

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Njalsgade 13, 2 & 3 sal, Postboks 447
1505 København V

København d. 12.12.2008.

Vedr. lokalplanforslag ”Otto Busses Vej”.

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Mange af de nedenstående oplysninger er fremsendt i et tidligere svar, men da dette er kommentarer til den offentlige høring, har museet valgt at sende dem igen, så offentligheden også får glæde af de mange fortællinger og oplysninger, som området rummer.

Københavns Bymuseum vil gerne rose lokalplanforslaget for, at have taget flere af museets kommentarer med. Især er det glædeligt, at de kulturhistoriske spor i området også nævnes som bevaringsværdige samt at der skal udarbejdes supplerende lokalplaner, såfremt delområde II påvirkes. Der er dog flere dele af forslaget, som museet har yderligere bemærkninger til.

Området omkring Centralværkstedet på Otto Buses Vej vidner om togdriftens betydning i det 20. århundrede og med sit enorme areal udgør området en by i byen. Med sine mange bygninger, grønne oaser og omfattende skinnet er Centralværkstedets område en opdagelsesrejse i dansk industrikultur i det 20. århundrede.

Den første jernbanestrækning blev åbnet i Danmark i 1847 på privat initiativ, men det gik hurtigt op for staten, at jernbanen var en samfundsmæssig nødvendighed. Det stod klart, at Danmark skulle forbindes på tværs og dette muliggjorde jernbanenettet. Jernbanen skulle således gøre Danmark til en sammenhængende nationalstat med København som økonomisk og handelsmæssig centrum over for de andre store industrinationer som England, Frankrig og Tyskland. Området blev udbygget i 1909 og er omgivet af Vasbygade, Dybbølsbro, Enghavevej samt skinnet langs Ingerslevsgade. Det 20. århundrede var en periode med meget fremdrift. Varer blev produceret og skulle fragtes vidt omkring og befolkningen benyttede i højere og højere grad togene som transportmiddel. Centralværkstedets op imod 1400 medarbejdere sørgede for vedligeholdelsen og reparationen af togene, men i dag er området mest en marke-



ring af en svunden tids arbejdsliv og hverdagskultur. Centralværkstedet udgør således den fysiske ramme for fortællingen om en tid, hvor industrialisering var i højsædet og hvor velfærdssamfundets grund blev lagt.

Et samlet kulturmiljø

Da Centralværkstedet åbnede i 1909 omfattede det flere værksteder, der hver havde sin funktion. Strømmen fik de fra et kraftcenter i midten af området. Her blev ligeledes produceret lys, damp og trykluft, som blev ledt ud til de enkelte værksteder gennem store rør, hvoraf flere stadig er synlige i dag.



Værkstedsbbygningerne var gensidigt forbundne af mere end 10 km skinner fordelt på 7 km normalspor og 3 km smalspor. En stor og to små skydebroer fordelt ved de større værkstedsbbygninger muliggjorde, at vogne og lokomotiver kunne flyttes parallelt mellem forskellige spor og værkstedsfunktioner. Alle bygninger indtil 1922 er sandsynligvis tegnet af arkitekten H.E.C Wenck, som også har tegnet Københavns Hovedbanegård og Østerport station. Hans karakteristiske bygestil er gennemgående for området. Bygninger, der er opført efter 1922, er formentlig tegnet af K. T. Seest, der afløste Wenck, som banernes over-

arkitekt. Hele området var afskærmet af et 2,5 hegn med portbevogtede indgange, hvoraf én stadig står i dag. Fysisk fremstår området således som en organisk helhed. I denne helhed indgår også en lille by af små gule rækkehuse, i folkemunde den såkaldte ”kineserby”, som blev bygget til medarbejdere. De enkelte bygningers historier bidrager således til en større fortælling om et moderne industriområde.

Kulturarvsstyrelsen anerkender ligeledes togdriftens betydning i den danske industrihistorie og har således udpeget jernbanestrækningen mellem København og Korsør, som ét af de 25 nationale industriminder. Det er ikke kun banen, der er udpeget, men også bygningerne langs banen. Centralværkstederne med de tilhørende funktionærboliger er, ifølge Kulturarvsstyrelsen, således en del af det 25. nationale industriminde.

Københavns Bymuseum indstiller til, at der bliver taget hensyn til, at alle områdets bygninger og eksteriør tilsammen udgør ét samlet kulturmiljø.

Nedenstående er de enkelte bygninger beskrevet

Sidst i svaret findes et oversigtskort fra bogen ”Af Banen!” af Lise Frandsen, 2008. Bygningernes nummerering følger bogens.

