

Bydelsatlas Vesterbro



Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1991

 Miljøministeriet
Planstyrelsen

i samarbejde med Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

Forord	2
Indledning	3
Landskab og bydel	4
Vesterbros udvikling	6
Bevaringsværdige sammenhænge	8
Dominerende træk	10
Bebyggelsesmønstre	16
Udvalgte sammenhænge	30
Vesterbros bygninger	37
Bevaringsværdige bygninger på Vesterbro	48
Bevaringsplanlægning	55
Litteraturliste	56
Signaturforklaring	56

Vesterbro

Bydelsatlas

Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1991

 Miljøministeriet
Planstyrelsen

i samarbejde med Københavns Kommune

Forord

Vesterbro Bydelsatlas er resultatet af Planstyrelsens kortlægning og registrering af bevaringsværdige bygninger på Vesterbro.

Bydelsatlasset beskriver de bevaringsværdige sammenhænge, som kan iagttages i bydelen, samt de særlige historiske og topografiske forhold m.v., der har præget bydelens tilblivelse.

Bydelsatlasset er det første i rækken af de atlas, som i løbet af de kommende år vil blive udarbejdet for samtlige bydele i Københavns Kommune.

Planstyrelsens arbejde med kommuneatlas for landets kommuner er nu så fremskredet, at præsentationen af registreringernes resultater har fundet en form, der vil ligge fast for de kommende bevaringsregistreringer. Redaktionelle forskelle kan dog forekomme - dette atlas er således det første, der udelukkende omhandler en bydel.

Hensigten med bevaringsregistreringen er først og fremmest at give borgere, planlæggere og politikere 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 og den omfattende byfornyelse, Vesterbro står over for i de kommende år.

Registranten, Vesterbro - En forstadsbebyggelse i København, udgivet af Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen i 1986, har dannet grundlag for afsnittene om Vesterbros historie og Vesterbros bygninger.

Arbejdet med bydelsatlasset blev indledt i foråret 1990 af Planstyrelsen med en forundersøgelse. Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune har under ledelse af arkitekterne Kirsten Mølgaard og Sanne Maj Andersen foretaget registrering af bygninger og bymæssige værdier. Plandirektoratet, Københavns Kommune har medvirket ved beskrivelsen af de bymæssige værdier. Arkitekt Jørn Kjærsgaard, arkitektfirmaet Ib Andersen & Juul Møller, har redigeret og skrevet teksten. I Planstyrelsen har cand. mag. Hannelene Toft Jensen været ansvarlig for arbejdet.

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

Følgegruppen bestod udover de ovenfor nævnte af Fanny Truels Jensen og Flemming Vestergaard, Vesterbro Lokalforsamling, Bonnie Mürsch, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Torben Ejlersen, Københavns Bymuseum, Jens Clemmensen, Byfornyelsesselskabet København s.m.b.a., Lisbeth Sloth, Sanerings- og Byfornyelsesselskabet af 1970 s.m.b.a., Anette Tamborg, Byfornyelsescentret Vesterbro, Knud Rasmussen, Søren Stenz og Margrete Bech, Plandirektoratet, Københavns Kommune, Otto Käszner, Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune samt Gregers Algreen-Ussing, Planstyrelsen, som alle takkes for deres medvirken.

Birgit Herslund
Direktør
Planstyrelsen

Otto Käszner
Stadsarkitekt
Københavns Kommune

Indledning

Enhver bebyggelse udenfor en oprindelig middelalderlig bykerne er altid blevet opfattet som, eller kaldt for en forstad. Det var f.eks. gældende for Christianshavn og Frederiksstaden, og det var ligeledes gældende for Vesterbro. Lige så naturligt er det, at sådanne centernære bydele efterhånden mister præg af forstad og vokser sammen med bykernen.

Selvom Vesterbro ikke opfattes som en afgrænset enhed, har bydelen alligevel sin egen identitet. Hundrede års historie har skabt et brokvarter, der trods store forskelle i bybilledet opfattes som en enhed, forskellig fra den omgivende by.

Forfatterinden Tove Ditlevsen beskriver i *Barndommens gade*, udgivet 1943, Vesterbro og Istedgade således:

Gaden ligner en pige, der ligger på ryggen med hovedet ved Enghaveplads, ungt og uskyldigt, med grønne træer, springvand og Frelsens Hær-møder hver onsdag med sang og bekendelse og guitarklimpen. Men ved Gasværksvej spreder benene sig og strækkes lange og letsindige ned mod banegården. Drysset ud over dem som små fregner ligger de små gæstfri hoteller, de muntre butikker med grøntsager og blodigt kød, et vaskeri med blege strygejomfruer bag kælderruderne. Tykke koner står og skændes på gadehjørnerne, arbejdsløse mænd hænger med kasketten i nakken og hænderne til albuerne begravet i bukselommerne. Trætte skøger med grå, usminkede ansigter forsvinder ned i ismejeriet med en flødekande i hånden, nedstirret af den ærbare ekspeditrice - og midt i det hele, ved knæene omtrent, ligger en kirke, streng og tilbagetrukket og trist, med tårnet ragende op som en fromhedens og fattigdommens lange pegefinger for næsen af den kulørte synd.

I disse år er der en voksende interesse for den historiske bykultur i Danmark. Bevaringsinteresserne gør sig stærkt gældende i den offentlige debat. Samtidig kan konstateres et stort behov for at bygge om og bygge nyt på Vesterbro. Der er således planlagt en omfattende byfornyelse, som skal gennemføres i de kommende år, og der arbejdes med tanker om at etablere et nyt stort bykvarter med ca. 10.000 boliger på DSB's arealer.

I denne situation kan interesserne for at bevare ofte komme i konflikt med ønskerne om fornyelse.

Vi har behov for den bedst mulige viden om Vesterbros kvaliteter og særpræg. Herom fortælles der i dette bydelsatlas.

Kortlægning af bevaringsværdierne

Baggrunden for bydelsatlasset har været en omfattende registrering af bebyggelsen på Vesterbro. I 1990 gennemførtes en kortlægning og fotografering af alle bygninger i bydelen. 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. Herefter er vurderingerne indført på et oversigtskort, hvor bygningerne er opdelt 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 kommunale planlægning og sagsbehandling.

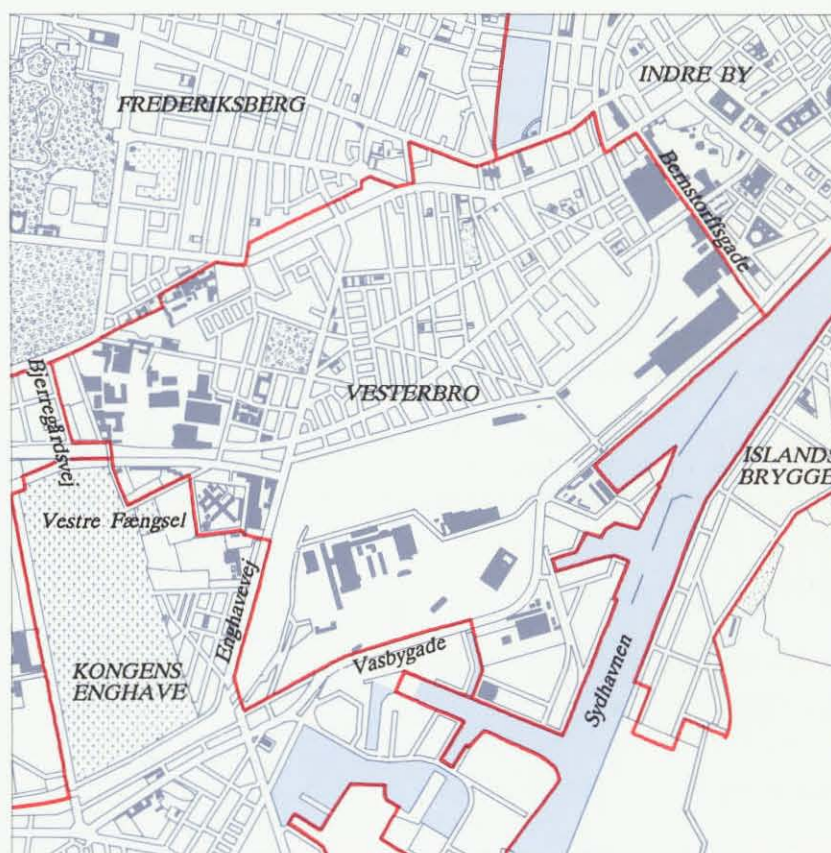
Kortlægningen af bebyggelsen er suppleret med analyser af de bymæssige værdier. De bymæssige værdier beskrives og vurderes efter følgende kriterier: Topografi, historie og arkitektoniske kvaliteter.

Beskrivelsen giver et samlet billede af bydelens hovedtræk og er opdelt i tre niveauer: Dominerende træk, bebyggelsesmønstre og udvalgte

sammenhænge. Under dominerende træk beskrives bydelens vigtigste strukturskabende elementer og de arkitektoniske hovedtræk. Under bebyggelsesmønstre beskrives udvalgte bebyggelser og under udvalgte sammenhænge beskrives bydelens pladser, karakteristiske gade- og stiforløb m.v.

Vesterbros geografiske afgrænsning

Vesterbros geografiske afgrænsning er valgt efter bydelsinddelingen i Københavns Kommuneplan, hvor Vesterbro omfatter flere områder, som bydelens beboere måske ikke umiddelbart vil opfatte som hørende til Vesterbro. Bydelen afgrænses således mod nord af kommunegrænsen mod Frederiksberg, mod øst af Bernstorffsgade, mod syd af Sydhavnen, Frederiksholmsløbet og Vasbygade og mod vest af Enghavevej, Vestre Fængsel, Otto Mønstedts Kollegium og Bjerregårdsvej.



Vesterbros afgrænsning i Københavns Kommunes kommuneplan

Hvordan kan atlasset bruges?

Vesterbro Bydelsatlas indeholder kun et udvalg af de kort og registreringer, der er udarbejdet i forbindelse med kortlægningen, og atlasset videregiver således kun registreringens hovedresultater. Der redegøres for hvilke byarkitektoniske hovedtræk, der skal tillægges bevaringsværdi, og hvilke bygninger, der kan tillægges en høj, middel eller lav bevaringsværdi.

Den enkelte ejendomsejer kan se på oversigtskortene, hvorledes ejendommen er vurderet, Københavns Kommune kan bruge atlasset i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen. Byfornyselselskaberne kan bruge atlasset i forbindelse med byfornyselsplanlægningen, og bydelens beboere kan bruge atlasset som en vejviser i Vesterbros bygningshistoriske forhold og i de by- og bygningsmæssige kvaliteter.

Landskab og bydel

Når man færdes på Vesterbro, er det oplevelsen af byens liv, husene, vejene og pladserne, der dominerer indtrykket. Landskabet er blevet væk i bymæssig bebyggelse. Dog fornemmes terrænstigninger i gaderne - især i området vest for Enghavevej, hvor terrænet stiger mod Valby Bakke. Den ældre del af Vesterbro er bygget på opfyld placeret efter de store bybrande i København 1728 og 1795 samt Københavns bombardement i 1807, så også sporene efter det oprindelige terræn er forsvundet i området mellem Enghavevej og Hovedbanegården. Hvor strandlinien gik i middelalderen, løber i dag Sønder Boulevard. Sydhavnen er skabt ved udgravning og kysten derved helt menneskeskabt. Dybbølsbro udgør i dag den tætte bydels livline til kysten.

Det historiske landskab

Vesterbros landskab, der oprindeligt var marint forland, dannet efter stenalderen, har bestået af strandvoldssletter og hævet havbund. Bydelen ligger på det svagt hældende terræn øst for Valby Bakke. I middelalderen lå der imellem Absalons befæstede by og Solbjerg Bakke (Valby Bakke) med landsbyerne Solbjerg og Valby et nord-sydgående dalstrøg med en å, der samlede to vandløb fra henholdsvis nordvest og nordøst. Åens løb blev senere ændret og opstemmet til søerne Peblingesø og Sortedamssø.

Vesterbros jorder blev benyttet som græsningsareal. Efterhånden blev der anlagt haver, stubmøller på kunstige bakker og reberbaner. Ifølge jordebogen fra 1581 rummede området 113 haver, og i jordebogen 1620 omtales 7 reberbaner og 18 møllebakker.

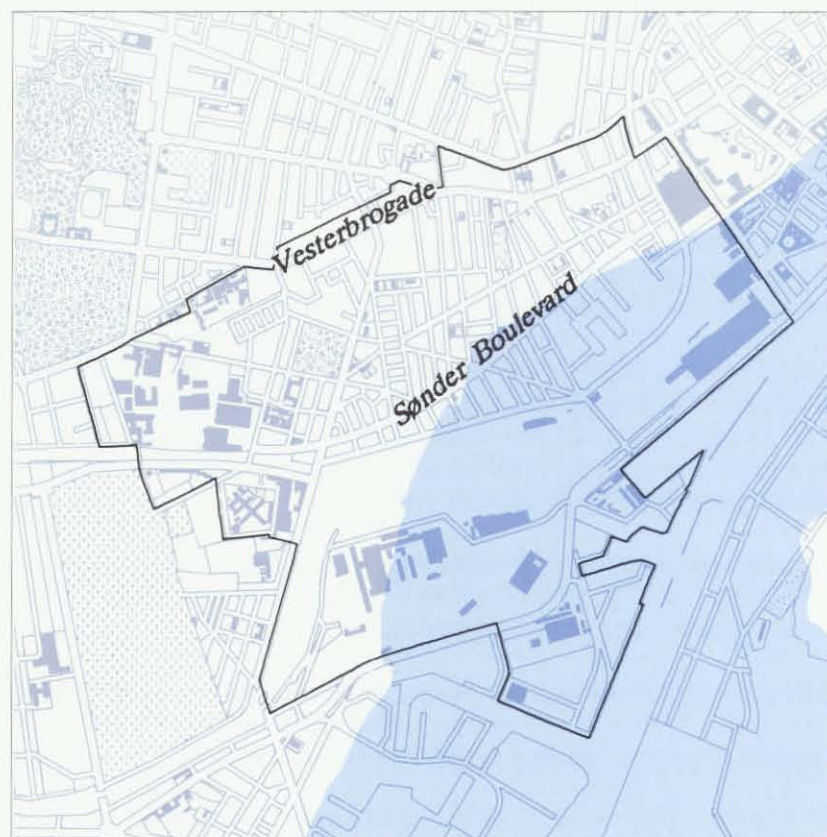
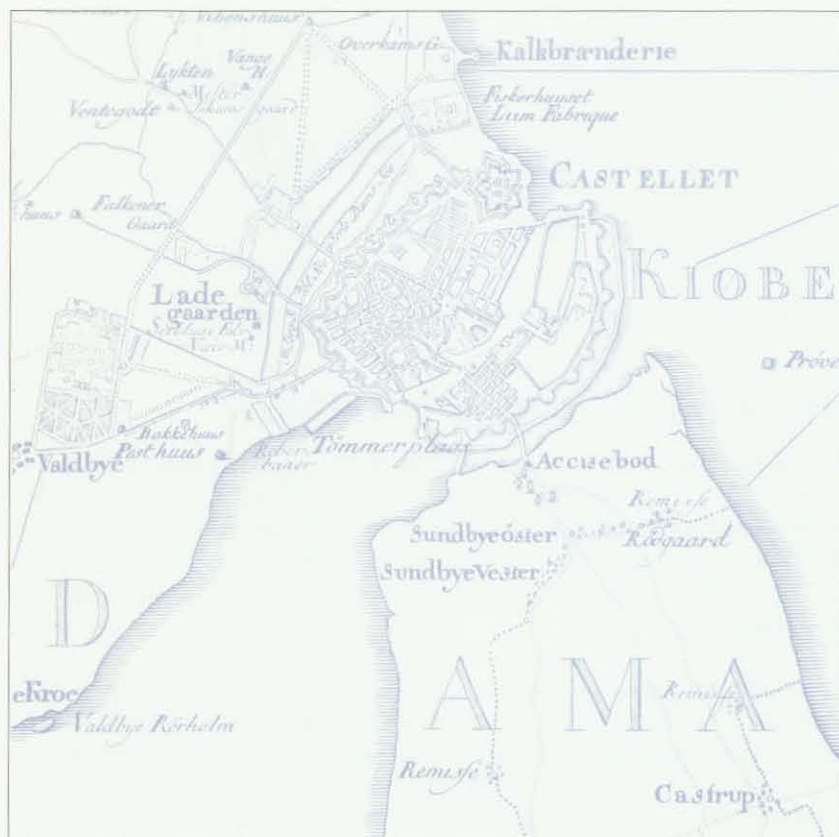
I begyndelsen af 1600-tallet skabte Christians IV's voldmestre Sankt Jørgens Sø. På samme tidspunkt blev arbejdet med en ny fremskudt forsvarslinie påbegyndt. Den kaldtes retrenchementet. Den blev ført i en

bue fra Sankt Jørgens Sø ned over strandengene og ind langs Kalvebod Strand til hovedvolden. Retrenchementets ydre voldgrav, officielt betegnet Vodroffså kom på Vesterbro-strækningen til at hedde Rosenåen.

Fra Vesterport gik landevejen (Vesterbrogade) mod vest over Valby Bakke. Landevejen var den vigtigste af Københavns gamle alfarveje - den skabte ikke alene forbindelse til resten af Danmark, men var også den landværts forbindelse til udlandet. Fra landevejen førte to markveje mod engarealerne mod syd - i dag Enghavevej og Vesterfælledvej.

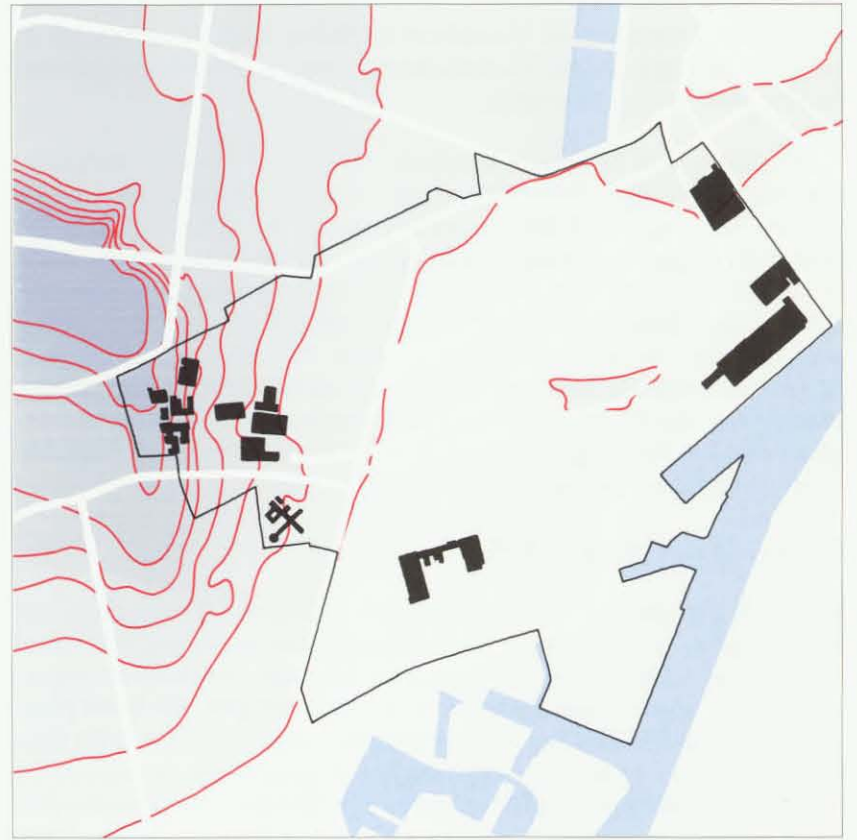
Illustrationen nederst til venstre viser et udsnit af Videnskabernes Selskabs kort fra 1766. Det ses, at Vesterbrogade kun har ganske få landlige bebyggelser samt reberbaner og tømmerplads ved kysten.

