se „Archit.“ ¹²/₂ og ¹⁹/₂ 1916) er opf. i Barokstil paa en c. 8275 m² stor Grund (deraf bebygget c. 4300 m²) og har kostet c. 2¹/₂ Mill. Kr. Den falder i 2 Afdelinger: Hovedbygningen ud mod Tietgensgade, fire sammenbyggede Fløje omkring en c. 590 m² stor Gaard, og en T-formet Tilbygning, der sammen med en Forbindelsesbygning ud mod Bernstorffsgade omslutter en c. 1100 m² stor Gaard. Bygningen er opført af røde, haandstrøgne Sten med Kælderetage og Sokkel af Granit, i 3 Stokv. med Mansard samt Kælder, der for Hovedbygningens Vedkommende strækker sig under hele Gaardspladsen; Forbindelsesbygningen, der danner en Del af den 115 m lange Façade mod Bernstorffsgade, har dog kun Kælder og Stue. Hovedfaçaden mod Tietgensgade (48 m lang) er prydet med en stor Frontespice med allegoriske Sandstensfigurer, medens Taget bærer en kobberdækket Tagrytter. I Bygningen findes Centraladministrationen for Post- og Telegrafvæsenets og Overpostmesterens Kontorer, Jærnbanepostkontor 1, Vesterbro Postkontor, Avispostkontoret, Pakkepostkontoret og Toldpostkontoret samt Postvæsenets Oplysningskontor og Returpostkontoret; desuden Arkiv, Postvæsenets Munderingsdepot, Skolelokaler til Postkursus samt Postmuseum (om dette se p. 500).

Endvidere findes i Bygningen Statsradiofoniens Senderstation, der ved Kabel er forbundet med Studiet i Axelborg paa Vesterbrogade (se p. 633).

Fra Postbygningen til Hovedbanegaarden gaar under Spornettet en 134 m lang Dobbelt-Tunnel af armeret Beton til Transport af Pakkepost.

Post-Girokontoret, Hj. af Holbergs- og Herluf Trolles Gade, er indrettet i den tidl. kgl. Mønt (se p. 630); Bygn. er opf. 1873 efter Tegn. af F. Meldahl og L. Fenger af røde Mursten for c. 139,000 Kr. og bestaar af 2 Fløje, oprindl. med Kælder og 2 Stokv., men i 1927 forhøjet med 2 Stokv. (c. 200,000 Kr.; kgl. Bygningsinsp. Th. Jørgensen).

Litt.: Fr. Olsen, Postvæsenet i Danm., Kbh. 1903. — S. F., Det kbhvske Postvæsen 1624-1912, Kbh. 1912. — Se ogsaa Tidsskr. for Postvæsen, Marts og April-Maj 1880, og Betænkning afgiven af den af Indenrigsmin. under ¹⁸/₁₂ 1897 ang. Tilvejebringelsen af en ny Postgaard nedsatte Kommission, Kbh. 1899.

Möinichen. Da Gaarden kort efter brændte 1728, opbyggede han den igen (den ældste Del af den nuv. Postgaard; Arkt. Philip de Lange) og udvidede den med flere Grunde. Han solgte den 1731 til Grev Chr. Friis, som 1733 afhændede den til Overkmhr. C. A. v. Plessen; han udvidede ogsaa Grunden, men solgte den 1734 for 27,000 Rd. til Chr. VI, som indrettede den til Bolig for Overhofmarskallen (deraf Navnet); 1767 skænkede Chr. VII den til ovenn. v. d. Lühe. Der var Tale om at indrette den for Hof- og Stadsretten, før den blev bestemt til Postgaard. (Se Fr. Weibach, Marskalsgaarden paa Købmagergade og dens Bygmester, Hist. Medd. om Kbh. 2. R. II).

Foruden de paa Postgaarden paa Købmagergade og i Centralpostbygningen paa Hj. af Tietgensgade og Bernstorffsgade værende Institutioner findes i København følgende Post- og Telegrafkontorer, der alle henhører under Københavns Overpostmesterembede:

Østerbro (Ved Trianglen), Nørrebro (Nørrebrogade 10), Sønderbro (Oliebladsgade 7), Frederiksberg (Allégade 35), Lygtevejskvarterets (Nørrebrogade 209), Strandvejskvarterets (Strandvej 19), Valby (Langgade 6), Brønshøj (Haabets Allé 3), Vanløse (Ved Jærnbanestationen) samt 23 Indleveringspostkontorer: 1 (Holbergsgade 23), 2 (N.-Voldgade 15), 3 (St.-Strandstræde 21), 4 (Gl.-Kongevej 121), 5 (Østbanegaarden), 6 (H. C. Ørsteds Vej 52 A), 7 (Godthaabsvej 6), 8 (Frihavnen), 9 (Palægade 6), 10 (Raadhustræde 1), 11 (V.-Voldgade 4), 12 (Amager Boulevard 4), 13 (Enghaveplads 20), 14 (Rahbeks Allé 2 B), 15 (Enghavevej 219), 16 (Tagensvej 1 C), 17 (Amagerbrogade 27), 18 (Borups Allé 119), 19 (Brogade 5), 20 (Frederiksberg Allé 6), 21 (Hovedbanegaarden), 22 (Toldboden) og 23 (Børsbygningen).

Tillige er Postkontorerne i Ballerup, Charlottenlund, Dragør, Gentofte, Glostrup, Hellerup, Holte, Kastrop, Klampenborg, Lyngby og Søborg underlagt Kbh.s Overpostmesterembede.

Med Hensyn til det nu med Postvæsenet sammensluttede Statstelegraf- og Statstelefonvæsen skal bemærkes, at Telegrafstationen, efter at den første Linie mellem Kbh. og Hamburg („Øresundslinien“) var aabnet $\frac{2}{2}$ 1854, var i Helliggejststræde, fra 1856 til 1867 i den gamle Porcellænsfabrik paa Købmagergade (den indenbys Telegrafforbindelse aabnedes $\frac{17}{2}$ 1865) og derefter paa Postgaarden. Da Statstelefonen aabnedes $\frac{1}{12}$ 1893, fik denne Lokaler samme Sted. I 1896 flyttede Telegrafdirektoratet til lejede Lokaler, Kongens Nytorv 6, og 1908 til Vesterbrog. 40-42, hvor det forblev (som Generaldirektorat fra 1923) indtil Telegrafvæsenets Sæmslutning med Postvæsenet 1927. Efter Sæmslutningen kan Telegrammer indleveres ved samtlige Postkontorer i København. Endvidere kan Telegrammer til Indlandet samt til Norge og Sverige indleveres ved samtlige Kiosker under „A/S Københavns Telefonkiosker“. (Se „Statstelegrafen, 1854-1904, dens Tilblivelse og Vækst“, Kbh. 1904).



Centralpostgaarden.

Statsradiofonien, opr. $\frac{1}{4}$ 1925, har til Formaal ved Radio at udsprede underholdende og belærende Stof. Ifl. Lov af $\frac{18}{3}$ 1926 ledes den af Radioraadet. Radioudsendelserne foregaar mest fra Studiet i Axelborg, Vesterbrogade, over Senderstationerne Københavns Radio (i Centralpostbygningen) og Kalundborg Radio

(aabnet i Aug. 1927); som Reservesender tjener Sorø Radio. I Forbindelse med Anlæg af en Dobbeltscene ved det kgl. Teater vil der her blive indrettet Studier og Administrationslokaler for Statsradiofonien (se p. 506). De til Driften fornødne Penge indkommer gennem en Afgift (Licens), som betales af Radiolytterne. Det indkomne Beløb (med Renter) udgjorde i Finansaaret 1927-28 ialt 1,858,000 Kr.

