

RUNGSTED STATION OG REMISE

Fredningsforslag for Rungsted Kyst Station med remise, drejeskive, selve stationen samt fire funktionær huse.

Af Thomas Kampmann og Søren Vadstrup



Fredningsforslaget omfatter:

Rungsted Kyst Station med både vestre og østre stationsbygning med alle udbygninger, remisen, faste anlæg såsom drejeskive, vandkran og læssekran, samt fire funktionærbygninger placeret mellem stationen og remisen.

Forslagsstiller:

Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur



Indholdsfortegnelse:

Oversigtskort	3
Begrundelse for forslaget	4
Luftfoto med indrammede felter for bygningerne der indstilles til fredning	8
Oversigtskort med de nye planlagte bebyggelser	9
Overordnet omkring Rungsted station, remiseanlæg, faste anlæg samt funktionærbygninger.	10
Beskrivelse af de enkelte bygninger og anlæg der indstilles til fredning	13
Bygninger og jernbane effekter fra andre steder på Kystbanen som ikke indstilles til fredning	31
Bygninger til Rungsted Kyst Station der nu er nedrevet	32
Fremtidige planer for området	33
Bilag og kilder	34
Bilag 1: Bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men forventes nedrevet og ikke er en del af fredningsforslaget	Selvstændig fil
Bilag 2: Bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men ikke forventes nedrevet eller er omfattet af fredningsforslaget	Selvstændig fil
Bilag 3: Tilstandsvurdering og istandsættelses forslag for Rungsted remise	Selvstændig fil
Bilag 4: Kulturmiljøet ved Rungsted Kyst Station, Susanne Koch, Hørsholm Kommune 16. 2. 2005	Selvstændig fil
Bilag 5: Forslag til bebyggelse ved Rungsted Kyst Station, DSB Ejendomssalg, 15. 6. 2005	Selvstændig fil
Bilag 6: BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bygninger der indstilles til fredning	Selvstændig fil
Bilag 7: BBR oplysninger på andre stationer på Kystbanen som er fredede	Selvstændig fil
Bilag 8: BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men forventes nedrevet og ikke er en del af fredningsforslaget	Selvstændig fil
Bilag 9: BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bevaringsværdige bygninger der ikke er indstillet til nedrivning og ikke indstilles til fredning	Selvstændig fil
Bilag 10: Ansøgning om fredning af Rungsted Kyst remise, Allan Just Møller, 3.12.2002	Selvstændig fil



Oversigtskort der viser stationen, drejeskive og remise. Mellem stationen og remisen ligger de bevaringsværdige funktionærbygninger og øverst til højre ligger Rungsted Skole og Rungsted Ladegård.

Begrundelse for forslaget



Rungsted Kyst Station og remise repræsenterer en enestående og velbevaret helhed i dansk arkitektur, dansk industrihistorie og dansk kulturhistorie. Der er formodentlig ikke noget andet sted i landet hvor der findes et DSB-anlæg, der både har meget høje arkitektoniske kvaliteter, er fuldstændigt intakt og velbevaret som anlæg med alle elementer i behold – dvs. stationsbygning med venteværelse, remise med værksted og overnatningsrum for personalet, drejeskive, vandkran og læssekran samt funktionærbygninger mellem stationen og remisen - og som det mest enestående, som alt sammen stadig bruges efter sit oprindelige formål.

Det sidste sker dels i kraft af Kystbanens brug af de to stationsbygninger og sporene, dels i kraft af Nordsjællands Jernbaneklub's benyttelse af remisen og drejeskiven m.v. til restaurering af gamle damplokomotiver og som udgangspunkt for deres aktiviteter med kørende museumslokomotiver og historiske togvogne.

At komme ind i Rungsted Remise og se et tonstungt damplokomotiv stå over smøregraven, dufte olien og kullene og møde de olieindsmurte ildsjæle, der bakser med kæmpe skruenøgler, og vide, at dette ikke er et museum eller et 'oplevelses-center', men håndværk og teknik i meget stor skala, er en oplevelse af eventyrlig art. Her er både bygningerne og kulturhistorien videreført på helt fantastisk måde, hvilket er en umistelig kvalitet ved stedet.

Spørgsmålet er selvfølgelig, om en så unik aktivitet som istandsættelse og kørsel med damplokomotiver kan og vil fortsætte på stedet over tid. Men her vil en fredning af Remisen og de øvrige bygninger i helheden, hvorved der skabes sikkerhed for, at disse ikke bliver revet ned eller forfalder, gøre, at Jernbaneklubben kan planlægge for fremtiden, herunder søge fondspenget til at gennemføre en tiltrængt istandsættelse bygningerne. En fredning af Remisen m.v. vil dermed være en vigtig forudsætning for at den enestående kulturhistoriske helhed på stedet vil kunne bevares, og en afvisning af fredningen, vil medføre det modsatte. Man vil være henvist til at fortsætte aktiviteterne i tilfældige skure eller plastiktelte andre steder, uden samme kulturhistoriske ramme og baggrund.

I den omfattende gennemgang af DSB's stationer m.v., der blev gennemført af Planstyrelsen i 1988, fokuserede man mest på bygningernes arkitektoniske værdier, og knapt så meget på den kulturhistoriske helhed. Derfor blev Rungsted Kyst Station ikke indstillet til fredning, bl.a. fordi den vestre stationsbygning har en tilbygning fra 1978, som er bygget i samme stil, og med samme facadedetaljering som resten af stationen fra 1897, og specielt som kopi af tilbygningen fra 1908, og desuden blev den forsynet med tre baldakiner mod perronen.

Det nuværende fredningsforslag adskiller sig derfor fra det tidligere forslag ved:

Dels at fokusere på den enestående og helt intakte **arkitektoniske helhed**, de forskellige bygninger repræsenterer med et tydeligt hierarki i arkitekturen og med de meget få, men tidsstypiske ændringer og tilbygninger, der er foretaget på godt og ondt.

Dels at fokusere på det ganske enestående stykke **industrimiljø**, denne helhed repræsenterer – en helhed og et miljø, der ikke findes så intakt og uspoleret andre steder i landet.

Dels at fokusere på at **kulturhistorien** som det eneste sted i landet har fortsat helt frem til i dag – og har gode muligheder for at vedblive med at fortsætte: Banen, stationen og boligerne, naturligvis, men også remisen, damplokomotiverne, drejeskiven, vandkranen og læssekranen. Faktisk her Jernbaneklubbens aktiviteter i remisen snart strakt sig over en længere årrække end den tidsperiode fra banens åbning, til man ophørte med at anvende remiseanlægget til dets oprindelige formål. Desuden ligger Rungsted Ladegård med stuehus, avlsbygninger og ikke mindst de åbne jorder som minde om hvordan jernbanen havde stor betydning for hurtig transport til markedet i hovedstaden. Dette opleves til fulde ved en spadseretur i området.

Netop i 'Industriarbet 2007' vil en fredning af Rungsted Kyst Station og Remise m.v., hvor nogle af industrihistoriens vigtigste forudsætninger, dampmaskinen, damplokomotivet og jernbanen, endnu er i brug, være ekstra relevant.

Det skal nævnes, at DSB har konkrete planer om at nedrive eller sælge nogle af deres boligbygninger på stationsområdet. Fredningsforslaget omfatter ikke disse bygninger. Se kortene på side 8 og 9.