Illustrationen herunder viser Vesterbro i dag med den oprindelige kystlinie indtegnet. Som det ses, har middelalder-kysten gået helt op til Sønder Boulevard.



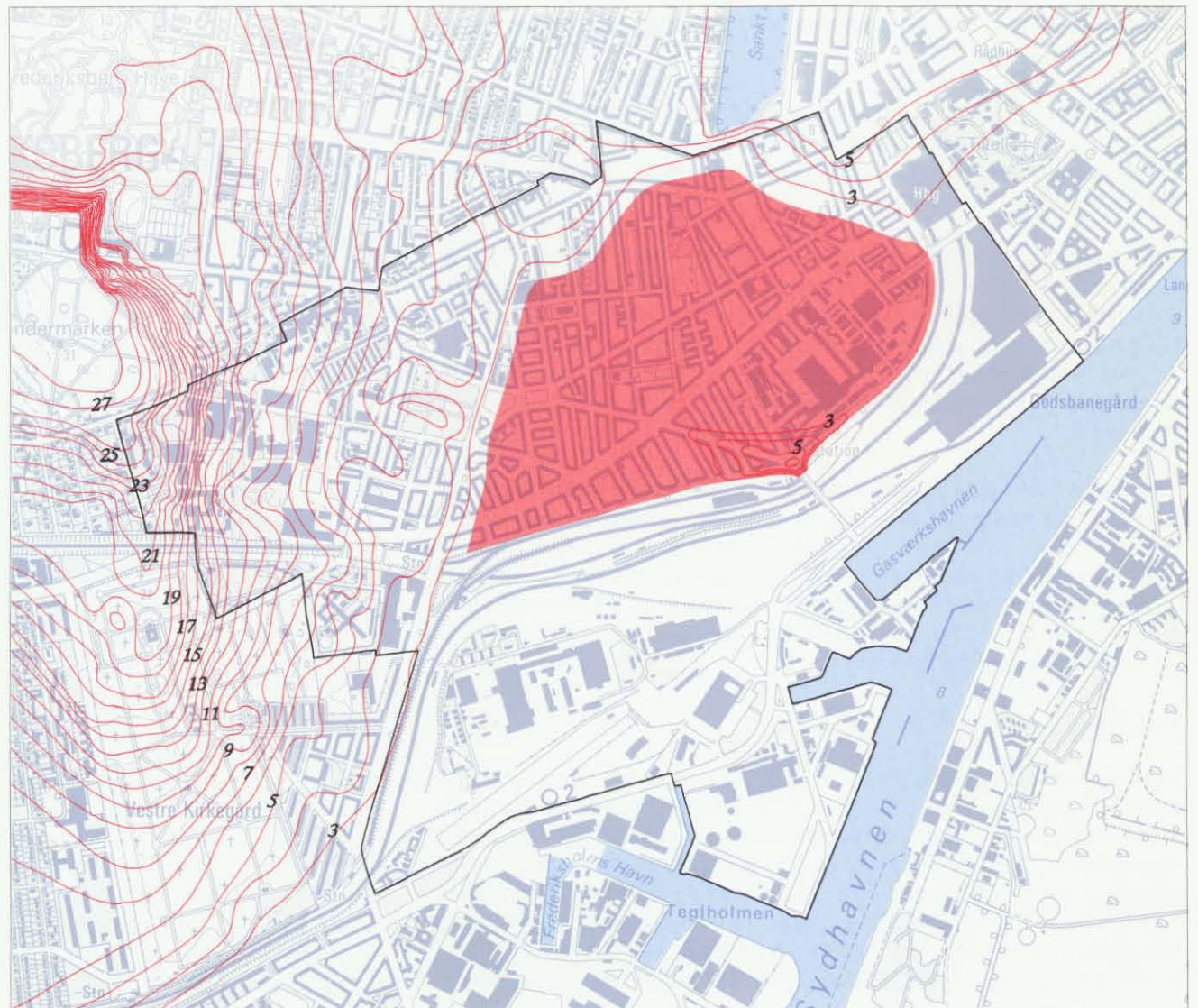


Prospekt af København set fra kysten (beskåret). Bemærk stubmøllerne på Vesterbros jorde. Stik fra 1621.



Terrænform og gadenet

Illustrationen til højre viser terrænen i Vesterbro-bydelen år 1850. Der er 1 meters højdeforskel mellem kurverne. Med rødt er vist opfyldningsområdet mellem Enghavevej og Hovedbanegården. Det ses tydeligt, at terrænet vest for Enghavevej stiger mod Valby Bakke. Ligeledes kan ses, hvorledes en række kurver løber lige i kanten af Vesterbrogade - vejen er placeret på det sted, hvor man også om vinteren kunne færdes tørskoet. Vesterbrogades tracé er således udtryk for en ældgammel, topografisk betinget logik.



Kurvekort 1:20.000

Vesterbros udvikling

I dette afsnit fortælles om Vesterbros udvikling med hovedvægt på en beskrivelse af de historiske forhold, der har været afgørende for bydelens fysiske struktur og udformning.

I perioden frem til 1856 var København afgrænset af volde og voldgrave. For at klare det stigende befolkningstal voksede byen inden for voldene sig tættere og højere. Uden for voldene måtte der af forsvarsmæssige grunde ikke opføres permanent bebyggelse - der var fastlagt en demarkationslinie, som i 1810 var placeret, hvor Carlsberg i dag er beliggende. Demarkationslinien blev i 1852 rykket tilbage til dens oprindelige position langs søernes østside og tværs over Vesterbro, og det tidligere demarkationsterræn blev fritaget for de strenge byggerestriktioner. Derved åbnedes for byudviklingen på Vesterbro. I modsætning til tidligere tiders kontinuerlige byudvikling inden for voldene, blev Vesterbro næsten udbygget i perioden 1856 til 1901.

Perioden før 1852

I 1840 boede der ca. 1700 personer på Vesterbro. Bebyggelsen var hovedsageligt placeret langs Vesterbrogade, som var hovedindfaldsvej til København. Der måtte kun bygges huse i én etage, der let kunne fjernes i tilfælde af angreb mod København. De byfunktioner, der fandt plads uden for byens volde, var bl.a. pladskrævende funktioner, som ikke kunne rummes i byen - f.eks. kvægmarked, tømmerplads, skydebane og reberbaner. Som en følge af disse aktiviteter, der trak mange mennesker til, og Vesterbrogades rolle som byens vigtigste hovedindfaldsvej, opstod en del værtshuse og andre forlystelsestabilisementer langs Vesterbrogade. Samtidig blev der længere ude ad Vesterbrogade bygget enkelte lyst-steder og landevejskroer, herunder Sorte Hest. Efterhånden opstod der således på trods af demarkationsbestemmelserne, en del bebyggelse langs Vesterbrogade.

Efter de store brande og bombardementet af København blev store mængder grus og mursten fra ødelagte bykvarterer læsset af på stranden syd for reberbanerne. Herved startede inddæmningen af arealer i Kalvebod Strand.

København var kommet i penge nød efter brandene, og måtte for at finansiere byens genopbygning sælge ud af de udenbys jorder, der hidtil havde været fæstegrunde. Grundene blev pålagt en såkaldt 'rød servitut', der gav kommunen juridisk grundlag for indflydelse på kommende byggeri. Servitutten blev imidlertid først benyttet af kommunen i de seneste faser af Vesterbros udbygning, idet der opstod kritik af den tætte bebyggelse.

I 1847 blev jernbanen Roskilde-København åbnet. Københavns første banegård blev placeret i Dronningens Enghave. Liniedragningen over Vesterbro er det første eksempel på placering af en jernbane i forhold til byen, og principperne dannede skole i mange provinsbyer - tæt ved kysten, således at kun få grundejere blev generede og på en strandvold, så anlægsudgifterne blev holdt nede. Den oprindelige jernbane lå, hvor Sønder Boulevard i dag forløber.

Perioden 1852-1870

Demarkationsterrænets frigivelse i 1852 gav anledning til en overvældende byggeaktivitet, der i løbet af få år ændrede Vesterbro fra landområde til by. Som model for boligbyggeriet tog de private bygherrer udgangspunkt i byen bag voldene med karrébebyggelser og etagehuse til udlejning. De enkelte grundejere udstykkede og byggede uden nogen form for overordnet planlægning. Byggeriet blev kun overfladisk styret af Byggeloven fra 1856 og Lov om gader, veje og vandløb fra 1857. De smalle dybe grunde syd for Vesterbrogade indbød til anlæg af en privat

vej midt ned over grunden og udstykning af grunde på hver side. På denne måde opstod mange af sidegaderne til Vesterbrogade - Absalonsgade, Dannebrogsgade, Eskildsgade, Gasværksvej, Oehlenschlägersgade, Viktoriagade samt dele af Istedgade og Valdemarsgade. Det var således de gamle ejendomsskel fra det 18. århundrede, der var bestemmende for bystrukturen, og i mindre grad de funktionelle faktorer.

Ændringer i jernbanenettet i København førte i 1864 til opførelse af en ny hovedbanegård nord for Vesterbrogade, hvor Paladsteatret nu ligger.

Industrialiseringen var endnu ikke slået igennem, og der var ikke sket en opdeling af befolkningsgrupperne. Rige og fattige, selvstændige og medhjælpere boede i de samme huse og i de samme kvarterer. Den nye bebyggelse afspejlede endnu ikke byens senere opdeling i klassebestemte kvarterer. Forhusene blev indrettet med lejligheder i en rimelig størrelse, og først senere blev karréernes indre fyldt ud med baghuse. I 1860 boede der 7.290 personer på Vesterbro.

Kort fra 1817. Grundtegning af Den Kongelige Residence og Hovedstad København med omliggende Egn (vest vender opad). Det ses, at Vesterbrogade på strækningen fra Nørre Farimagsgade til Værnedamsvej har næsten sluttet bebyggelse på nordsiden - på trods af demarkationsbestemmelserne. Ejendomsstrukturen fremgår tydeligt med de lange strandlodder.



Perioden 1870 til omkring 1. Verdenskrig

Også i denne periode var det private, der byggede på Vesterbro. I 1870'erne blev der i stigende grad opført ejendomme med små lejligheder, og byggelovens bestemmelser blev udnyttet til det yderste. Den voksende arbejderbefolkning, der opstod under industrialiseringen, skulle huses. I 1880 rummede Vesterbro 24.790 og i 1901 65.564 personer. Gadeanlæg og teknisk forsyning blev nu styret af Københavns Magistrat, og stort set samtlige nye gader blev anlagt efter godkendte gadeplaner.

Omkring århundredskiftet blev jernbanen flyttet mod øst til opfyldte arealer. I forbindelse med jernbanetracéet blev etableret servicearealer, godsbane, remiser, værksteder m.m. Godsbanegården blev anlagt 1895 og i 1911 var Hovedbanegården færdigbygget. Den Brune Kødby blev opført i 1879, først som afløsning for Kvægtorvet ved Trommesalen, siden udvidet med offentlige slagterhuse. Vesterbro kom på denne måde til at rumme en stor del af de offentlige anlæg og værker, som var betinget af udviklingen i byens infrastruktur.

Etableringen af skoler, kirker og andre institutioner haltede efter den voldsomme byudvikling. Først omkring 1880 fik bydelen sin første kirke, Sankt Matthæus Kirke, og byområdet blev længe betjent af små

private skoler. En del stiftelser og børneasyleer blev opført i bydelen, især i området ved Viktoriagade og Gasværksvej.

Den ældste del af Carlberg-bryggeriet blev grundlagt i 1847, og udvidet i 1890 med et nyt bryggeri ved Ny Carlsberg Vej. Herudover rummede bydelen en del andre industrivirksomheder. Som eksempel kan nævnes Bing & Grøndal, Tvedes Bryggeri og Eickhoffs Maskinfabrik. Endvidere blev småhåndværk etableret i boligkareernes baghusbebyggelse.

Mellemlørigstiden

Bolignøden efter 1. Verdenskrig fik både stat og kommuner til at engagere sig i boligbyggeriet. Københavns Kommune opførte bebyggelsen på Vestre Fælled, kvarteret omkring Enghaven og Søndre Boulevard, og etablerede et samarbejde med de nyopståede boligselskaber. Vestre Gasværk (opført 1857) blev nedlagt, og på arealet blev opført en afløser for Den Brune Kødby - Den Hvide Kødby.

Perioden efter 1945

Med mellemlørigstidens byggeri er Vesterbro stort set fuldt udbygget. I tiden herefter har der været tale om ombygninger. Der bygges til og om, der byfornyes med renoveringer og gårdrydninger, der nedrives og bygges nyt - alt sammen indenfor den eksisterende bystruktur.

På Generalstabens kort fra 1854 ses, at bebyggelsen breder sig mod syd ad lange, smalle strandlodder, og at bebyggelsen er sammenhængende helt ud til Sorte Hest. Karréen imellem Gasværksvej, Vesterbrogade, Viktoriagade og de første dele af Istedgade er ved at tage form. Det ses, hvordan Istedgade er afbrudt af reberbanerne og Skydebanen. Gasværket er anlagt på opfyldt areal, og Rosenåen er delvist overdækket af Viktoriagade og reguleret på den sidste strækning mod Kalvebod Strand. Vesterbros Torv er anlagt. Sammenlignes med kortet fra 1818, ses det tydeligt, at der nu er anlagt veje midt på strandloderne, og herefter udstykket til begge sider. Jernbanens tracé er ført ind over Vesterbro på en lang buet dæmning langs det nuværende gadeforløb Søndre Boulevard/Halmtorvet.



Bevaringsværdige sammenhænge

Vesterbros historiske udvikling har skabt en række markante enkeltbygninger og bebyggelser, der sammen med veje, pladser, jernbanearaler og erhvervs- og institutionsarealer danner den bymæssige struktur. En vurdering af bystrukturens karakteristiske træk - de bevaringsværdige sammenhænge - kan opdeles i tre niveauer: dominerende træk, bebyggelsesmønstre og en række udvalgte sammenhænge.

Dominerende træk

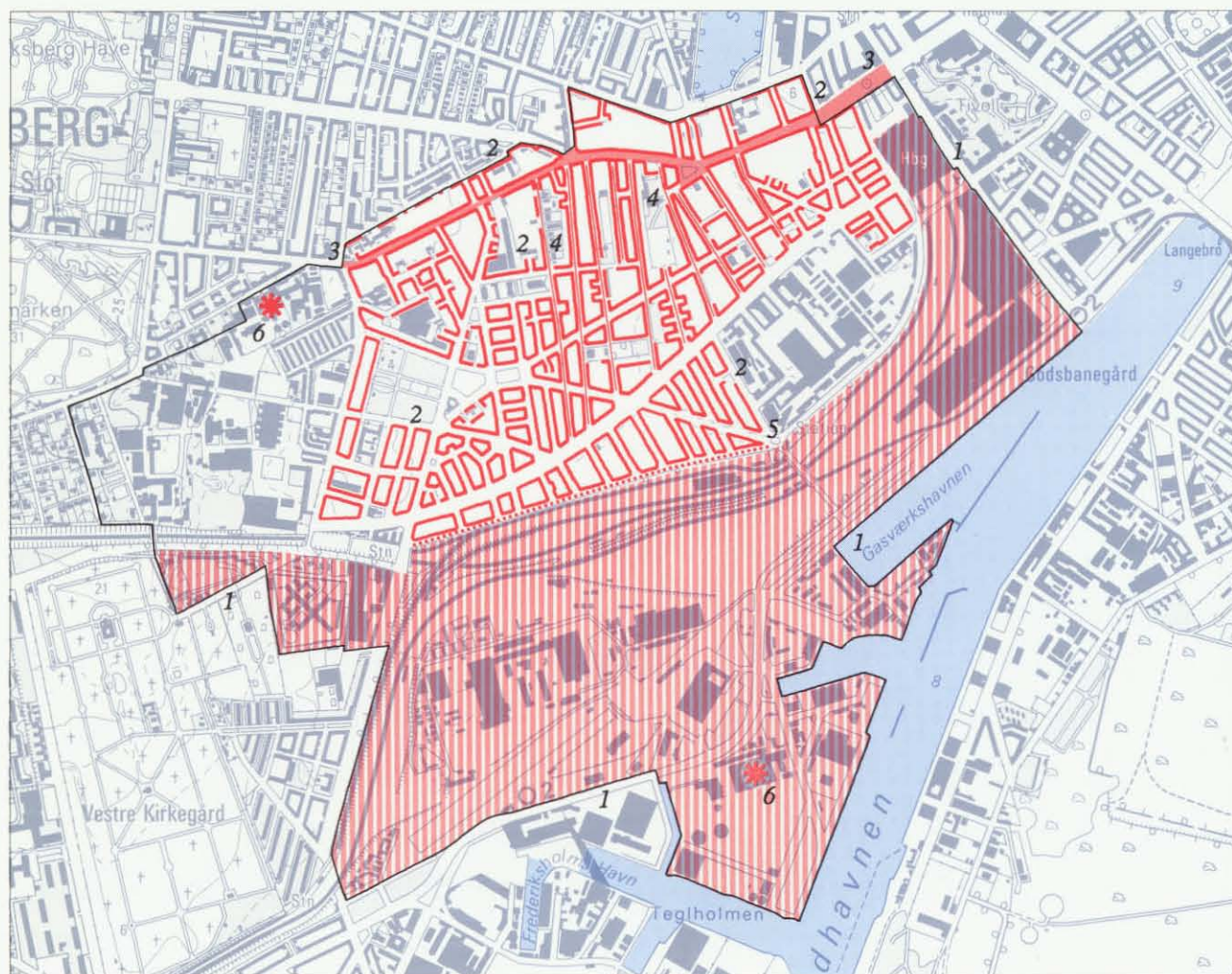
Ved Vesterbros dominerende træk forstås de vigtigste strukturskabende elementer i bydelen, eller enkeltbygninger eller bebyggelser, der har en stor synsmæssig betydning i bydelen. Som et eksempel på et vigtigt strukturskabende træk kan nævnes jernbaneterrænet, der sammen med de store offentlige bygninger - Hovedbanegården, Centralpostbygningen, Godsbanegården, Postgirobygningen m.v. afgrænser Vesterbro fra havnen. Eksempler på enkeltbygninger med stor dominans i gadebilledet er Carlsbergs runde silo, der kan opleves fra mange af bydelens gader - Vesterbrogade, Dybbølsgade og Lyrskovgade. Og H. C. Ørsted Værket, der opleves som et stort og markant bygningsværk, og som fra store dele af bydelen opleves i silhouet. Illustrationen herunder viser en udpegning af Vesterbros dominerende træk.

Bebyggelsesmønstre

Ved bebyggelsesmønstre forstås overordnede strukturer i bygningsmassen. Det drejer sig om de mønstre, som bebyggelse, veje og pladser danner tilsammen. Som eksempler kan nævnes Skydebanehaven, Kødbyerne, området ved Sorte Hest. På illustrationen øverst på modstående side er vist en oversigt over de udpegede bebyggelsesmønstre.