Det Store Nordiske Telegraf-Selskab er stift. $\frac{1}{6}$ 1869, særlig paa Initiativ af C. F. Tietgen (ved Sammenslutning af 3 i de nærmest foregaaende Aar stift. Sel-



Telefonhuset.

skaber: „Dansk-russisk“, „Dansk-norsk-engelsk“ og „Norsk-britisk Telegraf-selskab“), med det Formaal at anlægge og udnytte undersøiske Telegrafkabler. Det har en Bestyrelse paa 9 Medl. og administreres af en Direktion (4 Medl.). Aktiekapitalen, oprindl. 7,2 Mill., er nu 36 Mill. Kr.; 1928 var Reservefonden 68,979,952 Kr. og Dividende-Egalisationsfonden 19,074,354 Kr. Selskabet ejede 1928 undersøiske Ledninger af tils. c. 8418 Sømil (i 1869 1067), hvoraf 4973 i Europa og 3445 i Østasien. — Selskabet har Hoved-

kontorer i Kbh., London og Shanghai. Kontoret i Kbh. var fra Beg. paa Børsen; først 1878 flyttede det til sin Bygning paa Kongens Nytorv 26, som det købte 1889 for 312,000 Kr., og hvortil ogsaa Selskabets mekaniske Værksted henlagdes 1891. Bygningen, som Selskabet lod opføre her 1890-94 i Forb. med Privatbanken, kostede 400,000 Kr. (Arkt. E. Blichfeldt); over Façaden en Broncestatue „Elektra“, af Stefan Sinding. (Se Det store nord. Telegraf-selsk. 1869-1894, Kbh. 1894).

Københavns Telefon Aktieselskab. Det første Telefonanlæg i Kbh. aabnedes i Jan. 1881 og overgik i Maj 1882 til det da stiftede Aktieselskab; dette fik i 1898 Koncession paa Telefondrift paa Sjælland og Amager, hvilken Koncession i 1919 blev fornyet for 20 Aar. Selskabet har en Bestyrelse paa 10 Medl. og en administrerende Direktør. Aktiekapit. er 50 Mill. Kr. (oprindl. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.). Pr. $\frac{1}{1}$ 1929 er Antallet af Centraler 352 (heraf 21 i Kbh.), Antallet af Abonnenter 148,000 (heraf 105,500 i Kbh.) og Antallet af Apparater 177,800 (heraf 131,400 i Kbh.). Den samlede Traadlængde er 727,800 km. I Selskabets Bygningskompleks, Telefonhuset, Nørregade 21, der blev taget i Brug i 1909, og som senere er blevet udvidet helt over til Nørrevold, findes foruden Administrationens Kontorer Kbh.s

Hovedcentral og Central Byen; endvidere Værksteder og Lagre, Garager m. m. Telefonsalsfløjen og en Del af Lager- og Værkstedsbygningerne er opf. 1905-09 (Arkt. Fritz Koch); Administrationsbygningen (mod Nørregade og Skt. Petri Kirke), i Kælder og 3 Stokv. med Tagetage, af røde haandstrøgne Sten med Sokkel og Vinduesindfatninger af Granit, er opf. 1907-09 efter Tegn. af Arkt. J. Ingwersen (se „Archit.“ ^{no}/4 1910). De øvrige københavnske Centraler er for Størstedelen installeret i Selskabet tilhørende Ejendomme i de forskellige Bydele; det samme er Tilfældet i de større Købstæder. I de senere Aar er der paa alle de københavnske Centraler i vid Udstrækning indført automatiske Hjælpemidler for at fremme Betjeningens Hurtighed og Godhed, og Indførelse af et særlig københavnsk System,



Telefonhusets Indre.

saakaldt Demi-Automatik, hvor Abonnementerne ved Hjælp af en Nummerskive selv udvælger den Central, hvormed de ønsker Forbindelse, er paabegyndt ved Ombygningen af flere af de større Centraler.

Det Østasiatiske Kompagni (*The East Asiatic Company, Limited*), hvis Formaal er Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed, er stift. 1896 paa Initiativ af Etatsrd. H. N. Andersen, der blev Selskabets egentlige Leder. Virksomheden begyndte ¹/₄ 1897 ved Overtagelse af et af Andersen oprettet Handelsfirma i Kbh. og Bangkok. Selskabet har Filialer i Bangkok og Singapore og egne Agenturer i Shanghai, Hankow, Tsingtao, Harbin, Dalny, Wladivostock, Soerabaya, Penang, Madras, Kuala Lumpur, San Francisco, Seattle, New-York, Valparaiso, Durban, Cape Town og Johannesburg. Foruden en verdensomspændende Handel driver Selskabet betydelig Skov- og Plantagedrift i Bagindien, navnlig i Siam. Desuden har det oprettet eller deltaget i Oprettelsen af en Række Industri- og Handelsselskaber her i Danmark og i Udlandet. Dets Flaade, der bestaar af 21 Motorskibe og 3 Passagerdampskibe, har en samlet Tonnage paa 210,000 Tons (Lasteevne), og en Serie store Motorskibe er under Bygning. Selskabets Kapital omfatter: Aktiekap.

50 Mill. Kr. (oprindeligt 2 Mill. Kr.), Obligationslaan c. 10 Mill. Kr., Reservefond 50 Mill. Kr. og Dispositionsfond 10 Mill. Kr. Selskabet ledes af et Bestyrelsesraad og en Direktion. Dets Kontorbygning, Hj. af Holbergsgade og Niels Juels Gade, er opf. 1907 i orientalsk præget Stil efter Tegn. af Arkt. Gotfred Tvede, i 3 Stokv. med Mansardetage, af Granit og røde Sten med Udsmykning af rødlig Sandsten. (Se H. N. Andersen, Tilbageblik, Kbh. 1914).

Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kvæsthusgade 7-9, er stift. ^{11/12} 1866 paa Initiativ af C. F. Tietgen ved Sammenslutning af Landets daværende 3 største Rederier („Koch & Henderson“, „H. P. Prior“ og „Det alm. danske Dampskibs-Selskab“) med det Hovedformaal at drive Dampskibsfart paa Ind- og Udlandet ved egne Skibe. Virksomheden begyndte ^{1/1} 1867 med en indenlandsk Afdeling paa 9 Skibe og en udenlandsk paa 8 Skibe. Ved Udgangen af 1928 talte Selskabets Flaade (foruden 10 Bugserfartøjer, 14 Staallægtre m. m.) 99 Dampskibe, 10 Motorskibe og 1 Sejlskib med en samlet Brutto-Tonnage paa c. 230,000 Tons. Selskabet besørger største Delen af de indenlandske Ruter samt Fart paa Færøerne og Island og driver desuden regelmæssig Fart paa de fleste europæiske Lande (fremhæves maa navnlig Englands-Ruterne, der besørger vor Landbrugseksport), Nordafrika samt en Række nord- og sydamerikanske Havne, bl. a. New-York (Skandinaviens-Amerika-Linien). Selskabet har en Bestyrelse paa 6 Medl., en administrerende og en teknisk Direktør; Aktiekapitalen er 30 Mill. Kr. — Selskabet havde først Kontorer i Bredgade (33); 1871 købte det ved Auktion en Del af Kvæsthusgadens Kaserne, der ombyggedes 1871-72 (Arktr.: V. Dahlerup og G. E. W. Møller) og tillige indrettedes til Lager- og Værkstedbygning; 1889 købtes Kvæsthusgade 7, paa hvis Grund der 1891 opførtes en ny Bygning (3 Stokv.); 1890 erhvervedes det militære Klædeoplags Bygning ved Skt. Annæ Plads, der tillige med nogle ligeledes indkøbte Ejendomme i Toldbodgade blev nedrevne for at give Plads for det Selskabet tilhørende Ejendomskompleks Skt. Annæ Plads 24-32 og Toldbodgade 16-18. Selskabet ejer desuden Islandspladsen paa Christianshavn (tidligere Bodenhoffs Plads) samt Ejendommene Toldbodgade 14, Kongens Nytorv 8 og St. Kongensgade 14 og de af Selskabet selv opførte Ejendomme Strandboulevarden 64 og Dampfærgevej 3 (i Frihavnen). (Se „Det forenede Dampskibsselskab“, 1866-91, Kbh. 1891; 40 Aars Udvikling, Kbh. 1906; 1866-1926, Kbh. 1926).