En fredning vil sikre bevarelsen af et stykke aktiv industrihistorie og ligge i en naturlig forlængelse af de øvrige fredede stationer på Kystbanen. Rungsted er den eneste station hvor de oprindelige tekniske anlæg er bevarede - og endog i brug til samme formål som de er skabt til. Tilmed ligger Rungsted i relativ kort afstand for Hovedstaden, hvorved mange mennesker vil kunne opleve det enestående industrimiljø f.eks. ved at Jernbaneklubben arrangerer udflugter fra Hovedbanegården til Rungsted med ophold og åben remise, hvor alle kan opleve den fortættede stemning af tidligere tiders transportmåder.

Ændret brug af industrialismens bygninger

I disse år sker der store ændringer ikke mindst indenfor jernbaneområdet hvor tidligere tiders store rangerarealer sløjfes og omdannes til boligområder eller erhverv. Desuden bliver langt de fleste af industrialismens bygninger overflødiggjorte pga. ændrede produktionsformer, globalisering samt afskaffelse af offentlige væsener som f.eks. DSB. Det bevirker at de stationsanlæg, der var forudsætningen for dannelsen af det industrialiserede samfund, nu er ved at blive nedrevet eller omdannet til ukendelighed.

I Rungsted er der aktuelle planer om at udstykke områder omkring stationen til boligområder. På vestsiden af banen drejer det som om en lille funktionærbolig, se A på kortet side 8 og område A på kortet side 9. På østsiden af banen drejer det sig om funktionærboligerne B og C på kortet side 8 og område B på kortet side 9, samt den gamle postmesterbygning D på kortet side 8 samt område C på kortet side 9 som ligger på vejen ned til remisen. Se bilag 5

Rungsted Kyst fremstår i dag som et intakt stationsanlæg af høj arkitektonisk kvalitet som er usædvanligt ved, at det er næsten helt bevaret siden opførelsen i slutningen af 1800 tallet og

som har den store fordel at anlægget er relativt overskueligt idet området, til trods for at det er et komplet stationsanlæg med remise og drejeskive, ikke er så stort.

Remisen er i dag hjemsted for Nordsjællands Jernbaneklub der benytter bygningen til at istandsætte klubbens gamle damplokomotiver, hvoraf et kørte på strækningen indtil afviklingen af kørsel med damplokomotiver i slutningen af 1960'erne. Klubben arbejder i remisen to dage om ugen og der er ofte udflugter hvor alle kan deltage og følge med i, hvordan livet udspandt sig for 110 år siden omkring klargøring af de store maskiner.

Tilstandsvurdering

Selve stationen med alle tilknyttede bygninger er blevet istandsat indenfor de sidste par år og fremstår i dag i ret god stand. Remisen er ikke blevet vedligeholdt i flere år, da der har været en del usikkerhed om dens skæbne. Bygningen lider dog ikke nævneværdigt under dette og vil kunne istandsættes for et relativt beskedent beløb på knap 2 millioner kroner inkl. moms, se bilag 3

Der er foretaget en besigtigelse af hele området

Samlet set udgør Rungsted Kyst Station med de mange bevaringsværdige bygninger, Rungsted Ladegårds bygningsanlæg og Ladegårdens fredede jorder et bevaringsværdigt kulturmiljø – et geografisk område som med sine kulturhistoriske elementer afspejler væsentlige træk i samfundsudviklingen.

Andre stationer på Kystbanen der er fredede

Der er flere af Kystbanens stationer, der er fredet, nemlig Københavns Hovedbanegård, Østerport, Hellerup, Ordrup, Klampenborg, Skodsborg, Vedbæk samt Helsingør station. Desuden er Frihavnsstationen, der for nylig er genopført på omtrent samme sted som den oprindelig stod, og Toldvagten, også ved Østerport Station, fredede.

Med en fredning af Rungsted station vil alle stationer fra Københavns Hovedbanegård til Rungsted tegnet af Heinrich Wenck være sikret for eftertiden – samtidig med at de indgår naturligt i en af de vigtigste og stærkest trafikerede moderne transportveje.

Heinrich Wenck

Heinrich Wenck blev født den 10.3.1851 i Århus af forældre der stammede fra Schleswig-Holstein. Faderen arbejdede med Altona - Kiel Jernbanen men flyttede med familien til København i 1864 pga. krigen. Allerede i 1879 stod Heinrich Wenck for bygningen af alle stationerne på den nye Østsjællandske Jernbane der er en privatbane. Efter bygningen af flere privatbanestationer kom han til Statsbanerne i 1882 hvor noget af hans første arbejde var bygningen af Helsingørs 2. banegård, som senere blev endestation for Kystbanen og i dag er fredet.

Stationerne på Kystbanen blev den endelige gennembrud for Heinrich Wenck, men sideløbende blev der også tid til at tegne stationerne på en lang række privatbaner. Udover Kystbanens stationer er bl.a. Københavns 3. og nuværende hovedbanegård fra 1911, Gedser, Esbjerg og Korsør station (hvor der er hentet inspiration fra Phillip de Langes Hovedvagt på Nyholm) tegnet af Heinrich Wenck. Senere blev han inspireret af de nye tendenser, væk fra nationalromantikken, mod det mere enkle og funktionelle som kom til udtryk gennem Bedre Byggeskik.

Heinrich Wenck var arkitekt i den periode hvor der blev bygget flest jernbaner i Danmark og han er derfor den arkitekt der mere end nogen anden har sat sit præg på stationsbygninger over hele landet. Stationerne på Kystbanen er nogle af de mest pompøse, som med deres store centrale forhaller og livlige facadeudsmykning var et udtryk for den nationalromantiske periode.

