

Fragtmandshallerne, Borgmestervangen 5, 7 og 17.
Opført 1918-25 og 1930. Arkitekterne H. Wenck og K.T. Seest



Godtfragtstationsbygningen og Fragtmandshallerne, set fra Borgmestervangen.

Fredningsforslaget omfatter:

Borgmestervangen nr. 5; Godtfragtstationen fra 1918-20, ved arkitekt H. Wenck.

Borgmestervangen nr. 7; Fragtmandshallerne, opført i 1920–25 efter arkitekt Wencks tegninger, færdiggjort og tilbygget i 1930 ved arkitekt K.T. Seest.

Borgmestervangen nr. 17; Toldmagasinbygningen der skønnes opført samtidig med Fragtmandshallerne.

Forslagsstiller: Landsforeningen for Bygnings og- Landskabskultur.

Indholdsfortegnelse:

Begrundelse for forslaget

Baggrunden for forslaget

Beskrivelse

Oprindelighed og ændringer

Bygningshistorie

Vedligeholdelsesstand

Arkitekterne

Bydelsatlas

Identifikation

Kilder

Bilag: Fotos, kort og tegninger.

Begrundelse for fredningsforslaget:

Fragtmandshallerne og de to fredede stationer København L (Lygten) og Nørrebro Station er tilsammen et monument, der fortæller om jernbanernes betydning for danske stationsbyer, og hovedstadens industrialisering kunne ikke have ladet sig gøre uden godstransporten og fragtmandshallerne. Godtfragtknudepunktet på Nørrebro blev således planlagt på et tidspunkt, da industrialiseringen var på sit højeste efter 1. verdenskrig. Bydelens mange industrivirksomheder som Titan, LK, General Motors og Shulstad var alle afhængige af, at kunne bringe deres produkter til frihavnen via jernbanenettet.

Industrivirksomhederne er idag alle borte, og deres bygninger ligeså, mens godtfragtkomplekset har været i brug til sit oprindelige formål helt frem til 2001.

Bygningerne på Borgmestervangen 5, 7 og 17 danner tilsammen et tidstypisk anlæg, hvor navnlig hallerne må fremhæves for deres store autenticitet. De fremstår således i dag stort set uændrede i forhold til ved opførelsen i 1920–30.

Der er ikke andre steder i Danmark fredet et godsfragtkompleks, og netop på Ydre Nørrebro er de to nærvæd liggende stationer Lygten og Nørrebro Station som nævnt allerede fredede og i brug. Førstnævnte som cafe, sidstnævnte i sin oprindelige funktion som passagertogs-station.

En fredning/bevarelse af godsfragtkomplekset vil, i kombination med de to stationer på området, og de igangværende planer om en bypark og/eller stiforbindelse til Lersøparken via banearealerne skabe en større sammenhæng mellem kultur og historie samt rekreative formål, helt i overensstemmelse med den netop offentliggjorte kommuneplan¹.

Baggrund:

Økonomiske interesser har medført den manglende vedligeholdelse af de gamle Fragtmandshaller, der idag står til nedrivning, sammen med den i øvrigt velbevarede Toldfragtstationsbygning. Motivet for ønsket om nedrivning er, at arealerne er mere værd uden bygninger, ved et fremtidigt salg som byggegrund.

Fragtmandshallerne har, indtil foråret 2005, været en del af kvarterløftplanerne for Mimersgade-området, og man har arbejdet seriøst med planerne om et kulturelt centrum, ikke blot for Nørrebro og København, men også for hele Øresunds-regionen, med skiftende udstillinger af moderne kunst, forestillinger, workshops o.s.v., kaldet *Kunsfragt*.

Alternative anvendelsesmuligheder kunne være et gastronomisk mad-mekka, eller måske en regulær basar, som det kendes fra Århus, hvor Basar-Vest er blevet en stor succes for lokalområdet, og indkøbssted for århusianere fra hele byen.

De ambitiøse planer er nu strandet, og projektet fjernet fra kvarterløftet, idet man ikke kunne enes om en realistisk pris for bygningerne, og grunden de ligger på.