Af andre større Dampskibsselskaber skal anføres følgende:

Dampskibsselskabet af 1912, har 16 Skibe (samlet Dødvægt-Tonnage c. 58,000 Tons), Aktiekap. 4 Mill. Kr. — *Atalanta*, stift. 1904, har 4 Skibe (c. 21,000 T.), Aktiekap. 1 Mill. Kr. — *Baltic*, stift. 1923, har 3 Skibe (c. 7000 T.), Aktiekap. 1 Mill. Kr. — *Botnia*, stift. 1924, har 2 Skibe (c. 4300 T.), Aktiekap. 900,000 Kr. — *Dania*, stift. 1900, har 8 Skibe (c. 26,500 T.), Aktiekap. 1,5 Mill. Kr. — *Dannebrog*, hvis korrespond. Reder er Firmaet C. K. Hansen, er stift. 1883, har 31 Skibe (c. 114,000 T.), Aktiekap. 11,2 Mill. Kr.; Selskabets Kontorbygning, Amalieg. 35, er opf. 1920-23 (3 Stokv. med Tagetage; Arktr.: E. Madvig og Poul Methling; se „Architekten“ 1923 p. 105). — *Heimdal*, stift. 1895, har 7 Skibe (c. 15,600 T.), Aktiekap. 600,000 Kr. — *Jutlandia*, stift. 1918, har 2 Skibe (c. 5700 T.), Aktiekap. 1,2 Mill. Kr. — *Myren*, stift. 1891, har 10 Skibe (c. 38,000 T.), Aktiekap. 4 Mill. Kr. — *Norden*, stift. 1871, har 14 Skibe (c. 81,000 T.), Aktiekap. 7,6 Mill. Kr. — *Orient*, stift. 1915, har 9 Skibe (c. 79,500 T.), Aktiekap. 5 Mill. Kr. — *Orion*, stift. 1912, har 3 Skibe (c. 10,000 T.), Aktiekap. 2,4 Mill. Kr. — *Pacific*, stift. 1915, har 4 Skibe (8700 T.), Aktiekap. 600,000 Kr. — *Progress*, stift. 1904, har 21 Skibe (c. 43,300 T.), Aktiekap. 3,625,000 Kr. — *Skagerak*, stift. 1916, har 6

Skibe (9800 T.), Aktiekap. 1,312,500 Kr. — *Torm*, stift. 1889, har 17 Skibe (c. 38,500 T.), 2 Skibe under Bygn., Aktiekap. 2 Mill. Kr. — *Vendila*, stift. 1898, har 10 Skibe (c. 34,000 T.), Aktiekap. 3 Mill. Kr. — *Vesterhavet*, stift. 1895, har 29 Skibe (c. 47,000 T.), Aktiekap. 2 Mill. Kr. — *Øresund*, stift. 1900, driver Kystfart i Sundet og opretholder fast Rutefart Kbh.-Malmø-Landskrona og Helsingborg med 7 Skibe; Aktiekap. 800,000 Kr. Selskabet ejer Ejendommen Havnegade 49. — *Dansk-Engelsk Dampskibsselskab*, stift. 1923, har 5 Skibe (c. 13,000 T.), Aktiekap. 1,101,000 Kr. — *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab*, stift. 1902, har 9 Skibe (c. 27,500 T.), Aktiekap. 4 Mill. Kr.

Det forenede Bugsererselskab, stift. 1869, ejer 12 Bjergnings- og Bugserdampere samt 3 Tankmotorbaade for Ferskvandsforsyning, Aktiekap. 2 Mill. Kr. — *Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise*, stift. 1833 af Tømmerhandler Em. Z. Svitzer, fra 1872 Aktieselskab, ejer 15 Bjergningsdampere, 8 Bugserbaade, 4 Løgere, 4 Løftepontoner m. m.; af disse Fartøjer er 9 isbrydende; Aktiekap. 4 Mill. Kr.

Jærnbanelinier og Banegaarde. København er Udgangspunkt for et omfattende System af Jærnbanelinier, som forbinder Hovedstaden med alle Købstæder og større Havnebyer paa Sjælland; endvidere er der fra Københavns Frihavn Forbindelse med Sverige med Jærbanefærger. Det ældste Led i dette Jærbanenet — og forøvrigt den første Jærnbane i Monarkiet — er Banen til Roskilde, *Vestbanen*, som i Henh. til Koncession af ²⁵/₆ 1844 anlagdes af Det sjællandske Jærbaneselskab og aabnedes ²⁷/₆ 1847. Kbh.s Banegaard laa den Gang paa en Opfyldning i Dronningens Enghave, S. for Vesterbro, og selve Banegaardsbygningen var beliggende c. 200 m fra Frihedsstøtten — paa det Sted, hvor den nuværende Hovedbanegaard ligger — med Façade mod N. Banegaardsomraadet, c. 7 ha, grænsede i Ø. til Tivoli, og Banen gik derfra mod V., hvor nu Stampsgade, Halmtorvet og S.-Boulevard ligger, og gennem Valby Bakke med Station Valby omtrent ved Gl.-Køgevej. Den store Udgravning gennem Valby Bakke, hvorigennem Persontogene nu løber ind til Hovedbanegaarden fra Vest, er delvis udført i 1845-47. Til Banegaardsanlægget hørte Varehuset, c. 240 m V. for Banegaardsbygningen, samt Lokomotivremise- og Værkstedbygningen, begge S. for Sporanlægget, og en tolvkantet Vognremise, der laa lidt foran Banegaardsbygningen mod Ø., nærmest Tivoli. I 1856 forlængedes Banen fra Roskilde til Korsør, og samtidig opførtes 3 større Værkstedbygninger paa det lavtliggende Terræn imod S., nærmest Tivoli og Tømmerpladserne ved Kalveboderne.

Efter at det ved Lov af ¹⁰/₂ 1861 var vedtaget at anlægge en Bane fra København over Hellerup til Klampenborg (*Klampenborghanen*, aabnet 1863) og fra Hellerup til Helsingør (*Nordbanen*, aabnet til Lyngby 1863, til Helsingør 1864), maatte der tilvejebringes en ny Banegaard i København, som kunde forene de nye Baner med Vestbanen. Ved Lov af ¹³/₃ 1863 vedtoges da Anlægget af en ny Banegaard N. for Vesterbro, imellem en nyanlagt V.-Farimagsgade og Skt. Jørgens Sø med Udløb mod NV. mellem denne Sø og Peblingesø, og derfra en Forbindelsesbane, der passerede Frederiksberg med Station umiddelbart V. for Falkonerallé, og som ved Vigerslev fik Tilslutning til Vestbanen. Den nye Hovedbanegaard, Forbindelsesbanen og Frederiksberg Station toges i Brug ¹⁴/₁₀ 1864, og fra samme Tidspunkt nedlagdes Banen gennem Valby, Københavns første Banegaard og Valby Station.

Den nye Banegaards Hovedbygning (opf. 1863-64) bestod af to parallelt løbende Fløje, Afgangsstationen mod Ø. med Hovedfaçade til V.-Farimagsgade, og An-

komststationen mod V. med Tilkørsel fra Vesterbro ved Frihedsstøtten. Fløjene var forbundne med en smuk Tog- og Perronhal, baaret af 32 Tømmerbuer. Herfra afgik Togene til Korsør og Helsingør, medens Klampenborgtogene afgik fra en mindre Stationsbygning mod N. ved V-Farimagsgade. V. for Ankomststationen byggedes samtidig en Administrationsbygning samt et Varehus, hvortil Tilkørslen skete fra Gl.-Farimagsvej. N. for Vandværksfiltrene, langs Skt. Jørgens Sø, genopførtes de paa den første Banegaard nedrevne Værkstedbygninger, deriblandt den tolvkantede Vognremise, og en ny Lokomotivremise blev bygget. Banegaards- og Værkstedsarealet udgjorde c. 11,6 ha.

