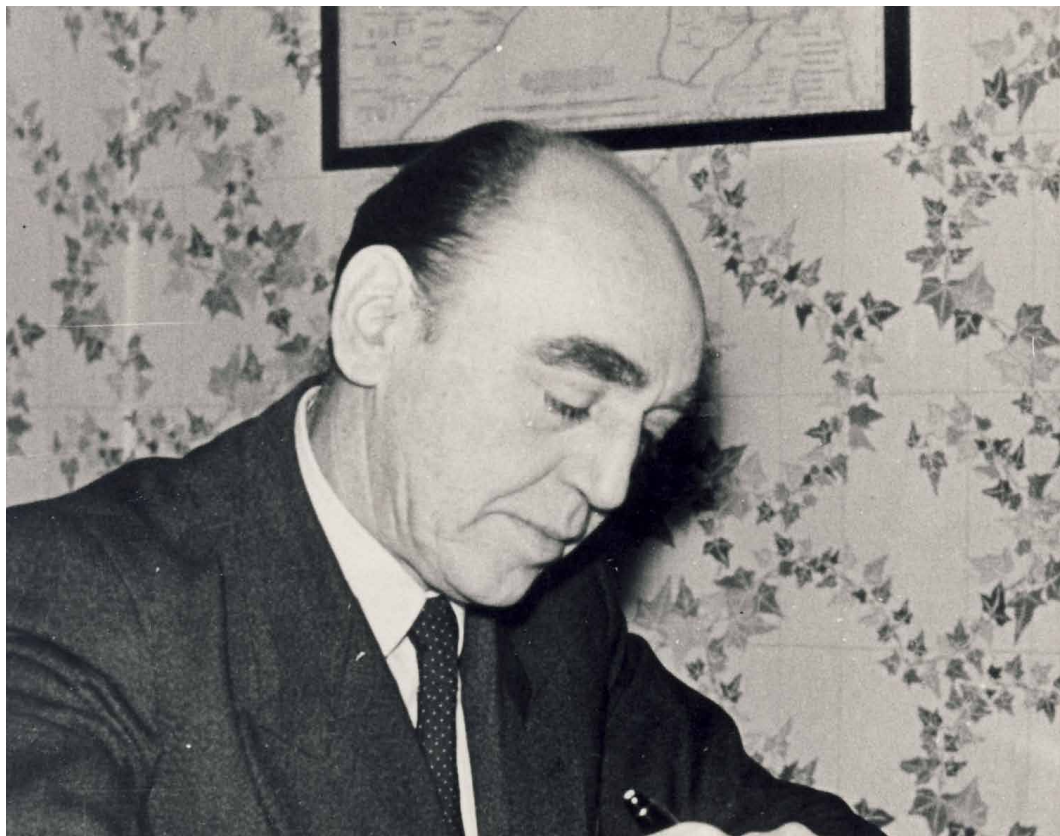

GLEMMER DU

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT

NUMMER 6 | NOVEMBER/DECEMBER 2009



EN BORGMESTER OG HANS SAMTID

Richardt Jacobsen 1935-1958





FORSIDEILLUSTRATION:

Borgmester Richardt Jacobsen

KILDER:

Sognerådets forhandlingsprotokoller,
samt avisudklip.

ISSN 1397-5412

Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: Anne Petersen

EN BORGMESTER OG HANS SAMTID

Richardt Jacobsen 1935-1958



Tårnby Sogneråd 1938, fotograferet på det gamle rådhus i Kastruplundgade.

Fra venstre O. Andersen (A), Peter Jensen (A), kontorchef J. Hermann (R), Clemmen Crillesen (C), Aage Jærre (C), kommunaldirektor Torkild Nielsen, sognerådsformand Richardt Jacobsen (A), sognerådets næstformandw Carl Johan Olsen (A), Gerhardt Fischer (A), Roald Andersen (A), Walther Thomsen (A), N. P. Nielsen (A) - sognerådets tidligere formand.

INDLEDNING

I 1935 trådte sognerådsformand N.P. Nielsen tilbage, han var da 64 år og havde sidet 30 år i sognerådet, hvoraf

de 18 var som formand.

N.P. Nielsen valgte dog at sidde perioden ud som menigt medlem. Man valgte den 35-årige Richardt Jacobsen som ny sognerådsformand.