Bygning 1: Kontor- og magasinbygning (Obv 048¹)

Denne langstrakte bygning er fra 1908 og rummede kontorer for værkstedsledelse, maskinbestyrerne og regnskabsafdelingen. Senere kom der et kemisk laboratorium, atelier til lyskopiering, telefoncentral, lægeværelse samt en lejlighed til portneren. Bygningen er rytmisk opdelt i tre blokke, hvoraf den midterste er lidt tilbagetrukket i forhold til de andre og har også en lavere taghældning. Bygningen skiller sig ud fra de rå værkstedsbygninger og fortæller historien om, at det administrative personale havde andre forhold end arbejderne på værkstedsgulvet. Bygningen har høj fortællerværdi og kulturhistorisk betydning og er anerkendt for dette i lokalplanforslaget.



Bygning 2: Lokomotivværkstedet (Obv 037)

Bygningen fra 1907 er kendetegnende ved sin størrelse og sit shedtag, som gav arbejderne et ensartet ovenlys hele dagen.



Desuden er det et tidligt eksempel på en kombineret flade- og hallebygning². Taget er løftet i midten, da der skulle være plads til en stor løbekran, der kunne løfte de tunge lokomotiver.

¹ DSBs ejendomsregistrering

² En hallebygning er enlængede, treskibede bygninger med en bred port i gavlen og to halvdøre overfor hinanden på langsiderne.

I den store bygning blev damplokomotiver og senere andet lokomotivmateriel eftersat og repareret. Damplokomotiverne kom til et stort eftersyn hvert fjerde år og til et mindre hvert andet år. Et stort eftersyn kunne vare helt op til otte måneder.



Inde i bygningen er der en 10 meter lang skydebro, så man kunne flytte de store lokomotiver mellem de forskellige værkstedsfunktioner og spor.



I hele området kan man bogstavelig talt følge sporene fra det ene værksted til andet og se hvordan de enkelte værksteder afhang af hinandens ekspertise. Ved de store eftersyn blev alt skilt ad og de forskellige dele blev kørt til de respektive værksteder via smalsporene. Bygning såvel som dens inventar har således en særlig kulturhistorisk betydning og har derfor høj kulturhistorisk betydning og fortællerværdi og er også anerkendt som bevaringsværdig jf. lokalplanforslaget.



Flere af bygningerne indeholder grave. Disse gjorde det muligt at reparere bogier og undervogne.

Hængslerne der har holdt de oprindelige døre ses på billedet til venstre.



Trapperne bærer også præg af Wencks karakteristiske stil.

Bygning 3: Kedelsmedjen (Obv 232)

Sporene fra lokomotivværkstedet fører direkte ind i kedelsmedjen fra 1907. Lokomotiverne kunne via sporene køres fra lokomotivværkstedet til smedjen. Ved hjælp af en stor løftskran løftede man kedlerne af lokomotivet, så de kunne blive skilt ad, repareret og renset. Der er stadig et smalspor, som blev brugt til at fragte materiel rundt mellem værkstederne. Kedelsmedjen og dens inventar, så som smalsporene, er et karakteristisk eksempel på en hallebygning og har en særlig kulturhistorisk betydning, idet den illustrerer sammenhængen mellem de enkelte værksteder. Bygningen er anerkendt som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.



Bygning 4: Kraftcentralen (Obv 220)



Kraftværket er et af områdets mest centrale bygninger, herfra fik resten af værkstederne elektricitet, damp, trykluft, lys og varme. Strømmen blev ledt ud gennem ledninger, der lå i store rør.



I samme bygning havde man også et baderum til arbejderne med damprum, da mange ikke havde bad hjemme. Én gang om ugen havde arbejderne en halv times vasketid. Arbejdet på værkstederne var hårdt og beskidt, så der var rift om badetiderne sidst på dagen, da man så kunne gå ren hjem. Dampen blev leveret direkte fra kraftstationen. Medarbejderne havde dog også mulighed for at vaske sig i den ene ende af vognværkstedet, hvor der var indrettet et mindre vaskerum. Der findes stadig bade i bygningen, som er indrettet efter mere moderne forskrifter.



Kraftcentralen har en særlig kulturhistorisk betydning, idet den fortæller, hvordan området omkring Otto Buses Vej var selvproducerende på langt de fleste områder og uafhængig af andre leverandører i udførelsen af sin produktion og vedligeholdelse og har derfor stor kulturhistorisk betydning og fortælleverdi. Dette er også anerkendt i lokalplanforslaget.



Bygning 5: Kogehus (Obv 019)

Kogehuset er fra 1908. I kogehusene blev alle maskindelene rensed for olie og snavs ved kogning i sodalud. Maskindelene blev fragtet i små vogne, der blev skubbet på smalspor af arbejdsmænd. Denne bygning er det eneste af de to kogehuse, der er tilbage. Således er denne bygning den eneste, der kan fortælle om, hvordan de enkelte maskindele skulle renses og fragtes frem og tilbage mellem værkstederne og er derved en meget vigtig del af det samlede kulturmiljø og har således stor kulturhistorisk betydning og burde også benævnes som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.