Mimersgade-området er karakteriseret ved mangelen på grønne åndehuller og en samlet, arkitektonisk identitet. Netop jernbaneforbindelsen og godstogsknudepunktet har været grundlaget for udviklingen af Ydre Nørrebro, og Godsfragtstationen, Fragtmandshallerne og Toldmagasinet indgår som en naturlig del af dette anlæg, hvoraf allerede Nørrebro Station og Lygten er fredede.

Med sine smukke, tidstypiske trækonstruktioner, ovenlys og åbne planløsning, kan Fragtmandshallerne uden de store indgreb danne ramme om fremtidige aktiviteter, kulturelle eller merkantile².

Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur foreslår derfor, at bygningerne Borgmestervangen 5, 7 og 17 indstilles til fredning, således at komplekset også i fremtiden kan bidrage til at belyse væsentlige træk i infrastrukturens indflydelse på den samfundsmæssige udvikling i mellemløbsårene og senere.

Beskrivelse:

Godsfragtstationen: Muret rødstensbygning i to etager med teglhængt tag og helvalm. Småsprodsede

¹ Kommuneplanens målsætning for området ved Nørrebro Station: *at udvikle de bymæssige kvaliteter og udvikle stedets funktion som trafikalt knudepunkt, mødested og bycenter for Bispebjerg, NV og Ydre Nørrebro, samt at fastholde arealer til erhverv, således, at lokal service, mindre virksomheder og de kreative erhverv i området kan fastholdes. Endelig skal de grønne træk udvikles og cykelruter fastlægges.*

² Bygningerne ligger centralt, et stenkast fra Nørrebro Station, i et af Københavns tættest befolkede områder.

palævinduer. Indgangsparti med muret kvaderindfatning og joniske kapitæler mod syd. Mod nord er bygningen sammenbygget med Fragtmandshallerne, og der er gennemgang i stueplan. Muret trappetårn mod godsarealet fremgår ikke af tegningerne, og er opført enten samtidig med selve godsfragtbygningen, eller i 1929-30 da anlægget endelig færdiggjordes. Gesimsen er formentlig udført i cement. Taget er isat Velux-vinduer.



Godsfragtstationen, set fra nord



Godsfragtstationen, set fra Føtex' P-plads. Det delvist murede trappetårn ses over hallens udhæng, lige til venstre for stationsbygningen.

Fragtmandshallerne: 140 m lang træbeklædt (1 på 2) tømmerstolpekonstruktion med langsgående åse under taget. Hvert fag består af tre stolper, bundet sammen med tværgående hanebånd i sternhøjde, ialt 20 fag. Bygningens langsider er isat 37 porte og i tagrygningen sidder 19 rytterlys, idet det over fag nr. 15 mangler. Sadeltaget er bræddeundertag med tagpap. To hejseporte, en i 5. fag, og en anden i 17. fag. Brandmur mellem 10. og 11. fag. Indvendigt er der adgang mellem de to sektioner gennem skydeport, beklædt med zinkplader. Langsiderne er forsynet med beton læsseramper, som mod baneterrænen er overdækket med opadstræbende halvtag, udkraget fra facaden. Mod gaden er taget forsynet med stort udhæng.



Fragtmandshallerne, set mod syd



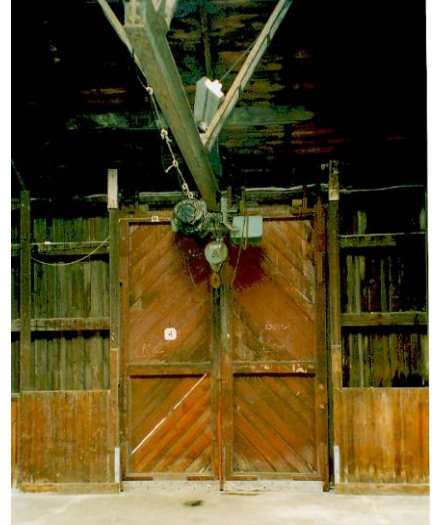
Zinkbeklædt skydeport i brandmuren



En af de to fragtvægte



Port mod vest



Hejseport med det bevarede spil

Toldmagasinbygningen: Muret 10 – fags bygning i to etager med teglhængt tag og helvalm. Underfacaden er udført i røde sten, 1. salen i gule. Indgangspartier i syd- og nordgavl. Småsprossede vinduer delvist bevarede under opsatte finérplader. Dørene er muligvis også bevarede.