Richardt Jacobsen var født på Næstvedegnen den 1.7. 1899

og kom til Amager som ganske ung. Han arbejdede på gartnerierne, men da han omkring 1930 kom til at stå i spidsen for gartnermedhjælpernes nystartede organisation på øen, kunne han ikke længere få arbejde hos amagergartnerne. Derfor søgte han og fik arbejde på svovlsyrefabrikken. Her blev han tillidsmand og senere næstformand i Arbejdsmændenes Forbund i Kastrup. Han var endvidere en af de drivende kræfter i det lokale AOF, der blev startet i 1931.

I 1933 blev Richardt Jacobsen valgt ind i sognerådet, og blot 2 år senere blev han således formand for sognerådet.

I 1935 var befolkningstallet i kommunen 11.626.

SOCIALREFORMEN

I 1933 blev en ny stor socialreform gennemført, der i store træk betød, at borgerne nu havde ret til at få socialhjælp, og den skulle ikke længere opfattes som almisse. Hjælpen skulle forvaltes af kommunen, der nedsatte et socialudvalg og åbnede et socialkontor.

Socialreformens virkninger overraskede dog den kommunale administration. Efter den gamle lov skulle man være bosiddende i en kommune i 5 år for at opnå understøttelse, nu var reglen kun 3 måneder. Richardt Jacobsen udtalte i marts 1936 at: *”En kommune af vor art med så mange arbejdere skal nødvendigvis have store sociale udgifter.”*

Kommunen skulle bl.a. yde hjælp til kontingenter til sygekasser og arbejdsløshedskasser, hvilket var nødvendigt, da folk ellers blev slettet som medlem af kasserne. Fordelingen af de sociale udgifter mellem stat og kommune blev forbedret sådan, at den i 1938/39 var ligelig fordelt, og staten et par år senere ydede 60 %.

ARBEJDSLØSHEDS- PROJEKTER

Den store arbejdsløshed i 1930'erne bevirkede, at kommunen satte en hel del vejarbejder i gang *"og det skal ikke alene komme til at gavne de hjem, der her får beskæftigelse men desuden aflaste arbejdsløshedskasser og socialkontor samt gavne kommunens forretningsliv"* som sognerådsformanden udtalte i foråret 1935.

Der blev afsat 160.000 kr. til disse projekter. Det omfattede en fortsættelse af udvidelsen af Amager Landevej

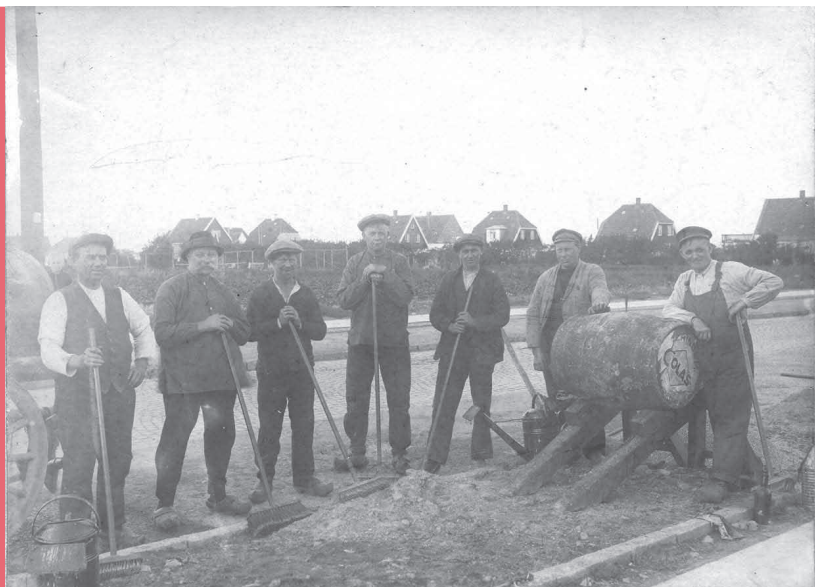
på strækningen Gl. Kirkevej til Løjtegårdsvej. Kørebanen skulle udvides til 10 meter, cykelstien i vestsiden til 2 meter og fortovet på samme side til 2,5 meter. Det blev beregnet til at koste 73.000 kr. Samtidig skulle der nedlægges vandforsyningsledninger i vejen, hvor der ikke var nogen i forvejen. Kastruplundgade skulle endvidere udvides. Trafikforholdene var farlige, da mange parkerede biler foran rådhus og forretninger blokerede kørebanen. Gaden blev udvidet med 2,5 meter på vestsiden og



Kloakarbejde ved Amager Landevej ved Korsvejens skole. Ca. 1936

I 1930'erne gik man i gang med at kloakere store dele af kommunen for første gang.