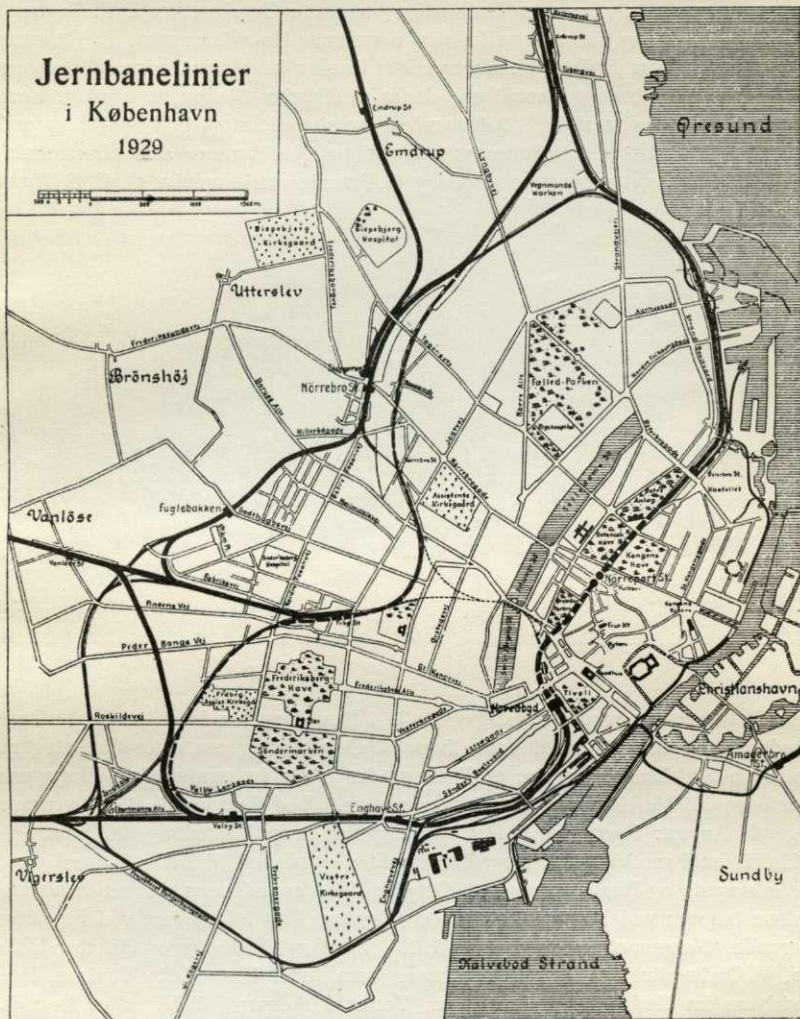
De nye Baner, som anlagdes paa Sjælland, øvede stærk Indflydelse paa Udviklingen af Banegaardsforholdene. Ifl. Lov af $26/2$ 1869 anlagdes *Sydbanen* Roskilde-Masned Sund (aabnet 1870) og *Nordvestbanen* Roskilde-Kalundborg (aabnet 1874) samt ifl. Lov af $24/5$ 1875 *Frederikssundbanen* Frederiksberg-Frederikssund (aabnet 1879) og *Havnebanen* fra Hovedbanegaarden over Vesterbro til Gasværkshavnen og Nyhavns Hoved (aabnet 1880). De sjællandske Baner overtoges af Staten i 1880. Den forøgede Trafik medførte adskillige Udvidelser af Banegaardens Arealer mod Ø. og V. samt mellem Søerne til ialt c. 15 ha, navnlig i 1874, 1880 og 1887, og Bygningerne i Banegaardens Østside dannede efterhaanden en fortsat Række fra Hovedbygningen imod Nord: Banegaardspostkontoret (1877), Klampenborg-, senere Nordbanestationen, Holtestationen (1900), Elektricitetsværket (1898) og den nye Klampenborgstation (1887). I V. blev Varehuset udvidet til dobbelt Størrelse, der blev anlagt Kornpakhus og Kødkontrolstation (1890-91) paa Trommesalens Grunde paa begge Sider af den nyanlagte Gl.-Kongevej, og langs Skt. Jørgens Sø opførtes flere nye Værksteder.

Den Del af Københavns anden Banegaard, der benyttedes som Godsstation, nedlagdes 1901, da den nye Godsbanegaard toges i Brug, og Centralværkstedet blev rømmet i 1910. Banegaardens Hovedbygning var i Brug indtil 1911, da den nye Banegaard var fuldført, og blev derefter forandret til Filmsteater; den blev nedrevet 1916, og Hallens Buer anvendtes senere til Stadion i Aarhus. Klampenborgstationen lukkedes 1917 ved Boulevardbanens Aabning, medens Nordbanestationen først blev nedlagt 1921. Banegaardsbygningerne blev i Løbet af nogle Aar nedrevet, medens Værkstedbygningerne foreløbig er bevaret og udlejet.

Med Hovedbanegaardens Nedlæggelse fulgte først Nedlæggelsen af Banen til Frederiksberg og dernæst af Banen til den i 1886 anlagte *Nørrebro Station*, medens *Nørrebro-Hellerup* endnu er i Drift, for Persontrafikkens Vedkommende som Lokalbane (Stoppsted ved Lyngbyvej) med Tilslutning til Nord- og Kystbanens Tog i Hellerup. Banen Frederiksberg-Vigerslev er bevaret som Godslinie, og Strækningen fra Frederiksberg til den i 1897 aabnede *Vanløse Station* er opretholdt som Lokalbane med Tilslutning til Frederiksstogene i Vanløse.

For at bringe Frihavnen og den nordlige Del af Havnen i Tilslutning til Jærnanenettet gennemførtes ifl. Lov af $31/5$ 1891 Anlægget af *Frihavnsbanen* fra *Nørrebro* forbi Svanemøllen til Frihavnen og gennem Kastelet til Toldboden (aabnet 1894), ifl. Lov af $11/5$ 1897 forlænget til Larsens Plads (aabnet 1902). Derpaa fulgte Loven af $8/5$ 1894 om Anlæg af en *Dampfærgehavn i Frihavnen* og Etablering af Dampfærgeruten til Malmø (aabnet 1895), en Bane fra *Nørrebro* til Frederiksberg (aabnet 1896), en Bane fra *Østerbro* forbi Svanemøllen til Hellerup som en Del af *Kystbanen* til Helsingør (aabnet 1897), en *ny Godsbanegaard* ved Kalveboderne (aabnet 1901), en Bane fra Godsbanegaarden ad den oprindelige Linie gennem Valby Bakke med Tilslutning til Vestbanen i Vigerslev i Retning

mod Roskilde og en Bane fra Valby til Roskildevej med Tilslutning til Vestbanens Spor i Retning mod Frederiksberg Station (begge aabnet 1901). Nævnte Banelinier dannede tilsammen *Godsforbindelsesbanen* som en til Dels gennem Byens da-



- Person- og Godsbane
- Godsbane
- - - Fremtidig Ringbane

værende Yderkvarter løbende Forbindelse for Godsbefordring fra Frihavnen og Østerbro i N. til Godsbanegaarden i S. (senere kaldet; *den indre Godslinie*); den passerer næsten alle skærende Gader og Veje, deriblandt flere meget betydelige Færdselsaarer, i Niveau; denne Bane vil blive nedlagt om faa Aar (jvfr. nedenfor).

