

Bydelsatlas Kgs. Enghave

Plandirektoratet
Rådhuspladsen 77
1550 København V



Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993

Miljøministeriet
Skov- og Naturstyrelsen 

i samarbejde med Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

Forord	2
Indledning	3
Bebyggelse og landskab	4
Bydelens historiske udvikling	6
Bevaringsværdige sammenhænge	8
Dominerende træk	10
Bebyggelsesmønstre	15
Byarkitektoniske elementer	23
Bydelens bygninger	28
Bygningernes bevaringsværdi	32
Bevaringsplanlægning	39
Litteraturliste	40
Signaturforklaring	40

Kgs. Enghave

Bydelsatlas

Plandirektoratet
Rådhuspladsen 77
1550 København V

Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1993

Miljøministeriet
Skov- og Naturstyrelsen 

i samarbejde med Københavns Kommune

Forord

By- og bygningsbevaringsarbejdet blev pr. 1.1.1993 overført fra Planstyrelsen til Skov- og Naturstyrelsen. Kongens Enghave Bydelsatlas er således resultatet af Skov- og Naturstyrelsens kortlægning og registrering af bevaringsværdier i Kongens Enghave.

Bydelsatlasset beskriver de bevaringsværdige arkitektoniske sammenhænge, som kan iagttages i bydelen, samt de særlige historiske og topografiske forhold, der har præget bydelens tilblivelse. Herudover er bygningernes bevaringsværdi angivet på kortudsnit.

Arbejdet med at registrere bevaringsværdier i bygninger og bymiljøer blev indledt i 1987. Nu 6 år senere, er der udgivet en hel serie kommune- og bydelsatlas, der hver giver en kortfattet oversigt over bevaringsværdierne i de enkelte kommuner, og i København de enkelte bydele.

Kongens Enghave Bydelsatlas er et led i rækken af atlas over de københavnske bydele. Atlasserien vil omfatte hele Københavns Kommune i 11 bind, og afsluttes i 1996 med et samlet atlas for hele kommunen. Hidtil er der udgivet bydelsatlas for Vesterbro, Bispebjerg, Østerbro og Amager.

Hensigten med registreringen er først og fremmest at give borgere, planlæggere og politikere overblik over, og dermed mulighed for at vurdere, hvilke arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter, der bør værnes om.

Herudover er det ønskeligt, at bydelsatlasset indgår som en del af forudsætningsmaterialet for den kommunale planlægning.

Arbejdet med dette bydelsatlas blev indledt i efteråret 1992 med en forundersøgelse udarbejdet af arkitekt Benny Bøttiger. Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune har

under ledelse af arkitekt Kirsten Mølgaard foretaget registrering af bygninger og bymæssige værdier. I registreringen deltog arkitekterne Carsten Becker, Birgit Brøndum, Haile Tedla og Hans Henrik Hovgård. Københavns Kommunes Direktorat for Fysisk Planlægning har udarbejdet en del af baggrundsmaterialet for atlasset.

Arkitekt Jørn Kjærsgaard, arkitektfirmaet Ib Andersen & Juul Møller, har redigeret, skrevet teksten og stået for den grafiske tilrettelægning. Sten Lange har fotograferet. I Skov- og Naturstyrelsen har cand. mag. Hannelene Toft Jensen været ansvarlig for arbejdet.

I hele arbejdsperioden har der været nedsat en følgegruppe, som løbende har vurderet resultaterne og iøvrigt har medvirket med rådgivning og inspiration undervejs.

Følgegruppen bestod af Richard Hans og K.E. Clemmensen, Lokalthistorisk Arkiv for Kongens Enghave, Kirsten Reinhold Pedersen, Frederiksholms Bibliotek, Ole Boesen, Karens Minde, Aage Byrgesen, Sydvestkvarterets Lokalfåd, Vagn Smed og Flemming Romme, Sydvest Folkeblad, Mette Bruun Beyer, Københavns Bymuseum, Jørn Lovmand, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Freddy Avnby, Byfornyelsesselskabet København s.m.b.a., Lisbet Sloth, SBS-Byfornyelse, Jytte Toft, Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune, Michaela Brüel, Margrete Bech og Eva Gleerup, Københavns Kommunes Direktorat for Fysisk Planlægning, som alle takkes for deres medvirken.

Karen Westerbye-Juhl

Karen Westerbye-Juhl
Direktør
Skov- og Naturstyrelsen

Otto Käsner

Otto Käsner
Stadsarkitekt
Københavns Kommune



Registreringsholdet samt følgegruppen, der har medvirket under arbejdet med Kongens Enghave Bydelsatlas, fra venstre: Carsten Becker, Birgit Brøndum, Jørn Lovmand, K.E. Clemmensen, Margrete Bech, Richard Hans, Mette Bruun Beyer, Kirsten Mølgaard, Freddy Avnby, Lisbet Sloth, Michaela Brüel, Benny Bøttiger, Haile Tedla, Hannelene Toft Jensen, Hans Henrik Hovgård, Jørn Kjærsgaard, Aage Byrgesen og Vagn Smed.

Indledning

Som boligområde er Kongens Enghave udbygget i perioden fra 1908 frem til 1950'erne. Også Vesterbro, Nørrebro og Østerbro blev udbygget over en 40 års periode og i lighed med disse bydele har Kongens Enghaves korte udbygningsperiode skabt en homogen bygningsmasse, præget af sin tids arkitekturidealer. Kongens Enghaves bystruktur er domineret af få, store byelementer: Etageboligområderne omkring Mozartsvej-Borgbjergsvej, Bavnehøj kvarteret, Vestre Kirkegård, Sydhavnens erhvervsområder og det store, åbne område i sydvest med Karens Minde, haveforeningerne og Tippen. Bydelens indkøbsstrøg er beliggende langs Mozartsvej-Borgbjergsvej. Stort set alle bydelens boligområder er opført efter samlede bebyggelsesplaner, så der er i høj grad tale om en planlagt bydel. Mod vest grænser bydelen op til et af Københavns største grønne områder - Valbyparken og Valby Idrætspark.

Bydelen opdeles af baneforbindelser og de store indfaldsveje til storbyen: Ellebjergvej-P. Knudsens Gade og Sjællandsbroen-Sydhavnsgade-Vasbygade, den sidstnævnte også kaldet centrumforbindelsen. Set fra de store indfaldsveje præges indtrykket af bydelen især af Sydhavnens store industriområder, der på trods af punktvis fornyelser udsender signaler om stagnation, og mange steder fremtræder med en øde og forblæst karakter.

Trafikudviklingen har sat sit præg på boligmiljøet omkring indfaldsvejene. De store veje er flere steder blevet udvidet på forhavernes bekostning, og trafikintensiteten får vejene til at fungere som barrierer. På trods heraf rummer Kongens Enghave mange bykvaliteter. Bevæger man sig væk fra de store veje, kommer man til en række varierede og karakterfulde byområder, hvoraf flere skal fremhæves: Vestre Kirkegård, der med sine alléplantninger fremtræder som et stramt og markant grønt anlæg; det velplanlagte Bavnehøj kvarter med skole, institutioner og brandstation; funktionalistiske karrébebyggelser i Musikbyen; Sjælør Boulevard som et bredt parkstrøg med forbindelse til Karens Minde og til det store, ubebyggede område mod syd; haveforeninger med charmerende kanal- og sømiljøer; Fiskerhavnen med et næsten idyllisk, maritimt miljø; de grønne områder ved Kalvebodløbet samt den fligede kystlinie med Teglværkshavnen og Frederiksholmløbet.

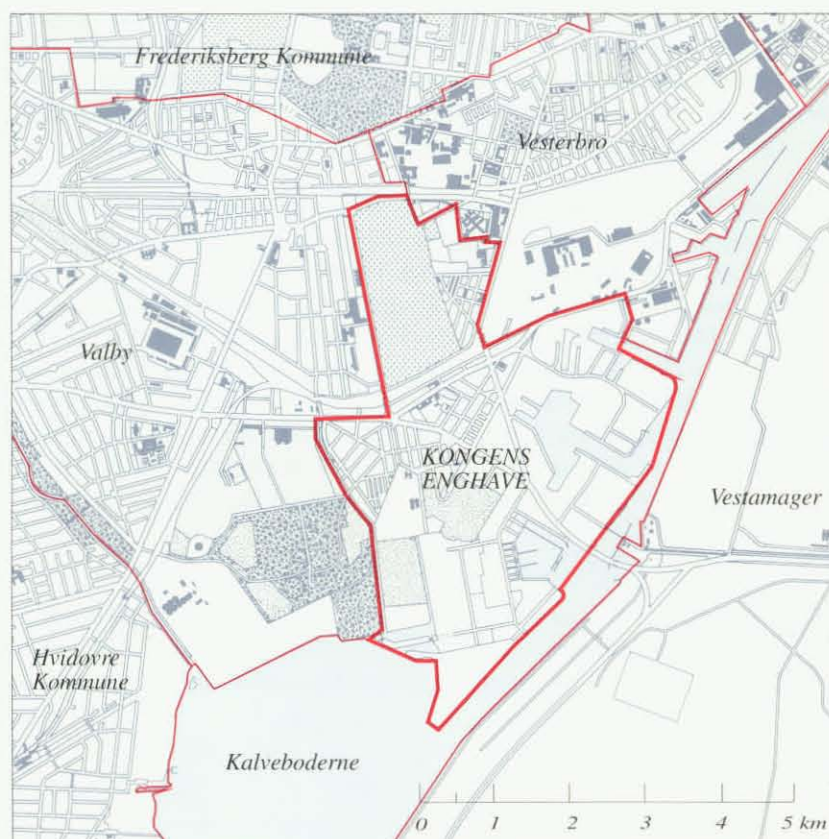
I forbindelse med etablering af Øresundsbroen, er der planlagt to nye baner, der vil passere Kongens Enghave: Jernbanen for persontog fra Københavns Hovedbanegård til Lufthavnen og videre til Sverige følger først DSB's arealer til Sydhavn Station. Herefter løber banen langs Sydhavnsgade og krydser Kalveboderne på en lav bro syd for Sjællandsbroen. Umiddelbart før krydsningen af Kalvebodløbet flettes sporene sammen med en anden bane, der anlægges først og fremmest til godstog. Godsbanen løber fra de eksisterende spor i Vigerslev under Gammel Køge Landevej og langs Valby Idrætspark frem til Kalvebodløbet.

Kommuneplanen åbner mulighed for en udbygning af den sydlige del af Kongens Enghave med bl.a. nye boliger på Karens Minde-arealet og arealerne syd herfor.

Kortlægning af bevaringsværdierne

Baggrunden for bydelsatlasset har været en omfattende registrering af bebyggelsen i Kongens Enghave. I sommeren 1993 gennemførtes en kortlægning og fotografering af alle bygninger opført før 1950. Vurderingen af de konkrete forhold er således foretaget på stedet, og resultaterne er indført på skemaer. Vurderingen af det enkelte hus er foretaget ud fra en række kriterier: Arkitektonisk, kulturhistorisk og miljømæssig værdi, originalitet og tilstand. Til brug for lokalplan- og byggesagsadministrationen er vurderingerne udført i en skala fra 1-9, mens der i dette atlas er vist oversigtlige kort i tre kategorier: Høj bevaringsværdi, middel bevaringsværdi og lav bevaringsværdi.

Skemaer, kort og fotografier samt den foretagne overførsel af bygningsvurderingen til EDB deponeres hos kommunen til brug for den kommu-



Kongens Enghaves geografiske afgrænsning i Københavns Kommunes kommuneplan. Mål 1:50.000.

nale planlægning og sagsbehandling. Sideløbende med kortlægningen af bebyggelsen er der foretaget analyser af de bymæssige kvaliteter. De bymæssige kvaliteter beskrives og vurderes efter følgende kriterier: Topografi, historie og arkitektoniske kvaliteter.

Kortlægning af bydelens byplanmæssige træk og registreringen af de enkelte bygninger er to uafhængige vurderinger, som kan medføre, at bygninger i den ene sammenhæng - den byplanmæssige - kan være fremhævet for deres byarkitektoniske kvaliteter, men ikke er det som enkeltbygninger. Det omvendte vil også ofte være tilfældet. Afvejningen af, om en bygning bør bevares eller udskiftes med en nybygning, afgøres ikke i kortlægningen og registreringen. Resultaterne af de udførte vurderinger bør derimod indgå i de kommunale overvejelser under planlægningsprocessen og i byggesagsbehandlingen.

Beskrivelsen giver et samlet billede af bydelens hovedtræk og er opdelt i tre niveauer: Dominerende træk, bebyggelsesmønstre og byarkitektoniske elementer. Under dominerende træk beskrives bydelens vigtigste strukturskabende elementer og de arkitektoniske hovedtræk. Under bebyggelsesmønstre beskrives karakteristiske bebyggelser og under byarkitektoniske elementer beskrives bydelens pladser, karakteristiske gade- og stiforløb m.v.

Hvordan kan atlasset bruges?

Kongens Enghave Bydelsatlas indeholder kun et udvalg af de kort og registreringer, der er udarbejdet i forbindelse med kortlægningen, og atlasset viderebringer således kun registreringens hovedresultater. Der redegøres for bydelens hovedtræk og de byarkitektoniske sammenhænge, og hvilke bygninger, der har fået tildelt en høj, middel eller lav bevaringsværdi. Den enkelte ejendomssejer kan se på oversigtskortene, side 32-38, hvorledes ejendommen er vurderet, Københavns Kommune kan bruge atlasset som støtte i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen samt byggesagsbehandlingen, og beboerne kan bruge atlasset som en vejviser i bydelens bygningshistoriske forhold og i de by- og bygningsmæssige kvaliteter.

Bebyggelse og landskab

Kongens Enghave har i perioden fra 1850 til 1950 ændret karakter fra et oprindeligt, sparsomt bebygget landbrugsområde, over et landskab præget af udnyttelsen af de rige forekomster af ler og kalk i perioden 1870-1918, til en næsten fuldt udbygget bydel i 1950'erne med trafikanelæg, store bolig- og industriområder, institutioner og grønne områder.

Kongens Enghave ligger på en del af en moræneflade, der blev dannet af Øresundsgletscheren under den sidste istid. Inddæmninger og opfyldninger med bl.a. en stor del af storbyens renovation har siden 1850'erne næsten fordoblet bydelens areal. Bydelen rummer tre forskellige terræntyper. Mod syd findes det flade, inddæmmede område med afvandskanaler og havnebassiner. Mellem den oprindelige kystlinie og Køge Bugt-banen er landskabet en del af en lav bakkeø, hvis højeste punkt er beliggende i ca. 5 m's højde ved Mozarts Plads. Området nord for banelinien er en del af Valby Bakkes sydskråning, der inden for bydelen stiger jævnt mod nord til en højde på 21 m.

Det oprindelige landskab

Enghaveområdet lå isoleret på overgangen mellem Valby og København. Der har aldrig været nogen egentlig landsby i området. Det antages, at området har været bebygget og dyrket i 1400-tallet, for senere

udelukkende at blive udnyttet som engareal. Kong Frederik d. III indløste »Valby Birks Enghave« i 1653, og området var i kongehusets besiddelse frem til 1795, hvor det blev udstykket i 22 parceller. Herefter blev området spredt bebygget med udflyttergårde og en del lystgårde. De to største gårde var Frederiksholm og Larsensminde.

Kystlinien forløb lige syd for Vestre Kirkegård, hvor nu banelinien er placeret. Kystlandskabet var overvejende sumpede strandenge. Enghavevej var hovedforbindelsen til København.

Bydelens kontakt til landskabet

Kongens Enghave grænser mod vest op mod et af hovedstadens største rekreative arealer - Valbyparken og Valby Idrætspark. Vestre Kirkegård, Bavnehøj Idrætsanlæg, de mange kolonihaveområder, de opfyldte, ubebyggede arealer mod syd - kaldet Tippen - og beliggenheden ved Sydhavnen tilfører bydelen et grønt og åbent præg. Bydelens boligområder er i nogen grad afskåret fra havnen af de store, sammenhængende industriområder. Kun de ovenfor nævnte opfyldte arealer mod syd skaber en grøn forbindelse til kysten. Herfra er der udsigt mod storbyens fikspunkter - tårne og spir m.v. - og Amagers grønne kystlinie.



Luftfoto. Tippen set fra syd. I baggrunden ses Enghave Kanal og Haveforeningen Musikbyen.

Landskabsisometri med overdrevne højder. Illustrationen viser tydeligt de karakteristiske elementer i Kongens Enghaves landskab:

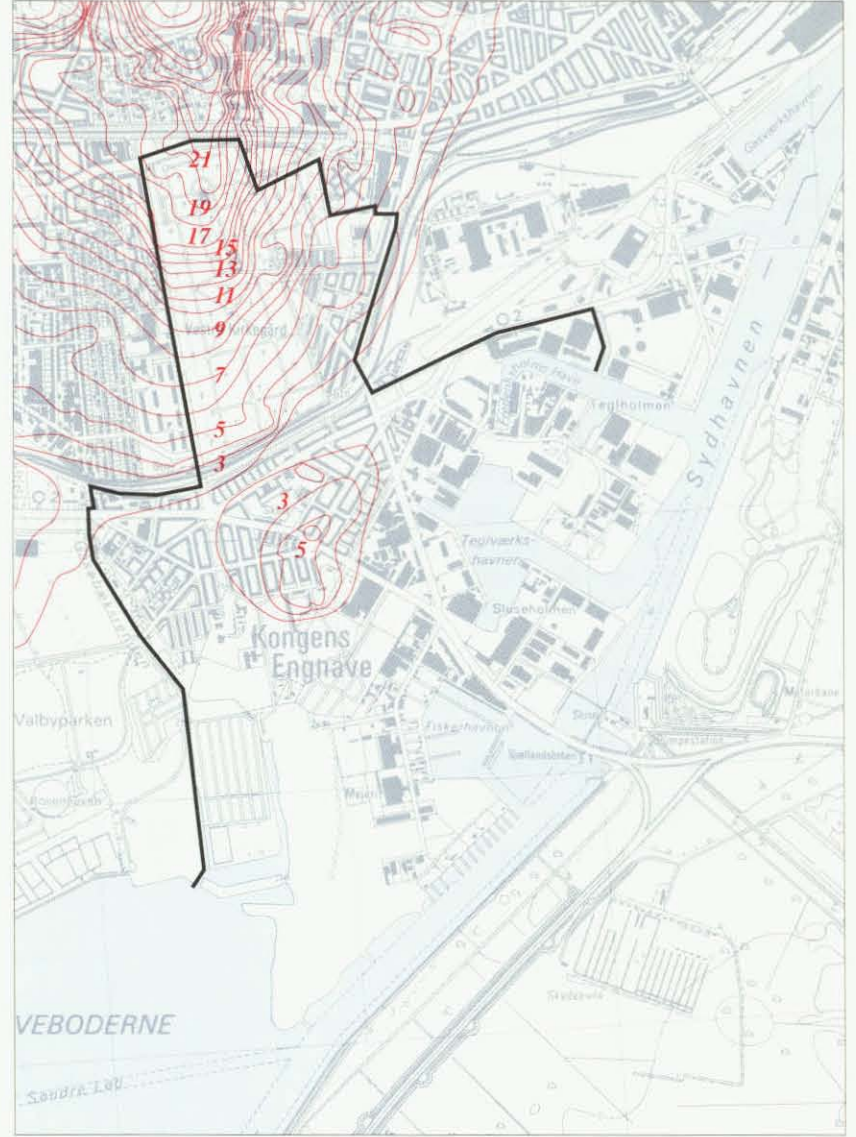
Det sydlige inddæmmede område med kanaler og havnebassiner,

Den lave bakkeø mellem den oprindelige kyst og banen

Valby Bakkes sydskråning.



Terrænform og gadenet. Kurver er vist med 3 m's højdeforskel.



Kongens Enghaves terrænform år 1850 indtegnet på et nutidigt geodætisk kort. Der er 1 m's højdeforskel mellem kurverne. Mål 1:30.000.

Tippen med Valby Gasbeholder i baggrunden.



Enghave Kanal ved Haveforeningen Musikbyen, set mod nord.



Bydelens historiske udvikling

Kongens Enghave har en righoldig lokalhistorie. I denne sammenhæng fremdrages imidlertid kun de historiske forhold, der har haft betydning for bymønsterets udvikling. Ved udgravninger har man konstateret at Kongens Enghave har været bebygget allerede i Ertebølle-tiden. Kongens Enghave er første gang omtalt i 1532, hvor Kong Frederik d. I skriver til Mester Fadder Bøssesløber om hans pligt til at vedligeholde kongens højbjergningsområde. Dette arbejde varetog Valbybønderne. I 1695 var der ved halvøen Sjælør et færgested, som gav forbindelse til Amager. Herfra drev man fiskeri og sælfangst. Sjælør betyder »Sælhundehalvø«.

Frem til 1800-tallet, hvor udstykningen af Kongens Enghave begyndte, bestod området af sumpede enge med ringe dyrkningsværdi. Den eneste forbindelse til området var Enghavevej, som kun var et bugtet hjulspor.

Perioden 1870-1900

Vestre Kirkegård, der er byens største, blev anlagt af Københavns Kommune i 1870. Den er flere gange blevet udvidet og omfatter nu ca. 54 ha. I 1880'erne blev der afstået arealer til henholdsvis Mosaisk Vestre Kirkegård og Katolsk Kirkegård.