Oprindelighed og ændringer:

Godsfragtstationen:

- Der er, udover Velux – vinduer i tagfladen, ikke foretaget ændringer på exteriøret siden opførelsen, og trappeopgangen er bevaret i sin helhed. Indgangsdøren er intakt, dog med påsatte finér-fyldninger.
- Kælderen har kun kunnet besigtiges mod vest, hvor toiletterne er konstateret fjernede.
- I stueplan er døre og rumforløb bevaret mod syd, mens der er opsat nyere døre og skillevægge mod nord. Døren i passagen til hallerne er skiftet.
- Stueplan er blevet forsynet med nedhængte, lyddæmpende lofter.
- 1. salen er intakt med vægge og døre, men der er indrettet køkken i stationsforstanderens kontor, og toiletter og baderum af ældre dato i rum for kontorpersonele.
- Loftsetagen er intakt med vægge, døre, toiletter og trappe til spidsloft.
- Spidsloftet syner tørt og konstruktivt sundt, uden ændringer.

Der er ikke overensstemmelse med originaltegningerne, idet der er tilføjet et muret trappetårn mod perronerne (se foto øverst på side 3), formentlig samtidig med opførelsen af bygningen, og ikke senere end 1930. Denne tilføjelse har medført, at den første port ikke findes, men derimod en lille fyldningsdør.



Flisebeklædningen optræder på tegningerne fra 1917.



Dørparti i stueetagen



Trappe til spidsloftet

Fragtmandshallerne:

- Døren i første fag til kiosken findes ikke mere, og pissoir/wc i 15. fag er væk, ligesom det tilhørende dør- og vinduesparti (sidstnævnte sidder muligvis idag placeret under pladedækningen i første fag, mod læsseramperen).
- Hallerne fra 1920 bestod af 15 fag. I 1930 byggede man yderligere 5 fag til mod nord. Der er ikke foretaget ændringer siden tilbygningen i 1930, når ses bort fra, at enkelte af tagvinduerne kan være skiftede.
- Læsseramperne var oprindeligt udført i træ, mod baneterrænet var der indrettet med fem kamspor. Konsollerne mod gaden er stadig bevarede, indstøbt i fundamentene. Idag er broerne udført i udkragede betonplader mod gadesiden og muligvis fuldstøbt mod baneterrænet.
- Hallernes udkragede halvtag mod baneterrænet er ikke oprindeligt, selvom det fremgår af tegningerne. Fotos fra 1921 viser således de nyopførte haller, med stort udhæng mod vest.
- Hvis der har været en tagrende mellem perrontaget og hal-taget, er den idag sløjfet. Den mangelfulde afvanding er skyld i halvtagets ringe tilstand idag.
- Skydeporten og brandmuren optræder ikke på originaltegningerne, derimod en tofløjet, centralt placeret port med lodret beklædning i en trævæg, ligeledes med lodret beklædning. Under zinkbeklædningen er skydeporten magen til portene mod læsseramperne, med deres karakteristiske sparrelagte dørplader.

Toldmagasinbygningen:

- Udvendigt er der ikke foretaget ændringer, indvendigt er rumforløbene muligvis ikke i overensstemmelse med de oprindelige. Tegninger mangler imidlertid helt, og det har ikke været muligt, at opnå adgang til

bygningen.

- Indgangsdøren mod syd er nyere, mod nord er den oprindelige muligvis bevaret, ligesom flere af vinduerne er bevarede bag finer-pladerne. Flere sålbænke er hugget ud. Bygningen har været besat, og interiøret bærer præg af dette.



Toldmagasinbygningen, set fra syd-øst



Interiør



Set fra syd

Bygningshistorie:

Ved indgangen til det 20. århundrede var Nørrebro en god og trafikeret person- og godsstation, der dog var besværet af de mange overskæringer med stærkt trafikerede gader. Beslutningen om en gennemgribende ændring af baneforholdene førte til anlægget af den ydre godsbane tæt ved Lygten Station (station på Slangstrup – banen, tegnet af Wenck) fra 1906. Lygten Station lagde lokaler til et beskedent godsfragtkontor, og en større udvidelse af funktionen viste sig snart nødvendig.