Udvalgte sammenhænge

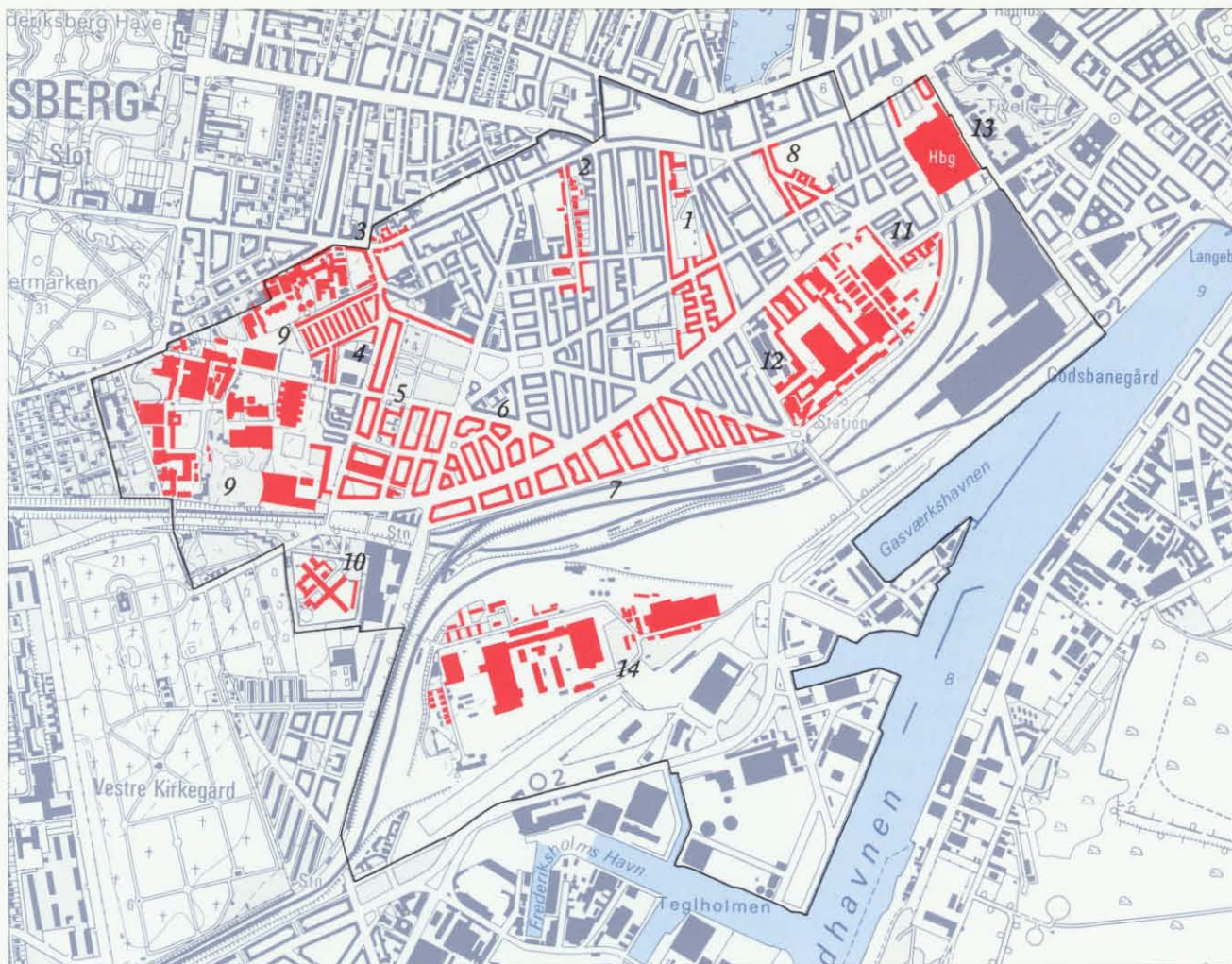
Under udvalgte sammenhænge er bl.a. beskrevet vigtige gadeforløb, torve og pladser. Som eksempel kan nævnes Dybbølsbro, Istedgade og Vesterbros Torv. Illustrationen nederst på modstående side viser en oversigt over de udpegede udvalgte sammenhænge.



Dominerende træk, mål 1:20.000

1. Det tætte Vesterbro afgrænses af store offentlige anlæg
2. Vesterbros karréstruktur
3. Vesterbrogade som hovedindfaldsvej til storbyen
4. Matrikelstrukturen i området imellem Viktoriagade og Valdemarsgade
5. Husvæggene langs Ingerslevgade
6. Vesterbros markante fikspunkter

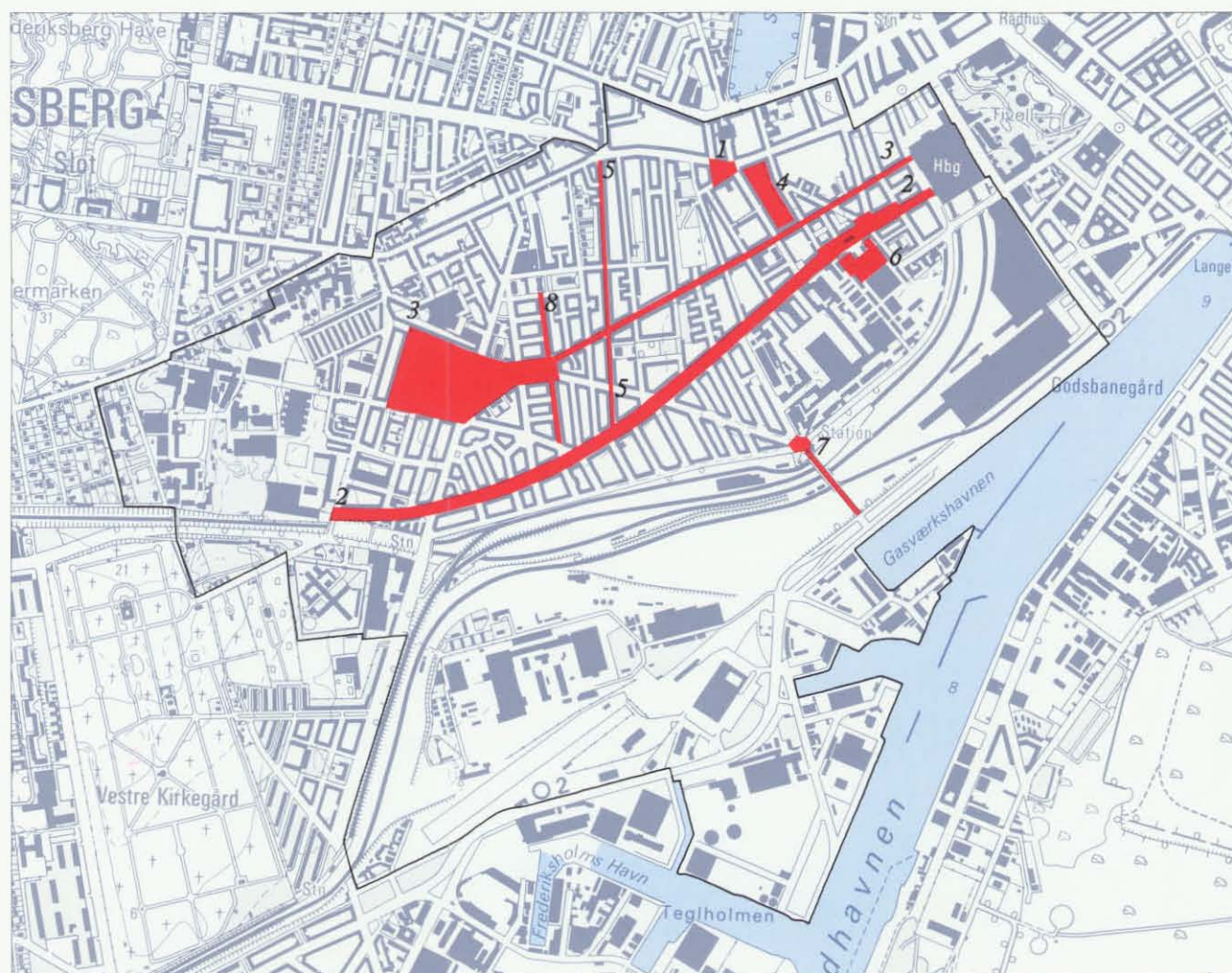
De dominerende træk beskrives på siderne 10-15.



Bebyggelsesmønstre, mål 1:20.000

1. Skydebanekarreen
2. Bebyggelsen omkring Valdemarsgade
3. Området ved Sorte Hest
4. Humleby
5. Karreerne imellem Vesterfælledvej, Enghave Station, Enghavevej og Lyrskovgade
6. Karreerne imellem Enghavevej, Ny Carlsbergvej og Sønder Boulevard
7. Karreerne imellem Sønder Boulevard, Dybbølsgade og Ingerslevsgade
8. Bebyggelsen omkring Viktoriagade og Abel Cathrines Gade
9. Carlsbergs område
10. Vestre Fængsel
11. Den Brune Kødbý
12. Den Hvide Kødbý
13. Hovedbanegården
14. DSB's centralværksteder

Bebyggelsesmønstrene beskrives på siderne 16-29.



Udvalgte sammenhænge, mål 1:20.000

1. Vesterbros Torv
2. Sønder Boulevard/Halmtorvet
3. Istedgade/Enghave Plads
4. Gårdrum i karreen Gasværksvej/Viktoriagade
5. Oehlenschlägersgade
6. Forpladsen i Den Brune Kødbý
7. Dybbøls Bro
8. Flensborggade

De udvalgte sammenhænge beskrives på siderne 30-36.

Dominerende træk

Vesterbro afgrænses af offentlige bygninger og anlæg

Vesterbros mest karakteristiske træk er kontrasten imellem den tætte bymæssige bebyggelse, der er afgrænset af Ingerslevsgade, Vesterbrogade, Vesterfælledvej og Reventlowsgade - og de åbne arealer mod syd og vest med transportanlæg, tekniske anlæg og industriarealer.

Vesterbros boligområder ligger som en enklave, adskilt fra havnen af det store åbne jernbaneareal og den stærkt trafikerede Kalvebod Brygge. Store enkeltbygninger og anlæg forstærker barrierevirkningen og omslutter den tætte bydel - De to Kødbyer, Hovedbanegården, Godsbanegården, Postgirobygningen, Toldkammeret, DSB's værksteder og remiser ved Otto Busses Vej, de kommunale værksteder på Enghavevej, Vestre Fængsel og Carlsbergs udstrakte industriområde.

Når man færdes på Vesterbro, opleves det næsten som om jernbanearealet med de store enkeltbygninger og havnen ikke er en del af bydelen. Barrieren er effektiv, hele Ingerslevsgade-strækningen danner det tætte Vesterbros afgrænsning mod syd. Det er kun Tietgensgade, Enghavevej og Dybbølsbro, der skaber forbindelse over barrieren.

Jernbanearealet er dog ikke kun en barriere - arealet er med et virvar af tekniske anlæg med til at tilføre Vesterbros bybillede variation og mulighed for lange udsigter.



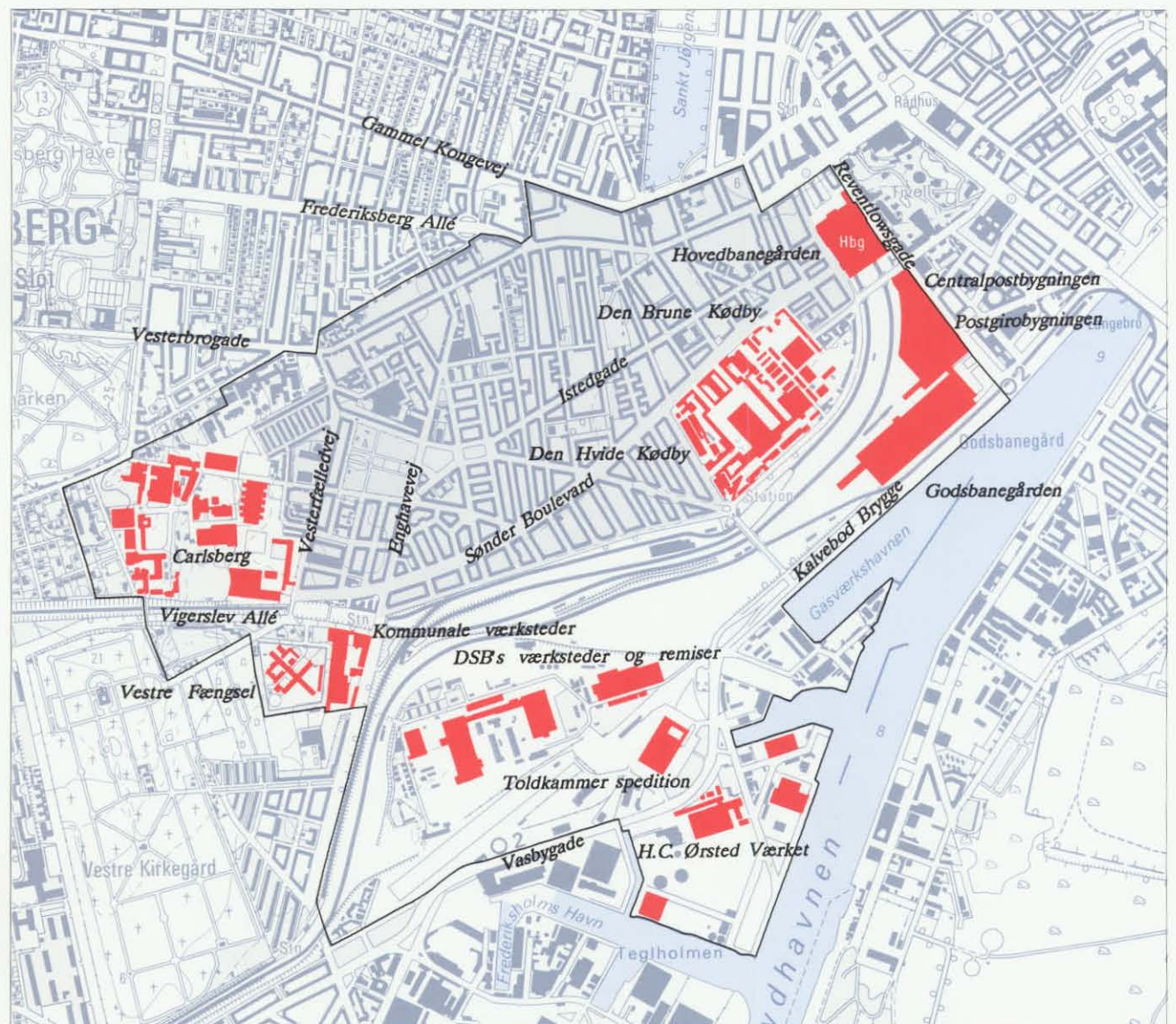
Luftfoto set mod vest



Hovedbanegården set fra banegårdspladsen



Hovedpostbygningen



Vesterbro afgrænses af offentlige bygninger og anlæg, mål 1:20.000

Vesterbros karréstruktur

Det tætte Vesterbro er opbygget af karreer. I den ældste del, der er afgrænset som vist på illustrationen nederst på siden, består bebyggelsen typisk af meget tætbebyggede, lange og smalle karreer med baghusbebyggelse. Husene er overvejende i 4-5 etager med høj kælder. Gaderne er meget smalle, bestemt af den daværende byggelovs minimumskrav. Af hensyn til ejernes indtjening ved udlejning var det vigtigt, at en bebyggelse kom til at rumme så mange forhuslejligheder som muligt. Det har f. eks. præget bebyggelsen i Skydebanegade, der er udformet med et takket bebyggelsesmønster. Karrébebyggelsen i den ældre del af Vesterbro er hovedsageligt opført i perioden fra 1850 til ca. 1910.

I den nyere del af Vesterbros boligområder er bebyggelsesmønsteret ændret. Her er det kortere, bredere karreer med åbne gårdrum og brede gader, der dominerer. Den ændrede gadebredde skyldes bl.a. nye bygge love, men der var også sket et holdningsskift, idet der havde været meget kritik af den tætte udnyttelse i den ældste del af Vesterbro. Husene i den nyere del af Vesterbro er ligeledes overvejende opført i 4-5 etager med høj kælder.

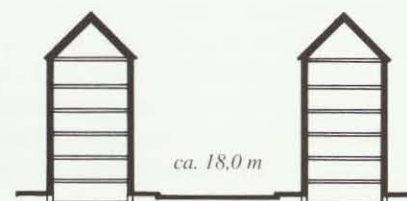
Bl.a. på grund af variationen i gadebredder og de forskellige karrédimensioner er der store forskelle i gadebilledet i den ældre og den nyere del af Vesterbro. I den ældre del virker gaderummene, som om de næsten er skåret ud i bygningsmassen - der er mange lange kig, hvor gaderne opleves i perspektiv, mens man i kontrast hertil oplever den nyere bydels gaderum som kortere og mere rumligt varierede, bl.a. på grund af flere tværgående gader.



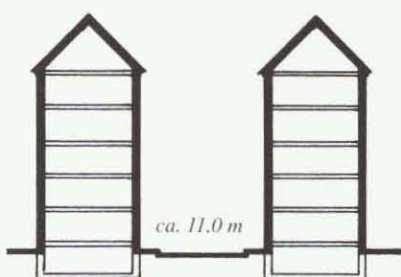
Luftfoto set fra syd



Alsøndergade set fra vest



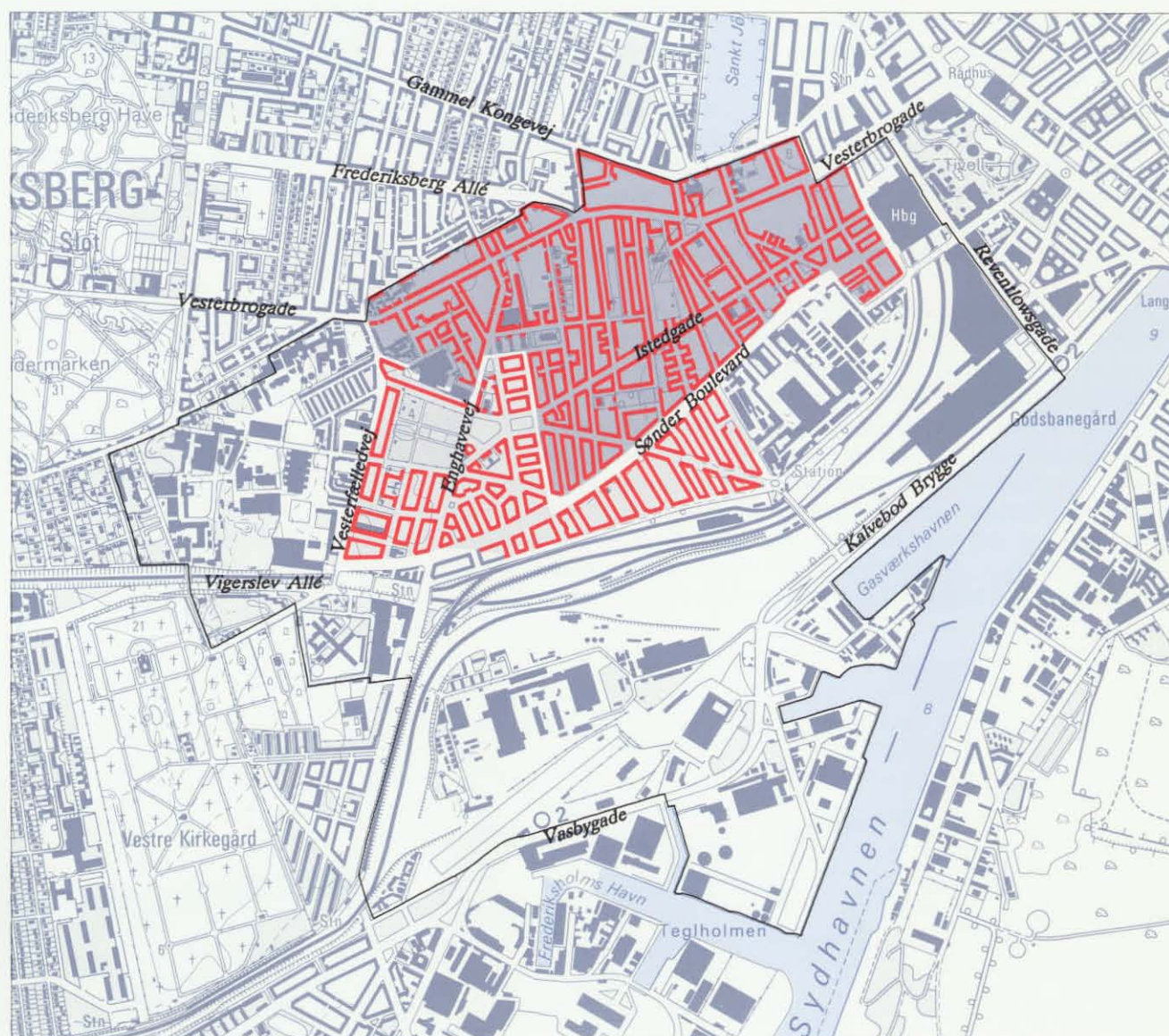
Snit i Alsøndergade



Snit i Oehlenschlägersgade



Oehlenschlägersgade set mod nord



Vesterbros karrébebyggelse, mål 1: 20.000

Vesterbrogade - en hovedindfaldsvej til storbyen

Vesterbrogade er på samme tid hovedindfaldsvej til storbyen, en af Københavns store indkøbsgader og Vesterbros hovedgade.