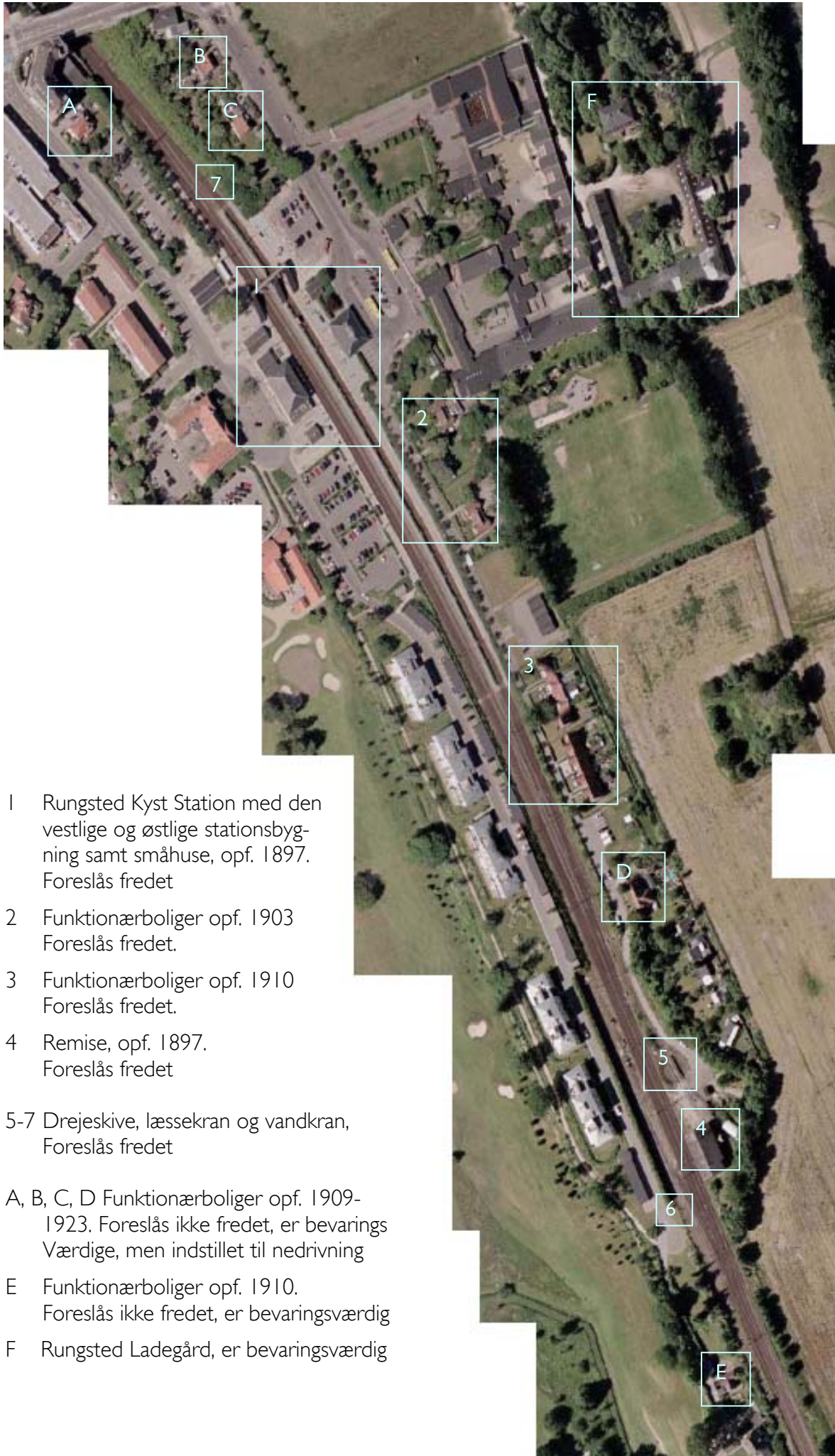
Heinrich Wenck dør den 3. 2. 1936.

Andre fredede industrimiljøer der er fredede

Fredning af Rungsted Kyst Station med tilhørende tjenesteboliger, remise og tekniske anlæg kan sammenlignes med andre fredninger af industrikomplekser som f.eks. Raadvad, Brede og Hellebæk.

Arkitektoniske kvaliteter

Som helhed vurderes det at bygningerne og anlægget har de arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter der kan begrunde en fredning. Der er i dag ingen andre parallelremiser, hvor sporene ligger parallelt i modsætning til rundremiser, der er fredet



- 1 Rungsted Kyst Station med den vestlige og østlige stationsbygning samt småhuse, opf. 1897. Foreslås fredet
- 2 Funktionærboliger opf. 1903 Foreslås fredet.
- 3 Funktionærboliger opf. 1910 Foreslås fredet.
- 4 Remise, opf. 1897. Foreslås fredet
- 5-7 Drejeskive, læssekran og vandkran, Foreslås fredet
- A, B, C, D Funktionærboliger opf. 1909-1923. Foreslås ikke fredet, er bevaringsværdige, men indstillet til nedrivning
- E Funktionærboliger opf. 1910. Foreslås ikke fredet, er bevaringsværdig
- F Rungsted Ladegård, er bevaringsværdig



Overordnet om Rungsted station, remiseanlæg, faste anlæg samt funktionærbygninger



Rungsted Station fra omkring 1909, remisen ses i baggrunden. Der er fire spor og to perroner.



Rungsted Station i dag, det 4. spor er sløjfet og erstattet af en perron. Hovedbygningen har fået en lav tilbygning og forsynet med baldakiner mod perronen. Desuden er en der gangbro som forbindelse mellem perronerne.

Anlægget af Kystbanen.

Rungsted Kyst er en station på Kystbanen, der blev åbnet for trafik i 1897. Banen startede oprindeligt fra Østerport Station og gik over Klampenborg til Helsingør. Tilføjelsen "Kyst" blev anvendt for at undgå misforståelser i forhold til Ringsted. Det var først i 1911, da den nedgravede Boulevardbane og den nuværende hovedbanegård stod færdige, at Kystbanen fik udgangspunkt i København. Banen var fra starten anlagt som dobbeltsporet fra Østerport til Rungsted Kyst, hvorfra den fortsatte som enkeltsporet til Snekkersten. Den ældre Nordbane fra Hillerød stødte til her, og banerne fortsatte sammen til Helsingør. Eftersom der var planlagt en større trafik til Rungsted, som dermed blev endestation for en del tog, blev her fra starten opført en remise med to spor forbundet via en drejeskive. Remisen, som derfor også er fra banens bygning, er en såkaldt parallelremise hvor sporene ligger parallelt og ikke en rundremise, som

ellers er meget almindelig i forbindelse med drejeskiver ved større stationsanlæg. Eftersom Rungsted Station var et trafikknudepunkt med mange ansatte blev der bygget flere tjenesteboliger.

Anlægget af Kystbanen havde stor betydning for udviklingen af området med den langt lettere adgang til København. Der skete en kraftig bebyggelse af området og desuden kom der let adgang til transport af landbrugsvarer fra de store gårde, bl.a. Rungstedgårdene.

Hele Rungsted Station fremstår som et usædvanligt velbevaret miljø som udgør en kulturhistorisk helhed som det er vigtigt at værne om. Til trods for at banen betød en kraftig udbygning af området er de nære områder omkring stationen forbløffende åbne med fredede marker, golfbaner mm, se luftfoto på næste side. Stationsmiljøet udgør et væsentligt vidnesbyrd om byudviklingen i Hørsholm.

Stationsområdet øst for banen afgrænses af åbne, fredede landskaber bortset fra Rungsted skole fra 1952. Alle bygninger øst for banen er bevarede.

Vest for banen ligger flere bevaringsværdige bygninger samt nye bygninger på de nu nedlagte rangerområder. Desværre er et Kolonnehus og pakhus/ilgodsbygning nedrevet indenfor de seneste år. Trods bebyggelsen fornemmes landskabet bag bebyggelsen tydeligt.

På begge sider af banen har der været en række havelodder som DSB medarbejdere kunne leje som en del af velfærdsgoderne for de ansatte. Der findes endnu 5 på østsiden.

Arkitektur

Stationen inklusiv de mindre pakhuse og toiletbygninger, remise og flere tjenesteboliger er alle tegnet af Heinrich Wenck, som var chefarkitekt for DSB.

De bygninger der blev bygget til banens opførelse i 1897 nemlig stationen, de ældste tjenesteboliger og remisen, er alle opbygget af gule mursten med en rig dekoration i røde sten. Stilen er historicisme knyttet til mønstermurværk og dekorationer i gule og røde mursten samt udstrakt anvendelse af synlige trækonstruktioner, bl.a. spærender, loftkonstruktioner og vindskeder med brandtæger. Indvendigt har specielt stationernes venteværelser fornemme gulv-, væg- og loftdekorationer, dels som udskårne og dekorationsmalede trækonstruktioner, dels som væg- og loftmalerier og dels som gulvmosaikker.

Typisk for Kystbanen er, at hver station på banen er bygget med sine helt særlige kendetegn. Til trods for at ventesalen på østsiden af banen formmæssig er magen til ventesalen på Skodsborg station, fremstår den med en helt anden arkitektur gennem at anvende både gule og røde sten i Rungsted, men udelukkende røde mursten i Skodsborg.