Bygningen af den nye godsstation med kontorbygningen og det dengang 100 m lange varehus og fire spor blev udbudt i licitation i 1918, efter en kraftig opblomstring af godsfragttrafikken under 1. verdenskrig. Sporanlæggene fuldførtes først i 1924, hvorefter anlægget kunne tages i brug efter formålet.

Godstrafikken svigtede dog, og allerede i 1927 var varehuset i miserabel stand og perronerne ved kampsorene var forfaldne.

Da højbanen med Nørrebro Station (Seest) skulle opføres brugtes godsarealet til depot for store mængder opfyld, og først i 1929-30 tog man fat på godsstationsbygningernes forfald. Varehuset blev udbygget med yderligere fem fag, og endnu et spor blev anlagt, så der nu var ialt fem kampsor.

Depressionen i 30'erne medførte en yderligere forværring i godstrafikken, der dog oplevede en kort renæssance under og efter 2. verdenskrig.

Toldpakhuset, der også rummede depot for personalet og værksted, blev ligeledes opført i 1930, og indvielsen fandt sted den 15. juni 1930, hvorefter Nørrebroparken blev indrettet i den gamle banes tracé.

Lygten Station nedlagdes først i 1976, og både Lygten og Nørrebro Station blev fredede i 1992.

I 1982 havde DSB planer om, at udvide sporarealerne i sammenhæng med Øresundsbroen mellem Helsingør-Helsingborg, hvilket dog skulle vise sig unødvendigt, da broen fik sin nuværende placering.

Som en naturlig følge af de ændrede trafikmønstre har hele godsfragtkomplekset været udlejet til De Danske Fragtmænd fra 1982, og frem til firmaets konkurs i 2001, hvorefter det har ligget øde hen.

Vedligeholdelsesstand:

Godsfragtstationen: Tegltaget er det oprindelige, og synes velbevaret. Vinduerne er originale og gennemgående sunde, men trænger til kitning og maling. Indgangspartiet og murværket ligeledes i god stand. Trappeopgangene er velbevaret med hårdtbrændte røde og gule klinker og gode dørpartier.

Bygningens overetage er udlejet og i brug til klubfaciliteter for FN-soldaterklubben "*De Blå Baretter*".

Kældersens gamle toiletrum er voldsomt rotteplaget, men bygningen synes ellers sund, indvendigt såvel som udvendigt.

Fragtmandshallerne: Den nordlige del fremstår med en del råd, og store dele af beklædningen må forventes udskiftet, ligesom undertag og pap. Ovenlysene er formentlig de oprindelige.

Den søndre del er i betydeligt dårligere stand, med udbredte angreb af svamp i udhæng og undertag mod sporene, ligesom flere bjælkeender og stolper er angrebet af råd. Gennemgribende renovering må påregnes, i det mindste mod sporene. Ovenlysene er også her formentlig de oprindelige.

For begge dele af bygningen gælder det, at alle porte er bevarede. De bærende, konstruktive dele bærer spor efter mange års manglende vedligehold og indtrængende fugt, og det anbefales at gennemføre en undersøgelse af svampeangrebets udbredelse. Fundamentterne synes generelt sunde.

Toldbygningen: Flere tagsten og/eller tagvinduer mangler. Alle vinduer og døre er blændet af med krydsfiner, efter en besættelse for to år siden. De oprindelige vinduer er helt eller delvist bevarede under pladerne. Murværket og soklerne er sunde, når ses bort fra flere manglende sålbænke og heldækkende graffiti – bemaling. Rumforløbene har ikke kunnet besigtiges, men kælderen siges at stå under vand, idet pumpebrønden har været udsat for hærværk.

Omfattende fugtskader må påregnes.

