

## **Fortællingen om Lokomotiv-parken**



*Stauning taler til de ansatte på centralværkstedet. Området var et sted af national betydning. Nu er det et nationalt industriminde. Det skal igen være af national betydning.*

### **Før lokomotiverne kom, var det strandeng og havbund**

Der ligger et hemmeligt område mellem de trafikale knudepunkter ved Dybbølsbro, Enghavevej, Vasbygade og Sydhavnen. Det blev skabt for at give plads til den ekspanderende by. Det er fyldt med historier, som knytter sig til jernbanen og industrialiseringen af Danmark i midten af 1800-taller.

Danmarks første jernbane etableres fra Roskilde til København og åbnes i 1847. Banen føres ind fra Valby, syd om Carlsberg, og fortsætter på den bandedæmning, som vi i dag kender som Sønder Boulevard. Der lægges planer for at udvikle København syd for bandedæmningen. Berlingske Tidende har i en artikel beskrevet det således:

”Område syd for Vesterbro, som indgik i den storstilede plan, var havbund og oversvømmede strandenge. Der skulle derfor først gennemføres et omfattende opfyldningsarbejde, og det begyndte man på i 1895. Mere end 5.000 mand blev sat i værk med at grave sig gennem Valby Bakke, således at der opstod en bred

slugt til jernbaneskiner, og i perioder var man dagligt oppe på at flytte rundt på mere end 7.000 kubikmeter jord. Et ufatteligt projekt, men det lykkedes, og op af vandet steg der et nyt og flere hundrede meter bredt landområde, som jernbanen straks kastede sig over. Den nye godsbanegård blev taget i brug i 1901 og ti år senere den nye personbanegård.

På det tidspunkt var statsbanernes centralværksted ligeledes flyttet ud i den tidligere havbugt, hvor der var rigelig plads til rangering og til togstammer, som ikke var i brug. I takt med jernbanens vækst udviklede værkstedet sig til at blive en af Københavns største arbejdspladser med mere end 1.000 ansatte.”

## **Centralværkstedet sørgede for hele landets togdrift**

Kulturstyrelsen har udnævnt området til **nationalt industriminde**. De skriver:

”Med jernbanen ændrede livet sig i Danmark. Person- og godstransport blev hurtigere og billigere. Tiden blev en anden, traditionelle handelsveje blev flyttet, nye byer og industrier dukkede op. Danmarks første jernbane blev lagt i to etaper; først kom forbindelsen mellem København og Roskilde i 1847, og i 1856 nåede skinnerne helt til Korsør. Jernbanen var sammen med dampmaskinen om noget symboler på den begyndende industrialisering i 1840'erne. Efterhånden som skinnenettet kom til, bandt jernbanen købstæderne sammen, fordi den gjorde det muligt at fragte større godsmængder og passagerer langt hurtigere end tidligere.

Jernbanen bandt hele landet tættere sammen og ændrede vores tidsopfattelse. Tiden, der havde varieret med nogle minutter fra landsdel til landsdel, blev standardiseret omkring 1863, så tiden blev ens alle steder langs jernbanen, og togene kunne følge den samme køreplan. 'Tog til tiden' blev en parole og der kom et helt andet tempo på.

Det opfyldte område blev sat til at huse de livsvigtige funktioner, som skulle holde togdriften i gang.

Kulturstyrelsen skriver: ”I 1901 blev der på et opfyldt område ved Kalvebod Strand taget en ny lokomotivremise i brug. Ved siden af blev der i 1907 anlagt et nyt centralværksted for DSB.

Centralværkstedet blev en hel bydel med lokomotivværksted og kedelsmedie. I de følgende år kom en kontorbygning, egen kraftcentral, trælager, grovsmedie, jernmagasin, elektrisk værksted og vognværksted også til. I 1922 blev Centralværkstedet udvidet med et malerværksted og i 1939 med en lyntogshal.”

Flere af de gamle industribygninger står som meget karakterfulde udtryk for den danske industri-arkitektur og har opnået en status af høj bevaringsværdi.

Meget har ændret sig, og en hel del af værkstederne er taget ud af brug. DSB har stadig aktive vedligeholdelsesfunktioner og værksteder til lokomotiverne, mens andre er taget i brug til kreative virksomheder eller ligger tomme hen og venter på en fremtidig anvendelse. Lokomotivværksteder har i flere år fungeret som et af Københavns største event-steder med en hovedhal på 9.000 m<sup>2</sup>.

Den ny Metrolinje, der betjener Indre By, Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro anlægges som et selvstændigt Metro-system uden sporforbindelse til den nuværende Metro. Den har derfor brug for et selvstændigt kontrol- og vedligeholdelsescenter, og det er passende lagt på området, der dermed stadig en stor rolle i at få transporten på skinner til at fungere og sikre tog til tiden.