På grund af udbygningen af brokvartererne var der i 1870'erne stor efterspørgsel efter tegl og mørtel. I Kongens Enghave var der righoldige

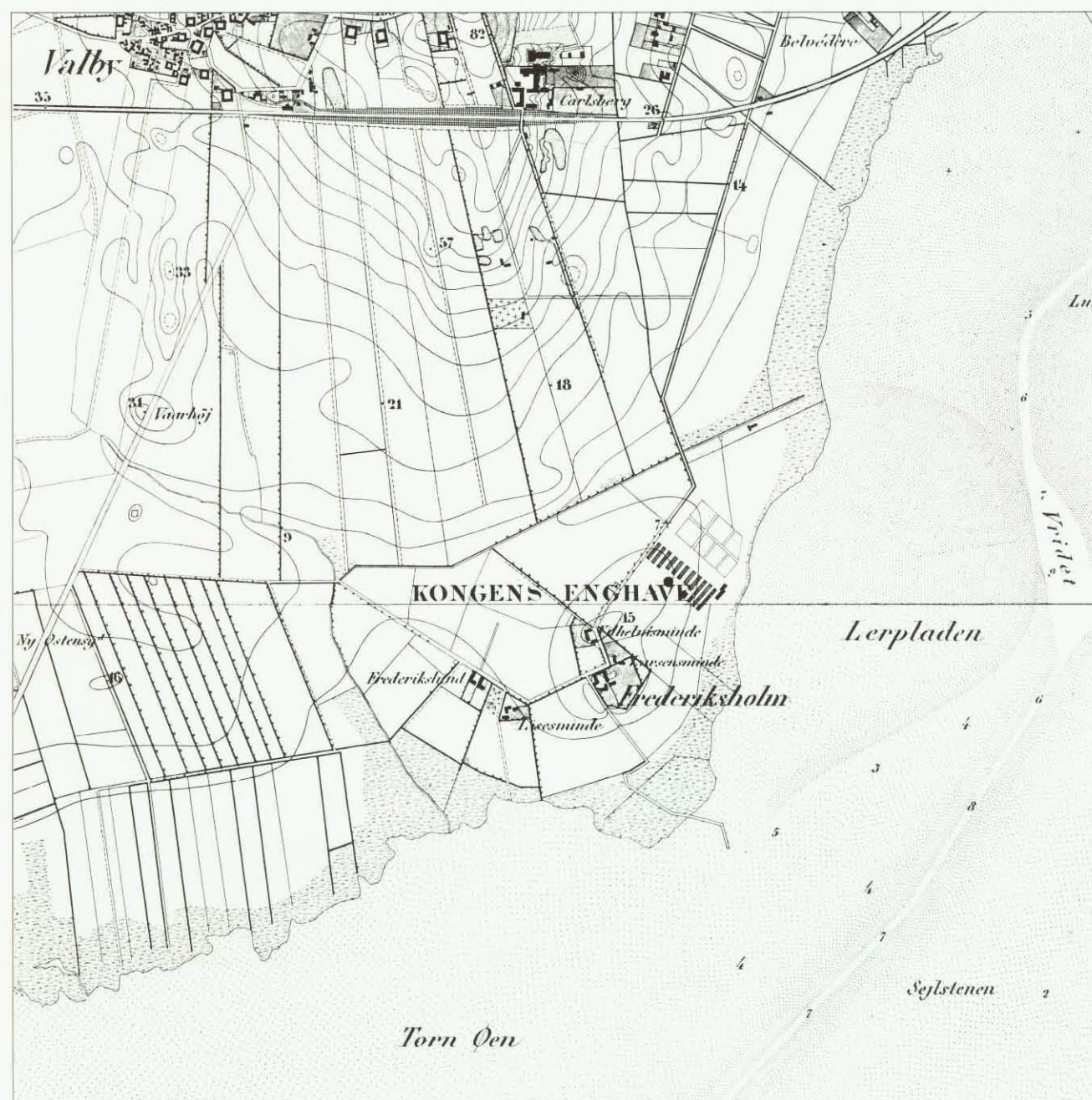
og lettilgængelige forekomster af ler og kalk. Derfor flyttede den første virksomhed, Frederiksholm Kalk- og Teglværk, til området. Teglværket kom hurtigt til at grave ler i hele området. Der blev også anlagt en lille havn, som senere blev udbygget til Teglværkshavnen. Frem til 1. verdenskrig voksede virksomheden og havde op til 500 ansatte.

Allerede i 1872 begyndte inddæmningen af strandarealerne. Også de inddæmmede arealer blev udnyttet til lergravning. I 1897 begyndte opfyldningerne i Kalvebod Strand til godsbanelinien.

Perioden 1900-1920

I 1901 blev Kongens Enghave sammen med Valby, Vanløse og Brønshøj indlemmet i Københavns Kommune. På samme tidspunkt blev sluseværket og spærredæmningen til Amager anlagt. Det muliggjorde anlæg af Sydhavnen. Omkring århundredskiftet boede der 442 personer i Kongens Enghave.

I 1908 blev der afholdt en international byplankonkurrence om en gade- og bebyggelsesplan for de indlemmede distrikter. 2. præmieforslaget fik især betydning for distrikternes efterfølgende udbygning. Det var udarbejdet af den senere stadsingeniør A. Bjerre. Hovedideen i planen var, at den høje bebyggelse og de lokale centre skulle placeres ved hoved-



På Generalstabens kort fra 1854 ses gårdene Frederiksholm, Frederikslund, Lisesminde, Larsensminde og Wilhelmsminde. Det ses endvidere, at matrikelstrukturen har været bestemmende for Vestre Kirkegårds afgrænsning.

Illustrationerne til højre, der er skitsemæssigt optegnet efter geodætiske kort, viser opfyldninger i perioden 1854-1949.

færdselsårene, på højt beliggende arealer, mens villabebyggelsen skulle placeres på de lavtliggende arealer. Konkurrencen fik stor betydning for vejstrukturen i Kongens Enghave, idet bl.a. Sjælør Boulevard, Vasbygade og Sydhavnsgade er inspireret af konkurrencens resultater.

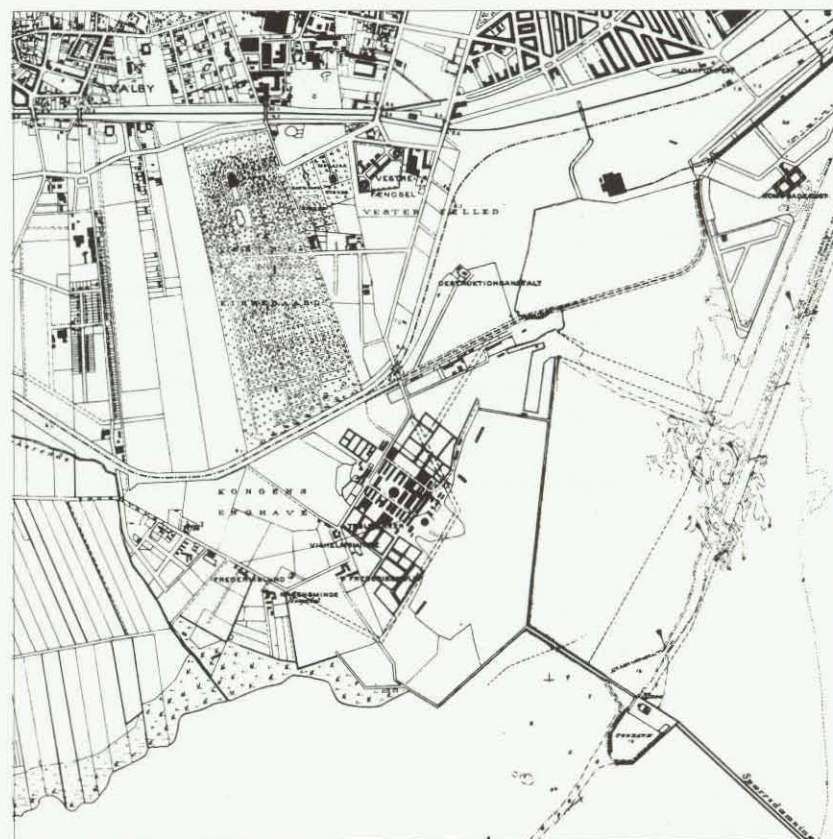
I 1913 blev Frederiksholm, afdeling af AKB (Arbejdernes Kooperative Boligforening) stiftet. Foreningen opførte umiddelbart herefter almennyttige arbejderboliger nordøst for teglværket. Det blev begyndelsen til en egentlig byudvikling af området. I samme periode blev boligbebyggelsen ved P. Knudsens Gade opført. Beboerne i AKB's boligforening, karré 1 og 2, stiftede Haveforeningen Frem, som blev placeret omkring en af de gamle kalkgrave. Københavns Kommune overtog imidlertid arealerne fra Frederiksholm Teglværk i 1918/19 for at byudvikle området. Haveforeningen måtte i de efterfølgende år afgive store arealer til kirke-, bolig- og institutionsbyggeri, Ellebjerg Skole og veje. Haveforeningen rummede i 1924 ca. 400 haver. Siden 1959 har Haveforeningen Frem bestået af 45 haver, koncentreret omkring søen.

I 1916 blev der indgået en overenskomst mellem Frederiksholm Kalk- og Teglværk og Havnevæsenet om udbygning af en egentlig havn i nogle dybe lergrave, der med fordel kunne bruges til havnebassiner. Herefter blev der indgået en aftale med Københavns Kommune om anlæg af veje, jernbane, landarealer og sejlrender. Samtidig blev det fastlagt, at der ikke måtte opføres boliger i havnen. I 1918 blev teglværket nedlagt og flyttet til Nordsjælland. I perioden herefter flyttede mange industrivirksomheder til havnen, bl.a. jernindustri, skibsværft, byggevareindustrier, Københavns Kabelfabrik og dele af B&W.

Perioden efter 1920

I perioden 1920-50 blev bydelen stort set færdigudbygget, som den er i dag. Efterhånden som behovet for nyt boligbyggeri opstod, gennemførte kommunen en planlægning for de enkelte områder. Boligbebyggelserne er integreret med skoler, institutioner, butikker mv.

I 20'erne blev der i København oprettet et stort antal haveforeninger. Haveforeningerne Mozart og Frederikshøj var de første i Kongens Enghave. For at afhjælpe bolig mangelen efter 1. verdenskrig blev det tilladt at opføre midlertidige boliger i haveforeningerne. Der blev også ydet offentlig støtte til, at boligselskaber kunne opføre etageboligbyggeri. I slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne blev der gennemført en planlægning af Bavnehøj kvarteret med boliger, aldersrenteboliger, institutioner, skole og brandstation og af Musikbyen omkring Mozarts Plads. Byggeriet i Musikbyen blev realiseret af såvel private bygherrer som sociale boligselskaber.



På kortet herover fra 1903 ses, at banelinien og Vestre Kirkegård er anlagt, og at byudviklingen endnu ikke er kommet igang. Frederiksholm Teglværk er vokset, og der er inddæmnet et stort areal til lergravning.

Erhvervsbyggeriet på havnearealerne fortsatte i 20'erne med bl.a. bilsamlefabrikker for Automobiles Citroën og Ford Motors, hvoraf sidstnævnte er ved at blive fredet. Opfyldningerne fortsatte, og frem til 1944 blev Sluseholmen opfyldt. Den seneste opfyldning er Teglholmens Kanal fra 1982.

Citroëns tidligere bygning eksisterer stadig og benyttes som Syd-Vest Medborgerhus. Ellers er en del af den tidligere erhvervsbebyggelse nedrevet til fordel for nyt kontorbyggeri, bl.a. for KTAS. Bortset fra de nye erhvervsbebyggelser har byggeaktiviteten i de senere år mest været koncentreret om modernisering af boliger og gårdanlæg. Der er sket store trafikale ændringer i området. Med Centrumlinien er Borgmester Christiansens Gade blevet lukket for gennemfartstrafik. Det har ført til en fredeliggørelse af Mozarts Plads, som for nylig er blevet renoveret. Centrumlinien har samtidig ført til, at erhvervsarealerne ud til Sydhavnsgade og Scandiagade har fået en vigtig placering.



Bevaringsværdige sammenhænge

I Kongens Enghaves bymønster er der særlige by- og landskabsarkitektoniske hovedtræk, bebyggelser og bybilleder, der skiller sig ud og karakteriserer bydelen. En beskrivelse og vurdering af bystrukturens karakteristiske træk og bevaringsværdier kan opdeles i tre kategorier: Dominerende træk, bebyggelsesmønstre og byarkitektoniske elementer.

Dominerende træk

Ved dominerende træk forstås de vigtigste strukturskabende elementer i bydelen, dvs. bebyggelser og by- og landskabsrum eller enkeltbygninger, der har stor oplevelsesmæssig betydning for hele bydelen. Der er bl.a. Kongens Enghaves funktionsbestemte opdeling i bolig-, erhvervs- og grønne områder, havnens dominans i bybilledet, Vestre Kirkegård samt de store veje og banen, der gennemskærer og opdeler bydelen. Illustrationen nederst på siden viser en udpegning af Kongens Enghaves dominerende træk.

Bebyggelsesmønstre

Bebyggelsesmønstre er afgrænsede områder i bygningsmassen, hvor bygninger, veje, pladser og grønne træk danner en helhed. Det er f.eks. Musikbyen, Bavnehøjkvarteret, karréerne ved Frederiksholm, Engholmen, haveforeningerne, Karens Minde, m.v. Illustrationen nederst til venstre på side 9 viser en oversigt over de udpegede bebyggelsesmønstre.

Byarkitektoniske elementer

Under byarkitektoniske elementer er bl.a. beskrevet vigtige gadeforløb, pladser og grønne områder m.v. Som eksempler kan f.eks. nævnes gadeforløbet Borgbjergsvej-Mozartsvej-Stubmøllevej, Mozarts Plads og de mange grønne gårdrum, der findes i bydelen. Illustrationen nederst til højre på side 9 viser en oversigt over de udvalgte byarkitektoniske elementer.

Kongens Enghave er en bydel ved vandet, og havnen er en betydningsfuld del af bydelens identitet. Af de fleste beboere kaldes bydelen Sydhavnen. På trods af havnens ændrede rolle og planer om at samle havneaktiviteterne i Nordhavnen, kan der stadig ses skibe i Sydhavnen. Teglholmen/Sydkej set fra Nordkaj.

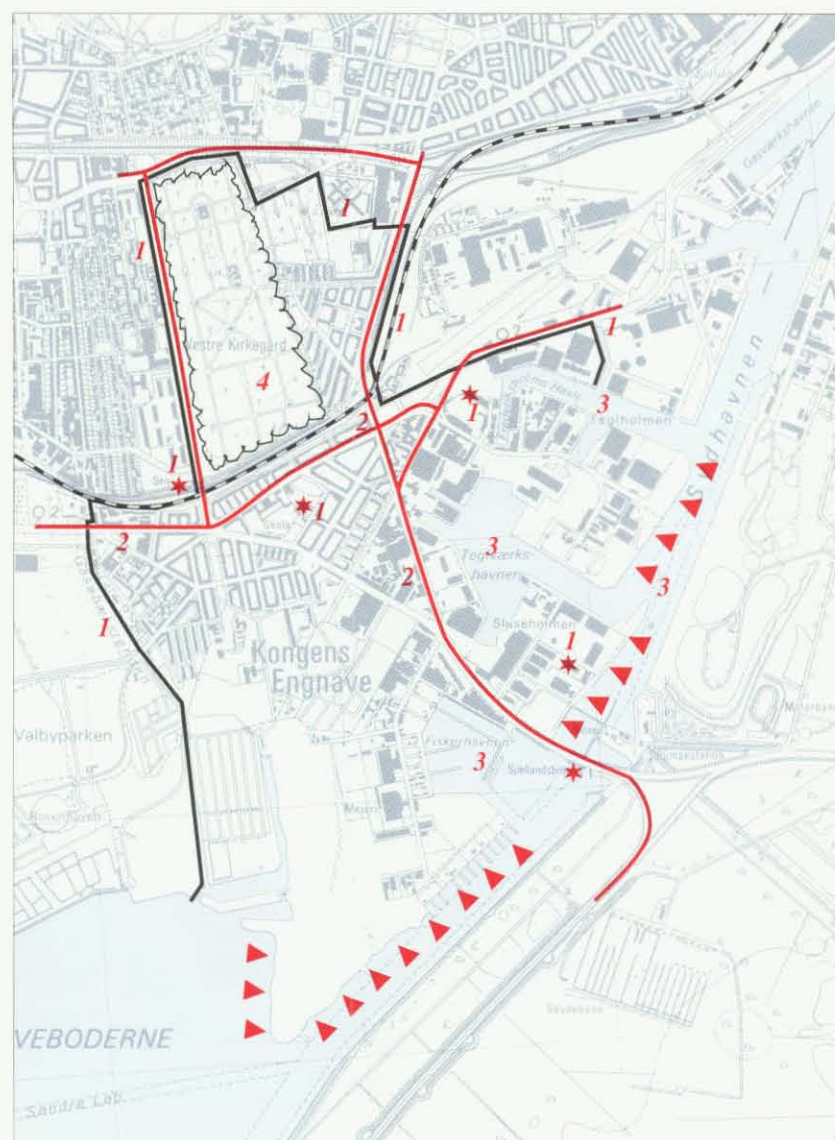


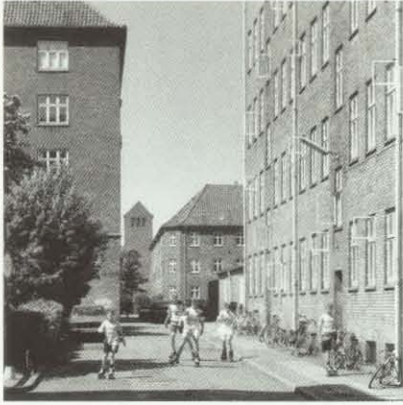
Eksempel på et dominerende træk: Vestre Kirkegårds store landskab er et dominerende træk med stor betydning for oplevelsen af Kongens Enghave. Det stramt formede anlæg rummer også romantiske partier; billedet viser et parti ved søen og Nordre Kapel.

Oversigt over dominerende træk, mål 1:30.000.

De dominerende træk beskrives på siderne 10-14.

1. Bydelens afgrænsning og opdeling/Bydelens fikspunkter
2. De store veje og banelinierne
3. Sydhavnen
4. Vestre Kirkegård





Eksempel på et bebyggelsesmønster: Etagehusbebyggelsen ved Scandiagade er udpeget som bebyggelsesmønster. Set mod Frederiksholm Kirke.



Eksempel på et byarkitektonisk element: Kongens Enghave-bydelen rummer mange smukke gårdrum. Billedet viser gårdrummet i karréen Enghavevej/E. Storms Vej/Johan Kellers Vej/Tranehavevej.

Oversigt over bebyggelsesmønstre, mål 1:30.000.

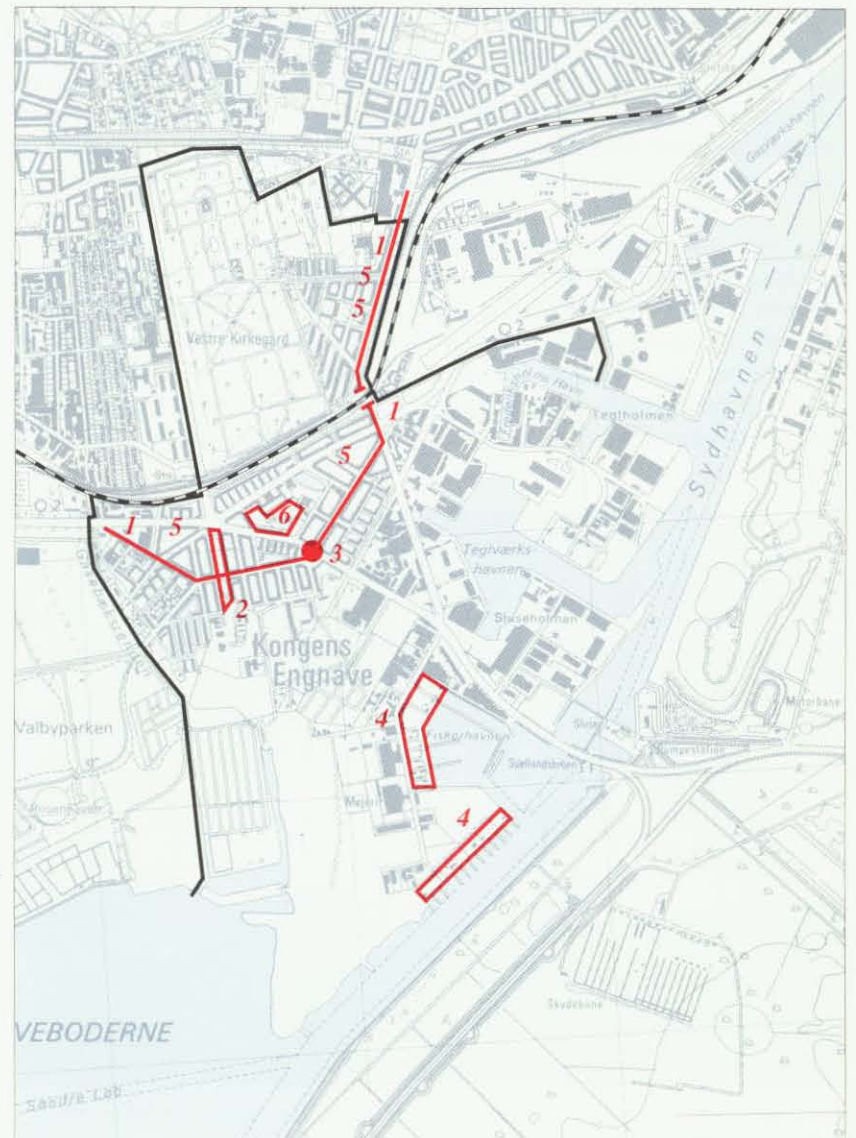
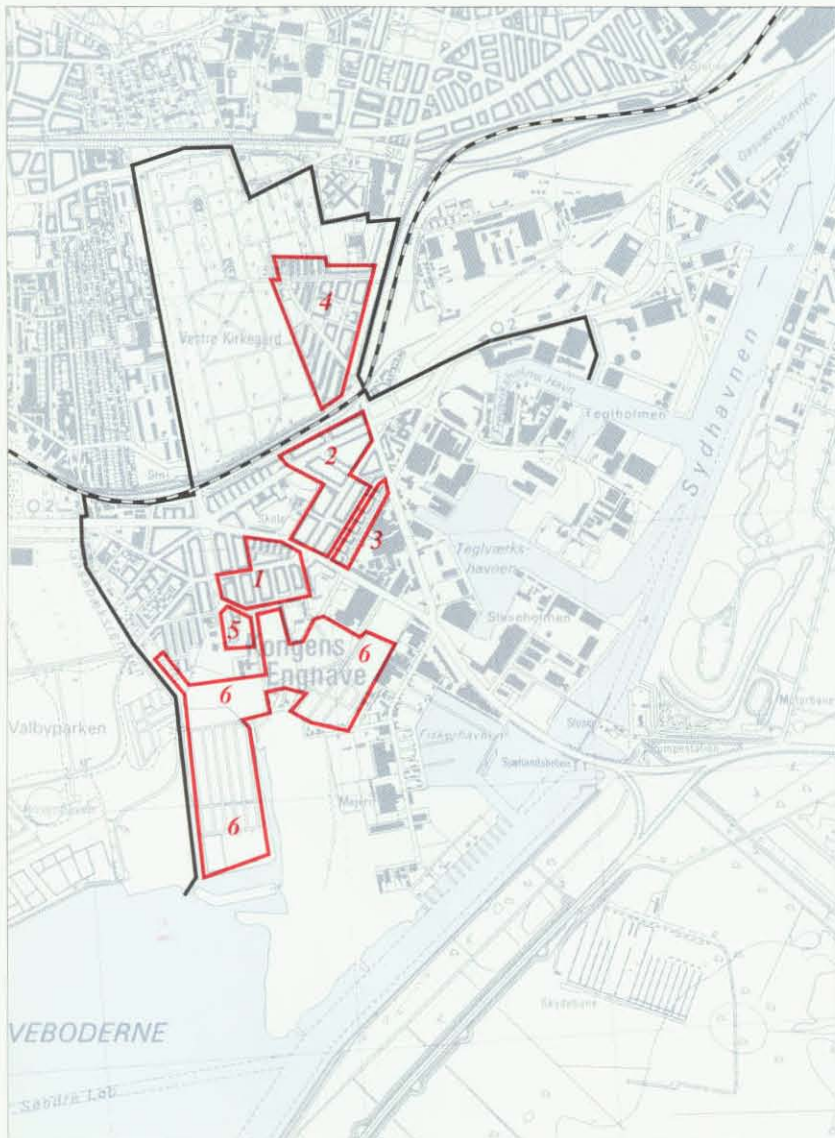
Bebyggelsesmønstre beskrives på siderne 15-22.

1. Musikbyen
2. Frederiksholmkvarteret
3. Bebyggelse ved Scandiagade
4. Bavnehøjkvarteret
5. Karens Minde
6. Haveforeninger m.v.