En del af Vesterbrogade er beliggende i Frederiksberg Kommune, og vejen forløber fra Rådhuspladsen i øst til Pile Allé i vest, hvor den fortsætter i Roskildevej.

Vejforløbet er meget varieret på grund af terrænforhold, gadebredder, retningskift og bebyggelseskarakter. Vejforløbet kan beskrives i fire strækninger med hver sin karakter:

1. Den grønne del

Fra toppen af Valby Bakke ses starten af Vesterbrogade og den tætte by indrammet af Søndermarken og Frederiksberg Haves grønne træk. Strækningen fra Pile Allé til Vesterfælledvej, hvor Vesterbro-bydelen starter, er bymæssig, men med en grøn karakter, og vejen følger det faldende terræn ned mod Vesterfælledvej.

2. Strækningen fra Sorte Hest til Frederiksberg Allé

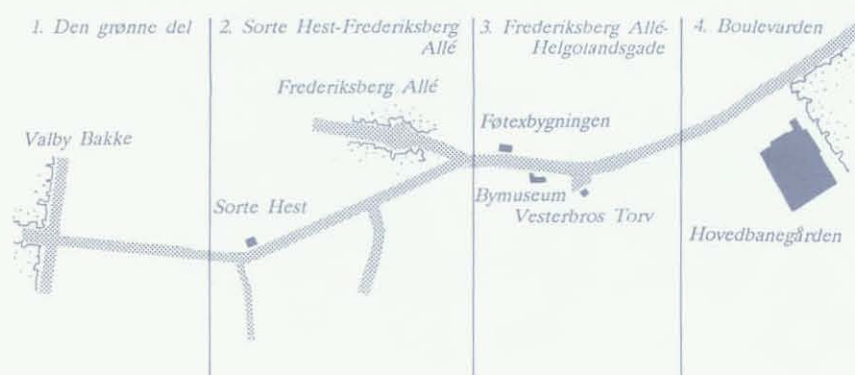
Omkring tilslutningen til Vesterfælledvej ændrer vejen retning. På strækningen findes spor af det oprindelig landevejsmiljø, bl.a. den tidligere landevejskro Sorte Hest. Der er tæt facadebebyggelse på hele strækningen med meget varierede hushøjder, og her findes nogle af Vesterbrogades mindste bygninger. I vestlig retning tegner Carlsbergs silo sig markant i bybilledet, og mod øst Føtex-bygningen (tidligere stormagasinet Havemann). Omkring Frederiksberg Allé er facadebebyggelsen på Vesterbrogades sydside opdelt af tætbeliggende lange og lige sideveje - et levn fra den oprindelige udstykningsstruktur med lange og smalle strandlodder imellem vej og kyst.

3. Strækningen fra Frederiksberg Allé til Helgolandsgade

Både fra øst og vest opleves strækningen visuelt i to dele, idet Vesterbrogade skifter retning ved Vesterbros Torv. Gaden er blevet bredere og terrænet falder ned mod torvet. Strækningen omkring Vesterbros Torv rummer Vesterbro-bydelens ældste bebyggelse, herunder Bymuseet. Bymuseet med forplads og Vesterbros Torv med Elias Kirke gør sammen med retningskiftet gadeforløbet meget oplevelsesrigt. Facadebebyggelsen er tæt og høj. Set fra øst markerer krydset Værnedamsvej-Frederiksberg Allé/Vesterbrogade skiftet til den kongelige vej - Frederiksberg Allé, hvis grønne træk med allétræer fornemmes fra Vesterbrogade.

4. Strækningen fra Helgolandsgade til Frihedsstøtten

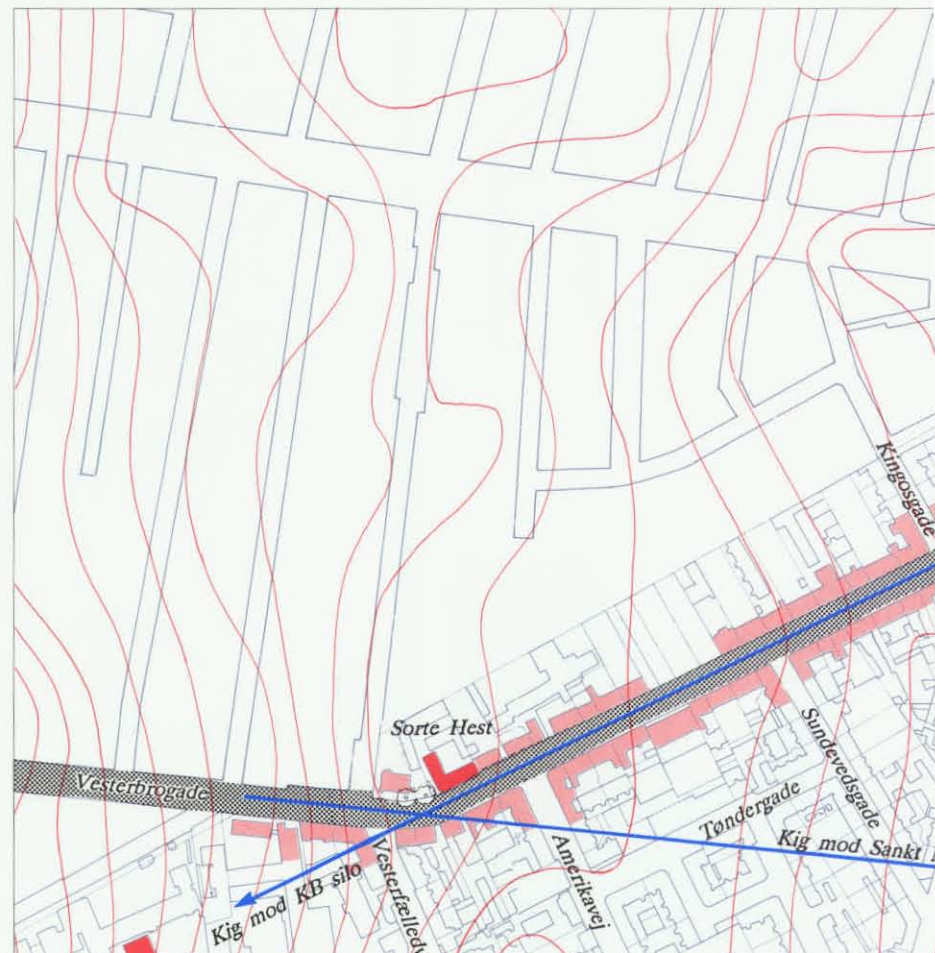
Vesterbrogade bliver bredere, og får derved boulevard-karakter, der yderligere understøttes af trærækker. Strækningen er anlagt på det oprindelige voldterræn. Den forrige stræknings homogene facadebebyggelse afløses af store enkeltbygninger. Frihedsstøtten står markant på vejens højeste punkt, Royal Hotel og tårnet på Københavns Rådhus tegner sig i bybilledet, og centrum nærmer sig. Hovedbanegården danner sammen med Panoptikonbygningen og Astoriabygningen et flot aksefast byrum omkring det forsænkede skinneteræn, hvor byen har fået en synlig 'kælderetage'. Set fra øst mod vest markerer bebyggelsen omkring Trommesalen og Helgolandsgade Vesterbrogades indsnævring.



Vesterbrogade udfør Trommesalen



Vesterbrogade ved Kingosgade, set mod vest





Roskildevej ved Frederiksberg Slot, set mod øst (Frederiksberg Kommune). Fra toppen af Valby Bakke ses Sankt Matthæus Kirkens spir i en grøn indramning.



Vesterbrogade ved Vesterfælledvej, set mod øst. Vesterbrogade har ændret retning. Sorte Hest med de karakterfulde træer ses til venstre. Sankt Matthæus Kirkens spir er forsvundet ud af synsfeltet. Bebyggelsen på Vesterbrogades nordlige side har varierede bygningshøjder.



Roskildevej ved Pile Allé, set mod øst (Frederiksberg Kommune). Starten på Vesterbrogade og den bymæssige bebyggelse. Hjørnebygningerne danner en præsentabel indgang til Vesterbrogade og den bymæssige bebyggelse. Sankt Matthæus Kirkens spir ses i Vesterbrogades midterakse.



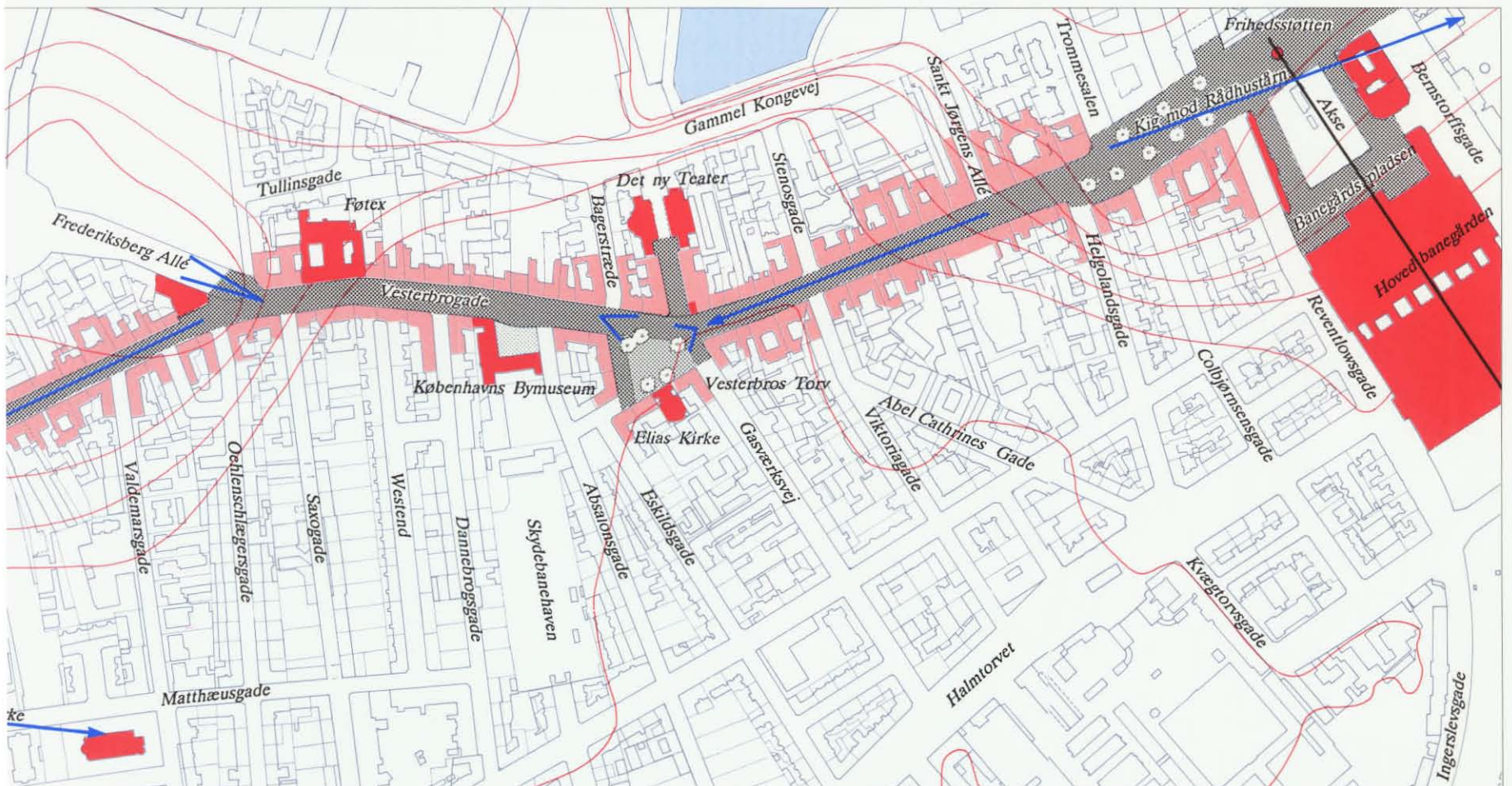
Vesterbrogade ved Oehlenschlägersgade, set mod øst. Gaden har igen skiftet retning. Føtex-bygningens tårn tegner sig markant i gaderummet. Vejen er blevet bredere, og har nu høj bebyggelse til begge sider.



Vesterbrogade ved Bakkegårds Allé, set mod øst (Frederiksberg Kommune). På den første strækning af Vesterbrogade ses Sankt Matthæus Kirkens spir stadig tydeligt - men er på vej til at forsvinde ud af synsfeltet. Terrænet falder, og langt fremme afslutter en gavl vejrummet og signalerer, at vejen er ved at skifte retning.



Vesterbrogade ved Helgolandsgade, set mod øst. Vejen er blevet endnu bredere, og har nu fået boulevardkarakter, understøttet af træerækker. I gaden midte, på det højeste punkt står Frihedsstøtten, og den homogene facadebebyggelse er nu gået i opløsning - gaden har fået storbykarakter med høje enkeltbygninger. Centrum er i sigte.



Vesterbrogade 1: 5.000

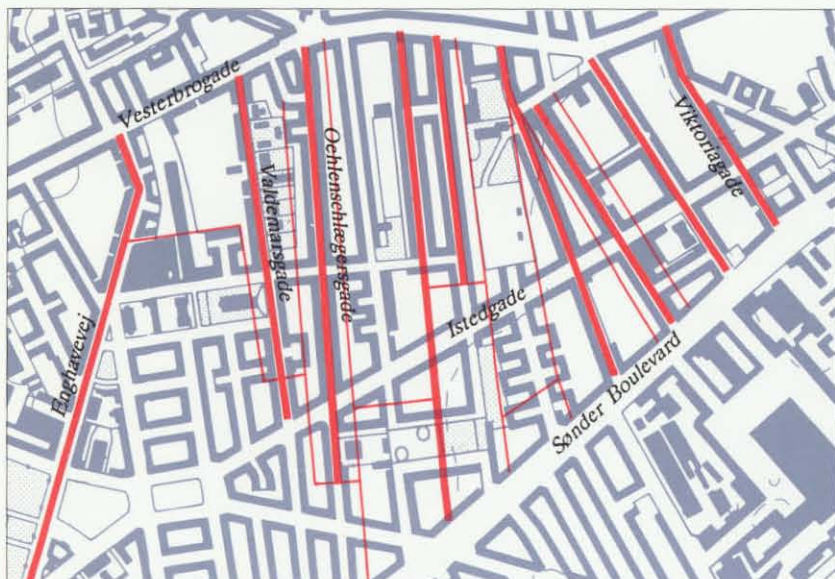
Matrikelstrukturen i området imellem Viktoriagade og Valdemarsgade

Især på sydsiden af Vesterbrogade - på strækningen fra Viktoriagade til Valdemarsgade - afspejler den oprindelige matrikelstruktur sig i bybilledet. Der var udstykket lange og smalle strandlodder ned mod kysten. Da Vesterbro blev bebygget, blev der ofte valgt en såre naturlig måde at bygge på; der blev placeret en vej midt på grunden, og derpå bygget til begge sider. Senere kom der baghusbebyggelse til. På denne måde sikrede datidens byherrer sig en optimal udnyttelse af grundene. Udstykningsmønsteret tegner sig i dag helt ned til Sønder Boulevard, hvor kystlinien oprindeligt har været beliggende. Det har resulteret i smalle karreer og mange lige og lange sidegader til Vesterbrogade. Oehenschlägersgade er et karakteristisk eksempel herpå.

Illustrationerne herunder viser et udsnit af Generalstabens kort fra 1854 samt et nutidigt kort, hvor ejendomsskel og veje fra 1854 er indtegnet.



Udsnit af kort fra 1855, mål 1:10.000



Viktoriagade-Valdemarsgade-området, mål 1:10.000

Husvæggene langs Ingerslevsgade - en bemærkelsesværdig jernbaneindkørsel til storbyen

Ingerslevsgades facadebebyggelse danner den tætte bydels afslutning mod syd. På strækningen fra Dybbølsbro til Enghavevej er bebyggelsen i 5 etager. Bygningerne er udformet som karrébebyggelse i røde mursten. Karreerne varierer en smule i størrelse, mens gaderne imellem karreerne har samme bredde. Set langs Ingerslevsgade kommer facadebebyggelsen til at virke som en kompakt bymur, der danner en skarp grænse mod jernbaneterrænet. For den togrejsende markerer den markante bymur, at man er tæt ved endemålet - Københavns Hovedbanegård.



Ingerslevsgade set mod øst



Lufifoto, set fra syd

Vesterbros fikspunkter

Vesterbro har mange fikspunkter - der er tårnene fra flere af bydelens kirker, der er spir og småtårne på særligt markante og høje bygninger, der er tårnet på Københavns Rådhus, der ses tydeligt fra Vesterbrogades østlige del. Særlig to høje bygninger ses fra store dele af Vesterbro, og får derved stor visuel betydning i bybilledet - Carlsbergs runde silo og H. C. Ørsted Værket med sine skorstene. Bydelens fikspunkter er med til at lette orienteringen ved at fortælle, hvor man befinder sig.

Carlsbergs runde silo, kaldet KB-siloen, markerer sig især i gadebilledet i Dybbølsgade, hvor siloen kan ses så langt væk som ved Dybbølsbro Station, i Matthæusgade og i Vesterbrogades vestlige del. Siloen binder visuelt store dele af Vesterbro sammen, og bliver derved et af bydelens vigtigste vartegn.

For en mindre del af Vesterbro er den nyere silo på Carlsberg et fikspunkt - især set fra Ny Carlsberg Vej, Vesterbrogade ved Frihedsstøtten, Vasbygade og fra bebyggelsen tæt ved Carlsberg.

H.C. Ørsted Værket, der er opført i perioden 1917-1926, og gennemgribende moderniseret i 1980'erne, rummer et stort bygningskompleks, hvor især hovedbygningerne og de karakteristiske skorstene - tre tæt placerede og én lidt højere - markerer sig i bybilledet. Fra Vasbygade opleves værket som en stor bygning sammensat af mange bygningskroppe. Fra hele Ingerslevsgade-strækningen og Langebro opleves værket i silhouet. Også fra Sønder Boulevard kan man gennem flere af de tværgående gader se H.C. Ørsted Værket.

Værket er med sine store dimensioner og dominans i Sydhavnens byprofil med til at afgrænse bydelen, men opfattes mere som et fikspunkt i havnen, end som et vartegn hørende til Vesterbro.



Carlsbergs silo set fra Lyrskovgade



Carlsbergs silo set fra Matthæusgade



Carlsbergs silo set fra Dybbølsgade



H. C. Ørsted Værket set fra Skjalm Hvides Gade



H. C. Ørsted Værket set fra Langebro



Vesterbros fikspunkter, 1: 20.000

Bebyggelsesmønstre

Skydebanekarreen

Skydebanekarreen er afgrænset af Vesterbrogade, Absalonsgade, Dannebrogsgade og Sønder Boulevard. Skydebanens grund strakte sig oprindeligt fra Vesterbrogade til Kalvebod Strand. I forbindelse med etablering af Istedgade blev den sydlige del frasolgt i 1886, og anlægget blev afsluttet med den imponerende skydebanemur, tegnet af arkitekt L. Knudsen i gotisk borgstil. Bebyggelsen imellem Istedgade og Sønder Boulevard blev opført først i 1890'erne. Skydebanens hovedbygning, der nu huser Københavns Bymuseum, er en af de få bygninger fra 1700-tallet, der er tilbage på Vesterbro.

Skydebanekarreen rummer et af Vesterbro-bydelens mest benyttede rekreative områder. Fra Bymuseet, hvis forplads med høje træer skaber rumlig variation i Vesterbrogade, fører Absalonsgade, der på den nordlige strækning er brolagt og indrettet som museumsgade, hen til Skydebanehavens indgang.