Bygning 6: Elektrisk værksted (Obv 161, 162 og 231)



Denne bygning havde mange funktioner. I stuen lå således det elektriske værksted. Her lavede man fornyelser og udbedringer af akkumulatorbatterierne til den elektriske togbelysning. Bygningen helt til venstre er fra 1909/10, den i midten er fra 1949 og den til højre i billedet er fra 1924.



Gulvet var desuden belagt med asfalt, så det bedre kunne modstå svovlsyre.

På førstesalen blev der lavet sæder og gardiner til togene samt asbestmætter til isolering af lokomotivkedlerne.



På andensalen havde man presseningsværkstedet. Bygningerne er i deres sammenhæng bevaringsværdige, da de fortæller, om mange af de processer en togvogn eller lokomotiv skulle igennem, når disse skulle repareres eller vedligeholdes og hvordan centralværkstedet er blevet udbygget med tiden og endelig fortæller de historien om indførelsen af elektrisk togbelysning og hvilke nye værkstedsfaciliteter det krævede. Ifølge lokalplanforslaget er det kun de ældste bygninger, som er udpeget som bevaringsværdige, men bygningen i sin helhed burde anerkendes for sin kulturhistoriske betydning og fortælleverdi, da man ellers ”fjerner” dele af historien.

Bygning 7: Vognværkstedet (Obv 014)



Dette bygningsværk blev bygget i 1910 og fungerede som vognværksted. Her blev togvognene repareret. Togvognene skulle til et stort eftersyn hvert 14. år. I denne store bygning var der således både et maskinsnedkeri og et snedkerværksted. Man fik vognene frag-

tet ned til værkstederne ved hjælp af en 7,5 meter lang indvendige skydebro og senere ved hjælp af en kranbane. Den indvendige skydebro kunne fragte vognene ned til maskinsnedkeriet og snedkerværkstedet, som lå i den sydlige ende af værkstedet.

Inde i bygningen kan man se, hvor drejebænkene har stået, da der er trægulv under dem. Der er også lidt tilbage af det oprindelige gulv lagt med træklodser. Træklodserne gjorde gulvene mere skridsikre, da det kunne opsuge spildt olie. Man brugte endetræt, idet det bedre kunne opsuge det spildte olie. I dag er det meste af gulvet betonbelagt, men man stadig rundt omkring ane resterne af de forskellige gulvbelægninger.



Bygningen har, de for industribygninger, karakteristiske shedtage, som gav et roligt og ensartet ovenlys.

Billedet til højre viser endnu en af de mange grave, som værkstederne rummer for at man kunne komme til at reparere under vognene.

Arbejderne var underlagt andre arbejdsvilkår end vi er vant til i dag. Om vinteren var det svært at få varmet bygningerne ordentlig op og arbejderne forventedes at kunne udholde både det fysisk hårde arbejde, kulden, det høje støjniveau og den dårlige belysning. Desuden var det et mandsdomineret miljø, hvor det forventedes at man tog fat,



”handsker var for tøsedrenge”. Vognværkstedet rummede også lærlingeværkstedet. Det var eftertragtet at blive lærling på Centralværkstedet, da de via en turnusordning blev introduceret til flere værksteder og derved fik tilbudt en mere alsidig uddannelse, men som ny lærling var det vigtigt at kende sin plads og hurtigt lærer de uskrevne regler at kende.



Trappen er endnu et eksempel på Wencks gennemførte stil. Med sine mange detaljer skiller trappen sig ud fra de rå værkstedsbygninger

Denne markante bygning med sine store porte og den lange skydebro foran bygningen er i særdeleshed interessant, idet denne bygning fortæller meget om, hvordan man vedligeholdt og reparerede lokomotiver og

togvogne dengang, såvel som i dag. Bygningen såvel som dens inventar fortæller tilsammen en vigtig del af den samlede kulturhistoriske fortælling om Centralværkstedet og har stor kulturhistorisk betydning og fortælleværdi. Denne betydning er anerkendt i lokalplanforslaget, hvor bygningen er udpeget som bevaringsværdig.

Bygning 8: Grovsmedjen (Obv 020)



Mellem vognværkstedet og grovsmedjen var hjulgården. Her opbevarede man alle hjulene, deraf torvets navn. I grovsmedjen tog man sig bl.a. af vedligeholdelsen og reparationen af hjulene. Hjulene blev drejet af og hjulbandagerne blev varmet op og sat omkring hjulene. Bygningen har også været brugt som lager. Alt det grove smedearbejde blev lavet i dette værksted, som også fungerede som metalstøberi, så man kunne støbe værktøj til værkstederne. Også på dette område var Centralværkstedet i mange år selvproducerende. Netop dette gør bygningen interessant og har dermed stor kulturhistorisk betydning og fortælleværdi, som del af et samlet kulturmiljø og burde udpeges som bevaringsværdigt i lokalplanforslaget.