## Den gule by

Tager man den lille smalle tunnel overfor fodboldbanerne ved Baunehøj ned under jernbanesponene mod Køge og Sverige kommer man ud ind i en helt anden verden. På venstre hånd ligger en lille gulmalet landsby med røde teglstenstage. Den gule By opført i 1909. På terrænet skulle der nemlig altid være nøglepersoner, som kunne stå til rådighed alle døgnets timer syv dage om ugen. Det var tjenestemænd med bopælspligt, der boede i de 32 lejligheder. De tilhørte alle Statsbanernes hjælpehold kaldet "Hjælpevognstjenesten". Til dagligt arbejdede de på Centralværkstedet, men indgik på skift i en vagtplan, således at mandskab altid i løbet af 20 minutter kunne rykke ud til større eller mindre uheld ude på skinnerne – afsporing, nedbrud på tog, ulykker. Hjælpevognsberedskabet eksisterer stadigvæk, men boliger er ikke længere nødvendigvis knyttet til dette arbejde.

## Den grønne midt i værkstedsbyen

Sammen med den store gamle arbejdsplads er der vokset grønne strukturer frem på det 56 hektar store område. Specielt områderne ved de smukke (og desværre forfaldne) trælager-bygninger, ved det store Vogn-renovationsværksted og ved Lokomotivværkstedet er der mange gamle træer. Lokalplan siger: "Den eksisterende værdifulde beplantning skal sikres ved at fastlægge bevaringsværdig karaktergivende beplantning og bevaringsværdige træer. Området skal udvikles ud fra miljørigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by."

## Busser, genbrug og Himmelekspressen

På området ud mod den stærkt trafikerede Vasbygade finder vi en genbrugsstation og den socioøkonomiske virksomhed Flydende by. Der er også forskellige virksomheder, heriblandt også busselskaber, som understreger, at området og transport hænger tæt sammen. Himmelekspressen er dog et helt andet foretagende. Det er et herberg i København for hjemløse mænd, oprettet i 1952 af vognmand Svend Åge Johannessen og pastor Niels Stampe i udrangerede togvogne på DSBs terræn; heraf navnet. Fra 1972 har herberget haft eget hus med 50 pladser. Ophold med morgen- og middagsmad er gratis for beboerne, og herberget drives udelukkende for private midler og ved hjælp af frivillig, ulønnet arbejdskraft.