Kloakeringen foregik etapevis. Der blev udarbejdet kloakplaner af kommuneingeniøren, der forlagde forslaget til udtalelse for sognerådet og videre derfra til høring i de berørte grundejerforeninger. Arbejdsløsheden var stor, så kloakeringen blev til dels udført af arbejdsløse i kommunen.



Vejarbejde i Tårnby Kommune i 1930'erne. 7 mand i gang med "Colas" Yderst tv Christian Petersen fra Maglebylille.

her blev indrettet parkeringspladser. Kastruplundgade blev endvidere forlænget mod syd og forsynet med en rundkørsel.

Kastrupvej blev ligeledes udvidet, og i samme forbindelse skulle der nedlægges kloak- og vandledninger.

HAVEBYEN VED LUFTHAVNEN

Begrebet haveby var en boligform, der blev defineret som smukke og sunde omgivelser med trafikalt set gode forbindelser, og i en overkommelig prisklasse.

En af begrundelserne for at udvide Kastrupvej indtil Saltværksvej var, at der dermed ville blive etableret en god forbindelse til et nyt planlagt villakvarter nord for lufthavnen. Tårnby Kommune havde i be-



Kastrup nye villabebyggelse, Ved Lufthavnen.

Foto: Nowico Luftfoto, ca. 1938

gyndelsen af 1930'erne købt et større areal på 70 tdr. land, som skulle udstykkes til 600 byggegrunde. Kommunen havde da 13.600 indbyggere, men sognerådsformanden mente, der var plads til 200.000 borgere i kommunen. Udflytningen fra København var tidligere sket nord og vestpå men ikke mod øst til Amager. Det skyldtes måske at mange københavnere på det tidspunkt stadig anså øen for en stor grønsagsmark. Men sognerådsformanden mente, der var plads dog stadig

i landlige omgivelser, men det var ikke længere væk, end man kunne nå ind til Rådhuspladsen på 20 minutter.

I 1937 offentliggjorde kommunen så projektet til en haveby med 600 villaer på grunde på mellem 500-800 kvadratmeter. Kommunen havde anlagt asfalterede veje og kloaker og ført gas - vand og elforsyning ind til grundene. Byggegrundene blev solgt til 2 kr. pr. kvadratalen (1 alen er lig med 0,6277 meter) og heri var inkluderet udgifter til installationer

til gas, vand, el samt vejanlæg, dog skulle der betales en mindre kloakafgift. Kommunen lod Københavns almindelige Boligselskab og arkitekterne Søgård Petersen og Sigurd Skovbo samt lokale håndværkere opføre 14 prøvevillaer og bungalower. De blev solgt til mellem 19.000 og 22.000 kr. Med en udbetaling på 2.500 kr. ville ejerne få en årlig udgift på ca. 1500 kr., hvoraf de 400 kr. var afdrag.

Villaerne lå på Skøjtevej, Richardt Granholms Allé, Johan Ekmans Allé og Oberst Kochs Allé. De var indrettet med en stor opholdstue med spiseplads, herreværelse eller kontor og køkken i stueetagen, soveværelse, kamre og badeværelse på 1.sal, samt fuld kælder.

SKADESTUE

Indtil 1935 skulle borgere på Amager søge Sundby Hospitals skadestue. Men Københavns Kommune krævede for meget (10 kr. pr. dag), så efter kort tid blev patienterne enten overført til Frederiksberg Hospital på Nylandsvej, der ind-

til 1939 fungerede som amts-sygehus, eller de blev sendt hjem for hurtigt. Sygekasserne og kommunen var ikke begejstret for denne udgift og ønskede i 1935 en anden ordning. Amtssygehuset på Frederiksberg havde en overenskomst med Sct. Elisabeth, hvor patienter fra amtet var indlagt på amtets regning. Da der på Sct. Elisabeth blev indrettet en skadestue, blev problemet løst.

TÅRNBY SKOLE

En af de første opgaver, Richardt Jacobsen ville tage fat på, var at få bygget Teknisk Skole og oprette det første kommunale folkebibliotek på Tårnbyvej. Begge dele blev indviet året efter i 1936.