Taget er helvalmet/saddeltag af naturskiffer med de karakteristiske "Kystbane" dekorationer i gavlene. Disse dekorationer er ens for alle bygningerne for en station, men forskellig fra station til station.

Oprindelighed og ændringer

Hele området er et utroligt intakt stationsanlæg hvor de fleste af de faciliteter, der hørte sig til en delvis endestation, stadig er bevarede efter 110 år. De største forandringer er at læssesporene samt et Ilgods kontor og et kolonnehus på vestsiden af banen er fjernede og der i år 2002 er bygget boliger på arealerne.



Rungsted Kyst Station, skole og Ladegård, 1954



Rungsted Kyst Station, skole og Ladegård, 2005. Der er kun forbløffende få ændringer i forhold til 1954, primært udvidelse af skolen samt byggeriet på rangerarealerne vest for banen.

Beskrivelse af de enkelte bygninger og anlæg der indstilles til fredning



I. Rungsted Kyst Station, beskrivelsen opdeles i bygningerne på østre og vestre side af sporene



Rungsted Station kort før indvielsen i 1897. På dette fotografi fremgår den oprindelige arkitektoniske plan tydeligt, hvor de to bygninger på hver side af skinneerne forholder sig til hinanden med åbne logier (som på ventesalen genfindes mod gaden).



Rungsted Station 1909. Bemærk den lave tilbygning fra året før – som derved bryder den symmetriske opbygning af facaden omkring loggiaen.

I. Station, vestre hovedbygning

Vestre Stationsvej 7

Se I på luftfotografi side 8.

Opført 1897 af arkitekt H. Wenck, ombygget 1908 og 1978.

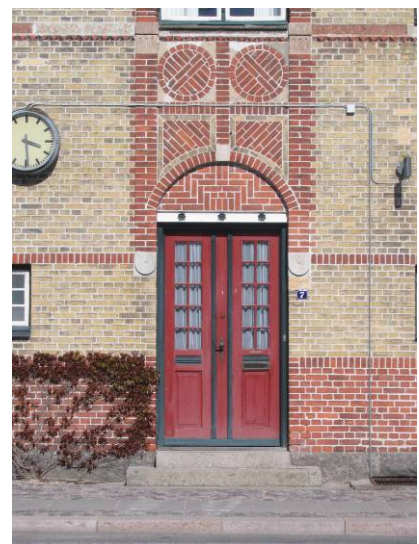
Bevaringsværdi 2

Hovedbygningen er placeret på vestsiden af banen og er en bygning i to etager, som senere er tilbyggede i en etage ved hver gavl.

Udover dekorationen med rødt mønstermurværk i de gule teglsten er der brugt sandsten og pudsede felter. Vinduerne er småsprossede med hvide rammer og grønne karme/poste. De tre midterste vinduer, som svarer til loggiaåbningerne mod perronen, er buede foroven med tværpøst hvor buen starter.

Dørene er røde fyldingsdøre med opsprossede rundefelter og grønne karme.

Hovedbygningen har helvalmet tag af naturskifer med hvidmalede underbrædder og grøn stern. Taget har snegitre og er forsynede med nyere tagvinduer. Bygningen har to skorstene i gule teglsten med et bånd af røde teglsten.



Den oprindelige loggia mod perronen, svarende til loggiaen i ventesalen på østsiden af sporene, er nu inddraget i forhallen. Den er forsynet med krydshvælv. Den oprindelige forhals vægge er beklædt med Ølandssten til brysthøjde med røde teglsten med sandstens bånd over. Øverst afsluttes væggen med en freskofrise, som er udformet som en søjlet buefrise i røde tegl og pudsede, hvide felter og et mønstermurværk i røde og gule teglsten. Den tidligere loggia har vægge af gule teglsten med rødt

mønstermurværk. Loggiaens buer bæres af to granitsøjler og murede piller ved væggen. De fint dekorere bænke og lysekroner er stadig bevarede. Der er bolig på 1. sal.

Bygningshistorie

Allerede i 1908 blev der brug for mere plads til postvæsenet og tilbygningen mod syd blev bygget, se foto fra 1897 og 1909 side 14. Tilbygningen er udført i "samme stil" som hovedhuset, men forsynet med let skrånende tagpaptag.

I 1978 blev der igen tilbygget, nu mod nord og igen en etages bygning med let skrånende tag og ellers med en facadeudsmykning svarende til hovedbygningen og tilbygningen fra 1908. Det indre er en del ombygget med kiosk mm. Loggiaen mod perronen er som nævnt lukket, og i stedet forsynet med en udvendig baldakin mod perronen med kobberinddækket tag, båret af grønmalede jemsøjler.



Sidebygninger til vestre stationsbygning

Se I på luftfotografi side 8.

Opført 1897 af arkitekt H. Wenck.

Bevaringsværdi 4

Toiletbygning nord for hovedbygningen er opbygget af gule teglsten med rødt mønstermurværk og granitsokkel.

Der er småsprossede vinduer over døren i gavlen med udluftningsribber øverst i gavltrekanten. Døre og vinduer har samme farver som på hovedbygningen. Taget er et saddeltag af naturskiffer med de karakteristiske dekorationer i gavlene. Der er en muret skorsten med bånd af røde teglsten.



Syd for hovedbygningen ligger dette nydelige lille udhus, som er opbygget på samme måde som toiletbygningen mod nord, med saddeltag af naturskiffer, mønstermurværk i gule og røde tegl og småsprossede vinduer og røde fyldingsdøre.



I. Station, østre hovedbygning

Østre Stationsvej 6

Se I på luftfotografi side 8.

Opført 1897 af arkitekt H. Wenck.

Bevaringsværdi 2

En et etages bygning, som fungerer som ventesal for tog mod Helsingør.

Bygningen er opført af samme materialer og med brug af samme udsmykning som hovedbygningen på vestsiden. I modsætning til denne er der her kun sket mindre ændringer siden opførelsen, hvorved den oprindelige arkitektoniske ide fremstår tydeligt. Bygningen er en af de bedste af Wenck's bygninger på Kystbanen.

Både perron- og gadeside har en åben loggia på tre fag med hver to granitsøjler og murede piller mod væggen. Vinduer og døre er udformet som i hovedbygningen. Taget er et sadeltag med brudt valm, et irimoyatag, beklædt med naturskiffer og med to dekorerede skorstene som er udformet som små tårne med røgåbninger. Der er ovenlys for belysning af ventesalen.



Loggiaerne har lofter der er beklædt med brune brædder båret af grønne loftsbjælker med hvide profillister der hviler på konsoller af røde formsten. Der er faste grønmalede bænke.

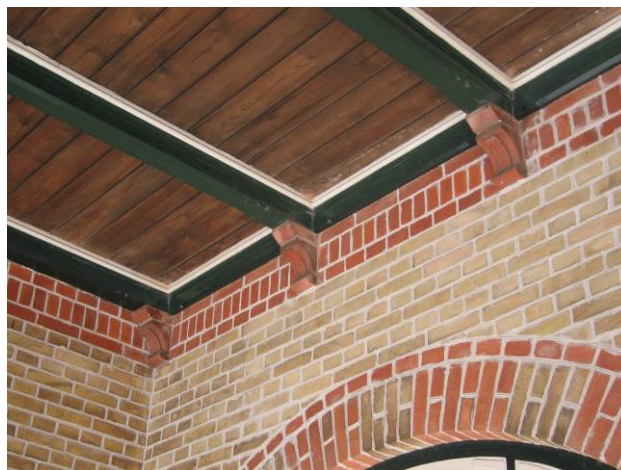
I forhallen er loftet beklædt med grønne brædder i sildebensmønster med rødmalet tømmer som fortsætter som dekorativt element på den øverste del af væggene. Tømmeret har grønne og flødefarvede udkæringer.