Arkitekterne:

Heinrich Emil Charles Wenck (1851–1936): Dimitteret fra Kunstakademiet i København i 1876, modtog den lille guldmedalje i 1978 for et bibliotek i gotisk stil. Modtog Eckersberg Medaljen i 1898 for Kystbanestation nord for Klampenborg Station, og i 1901 for Københavns Godsbanegård. Ansat ved DSB fra 1882; førstearkitekt samme sted fra 1891–19, overarkitekt fra 1919–1921.

Wenck har bl.a. tegnet Østerport Station, Københavns Hovedbanegård, Centralpostbygningen i Tietgensgade, Lygten Station samt utallige bygninger til lokal- og privatbaner landet over, alle i hans karakteristiske, nationalromantiske stil. I Slutningen af hans embedsperiode forenkede Wenck sit formsprog, og bygningerne blev mere enkle og praktiske, således også den nyklassicistiske Nørrebro Godsfragtstation og de tilhørende Fragtmandshaller.

Wencks virke faldt i en periode, hvor jernbanebyggeriet kulminerede i Danmark. Derfor kom Wenck mere end nogen anden arkitekt til at præge bygningerne langs banerne, hvilket han gjorde med sans for det funktionelle aspekt og med hensyntagen til tidens stil.

Knud Tanggaard Seest (1879–1972): Dimitteret fra Kunstakademiet i København i 1909. Var ansat hos Thorvald Jørgensen i 1903, hos Hack Kampmann i perioden 1904-06. Udstillede på Landsudstillingen i Århus i 1909. Arbejdede som banearkitekt ved DSB i 1919, overarkitekt efter H. Wenck fra 1922-49. Åbnede egen tegnestue fra 1942.

Via arbejdet for Akademisk Arkitektforening kom Seest til at opføre Havebyen ved Finsensvej, sammen med Hal

Koch. Hans konsulentarbejde for Søborg Forskønnelsesforening resulterede i en del små, plastisk formede villaer, især på Runebergs Allé. Indretningen af Statsbanernes færger og skibe på Korsør-Nyborg og Kalundborg-Århus ruterne, samt hovedbygningen til banegården i Teheran blev det også til.

Seest forlader romantikken og indleder den danske jernbanefunkis' æra, der gjorde Danmark til et foregangsland på jernbanearkitekturens område. Af betydningsfulde arbejder kan nævnes den nyklassicistiske Århus Hovedbanegård og senere de københavnske S-banestationer, der udførtes i et sagligt, funktionalistisk formsprog. Nørrebro Station blev et vellykket eksempel på sammensmeltningen af nyklassicisme og funktionalisme. Som helhed har Seest æren for, at den af Wenck påbegyndte høje standard for DSB's byggerier blev fortsat og udbygget.

Bydelsatlas:

Godsfragtstationen og Toldmagasinbygningen har i det gamle bydelsatlas middel bevaringsværdi, fragtmanshallerne slet ingen klassificering.

Ved en netop overstået revidering af Bydelsatlas Nørrebro, til brug for det digitale bydelsatlas, er bygningerne blevet tildelt følgende karakterer:

Nr. 5: Ark. 3, kulturhist. 3, miljø 5, samlet 3.

Nr. 7: Ark. 3, originalitet 2, miljø 5, samlet 3.

Nr. 17: Ark. 4, bevaring 4, miljø 5, samlet 4.

Identifikation:

Amt: København

Kommune: København

Adresse: Borgmestervangen 5, 7, 17

Matr. nr.: Umatrikuleret, beliggende på DSB godsfragtområdet ved Lygten Station.

Ejerforhold: DSB

Planforhold: Kommuneplan udarbejdet i maj 2005, lokalplan mangler.

Kilder:

Bydelsatlas Nørrebro, 1996 og 2005.

DSB bygningsregistrant. Bygningstjenesten v. arkitekt Leif Hernø, bygningsinspektør v. DSB. 1982.

Danske jernbaners byggeri – *et rids af et forløb, 1844 – 1984*. Mads Østerby, Odense Universitetsforlag 1984.

Nørrebros stationer gennem 100 år. 1. juli 1886 – 1986. Peer Thomassen, *bane bøger*, Roskilde, 1986.

Forsvundne stationer. Peer Thomassen, *bane bøger*, Roskilde, 1988.

Weilbach Kunstnerleksikon