Tårnby Skole skulle udbygges, så man her kunne få en ordentlig gymnastiksal samt skolekøkken og bademuligheder. I april 1940 blev den nye tilbygning indviet, samtidig var den ældre del af skolen blevet renoveret. Toiletter til piger og drenge var installeret, men måtte vente med at blive taget i brug til kloakarbejdet i området var færdiggjort. På



Teknisk Skole og Tårnby Bibliotek, Tårnbyvej 5. Begge dele indviet i 1936. Skolen blev etableret i 1928 på Korsvejens Skole. Foto: 1936

skolen var 400-500 elever ud af kommunens samlede 17-1800 elever, samt 15 lærere ud af de 70 i hele kommunen.

LANDSBYSKOLERNE

I slutningen af 1930'erne drøftedes mulighederne for at nedlægge landsbyskolerne Tømmerup, Ullerup og Maglebylille, da man ikke mente, børnene fik den samme uddannelse som andre børn i kommunen. Børnetallet i Maglebylille faldt i 1930'erne, så skolen her ophørte i 1937.

Eleverne blev overført til Kastrop Skole og Korsvejens Skole. På det tidspunkt var der 3 klasser med i alt 19 elever.

Tømmerup Skole havde på samme tid omkring 30 elever. Planerne for lukning af Tømmerup Skole mødte modstand først og fremmest blandt forældrene. På grund af krigen og den deraf følgende mangel på benzin, som vanskeliggjorde en transport af børnene til andre skoler i kommunen, blev planerne udskudt. I 1943 var stemningen dog vendt, og eleverne blev overflyttet til dels Ullerup skole og dels Tårnby



Maglebylille Skole med elever og lærer N. Nielsen, ca. 1930

skole.

I 1951 blev den første etape af lukning af Ullerup Skole gennemført. Skolens ældste elever i 5. klasserne, der havde 40 elever, blev overflyttet til Tårnby Skole sammen med første-læreren Chr. Hjeds. Skolen manglede bl.a. sløjdlokale og skolekøkken. Forskolen, som bestod af 2. klasser med henholdsvis 13 og 12 elever blev først nedlagt i 1957. Skolebygningen blev benyttet til blandt andet plasticfabrik, indtil den blev revet ned i 1972.

Til den stigende befolkning på Vestamager blev der på-

begyndt opførelsen af Løjtegårdsskolen og Pilegårdsskolen i slutningen af 1950'erne.

KASTRUP SKOLE

I Kastrup var skolen til gengæld så overfyldt i slutningen af 1940'erne og starten af 1950'erne, at man måtte ty til alternativer. Tårnby Kommune var vokset med 4000 indbyggere fra 1945 - 1949.

Kastrup Skole var beregnet til maksimum 550 elever, men på grund af befolkningstilvækst-

ten var der 759 elever i 1949, og det steg med yderligere 100 elever i 1950. Derfor blev skolekøkken og lærerværelse omdannet til klasselokaler, og pigerne måtte gå til Korsvejens Skole for at lære køkkenets mysterier at kende. Lærerværelset blev flyttet hen i skolebetjentens lejlighed og han flyttede ud af skolen. Derudover blev der indrettet en barakbygning til skolebrug i 1950. Som yderligere aflastning blev Skottegårdsskolen bygget kort tid efter og taget i brug i 1953.

BESÆTTELSEN

Den tyske besættelse af Danmark kom til at få konsekvenser for dagliglivet og administrationen i kommunen, der blandt andet skulle udlevere rationeringsmærker. Der var forskellige restriktioner, f.eks. skulle skolernes undervisning slutte kl. 14, og al aftenundervisning blev aflyst. Lufthavnens nærhed med den tyske overmagt skabte frygt og uro hos borgerne i specielt den østlige del af kommunen.