Spørgsmaalet om Københavns Banegaardsordning var siden 1878 Genstand for gentagne Kommissionsbehandlinger, og paa Grundlag af Betænkninger af 1881 og 1888 var bl. a. Østerbro Station og Godsbanegaarden blevet anlagt, men om Personbanegaarden og Værkstederne blev Afgørelsen udsat. Sammen med sit Forslag om Kystbanen med Østerbro som Endestation fremsatte Overingeniør I. V. Tegner i 1881 Forslag om en Tunnelbane fra den daværende Hovedbanegaard til Østerbro, og i 1885 fremkom Etatsrd. H. Hammerichs Forslag bl. a. om en ny Hovedbanegaard S. for Vesterbro og Tunnelbane derfra til Østerbro Station, et Forslag, Kommissionsbetænkningen af 1888 i det væsentlige sluttede sig til. I 1898 blev nedsat en ny Kommission, som efter en international Konkurrence afgav Betænkning i 1900. De 3 højest præmierede Forslag (1. Præmie Stadsingeniør G. C. C. Ambt)



Hovedbanegaarden, mod Vesterbrogade.

samt Statsbaneanlæggens Forslag gik alle i Hovedsagen ud paa at lægge Banegaarden S. for Vesterbro med Tunnelbane til Østerbro, og paa dette Grundlag udarbejdede Statsbaneanlæggene et Forslag, der foreløbig resulterede i Ekspropriationsloven af 18/5 1903 om Arealhvervelserne. Ved Lov af 20/3 1904 vedtoges følgende Anlæg: 1) en *Hoved-Personbanegaard* S. for Vesterbrogade (aabnet 1/12 1911), 2) en Bane Vigerslev-Hovedbanegaarden og derfra, til Dels i Tunnel under Vesterbrogade og Boulevarderne, til Østerbro (*Boulevardbanen*, aabnet 1917) med Mellemstationer ved *Valby*, *V.-Fælledvej* (*Enghave*) og i Tunnelen ved Frederiksborggade (*Nørreport* Station, aabnet 1918), 3) et nyt Dobbeltspor Østerbro-Hellerup, 4) Omlægning af Frederikssundbanen som løftet Bane Valby-Vanløse, 5) en Godsbane fra Godsbanegaarden S. om Vester Kirkegaard til Vigerslev (som Afløsning for den under 2 nævnte, til Persontrafikken overgaede Bane gennem Valby Bakke), samt Forbindelsesspor Valby Gasværk-Roskildevej som Tilslutning til den bestaaende Bane Vigerslev-Frederiksberg, 6) en *Gods- og Rangerstation ved „Lygten“* mellem Nørrebrogade og Lersøen, og 7) et nyt *Centralværksted* ved Kalvebodstrand (taget i Brug 1909). Ved nævnte Lov og senere Tillægslove bevilgedes til Bane- og Banegaardsanlæggene 20,866,000 Kr. og til Værkstederne 3,789,000 Kr. Ekspropriationsudgifterne var 2,762,000 Kr., deraf c. 848,000 Kr. til Centralpostgaardens Areal. Endvidere bestemte Loven, at de frigjorte Arealer og Anlæg skulde afstaaes til Københavns Kommune, der derfor skulde yde Staten

15 Mill. Kr. Her nævnte Anlæg udførtes under Ledelse af Generaldirektør G. C. C. Ambt og Kommitteret C. F. S. Ernst.

Hovedbanegaarden er anlagt 1904-11; den strækker sig fra Vesterbrogade i en Bue langs Reventlowsgade og Ingerslevsgade omtr. til Enghavevej (c. 2,5 km), mod S. grænsende til Godsbanegaardens Omraade og mod Ø. til Bernstorffsgade. Arealet er delvis tilvejebragt ved Opfyldning. Hovedbygningen (Arkt.: Professor H. Wenck), som er opf. af røde Mursten og Granit, er bygget tværs over en stor Udgravning mellem Reventlowsg. og en nyanlagt Bernstorffsg.; medens alle Mure er ført ned under Sporenes Højde, hviler Gulvene og Forpladsen paa Betonpiller, saaledes at Togene kan køre under Bygningen. Den mod Vesterbrogade vendende Hovedfaçade prydes paa Midten af et stort Taarnparti, flankeret af 2 mindre



Hovedbanegaarden, mod Bernstorffsgade.

Taarne. Paa Façaden mod Vesterbrogade er opsat en Række Sandstensfigurer (danske Folketyper i Nationaldragter) af Billedhugger Jens Lund. Fra Forpladsen kommer afgaaende rejsende ind i Vestibulen (330 m²) i Taarnet og derfra gennem den nordlige Længdevæg ind i Hovedhallen (138 m lang, 56 m bred, største Højde c. 20 m). Hallen er af Rejsegodsskrankerne delt i Længderetningen, saaledes at de afgaaende rejsende befinder sig i Hallens nordlige, de ankommende rejsende i dens sydlige Del. Hallens Tag bæres af en Trækonstruktion, hvis 2 Buer ligner den i den tidligere Banegaards Hal anvendte. Fra Hallen gaar man ned ad Trapper og gennem Tunneler under Hallens Gulv til Perronerne; disse er 220-250 m lange og er indbyrdes forbundne ved en 129 m lang Fodgængertunnel. Endvidere er der fra Centralpostgaarden Adgang til Perronerne gennem en 134 m lang Tunnel. Perronerne er overdækkede af en 102 m lang, 124 m bred Perronhal af Træ, som med 6 Buer à 19,5 m Spændvidde spænder over Banegaardens 12 Spor. — Ankommende rejsende kommer ad Trapper fra Perronerne op i Hovedhallens sydlige Del og forlader Banegaarden gennem Udgangen i Østfaçaden mod Bernstorffsgade; endvidere er der Udgange til Reventlowsgade. — I Bygningens nordre Sideløj findes Restaurant og Rejsebureau, i den sydlige Fløj (forlænget 1923) findes Kongeventesalen og Kontorerne for Statsbanernes 1. Distrikt. S. for Perronerne ligger et Vandtaarn. Banegaardsbygningens oprindelige Grundareal var 12,690 m², og den kostede c. 2 Mill. Kr.

Godsbanegaarden er anlagt 1895-1901 paa et ved Opfyldning i den tidligere Gasværkshavn og Kalveboderne tilvejebragt Terræn, som tillige delvis er benyttet til Hovedbanegaardens, Centralværkstedernes og Kalvebod Brygges Anlæg. Godsbanegaardens Hovedbygning (Arkt.: Professor H. Wenck) har Façade til Bernstorffsgade, som her udvider sig til en Plads; den er bygget af røde Mursten og Granit i Kælder og 2 Stokv. med Trappefløje ved Hjørnerne og paa Midten et Portparti med 3 Aabninger. I Stue og 1. Etage findes Kontorer. Fra Hovedbygningen (Areal c. 780 m²) udgaar vinkelret mod V. to ulige lange Varehuse (Areal c. 6800 m²). Ved Bernstorffsgade ligger endvidere Lysstationen samt Ilgodsekspeditionen og



Hovedbanegaarden, Banegaardshallen.

Ilgodspakhusene (Areal c. 3700 m²). Endnu skal nævnes den V. for Kalvebod Brygge beliggende Lokomotivremise, opført af røde Sten, og hvis Tag bæres af en Tømmerkonstruktion i 11 Buefag à c. 20 m. Remisen, der kan rumme 98 Lokomotiver, har et Grundareal paa 14,970 m² og har kostet 743,000 Kr. Til Anlægget slutter sig 2 Vandtaarne samt en 1200 m lang elektrisk Hængebane for Kultransport fra Kalvebod Brygge. — Fra Godsbanegaarden udgaar Havnebanen til Nyhavns Hoved, til Sydhavnen og Islands Brygge med Sporforbindelse til Amagerbro Station, samt et Spor til Kvægtorvet. Godsbanegaarden og de tilstødende Forbindelsesbaner havde i 1901 kostet 6,472,000 Kr.