Billedet til højre viser hængslerne, hvor den oprindelige port har hængt.

Bygning 9: Trælager (Obv 601-609)



Nede bag æblehaven ligger en lille samling interessante træhuse, som minder om en gammel westernby. Træhuse-
ne skiller sig markant ud fra de andre murstensbyggerier i området og vidner om de delhistorier som området i sin helhed fortæller. Disse træhuse fungerer som trælager og har kulturhistorisk betydning og fortælleværdig, hvilket også er anerkendt i lokalplanforslaget. Opførelsesåret er ukendt.



Bygning 10: Jernmagasin (Obv 026)



Ved hjulgården ligger det gamle jernmagasin fra 1909. Her opbevarede man jern og grovere varer. Typisk for tidens brugs- og lagerbygninger har jernmagasinet hejsekviste og døre ud mod vejen.

Bygning 11: Malerværkstedet (Obv 005)



Bag den store skydebro ligger denne store bygning, som er et malerværksted fra 1922. Her malede man togene ved håndkraft. Senere, i takt med at man blev mere bevidst om arbejdssikkerhed og miljøhensyn fik man sprøjtekabiner, som gjorde malerarbejdet mere sikkert og effektivt. Loftets trækonstruktion er imponerende, men trænger desværre til en kærlig hånd.

I dag bruger Danmarks Jernbanemuseum bygningen til at istandsætte museums-tog.

Bygningen har stor kulturhistorisk betydning og fortælleværdi, idet den ligeledes fortæller om de mange funktioner Centralværkstedet havde. Den kulturhistoriske betydning skal derved også ses i sammenhæng med resten af Centralværkstedet. Den store skydebro går mellem vognværkstedet og malerværkstedet, det er derfor vigtigt, at malerværkstedet også udpeges som bevaringsværdigt i lokalplanforslaget. Skydebroen skal være tilknyttet to bygninger, for at den kulturhistoriske fortælling bliver tydelig. Det er både selve bygningerne, skinnerne fra de enkelte bygninger og bygningernes inventar, der udgør den kulturhistoriske

betydning og fortælleværdi og burde også benævnes som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.



Trappen på billedet er ligeledes karakteristisk for Wencks stil.

Bygning 12: Trykluftsværksted (Obv 018)



Her blev tryklufsbremserne repareret og efterset. Denne bygning ligger ud til hjultorvet og er fra 1923. Andetsteds i dette svar omtales lange, store jernrør, som ledte varme, lys, damp og trykluft ud til de enkelte værksteder. Denne bygning har et gennemgående rør igennem taget fra kraftcentralen til vognværkstedet – fra oven ser det ud som om, at bygningen ”hænger” i jernrøret. De tre bygninger og jernrøret fortæller på den måde kulturhistorie, da de viser, hvordan ikke bare de forskellige værkstedsfunktioner var afhængige af hinandens funktioner, men også hvordan de enkelte bygninger i bogstaveligste forstand hang sammen. Bygningen er også anerkendt for sin kulturhistoriske bygning i lokalplanforslaget.

Bygning 13: Lyntogs(løfte)hallen (Obv 017)



Dette er lyntogs(løfte)hallen og skiller sig ud ved sin lange og smalle form og sit karakteristiske tøndehvælv. Denne bygning kom til i 1939, da man begyndte at køre på tværs af Danmark med de nye trevogns- og firevognslyntog. Lyntogene var længere, fordi flere vogne skulle være på den samme bogie. En bogie er den del af skinnekøretøjet, hvori der er monteret hjulsæt. De lange tog gjorde, at det var nødvendigt med en hal, der kunne rumme de lange bogier, hallens udformning, skiller sig derfor ud fra de andre værksteders.

Den store hal er formentlig den første af den størrelse, som er udført i spændbeton. Hallen var meget kold at arbejde i, fordi den ikke var isoleret og havde jernvinduer. Denne lange hal er et glimrende billede på udviklingen indenfor togdrift og har således stor kulturhistorisk betydning, som er anerkendt i lokalplanforslaget.



Bygning 14: Hovedlager (Obv 028)



Dette hovedlager kom til i 1940. Dette blev brugt som ekstra lagerplads, da det gamle jernlager ikke længere var stort nok. Bygningen er derved en udbygning af jernlageret (bygning 10). Bygningerne havde således den samme funktion, men er opført meget forskelligt og de forskellige udtryk gør bygningerne interessante. Bygningen er også den højeste i området og fortæller historien om, hvor meget plads det krævede at vedligeholde den enorme togdrift. Bygningen har stor kulturhistorisk betydning og burde benævnes som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.