Væggene er beklædt med rødmaledede træpaneler til brysthøjde og med overvægge af røde teglsten med sandsten som dekoration. Herover en udkrøgning med teglsten og en freskofrise.

Også dette rum er belyst fra en stor smedejernslysekrone.

Bygningshistorie

Østre ekspedition blev lukket i 1960. Bygningen anvendes til beboelse og ventesal.



Sidebygninger til vestre stationsbygning

Se I på luftfotografi side 8.

Opført 1897 af arkitekt H. Wenck.

Bevaringsværdi 2

Toiletbygning nord for hovedbygningen er opbygget af gule teglsten med rødt mønstermurværk og granitsokkel. Der er småsprossede vinduer over døren i gavlen med udluftningsribber øverst i

gavltrekanten. Døre og vinduer har samme farver som på hovedbygningen. Taget er et saddeltag af naturskifer med de karakteristiske dekorationer i gavlene.



2. Traditionelt DSB funktionær dobbelthus, Østre Stationsvej 3 og 5-7:

Disse to dobbelthuse behandles samlet da de stort set er ens. Billederne på denne side er af Østre Stationsvej 3

Se 2 på luftfotografi side 8.

Opført 1903 af arkitekt H. Wenck.

Bevaringsværdi 3

H formet grundplan med to bygninger forbundet med en tværlænge i samme højde. Bygningerne er, ligesom stationen, opbygget i gule teglsten med mønster i røde sten. På nr. 3 er der saddeltag med stringpressede Romerfalstagsten og på nr. 5 - 7 er der formstøbte teglsten prægede med en rombe, begge med originale rygningsten. Det udkragede tag bæres af to bjælkeender for hver tagflade. Grøn- og rødmalet stembrædder som afsluttes foroven

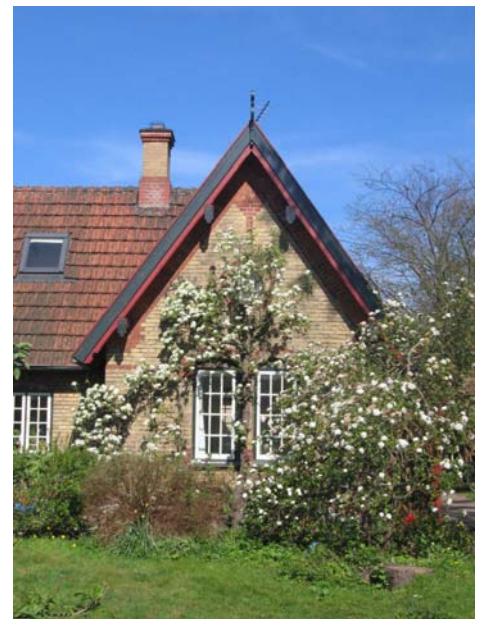
med de karakteristiske dekorationer i gavlene. På nr. 3 er skorstenene nyere kopier af de oprindelige. Der er nyere tagvinduer, medens vinduerne i selve huset er de oprindelige småsprossede vinduer med hvide rammer og grøn karm /post som på stationen. Dørene er grønne fyldingsdøre med lysindtag. Begge bygninger ses tydeligt fra perronerne og indgår harmonisk i hele stationsmiljøet omkring Rungsted Kyst.

Oprindelighed og ændringer:

Bortset fra nye ovenlysvinduer og nye rekonstruerede skorstene fremstår begge bygninger stort set som da de blev bygget. Bygningerne fremstår i god stand.

Bygningshistorie:

Bygningerne er opført som funktionærbygninger for ansatte ved DSB. Der findes en række af denne slags bygninger op langs Kystbanen, men der er ingen steder, hvor de er fredede.



Billederne på denne side er af Østre Stationsvej 5-7



3. Nyere funktionærboliger:

Østre Stationsvej 9-15 og 17-23.

Disse to rækkehuse behandles samlet da de stort set er ens.

Se 3 på luftfotografi side 8.

Opført 1910 af arkitekterne C. Brandstrup og H. Rasmussen.

Bevaringsværdi 3

Der er fire boliger i hvert rækkehus. Bygningerne er 1½ etages med murværk af røde teglsten i stueetagen og pudsede overetager med saddeltag og glatte helgavle. Hver bolig markeres ved fire tværgavle hvor hele 1. salen er pudset og hvidmalet. Der er vingehjulsrelieffer i gavlene dannet af røde sten. Der er nyere tagvinduer. Vinduerne er med to tværsprosser og hvidmalede rammer og grønne karme og poste. Der er en stor bred skorsten for hver bolig, taget er med røde vingetagsten. Indgangsdørene er trukket tilbage så der fremkommer små overdækkede verandaer. Dørene er grønmalede med fylding og sprosset lysindtag. Verandaerne markeres af et flettet liste fletværk.

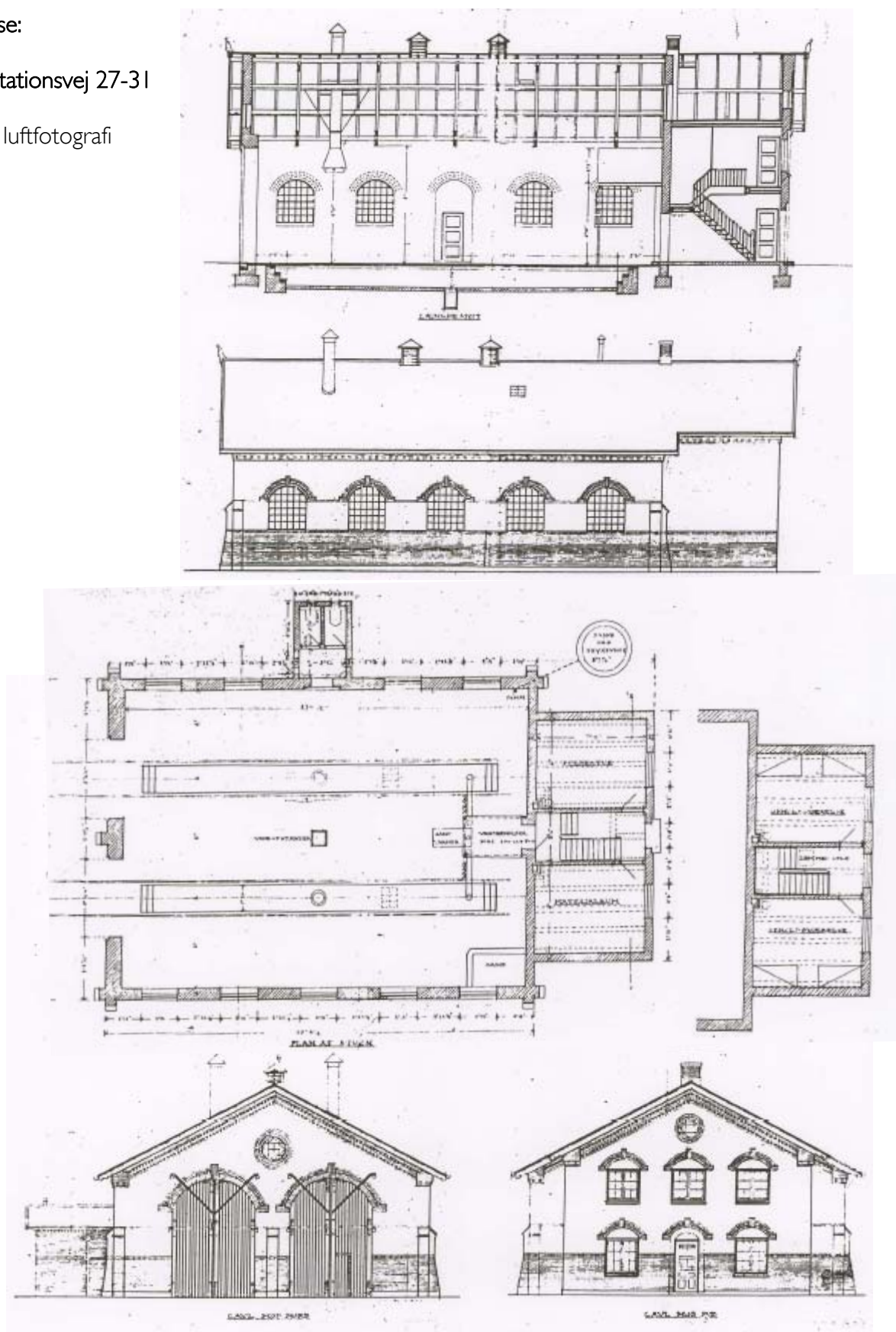
Oprindelighed og ændringer:

Bortset fra tagvinduer er der ikke sket større udvendige ændringer på bygningerne.



4. Remise:

Østre Stationsvej 27-31

Se 4 på luftfotografi
side 8.

Tegninger af remisen. Bemærk de to aftrækshætter for lokomotiverne, hvoraf en mangler i dag, ligesom de to ventilationshætter at træ på kippen mangler. På planudsnittet ses sovepladserne som i dag fungerer som kontor for Jernbaneklubben. Mellem de to spor ses vandtanken der stadig er bevaret ligesom de to grave for eftersyn af lokomotiverne.

Nordsjælland Jernbaneklubs brug af remisen

Remisen fungerer i dag som arbejdende værksted og opbevaringssted for Nordsjællands Jernbane klub. Klubben har haft brugsret til remisen siden 1973 hvilket gør at remisen har fungeret i en længere årrække til museumsformål end til dens oprindelige formål, nemlig som maskindepot for de damptog der endte i Rungsted Kyst. Klubben har også en remise i Græsted og har jævnligt udflugter som bl.a. kører fra Københavns Hovedbanegård til Rungsted, hvor deltagerne så bydes indenfor i remisen og dermed kan opleve et stykke levende industrihistorie. Remisen er dermed et af de få steder hvor en industribygning stadigvæk anvendes til dens oprindelige formål 110 år efter dens opførelse.

Drejeskiven der er placeret foran remisen er selvfølgelig en forudsætningen for at jernbane materiellet kan komme ind i remisen og for at kunne vende lokomotiverne så de kan køre retvendte.



Beskrivelse af remisen

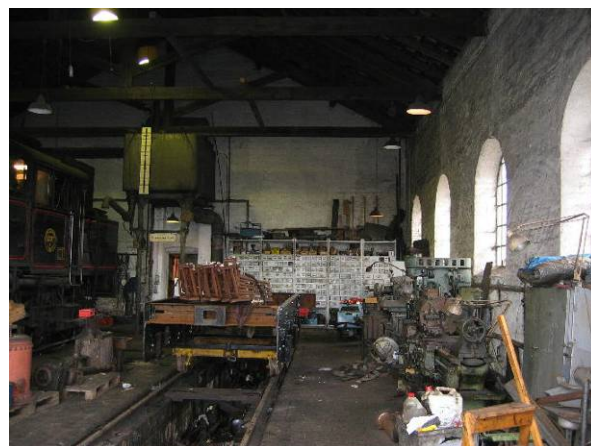
Opført 1897 af arkitekt H. Wenck.

Remisen er opbygget med murværk af gule teglsten med rødt mønstermurværk som på stationen. Karakteristisk for remisen er de store porte i gavlen. I hjørnene til selve remiserummet er murværket forstærket med hver to skrå murede stræbepiller for at klare presset fra taget over det store rum. Remiserummet er forsynet med grønmalede sprossede rundbuede vinduer af jern, medens værksted og personalerum har samme type trævinduer som på stationen. I hver gavl er der placeret et rundt vindue opdelt af sprosser i en sekskantet stjerne. Der er grønne døre og porte. Sadeltaget er med naturskifer og udhæng med hvidmalede underbrædder. Spær, åse, dæklistre og husbrande er røde, vindskeder grønne. Der er en skorsten i gule teglsten med røde teglstensbånd samt et aftræksrør for lokomotiverne, det andet aftræksrør og de to aftrækshætter af træ mangler. På østsiden findes en lille udbygning der indeholder toilet.

Indvendigt er der bevaret den gamle vandbeholder med vandkran, de to værkstedsgrave samt værksted i den smallere tilbygning. På første sal findes mandskabsrum.

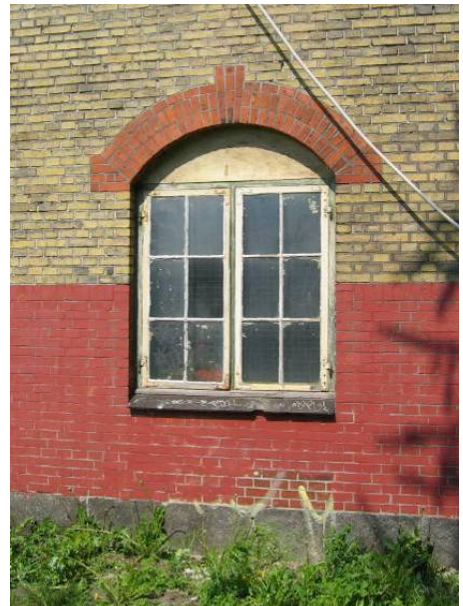
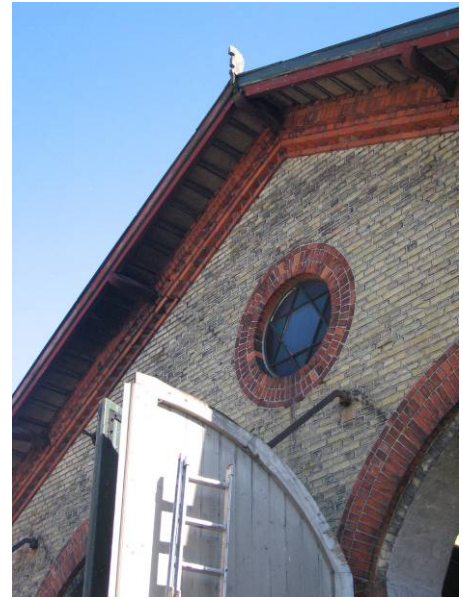
Oprindelighed og ændringer:

Der er kun sket mindre ændringer siden opførelsen hvoraf det mest karakteristiske er at udluftningshætterne på taget er væk. Nordsjællands Jernbaneklub har ingen planer om at ændre på den oprindelige indretning, men har fået udarbejdet et istandsættelsesforslag, se bilag 3, som vil bringe bygningen op til en god stand. Remisen kan istandsættes for under 2.000.000 kr. inkl. moms.