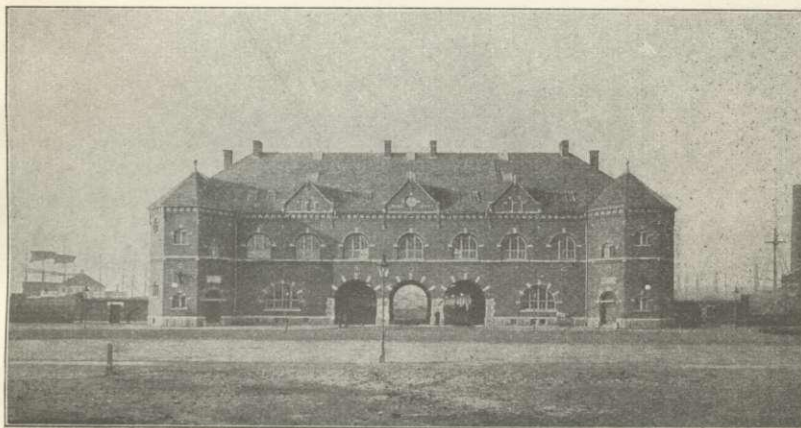
Østerbro Person- og Godsstation er anlagt 1894-97 paa Kastels-Glaci'serne og Classens Vænge. Banegaardsbygningen (Arkt.: Professor H. Wenck) ligger i Gadelinie med Façade til Østerbrogade, medens Perroner og Stationsplads er anlagt i en Udgravning. Ved S.-Frihavnsvej er i 1921 bygget en Varehus- og Kontorbygning i 2 Stokv. Ved Boulevardbanens Anlæg udvidedes Arealet mod S. gennem Østre Anlæg, og Østerbrogade førtes paa Bro over Sporene; samtidig blev Banegaardsbygningens Tagetage forandret.

Boulevardbanen (2,9 km) blev anlagt 1911-17. Dens fire Spor gaar fra Hovedbanegaarden til Jarmers Plads og fra Stokhusgade til Østerbro Station i aaben

Udgravning, medens Strækningen fra Jarmers Plads til Stokhusgade (1515 m) er bygget som en dobbelt Tunnel, hvis to Rør ved Frederiksborggade er udvidet til Station, *Nørreport*. Tunnelen er bygget af Jærnbeton. Anlægssummen for Boulevardbanen var c. 7 Mill. Kr.

Ved alle de nyere Anlæg er Banerne ført over eller under Gader og Veje, saaledes at de for Færdselen generende Niveau-Overkørsler er bortfaldet. Af de tidligere *Broer* skal nævnes følgende større Gadebroer: Carlsbergbroen over Vestbanen og Vigerslev Allé, Dybbølsgadebroen over Person- og Godsbanegaarden, Broerne for Tietgensgade, Vesterbrogade, Østerbrogade og Strandvejen samt Langeliniebroen over Østerbro Station.

Statsbanernes *Centralværksteder* er opf. 1907-09. Arealet begrænses af Kalve-



Godsbanegaardens Hovedbygning.

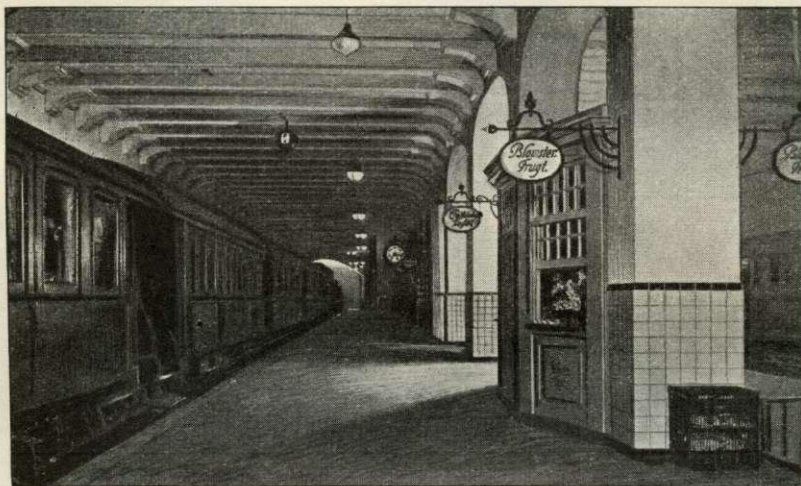
bod Brygge, Godsbanegaarden og Sydhavnsarealerne med Adgang fra Kalvebod Brygge og fra Enghavevej gennem en Fodgængertunnel under Godsbanegaardens Spor. Administrationsbygningen (Arkt.: Prof. H. Wenck) ligger nær Kalvebod Brygge, Værkstederne vestligere. De største Bygninger er Lokomotivreplicationsværkstedet og Kedelsmedien (c. 10,500 m²) og Vognreplicationsværkstedet (c. 14,200 m²); iøvrigt omfatter Anlægget særlige Bygninger for Grovsmedie, Metalstøberi, Malerværksted, Magasiner og Kraftstation m. m. Værkstedet, der fortrinsvis har til Opgave at vedligeholde Statsbanernes Lokomotiver og Vogne paa Sjælland og Falster, har i 1928 repareret c. 300 Lokomotiver og c. 7000 Personvogne og Godsvogne, og Driftsudgiften udgjorde c. 6 Mill. Kr. Beskæftiger c. 1070 Arbejdere og c. 100 Statsjennemænd. Areal: 16 ha, deraf bebygget c. 3,7 ha, Anlægssum, inkl. Maskiner, c. 4,3 Mill. Kr. — Til Værkstederne hører endvidere 34 Boliger for Tjenestemænd og Arbejdere, opf. 1909 (Arkt. Holger Rasmussen).

Statsbanernes *Administrationsbygning*, Hj. af Sølvgade og Ø.-Voldgade, tidl. „Sølvgades Kaserne“, er opført paa den tidl. Skt. Anna Kirkegaards Grund 1765-71 efter Tegn. af Jardin. Den var fra Begyndelsen Kaserne for de danske og norske Livregimenter, men blev 1775 (se p. 537) overladt til Christians Plejehus og Alm. Hospital, indtil den 1785 atter blev Kaserne, fra 1867 for 2. sjællandske Brigade. I 1926 overtog Statsbanerne Kasernen som Kontorbygning for Generaldirektoratet samt for Vandbygningsdirektoratet og enkelte af Finansministeriets Kontorer. Byg-

ningerne bestaar af to Hovedfløje (86 m) i Kælder og 5 Stokv. med Façade mod Sølvgade og Ø.-Voldgade, sammenknyttede paa Hjørnet ved et smukt Portparti, samt to Sidefløje (47 m). Restaureret i 1853-55 samt i 1926-28, da der mellem Sidefløjene byggedes en Forbindelsesbygning i 2 Stokv. Areal c. 9100 m², deraf bebygget 3851 m². Taksationssum 3 Mill. Kr.

Foruden de foran nævnte Statsbaner udgaar fra København endv. 2 Privatbaner: *Slangerupbanen*, der er anlagt ifl. Lov af ¹⁸/₄ 1894 samt Koncession af ⁹/₁₂ 1903 og aabnet 1906; har Station ved Nørrebrogade og i Emdrup. Aktiekapital: 2 Mill. Kr. Anlægssum 1928: 2,977,433 Kr.

Amagerbanen til Dragør, der er anlagt ifl. Lov af ¹/₄ 1905 samt Koncession af



Nørreport Station.

¹⁰/₇ 1905 og aabnet 1907; udgaar fra Amagerbro Station ved Amagerbrogade, har Stoppesteder ved Øresundsvej og Engvej og er i Sporforbindelse med Statsbanernes Godsbanegaard. Aktiekapital: ¹/₂ Mill. Kr. Anlægssum 1928: 2,031,538 Kr.

Paa Statsbanestationerne i København (indbef. Frederiksberg og Hellerup) solgtes i Driftsaaret 1927-28 4,253,124 Billetter; der ankom 902,883 Tons Gods og Kreaturer og afgik 977,936 Tons. Paa Privatbanestationerne solgtes s. A. 545,888 Billetter, der ankom 13,326 Tons Gods og Kreaturer og afgik 78,506 Tons.