Bygning 15: Portvagt (Obv 001)



Denne bygning fortæller, at virksomheden var en lukket enhed, hvor der var en streng kontrol med, hvornår arbejderne kom og gik, således skulle arbejderne vise en passerseddel, hvis de forlod området indenfor arbejdstiden. Hele området var omkranset af et 2,5 meter højt hegn og signalerede, at dette var en lukket arbejdsplads, hvor uvedkommende ingen adgang havde. Denne bygning kan således berette om den industrialiserede arbejderkultur og har stor kulturhistorisk betydning og fortællerværdi.



Derfor glæder det også museet, at bygninger er udpeget som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.

Bygning 16: Akkumulatorværksted (Obv 100)

Bliver stadig brugt som akkumulatorværksted. Bygningen er fra 1951.



Bygning 17: Værkstedskontor eller rationaliseringsbygningen (Obv 031)



Dette er en af de nyere bygninger i området og er fra 1953. Denne bygning blev oprettet som rationaliseringskontor i forbindelse med rationaliseringer i starten af 1950'erne. Senere blev der indrettet laboratorium, hvor man blandt andet efterprøver dieseloliens kvalitet. Denne bygning er kendetegnende for sin tid, idet 1950'erne groft sagt er rationaliseringens årti. Det er således sigende, at man på denne tid har haft et rationaliseringskontor. Denne bygning har kulturhistorisk betydning og fortælleværdi og burde også benævnes som bevaringsværdig i lokalplanforslaget.

Skydebroen



I området ligger der flere skydebroer. Den største ligger foran det gamle vognværksted. En skydebro er en sideforskydende skinnebåret platform, som bruges til at fragte lokomotiver og togvogne på tværs mellem parallelle spor og værkstedfunktioner. Dette er en teknik, som stadig bruges i dag. Skydebroen er meget lang og kunne rumme mange vogne og et bevis på, hvor stor og driftig virksomheden var i sin storhedstid. Skydebroen er særegen for området og rummer, i sammenhæng med vognværkstedet og malerværkstedet, kulturhistoriske betydning og fortælleværdi og burde udpeges bevaringsværdig i lokalplanforslaget.



Område 1: Askekassen



Lige op ad skinnerne ligger en mindre bygning, som går under øgenavnet kirken. Navnet skyldes bygningens udformning og havde altså ikke et religiøst formål. Bygningen husede før i tiden kobbersmeden, men blev senere brugt til kontorer og opbevaring. Tæt på ”kirken” står tre store oliesiloer. Disse blev bygget, da togene begyndte at køre på diesellole i stedet

for kul og damp. Centralværkstedet havde altid diesellole på lager, så man kunne holde driften kørende. Hele dette område, hvor der er flere mindre bygninger gik under navnet Askekassen³. Bygningerne, såvel som siloerne har kulturhistorisk betydning og fortællerværdi og burde benævnes som bevaringsværdige i lokalplanforslaget.



³ Askekassen betegner den kasse, hvor asken falder i gennem, når kullene brænder. I enderne af askekassen er der nogle spjæld, der sørger for, at der kommer frisk³ luft til forbrændingen.

Område 2: Den gule by ”Kineserbyen”



Denne samling af små gule rækkehuse blev bygget til medarbejderne på hjælpevognen. Hjælpevognen er en beredskabsvogn, som rykker ud, hvis der sker en afsporing eller en ulykke i Danmark. Medarbejderne havde bopælspligt på Otto Buses Vej, så de hurtigt kunne rykke ud. På den måde sikrede man, at forsinkelserne på banen var begrænset.



I dag har medarbejderne ikke bopælspligt, men de skal bo inden for en rimelig afstand, så de kan være på arbejde inden for tyve minutter. Den gule by består i dag af ca. 30 mindre rækkehuse med tilhørende have og to større mesterboliger. Størrelsesforskellene på husene vidner om hierarkiet, der var mellem medarbejderne. Området har således stor kulturhistorisk betydning og fortælleverdi. Dette er anerkendt i lokalplanforslaget.

Område 3: Godsbanegårdens Remise



Vandtårnet er fra 1903 og lokomotivremiserne er fra samme år. Oprindeligt havde dette værksted plads til 44 lokomotiver og rummede også en indvendig skydebro. Dette værksted havde ansvaret for de lokomotiver som var i drift, men havde behov for mindre reparationer, hvor Centralværkstedet tog sig af de større reparationer og vedligeholdelse. Lokomotiverne var stadig varme, når de kom ind på lokomotivremisen og i forbindelse med reparationen testede man flere gange motoren og derfor var der en masse røg. I loftet ses store udluftningskanaler, der gjorde, at arbejderne kunne holde ud at arbejde i de røgfylde lokaler. Remisen blev udvidet i 1908 og igen i 1958. Den midterste sektion er den ældste remise fra 1903. Tilbygning til højre er af nyere dato. Den samlede bygningskrop er interessant, idet de tre funktionsbygninger er bygget med mange års mellemrum, men bygget til samme funktion. Derfor burde hele bygningen være udpeget som bevaringsværdig i nærværende lokalplanforslag.