Kastrup Skoles barak, der blev opført her i 1946 og først nedrevet 1976.
Foto: Poul Larsen, 1975



Alle bygninger i lufthavnen i Kastrup var camouflerede under besættelsen. Foto: maj 1945

I det første krigsår mærkede man for første gang et fald i folketallet på et par hundrede. Erik Thybo, der var barn i Maglebylille under krigen husker bl.a. følgende:

Så kom den hektiske tid fra 9. april 1940 til 5. maj 1945. Den 9. april med gevaldige oversflyvninger af tyske krigsflyvemaskiner og angsten for det forestående. Ville englænderne angribe lufthavnen? Vi blev hurtigt opfordret til at forlade byen om natten. Størstedelen af byens beboere kørte bort til familie eller venner andre steder på Amager i de første 14 dage af krigen. Så faldt alt i lave og vi blev boende hjemme og

levede os ind i alt, hvad som derefter skulle ske! Ekspropriationer af jorder af lergravene m.v. til tyske kaserner, flakforter m.m. Senere oversflyvninger af engelske fly, kolossale beskydninger fra de tyske luftværns batterier, alarmeringer både nat og dag. Ligeledes blev der lavet feltjernbaner fra Tommerup Station over Maglebylille til Dragør. Denne banes personale fjernede røgspjældet en sen fyraftenskørsel for at få større fart, og flammerne ud af skorstenen antændte to gårde, min bedstefars og vor egen, en forårsdag i maj 1944. Begge gårde nedbrændte. Min bedstefars gård "Hansens Minde" blev genopbygget, men vi måtte opbygge

et nyt stuehus ved ladebygningen på hjørnet af Maglebylille Byvej og Kastrupvej. Denne ejendom stod færdig i april 1945. Trods alle tilladelser og underskrifter blev gården alligevel eksproprieret året efter i 1946.

Efter krigen kom pengeombytningen, og med den formueopgørelse. Her kom det frem at skatteydere i kommunen havde unddraget at betale skat af 13 millioner kr. i alt. Så kommunens store arbejde med formueopgørelserne gav bonus.

LUFTHAVNS- UDVIDELSER

Lufthavnen skulle udvides efter krigen, og som nævnt ovenfor gik det ud over især Maglebylille. Det var ikke mindre end 270 tdr. land, og hovedparten var Amagers bedste jord. Det kom til at gå ud over ca. 70 gårde og gartnerier på øen. Sognerådsformand Richardt Jacobsen beklagede dette dybt samt, at erstatningerne ikke kunne skaffe de eksproprierede en



Luftfoto over Lufthavnen og Maglebylille. Foto: ca. 1950

erstatning, der kunne give dem mulighed for at etablere sig igen med samme erhverv. Desuden ærgrede han sig over tabet af skatteydere og grundskatter for evig tid af de arealer, der skulle inddrages til lufthavnen.

Lufthavnes areal ville, efter inddragelsen af ovennævnte område samt udfyldning i Øresund, omfatte 6,3 millioner kvadratmeter, og koste 40 millioner kr. Det ville gøre Kastrup Lufthavn til en af de bedste i Europa.

Men det gik som nævnt ud over en hel del menneskers hidtidige tilværelse. Foreløbig blev flere dog boende på gårdene i Maglebylille, men nu som lejere.

NYE UDVIDELSER

I midten af 1950'erne skulle lufthavnen igen udvide, først talte man om en udvidelse mod nord og senere i 1956 på Saltholm. Men det endte med at start og landingsbanerne skulle gå tværs over Amager Landevej ved Tømmerupvej og mod vest.

Hvordan skulle man så komme fra Tårnby til den sydlige

del af øen? Det blev diskuteret livligt på møder mellem amtets vejudvalg og repræsentanter fra Tårnby, St. Magleby og Dragør. Der fremkom 3 forslag. Det første forslag gik ud på at forlænge Amager Landevej i en stor bue uden om startbanerne. Det andet forslag, at vejen skulle føres i en tunnel under vejen, hvilket Dragør Kommune ønskede, da dragørernes vej ind til København ellers ville blive forlænget med nogle kilometer. Det tredje forslag var, at Amager Landevej endte som blind vej ved Tømmerupvej, og Englandsvej skulle forlænges fra Løjtegårdsvej til St. Magleby. De tre kommuner gik ind for det andet forslag, selvom omkostningerne til en tunnel blev 14 mill. kr. og vejforlængelsen kun 3 millioner. Få dage senere fandt et dramatisk møde sted mellem luftfartsdirektoratet, amtet og Amagerkommunerne. Direktoratet havde nemlig allerede sendt et lovforslag om en ny vej i en stor vestlig bue til St. Magleby, og det vakte selvsagt harme hos de øvrige. Amtsrådsmedlem Callisen udtalte at *"Direktoratet kan ikke skalte og valte med amtets og Amagerkom-*

munernes jord efter godtbefindede”.