Ifl. Lov af ¹⁹/₂ 1919 paabegyndte Statsbanerne s. A. Anlægget af *den ydre Godslinie* Vigerslev-Vanløse-Nørrebro-Lersøen-Hellerup med Forbindelsesbaner til Frederiksberg Station og fra Lersøen forbi Svanemøllen til Østerbro. Endvidere anlægges den ved Lov af ²⁰/₃ 1904 vedtagne Gods- og Rangerstation mellem Nørrebrogade og Lersøen. Strækningen Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup skal tillige midlertidigt benyttes som Personbane. Naar disse Anlæg er fuldført i 1930, nedlægges den indre Godslinie Valby-Frederiksberg-Nørrebro-Lersøen; ifl. Lov af ¹⁶/₅ 1903 er der langs denne Linie eksproprieret for en paatænkt *Højbane for Persontrafik* Valby-Hellerup med Mellemstationer ved Frederiksberg, Rolighedsvej, Nørrebrogade og Lyngbyvej, men selve Anlægget er endnu ikke vedtaget.

Kortet p. 639 angiver de udførte og projekterede Banelinier ved det Tidspunkt, da den forannævnte ydre Godslinie er fuldført.

Litt.: W. Fridericia, 50 Aar efter Indvielsen af Jærnbanelinien mellem København og Roskilde i Ingeniøren, 6. Aarg. 1897. — H. Hammerich, Om Københavns Banegaardsforhold, i Teknisk Tidsskrift 28. Aarg. 1904. — C. J. Carlsen, Banegaardsanlægene i København 1911. — A. Hvass, Kbh. Personbanegd., i Det ny Aarhundrede III, 2, p. 285. — J. Falck, Kbh.s Banegaardsordning, i Gads dske Mag. 1911-12 p. 139. — A. Ohmeyer, Hovedbanegaarden ved Vesterbro, i Før og Nu, 5. Aarg. 1919. — S. Forf., Fra Jærnbaneværkstedet i gamle Dage, i Af Statsbanesmedenes Historie, Kbh. 1926. — O. Busse, Statsbanernes nye Centralværksteder ved Kalvebodstrand, i Ingeniøren, 18. Aarg. 1909. — Alb. Nielsen, Trafikforholdene i og ved København, i Dansk Jærnbane-



Statsbanernes Administrationsbygning („Sølvgades Kaserne“).

blad 1924 Nr. 1372. — H. G. Olrik, Af Sølvgades Kasernes ældre Historie, sst. 1928 Nr. 1569-70. — Om Hovedbanegaarden se „Architekten“ ²⁵/₅ og ¹/₆ 1912.

Københavns Sporveje. En meget stor Betydning i Byens Trafik har Sporvejene, som i de sidste Aartier har udviklet sig i overordentlig stærk Grad. De første Drosker i Kbh. indførtes 1828, den første Omnibus („Solen“) mellem Kbh. og Frederiksberg sattes i Gang 1840. Den første Linie for Hestesporgvogne anlagdes af et engelsk Selskab ifl. Koncession af ¹¹/₃ 1862; den første Strækning, mellem Frederiksberg og Trommesalen (Kbh.s dav. Kvægtorv), aabnedes ²²/₁₀ 1863, Strækningen fra Trommesalen til Skt. Annæ Plads ²²/₁₂ s. A., herfra til Vibenshus ⁸/₆ 1865 og til Slukefter ²⁰/₆ 1868, hvorefter Driften gik over til det paa Initiativ af C. F. Tietgen i 1866 stift. Aktieselskab *Kbh.s Sporvej-Selskab*, som i de flg. Aar efterhaanden udvidede Linierne, saaledes Linien fra Værnedamsvej til Sorte Hest og Frb. Runddel ¹⁸/₁₁ 1866, en Linie gennem Christianshavn, Konk. af ³⁰/₁₁ 1871, aabnet ¹⁹/₁₂ 1872, fortsat til Sundbyerne, Konk. af ¹²/₁ 1884, aabnet ¹/₈ 1884, fra Kongens Nytorv til Griffenfeldtsgade, Korsgadelinien ²/₁₁ 1869, fra Kongens Nytorv ad St.-Kongensgade til Triangelen, ¹¹/₇ 1888, ad Istedgade til V.-Kirkeg. og ad Pileallé til Valby, Konk. af ¹⁸/₁₁ 1892, aabnet henh. ⁸/₁₀ 1893 og ¹/₆ 1894. Samtidig opstod der andre Selskaber: *Nørrebros Sporvej-Selsk.* (Konc. af ⁷/₄ 1866),

hvis Linie, fra Kongens Nytorv gennem Gotersg. til Nørrebro, aabnedes $\frac{6}{12}$ 1867, *Frederiksberg Sporvej Selsk.* (Konc. $\frac{6}{8}$ 1872), hvis Linie, til Dels med Omnibuskørsel, fra Frdbg. ad Gl.-Kongevej til Kongens Nytorv, aabnedes $\frac{1}{10}$ 1872 for Strækn. Kg. Nytorv-Halmtorvet (nu Raadhuspladsen), øvrige Strækn. $\frac{22}{12}$ 1872, *Forstædernes Sporvej-Selsk.* (Konc. $\frac{5}{8}$ 1872), med en Linie fra Triangelen gennem Blegdamsvej og Forstæderne til Halmtorvet (Raadhuspladsen), aabnet $\frac{12}{4}$ 1873 (ny Konc. af $\frac{1}{10}$ 1882 om en Linie fra Triangelen gennem Forstæderne ad Fari-magsgaderne, aabnet $\frac{22}{7}$ 1883, og ad Nørregade, aabnet $\frac{20}{7}$ 1884), *Falkoneralléens Sporvej* (Konc. $\frac{28}{10}$ 1883), med en Linie gennem Falkonerallé (med Sidespor til Nørrebros Runddel), Rolighedsvej og langs Ladegaardsaaen til Halmtorvet (Raadhuspladsen), aabnet $\frac{1}{6}$ 1884 (Tværlinien) og $\frac{22}{7}$ 1884 (Rolighedsvej.), og *Sølvgadens Sporvej-Selsk.* (Konc. $\frac{11}{10}$ 1887) med en Linie fra Skt. Annæ Plads gennem Dronn. Tværg., Sølvg. over Fælleden til Tagensvej, aabnet $\frac{10}{1}$ 1889; dertil kom et Par Omnibusselskaber i den indre By, nemlig *Kbhs. Omnibus Kompagni*, Linien aabnet $\frac{7}{12}$ 1895 (endvidere aabnedes i 1896 Ruterne Christianshavns Torv-Højbro og Søtorvet-Enghavevej ad Griffenfeldtsgade), og *Købmagergades Omnibus Selsk.*, Linien aabnet $\frac{7}{6}$ 1896 (et Selskab *Strandvejens Damp-Sporvej-Selsk.*, Konc. $\frac{10}{3}$ 1883, aabnede $\frac{22}{3}$ 1884 en Linie fra Triangelen til Klampenborg, men standsede Driften 1892; 1897-1902 fortsatte „Hellerup Sporvejselskab“ Driften med Hestespovogn fra Hellerup til Klampenborg).