Karreens indre er opdelt i to dele - et parkrum med staudehave og en asfalteret del med boldbaner og legeredskaber. I anlæggets sydlige ende rejser den fantasifulde og monumentale skydebanemur sig, og afgrænser rummet. Fra murens port mod Istedgade anes allétræerne på Sønder Boulevard. Skydebanehaven er ikke helt omsluttet af bebyggelse - mod Dannebrogsgade er enkelte bygninger nedrevet. Om sommeren opleves haven alligevel som et sluttet rum på grund af høje træer, og den afgrænsende bebyggelse opleves nærmest i silhouet.

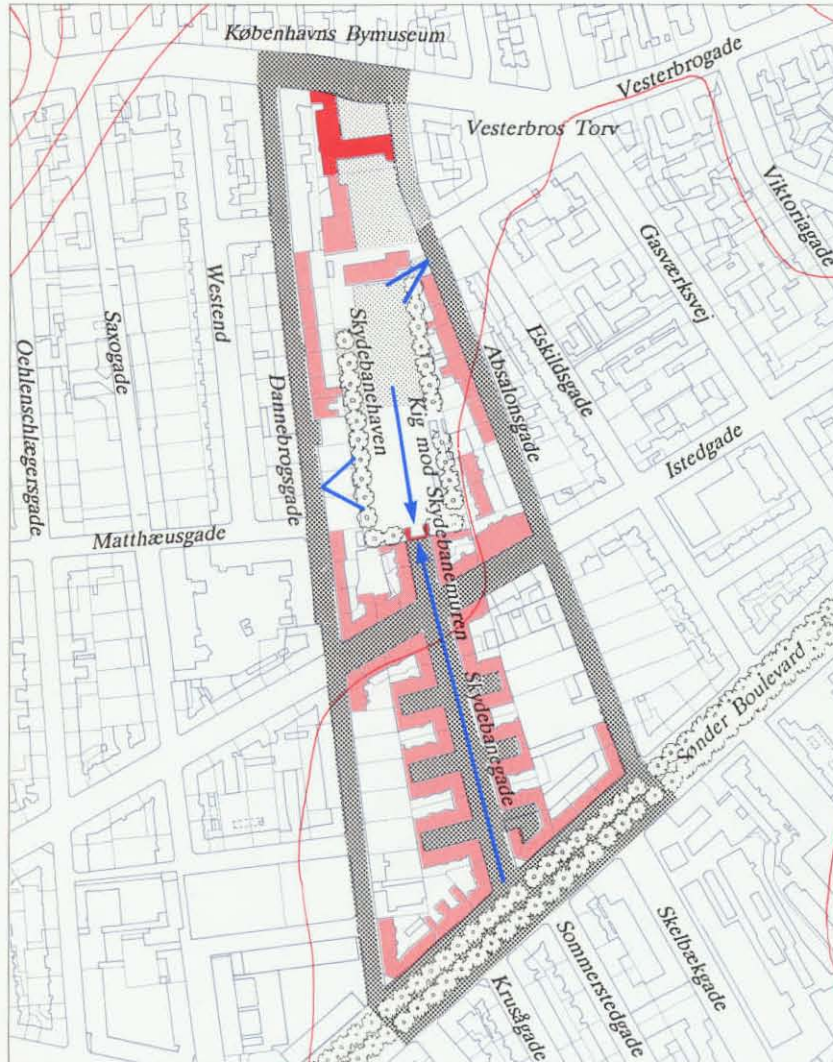
Karreerne imellem Istedgade og Sønder Boulevard er opført i et karakteristisk, takket bebyggelsesmønster, der sikrer en optimal udnyttelse af

karreen mht. indretning af forhuslejligheder. Enkelte hjørnebygninger er forsynet med tårne.

Skydebanemuren er et markant og overraskende indslag i Vesterbros bybillede. Set fra Sønder Boulevard afslutter muren Skydebanegades vejrum og den tilbagetrukne mur opleves fra Istedgade som en monumental byvæg med en lille åbning - indgangen til et af bydelens få grønne friarealer.



Skydebanemuren



Skydebanekarreen, mål 1:5.000



Skydebanegade, set mod nord

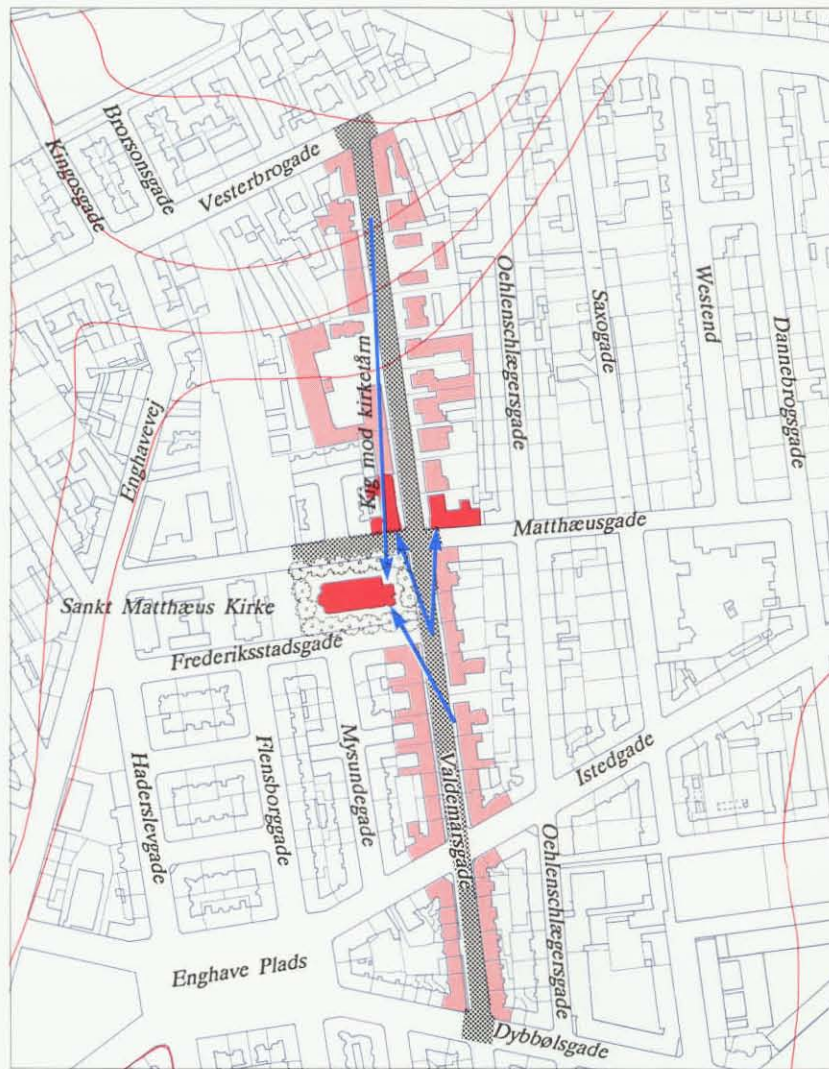


Skydebanehaven set mod nord

Valdemarsgade

Valdemarsgade strækker sig fra Vesterbrogade til Sønder Boulevard. Gaden blev anlagt på privat initiativ i 1859, og er en af de mange, lange og lige sidegader til Vesterbrogade, med en beliggenhed bestemt af den oprindelige matrikelstruktur. I gaden nordlige del blev bygget en række stiftelser og friboliger, bl.a. De Suhrske Friholiger, der er et fint 3-delt anlæg, tegnet af arkitekt L. Fenger. På strækningerne syd for Matthæusgade har vejen en helt anden bymæssig karakter med karrébebyggelse i 5 etager, opdelt af de tværgående gader - Istedgade og Dybbølsgade.

Valdemarsgades nordlige del udgør et særligt bebyggelsesmønster på Vesterbro. Vejstrækningens østlige side med de mange fritliggende bygningsanlæg - stiftelser og friboliger - gør gaden til noget særligt i et bykvarter præget af karrébebyggelse. Da bygningerne ligger tilbagetrukket fra vejen, er der blevet plads til forhaver og træer - der tilsammen giver gaden en meget grøn karakter. Hertil kommer samspillet med Sankt Matthæus Kirke, hvis tårn er synligt i store dele af Valdemarsgades vejbillende. Overgangen til kirkeområdet markeres af to markante hjørnebygninger med næsten ens tårne, der især viser sig fra syd. Kirken, der er en af de få fritliggende kirker på Vesterbro, ligger i parkmæssige omgivelser, og afslutter dermed den nordlige stræknings grønne karakter, der står i kontrast til den sydlige vejstræknings meget bymæssige karakter med høj karrébebyggelse.



Valdemarsgade, mål 1:5.000



Sankt Matthæus Kirke set fra syd



Stiftelse i Valdemarsgade



Den sydlige del af Valdemarsgade



Valdemarsgade ved Matthæusgade, set mod nord



Den nordlige del af Valdemarsgade, set mod syd

Området ved Sorte Hest

Området omfatter bebyggelsen på Vesterbrogades nordside fra Platanvej til Tvedes Bryggeri, karreen imellem Vesterfælledvej og Amerikavej, og Vesterfælledvejs randbebyggelse imellem Vesterbrogade og Humleby.

Området rummer nogle af de ældste bygninger på Vesterbro. Sorte Hest og de tidligere industribygninger i området fortæller om bebyggelsens udvikling gennem en lang tidsperiode. Sorte Hest repræsenterer resterne af en gammel gæstgivergård, hvis historie kan føres tilbage til det 17. århundrede. Området virker generelt noget forsømt.

Det er karakteristisk for området, at flere af randbebyggelsens bygninger er lave, fra 2 til 3 1/2 etage, og de danner derfor en slående kontrast til den øvrige høje facadebebyggelse. Der opstår på denne måde mange høje gavle, der er medvirkende til dette indtryk. Inde i gårdene er der ligeledes store forskelle på bygningshøjderne, hvor små 1 1/2 etagers bygninger ligger op til 5 1/2 etagers randbebyggelse. Ofte ses Frederiksbergs nye høje bebyggelse i baggrunden. Gårdanlæggene har ofte en labyrintisk struktur med snævre, rumlige forløb, og her midt i storbyen opleves bebyggelsen nærmest som værende i landsbyskala.

De to flotte kastanietræer ved Sorte Hest er sammen med vejens retningsskift af stor betydning for oplevelsen af Vesterbrogade på denne strækning, både set fra øst og vest.



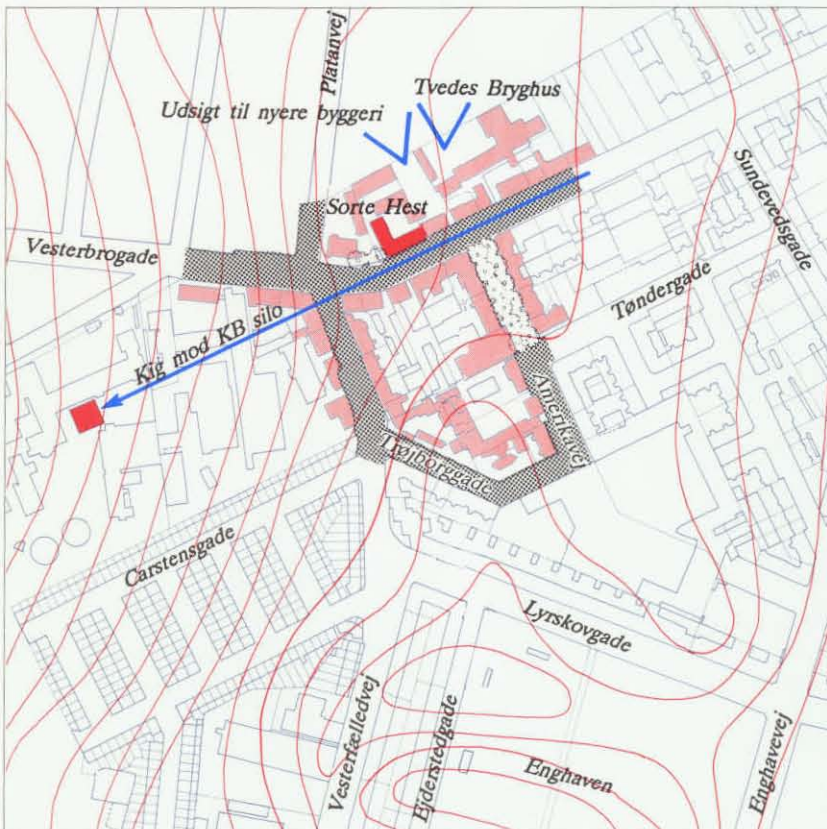
Udsnit af kort fra 1855, mål 1:5.000



Gård, Vesterbrogade 140



Tvedes Bryghus



Området ved Sorte Hest, 1: 5.000



Vesterbrogade ved Sorte Hest

Humbleby

Byggeföreningen Humleby ligger imellem Vesterfælledvej og Carlsbergs Bryggerier. Bebyggelsen, der er tegnet af arkitekt F. Böttger, blev opført i årene 1886-1891 af Arbejdernes Byggeförening til brug for arbejderne på Carlsberg. I dag er husene hovedsagelig privatejet.

Bebyggelsen, der er i 2 1/2 etage, fremstår som en selvstændig lille bystruktur i Vesterbro-bydelen. Bebyggelsesplanen er stramt organiseret med to langsgående veje - Carstensgade og Kuchlersgade - og en række korte forbindende sidegader. I de korte sidegader er der forhaver på begge sider af gaden, i de langsgående gader har kun facadebebyggelsen forhaver. Bebyggelsen, der er opført i gule sten, er karakteriseret af gavlkviste og takkede gavle. Enkelte steder er bevaret de oprindelige stakitter omkring forhaverne.

Naboskabet til Carlsberg understreges af Carlsbergs to siloer, hvor især den runde silo tegner sig i gaderummene.



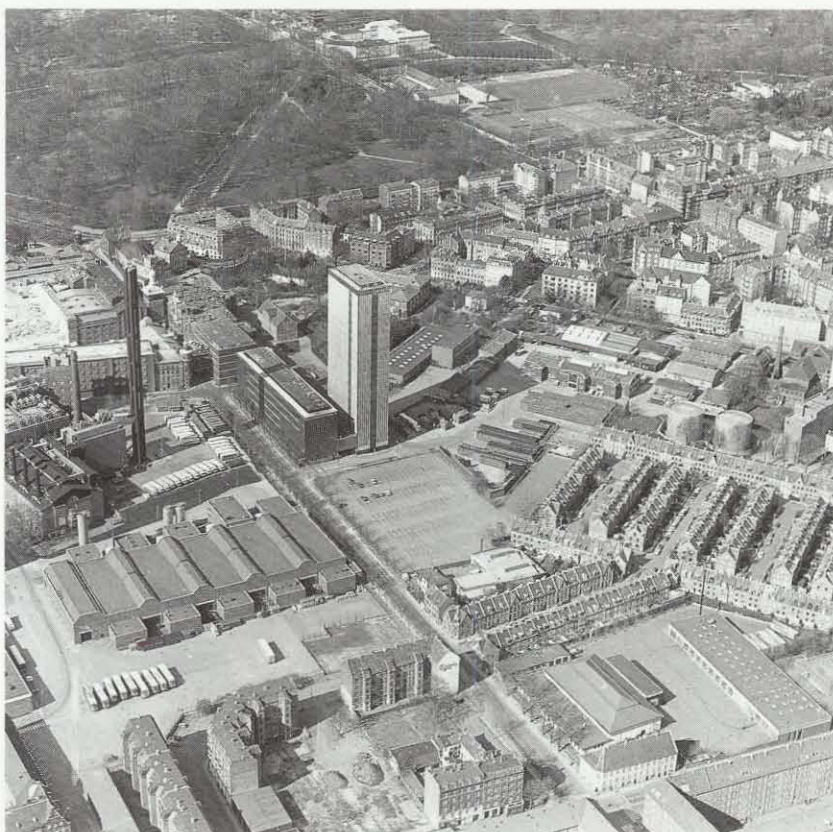
Jerichausgade, en af bebyggelsens tværgader, set mod nord



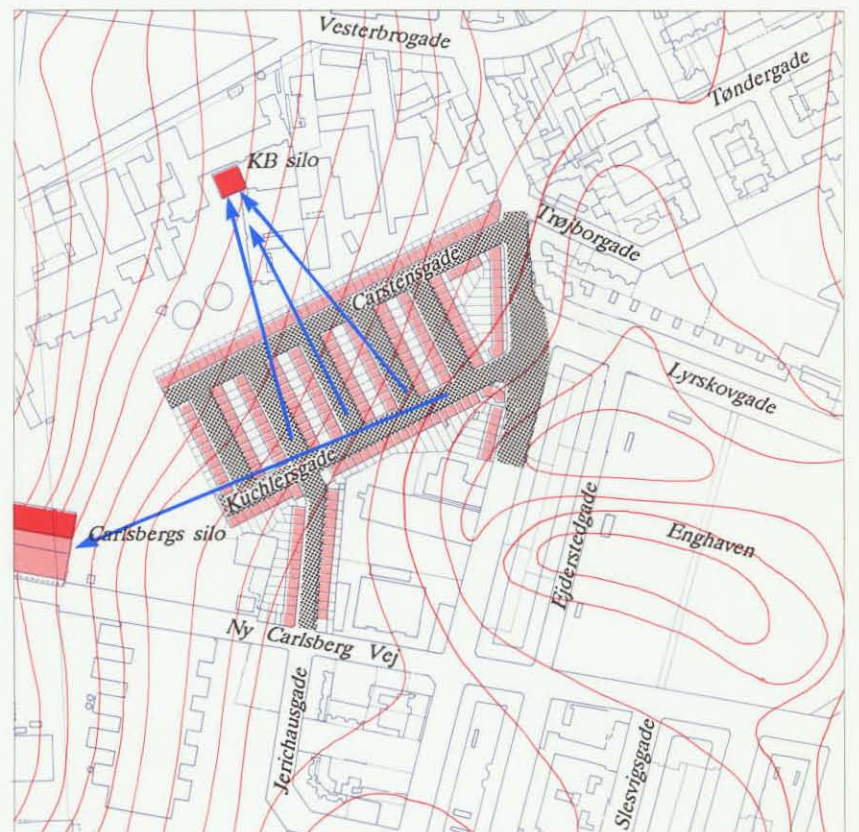
Carstensgade set mod Carlsberg



Kuchlersgade set mod Carlsberg



Luftfoto set fra syd



Humbleby, 1: 5.000

Karreerne i området Vester Fælledvej, Enghave Station, Enghavevej og Lyrskovgade

Området rummer parkanlægget Enghaven, Alsgades Skole, bebyggelsen ved Vesterbro Svømmehal og en 5-etagers karrébebyggelse med store grønne gårdrum. Bebyggelsen er tegnet af Stadsarkitektens Direktorat, og opførelsen blev påbegyndt 1927. Karrébebyggelsen er opført i røde mursten mod gaderne, og gule mursten mod gårdene. Enghaven, der er bydelens største park, er stramt geometrisk opbygget med en randbeplantning af høje træer mod de omgivende gader. Parken er mod nord, syd og vest omkranset af høj bebyggelse, og har mod øst sammenhæng med Enghave Plads.

De nord-sydgående gader - Slesvigsgade, Dannevirkegade og Ejderstedgade - er lange, lige og brede gader, hvor Enghaven danner en grøn væg for enden af vejrummene. Gaderne er smukt beplantede. Den øst-vestgående Alsgade har samtidig med et terrænmæssigt toppunkt i krydset ved Slesvigsgade et svagt knækket vejforløb, hvor gadebilledet lukkes af karrébebyggelsen. Karrébebyggelsen er stram og bymæssig i sin karakter, ofte med skrå afskårne hushjørner. Bebyggelsen, der rummer Vesterbro Svømmehal, er opført i 1974.

Fra Lyrskovgade ses mod nord Humlebybebyggelsen og Carlsbergs runde silo.