Mødet endte med, at teknikere fra de implicerede parter skulle se på alle tre forslag og komme med en indstilling.

Undervejs i forløbet solgte flere deres ejendomme langs det truede område eller lejede dem ud. Det gav Tårnby kommune problemer, da de efterfølgende skulle genhuse lejerne. Det endte i april 1956 med, at Englandsvej skulle forlænges til St. Magleby. Startbanerne blev først ca. 10 år senere forlænget henover Englandsvej - og en tunnel måtte nødvendigvis bygges.

BUS – OG TOGTRAFIK PÅ AMAGER

Amagerbanen, der blev etableret i 1907 på østsiden af Amager, fik i løbet af 1920'erne et fald i persontrafikken. I stedet søgte og fik banen koncession på busruterne i de 3 sydlige kommuner på Amager. Det nærmeste busserne kom til København var Sundbyvester Plads, hvor der var takstzone, og her måtte man så skifte til Københavns Sporvejes busser eller sporvogne, hvis man ville længere ind mod København.



Amagerbanens busser på vej til Kastrup og Lufthavnen. Foto: ca. 1950

Den 1.4. 1930 overtog Amagerbanen al rutebilkørsel indtil grænsen til Københavns Kommune, hvor Københavns Sporveje overtog den videre kørsel på Københavnsdelen af øen.

Det gav længere rejsetid, når der skulle skiftes fra et bus-selskab til et andet. Derfor forhandlede man i 1939 om et samarbejde mellem de to selskaber. Der fremkom endvidere planer om en trolleybuslinje ad Amager Landevej, men det blev for dyrt. Man nåede først frem til en afgørende ændring i 1947 på grund af besættelsen, så Amagerbanens busser kunne køre helt ind til Rådhuspladsen. Det skete samtidig med den endelige nedlæggelse af persontogene, der var blevet genoptaget under besættelsen og helt frem til 1947.

I 1947 kunne passagerne som nævnt blive i bussen, men chauffør og billettør blev udskiftet ved takstgrænsen.

I Berlingske Aftensavis den 1.9. 1947 stod bl.a. følgende under overskriften "Linie 30 fik for stor succes fra starten" om premieren:

"I forventningen om at opleve en strålende premiere på den nye Ama-

gertrafik, agede en medarbejder fra Berlingske Aftenavis i den årle morgenstund gennem det flade bungalovland mod Kastrup Station, hvorfra den første gennemgående bus kl. 5.11 skulle afgå med Rådhuspladsen som mål. Hvad det folkeløristiske angår, blev det en skuffelse. Hverken hornorkester, blandede sangkor eller blomsterstrøende småpiger i nationaldragter langs vejen. Amagerbanens direkte indførelse til Rådhuspladsen er dog ellers en begivenhed, som nok skal få betydning for begge øer.

Den trafikale reform består i, at de store områder langs lufthavnstruten til Sundby får busforbindelse med Sjælland, og at køretiden for direkte trafik fra Amagerlandet udenfor takstgrænsen er sat ned med 5-6 minutter, når man benytter direkte buslinjer. Den tidsbesparelse koster til gengæld 5 øre mere pr. tur.

Amagerbanens busser har fået nr. 30 uanset, hvortil på Amager de kører. Tårnbylinjen går i ring fra Englandsvej gennem Tårnby til Sundbyvester Plads.

Det materiel, man fra starten har sat ind på ruten, tillader en maksimal belastning på ca. 6000 passagerer til og fra Amager under forudsætning af, at alle kører hele rutens længde. Den første times tid i morges var der meget få passagerer, men kl.

halv syv oplevede linje 30 sin første krise, På det tidspunkt kom mange af lufthavnens faste personale og ville med den direkte linje fra Rådhuspladsen. Der var kun 1 bus men passagerer til 3.

Busselskabet lovede efterfølgende at indsætte flere busser så vidt det var muligt.

12 år senere blev der indført en rute fra Rådhuspladsen til Dragør ad Englandsvej i en ny type bus, hvor chaufføren kørte hele turen og samtidig også var billettør. Det var en stor succes.