I 1898 blev alle disse Linier samlet paa to Aktieselskabers Hænder: *De kbhvske Sporveje* (Konc. $\frac{9}{8}$ 1898, Aktiekapital: 10 Mill. Kr.), til hvilket overførtes alle de tidligere, ovenn. Selskaber undtagen „Frdbg. Sporvej-Selsk.“ og „Falkoneralléens Sporvej-Selsk.“, der sluttedes sammen i *Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab* (Konc. $\frac{13}{11}$ 1897, Aktiekapital oprindl. $3\frac{1}{2}$, i 1901 udv. til 4 Mill. Kr. og i 1911 reduceret til 3,2 Mill. Kr.). Samtidig begyndte de to Selskaber at indføre elektrisk Drift. Allerede 1897 var der indført Akkumulatordrift paa Nørrebro-linien. Det frederiksbergske Selskab, der udvidede sit Sporvejsnet med Forgøninger ad Godthaabsvej og Fasanvej og senere ad Peter Bangsvej til Vanløse Jærnbanestation ($\frac{6}{12}$ 1914), havde allerede $\frac{19}{6}$ 1899 elektrisk Drift paa en Del af sine Linier, og fra Januar 1900 var den indført paa dem alle undtagen paa Omnibusruten mellem Raadhuspladsen og Kongens Nytorv, hvor Hesteomnibusdriften først fra $\frac{5}{11}$ 1913 afløstes af Motoromnibusser. I det kbhvske Selskab begyndte Driften ved Luftledninger $\frac{1}{8}$ 1901 (Enghavejlinien), og i de flg. Aar indførtes den paa næsten alle Linierne, saa at Hestedriften kun bevaredes paa Nørregadelinien (indtil $\frac{14}{6}$ 1915) og Omnibusruten ad Købmagergade (ophævet $\frac{27}{7}$ 1917). Sporvejsnettet er stadig udvidet ved Anlæg af nye Linier og Sporstrækninger, saaledes fra Nørrebro ad Frederikssundsvej til Brønshøj (aabnet $\frac{28}{6}$ 1902, $\frac{1}{10}$ 1924 forlænget til Husum) og ad Frederiksborgvej til Bispebjerg (aabn. $\frac{5}{11}$ 1903, $\frac{16}{6}$ 1924 forlænget til Søborg), ad Strandboulevarden til L.-Vibenshus (aabn. $\frac{27}{6}$ 1904, $\frac{1}{12}$ 1914 forlænget ad Jagtvejen), fra Triangelen ad Øster-Allé og Lyngbyvej ($\frac{20}{12}$ 1904, 1929 vedtaget forlænget til Emdrup med Tilslutning til Nordsjællands Sporvejs Linie ad Bernstorffsvej), Christianshavns Torv-Aladdin ($\frac{5}{10}$ 1906), fra Langebro ad Amager Boulevard til Amagerbrogade ($\frac{19}{7}$ 1908), ad Vigerslev Allé ($\frac{14}{7}$ 1909), ad Tagensvej til Bispebjerg ($\frac{20}{11}$ 1913), ad Rantzausegade og Borups Allé til nuvær. Hillerødgade (aabn. $\frac{1}{2}$ 1915, $\frac{12}{6}$ 1922 forlænget til Aalekistevej i Vanløse), ad Enghavevej til Frederiksholm ($\frac{16}{2}$ 1915), ad Nørrevoldgade ($\frac{4}{8}$ 1918), ad Hammerichsgade-Bernstorffsgade-Hambrosgade (aabn. $\frac{4}{8}$ 1918 til Hovedbanen, fra $\frac{1}{10}$ 1920 forlænget til Langebro, hvor Linien fik Tilslut-

ning til de bestaaende Spor), ad Gasværksvej (¹⁵/₁₀ 1920), ad Valby Langgade til Roskildevej (¹⁰/₁₂ 1921), ad Godthaabsvej til Hulgaaardsvej (¹⁸/₁ 1925, skal i 1929 forlænges til Brønshøj), fra Nørrebro ad Fasanvej til Valby (aabn. ¹/₁₂ 1927). Foruden Motoromnibusruten (²⁷/₇ 1927 forlænget til Frederiksberg Runddel) findes ialt 17 Linier, hvoraf de to m. H. t. Strækningerne udover Hellerup henhører under *Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs-Aktieselskab* *). — De kbhvske Sporveje blev ¹/₈ 1911 overtaget af Kbh.s Kommune, idet der oprettedes et Direktorat for Københavns Sporveje. Den ¹/₇ 1919 forpagtedes tillige Frdbg. Sporveje (Sammenslutningen effektivt fra ¹/₁₀ 1919), hvorefter der foretoges gennemgribende Ændringer i Linieføringen. — I 1927-28 befordrede Københavns Sporveje ialt 145,156,983 Sporvognspassagerer og 3,876,902 Omnibuspassagerer; Antallet af Sporvognsrejser pr. Indbygger (Kbh. og Frederiksberg) udgjorde 211 (i 1885 var det 50, i 1903 125). Der kørtes ialt 33,186,226 km med Sporvogne og 620,482 km med Omnibusser. Kørselsindtægten androg ved Sporvognsdriften 23,362,570 Kr., ved Omnibusdriften 850,753 Kr. Den til Passagerbefordring benyttede Vognpark bestod af 411 Motorvogne, 430 Bivogne og 25 Motoromnibusser. Sporlængden androg ialt 202,7 km, Køretraadslængden 203,5 km og Længden af underjordiske Føde- og Returkabler 79,1 km. Ved selve Sporvejskørselen beskæftigedes c. 2350 Funktionærer, ved Ren- og Vedligeholdelsen af Sporvogne og Omnibusser c. 700 Arbejdere og c. 50 Funktionærer, ved Anlæg, Ren- og Vedligeholdelse af Spor og Ledninger c. 300 Arbejdere og c. 50 Funktionærer.

Litt.: Teknisk Forenings Tidsskr. 1913 og 1928. — Die Kopenhagener Strassenbahnen in Vergangenheit und Gegenwart, Kbh. 1927.

Af Byens større Hoteller omtales nogle faa, som har særlig Interesse ved deres Historie eller deres Bygninger.

Hotel d'Angleterre, Kongens Nytorv, det ældste af Byens store Hoteller, ligger paa en Grund, der i den ældste By laa yderst ved Volden og i 1377 tilhørte Roskildekanniken Nicolaus Lavesen Galt, af hvis Slægt den ejedes, indtil Ebbe Galts Enke, Sophie Pedersdatter Høg, i 1504 solgte den til Kongen, som her og paa de tilkøbte Nabogrunde oprettede Kronens Bryggergaard. Efter en Brand i 1540 kom Bryggergaarden i privat Eje og var efter 1553 i Slægten Skovgaard's Besiddelse i en Aarrække. Hans Skovgaard's Enke, Anne Parsberg, bragte den til sin anden Mand, Hak Holgersen Ulfstand til Hikkebjærg, efter hvis Død 1594 den gik over til Hans Skovgaard's Børn. Derefter ejedes den af Johan Charisius (en af Chr. IV's Raader), hvis Enke synes at have solgt den til Rigshofmester Joachim Gersdorff († 1661). Efter ham fulgte Viceadmiral, tidl. Statholder i Norge, Niels Trolle († 1667), og Storkansler, Grev Frederik Ahlefeldt († 1686), som udvidede Grunden betydeligt ved Køb af en Del af den tidligere Vold og Grav og lod opføre en anselig to Etages Bygning med et højere Midparti med Frontespice (afbild. hos

*) Dette Selskab (stift. ²⁰/₁₁ 1902 som et Datterselskab af de kbhvske Sporveje under Navnet „Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej“, 1911 udskilt som et selvstændigt Selskab under sit nuvæ. Navn) har anlagt Strandvejslinien fra Hellerup til Klampenborg (Konc. af ¹⁷/₁₁ 1902, Strækningen Hellerup-Charlottenlund aabn. ³⁰/₁₅ 1903, ⁵/₈ s. A. forlænget til Skovshoved og ¹/₁ 1904 til Klampenborg) og en Linie fra Hellerup ad Bernstorffsvej til Ordrup (Konc. ²¹/₈ 1907, aabn. ²⁰/₁₂ 1908) samt en Trolleyomnibuslinie fra Hellerup til Gentofte og Jægersborg (aabn. ¹/₈ 1927). [Se „Nordsjællands Elektr.- og Sporvejs Aktieselsk. 1902-27“, Kbh. 1927].