Oversigt over byarkitektoniske elementer, mål 1:30.000.

De byarkitektoniske elementer beskrives på siderne 23-27.

1. Gadestrækningen Enghavevej-Stubmøllevej
2. Sjøløv Boulevard
3. Mozarts Plads
4. Fiskerhavnen m.m.
5. Gårdrum i Kongens Enghave
6. Grønt areal ved Ellebjerg Skole



Dominerende træk

Bydelens opdeling og afgrænsning

Kongens Enghave har en meget iøjnefaldende og aflæselig bystruktur. Få store og klart afgrænsede byelementer danner tilsammen en varieret bydel: De velplanlagte og homogene etageboligområder i Frederiksholm-kvarteret/Musikbyen og Bavnehøj-kvarteret; de store industri- og havneområder mod syd og øst med bebyggelse i både små og meget store dimensioner; de tæt bebyggede kolonihaveområder syd for Musikbyen med selvbyggede, uhøjtidelige småhuse; de store, grønne områder - det opfyldte areal Tippen ved Kalvebodløbet og den højt beliggende og markant beplantede Vestre Kirkegård.

Det klart funktionsopdelte bymønster er et særkende for Kongens Enghave i forhold til de fleste andre københavnske bydele, og er med til at give bydelen sin egen karakter. Den klare, funktionelle opdeling skyldes bl.a. den forholdsvis sene, velplanlagte udbygning af bydelen, og det forhold, at der ikke var en oprindelig, sammenhængende bebyggelse, som f.eks. en landsby, hvorfra byudviklingen kunne udgå.

Som en følge af bydelens struktur oplever den gående, cyklende eller kørende ofte ét byelement ad gangen samt et markant skift mellem de store byelementer - boligområderne, industri- og havneområderne, de grønne områder og kolonihaveområderne. Især i grænsen mellem byelementerne - som oftest de store veje - kan kontrasterne være store. Fra flere steder i bydelen kan man på én gang overskue bydelens sammensatte karakter - et eksempel herpå er billedet øverst til højre fra kvarteret ved Gustav Bangs Gade.

Kongens Enghaves grænse mod havneløbet er meget afvekslende. Ved Tippens åbne landskab har havneløbet en fjordlignende karakter, præget af indsøer og smalle kanaler. Umiddelbart syd for Sjællandsbroen er kystlinien præget af den farverige Fiskerhavn og kyststrækninger med sejlkubber, bådebroer og småhusbebyggelse. Nord for Sjællandsbroen er kystlinien mere bymæssig. Her skærer Teglværkshavnen og Frederiksholmsløbet sig ind med store og varieret udformede havnebassiner.

Mod vest grænser bydelen op mod Sjælør Boulevard og Valbyparken, der også fungerer som rekreativt område for Kongens Enghave. Bydelsgrensen følger Gåsebækrenden, der med sin kolonihavebebyggelse blødgør overgangen fra parkens store landskabstræk til den tætte etagehusbebyggelse langs Spontinisvej. Ved Sjælør Boulevard og Vigerslev Allé skaber den højt beliggende Vestre Kirkegård en smuk, grøn væg. Bydelens grænse mod nord - mod Vesterbro - fremtræder ikke markant.

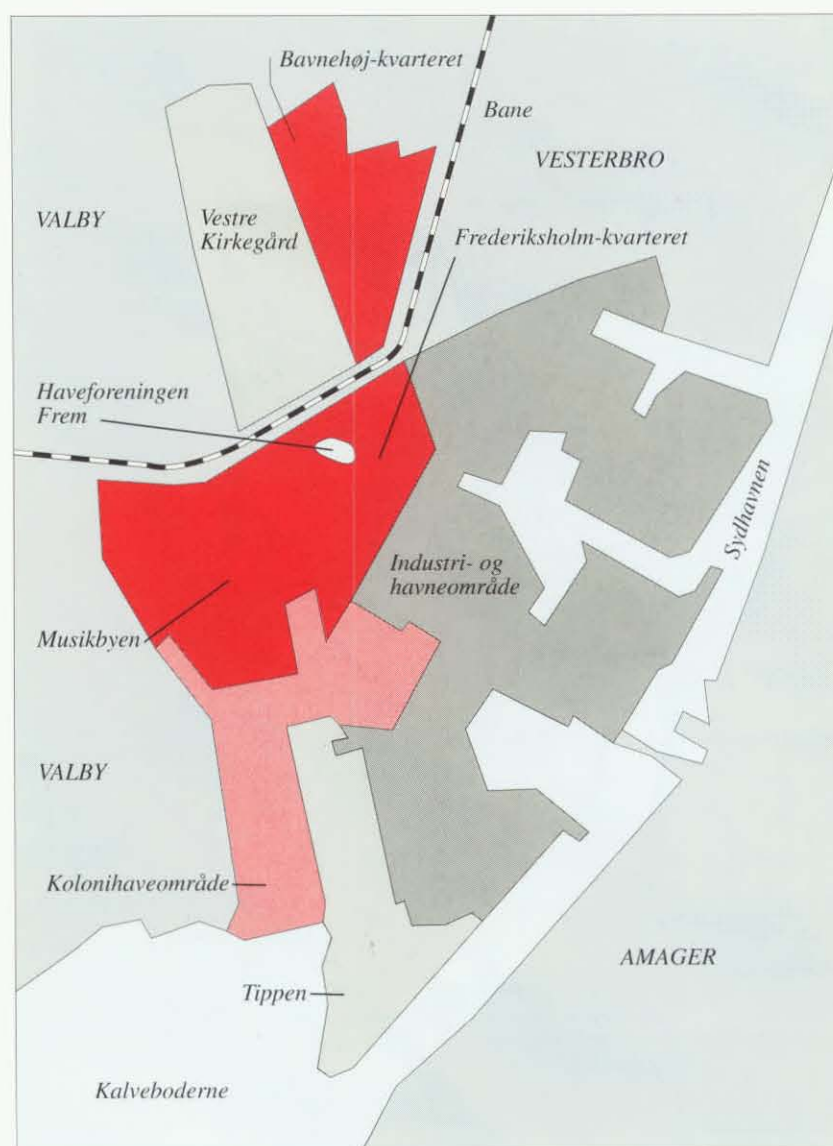


Jernbanelinien, set fra Sydbanestien mod sydvest. Banen opdeler bydelen i et nordligt og sydligt område.



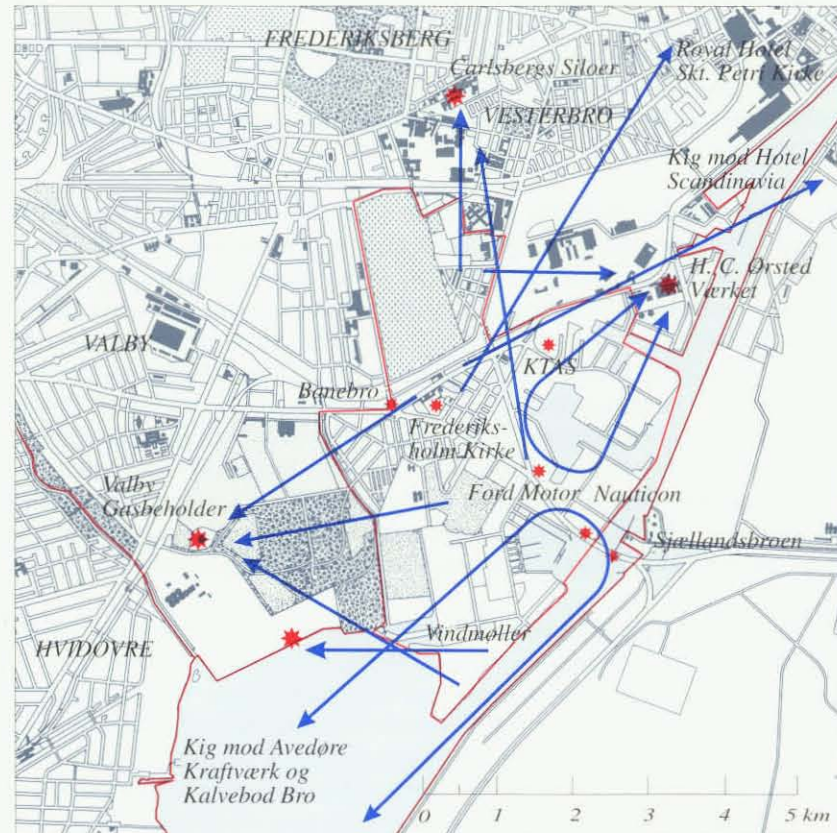
Billedet herover, der er set fra Frederiksholm Kirkes tårn, viser et eksempel på bydelens varierede sammensætning. Haveforeningen Frem omkranser Kirkesøen (en tidligere kalkgrav), og står i tydelig kontrast til den markante etagehusbebyggelse ved P. Knudsens Gade. I baggrunden ses Vestre Kirkegårds grønne landskab. Endvidere er der kig mod nogle af Vesterbro-bydelens fikspunkter - Carlsbergs siloer.

Diagrammet herunder viser Kongens Enghaves klare bystruktur med veldefinerede boligområder, havne- og industriområder, haveforeningsområder og grønne områder.

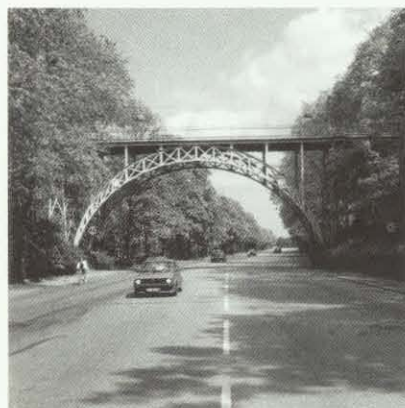




Teglværkshavnen, set fra Frederikskaj mod nordvest. Billedet viser det markante skel mellem den velordnede etageboligbebyggelse og den mindre egale havne- og industribebyggelse.



Illustrationen viser med små stjerner fikspunkter inden for bydelen, og med store stjerner fikspunkter i de tilgrænsende bydele. Mål 1:50.000.



Vigerslev Allé mod øst. Vestre Kirkegård (til højre) danner en grøn væg



Valby Gasbeholder er et fikspunkt i store dele af Kongens Enghave.



Banebroen ved Sydhavns Station har en portlignende karakter. Sydhavnsgade set mod syd.

Bydelens fikspunkter

Ved fikspunkter forstås bl.a. større bygninger, tårne og spir m.v., der tegner sig markant i bybilledet. Inden for Kongens Enghave-bydelen findes kun få markante fikspunkter og vartegn. Det er f.eks. *Frederiksholm Kirke*, *KTAS-bygningen*, *Nauticon* og den tidligere samlefabrik for *Ford Motor* i Sydhavnsgade. Banebroerne ved Sjælør og Sydhavn Station markerer sig som portagtige forbindelsesled mellem de nordlige og sydlige bykvarterer. Bortset fra *Nauticon*-bygningen, der er markant set fra Amager, er fikspunkterne overvejende af lokal betydning, idet de ikke kan ses fra de tilgrænsende bydele.

Af større visuel betydning for byoplevelsen er en lang række af de tilgrænsende bydeles fikspunkter, der kan opleves fra Kongens Enghave: Set mod vest fremstår *Valby Gasbeholder* markant i P. Knudsens Gades vejbillede. Også fra kolonihaveområderne og Tippen er der udsigt mod den blå gasbeholder. Set mod øst ad P. Knudsens Gade er der udsigt mod *Hotel Scandinavia*. Fra Borgbjergsvej kan ses *Royal Hotel* ved Vesterport, *skorstene* ved Otto Busses Vej og *Skt. Petri Kirke*. Fra Kongens Enghaves havneområder er der mod øst kig mod *Sjællandsbroen* og *Slusehavnen*, mod sydvest *Vindmøller* i Valbyparken, *Avedøre Værket* og *Kalvebod Broen* og mod nordøst *Dansk Sojakagefabrik*, hvis to siloer placeret tæt på kajen markerer et retningsskift i havneløbet. Fra Bavneshøj kvarteret, Vasbygade og Sydhavnsgade er der flotte kig mod *Carlsbergs siloer*. Set fra bl.a. Enghavevej tegner *H.C. Ørsted Værket* en markant byprofil.

Både de lokale fikspunkter og fikspunkter placeret udenfor bydelen er med til at give bybilledet karakter og lette orienteringen i bydelen.

De store veje og banen

De store trafikveje og S-togslinien mod Køge er også med til at karakterisere Kongens Enghave. Banen, der blev anlagt i starten af 1900-tallet som godsbane, blev lagt på en dæmning, således at der kunne udføres niveaufri skæringer mellem veje og bane. Denne sikkerhedsmæssigt fornuftige foranstaltning har dog sat et lidt uheldigt præg på bybilledet, idet det højt beliggende banetracé fungerer som en fysisk og visuel barriere, der deler Kongens Enghave op i et nordligt og et sydligt kvarter. De portlignende banebroer ved Sjælør og Sydhavn Station - der begge er meget iøjnefaldende i bybilledet - fungerer som de eneste »pas« mellem bykvartererne.

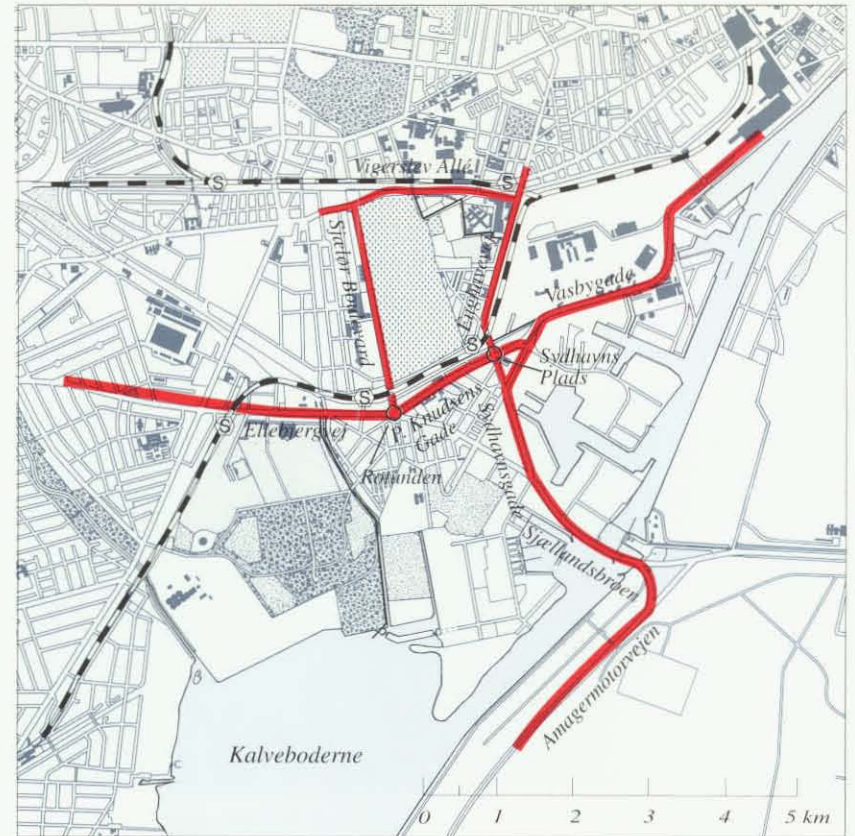
To af hovedstadsområdets regionale vejstrækninger passerer gennem Kongens Enghave: Strækningen Vasbygade-P. Knudsens Gade-Ellebjergvej med forbindelse til Holbækmotorvejen via Folehaven, og strækningen Vasbygade-Scandiagade-Sydhavnsgade-Sjællandsbroen (Centrumforbindelsen) med videre forbindelse til Amagermotorvejen. Af øvrige overordnede veje i bydelen findes Enghavevej og Sjælør Boulevard. Vejene er indbyrdes forbundet via Rotunden og Sydhavns Plads. Begge pladser har karakter af store trafikryds uden egentlig pladskarakter. Borgmester Christiansens Gade, der tidligere fungerede som gennemfartsvej, er nu friholdt for gennemkørende trafik. I forbindelse hermed blev Mozarts Plads omlagt i 1992 efter en fælles plan udarbejdet af Stadsarkitektens Direktorat og Stadsingeniørens Direktorat.

De store veje indgår i bydelens struktur på forskellig vis. Den stærkt trafikerede vejstrækning, Vasbygade-P. Knudsens Gade-Ellebjergvej er bred og på nogle strækninger forsynet med midterhegn. Vejene passerer gennem det store boligområde Frederiksholmkvarteret/Musikbyen, og har en stor barrierevirkning. Strækningen frem til Ellebjergvej ved Valby Idrætspark byder på varierede bybilleder: Vasbygade grænser mod syd op til den meget forskelligartede havne- og erhvervsbebyggelse og mod nord til DSB's åbne arealer. KTAS-bygningen fremstår som et lokalt fikspunkt. Efter den åbne Sydhavns Plads fremtræder P. Knudsens Gade - trods udvidelse af gadeprofilen - som et helstøbt gaderum med vekselvirkning mellem sluttet og åben bebyggelse med smukke tegltage. Langs gaden var der tidligere forhaver. Haveforeningen Frem og Sjælør Boulevards beplantning tilfører strækningen velgørende grønne træk. Mod vest indgår Valby Gasbeholder markant i gadebilledet, og mod øst ses Hotel Scandinavia.



Vasbygade-P. Knudsensgade-Ellebjergvej, principtegning

Den ligeledes stærkt trafikerede vejstrækning Vasbygade-Scandiagades nordlige del-Sydhavnsgade adskiller Frederiksholmkvarteret/Musikbyen og havne- og industriområderne. Fra vejstrækningen er der enkelte steder kig mod Teglværkshavnen, og ved Sjællandsbroen er der en smuk udsigt over havneløbet og mod Amagers kyst med bl.a. slusen. Enghavevej, der fremtræder smukt allébeplantet, danner grænse mod banearialet. Sjælør Boulevard indgik i byplankonkurrencen i 1909 som en udflugts- og promenadevej, der skulle forbinde Søndermarken med kysten og Valby-parken. Vejstrækningen syd for banen er anlagt i en bredde af 55 m og med et parkagtigt præg med ensrettede kørebaner adskilt af et grønt areal. Nord for banen stiger Sjælør Boulevard markant mod Vigerslev Allé. Vestre Kirkegårds beplantning danner en grøn og smuk væg i gaderummet, der her er 30 m bredt.



De store veje og banelinierne, mål 1:50.000.



Sydhavnsgade set mod nordvest. Bag industribebyggelsen ses de karakteristiske afvalmede tage på etageboligbebyggelsen i Scandiagade.



P. Knudsens Gade set mod sydvest. Valby Gasbeholder står markant i vejebilledet.

Sydhavnen

Inddæmningen af Kalveboderne på Sjællandssiden begyndte for ca. 100 år siden. I starten med affald, og senere som planlagt landindvinding til havneformål. Frederiksholm Kalk- og Teglværk satte for alvor skub i denne udvikling. Teglværket var fra 1870'erne og frem til 1. Verdenskrig én af Københavns største virksomheder, og leverede bl.a. materialer til udbygning af brokvartererne. I 1916 indgik Københavns Kommune og Frederiksholm Kalk- og Teglværk en overenskomst om udbygning af Sydhavnen. Teglværket havde på dette tidspunkt udnyttet råstofforekomsterne, og de efterladte, dybe lergrave kunne indgå i en havn, der skulle være sejlbart for skibe med stor dybgang. I 1918 solgte teglværket hovedparten af arealerne til A/S Sydhavnen, der forestod etablering af veje og forsyningslinier. Umiddelbart herefter etablerede de første store firmaer sig i Sydhavnen: Kabelfabrikken (KTAS), Københavns Flydedok og Skibsværft, en del af Burmeister & Wain, C.W. Obel, Ford Motor Compagni, Hollesens Fabrikker m.v. Flere af bygningsanlæggene blev opført efter en samlet planlægning, bl.a. opførte Københavns Flydedok og Skibsværft *Søndre Værft* med smedeværksted, maskinhaller, oplagring og administration omkring fire tidligere lergrave. For at aflaste Knippelsbro og Langebro blev Sjællandsbroen anlagt i 1958. Syd herfor er der fra 1913 og frem til i dag blevet foretaget opfyldninger udfor Karens Minde. Fiskerhavnen blev i 1948 flyttet fra et område nord for Frederiksholmløbet til den nuværende placering, og de første sejlklubber blev etableret i 30'erne.

Sydhavnen har konstant været under forvandling og har gennem årene ændret form og udstrækning. Fortsatte opfyldninger har forandret og udvidet havneområdet - Tegholmen er blevet landfast ved delvis opfyldning af Tegholmskanalen og en del af Frederiksholmløbet er inden for de seneste år blevet opfyldt med henblik på byggemodning. Københavns Havn har gennem de senere år koncentreret udbygningen af erhvervs-havnen i Nordhavnen, og en del af erhvervsvirksomhederne i Sydhavnen stagnerer. Sydhavnen rummer meget forskelligartede miljøer, og opleves i tre klart afgrænsede områder. I relation hertil beskrives havnen fra nord til syd:

1) Frederiksholmløbet med tilhørende kanaler og Teglværkshavnen

Både Tegholmen og Sluseholmen rummer erhvervsbebyggelse af meget vekslende størrelse og kvalitet. Bebyggelsen virker ofte tilfældigt placeret, og bybilledet er præget af ubebyggede grunde og meget lange - lidt oplevelsesfattige - kig. Gadeforløbene er ofte uden variation og oplevelsesrigdom. Enkelte steder, hvor vejene forløber langs kajkanten, er der dog flotte kig. Nogle få steder findes der bebyggelse, der rumligt er tilpasset havnebassinernes hovedretninger. Flere steder er bolværkerne af økonomiske grunde erstattet af skrå stensætninger, og grænserne mellem land og vand bliver derved mere udflydende. Sammenfattende kan det siges, at den eksisterende bebyggelse ikke i særligt stort omfang udnytter de store muligheder, der ligger i en placering ved havnen.

2) Fiskerhavnen og Lystbådehavnen ved Kalvebodløbet

Området er præget af stor aktivitet og har et hyggeligt havnemiljø, med en rustik skurbebyggelse. Fiskerhavnen rummer overvejende erhvervsfiskere og småerhverv, og syd herfor - langs Kalvebodløbet - ligger lystbådehavnen, kun adskilt fra Amager af 200 m vand.

3) Tippen

Tippens åbne og ubebyggede landskab har fjordkarakter med indsøer og smalle »ålbøslignende« kanaler. Herfra er der en fin udsigt til Sjællandsbroen i nord, hvor storbyens tårne danner baggrund, og mod syd til Avedøreværket, vindmøllerne i Valbyparken og Kalvebodbroen.

Som det fremgår af ovenstående, er Sydhavnen fyldt af kontraster og frembyder varierede byoplevelser. Skalaen rummer både det bløde kystlandskab og den urbane, fligede kystlinie med bolværkskransede havnebassiner.