Til området hører også et dobbeltvandtårnsbygning fra 1903, bygningen fik sit andet vandtårn i 1908. I området findes der en etagebygning fra 1908. Bygningen rummer opholdsværelser samt badeværelser og toiletter, som i sin tid stod til rådighed for det kørende personale. I dag hænger Godsbanegårdens Remise og Central-

værkstedet sammen administrativt, men før i tiden var det to vidt forskellige arbejdspladser, hvor man ikke bevægede sig fra det ene til det andet uden sin mesters tilladelse.

Alle områdets bygninger vurderes således til at være af kulturhistorisk betydning og fortællerværdi, da de alle indgår i den større kulturhistoriske fortælling. Alle bygninger burde derfor anerkendes som bevaringsværdige i lokalplanforslaget.

Ikke bygningsmæssige bevaringsværdier

Mellem kraftcentralen og flere af de andre værksteder hænger stadig kraftledninger. Disse var lange, store jernrør, som ledte varme, lys, damp og trykluft ud til de enkelte værksteder.



Hele området er præget af Centralværkstedets arbejdsgang. Smalspor såvel som de større spor kan ses overalt i området. Sporene blev brugt til både at flytte de store togvogne og lokomotiver rundt mellem de forskellige værkstedsfunktioner og smalsporene blev brugt til at bringe materiel ind og ud. Meget materiel var tungt og nemmere at skubbe end at løfte og smalsporene udgjorde på den måde en effektiv løsning. Det er glædeligt, at lokalplanforslaget også medtænker de kulturhistoriske spor, som bevarings-

værdige. Museet vil derfor gerne opfordre til, at disse bliver aftegnet på kortet over bevaringsværdig bebyggelse.

Nede ved trælageret findes en grøn oase, som grundet sine mange æbletræer blot kaldes Æblehaven. Haven står med sine mange æbletræer i kontrast til de store og rå værkstedsbygninger, som dominerer området.



Bygning 19: Omformerstationen



Ved siden af den gule by ligger omformerstationen fra 1933. Omformerstationen leverer strøm til S-togene. Strømmen får den fra H.C. Ørsteds værket og på stationen omformer den strømmen til 1500 volt, som er det antal volt S-togene kører på. Bygningen ligger lige ved siden af ”Den Gule By” og fortæller historien om udviklingen inden for tog-drift. Denne bygning har, ifølge Københavns Bymuseum, kulturhistorisk betydning og fortællerværdi og burde anerkendes som sådan i lokalplanforslaget.

Himmelekspressen

Himmelekspressen er et herberg for mænd. Det ligger ud til Vasbygade ved siden af Fredskoven. Himmelekspressen drives på privat og frivillig basis og udgør en af de muligheder, som hjemløse mænd i København har for at få en seng, et bad og et måltid mad. Den lille, hvide bygning med sit sorte tag er formentlig fra 1960’erne og der bedes tages hensyn til, at dette sted forbliver et helle for Københavns udsatte. Selvom denne bygning ikke hører til Centralværkstedet, så er bygningen bevaringsværdig, idet den fortæller historien om, at flere og flere mænd blev hjemløse og at der derfor måtte oprettes væresteder, hvor private såvel som staten tog hånd om disse udsatte

mænd. Ifølge lokalplanforslaget er det muligt, at Himmeleक्सpressen skal flyttes. Dette kan museet godt se nødvendigheden i og har ingen yderlige kommentarer.

Banedanmark

Det har desværre ikke været muligt for os, at komme ind og se nærmere på bygningerne i dette område. Dog vil museet gerne rose lokalplanforslaget for, at have udpeget en bygning i området. Museet så gerne at de rør, som går fra ind og ud af bygningen og videre til H.C. Ørstedsværket til den ene side ned i jorden til den anden side og som formentlig leder damp også bliver udpeget som bevaringsværdige.

Arkæologisk interesse

Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling har følgende kommentarer.

Under henvisning til museumslovens § 23 skal museet meddele følgende:

Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling har foretaget arkivalsk kontrol af arealet, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret til Metroen skal ligge.

Den arkivalske kontrol afslørede ingen kendte arkæologiske forekomster på det af arbejderne berørte område. På denne baggrund skønner museet ikke, at der er arkæologi i området.

Dette udelukker dog ikke, at der ved arbejdet kan dukke væsentlige arkæologiske forekomster op. Såfremt dette sker, skal Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling kontaktes omgående. Skulle dette ske, foretages den arkæologiske undersøgelse ikke for byherres regning.

Københavns Bymuseum tager derfor forbehold for resultatet af den arkivalske kontrol og henviser til Lov 473 af 7/6-2001 §27 stk. 2.