Bygningshistorie:

Rungsted Kyst Station krævede en del arbejde i dampdriftens tid som endestation for lokaltogene fra København. Lokomotiverne skulle løbe om, forsynes med vand og kul samt være hjemsted for overnattende materiel og personale. Ved motordriftens indførelse sidst i tyverne forenkledes forholdene efterhånden, og remisen blev overflødig og fik anden anvendelse.



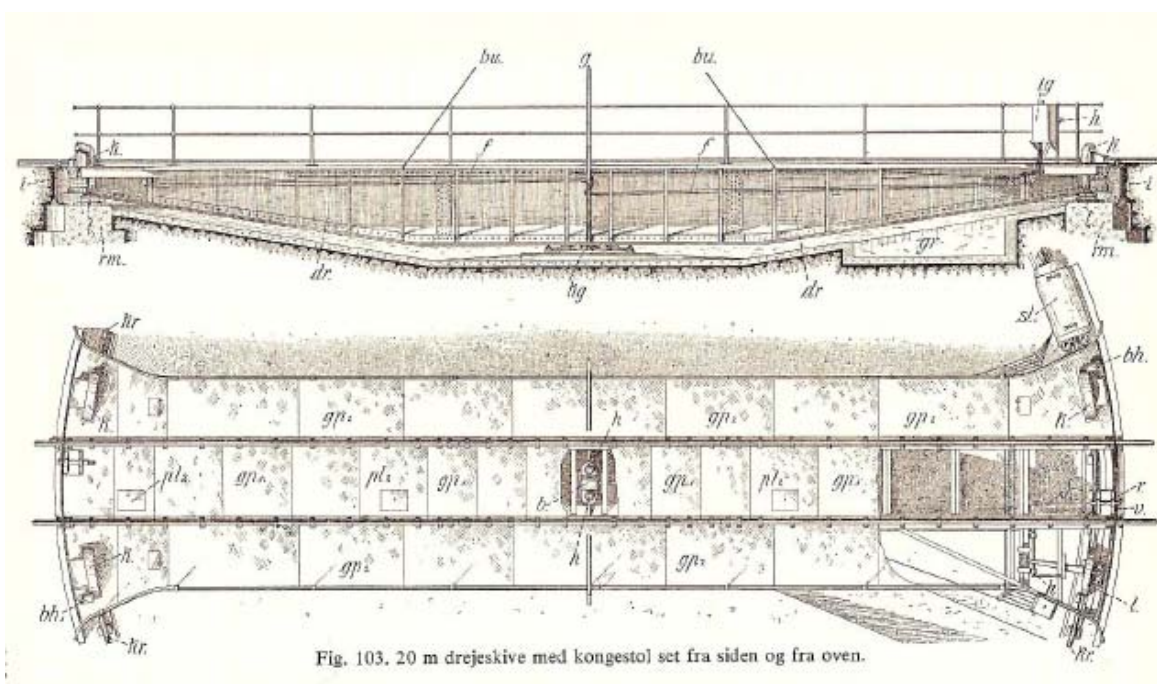
5. Drejeskive

Se 5 på luftfotografi side 8.

En drejeskive kan opfylde to behov, dels at vende lokomotiver, som især er vigtigt ved damplokomotiver da de dels er bygget til primært at køre forlæns, i modsætning til diesel og el lokomotiver der er symmetrisk opbyggede, dels at give adgang på en pladsbesparende måde til f.eks. depotspor og remiser som her i Rungsted. Drejeskiven er bygget af

jern og hviler på en kraftig konsol i midten og to støttehjul i hver ende som kører på en cirkulær skinne. Støtnehjulene tager vægten når lokomotivet kører ud på drejeskiven indtil det er placeret midtpå. Så bæres hele vægten af konsollen medens drejeskive med lokomotiv drejes ved håndkraft. Når skiven er drejet hen til det spor hvor man ønsker det skal køre videre fra, låses drejeskiven i korrekt position med en pal, før lokomotivet igen kører af drejeskiven.

Drejeskiven er funktionsdygtig og bliver løbende vedligeholdt af Nordsjællands Jernbaneklub – den er selvfølgelig en forudsætning for at kunne anvende remisen til dens oprindelige formål.



6. Svingkran

Se 6 på luftfotoграфи side 8.

Udover læsseramper, som enten var placeret for enden af et spor til aflæsning af vogne ved vogngavlen, eller siderampe til at læsse fra siden af godsvogne, var der ofte placeret en svingkran, som den der endnu er bevaret på Rungsted Station. Både det at løfte byrden, samt det at dreje selve kranen er manuelt betjent. Hele kranen er udført i støbejern. Selve kranen bæres af en støbejerns konsol der er fastgjort i et støbt fundament.

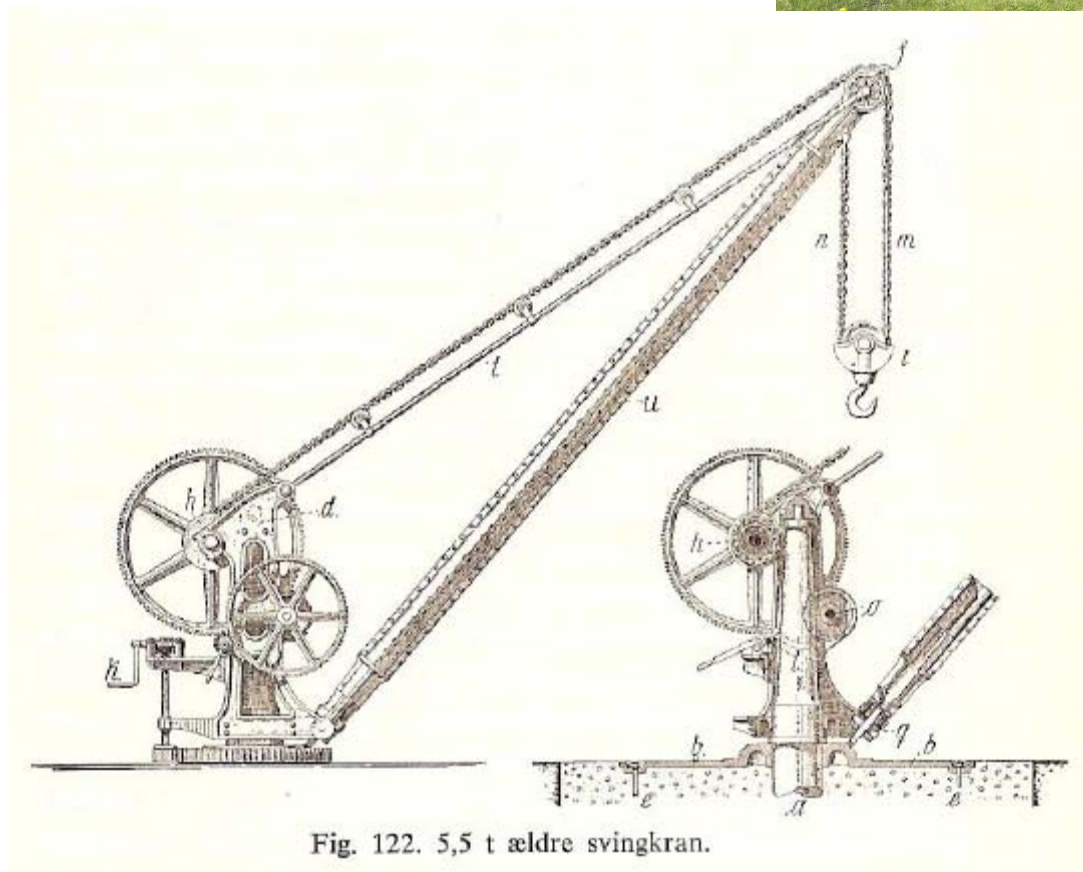
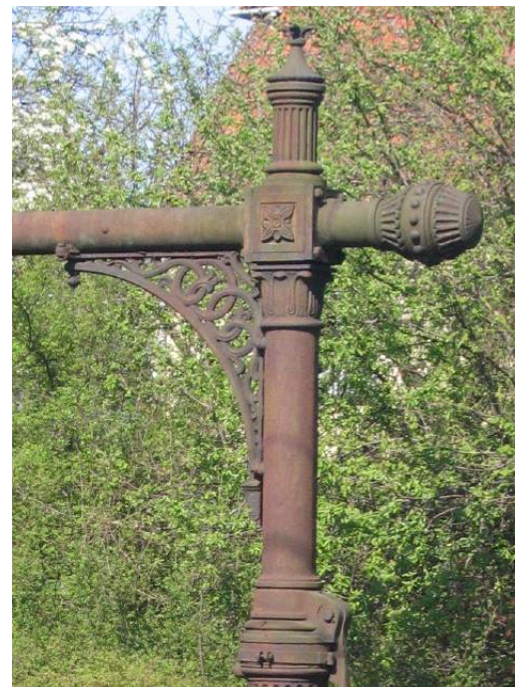