Kongens Enghave og Sydhavnen

Kongens Enghaves boligområder er i nogen grad afskåret fra kontakten til havneområderne nord for Sjællandsbroen på grund af Centrumforbindelsens intense trafik. Fra vejen er der imidlertid flere steder en

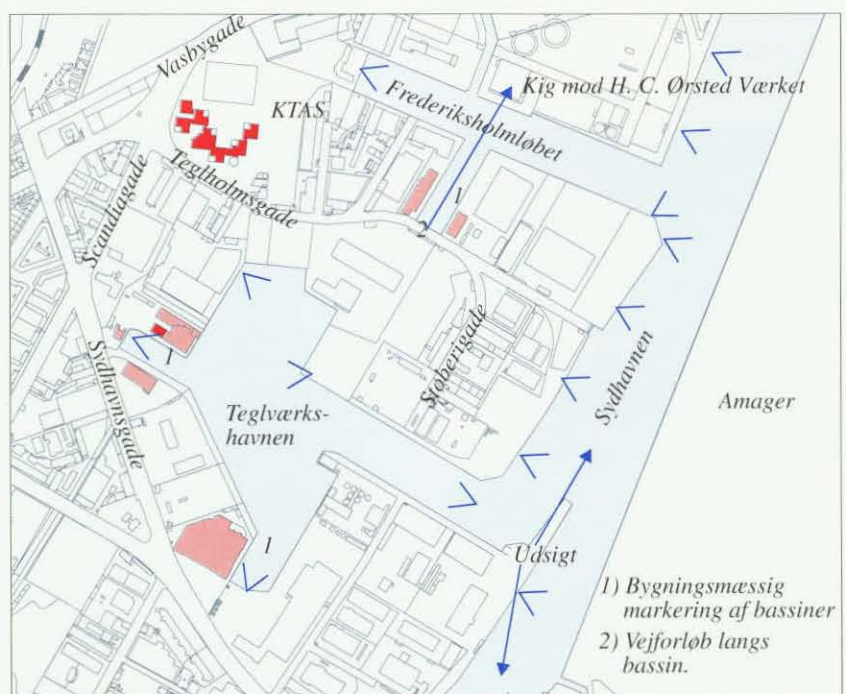


Luftfoto. Sydhavnen set fra sydøst.

betydningsfuld visuel kontakt til vandet, bl.a. ved Fordgraven og kanalen ved C. W. Obel.

På længere sigt er det hensigten, at de tidligere havne- og industriområder skal overgå til boliger og serviceerhverv. Ved en sådan udnyttelse vil de fligede havnebassiner kunne få stor visuel og rekreativ betydning - også som udflugtssmål for bydelens beboere, og yderligere opfyldninger og reguleringer uden en tilsvarende kompensation af vandarealerne vil forringe områdernes potentielle, bymæssige kvaliteter.

De landskabelige kvaliteter, der findes langs kysten syd for Sjællandsbroen, herunder Tippen, er i dag et særsyn i København, og det er en stor kvalitet for Kongens Enghave at rumme friarealer, der ikke er domineret af storbyens gennemkørende trafik - selvom Sjællandsbroen er tæt på.



Sydhavnen, bebyggelsesmønster målt 1:15.000.

Vestre Kirkegård

Københavns byudvikling og befolkningstilvækst i den sidste halvdel af 1800-tallet, skabte behov for en ny, stor kirkegård i København. Efter forskellige overvejelser om placeringen, købte Københavns Magistrat i 1869 52 tdr. land - fordelt på smalle lodder - på Valby Bakke. I starten blev kun en lille del af arealet taget i anvendelse, mens resten blev bortforpagtet til landbrug.

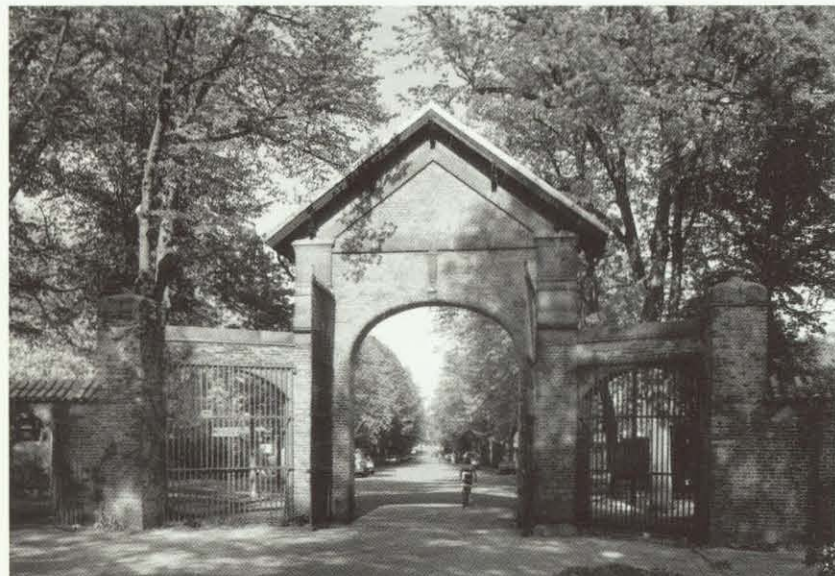
Behovet for en samlet planlægning af Københavns Kirkegårde bevirkede, at både administration og ejendomsret overgik fra de kirkelige myndigheder til Københavns Begravelsesvæsen, der blev oprettet i 1880. Samtidig med at Begravelsesvæsenet erhvervede yderligere 32 tdr. land, engagerede man arkitekt Hans J. Holm til at udarbejde en samlet plan for kirkegården. Planen blev vedtaget i 1883, og straks herefter blev anlægsarbejderne påbegyndt. Midt i 1880'erne frasolgte areal til henholdsvis Mosaik Kirkegård og Katolsk Kirkegård. I perioden fra sidst i 1880'erne til 1913 blev Nordre Kapel, Søndre Kapel, kontor og inspektørbolig, portparti, drivhuse, Østre Kapel m.m. opført. Kirkegården blev igen udvidet i 1927, og har nu et samlet areal på ialt 548.000 m².

Kirkegården, der er placeret på et skrånende terræn, er stramt symmetrisk opbygget med regelrette gangsystemer og flotte alléer med karakteristiske rotunder. Der er smukke perspektiviske kig ad hovedalléerne, og en oplevelsesrig vekselvirkning mellem åbne og lukkede landskabs- og haverum. Bygningerne ligger placeret i anlæggets akser, i smukt samspil med anlæggets grønne hovedtræk. Bygningerne danner således fikspunkt for flere af hovedalléerne.

Kirkegården har med sin beplantning klare grænser mod de omgivende bykvarterer. To velformede alléstrækninger fører til anlæggets indgange: Vestre Kirkegårds Allé og Bavnehøj Allé. Vestre Kirkegårds Allé stiger kraftigt fra Vigerslev Allé frem til kirkegårdens smukke hovedindgang, udformet som et portparti af arkitekt Hans J. Holm. Bavnehøj Allé, der har en bymæssig karakter, stiger ligeledes fra Enghavevej til kirkegårdens indgang mod øst.



Parti fra kirkegården, set mod Bavnehøjkvarteret.



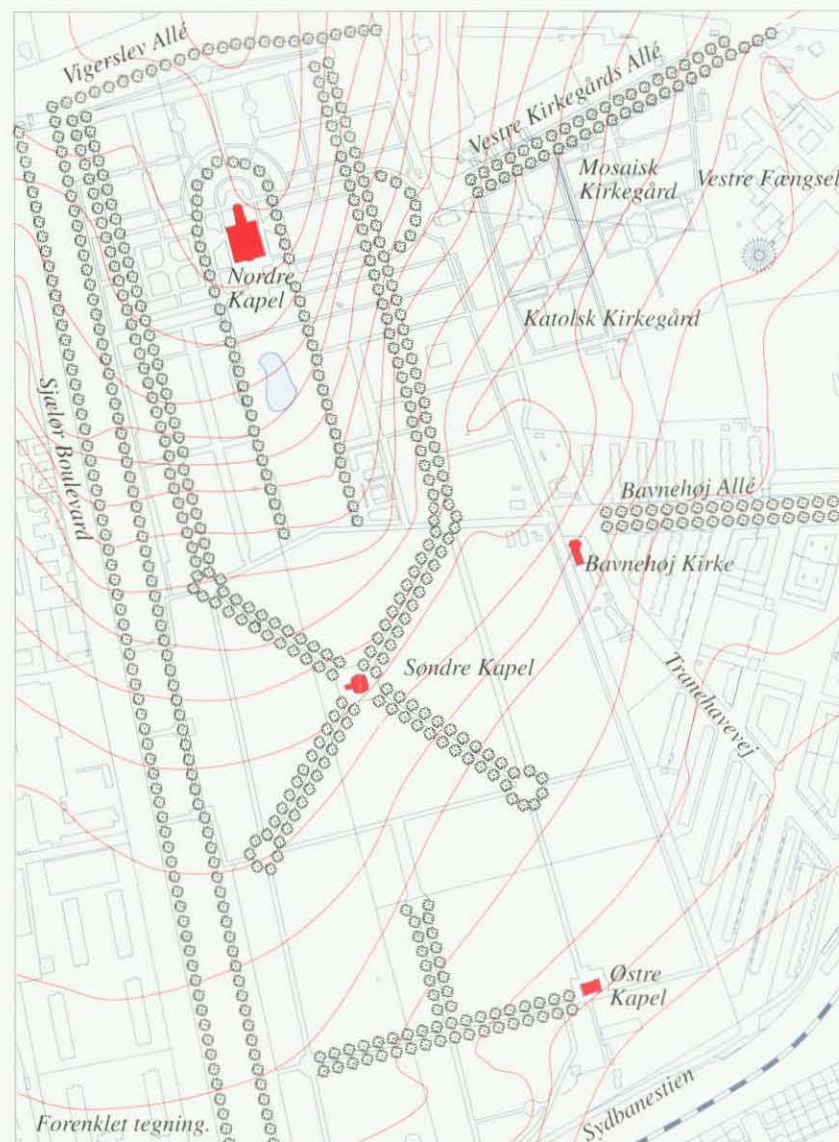
Den smukke hovedindgang set fra sydvest.



Vestre Kirkegårds alléer er et flot, landskabeligt hovedtræk.

Nordre Kapel, tegnet af Hans J. Holm, er placeret på kirkegårdens højeste punkt, og ligger i et åbent parklignende anlæg med et romantisk præg. Søndre Kapel, tegnet af arkitekt Holger Jacobsen, ligger smukt i krydsningspunktet mellem to diagonale alléer. Mod nordøst er anlagt en Urnhave, tegnet af landskabsarkitekt I.P. Andersen i 1930. Haven er smukt geometrisk opbygget med terrasser omkring en kvadratisk sø.

Vestre Kirkegård er med sin parkagtige karakter et stort plus for Kongens Enghave. Med sin højt beliggende placering indgår den mange steder i bybilledet. F.eks. i Gustav Bangs Gade, hvor der ved haveforeningen Frem er et smukt kig mod kirkegårdens »skovbryn«.



Vestre Kirkegård, hovedstruktur og bebyggelsesmønster, mål 1:7.500.

Bebyggelsesmønstre

Musikbyen

Musikbyen er et stort bykvarter, der mod nord er afgrænset af Ellebjergvej og Borgmester Christiansens Gade og mod vest, syd og øst af bydelens mange haveforeninger, Karens Minde m.v.

Musikbyen er planlagt i 1920 af Københavns Kommune på baggrund af ønsker fra en række private grundejere. Kvarteret rummer en meget varieret etagebebyggelse med karréer, stok- og vinkelbebyggelse. Hertil kommer institutioner, erhvervsbebyggelse og villaer. Musikbyen gennemskæres af Sjælør Boulevard, der skaber et nord-sydgående grønt, rekreativt bånd med videre forbindelse til Tippen via Karens Minde.

Efterfølgende omtales to karakteristiske udsnit af Musikbyen - bebyggelsen mellem Mozartsvej, Mozarts Plads, Wagnersvej og Sjælør Boulevard samt bebyggelsen Engholmen.

Den førstnævnte karrébebyggelse, der er opført i 1930'erne, er inspireret af funktionalismen. Husene, der overvejende er opført med 3-4 etager i gule sten og med røde tegltage, er forsynede med karakteristiske, murede eller pudsede altan- og karnappartier. Karréerne har velindrettede gårde med varieret beplantning.

Sønderstrandhus, der har facade mod Mozarts Plads, er tegnet af arkitekt Elliot Hjuler. Bygningen, der fremtræder med stor dominans på pladsen, er opført med pudsede facader og rødt tegltag. Facaden mod pladsen er strengt symmetrisk udformet med et gennemgående, lodret vinduesbånd som midterlinie.



Wagnersvej set mod øst.



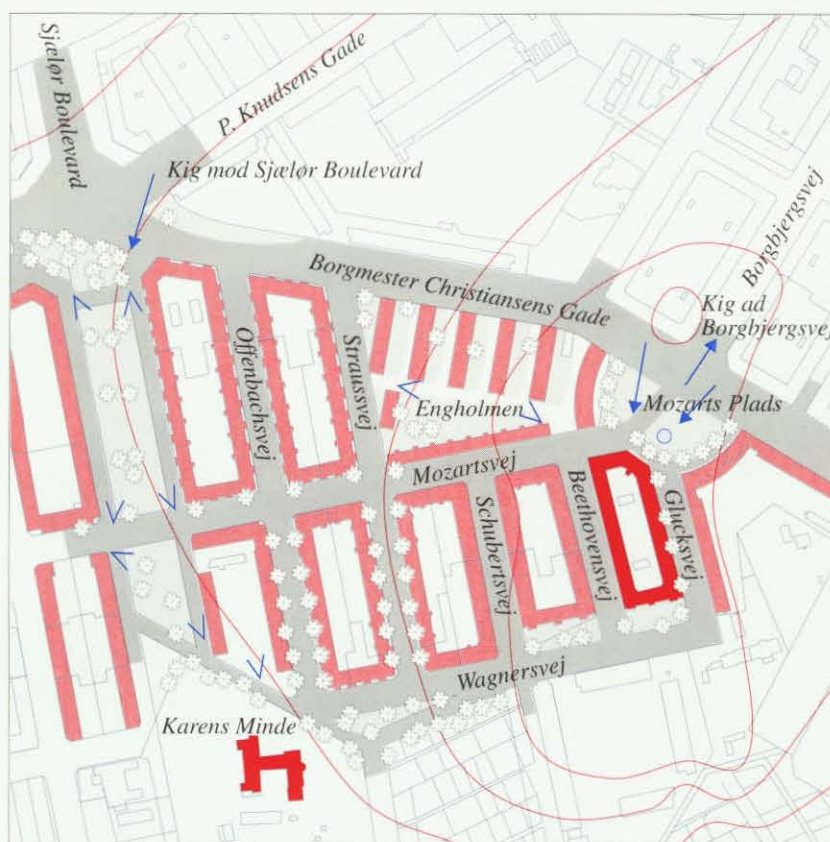
Beethovensvej set mod syd.



Musikbyen set fra vest. Øverst ses Mozarts Plads, og i midt i billedet ses Sjælør Boulevard.

Karréen ved Sjælør Boulevard er ikke sluttet, men åbner sig mod vest og syd mod henholdsvis boulevarden og Karens Minde.

Flere af de nord/syd orienterede tværveje, der er 18 m brede, har smuk træbeplantning. Mozartsvej har en meget bymæssig karakter, hvorimod Wagnersvej er præget af de grønne omgivelser ved haveforeningerne og Karens Minde.



Musikbyen, bebyggelsesmønster mål 1:5.000.

Etageboligbebyggelsen *Engholmen* ligger mellem Mozarts Plads, Borgmester Christiansens Gade, Mozartsvej og Straussvej. Bebyggelsen, der rummer 7 bygninger i 3 etager og én bygning i 4 etager, er opført af Københavns Kommune i 1946-49 som aldersrenteboliger med V. Berner Nielsen og Henning Ortmann som arkitekter. Den samlede bebyggelse består af en stokbebyggelse med 5 stokke placeret vinkelret på Borgmester Christiansens Gade, en buet 4-etagers bygning, der danner væg mod Mozarts Plads og en 110 m lang facadebebyggelse langs Mozartsvej. Hertil kommer en kortere stok, placeret i bebyggelsens vestlige del ved Straussvej.

Bebyggelsen rummer varierede og smukke friarealer: Arealerne mellem boligstokkene er udformet som græsklædte friarealer med enkeltstående træer, opdelt af smalle og blødt slyngede adgangsveje. Mellem boligstokkene og facadebebyggelsen ved Mozartsvej ligger et kileformet friareal, afsluttet mod vest af den ovenfor omtalte kortere boligstok. Friarealet, der er beplantet med træer og buske, er afgrænset af en kørevej og brostensbelagte arealer til ophold og parkering langs den lange facadebygning mod Mozartsvej. I det nordvestlige hjørne af friarealet findes en mindre, forsænket rosenhave.

Bygningerne, der er opført i røde sten med afvalmede tegltage, har en afvekslende detaljering: Facaderne er præget af lodrette linier i form af karnapudbygninger og fremskudte trappetårne. Bygningen ved Mozarts Plads har endvidere flot udformede gavlparterier, hvor altanerne er »skåret« ind i bygningskroppen. Bebyggelsen er indenfor de senere år renoveret og ombygget til ældreboliger. I forbindelse hermed er de oprindelige trævinduer udskiftet med plastvinduer.



Bebyggelsen rummer smukke friarealer



Engholmen, set mod nordøst.

Frederiksholmkvarteret

Frederiksholmbebyggelsen omkring P. Knudsens Gade er opført af Arbejdernes Kooperative Boligforening på Frederiksholm Kalk- og Teglværks tidligere arealer i perioden 1913-48.

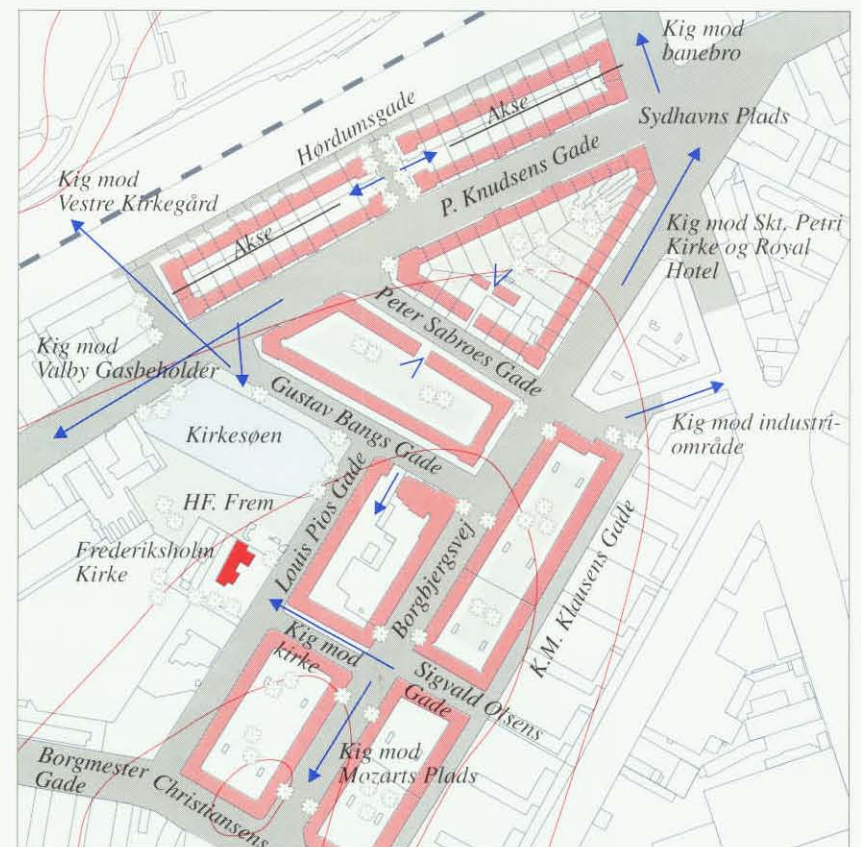
AKB blev stiftet i 1913 og opførte de første fire karréer ved P. Knudsens Gade i perioden 1913-18. I AKB's 10 års jubilæumsskrift er starten af byggeriet omtalt:

»Det blev straks, da de to nye Gader blev anlagt, fastslået, at man skulle søge Gaderne opkaldt efter afdøde socialdemokratiske Førere. Det var jo et udpræget Arbejderkvarter, der skulle opstå, og det var derfor naturligt, at Gaderne blev opkaldt efter Arbejdernes Tillidsmænd«.

Arkitekt Mandrup-Poulsen udformede de første karréer i 2 etager med manzardetage og i 3 etager. Fra hver opgang var der adgang til 6 lejligheder. De nationalromantisk prægede bygninger fremstår mod gaden i blank, rød mur og har mange smukke bygningsdetaljer, bl.a. »loggiaer« (altannicher), og gårdfacaderne er i gul, blank mur med dekorative partier af røde sten. Langs gadesiden var der oprindeligt små



Frederiksholmkvarteret opdeles af den stærkt trafikerede P. Knudsens Gade. De ældste karréer ses i billedets baggrund, og til højre ses Ellebjerg Skole.



Frederiksholmkvarteret, bebyggelsesmønster mål 1:5.000.

forhaver med overdækkede terrasser af træ. Haverne og terrasserne blev nedlagt i forbindelse med udvidelse af P. Knudsens Gade i 1960'erne. Gårdene blev tinglyst som fællesarealer, og ikke som det var normalt for f.eks. byggeforeningshuse, opdelt i private parceller. De rektangulære gårde i bebyggelsen mellem P. Knudsens Gade og Hørdumsgade har smukke facader, men gårdrummene har en lidt nøgen karakter, der f.eks. kunne afhjælpes ved beplantning og lign. Gården i den trekantede karré syd for P. Knudsens Gade er varieret og oplevelsesrig i sin indretning (se beskrivelse side 26).

Bl.a. påvirket af bolig manglen blev der i 1921-35 opført 4 karréer omkring Borgbjergsvej, og mellem Peter Sabroes Gade og Mozarts Plads. Bygningerne blev udformet i 3-5 etager i røde sten og med røde tegltage, også med Mandrup-Poulsen som arkitekt. Denne bebyggelse er ikke så levende udformet som karréerne omkring P. Knudsens Gade, bl.a. er der færre bygningsdetaljer, men bygningerne er gedigne, og skaber helstøbte og smukke gaderum. Flere steder findes endnu forhaver. Fra Borgbjergsvej, der er bydelens indkøbsgade, er der smukke kig mod Mozarts Plads mod syd, og mod nord er der udsigt mod Hotel Scandinavia og skorstenene på DSB's ranger- og værkstedsareal nord for Vasbygade. Nabolaget til Haveforeningen Frem, Kirkesøen og Frederiksholm Kirke tilfører kvarteret varierede bybilleder. Fra Harald Jensens Gade er der et flot kig mod kirken, og fra Gustav Bangs Gade ses mod nord det højtliggende »skovbryn« på Vestre Kirkegård.

På trods af den intense, gennemkørende trafik, der udover at frembringe støjgener, virker som en barriere mellem karréerne nord og syd for P. Knudsens Gade, fremtræder Frederiksholmkvarteret som et velplanlagt, helstøbt kvarter, der rummer smukke og varierede bybilleder.



Adgangen til gårdene i den del af Frederiksholmbebyggelsen, der ligger mellem Hørdumsgade og P. Knudsens Gade, er smukt markeret med træer.



Samme sted som ovenfor. Gårdfacaderne er strengt aksefast opbygget. Et par træer i gårdrummet ville være velgørende.