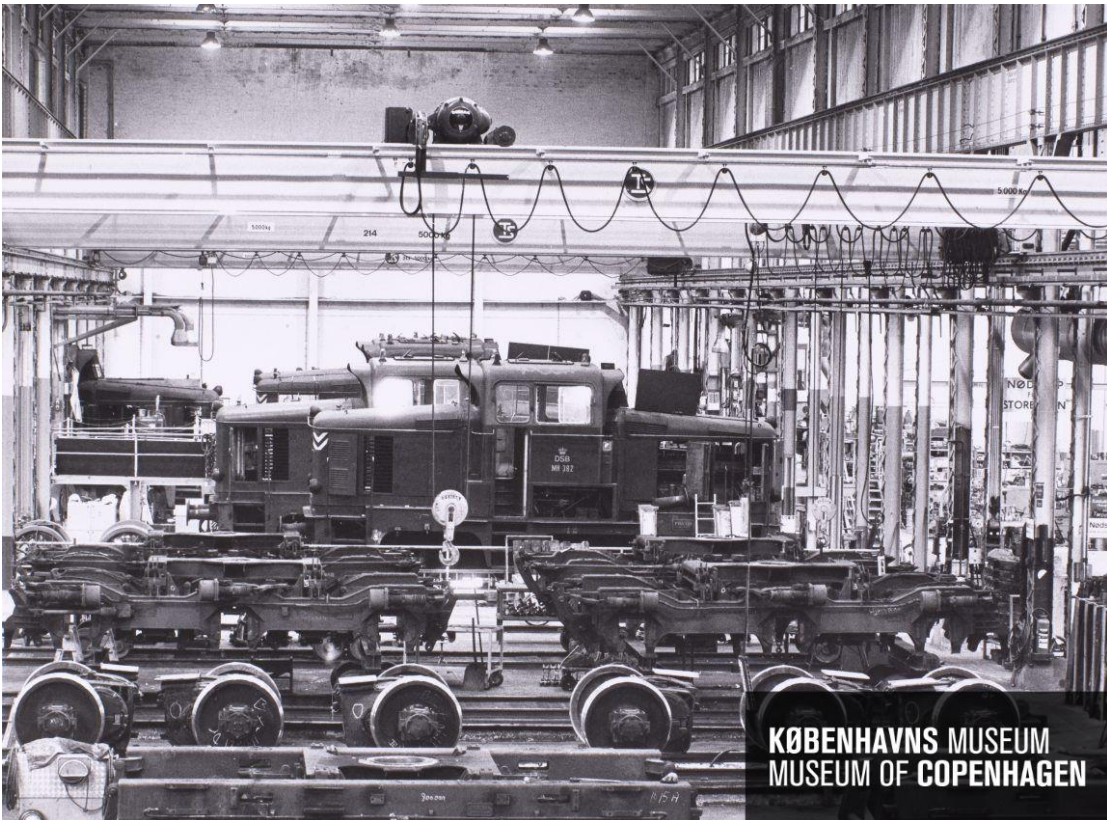
## Jorden er giftig

Som beskrevet er hele området skabt ved opfyldning med jord og fyld fra bl.a. andre bygge- og anlægsarbejder. Forureningen på området skyldes opfyldt og DSBs og Banestyrelsens virksomhed og aktiviteter. En kortlægning viser, at der primært er tale om tungmetaller, benzin, olie og tjærestoffer. En giftig blanding, der får Miljøkontrollen til at konstatere, "at der på arealet er en jordforurening af en sådan art og koncentration, at forureningen kan have skadelige virkninger på mennesker og miljø".

## Billeder som er en del af fortællingen



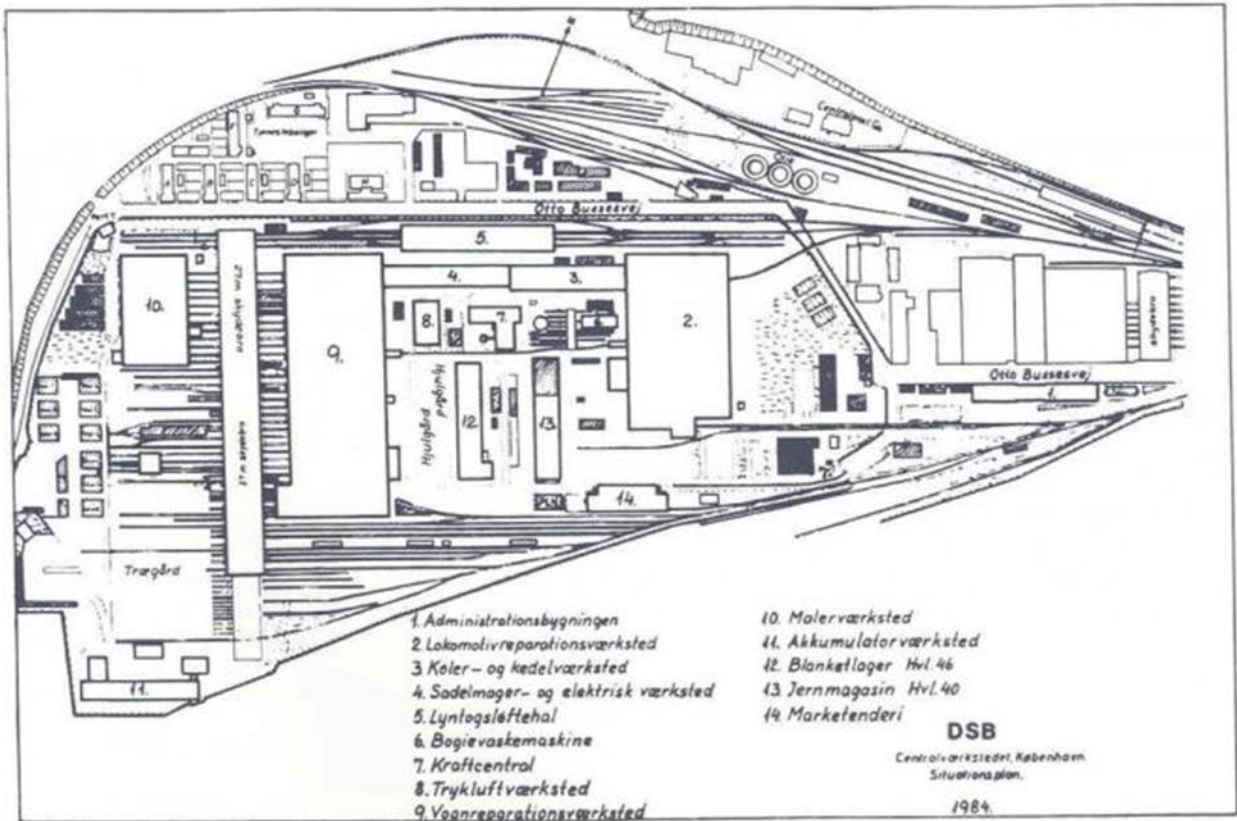








**KØBENHAVNS MUSEUM  
MUSEUM OF COPENHAGEN**







# SÅDAN KOMMER DU TIL LOKOMOTIVVÆRKSTEDET //

Cykel/gåben

Bil



8 min. på cykel fra Enghave St.

4 min. på cykel fra Dybbølsbro St.

FISKETORVET  
COPENHAGEN MALL  
★★★★

FINDERS  
KEEPERS