Fig. 122. 5,5 t ældre svingkran.

7. Vandkran

Se 7 på luftfotografi side 8.

Damplokomotiver havde brug for vand, meget vand, og derfor var der vandkraner på alle større stationer. De er af gode grunde overflødige i dag, og selv dem der er tilbage er ikke i brug til museums kørsel, da de underjordiske vandforbindelser er afbrudte. De damplokomotiver der af og til kører, bliver forsynet fra en normal vandslange - med stort tidsforbrug til følge. Vandkranen på Rungsted Kyst Station står for enden af perronen ved udkørslen mod Helsingør og er en vandkran lavet af støbejern med tidstypisk ornamentik. Nyere vandkraner havde et drejeled midt på udliggerarmen for at kunne ramme dækslet på de forskellige typer damplokomotiver, denne vandkran fungerer ved at den yderste del af udliggerarmen, lavet i kobber, kan skydes frem og tilbage. Vandkranen er placeret på en mindre perron hvorpå der er monteret et kraftigt håndtag til at åbne for vandet med, og, hængende ned fra standeren, en stang der kan løftes op for at dreje hele vandkranen ud over skinnerne til lokomotivet. Det er efterhånden meget få steder der findes vandkraner tilbage på stationerne, som minde om den tid hvor trækraften var damplokomotiver.



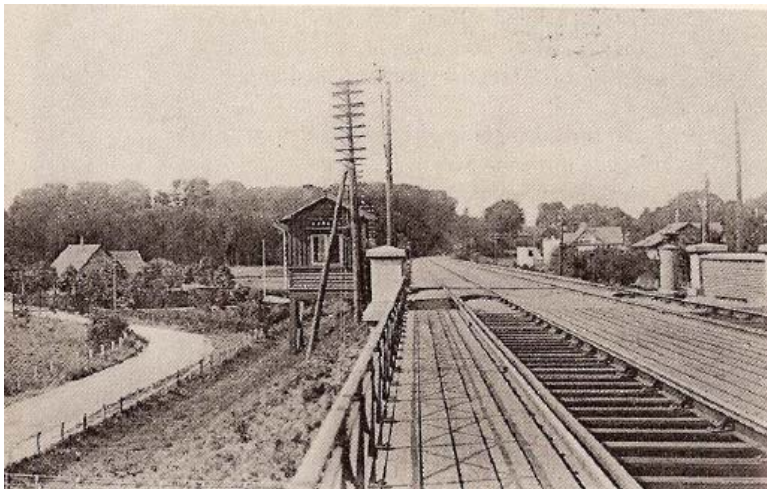
Bygninger og jernbane effekter fra andre steder på Kystbanen som ikke indstilles til fredning

Vagthytte fra Strandmøllebroen

Vagthytten og meldeklokken der står på pladsen foran remisen stammer fra den nu nedrevne bro over Mølleåen ved Strandmøllen

Meldeklokke fra Strandmøllebroen

Meldeklokke, det er den grå cylinder med klokkerne øverst som er placeret lige til venstre for vagthuset på det nederste billede. De var placeret på stationer, ved ledvogterhuse til betjente bomme samt nær Strandmøllebroen, se fotografiet fra 1904. De var en del af sikringssystemet og blev brugt til at melde at der var tog på vej, de var i brug på Kystbanen helt frem til 1973.



Bygninger til Rungsted Kyst Station der nu er nedrevet

Ildgodsbygning:

Syd for hovedbygningen, lige syd for det lille udhus, lå tidligere en træbygning som fungerede som Ildgodsbygning. Bygningen blev opført 1907 af H. Wenck og bestod nederst af en mørkegrå klinkebeklædning og øverst af rødmaledede brædder 1 på 2 opført på støbt sokkel. Der var hvidmalede småsprossede vinduer med mørkegrøn indfatninger, som afsluttedes med halvtagsbrædder på knægte, og to grønmalede porte og to grønne bræddebeklædte døre med sprosset lysindtag. Både døre og porte havde indfatninger ligesom vinduerne. Der var sadeltag beklædt med listedækket tagpap.

Bygningen er bevaret i adskilt stand så den evt. kan genopføres.

Kolonne- og pakhus:

Der lå også et kolonne- og pakhus syd herfor ude på rangerarealet som nu er revet ned. Det blev opført i 1909 og var også tegnet af H. Wenck. Bygningen ses til højre på billedet nedenfor der er fra 1971, dengang var der stadig fire spor gennem stationen og et intakt ranger sporareal. Tjenesteboligerne ses til venstre i billedet og i midten anes remisen.



Fremtidige planer for området

Der er planer om at bebygge området nær stationen ved at nedrive de fire tjenesteboliger A til D, se kortene side 8 og 9. Planerne for området fremgår af bilag 5.

Bilag, elektronisk

- 1 Bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men forventes nedrevet og ikke er en del af fredningsforslaget
- 2 Bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men ikke forventes nedrevet eller er omfattet af fredningsforslaget
- 3 Istandsættelsesforslag for Rungsted remise
- 4 Kulturmiljøet ved Rungsted Kyst Station, Susanne Koch, Hørsholm Kommune | 6. 2. 2005
- 5 Forslag til bebyggelse ved Rungsted Kyst Station, DSB Ejendomssalg, | 5. 6. 2005.
- 6 BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bygninger der indstilles til fredning
- 7 BBR oplysninger på andre stationer på Kystbanen som er fredet
- 8 BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bevaringsværdige bygninger som er en del af stationsmiljøet, men forventes nedrevet og ikke er en del af fredningsforslaget
- 9 BBR oplysninger, kortudsnit og Saveregistrering for de bevaringsværdige bygninger der ikke er indstillet til nedrivning og ikke indstilles til fredning
- 10 Ansøgning om fredning af Rungsted Kyst remise, Allan Just Møller, 3.12.2002

Kilder

- 1 Kystbanen 1897 – 1972, P. Thomassen, 1972
- 2 Banernes Bygning og Udstyrelse, Danske Statsbaner, 1965
- 3 Kunstindeks Danmark & Weilbachs kunstnerleksikon