Bebyggelse på nordsiden af P. Knudsens Gade. Desværre er der her foretaget en del uheldige vinduesudskiftninger, ligesom der er isat vinduer i enkelte loggiaer.



Peter Sabroes Gade set mod nordvest.



Bebyggelsen ved Gustav Bangs Gade, set med Haveforeningen Frem i forgrunden.

Bebyggelse ved Scandiagade

I området mellem Scandiagade og K.M. Klausens Gade ligger et etageboligområde, udformet som 5-etagers vinkelformede ejendomme. Scandiagade danner grænse mellem havne- og industriområdet og boligbyen Kongens Enghave. Gaden, der er lukket mod nord, har en smuk, grøn udformning: To veje med fortove i en bredde af 12 m er adskilt af en grøn, 12 m bred midterrabat, beplantet punktvis med grupper af fire træer, placeret udfor boligbebyggelsens adgangsveje. Fra en enkelt af disse er der et smukt kig mod Frederiksholm Kirke.

Bebyggelsen, der er opført i 1936-44 med Ole Falkentorp som arkitekt, har afvalmede tegltage og gule murstensfacader, udformet i et regelmæssigt mønster med skiftevis vindue og murpille. Bebyggelsens faste takt med vinkelformede bygninger og nordvest- og nordøstorienterede facader varieres i områdets nordlige del, hvor en bygning er blevet »spejlvendt«, således at der her opstår et dobbeltstort gårdrum. Mod Sydhavngade afsluttes bebyggelsen smukt med en bygning, der følger Peter Sabroes Gades skrå vinkel, og dermed bryder med bebyggelsens markante hovedretninger.

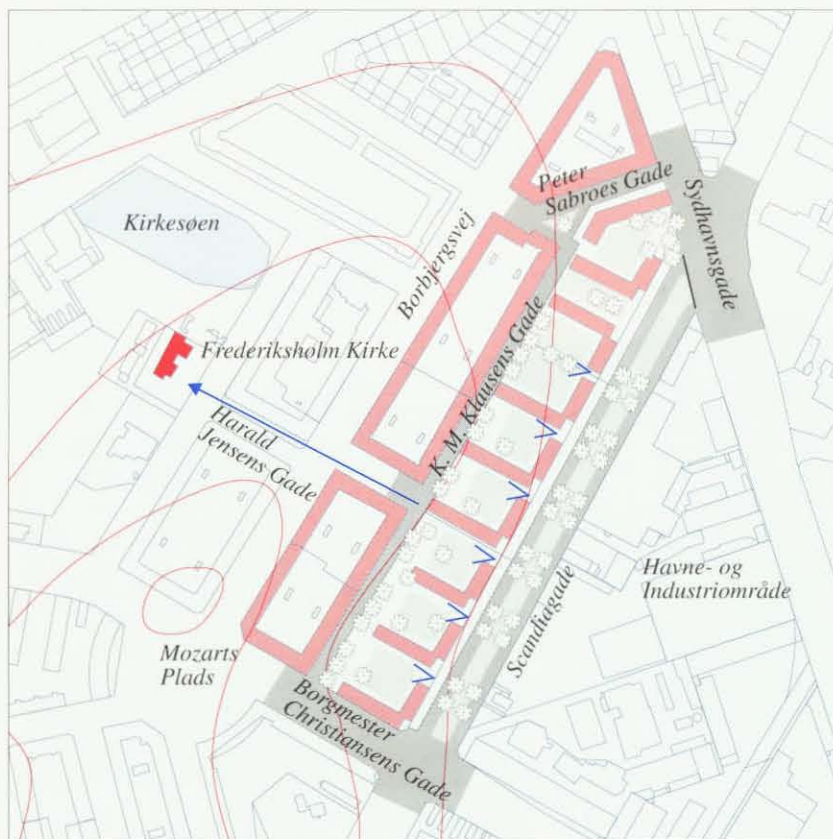
De åbne gårdrum og bygningernes gavle giver K.M. Klausens Gade en særlig karakter, præget af åbenhed og gårdrummenes varierede udformning og beplantning i kontrast til den sammenhængende karrébebyggelse mod vest. Den velformede vinkelbebyggelse og de varieret udformede gader medvirker til afvekslende bybilleder i Frederiksholm kvarteret.



Scandiagade set mod nordøst.



Gårdrum i bebyggelsen.



Scandiagade, bebyggelsesmønster 1:5.000.

Bavnehøj kvarteret

Bavnehøj kvarteret ligger som et selvstændigt bykvarter, afgrænset af jernbanens tracé, der er højt beliggende mod både øst og syd, af Vestre Kirkegård mod vest og af Katolsk og Mosaik Kirkegård, idrætsanlæg samt Vestre Fængsel mod nord.

Bavnehøj kvarteret er opkaldt efter en af Københavns bavnehøje - højt beliggende steder, hvor man i krigstid tændte signalbål. Terrænet stiger fra kote 3 ved Enghavevej til kote 11 i kvarterets nordvestlige hjørne. Terrænstigningen opleves mest markant på Bavnehøj Allé.

Stadsarkitektens Direktorat udarbejdede sidst i 1920'erne en bebyggelsesplan for kvarteret. Umiddelbart herefter blev de første karréer og stokbebyggelser opført i 5 etager.

Området er opdelt af »fordelingsvejene« Bavnehøj Allé og Tranehavevej, som danner et V-formet vejsystem, der krydses af tværgående, mindre veje. Centralt i området ligger Bavnehøj Skole og Enghavevejens Brandstation, begge opført 1929 med stadsarkitekt Poul Holsøe som arkitekt. Den U-formede, nyklassicistiske skole, der er i henholdsvis 3 og 4 etager, er opført i røde mursten, og især midterfløjens gavle markerer sig stærkt i gadebilledet. Øst for skolen danner et hævet, træomkranset areal overgangen til den ligeledes U-formede brandstation, hvis facader er præget af store portåbninger og vinduespartier, der afsluttes med kviste.

Området rummer en varieret boligbebyggelse: Skole og brandstation er omgivet af 4-etagers boligkarréer, mellem Tranehavevej og Vestre Kirkegård ligger en 5-etagers stokbebyggelse, på hjørnet af Enghavevej og Bavnehøj Allé ligger en randbebyggelse i 5 etager, og i områdets vestlige del ligger Tranehavegård, der oprindeligt blev opført som aldersrentebebyggelse - nu ombygget til ældreboliger.

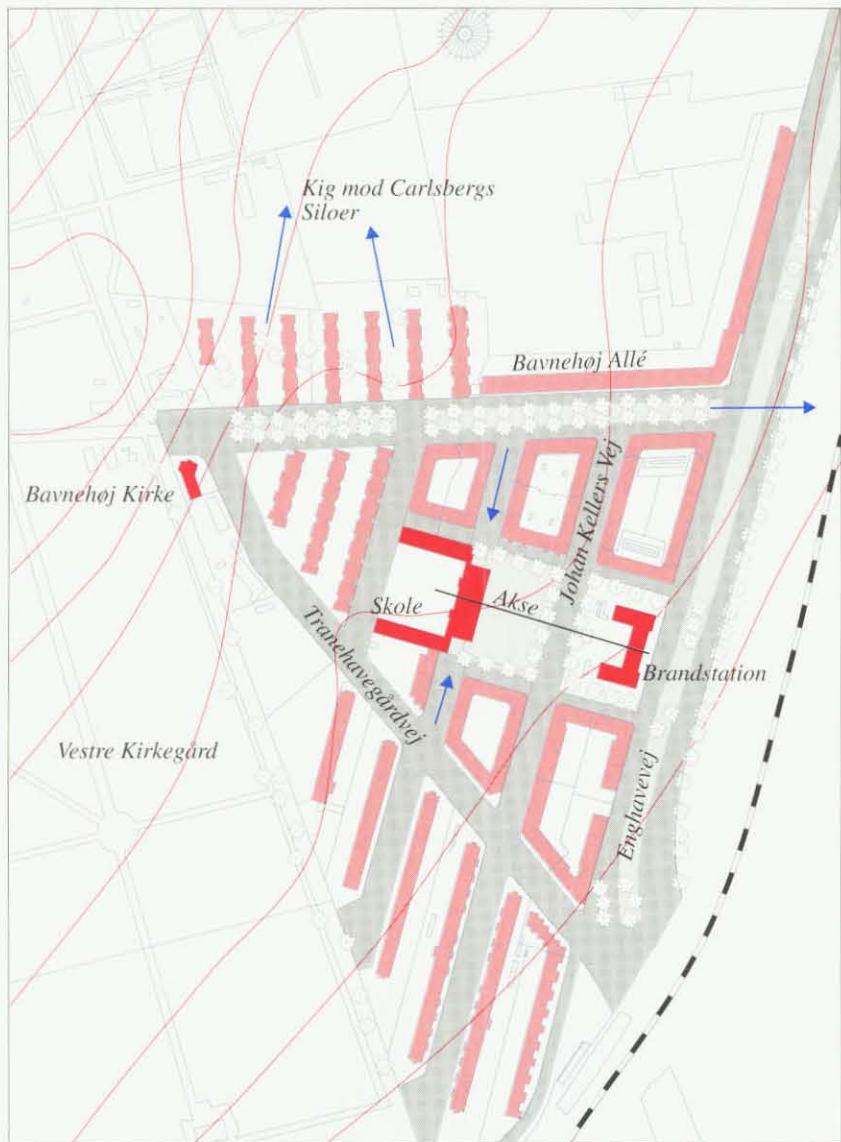
Bavnehøj Allé (tidligere Vestre Kirkegårds Allé) strækker sig fra Enghavevej i øst til Tranehavevej/Vestre Kirkegård i vest. Alléens vejudlæg er opdelt i to ensrettede, smalle kørebaner (8m), der afgrænser et allébeplantet,



Bavnehøj Skole, set fra syd.



Tranehavevej set fra Sydhavns Station mod nordvest.



Bavnehøjkvarteret, bebyggelsesmønster mål 1:5.000.



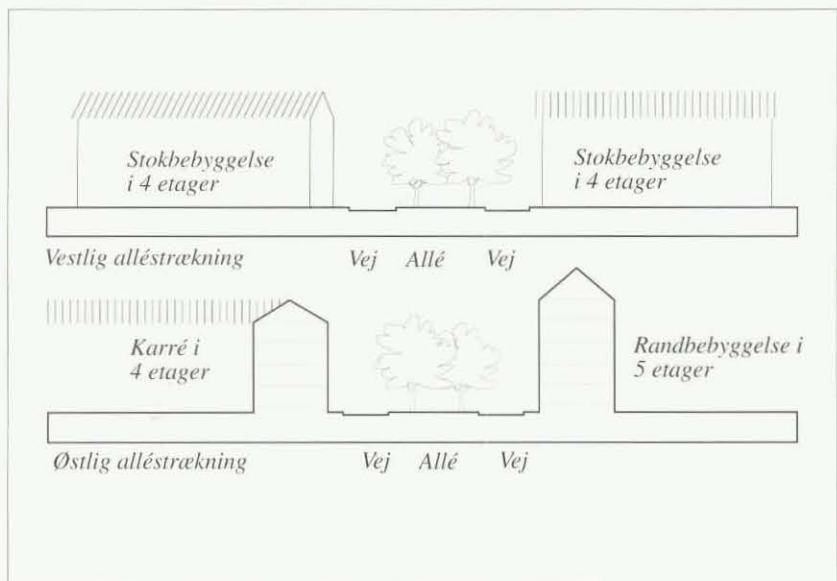
Bavnehøj Allé set mod Enghavevej. Alléen fremstår smukt i gadebilledet.



Tranehavegårdbebyggelsen har markante gavle.



Karrébebyggelse ved Bavnehøj Allé.



Bavnehøj Allé, principsnit.



Grøn slippe i Tranehavegårdbebyggelsen, set fra sydvest.



Bavnehøjkvarteret set fra syd.

16 m bredt, græsklædt midterareal. Enkelte tværgående veje gennemskærer midterarealet.

Alléen dannede tidligere hovedadgang til kirkegården, og fungerede oprindeligt som en højtidelig ramme for begravelsesprocessioner. Mod Enghavevej markeres alléen smukt af Thomas Vincottes skulptur »Hestebetvinger«, der er opstillet på midterarealet. Fra Enghavevej stiger alléen stærkt op mod Vestre Kirkegård.

Den omgivende etagebebyggelse danner markante og smukke vægge om alléen. Den varierede bebyggelse fremstår med blanke mure og tegltage. Mod nordøst findes en randbebyggelse i 5 etager, opført 1942-45 med Knud Hansen som arkitekt. Bebyggelsen, der er udformet som vinkelbebyggelse langs Enghavevej og Bavnehøj Allé, er indrettet med syd- og vestvendte altaner/karnapper og har som følge heraf adgangen til lejlighederne langs Bavnehøj Allé placeret på gårdsiden. Mod sydøst ligger 3 boligkarréer, bygget af Københavns Kommune i 1928-30. De 4-etagers karréer er opført med henholdsvis Poul Baumann, Alf Cock-Clausen og Helge Holm & S.C. Larsen som arkitekter. Bygningerne er alle i nyklassicistisk stil med fremhævede, lodrette partier og enkelte har karakteristiske, runde vinduer ved trappeopgangene. Tværvejene mellem karréerne fremstår smukt beplantede.

Mod vest ligger den nord-syd orienterede stokbebyggelse Tranehavegård, oprindeligt opført som aldersrenteboliger i 1941-42. Bebyggelsen er tegnet af arkitekt Aage Rafn. Stokkene, der er i 4 etager, er udformet med markante gavle, forsynet med hjørnealtaner. Indgangen til bebyggelsen sker via smukt beplantede haverum mellem husene.

Fra Bavnehøj Allé er der udsigt til flere af nabobydelen Vesterbros vartegn og fikspunkter. Mod øst danner banens hævede og beplantede tracé en væg i gaderummet. Bagved ses H.C. Ørsted Værkets karakteristiske bygningsprofil. Fra de grønne haverum i Tranehavegård kan man mod nord se Carlsbergs nye og gamle silo samt Vestre Fængsel. Også mod syd er der ved karrébebyggelserne smukke kig ad tværvejene mod bl.a. Bavnehøj Skole. Den vestlige afslutning af Bavnehøj Allé markeres af kirkegårdens grønne træk og Bavnehøj Kirke.

Bavnehøj Allé er en karakterfuld vejstrækning, der på smuk vis er orienteret mod Vestre Kirkegård, men samtidig tilfører alléen den velplanlagte bebyggelse i Bavnehøjkvarteret fine, grønne kvaliteter.

Karens Minde-området

Umiddelbart syd for Sjælør Boulevard ligger det tidligere asyl Karens Minde, opført på initiativ af teologen Johan Keller. På området, der oprindeligt husede en gård, ligger den tidligere asylbygning, opført 1880 med Vilhelm Klein som arkitekt. Asylet blev udvidet i 1914 med en større tilbygning, tegnet af arkitekt Einar Thuxen. Området rummer staldbygninger, hønsehuse, skure, m.v., hvoraf flere er stærkt forfaldne. Bygningsanlæggene, der tidligere blev anvendt til institution for evnesvage, er i dag under istandsættelse til medborgerhus og derfor delvist afspærrede. På området er endvidere opført en børneinstitution og en skole.

Hovedbygningen er opført i renessancestil i røde sten med pudsede bånd. Den statelige tilbygning i toenhalv etage har rundbuet fronton og afvalmet tegltag. Bygningen, der er forbundet til hovedbygningen med en mellembygning, er delvist sammenbygget med en fritliggende længe fra det oprindelige bygningskompleks.

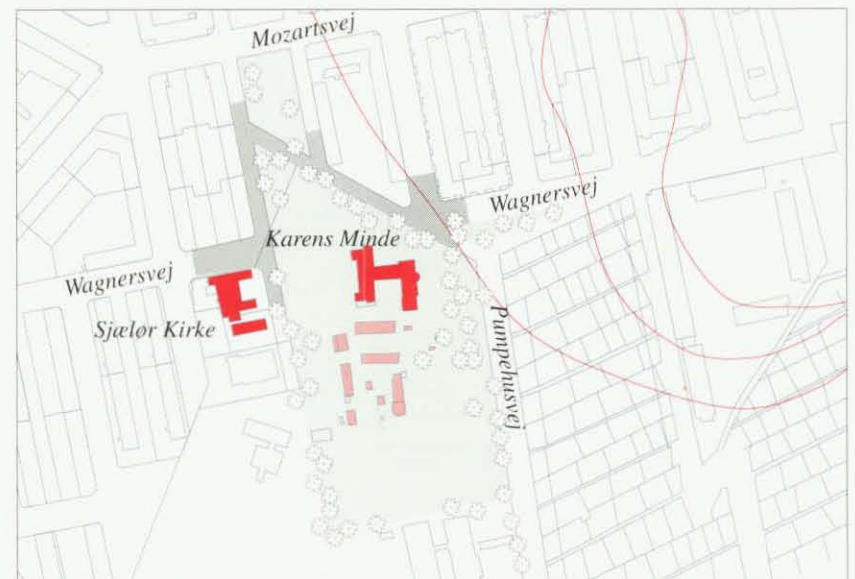
Karens Minde-området ligger i et »koblingsspunkt« mellem by og land - området grænser mod nord og vest op til nøgternt formede etageboligbebyggelser og Sjælør Kirke, og mod øst og syd op til haveforeningsområder og Tippen. Karens Minde indgår i et grønt hovedtræk fra Vestre Kirkegård, via Sjælør Boulevard, over Tippen til Kalveboderne. Bygningsanlægget omkranses af en frodig beplantning, og dyrehold, marker, græsningsarealer og små stræder mellem staldbygningerne bidrager til at give anlægget en landlig karakter i kontrast til bydelens meget bymæssige karakter.



På grund af plankeværker, stilladser m.v. har det ikke været muligt at fotografere hovedbygningen på Karens Minde. Fotoet herover viser tilbygningen fra 1914, set fra sydøst.



Fritliggende længe til den oprindelige hovedbygning fra 1880. Til forskel fra hovedbygningen, der har skifertag, er denne bygning med tegltag. Flere af længens bygningsdetaljer svarer til hovedbygningens, bl.a. skorstensudformningen.



Karens Minde, bebyggelsesmønster mål 1:5.000.

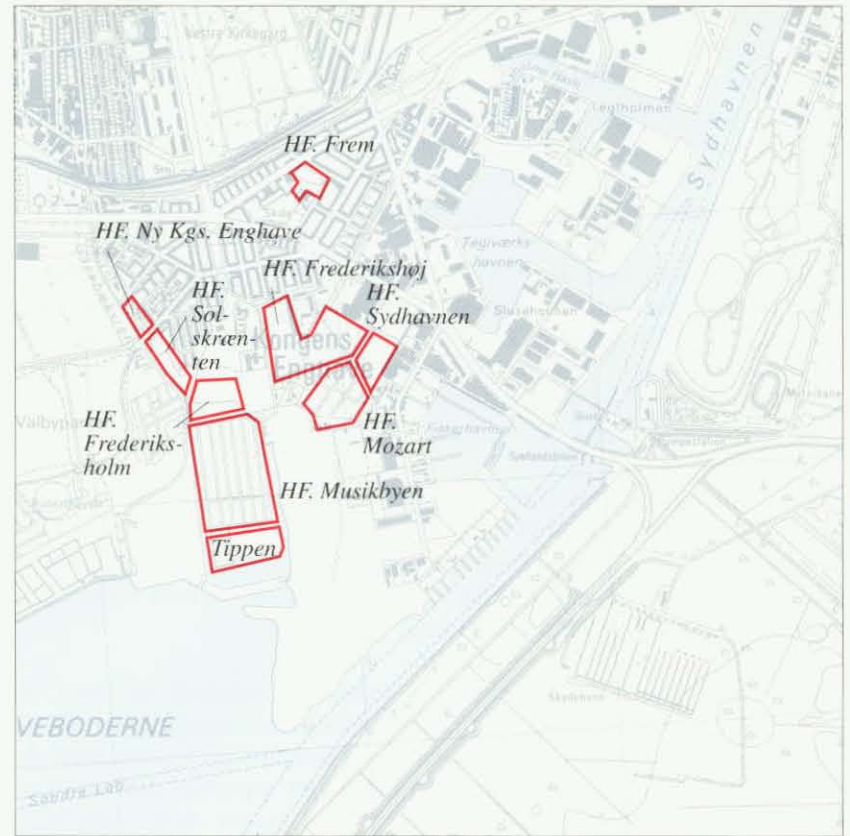
Haveforeninger m.v.

I den sydlige del af Kongens Enghave ligger en større koncentration af haveforeninger: *Mozart*, *Sydhavnen*, *Frederikshøj*, *Solskrænten*, *Frederiksholm*, *Musikbyen* og *Ny Kongens Enghave*. Hertil kommer Haveforeningen *Frem*, der er beliggende centralt i bydelen ved P. Knudsens Gade, og som er en af Danmarks mest kendte haveforeninger.

Haveforeningerne, der oftest blev placeret på marginaljorder, havde til formål at skaffe beboerne i de tætte bydele et fristed. Ofte har haveforeninger måtte vige for byudviklingen, i Kongens Enghave er således haveforeningen *Frem* gennem årene indskrænket fra 400 haver til 45, og haveforeningen *Frederiksholm* lå tidligere i et område ved Sydhavn Station. Haveforeningerne *Mozart*, *Frederikshøj* og *Ny Kongens Enghave* har status af boligområder («åbent havehusområde»). I forbindelse med etablering af nye jernbaner i bydelen ventes yderligere nedlæggelse af haver.

Der er stor forskel på kolonihaveområdernes havestørrelse, bebyggelse og miljøer. I Kongens Enghave spænder kolonihavernes karakter fra rene nyttehavesområder til tæt bebyggede helårsområder med fantasifulde selvbyggerhuse i en høj bygningsstandard.

Beboerforeningen *Frem* blev oprettet i 1913 af beboere i AKB's bebyggelser i Kongens Enghave. Udover at være en lejerforening var det også foreningens formål at etablere kolonihaver til kommende beboere i kvarteret. Jorden blev erhvervet fra Frederiksholm Teglværk, udparcelleret



Haveforeninger i Kongens Enghave. Oversigt i mål 1:30.000.



Haveforeningen Frederikshøj m.v. Luftfoto set fra øst.



Markant dørparti. Haveforeningen Frederikshøj.

og fordelt ved lodtrækning. I 1916 havde foreningen 106 medlemmer, og man begyndte at bygge lysthuse og hønsegårde. I 1920 var der omkring 240 haver, og i 1924, hvor haveantallet var vokset til ca. 400, blev haveforeningen og beboerforeningen af økonomiske årsager adskilt. Frem's arealer var på det tidspunkt afgrænset af Louis Pios Gade, jernbanen, Gustav Bangs Gade og en linie, ca. hvor nuværende Borgmester Christiansens Gade er beliggende.

Efterhånden som byudviklingen kom tættere på haveforeningen, måtte store havearealer afgives for at opføre nybyggeri. Således blev i perioden fra 1927 til 1959 opført kirke, bibliotek, skole, børneinstitution og en boligkarré og bl.a. i forbindelse hermed nye vejanlæg. I dag rummer haveforeningen 45 haver, koncentreret omkring Kirkesøen, og har indgået lejemaal med Københavns Kommune frem til år 2020.