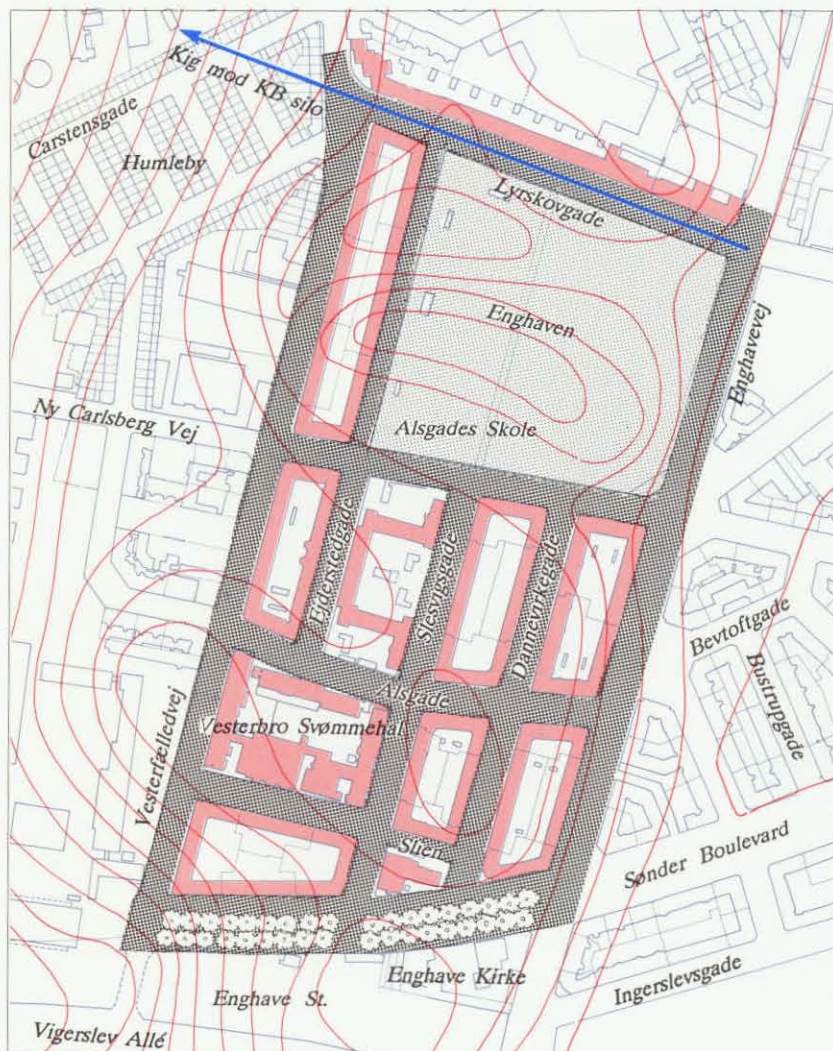
Luftfoto set fra syd



Alsgade set mod øst



Slesvigsgade set mod Enghaven



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



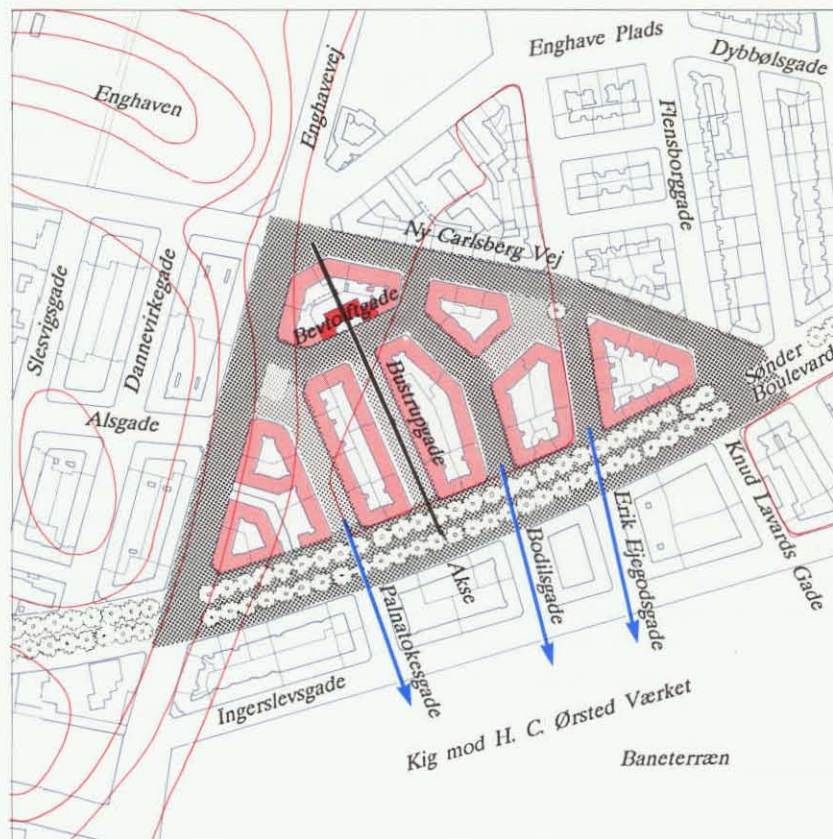
Enghaven

Karreerne i området Enghavevej, Ny Carlsberg Vej og Sønder Boulevard

Bebyggelsen er opført på grundlag af en samlet bebyggelsesplan, udarbejdet af Stadsingeniørens Direktorat 1905. Der er i bebyggelsesplanen lagt vægt på at skabe gode solforhold for karreerne, således er de nordvendte facader blevet så korte som muligt.

Bebyggelsen, som er i 5 etager, rummer 7 karreer, opført i røde mursten. Bygningerne er udformet med karakteristiske frontispicer, og er endvidere enten forsynet med altaner eller karnapper, der danner lodrette opdelinger. Karreerne har alle skæve vinkler, og det bevirker, at bebyggelsen fremstår i et skævt perspektiv og at gadeforløbene er korte og lukkede af skråtplacerede bygninger. En undtagelse herfra er Bustrupgade. Her er gaden aksefast opbygget med et symmetrisk, tilbagetrukket facadeparti i bygningen, der for enden af vejen lukker gadebilledet.

Karreernes udformning har skabt plads til små brolagte pladser med enkeltstående træer. Fra de fleste gader ses Sønder Boulevards allétræer, og enkelte steder kan ses helt til jernbaneterrænet. Bustrupgade og Stenderupgade er smukke brolagte gader.



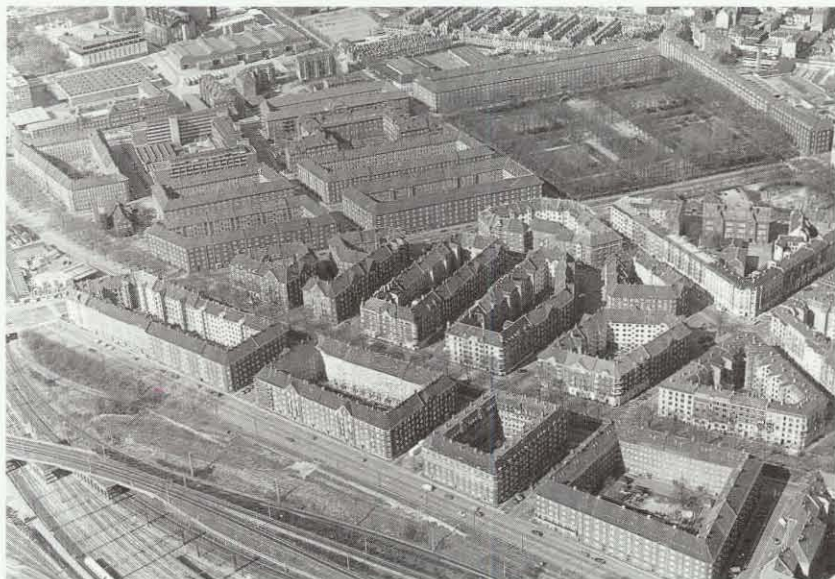
Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Heilsgade set mod Røddinggade



Røddinggade set mod nord



Luftfoto set fra syd



Bustrupgade set mod nord

Karreerne i området Sønder Boulevard, Dybbølsgade og Ingerslevsgade

Bebyggelsen rummer 12 karreer af meget forskellig størrelse og form, og opdeles af tværgående gader, der tilsluttes Ingerslevsgade i næsten samme vinkel. Karreerne har store grønne gårdrum. Bebyggelsen blev påbegyndt omkring århundredeskiftet på opfyldt terræn, der blev etableret i forbindelse med flytningen af jernbanen fra tracéet, hvor Sønder Boulevard i dag er beliggende.

Bebyggelsen er opført af en privat bygherre, og var på opførelsestidspunktet et udtryk for nytænkning, da karréudformningen med store og lyse gårdrum blev betragtet som urentabelt.

Bebyggelsen, der er i 5 etager, er hovedsageligt opført i røde mursten, og flere bygninger har fine hjørneafslutninger. Mange af bygningerne har en stor detailrigdom i facadeudformningen, herunder mange smukke vindues- og dørudsmykninger. Karreerne danner en markant, sammenhængende bymur mod jernbaneterrænet, men også en flot grænse mod Sønder Boulevard, hvor bebyggelsen opleves i samspil med allétræerne. Bebyggelsen følger smukt Ingerslevsgades tracé, der nærmest er skålformet på strækningen fra Enghavevej til Dybbølsbro. Flere af gaderne er brofaste og smukt beplantede. Vesterbros fixpunkter er markante i området - fra Asger Rygs Gade, Skjalm Hvides Gade og Sigerstedgade er der mod syd udsigt til H. C. Ørsted Værket, og fra Dybbølsgade ses Carlsbergs runde silo. Absalons Kirke er 'indbygget' i karreen imellem Skjalm Hvides Gade og Asger Rygs Gade.



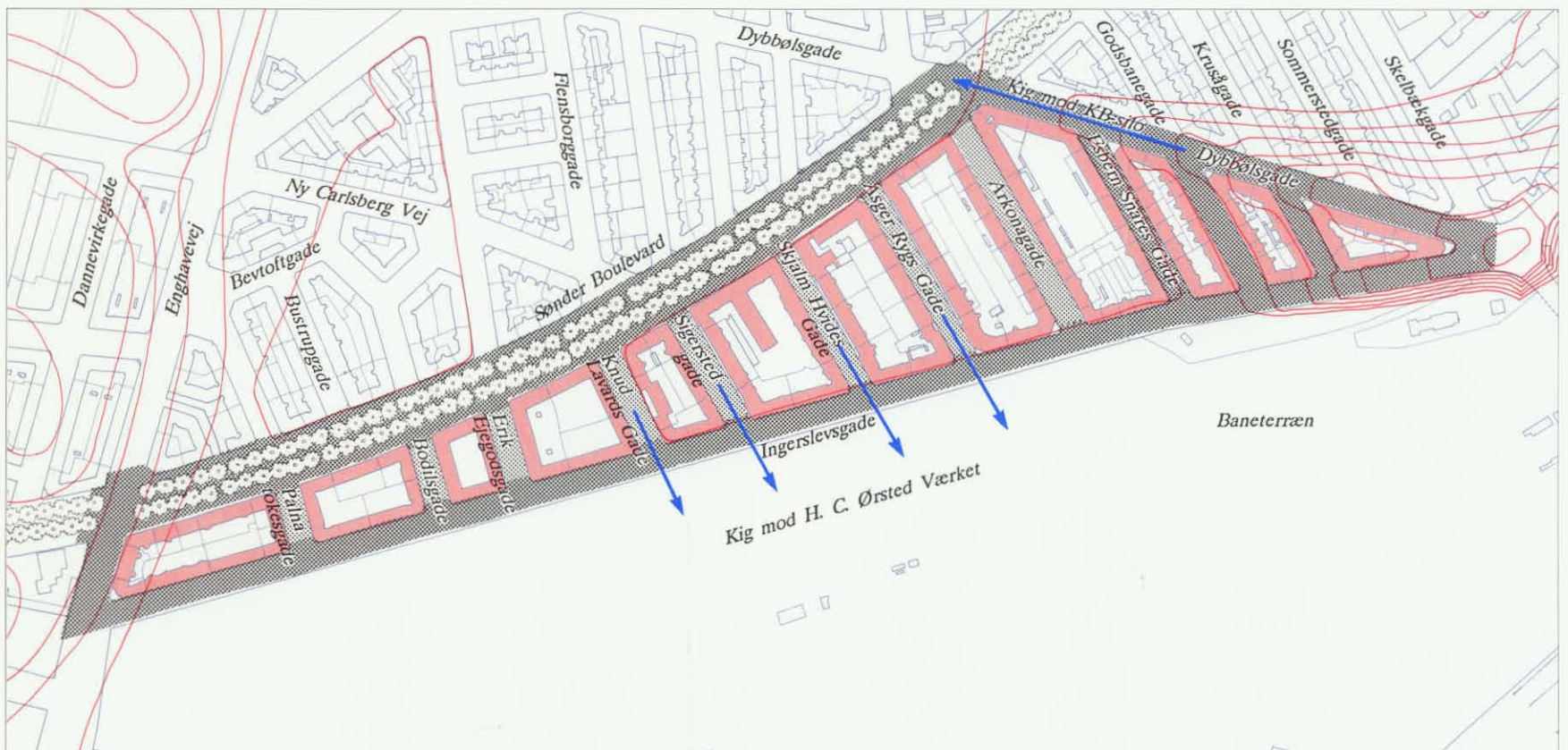
Luftfoto set fra nord



Skjalm Hvides Gade set mod syd. Vejen er brostensbelagt, og det ses, at bygningshjørnene mod Ingerslevsgade er markerede med en fremrykning.



Karreerne har grønne gårdrum



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000

Området omkring Abel Cathrines Gade

Gadeforløbet Stenosgade, Viktoriagade og Abel Cathrines Gade har en spændende historie. For at forbedre Københavns forsvarsværker, blev der i begyndelsen af 1600-tallet anlagt en ydre fæstningslinie - retrenchementet - i en buet linie fra Sankt Jørgens Sø til Kalvebod Strand. Retrenchementet blev senere nedlagt, og dens ydre voldgrav, der blev kaldt Rosenåen, blev reguleret midt i 1850'erne. Den blev ført i en lukket rende på den første strækning af Viktoriagade, for derefter i en åben rende at dreje mod øst i en lige linie til jernbanedæmningen (senere Sønder Boulevard). På denne skrå strækning blev Abel Cathrines Gade anlagt i 1885.

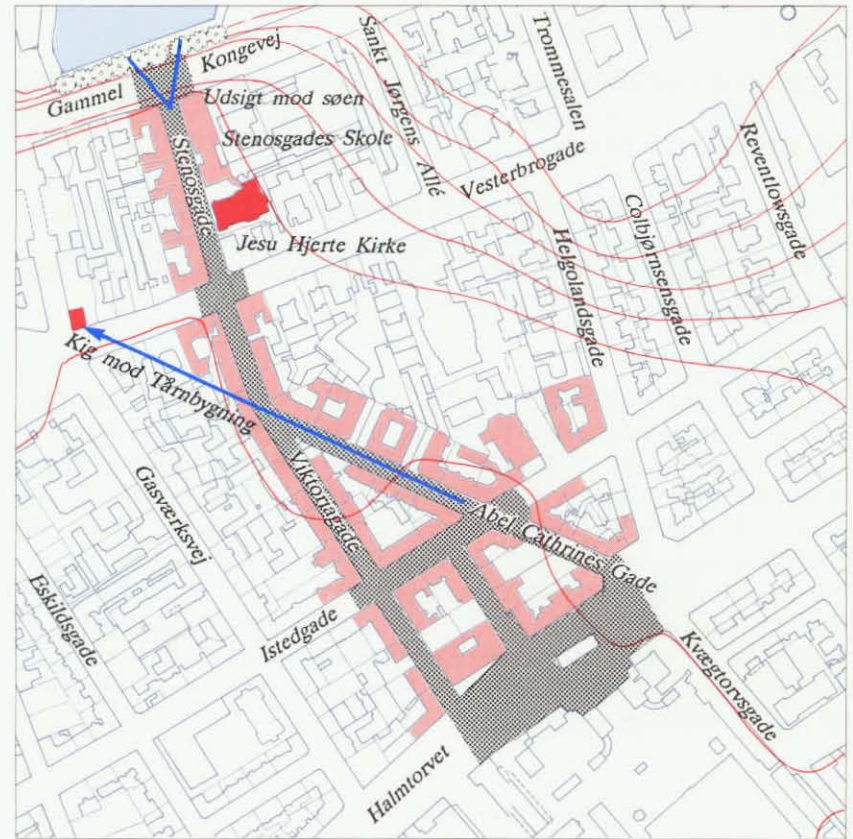
Abel Cathrines Gades skrå vejføring går markant på tværs af bystrukturen i denne del af bebyggelsen syd for Vesterbrogade, hvor det er de lange lige strandlodder, der har dannet grundlag for bebyggelsen.

Stenosgade er præget af en homogen 5-etagers bebyggelse, hvor særligt skolebygningen i Stenosgade og Jesu Hjerter Kirke er markante. Mod nord ses det beplantede forterræn ved Sankt Jørgens Sø.

Viktoriagades og Abel Cathrines Gades bebyggelse har meget varierende bygningshøjder, spændende fra 2 1/2 til 5 etager. Hvor de 2 gader mødes i et 'y', opstår et spidst og markant hjørne, der i dag virker ufærdigt.

I Viktoriagade optages gadens svage drejning af en smuk hvid bygning med knækket facade. På hjørnet af Viktoriagade og Vesterbrogade er sammenstødet mellem en lav- og en høj bygning markant - en 2-etagers bygning på Viktoriagade er bygget sammen med Vesterbrogades 5-etagers randbebyggelse.

Området fremtræder som et repræsentativt eksempel på Vesterbrobebyggelse fra sidst i 1800-tallet med varierede hushøjder og facadedetaljer.



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Kort 1854



Luftfoto set mod nord



Krydset Abel Cathrines Gade/
Viktoriagade, set mod syd



Abel Cathrines Gade set mod nord

Carlsbergs område

Carlsberg Bryggerierne, som udgør et ca. 100 ha stor område på Vesterbro, er smukt placeret på bydelens mest kuperede terræn - bakkeskråningen mod Valby Bakke.

Området har gennem tiderne rummet tre forskellige bryggerier. Kongens Bryghus ved Rahbeks Allé, Gl. Carlsberg, som blev anlagt af brygger I. C. Jacobsen i 1847, og Ny Carlsberg, der blev grundlagt af sønnen Carl Jacobsen.

Kongens Bryghus

Området, der er beliggende imellem Ny Carlsberg Vej og Rahbeks Allé, rummer de tidligere bryggeribygninger til Kongens Bryghus. Bygningerne er opført midt i 1800-tallet, og virker generelt lidt forsømte. Ingen af bygningerne benyttes til deres oprindelige formål - de fleste står tomme. Kun enkelte bygninger benyttes af bryggeriet til kursus- og uddannelseslokaler. Området rummer flere bevaringsværdige bygninger, bl.a. KB-siloen, der er et markant fixpunkt i Vesterbro-bydelen. Bebyggelsen, hvis højde spænder fra lave énetagers bygninger til bygninger i 4 etager, danner karakterfulde gårdrum. I området findes endvidere store udendørs lagerpladser for bl.a. ølkasser, samt fine staldanlæg til Carlsbergs hestebestand.