BYUDVIKLING

I 1939 blev der nedsat en hovedstadskommission, men den afgav først en betænkning i 1948 på grund af besættelsen. Et flertal i kommissionen gik bl.a. ind for at indlemme 7 kommuner i København, herunder Tårnby. Men hovedstadskommissionens forslag fik hverken tilslutning i den daværende regering eller i den efterfølgende, og det blev derfor aldrig fremsat. Men der blev alligevel sat en meget oplyst debat i gang. (Læs mere herom i Glemmer du nr. 7 fra

2002: Kommunegrænser)

I 1949 kom en lov om bymæssig bebyggelse, der affødte en byudviklingsplan i 1951, og denne fik stor betydning for Vestamager i de kommende år. Den opererede med 3 zoner:

- 1) en inderzone, hvor bymæssig bebyggelse måtte finde sted
- 2) en mellemzone, der skulle holdes fri for bymæssig bebyggelse, men hvor et udvalg kunne tillade arealer blev overført til inderzone
- 3) en yderzone, der skulle holdes fri for bymæssig bebyggelse.

Disse zoneinddelinger skulle revideres i 1967. På Vestamager var området Finderupvej /Foldbyvej/Ryumgårdvej/Munkebjergvej/Hjallerup Alle i inderzone, det øvrige Vestamager i yderzone.

I yderzonen måtte man ikke anlægge veje, kloaker, og ledninger til vand og gas uden tilladelse af byudviklingsudvalget. De bygninger, der blev opført måtte kun benyttes til beboelse i tiden 1. april til 30. september.

Det var da heller ikke i den vestlige del af kommunen, at byggeaktiviteterne blev sat



Skottegården under opførelse, indeholder foruden ca. 800 lejligheder også et butikcenter med biograf. Foto: ca. 1953

ind, men i den østlige del nemlig i Kastrup og Tårnby. I 1948 - 1949 blev der bygget ca. 600 etagelejligheder og over 200 parcel- og rækkehuse, samt projekteret knap 2500 lejligheder. Befolkningstallet var i 1948 16.529 og i 1952 25.468.

GENTOFTE-STATUS

11 kommuner i hovedstadsområdet herunder Tårnby Kommune fik i 1952 i store træk den samme styreform som købstadskommunerne.

Det blev kaldt for Gentofte-status, da denne kommune som den første fik det gennemført. Sognerådet blev erstattet af en kommunalbestyrelse eller en magistrat, og formanden for det blev kaldt borgmester. Der skulle endvidere oprettes en selvstændig ligningskommission, en opgave sognerådet tidligere havde haft. Medlemmer af kommissionen kunne vælges udenfor kommunalbestyrelsen. Der skulle endvidere vedtages en ny vedtægt for styrelsen af kommunerne. Borgmesteren

i Tårnby skulle vælges senest i september 1952, og det blev Richardt Jacobsen.



RICHARDT JACOBSEN DØD

Richardt Jacobsen døde af et hjertestop den 13.5.1958 kun 58 år gammel. I de 23 år, han havde ledet kommunen, var den vokset fra 11.600 indbyggere til ca. 38.000. Til den voksende befolkning var der i perioden blandt andet opført store lejlighedskomplekser i Kastrup og Tårnby, samtidig med at lufthavnen slugte en del områder for at kunne ud-

vide.

Udover at have ledet kommunen havde han i en lang årrække været formand for København Amts Sognerådsforening og dens efterfølger i 1956 Hovedstadskommunernes Samråd. Samrådet fik ikke besluttende myndighed, men kunne iværksætte undersøgelser og rette henstillinger til kommunerne om løsning af fælles problemer.

Ved Richardt Jacobsens begravelse talte statsminister H.C. Hansen, og han sagde bl.a. :

Richardt Jacobsen nød den største tillid indenfor det danske socialdemokrati, og i det politiske arbejde stod der dyb respekt om ham. Vel havde han ingen akademisk uddannelse at støtte sig til, men gennem hårdt og omhyggeligt arbejde byggede han sin livsgerning op i den samfundstjeneste, som han følte forpligtelser overfor.

HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet.

VI HAR ÅBENT

Mandag	12.00 - 19.00
Tirsdag	12.00 - 16.00
Fredag	12.00 - 17.00

STADS- OG LOKALARKIVET HAR DESUDEN UDSILLINGER PÅ:

Kastrupgårdssamlingen
"MIDT PÅ AMAGER" & "KASTRUPGLAS"

Tirsdag til søndag 14.00-17.00

Onsdag tillige 14.00-20.00

Plyssen Amager Strandvej 350:

PERMANENTE OG

SKIFTENDE UDSILLINGER

Lørdag og søndag 13.00-16.00