For den øvrige del af lokalplansområdet gælder, at Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling ønsker at blive orienteret, når der foreligger projekter om bebyggelsen, således at der kan tages stilling til, hvorvidt det enkelte bygningsprojekt vil kræve en arkæologisk undersøgelse eller et tilsyn. Arkæologisk afdeling ønsker derfor, at følgende pasus indgår i lokalplanforslaget:

”Arbejder, der forudsætter udgravning af grund, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til lov om museer mv. § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes, således at behovet for en forundersøgelse eller et arkæologisk tilsyn kan vurderes med henblik på at imødegå påbud om midlertid standsning af arbejdet.”

Afsluttende kommentarer

Som det fremgår af ovenstående vurderer Københavns Bymuseum at området har stor kulturhistorisk betydning, idet Centralværkstedet med sin størrelse og funktionalitet er et af de første bud på en moderne statsligt industriområde, som den dag i dag vidner om togdriftens betydning i det 21. århundrede. Bygningerne rummer en autencitet, hvori man kan aflæse et samfundsbillede, idet de er et vidnesbyrd om datidens materialer og teknologi og giver dermed et enestående tidsbillede. Hele arealet er bygget op omkring banelegemets struktur og dermed afspejles områdets funktion i områdets struktur. Alle ovenstående bygninger og arealer har således en særlig kulturhistorisk betydning og bør ses i sin sammenhæng frem for i sin enkelthed. Derfor burde lokalplanforslaget argumentere for, hvorfor enkelte bygninger er udpeget som bevaringsværdige, mens andre ikke er. Museet finder, at flere af de ikke-udpegede bygninger er absolut bevaringsværdige og vil gerne høre begrundelsen for lokalplanforslagets tegning nr. 3 over bevaringsværdig bebyggelse.

I lokalplanforslaget henvises der til de tidligere SAVE-registreringer, de såkaldte bydelsatlas. Københavns Bymuseum vil gerne gøre opmærksom på, at disse ikke er ajourført. De tidligere SAVE-registreringer var en sammenlægning af arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier, men dette er to forskellige parametre og burde vurderes særskilt. Dette er der taget højde for i de nye SAVE-registreringer (Visuelt Bygningsregister), som Københavns Bymuseum, i samarbejde med Center for Bydesign, har udført i udvalgte områder de seneste år. Læs mere på:

<http://www.planogarkitektur.kk.dk/Arkitektur/Bygningsregistrering.aspx>

Da de to kort på henholdsvis side 6 og 24 ikke stemmer overens, forstår museet ikke, hvorfor henvisningen til SAVE-registreringen findes i lokalplanforslaget.

Lokalplanforslaget har udpeget tre såkaldte kulturområder, som er vist på tegning 4. Bymuseet vil gerne have uddybet, hvad der menes med betegnelsen kulturområder. På side 18 i lokalplanforslaget står kulturområderne beskrevet under ”ubebyggede arealer”, men på tegningen er bygningernes område I skraveret. Det burde uddybes, hvad der menes med kulturområder og hvad det har med kultur at gøre samt hvorfor netop disse tre områder er udpeget som et sådant.

I tidligere kommentarer har vi medtaget ”Det Gule Palæ”, men i nærværende lokalplanforslag er bygningen tilsyneladende uden for lokalplanområdet.

Københavns Bymuseum er glade for at oplysningerne fremsendt i et tidligere svar har været brugbare for det videre arbejde med lokalplanen. Vi ville være taknemmelige for, hvis der kort henvises til Københavns Bymuseum i lokalplanforslaget.