Gl. Carlsberg

Området, der er beliggende øst for Gl. Carlsbergvej rummer de tidligere bryggeribygninger til Gl. Carlsberg samt æresbolig med tilhørende parkanlæg. Bygningerne, der oprindeligt havde hovedindgang fra Gl. Carlsberg Vej er opført midt i 1800-tallet. Området er mod øst adskilt fra



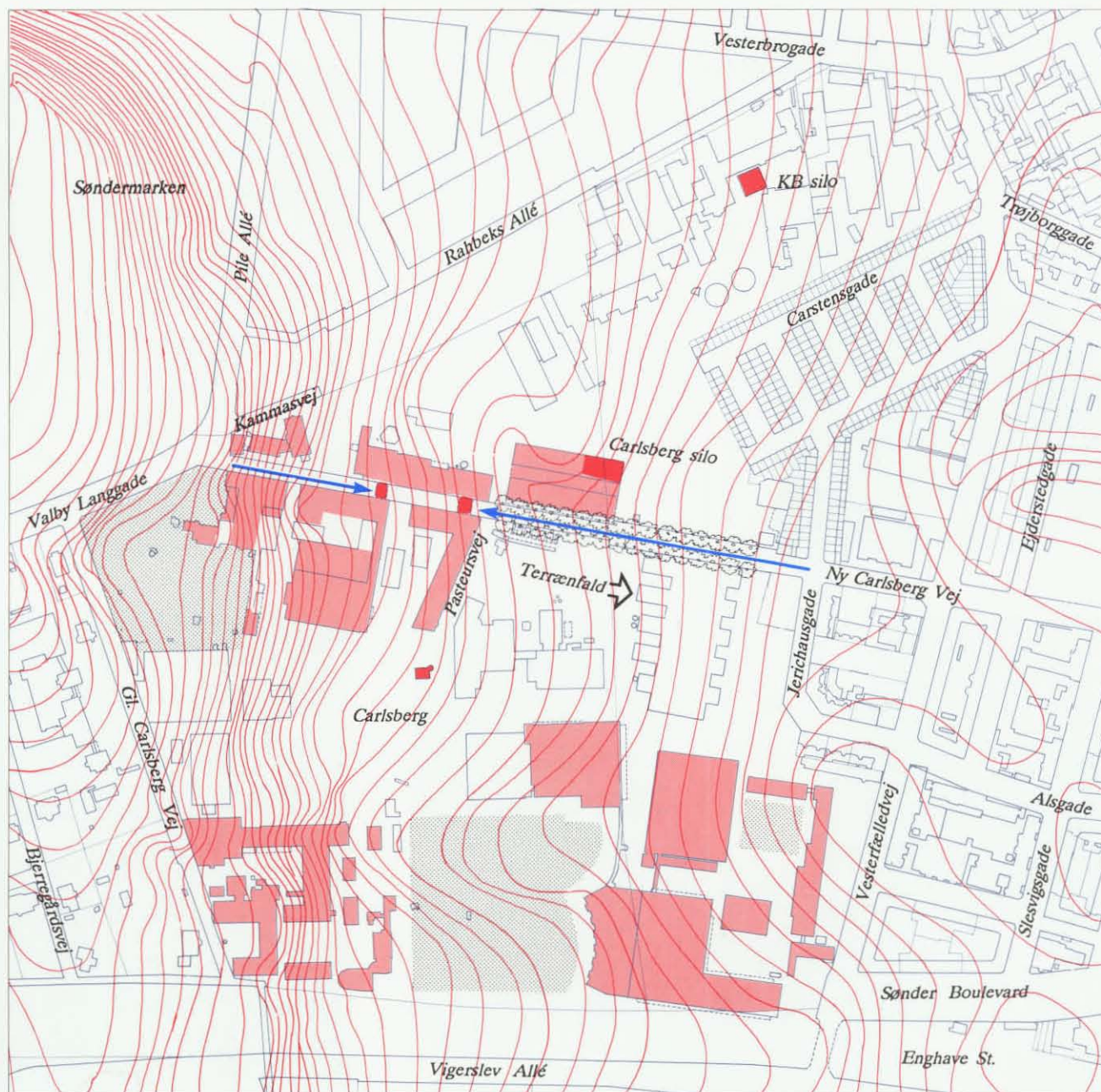
Luftfoto set fra syd



Pasteursvej set mod syd. Det lille kridttårn afslutter gaderummet.



Siloanlæg, set fra Ny Carlsberg Vej



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000

Ny Carlsberg af æresboligens fornemme parkanlæg, der mod øst afsluttes af en nyere 4-etagers bygning udformet med hængende haver af arkitekten Eske Kristensen. De tidligere bryggerbygninger, der overvejende er i 1-2 etager, er opført i gule mursten med mange smukke detaljer. Bygningerne danner ramme om smukke og karakterfulde gårdum. Brygger I.C. Jacobsen har selv tegnet flere af fabriksbygningerne. Æresboligen, oprindelig brygger I.C. Jacobsens egen bolig, er opført 1853 i senklassicistisk stil af bryggeren selv med bistand fra arkitekten N. S. Nebelong.

Ny Carlsberg-området

Området, der strækker sig fra bebyggelsen omkring Ny Carlsberg Vej mod syd til Gl. Carlsberg og Vesterfælledvej i øst, rummer et samlet kompleks af ældre og nyere industribebyggelse, med bl.a. siloer, tæppehaller, administrationsbygninger, laboratoriebygninger og tekniske anlæg. Bebyggelsen er opført over en lang årrække, og netop kontrasten imellem nyt og ældre byggeri tilfører området oplevelsesmæssige kvaliteter. Den flot beplantede Ny Carlsberg Vej danner områdets tyngdepunkt med bebyggelse på begge sider af vejen, sammenbundet af Elefanttårnet og dobbeltportalen (Dipylonen). De er opført i perioden 1889-1901 med Vilh. Dahlerup som arkitekt. Vejen stiger 18 m på strækningen fra Vesterfælledvej til Valby Langgade. Nord for Ny Carlsberg Vej er i 1963 opført en nyere bygsilo, der med sin højde på 88 m dominerer omgivelserne.

På det kuperede terræn syd for Ny Carlsberg Vej danner store bygningsvolumener diffuse og opløste rum. Enkelte bygningsanlæg markerer sig særligt i industriområdet, f.eks. ældre fint formede skorstene i murværk med en stor detailrigdom, et spændende Kridttårn samt et nyere, skulpturelt siloanlæg med blank metaloverflade. Området rummer flere smukt beplantede arealer, og det bevægede terræn muliggør vekslende kig til områdets bygninger og anlæg.

Vestre Fængsel

Vestre Fængsel blev opført i perioden 1892-1895. Før projekteringen havde fængslets arkitekt, L. Fenger, været på besøg i Tyskland for i Hamborg og Berlin at se de nyeste cellefængsler, der var kendt som rationelle og økonomiske.

Vestre Fængsel er opbygget i en stram aksefast form omgivet af ringmure. Udover de 4-etagers monumentale hovedfløje med panoptikonkorridorer rummer fængslet en rund, celleopdelt spadserbygning, kirke, sygehus, fløje med køkken og vaskerifunktioner, portnerbygning samt funktionærboliger placeret uden for ringmuren i et smukt beplanted areal langs Vigerslev Allé. De kamtakkede gavle i fængselsfløjenes korsform spænder ud mod ringmurens hjørner, og giver bygningerne et fæstningsagtigt præg.

Fængslets arkitektur er stram og spartansk i forhold til tidens arkitekturretninger, som var historicismen og den nationalromantiske retning. Ved udformning af gavle, fællesbygninger og kirke er der dog arbejdet med murstensornamentik.

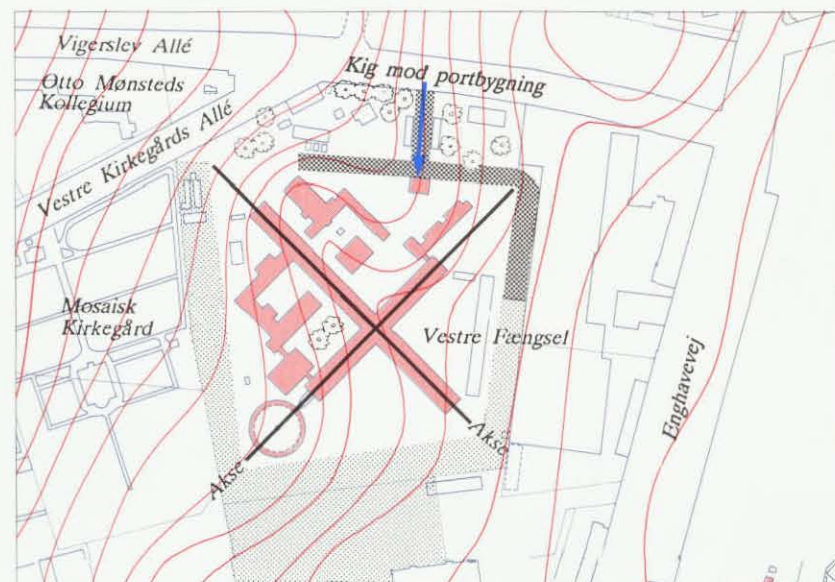
Det var kendetegnende for tidens institutionsbyggeri, at det skulle markere sig og skabe respekt og ærefrygt hos borgerne. I dag markerer Vestre Fængsel sig ikke så stærkt i bybilledet, bl.a. på grund af den omgivende beplantning, der fra Vigerslev Allé skjuler anlægget.



Æresboligen set fra parken



Kongens Bryghus-området



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Ny Carlsberg Vej ved Dipylonen, set mod øst



Luffoto set fra syd

Den Brune Kødby

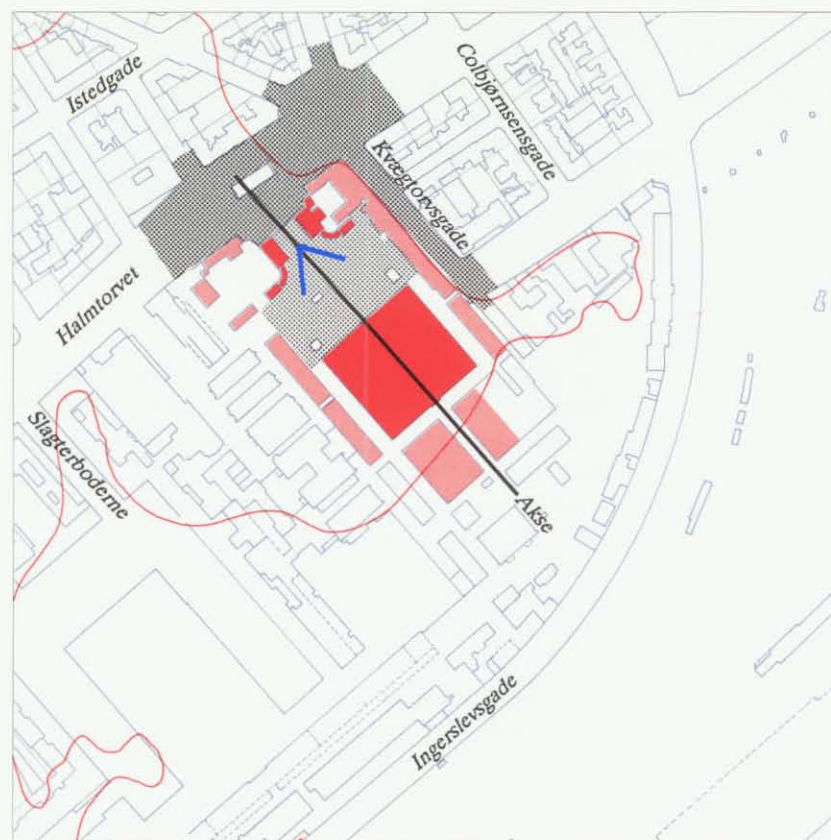
Den Brune Kødby blev opført i 1879 til erstatning for slagterboderne ved Trommesalen. Anlægget, der oprindeligt blev kaldt for Københavns Kvægtorv, blev tegnet af arkitekten Hans J. Holm, og var i brug fra 1879 til 1930'erne. I 1901 blev der som afløsning for to slagterhaller opført en ny Øksnehallen, tegnet af Stadsarkitektens Direktorat. Anlægget benyttes i dag af industri-, håndværks- og transportvirksomheder.

Bygningskomplekset, der strækker sig fra Halmtorvet til Ingerslevsgade, rummer de oprindelige staldbygninger, slagtehaller, gæstgivergård m.v. i én og to etager samt udendørs kvægfølge - nu parkeringspladser. To tilbagetrukne bygninger i to etager markerer indgangen til anlæggets brostensbelagte forplads.

Øksnehallen, anlæggets centrale bygning, er opbygget med en shedtagskonstruktion i én etage, opdelt af et toetagers midtergangshus med porte og afvalmede gavle. På begge sider af Øksnehallen er placeret de tidligere staldbygninger for får og kalve, udformet som én-etagers længehuse med kvisttage.

Områdets bygninger fremtræder markante med afvalmede pap- og skifertage, og rummer smukke murstensdetaljer og tømmerkonstruktioner.

Den Brune Kødby er et tidstypisk bygningsanlæg, der stadig fremstår i sin oprindelige udformning. Anlæggets oprindelige funktion er let aflæseligt i bygningskomplekset.



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Længehusene, set mod vest



Øksnehallen



Set mod syd, Øksnehallen til venstre



Den Brune Kødby set fra Halmtorvet

Den Hvide Kødby

På arealet umiddelbart vest for Den Brune Kødby blev Den Hvide Kødby opført i perioden 1931-1934 ved Stadsarkitektens Direktorat med stadsarkitekt Poul Holsøe m.fl. som arkitekt. Den Brune Kødby var blevet nedslidt, og var også brugsmæssigt blevet forældet, bl.a på grund af ændrede transportformer. Samtidig med opførelse af Den Hvide Kødby blev Skelbækgade anlagt.

Den Hvide Kødby er opført i et stramt, aksefast system med Kød- og Flæskehallen som den centrale bygning, udformet i to etager med shedtage og en gennemgående midterbygning. Hallen danner ved sin placering en u-formet plads, omgivet af en 2-4 etagers randbebyggelse. Anlægget har to indkørsler fra Halmtorvet samt en indkørsel fra Skelbækgade.

Den Hvide Kødbys pladsrum er brede og store og de hvide bygninger er udformet i en præcis, funktionalistisk arkitektur.

Slægtskabet til Den Brune Kødby fremtræder tydeligt i anlæggets struktur og opbygning - men arkitekturen er meget forskellig. Den Hvide Kødby er et tidligt og smukt eksempel på den internationale funktionalisme.



Flæsketorvet, set mod syd



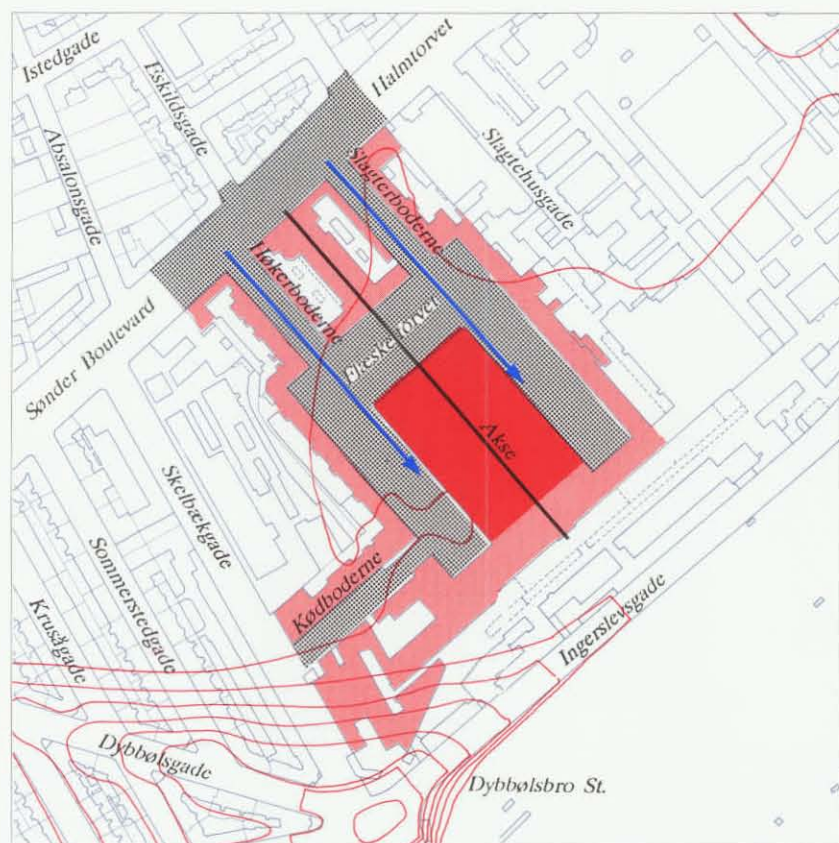
Kød- og Flæskehallen



Den Hvide Kødby, set mod øst



Set mod Slagterboderne



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Set mod Kødboderne



Stræde i 'Kineserbyen'



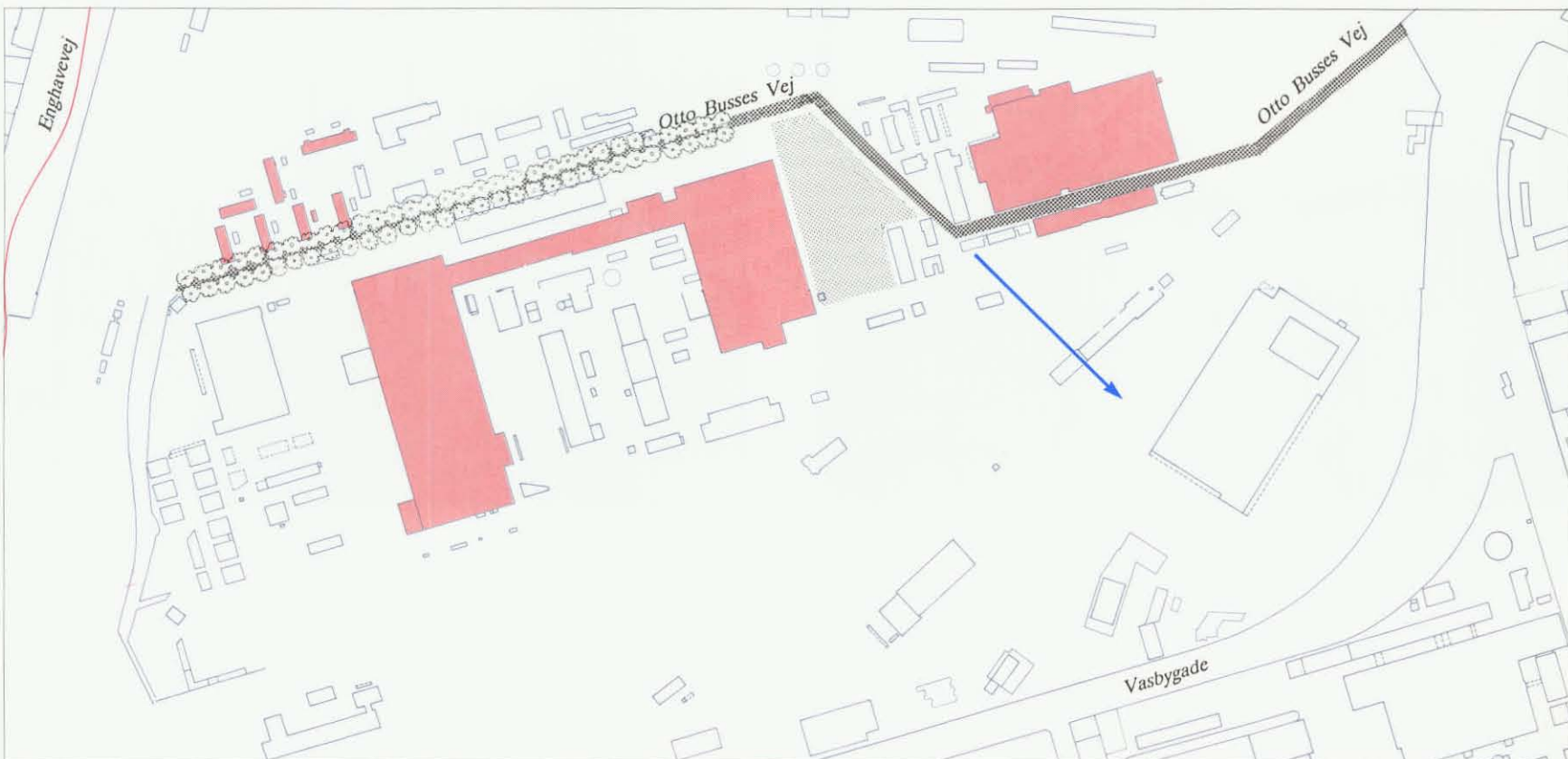
'Kineserbyen'