Kirkesøen er en tidlige kalkgrav med et areal på ca. 150x75 m, og den er ca. 30 m dyb. Frem til 1912 udvandt Frederiksholm Teglværk kalk i graven, indtil man stødte på en vandåre, der hurtigt fyldte graven med vand, og herefter var det urentabelt at udvinde kalk. Da kalkbrydningen ophørte, blev søen efterladt uden retablering.

I dag kranser en tæt bebyggelse af lysthuse Kirkesøen på tre sider, og enkelte haver uden sødsigt skyder sig ind mellem Frederiksholm Kirke og Ellebjergskolen. Haveforeningen er afskærmet af hække mod de tilgrænsende veje, og mange af bygningerne udnytter den smukke beliggenhed med terrasseopbygninger m.v. orienteret mod søen. Mod syd findes en mindre anløbsbro. Mod nordvest grænser søen op til den stærkt trafikerede P. Knudsens Gade. Haveforeningen *Frem* fremtræder som et idyllisk område, beliggende som et grønt åndehul i bydelen, omgivet af høje etageejendomme og institutioner. På trods af at haveforeningen er aflukket, tilfører den det omliggende bykvarter et værdifuldt grønt indslag.

Haveforeningerne *Mozart*, *Sydhavnen* og *Frederikshøj* ligger som et sammenhængende område og grænser op mod Tippen og erhvervsområdet vest for Bådehavnsvej. *Mozart*, der er fastlagt som boligområde, er præget af en meget varieret bebyggelse, spændende fra små træskure til parcelhuslignende bygninger. Haverne er store og fremtræder med stor variation. *Sydhavnen* rummer fortrinsvis nyttehaver, forsynet med små skure. Haverne er afgrænset af lave hække, og foreningen fremtræder med et præg af orden og sirlighed. *Frederikshøj*, der ligeledes er fastlagt som boligområde, vejbetjenes fra henholdsvis Pumpehusvej og Scandia-gade. Herfra fører et system af smalle, stilignende veje frem til de enkelte parceller. Haveforeningen er opdelt af et bredt, allébeplantet, grønt areal, der strækker sig fra Schubertsvej til Tippen. Her er haveforeningens fællesanlæg beliggende: Teaterbygning, legeplads m.v. *Frederikshøj* rummer mange spændende og fantasifulde selvbyggerhuse, oftest af meget høj bygningskvalitet. Bebyggelsen er præget af gedigne genbrugs-materialer fra nedrevne københavnske bygninger.



Haveforeningen Frem, set mod nordøst.



Haveforeningen Frem, lodret luftfoto, mål 1:2.500.

Haveforeningerne *Solskrænten*, *Frederiksholm*, *Musikbyen* og *Ny Kongens Enghave* grænser op mod Valbyparken. *Solskrænten* rummer nyttehaver med små træskure, og haverne afgrænses af lave hække. *Frederiksholm* fremtræder med en udpræget kolonihavekarakter. Bygningerne er som oftest pæne og velordnede, og haverne forsynede med høje hække. *Musikbyen* er anlagt med parallelle nord-sydgående veje. Haveforeningen, der har egen købmand, grænser - ligesom *Solskræntens* nordlige del og *Ny Kongens Enghave* - op til Gåsebækrenden. På Tippen, syd for Haveforeningen *Musikbyen* ligger et areal med spredt bebyggelse. Området har ikke status som haveforening, og fremtræder med en meget blandet bebyggelse, præget af tilfældighed og et begyndende forfald. Enkelte huse er bygget på pæle i vandet.

Haveforeningerne er et stort aktiv for Kongens Enghave. De er med deres grønne træk og varierede udformning af haver og bygninger en væsentlig del af bydelens identitet.



En spændende udformet bygning i Haveforeningen Frederikshøj.



Haveforeningen Musikbyen, set fra syd. I baggrunden ses Carlsbergs siloer.

Byarkitektoniske elementer

Enghavevej-Stubmøllevej

Vejstrækningen Enghavevej, Borgbjergsvej, Glucksvej, Wagnersvej og Stubmøllevej var indtil 1917, hvor Vasbygade blev anlagt, den eneste forbindelse fra Kongens Enghave til Københavns centrum. Den nordlige vejstrækning markerede grænsen mellem Københavns og Valbys fælleder, og ved den sydlige vejstrækning lå området's gårde - Frederikslund, Lisesminde, Frederiksholm m.v. Vejstrækningen var placeret, hvor der ikke kunne ske oversvømmelse fra de dengang nærliggende vandarealer.

Efter opførelse af Frederiksholmkvarteret, Bavnehøj kvarteret og Musikbyen i 1913-30, og herunder etableringen af Mozartsvej sidst i 1920'erne, afløste denne Wagnersvej som det naturlige bindeled mellem Borgbjergsvej og Stubmøllevej.

Vejforløbet er meget varieret, og giver et godt billede af de karakteristiske bykvarterer i Kongens Enghave. Den smukt beplantede *Enghavevej*, hvis tracé falder mod syd, danner en karakterfuld indgang til bydelen. Vejen har kun bebyggelse på vestsiden, mod øst danner baneterrænet en grøn mur. Overgangen til Frederiksholmkvarteret markeres af banebroernes portlignende viadukter og den lidt udflydende og stærkt trafikerede Sydhavns Plads. *Borgbjergsvej*, der er bydelens indkøbsgade, har en homogen bebyggelse, og rummer stadig enkelte strækninger med forhaver. Sønderstrandhus ved *Mozarts Plads* er fikspunkt for *Borgbjergsgade*, og »lukker« gaderummet. Mod nord ses de minaretlignende skorstenene på DSB's rangerterræn. *Mozarts Plads* danner bindeled mellem Frederiksholmkvarteret og Musikbyen. Herfra forløber det historiske vejforløb ad *Glucksvej* og *Wagnersvej*. *Wagnersvej* grænser op til kolonihaveområderne og Karens Minde, og har et grønt og landligt præg. Den gamle forbindelse herfra til *Stubmøllevej* er afskåret af bebyggelsen omkring *Sjælør Boulevard*. I stedet skaber *Mozartsvej* en mere direkte forbindelse gennem Musikbyens bebyggelse frem til *Stubmøllevej*. *Sjælør Boulevard* bidrager med grønne træk til variation i bybilledet på *Mozartsvej*. *Stubmøllevejs* gadebillede har, især i området nær *Ellebjergervej* - hvor der er erhvervsbebyggelse - en åben og lidt forblæst karakter.

Strækningen fra *Enghavevej* til *Stubmøllevej* er spændende set på baggrund af dens historiske rolle, men samtidig giver strækningen et fint signalement af Kongens Enghaves bebyggelseskarakter og mangfoldighed, bl.a. skiftet fra meget bymæssige gader med intens trafik til stille, landligt prægede vejstrækninger.



Borgbjergsvej set mod Mozarts Plads.



Borgbjergsvej set mod nord.



Glucksvej set mod syd.



Mozartsvej set mod øst.



Wagnersvej set mod vest.



Stubmøllevej set mod nordvest.



Enghavevej set mod syd. Banebroerne virker som »porte« mellem bykvartererne.

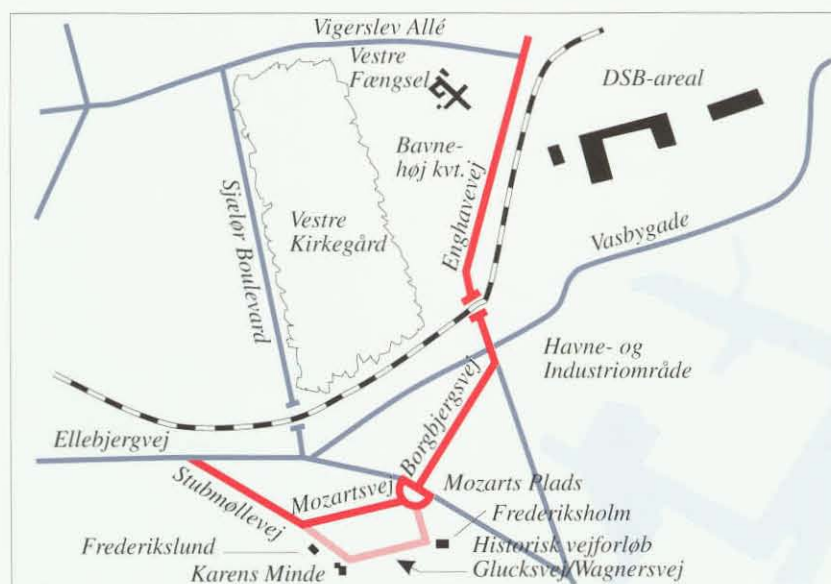


Diagram. Vejstrækningen Enghavevej-Stubmøllevej.

Sjælør Boulevard

Sjælør Boulevard forløber fra Vigerslev Allé i nord til Wagnersvej i syd. Strækningen indgik i 2. Præmie-projektet i den internationale byplan-konkurrence om København, som blev afholdt i 1909. Sjælør Boulevard blev foreslået som en parkallé, der skulle knytte Frederiksberg Have sammen med kysten og Valbyparken, der ligeledes blev foreslået anlagt.

Banelinien og banebroen ved Sjælør Station, der har en portlignende karakter, opdeler boulevarden i en nordlig og sydlig del. Den nordlige del af Sjælør Boulevard, der har en markant terrænstigning mod Vigerslev Allé, afgrænser Kongens Enghave-bydelen mod Valby-bydelen. Den stærkt trafikerede strækning er præget af Vestre Kirkegårds tætte beplantning mod øst og mod vest af nyere etageboligkvarterer, villakvarterer, Gymnasium m.m. Den sydlige boulevardstrækning, der blev anlagt i 1931, indgår ikke i det overordnede vejnet, men fungerer udelukkende som lokal boligvej. Boulevarden er et karakterfuldt og smukt friareal i Musikbyens bebyggelse, og strækningen indgår som et led i et grønt forløb, der via Karens Minde og Tippen, forbinder Kongens Enghaves boligområder med Kalvebodløbet.

Denne del af boulevarden har en samlet bredde på 55 m, og rummer et 30 m bredt beplantet midterareal, omgivet på begge sider af 10 m brede boligveje. Midterarealet, der benyttes til friarealer, legeplads m.v., er smukt beplantet med træerækker og hække. Den funktionalistisk prægede bebyggelse, der omkranser boulevarden, er tegnet af arkitekt Elliot Hjuler. Husene er opført i henholdsvis gule og røde sten i 3 1/2 etage med tegltage.

I det trafikale knudepunkt, hvor P. Knudsens Gade, Ellebjergvej, Händelsvej, Borgmester Christiansens Gade og Sjælør Boulevard mødes, fremstår det grønne midterareal på boulevarden mindre smukt, præget af tilfældig beplantning og bunkersanlæg.



Luftfoto. Sjælør Boulevard set fra vest.



Sjælør Boulevard ved Mozartsvej, set mod nordøst.

Mozarts Plads

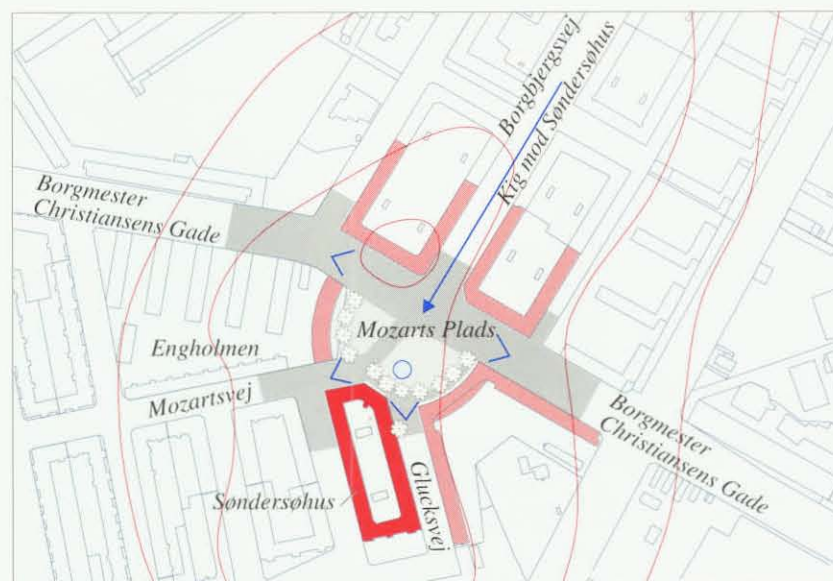
Mozarts Plads er både et trafikalt knudepunkt og et bygningsmæssigt tyngdepunkt i Kongens Enghave. Pladsen er beliggende ved Borgmester Christiansens Gade ud for Borgbjergsvej, og markerer en overgang fra Frederiksholmbebyggelsen til Musikbyen. Mozarts Plads blev anlagt i 1930 på baggrund af en samlet planlægning af Musikbyen, udarbejdet af Stadsarkitektens Direktorat sidst i 1920'erne. Frem til 1961 var pladsen forsynet med en rundkørsel, og den nuværende udformning med perlestens- og brostensbelægning, bassin med springvand, bænke m.v. blev etableret i 1992.

Mozarts Plads er halvcirkelformet, og pladsrummet afgrænses af bebyggelse i 3-5 etager. Tre bygningsvolumener syd for Borgmester Christiansens Gade understreger pladsens halvcirkulære form: Sønderstrandhus, tegnet af arkitekt Elliot Hjuler, ligger som point de vue for Borgbjergsvej, og fremtræder med klare funktionalistiske træk og en symmetrisk, hvidpudset facade mod pladsen. På hver side af Sønderstrandhus, og adskilt herfra af Mozartsvej og Glucksvej, ligger en bygning med buet facade, der er med til at give pladsen dens cirkulære form. Disse bygninger er, ligesom de afgrænsende ejendomme på nordsiden af Borgmester Christiansens Gade, opført i blank, rød mur og med tegltage. Derved har bebyggelsen omkring pladsen en egal karakter - dog accentueret af Sønderstrandhus, der med sin aksefaste placering smukt dominerer pladsen.

En krum allé understreger pladsens form, og mod Borgmester Christiansens Gade er plantet hække, der skærmer bænkepladserne mod trafikken. På trods af trafikintensiteten omkring pladsen, er Mozarts Plads et velplanlagt, bymæssigt friareal af høj arkitektonisk kvalitet, og pladsen udgør samtidig en smuk og markant, sydlig afslutning på Borgbjergsvej.



Luftfoto. Mozarts Plads set fra vest.



Mozarts Plads, bebyggelsesmønster målt 1:5.000.

Fiskerhavnen m.m.

I starten af 1900-tallet blev Sydhavnens første fiskerhavn etableret nord for Frederiksholmløbet, hvor Belvedere Kanal nu er beliggende. Området blev populært kaldt for »Djævløen«. Byudviklingen og indvindinger m.v. gjorde en flytning nødvendig, og den nuværende Fiskerhavn har været placeret syd for Bådehavnsgade siden 1948.

Fiskerhavnen, der ligger ved Kalvebodløbet umiddelbart syd for Sjællandsbroen, er omgivet af erhvervsbebyggelse med en meget blandet karakter, og mod syd af indvundne arealer, der bl.a. er fremkommet ved lossepladsopfyldning. Til forskel fra det ellers åbne og noget forblæste miljø, der findes i Sydhavnen, har Fiskerhavnen et intimt havnemiljø, præget af en selvgroet og tæt bebyggelse. Havnen rummer fiskerhuse, klubhuse og småvirksomheder.

Bebyggelsen, der er grupperet omkring smalle stræder mellem havnen og Bådehavnsgade, har en rustik karakter og et nøgternt, upyntet og alligevel malerisk udseende.

Fra Fiskerhavnen er der kig mod Amagers flade, marsklignende landskab med bl.a. sluseanlæggets smukke bygninger, mod Valby Gasbeholder, mod Avedøre Kraftværk og mod Københavns silhuet. Den store kontorbebyggelse »Nauticon« fremstår dominerende i bybilledet. Fiskerhavnen rummer mange oplevelser med alle de aktiviteter, der hører en fiskeri- og lystbådehavn til - om foråret klargøring af både og grej, om sommeren benyttes mange lystbåde som »sommerhuse«, og om efteråret er der aktiviteter med optagning af både.



Fiskerhavnen set mod nordøst med Nauticon i baggrunden.



Parti fra lystbådehavnen med kig mod Amagers kystlinie.

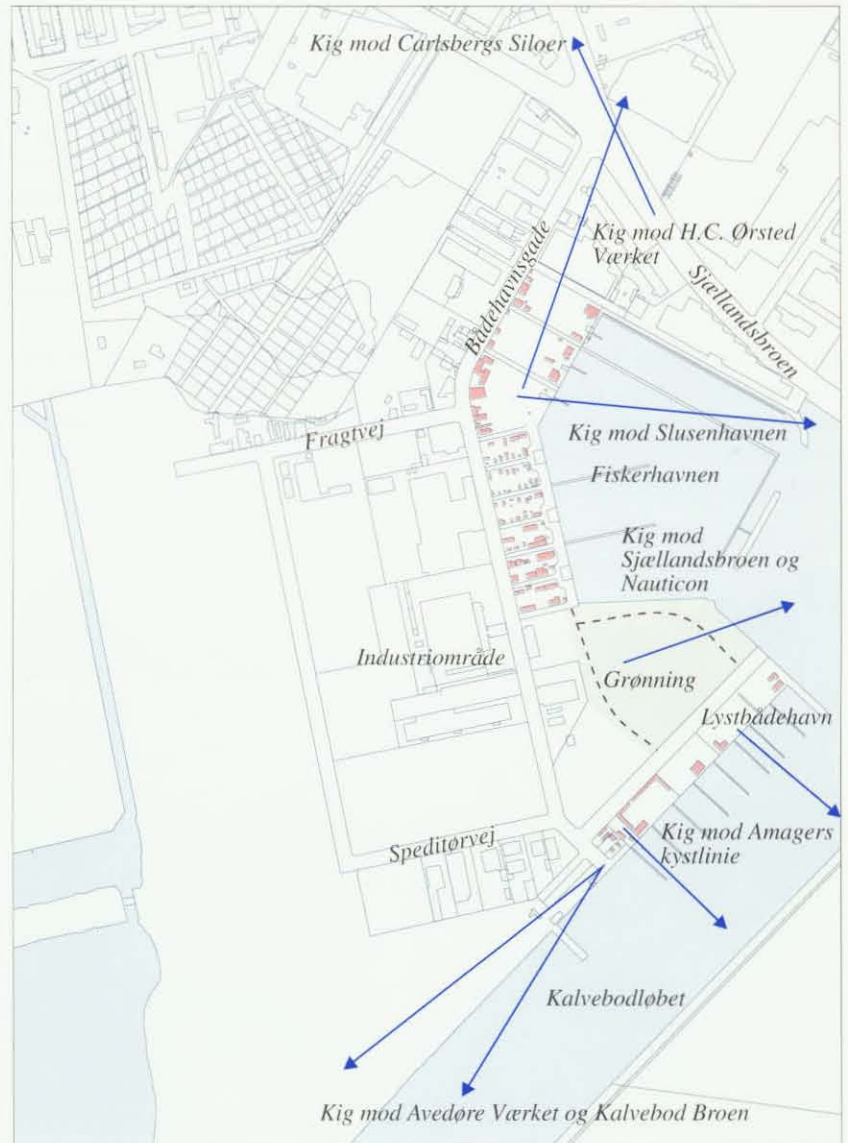
Umiddelbart syd for Fiskerhavnen, og helt ud til Kalvebodløbet ligger en egentlig lystbådehavn. Området ejes af Københavns Havnevæsen. Kalvebodløbet er her ca. 200 m bredt, og Amager er forbløffende tæt på. Havnen rummer 10 anløbsbroer, og landarealet, der er ca. 450x50 m, er opdelt i sektioner af skurbebyggelse. Herved er opstået en række charmerende, grusbelagte arealer, der åbner sig mod vandet. Arealerne bruges til opbevaring og reparation af både. Området rummer restaurant, huse til fiskere, klubbygninger og småvirksomheder.



Skurbebyggelse i Fiskerhavnen, set mod øst.



Skurbebyggelse i Lystbådehavnen, set mod nord.



Fiskerhavnen m.m., bebyggelsesmønster mål 1:10.000.

Gårdrum i Kongens Enghave

Kongens Enghaves bebyggelser rummer et væld af smukke og velplanlagte gårdrum. Der er store forskelle i den måde bydelen giver sig til kende på, når den ses fra de ofte regelrette gader, og den oplevelse man får, når man bevæger sig ind i karréernes gårde. Gårdrummene fremtræder med stor variation, og især i den ældre bebyggelse findes ofte stor kontrast mellem gadefacader og gårdfacader.

Gårdrummene er et stort aktiv for bydelens beboere. De fleste gårdrum er velindrettede, og flere rummer meget fine haveanlæg. Der findes selvfølgelig også gårdrum i bydelen, der kunne trænge til istandsættelse og fornyelse, men generelt er niveauet højt. Som eksempel på gårdrummene fine kvaliteter, omtales efterfølgende en række gårdrum.

1. Karréen Bavnehøj Allé/Johan Kellers Vej/Hans Olriks Vej/Enghavevej

Den 5-etagers karré er opført med gårdfacader i gule sten og med rødt tegltag. Den næsten rektangulære gård rummer et grønt midterareal med en smuk krans af træer, formet som en oval. På opholdsarealet, der er omkranset af hække, ligger der en legeplads.

2. Karréen Edvard Storms Vej/Johan Kellers Vej/Tranehavevej/Enghavevej

Denne karré er ligeledes opført med gårdfacader i gule sten og med rødt tegltag. Flere lejligheder har altaner orienteret mod gården. Karréen er ikke sluttet, men åbner sig mod Enghavevej. Gårdrummet er disponeret med to friarealer: Et græsklædt og hæskomkranset opholdsareal med enkeltstående træer og nord herfor en legeplads, der ligger hævet over opholdsarealet.

3. Karréen P. Knudsens Gade/Peter Sabroes Gade/Borghjergsvej

Karréen, der er i 2 1/2-3 etager, er overvejende opført i gule sten og med rødt tegltag. Adgang til den store, trekantede gård sker gennem en smal slippe ved Peter Sabroes Gade. Det smukke gårdrum har stor variation, og opleves på grund af gårdbebyggelse og beplantning som en række rum af forskellig karakter. Umiddelbart nord for indgangen ved Peter Sabroes Gade ligger to ældre bygninger, hvoraf den ene - en tidligere staldbygning - er smukt istandsat og benyttes som beboerhus. Bag husene ligger et træbeplantet opholdsareal, indrettet med bl.a. legeplads og indhegnet boldbane. Mod nord, i trekantens spidse hjørne, er indrettet en lille blomsterhave.

4. Karréen Borghjergsvej/Harald Jensens Gade/K.M. Klausens Gade/Borgmester Christiansens Gade

Den rektangulære 5-etagers karré er også opført i gule sten og med rødt tegltag. Den lange gård, der har portadgange, er disponeret med et midterareal rummende boldbane og opholdspladser. På begge sider af boldbanen er anlagt smukke, grønne havearealer med bevægede terrænformer og slyngede stier samt pergolapartier med opholdspladser.



Gårdrum i karréen Bavnehøj Allé/Johan Kellers Vej/Hans Olriks Vej/Enghavevej, set mod nord (1).