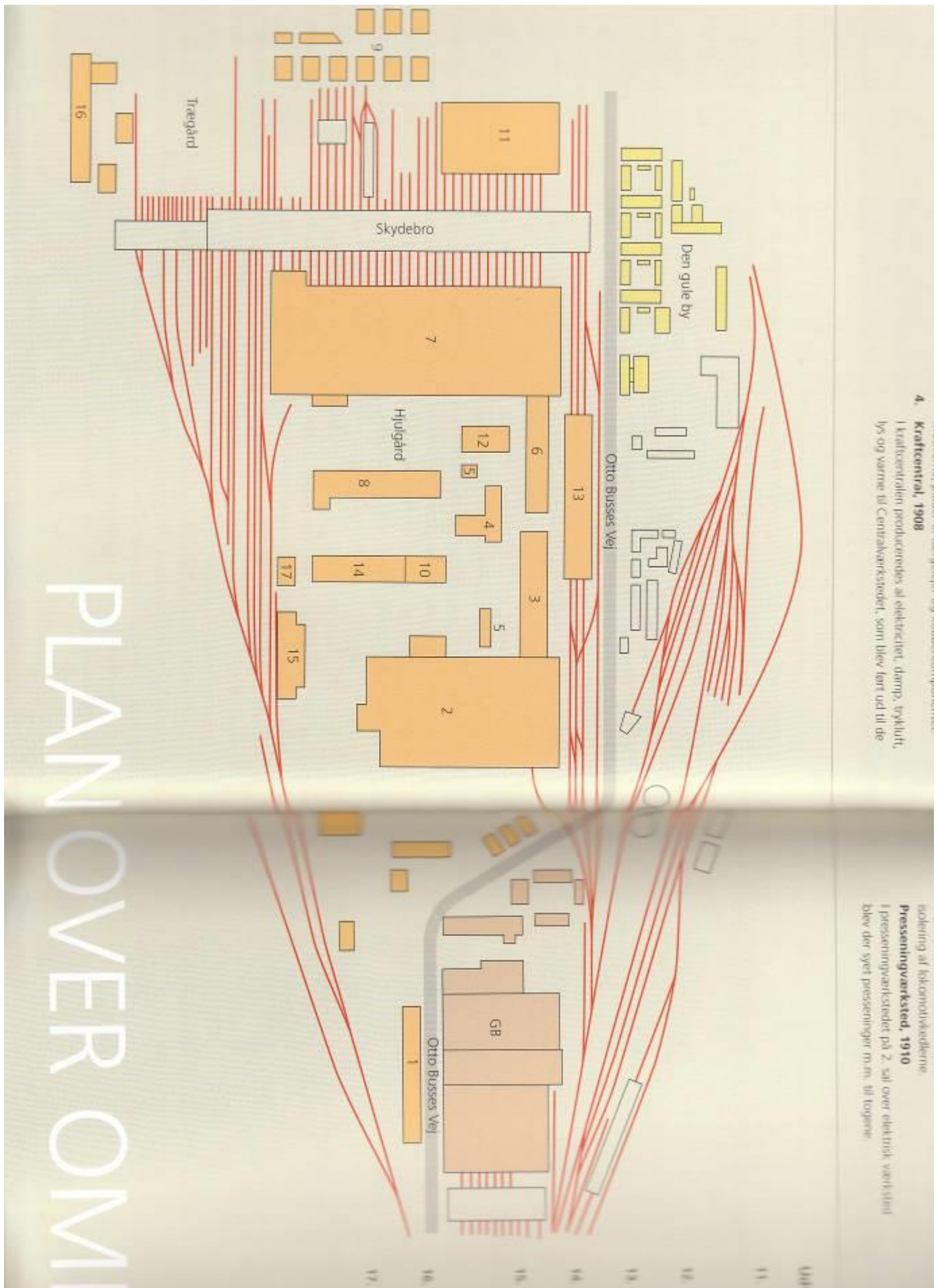
Med venlig hilsen

Inger Wiene
Museumsinspektør
KBH Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
tlf. 3328 4205

Stefanie Høy Brink
Stud.mag
KBH Bymuseum
etnologi@kff.kk.dk
tlf. 3328 4202

Niels Grumløse
Museumsinspektør
KBH Bymuseum
nielsg@kff.kk.dk
tlf. 3328 4216

Plan over området. Fra *Af Banen!* Lise Frandsen, 2008. Side 12-13.



4. Kraftcentral, 1908

I kraftcentralen produceredes al elektricitet, damp, trykluft, lys og varme til Centralværkstedet, som blev ført ud til de

isolering af økonomiskeleddene

Presseingværksted, 1910

I presseingværkstedet på 2. sal over elektrisk værksted blev der trykt pressemønstre m.m. til togene.

Litteratur

Astrup Frandsen, Lise (2008): *Af Banen!* Københavns Bymuseum skrifter nr. 8 og Dansk Jernbane-Klub

Centralværkstederne – et projekt om fredede industribygningers fremtidige anvendelse. Miljø- og energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, 1997

Industrisamfundets Kulturarv. Regional indberetning af industriminder i Københavnsregionen i henhold til Kulturarvsstyrelsens brev j. nr. 2003-300-0001 i forbindelse med satsningsområdet "Industrisamfundets Kulturarv". Rapport udarbejdet af Arbejdermuseet, Københavns Bymuseum, Nationalmuseet, Kroppedal, Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Københavns og Frederiksberg Kommuner, Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Københavns Amt.

Situationsplan af Centralværksted i Kjøbenhavn for Statsbanernes Maskinafdeling. København november 1905. Afskrevet af Erik Gregersen. Afskrift er fra DSB arkivmateriel.

Statsbanernes nye centralværksteder. Foredrag d. 13. januar 1910 i Teknisk Forening af Ingeniør P.N. Holst. I fagbladet Ingeniøren, 1910

Thostrup, Sven (1989): Holmen og Orlogsværftet. I: Bo Bramsen (red.) *København før og nu – og aldrig.* Palle Fogtdal

Nielsen, Niels Jul (2007): Jernbanen København-Korsør. I: *Industri, industri 25 stk. dansk kulturarv.* Gads Forlag.

FOTOS: Københavns Bymuseum