5. Karréen Mozarts Plads/Borgmester Christiansens Gade/Glucksvej

Den trefløjede karré i 4 etager er åben mod syd, og grænser op mod gården Frederiksholm - nu ombygget til børneinstitution - der med sin frodige beplantning giver området en grøn karakter. Institutionens grund er adskilt fra gårdrummet med et højt plankeværk. Gårdrummet rummer et garageanlæg samt et par ældre bygninger, legeplads og opholdspladser.

6. Karréen Ellebjergvej/Haydnsvej/Händelsvej

Den 3-etagers karré er opført i gule sten. Det trekantformede gårdrum rummer et smukt, cirkulært formet og forsænket garageanlæg. Anlæggets tag ligger i terrænniveau, idet terrænet stiger fra gårdfacaderne mod anlæggets tag. Friarealet, der også rummer en legeplads, er beplantet med små trægrupper, og hele anlægget har en fin, landskabelig karakter.



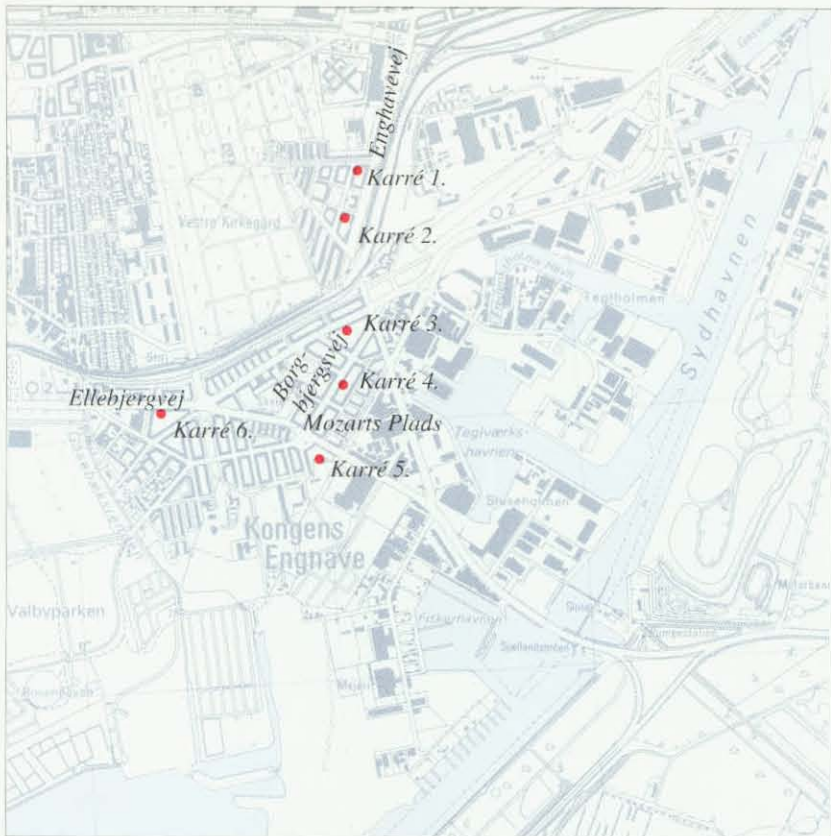
Gårdrum i karréen Edvard Storms Vej/Johan Kellers Vej/Tranehavevej/Enghavevej, set mod nord (2).



Gårdrum i karréen Borghjergsvej/Harald Jensens Gade/K.M. Klausens Gade/Borgmester Christiansens Gade, set mod nordøst (4).



Gårdrum i karréen P. Knudsens Gade/Peter Sabroes Gade/Borghjergsvej, set mod nordøst (3).



Oversigt over eksempler på gårdrum i Kongens Enghave, mål 1:30.000.



Gårdrum i karréen Mozarts Plads/Borgmester Christiansens Gade/Glücksvej, set mod nordøst (5). På billedet ses Larsens Minde, der er en af de ældste gårde i bydelen.



Gårdrum i karréen Ellebjergvej/Haydnsvej/Händelsvej (6).

Grønt areal ved Ellebjerg Skole

Området mellem P. Knudsens Gade, Borgmester Christiansens Gade, Louis Pios Gade og Gustav Bangs Gade rummer et smukt grønt areal, omkranset af Haveforeningen Frem, Ellebjerg Skole, Frederiksholm Kirke, en børneinstitution og en etageboligbebyggelse. Det grønne areal ligger »gemt« bag områdets bygninger og Frem, og kan fra de omgivende veje kun ses fra hjørnet af Borgmester Christiansens Gade og Louis Pios Gade.

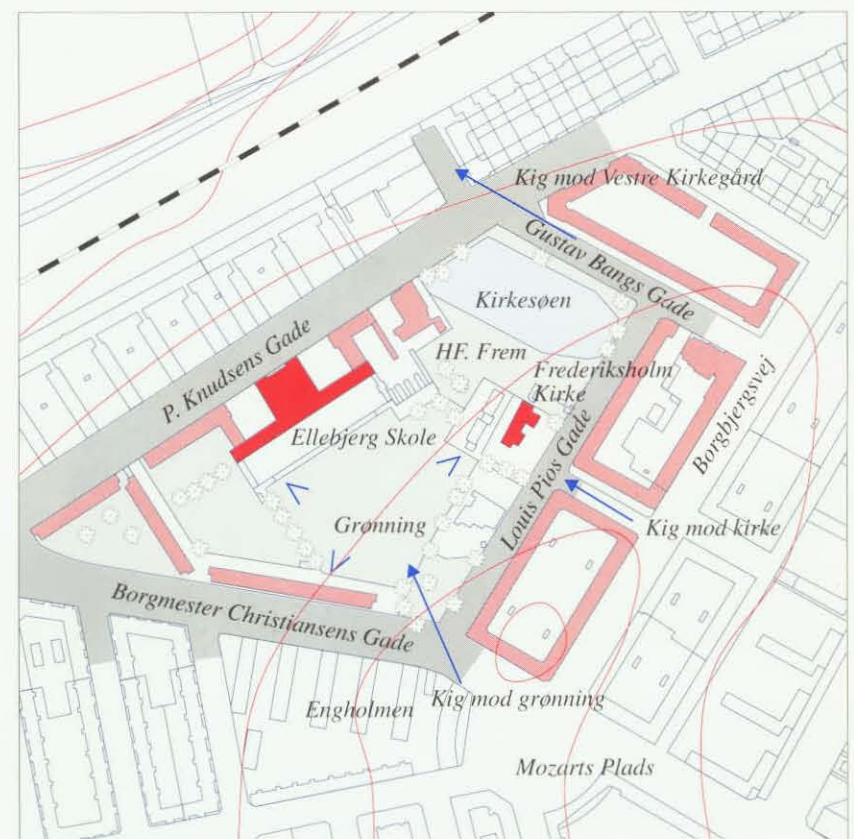
Et stort areal umiddelbart bag skolen er omkranset af hække og enkeltstående træer, og benyttes som skolens sportsbane, og mod vest er indrettet skolehaver og opholdsarealer med et frodigt præg. Fra arealet er der kig mod bygningerne, der smukt afgrænser det grønne rum. Bygningerne er overvejende opført i rød, blank mur og med røde tegltage, og området får derved et helstøbt præg. Fra Sigvald Olsens Gade er der et flot kig mod Frederiksholm Kirke, der mod Louis Pios Gade har en lille plads med rækker af stynede træer. Det grønne areals åbning på hjørnet af Borgmester Christiansens Gade og Louis Pios Gade, skaber en grøn forbindelse til friarealerne i bebyggelsen Engholmen, syd for Borgmester Christiansens Gade.



Frederiksholm Kirke set fra Borgmester Christiansens Gade.



Ellebjerg Skole set fra sportspladsen.



Grønt areal ved Ellebjerg Skole, bebyggelsesmønster mål 1:5.000.

Bydelens bygninger

Kongens Enghaves udbygning kom i gang i forbindelse med afviklingen af Frederiksholm Kalk- og Teglværk. I perioden 1913-50 blev bydelen næsten fuldt udbygget med boliger, industri og institutioner.

I dag er der endnu enkelte af de oprindelige gårde tilbage i bydelen, bl.a. Frederiksholm, hvoraf hovedhuset og et par bindingsværksbygninger er bevaret (se side 27).

År 1901, da Kongens Enghave blev indlemmet i Københavns Kommune, boede der ca. 440 personer i området. Befolkningstallet steg til 25.000 i 1950'erne før derefter at falde til ca. 15.000 i 1993. Fra udbygningen tog fart og frem til 1950'erne var der stor byggeaktivitet i bydelen. Det var overvejende sociale boligselskaber, der stod for udbygningen af Kongens Enghaves tre store boligområder - Frederiksholmbebyggelsen, Bavnehøj kvarteret og Musikbyen. Det var middelklassen og arbejderklassen, der bosatte sig i Kongens Enghave. De fleste ejendomme blev indrettet med forholdsvis små lejligheder, og lejligheder med 1 og 2 værelser udgør ialt ca. 75% af boligmassen. I havne- og industriområderne blev der opført fabrikker og produktionsanlæg til bl.a. Burmeister & Wain, Sønder Værft og bilsamlefabrikker for Automobiles Citroën og Ford Motors. I 1920'erne blev de første haveforeninger oprettet. I dag fungerer et par af disse - herunder Frederikshøj, der er udlagt til boligområde - som Kongens Enghaves »villakvarterer«.

Efterfølgende omtales byggeskikken i Kongens Enghave med eksempler på forskellige perioders byggeri. På grund af den forholdsvis sene udbygning af bydelen, er det især bebyggelse præget i forskellig grad af nationalromantikken (1900-1915), nyklassicismen og funktionalismen (1915-1945), der ses i Kongens Enghave. Da anvendelsen af stilarter ikke lader sig binde af årstal, kan bygninger i bestemte stilretninger meget vel være opført før eller efter tidsperioden.

Siloanlæg i Sydhavnen. Det karakterfulde anlæg har sin egen, skulpturelle skønhed. Sådanne anlæg har ofte været et yndet motiv for kunstnere - bl.a. grafikereren Rasmus Nellesmann. Sydhavnen rummer flere af disse anlæg.



Frederiksholmbebyggelsen blev opført af Arbejdernes Kooperative Boligforening i perioden 1913-48. Arkitekt Mandrup-Poulsen, der har tegnet hele bebyggelsen, udformede de første karréer (1913-18) i 2 etager med manzardetage og i 3 etager. De nationalromantiske facader har smukke detaljer, bl.a. det indbyggede indgangsparti og »loggierne«. Facaderne mod gårdrummene er mere nøgternt udformet, og har en næsten streng enkelhed. De senere opførte karréer (1921-35) blev bygget med 3-5 etager. Billedet ovenfor viser et facadeudsnit af Hørdumsgade 27, og nedenfor ses hele karréens facade mod Hørdumsgade.



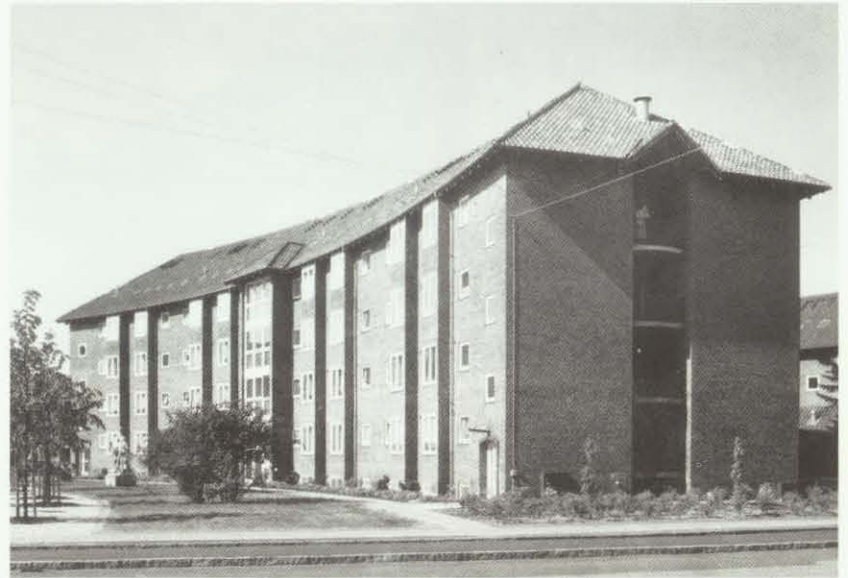


Arkitekt Poul Baumann har tegnet karréen på hjørnet af Bavnehøj Allé og Enghavevej. Den nyklassicistiske bygning, der er opført i 1929, har træk påvirket af den begyndende funktionalisme, her især vinduesformaternes

understregning af de vandrette bånd og trappepartierne. Facaderne er opført i gule sten, og med bånd, indfangeringer m.m. i røde sten. Karréen rummer 21 opgange og ca. 200 lejligheder.

Boligbebyggelsen Engholmen er opført i 1946-49 af Københavns Kommune, med V. Berner Nielsen og Henning Ortmann som arkitekter. Oprindeligt blev bebyggelsen opført som aldersren-

teboliger, men er nu moderniseret til ældreboliger. De velformede facader er domineret af karnappernes lodrette linier.



Mod Mozarts Plads afsluttes Engholmen med denne buede og flot formede bygning (Mozarts Plads 2). Bygningen har et centralt placeret og fremrykket

indgangsparti, der sammen med de parvist placerede karnapper gør facaden levende. Gavaltanerne er smukt »skåret« ind i bygningskroppen, og markeret med en kvistopbygning.

Mozartsvej 11-13 er opført i 1930 med Elliot Hjuler som arkitekt. Den lidt tungt udseende bygning har afvalmet tegtag, og er forsynet med et bredt tagudhæng, der fungerer som overdæk-

ning for de markante altan/karnappartier. Trappeopgangene er forsynede med cirkulære vinduer. Bygningstypen findes mange steder i Musikbyen.





Borgmester Christiansens Gade 1-13 er opført 1949 med Povl Baumann og Aage Müller som arkitekter. Den stringente facade, der er opmuret med skiftevis røde og gule sten, er taktfast opdelt af svage murfremspring.

Bygningerne er smukt aftrappet efter det faldende terræn, og den opdeltede gavl er med til at fremhæve de lodrette linier. Ejendommen, der er præmieret af Københavns Kommune, har fået nye døre og vinduer i plast.



Fordfabrikkernes tidligere samlelæg ved Sjællandsbroen står umiddelbart foran en fredning (1993). Bygningen er opført i 1924 efter tegninger af den

amerikanske arkitekt Albert Kahn. Den smukke og enkle bygningskonstruktion kan klart aflæses i facaden.

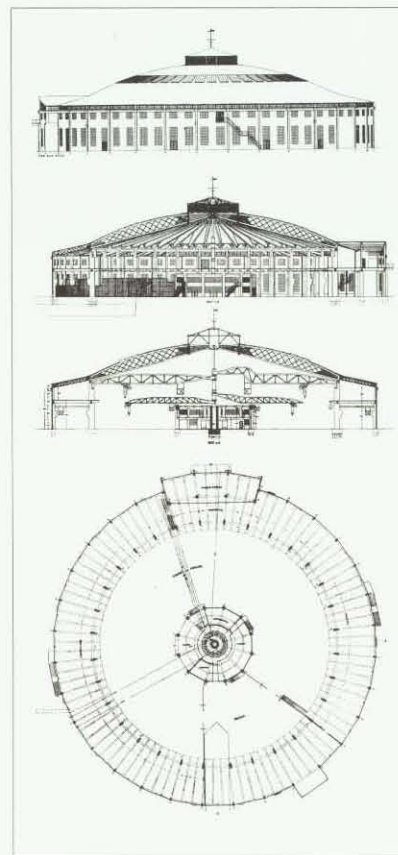


Haveforeningen Frederikshøj fungerer som et »villakvarter« i Kongens Engshave. Området er arkitektonisk meget varieret, og rummer flere bygninger af meget høj bygningskvalitet. Mange af bygninger er opført i 30'erne og 40'erne, og senere ombygget. Når man går tur i haveforeningen ses, at mange bygningselementer - vinduer, døre m.v. - fra bl.a. nedrevne, smukke patricerejendomme i København, er kommet til ny ære og værdighed (Frederikshøj 249).



Frederikshøj 215 - en lille, velformet bygning af nyere dato.

Frederikshøj 242 (herunder) er en sammensat bygning med smukke, gamle vinduespartier og moderne tagformer med ovenlys.



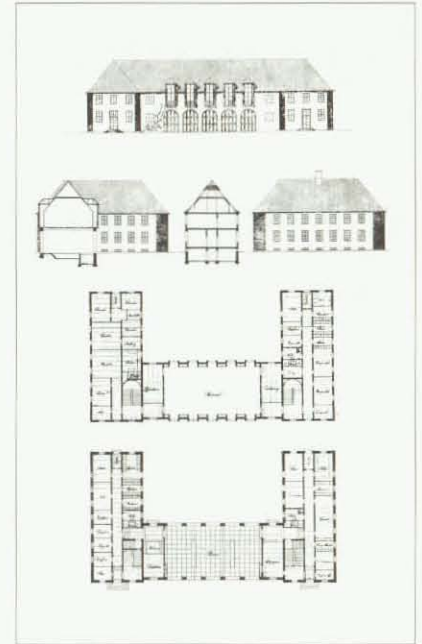
En af de første industribygninger, der blev opført i havne- og industriområdet var Burmeister & Wain's cirkulære støberihal på Teglholmen. Hallen blev opført med en diameter på 67 m. Tagkonstruktionen hvilede på en kraftig midersøjle, der tillige bar roterende kraner. Den smukke hal blev tegnet af arkitekt Niels Rosenkær i 1920. Bygningen er nu nedrevet.

Bavnehøj Skole er opført 1930 med stadsarkitekt Poul Holsøe som arkitekt. Den nyklassicistiske skole er opført med en regelmæssig, taktfast facade. De markante ventilationsskorstene understreger bygningens lodrette linier.





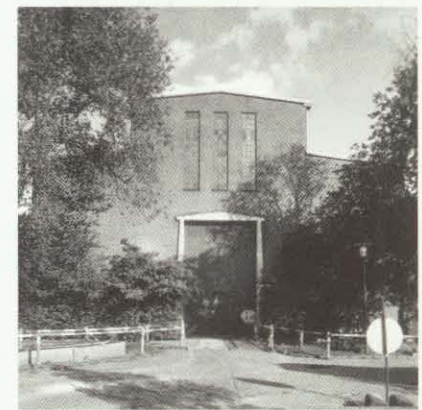
Enghavevejens Brandstation er opført 1929 med Poul Holsøe som arkitekt. Den symmetriske bygning har smukt udformede »kvistpartier«, der belyser dobbelthøje rum. Facade set fra nord (til venstre) og planer, snit og facade (tegning til højre).



Vestre Kirkegård rummer mange fine bygningsværker. Til venstre et smukt og frodigt gårdrum til Vestre Kirkegårds Allé 15 (arkitekt Holger Jacobsen) og til højre Vestre Kirkegårds Allé 11, der er opført i historicistisk stil med mange smukke detaljer. Flere af kirkegårdens bygningsanlæg er ikke i tilstrækkelig grad vedligeholdte.



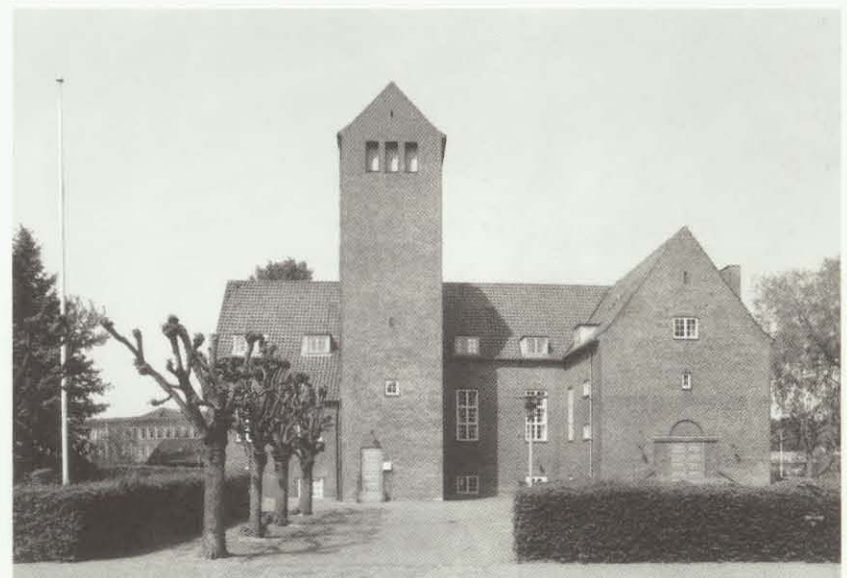
Transformatorstationen, Sydhavns Plads 6, er opført 1949 med Louis Hygum som arkitekt. Den skulpturelt formede facade med portal giver bygningen en monumental virkning.



Ellebjerger Skole, P. Knudsens Gade 35 (herunder), er opført 1950 med Povl Baumann og Aage Müller som arkitekter. Skolen er af aulatyden, og udført i en høj bygningsmæssig kvalitet.



Frederiksholm Kirke er opført 1928 med Adam Müller og H. P. Gyllenbourg som arkitekter. Kirketårnet danner fikspunkt i Sigvald Olsens Gade.



Bygningernes bevaringsværdi

Enkeltbyggningsregistreringen

I sommeren 1993 blev der foretaget en registrering af alle bygninger opført før 1950 i Kongens Enghave bydelen, med det formål at bestemme den enkelte bygnings bevaringsværdi. Hovedresultaterne af denne registrering vises på de følgende opslag. Bygningsregistreringen er en oversigtlig registrering, dvs., at den enkelte bygning alene er vurderet ud fra en kort udvendig besigtigelse. Fastlæggelse af en bygnings bevaringsværdi baserer sig på en række forhold, der vurderes hver for sig:

- Den arkitektoniske værdi er et udtryk for bygningens individuelle arkitektoniske kvalitet.
- Den kulturhistoriske værdi er et udtryk for bygningens »fortid«, hvor gammel den er, hvad den har været brugt til gennem årene og evt. andre forhold af historisk interesse.
- Den miljømæssige værdi er et udtryk for bygningens betydning i forhold til omgivelser, der støder direkte op til bygningen.
- Originaliteten baserer sig på en vurdering af bygningens nuværende udseende i forhold til det udtryk, den havde ved opførelsen.
- Tilstanden, dvs. bygningens mere eller mindre gode tilstand i teknisk/konstruktiv henseende.

Bevaringsværdien er et udtryk for disse kriteriers indbyrdes afvejning og betydning. Bevaringsværdien er således ikke et gennemsnit af vurderingen af de forskellige forhold, men bygger på individuelle skøn over, hvilke forhold, der bør veje tungest for den konkrete bygning. På denne måde fastlægges for den enkelte bygning en bevaringsværdi på en karakterskala fra 1 til 9, hvor 1 er den højeste og 9 den laveste.

Kongens Enghaves i alt 523 bygninger fordeler sig på de 9 bevaringskategorier som følger:

Kategori 1: 0 bygninger, kategori 2: 12 bygninger, kategori 3: 135 bygninger, kategori 4: 85 bygninger, kategori 5: 77 bygninger, kategori 6: 68 bygninger, kategori 7: 49 bygninger, kategori 8: 38 bygninger, kategori 9: 33 bygninger.

Ca. 26 udhuse, skure m.m. har ikke fået tildelt bevaringsværdi. I enkelte tilfælde har det ikke været fysisk muligt at registrere bygninger på grund af indhegning m.v. Opgørelsen over antallet af bygninger kan være ufuldstændig.

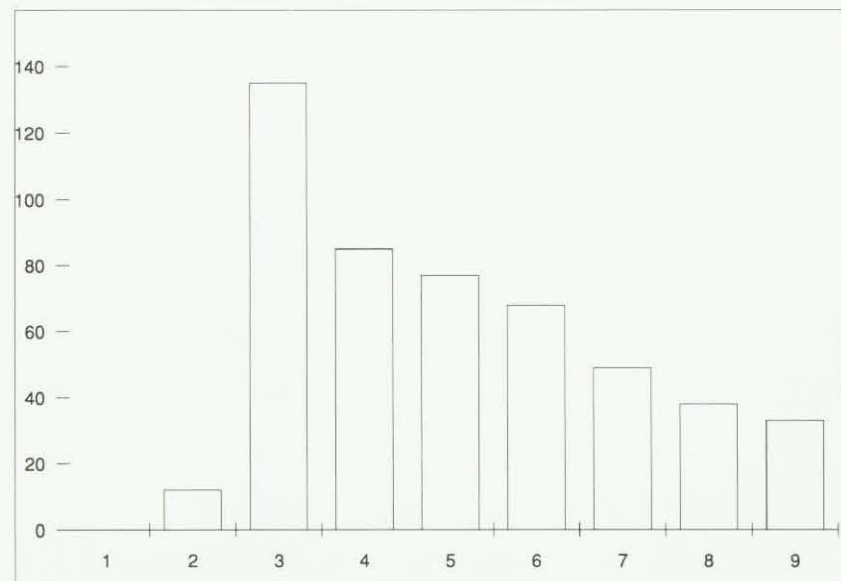
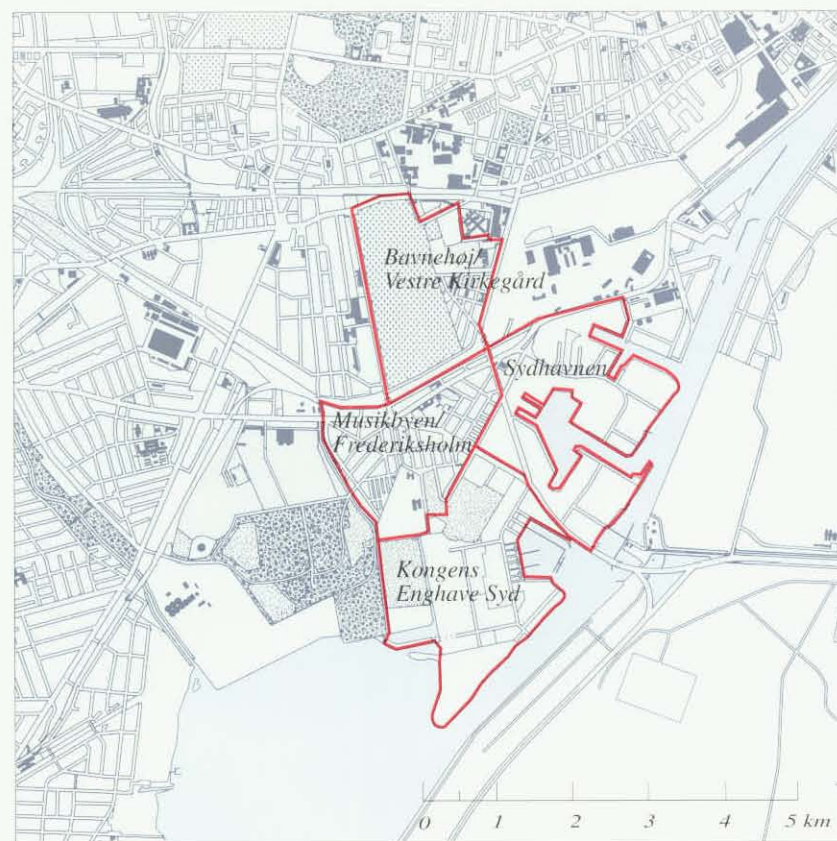


Diagram - Kongens Enghaves bygninger fordelt på 9 kategorier

Normalt medtages ikke haveforeninger i enkeltbyggningsregistreringen. Da imidlertid et par af haveforeningerne i Kongens Enghave er fastlagt som boligområder, er der som et eksempel foretaget byggningsregistrering af Haveforeningen Frederikshøj.

Til brug for lokalplan- og byggesagsadministrationen benyttes vurderingen i de ovennævnte 9 kategorier. I bydelsatlasen er bygningerne for overskuelighedens skyld inddelt i kategorierne »Høj bevaringsværdi« (kategori 1-3), »Middel bevaringsværdi« (kategori 4-6) og »Lav bevaringsværdi« (kategori 7-9).



Illustrationen herover viser Kongens Enghave-bydelen opdelt i 4 områder. Kortene på de følgende sider viser for hvert område, hvilken bevaringsværdi, der ved registreringen er tillagt de enkelte bygninger.



Kongens Enghave Syd
Området afgrænses mod nord af Borgmester Christiansens Gade og Sjællandsbroen, mod øst og syd af Kalvebodløbet og mod vest af HF. Musikbyen og Scandiagade. Områdets bebyggelse er af nyere dato. Kun bebyggelsen ved Fiskerhavnen er opført før 1950. Bebyggelsen her er overvejende klassificeret i kategorien lav bevaringsværdi.



Kongens Enghave Syd, mål 1:5.000.



Haveforeningen Frederikshøj

Haveforeningen Frederikshøj
 HF. Frederikshøj er beliggende syd for Wagnersvej. Bebyggelsen er overvejende klassificeret med middel bevaringsværdi. Ca. 20 bygninger er klassificeret med høj bevaringsværdi, og kun ganske få bygninger er klassificeret med lav bevaringsværdi.



Musikbyen og Frederiksholm

Musikbyen /Frederiksholm
 Området afgrænses mod øst af Sydhavnsgade, mod syd af Scandiagade/Karens Minde, mod vest af Gåsebækrenden og mod nord af jernbanen. Områdets bygninger er overvejende klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi. Bl.a. er bebyggelsen omkring Mozartsvej, Karens Minde og den ældste del af Frederiksholmbebyggelsen ved P. Knudsens Gade tillagt høj bevaringsværdi.



Haveforeningen Frederikshøj, mål 1:2.500.



Musikbyen /Frederiksholm, mål 1:5.000.



Sydhavnen, mål 1:5.000.



Amager



Sydhavnen

Området er mod nord afgrænset af Vasbygade, mod vest af Sydhavnsgade/Scandiagade, mod syd af Borgmester Christiansens Gade/Sydhavnsgade og mod øst af Sluseløbet, Teglværksløbet og Frederiksholmløbet. Områdets bebyggelse er af nyere dato. Den ældre bebyggelse er overvejende klassificeret i kategorierne middel og lav bevaringsværdi - kun to bygninger ved Sydhavns Plads er tillagt høj bevaringsværdi.



Luftfoto, Frederiksholmløbet set fra sydøst.



Sluseholmen, set fra Amager mod nord.



Bavnehøj/Vestre Kirkegård
Området afgrænses mod nord af Vigerslev Allé og Vestre Kirkegårds Allé, mod vest af Sjøelør Boulevard, mod syd af Hørdumsgade og mod øst af Enghavevej og Vestre Fængsel. Området rummer overvejende bygninger i kategorierne høj og middel bevaringsværdi. Hovedparten af bygningerne på Vestre Kirkegård er tillagt høj bevaringsværdi.

Bevaringsplanlægning

Mange forbinder Kongens Enghave med stærk, gennemkørende trafik - og bydelen er da også meget opdelt af intense trafikårer og jernbanelinier. Men forlader man de stærkt trafikerede veje, findes en række velplanlagte og homogene bebyggelser med mange smukke træk, ligesom bydelen rummer frodige haveforeningsområder, store grønne områder og en varieret kyststrækning.

Af det forrige afsnit om vurdering af enkeltbygninger, fremgår det, at en stor del af Kongens Enghaves bygningsmasse er vurderet i kategorierne middel eller høj bevaringsværdi. Der er udover værdier i enkeltbygninger også store kvaliteter i bydelens helheder.

Den udførte registrering sikrer ikke i sig selv bevaring af den enkelte bygning eller kvaliteten i det enkelte kvarter. Først når registreringens anvisninger udmøntes i bestemmelser i kommuneplan og lokalplaner, får de egentlig bindende virkning for kommende byomdannelse.

Lokalplaner er gode redskaber, både når der skal bygges nyt, og når eksisterende bebyggelse skal ombygges eller bevares, men der er grænser for, hvor detaljeret en lokalplan kan udformes. Ikke alt kan forudses i planlægningsfasen - meget kan først afklares gennem arbejdet med det enkelte projekt. Det er derfor vigtigt, at der på forhånd gives den bedst mulige vejledning til bygherrer, teknikere og håndværkere.

Til dette formål skulle Kongens Enghave Bydelsatlas gerne være et nyttigt redskab, idet der redegøres for de byarkitektoniske sammenhænge, de karakteristiske træk i de forskellige perioders byggeskik, og for vurderingen af de enkelte bygningers bevaringsværdi.

Planerne om Øresundsforbindelsen og de dertil knyttede nye jernbanelinier, der skal anlægges i bydelen, har sat fokus på Kongens Enghave. I foråret og sommeren 1993 har der været en debat i mediernes om banetracéernes forløb gennem bl.a. haveforeningsområderne, og om tunnel contra den planlagte brooverføring over Kalvebodløbet.

Øresundsforbindelsen har marts 1993 offentliggjort et projektforslag til *Øresund Landanlæg*. Gennem Kongens Enghave skal anlægges to jernbaner: 1) Sverigesbanen, en personbane, der krydser Kalvebodløbet, og som fortsætter langs Sydhavnsgade til eksisterende spor ved Københavns Hovedbanegård og 2) Godsbanen, der fra Kalvebodløbet løber langs Valbyparken til eksisterende spor ved Vigerslev. Personbanen langs Sydhavnsgade forløber på strækningen fra godsbanearialet nord for Vasbygade til Sjællandsbroen i en lukket banegrav med ventilationsåbninger. Syd for Sjællandsbroen anlægges en dæmning og en bro over Kalvebodløbet. Godsbanen anlægges i en åben grav langs Gåsebækrenden og drejes i en S-kurve gennem bl.a. haveforeningerne Frederiksholm, Musikbyen og Mozart til den nordlige afgrænsning af Fiskerhavnen, for her at blive sammenkoblet med personbanen. Der er planlagt vejbroer ved Bådehavnsgade, Hammelstrupvej, Ellebjergvej og umiddelbart øst herfor. Herudover er planlagt stibroer ved Enghave Kanal mellem haveforeningerne Frederiksholm og Kalvebod.

I de kommende år påregnes erhvervsområderne omkring Teglværks-havnen og ved Bådehavnsgade omdannet til boliger og serviceerhverv. En del af Karens Minde ventes benyttet til boligformål, og på arealerne syd herfor er der mulighed for senere boligbyggeri. En bred, grøn forlængelse af Sjelør Boulevard skal binde områderne sammen med den eksisterende bystruktur.

Som et resultat af arbejdet med at registrere bevaringsværdier i bydelen, peges i de efterfølgende afsnit på en række forhold, det er vigtigt at tage hensyn til i den fremtidige planlægning.

Ombygning og nybyggeri

Det er vigtigt, at der ved ombygning og renovering tages hensyn til byggeskikken i den periode, huset er bygget i, således at vinduer, døre, altaner, gesimser, facadedetaljer, kviste o.l. udformes i overensstemmelse hermed.

I de fuldt udbyggede etageboligområder ventes ikke at ske omfattende omdannelser. Her skønnes fornyelsesinitiativerne især at blive istandsættelse, vinduesudskiftninger, efterisolering, altanfornyelser, sammenlægning af små lejligheder m.v. Et eksempel på en sådan fornyelse er f.eks. de tidligere aldersrenteboliger ved Bavnehøj Allé, der for nylig er blevet omdannet til ældreboliger.

Nybyggeri i et ældre gadebillede er en vanskelig opgave. Det er væsentligt, at det nye hus i et nutidigt formsprog forholder sig bevidst til de karakteristiske træk i gadens bebyggelse, herunder bygningshøjde og form, proportioner og vinduesformater, facadematerialer, facaderelief og etagehøjder.

Ved omdannelse af bebyggelse i større industri- og havneområder og ved nybyggeri på ubebyggede arealer er det afgørende, at bebyggelsen tilpasses bydelens struktur, således at ny bebyggelse indgår i en naturlig sammenhæng med eksisterende gadenet, byrum og friarealer.

Byrum

Ved fremtidige byomdannelse i byområder med karréstruktur, er det et væsentligt planlægningsmål at søge hovedtrækkene i den eksisterende karréstruktur videreført. De mange velplanlagte og varierede gårdrum i Kongens Enghave er et særkende for bydelen - dette træk bør udbygges både ved nye bebyggelser, men også i form af renoveringer af eksisterende gårdrum.

Trafikale forhold

Det ville være ønskeligt at foretage en trafiksanering/miljøforbedring af flere af de brede vejforløb, der gennemskærer boligområderne. Eksempelvis vil vejforløbet Enghavevej-Borgbjergsvej-Mozartsvej-Stubmøllevvej kunne fremhæves som en »hovedgade« i bydelen, ved at omlægge vejprofilerne og give strækningen en ensartet belægning, belysning m.v. og ved at supplere træplantningen, således at der opstår egentlige alléer på strækningen.

Skiltningen på de overordnede veje opleves mange steder af cyklister og fodgængere som meget påtrængende i bybilledet. En samlet planlægning af skiltningen - hvor der udover de vejtekniske hensyn - blev taget hensyn til skiltens indpasning i bybilledet, kunne forbedre bydelens visuelle miljø.

Som følge af de nye baneforbindelsers yderligere opdeling af bydelen, er placering og udformning af stiover- og underførsler samt stiforløb langs voldanlæg m.v. en vigtig opgave for at sammenbinde bydelen. Udover de planlagte stibroer i forbindelse med Øresundsforbindelsen bør der ligeledes etableres stioverførsel/stiunderførsel ved Sydhavnsgade, f.eks. ved Medborgerhuset og i forlængelse af Bådehavnsgade. Som en af Københavns vigtige indfaldsveje bør Sydhavnsgades visuelle miljø forbedres.

Kysterne og havnefronten

Bydelens adgang til kyst og havnefront bør generelt forbedres, og boligområderne må sikres passage til havnefront, kommende havnepromenader og stier. Samtidig er det vigtigt, at kystliniens variation bevares, således at der både er »bløde«, landskabelige strækninger og mere bymæssige strækninger. Havnebassinernes fligede udformning bør fastholdes og udnyttes bebyggelsesmæssigt, således at så stor en del af de nye bebyggelser som muligt får kontakt til vandet.

Litteraturliste

Aagaard Hansen, Kurt: Historien om haveforeningen Frem. 1988. Lokalhistorisk arkiv for Kongens Enghave.

Bille, Torben og Kirsten Lund: En by i København. Signalement af Sydhavnen. 1985.

Broby-Johansen, R.: Gennem det ny København. Gyldendal. 1959.

Bygninger og anlæg i Københavns Havn. 1988. Registrant. Planstyrelsen. 1988.

Christophersen, Axel: København og omegn gennem 6000 år. En kortlægning af de arkæologiske interesseområder i Københavns Kommune. Københavns Bymuseum 1974. Udstillingskatalog.

Danmarks hovedstad fra landsby til storby. Red. Steffen Linvald, Ernst Mentze og M. Friis Møller. 1948.

Fleicher, Jens: København - Kulturhistorisk opslagsbog med turforslag. Politikens kulturfører: København. Politikens Forlag. 1985.

Foreningen Socialt Boligbyggeri 1933-1941. Redaktion Ole Buhl. København 1941. Genoptrykt 1986.

Heie, B.: Lokalguide for Syd-vest.

K.A.B. - koncernens bygge- og boligvirksomhed 1920-1945. Udg. på 25 Års dagen for stiftelsen af Københavns almindelige Boligselskab. 1945.

København. De indlemmede distrikter. Byplanmæssig udvikling 1901-1941. Stadsingeniørens Direktorat. 1947.

København før og nu. Red. Sven Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn. 1947-1950. Bind 1, 5 og 6.

København og Københavns Amt. Red. Bent Rying og Alice Kennebo. 1973. (Gyldendals egnsbeskrivelser).

København hvornår skete det? Fra Absalon til nutiden. 1973.

Madsen, Hans Helge: København. 1987. (Også udgivet som bind i værket: Danmark. Red. Sv. Cedergreen Bech).

Jakob Reddersen: Forvaltning af et bykvarter i forandring. SBI-Byplanlægning. Statens Byggeforskningsinstitut 1993.

Sestoft, Jørgen: Arbejdets bygninger. Nordisk Forlag. 1979. (I serien Danmarks Arkitektur).

Trap, J.P.: Kongeriget Danmark. 4. omarbejdede udgave, 1920-1932.

Valby - Nabo til Kongens København. Red. Karl-Erik Frandsen, Aage H. Kamp og Knud A. Larsen. Tellus 1983.

Weilbachs Kunstnerleksikon. Red. Merete Bodelsen og Povl Engelstoft. Aschenhoug Dansk Forlag. 1952.

Zinglarsen, Bent: Københavnske gadenavnes historie. 2. udg. 1979.

Signaturforklaring

Kongens Enghave Bydelsatlas





Bevaringsværdige sammenhænge

Signaturforklaring til siderne 10-27.

	<i>Dominerende træk</i>
	<i>Markant, runddannende bebyggelse</i>
	<i>Højdekurver, 1,0 m (opmålt 1850)</i>
	<i>Sigtelinie</i>
	<i>Udsigt</i>
	<i>Enkeltræ/trærække</i>
	<i>Vej/Gade/Plads</i>
	<i>Græs/Grønning</i>
	<i>Jernbane</i>
	<i>Vand</i>
	<i>Sti</i>

Bevaringsværdige bygninger

Signaturforklaring til siderne 32-38.

	<i>Fredet bygning *</i>
	<i>Høj bevaringsværdi</i>
	<i>Middel bevaringsværdi</i>
	<i>Lav bevaringsværdi</i>

* Bygning fredet efter bygningsfredningsloven eller kirke omfattet af lov om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde.

Der er i dette atlas foretaget to slags vurderinger, som er uafhængige af hinanden. De to vurderinger giver derfor ikke altid det samme resultat, når man ser på den enkelte bygning.

Den ene vurdering vedrører de bevaringsmæssige sammenhænge. Den omfatter det samlede bymiljø eller forhold i en bebyggelse. Den anden vurdering vedrører de enkelte bygninger. I begge vurderinger benyttes to røde farver, en lys og en mørk.

Bygninger der er dominerende eller markante set som led i en bevaringsmæssig sammenhæng, er ikke nødvendigvis bevaringsværdige i sig selv. Man vil derfor kunne finde bygninger, der fremhæves med rødt i en bevaringsmæssig sammenhæng, men som ikke er fremhævet i enkeltbygningens registreringer. Det omvendte forhold vil også kunne forekomme.

Titel:
Kongens Enghave Bydelsatlas
Bevaringsværdier i bydel og bygninger
1993

Udarbejdet af:
Skov- og Naturstyrelsen, kontoret for
By- og bygningsbevaring

Redaktion:
Cand. mag. Hannelene Toft Jensen

Tekst og illustrationer:
Fa. Ib Andersen og Juul Møller
Arkitekt M.A.A. Jørn Kjærsgaard
tegner Karin Post

Fotos:
Sten Lange

Korttegning:
Digitale kort optegnet efter grundkort
1:5.000 over Kongens Enghave
Københavns Kommunes Direktorat for
Fysisk Planlægning, ©

Grundlag for kurvekort:
Niels Felding

Bogtilrettelæggelse:
Jørn Kjærsgaard

Kortlægningsarbejde:
Stadsarkitektens Direktorat, Københavns
Kommune ved arkitekterne Kirsten Møl-
gaard, Benny Böttiger og Jytte Toft.

Skov- og Naturstyrelsen ved Hannelene
Toft Jensen (udvælgelse af bygninger til
afsnittet: Bydelens bygninger).

Tryk og sats:
VisoPrint, København

Oplag:
1000 eksemplarer. 1. oplag

Udsnit af kort, hvortil Kort- og Matrikel-
styrelsen har ophavsret, er gengivet med
styrelsens tilladelse (A 346-93)

Udsnit af kort, hvortil Stadskonduktør-
embedet har ophavsret, er reproduceret
med tilladelse (175/91).

Henvendelse angående publikationen:

Skov- og Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
Telefon 39 27 11 00
Journalnr. 9721/101-0001

ISBN 87-601-3676-6
Publikationen kan citeres med kildean-
givelse. August 1993.

Tidligere udkomne kommuneatlas/bydels-
atlas:

Nakskov 1990
Roskilde 1990
Rønne 1990
Sønderborg 1990
Samsø 1990
Ribe 1990
Bogense 1990
Viborg 1990
Suså 1990
Nordborg 1990
Rødovre 1991
Fladså 1991
Præstø 1991
Aabenraa 1991
Haderslev 1991
Horsens 1991
Kolding 1991
Sindal 1991
Varde 1991
Næstved 1991
København, Vesterbro 1991
København, Bispebjerg 1991
Gråsten 1992
København, Østerbro 1992
Brande 1992
Esbjerg 1992
Varde 1992
Fåborg 1992
Herning 1992
Christiansfeld 1992
København, Amager 1992
Ringkøbing 1993
Søllerød 1993

Atlas kan bestilles i boghandelen
eller hos:

Byggecentrum Boghandel
Dr. Neergårds Vej 15
2970 Hørsholm
45 76 73 73

Som et led i Skov- og Naturstyrelsens in-
formation om bygningsbevaring og ved-
ligeholdelse af fredede og bevaringsvær-
dige ejendomme er der udarbejdet en ræk-
ke informationsblade om afgrænsede em-
ner.

Eksempelvis findes der et om mørtel, et
om reparation af vinduer, et om vedlige-
holdelse af bindingsværk, et om stråtage,
et om udskiftning af skorstenspiber, etc.

Skov- og Naturstyrelsens informationsbla-
de om bygningsbevaring kan fås på to må-
der. Enten enkeltvis gratis hos den kom-
munale tekniske forvaltning eller i abon-
nement.

Distribution og abonnement:
Byggecentrum Boghandel
Dr. Neergårds Vej 15
2970 Hørsholm
45 76 73 73



Kongens Enghave Bydelsatlas er et led i en række af atlas, der udarbejdes for samtlige bydele i Københavns Kommune.

Skov- og Naturstyrelsen har i samarbejde med Københavns Kommune kortlagt de bevaringsværdige bymiljøer og bygninger i Kongens Enghave. Resultaterne præsenteres i dette atlas. Samtidig skitseres de bevaringsværdige miljøers topografi, historiske og arkitektoniske kvaliteter.

Distribution: Byggecentrum Boghandel