Otto Busses Vej set mod vest



DSB-værksted



Bebyggelsesmønster, mål 1:5.000

Udvalgte sammenhænge

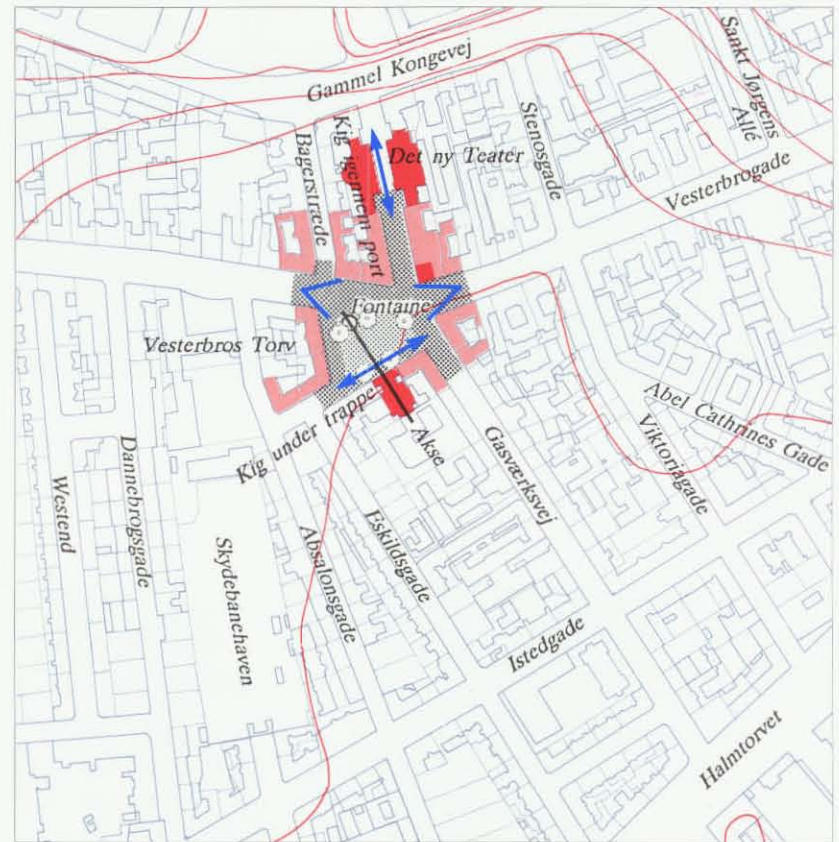
Vesterbros Torv

Under den hastige udbygning af Vesterbro, opstod der behov for et torv til handel. I forbindelse med at Københavns Kommune skulle sælge byggegrunde på reberbanegrundene syd for Vesterbrogade, blev udstykningsplanen udarbejdet således, at et trekantet, kommunalt ejet areal mod Vesterbrogade blev udlagt som torv. Kommunen var tidligere blevet tilbudt et areal ved krydset Vesterbrogade-Frederiksberg Allé, men her var ikke tilstrækkelig plads. Torvehandelen på Vesterbros Torv begyndte i 1860.

Torvet ligger centralt placeret ved Vesterbrogade, omgivet af smukke facadebygninger i 5 etager. I den sydlige facaderække, og i umiddelbar tilknytning til torvet ligger Elias Kirke, tegnet af arkitekten Martin Nyrop. Kirken er på italiensk vis 'indbygget' i torvets facaderække. De to tårne, der hæver sig over den omgivende bebyggelse, samt den monumentale trappe med 'portåbning', flankeret af enkeltstående træer, giver torvet et karakterfuldt udtryk.

Torvepladsen, der er brostensbelagt, er forsynet med enkelte træer, bænkerækker og en fontæne, skænket af Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse i 1915. Fontænen og Elias Kirke danner en akse vinkelret på torvets sydfacade.

På grund af den intensive trafik på Vesterbrogade, er torvet afgrænset af lave mure og mod gaden findes endvidere cykelstativer, busholdepladser, underjordiske toiletter, der tilsammen giver torvet et noget rodet og tilfældigt udseende. Til trods herfor, tilfører torvet det tætte byområde et rart åndehul med mulighed for ophold og samvær.



Udvalgt sammenhæng, mål 1:5.000



Vesterbros Torv set fra vest



Trappe ved Elias Kirke

Sønder Boulevard/Halmtorvet

Sønder Boulevard er med sin boulevardkarakter et af Vesterbros mest markante gaderum. Vejarealet ligger på den tidligere jernbanetracé til Københavns første banegård, der var placeret i Dronningens Enghave, umiddelbart vest for hovedvolden. Vejforløbet viser, at den tidligere bane førte ind til voldterrænet til perroner, der var placeret vinkelret på Hovedbanegårdens nuværende perroner. Da banen blev flyttet mod øst på opfyldte arealer, blev tracéet omdannet, og vejanlægget blev påbegyndt 1873 med strækningen omkring Halmtorvet. Strækningen fra Skelbækgade til Vesterfælledvej blev nogle år senere anlagt som boulevard med ensrettede kørebaner omkring et grønt midterareal med allétræer.

Sønder Boulevard afsluttes mod øst af Hovedbanegården, og mod vest af Carlsbergs fabriksanlæg ved Vesterfælledvej. Boulevarden rummer 3 strækninger med hver sin karakter:

Strækningen fra Vesterfælledvej til Enghavevej

Sønder Boulevard ender brat ved Vesterfælledvej, og har ikke fået en afslutning, som harmonerer med boulevardens flotte karakter. Mod nord afgrænses boulevarden af karreer i 5 etager og Enghave Kirke, og mod syd af mindre bygninger, herunder Enghave Station.

Strækningen fra Enghavevej til Skelbækgade

Boulevarden afgrænses af en homogen karrébebyggelse. Absalons Kirke tegner sig markant i bybilledet, og der er smukke kig ad Dybbølsgade mod Kristkirkens tårn og mod øst til Dybbølsbro. Det grønne midterareal med allétræer benyttes til opholdspladser, legepladser m.v.

Strækningen fra Skelbækgade til Hovedbanegården

På Halmtorvet bliver gadeprofilen bredere, den tidligere stramme allébeplantning overgår til en mere spredt og tilfældig beplantning i forbindelse med bunkersanlæg. Mod nord afgrænses strækningen af karrébebyggelse og mod syd af kødbyernes lave bygninger. Indgangene til kødbyerne markerer sig tydeligt i gadebilledet, Københavns Hovedbanegård lukker vejrummet mod øst, og tårnet på Københavns Rådhus tegner sig markant i baggrunden.



Sønder Boulevard set mod Halmtorvet



Alléen danner et dunkelt og støjfuldt friareal



Sønder Boulevard ved Absalonsgade



Sønder Boulevard ved Bodilsgade



Udvalgt sammenhæng, mål 1:7.500

Istedgade/Enghave Plads

Istedgade blev anlagt i etaper over en længere årrække. Da vejstrækningen blev planlagt på tværs af matrikelstrukturen, måtte Københavns Kommune ekspropriere flere grunde, bl.a. en del af Skydebanens grund. Strækningen fra Abel Cathrinesgade til Eskildsgade blev anlagt i 1860, og gennem flere år var Istedgade opdelt i 4-5 vejstrækninger. Omkring 1885 blev gaden samlet og i 1897 blev den ført frem til Enghavevej.

Til forskel fra mange af bydelens andre, større veje, har Istedgade stort set en ens gadebredde med en homogen karrébebyggelse i 5 etager. Gaden får derved et fint lige forløb og helstøbt præg, der kun varieres få steder med bygninger tilbagetrukket fra vejlinjen: Ved Maria Kirke og ved Gasværksvejens Skole, hvor små pladsdannelser med enkeltstående træer tilfører gaderummet nye dimensioner. Den karakteristiske Skydebanemur midt på vejstrækningen fører ind til et af bydelens få grønne åndehuller - Skydebanehaven.

Hovedbanegårdens monumentale vestfacade, der afslutter gaderummet mod øst, kan ses på hele vejstrækningen. Mod vest afsluttes Istedgade af Enghave Plads og Enghavens stramt udformede parkrum, der er omkranset af karrébebyggelse i 5 etager med de markante bygninger Kristkirken og Ny Carlsberg Vejens Skole.

Forskellen imellem Istedgades bygningsmæssige afslutning mod øst og den grønne afgrænsning mod vest er med til at give Istedgade variation.



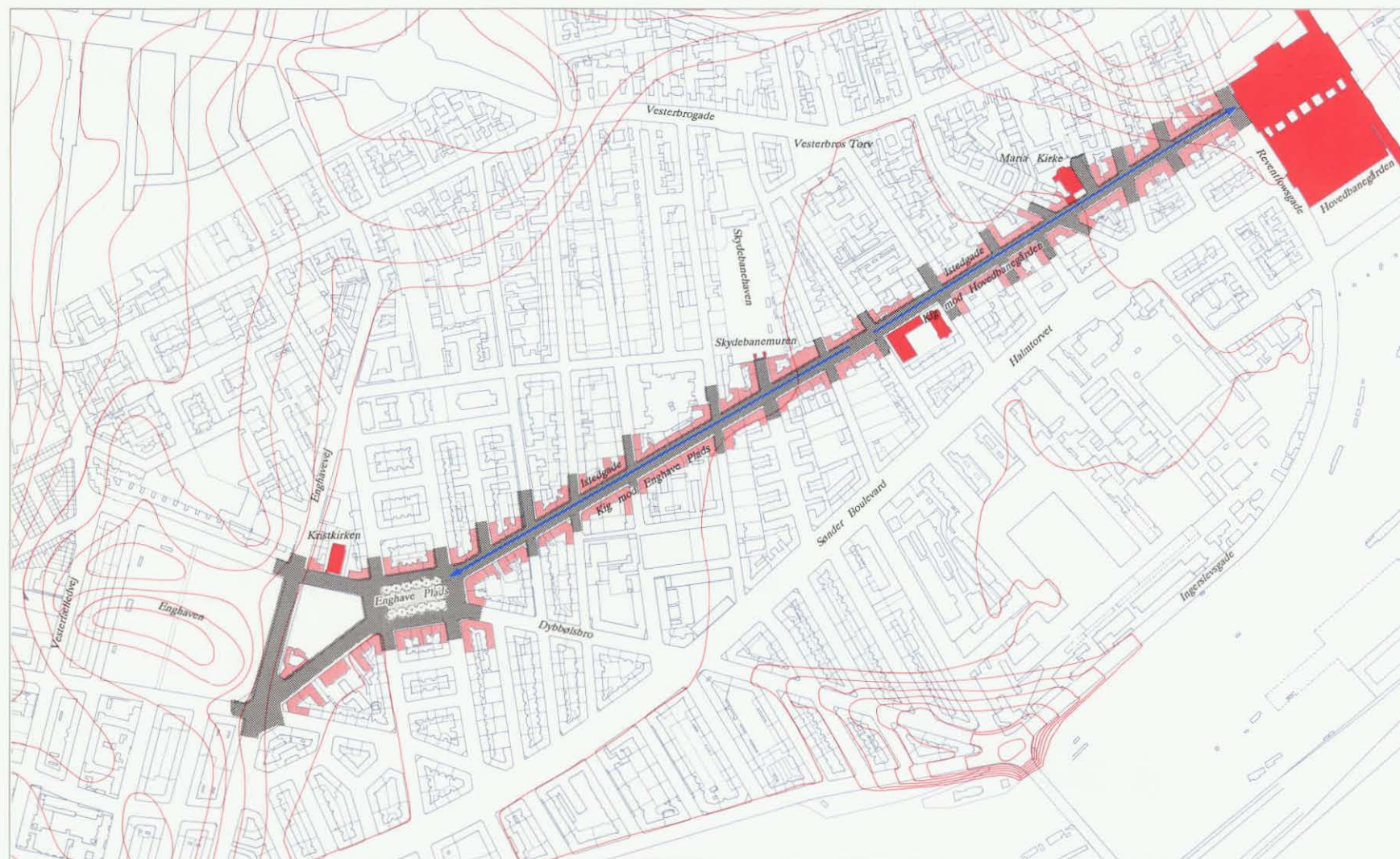
Istedgade set mod Hovedbanegården



Istedgade set mod Enghave Plads



Istedgade ved Maria Kirke



Udvalgt sammenhæng, mål 1:7.500

Gårdrum i karreen Gasværksvej/Viktoriegade

Karreen Vesterbrogade/Gasværksvej/Viktoriegade/Istedgade er et typisk eksempel på byggeri fra en tidlig udbygningsfase på Vesterbro. Karreens forhuse er opført i perioden 1853-1872. Karreen har en omfattende baghusbebyggelse, og repræsenterer derved et oprindeligt bebyggelsesmønster, der på grund af sanering i byområdet er ved at forsvinde fra Vesterbro.

Det er især kontrasten imellem karreens ydre og indre, der er markant. Forhusene danner en præcis randbebyggelse, overvejende i 5 etager, mod de omgivende gader. Samtidig er bebyggelsen i karreens indre præget af selvgroethed og et komplekst udstykningsmønster, markeret af plankeværker og mure. Bebyggelsen i gårdene rummer boliger, værksteder, og skure i 1-3 etager.

Fra de omliggende gader fører porte ind i karreen. Flere steder opstår fine rumlige forløb imellem små gårdrum af meget forskellig karakter. På grund af mure og plankeværker kan man ikke passere igennem hele karreen, men kun gennem enkelte gårdrum.

Denne karré er medtaget som et eksempel på et kompleks af gårdrum, som findes i mange af Vesterbros karreer. Det er vigtigt, at disse karakteristiske træk ikke helt forsvinder.



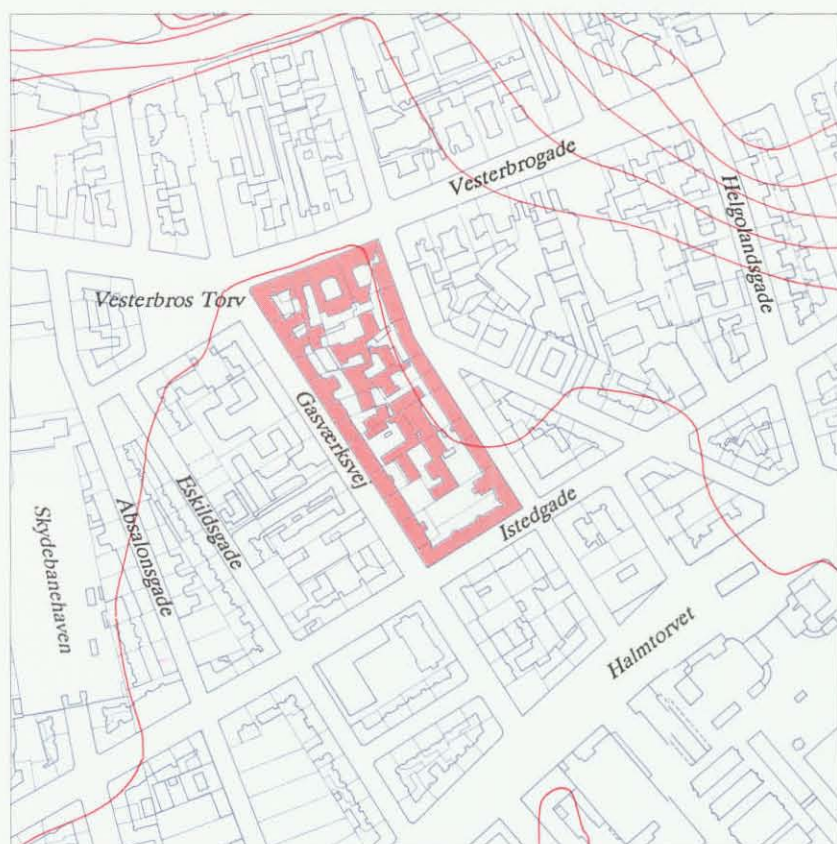
Gårdrum set fra Viktoriegade



Gårdrum med erhverv



Gårdrum, set mod nord



Udvalgt sammenhæng, mål 1:5.000



Gårdrum mod Vesterbrogade

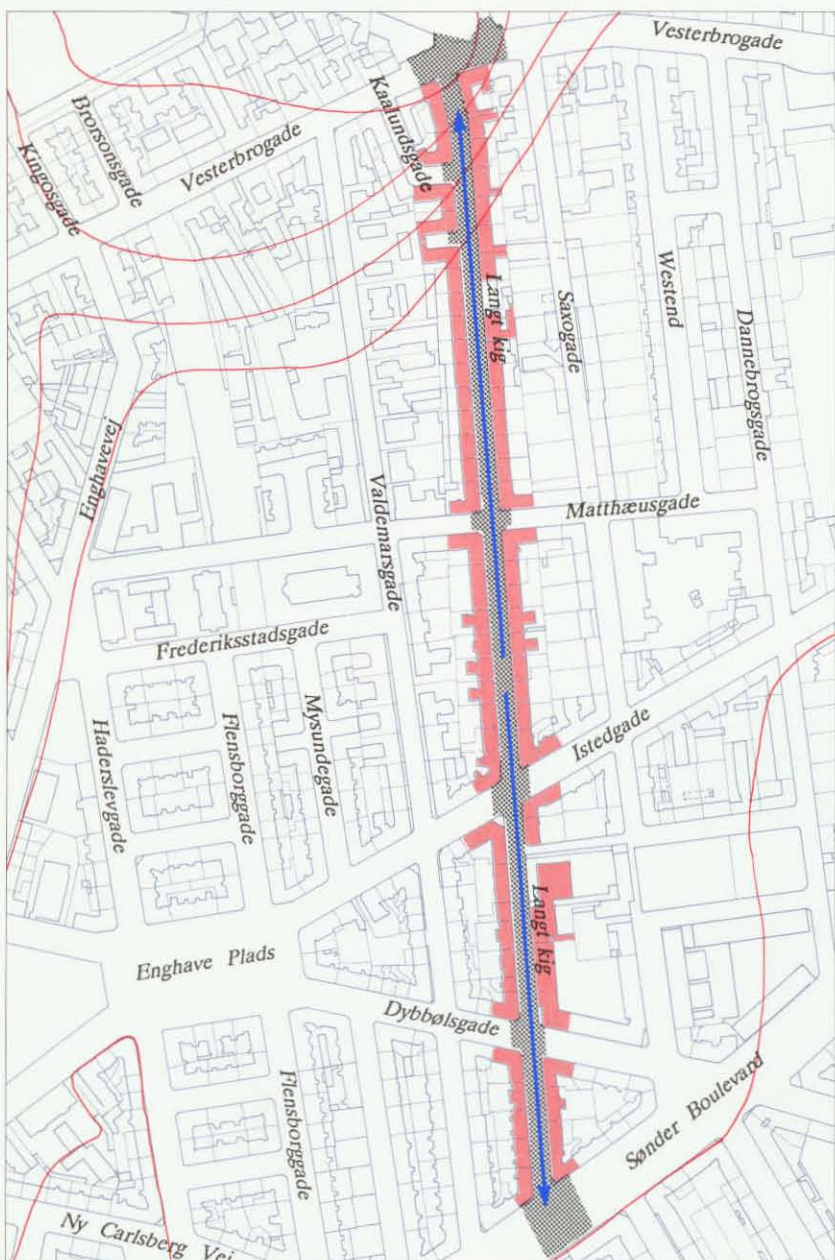
Oehenschlægersgade

Oehenschlægersgade, der blev anlagt i 1857, løber fra Vesterbrogade i nord til Sønder Boulevard i syd - en strækning på ca. 750 m. Gaden blev anlagt på privat initiativ på en af de tidligere strandlodder, der strakte sig fra Vesterbrogade til Kalvebod Strand. Som omtalt i afsnittet om Vesterbros udbygning, var det naturligt at anlægge en vej midt på parcellen, og herefter udstykke til begge sider - og sådan blev Oehenschlægersgade da også anlagt. Karrébebyggelsen, der hovedsageligt er i 5 etager, har pudsede facader og typisk en facadelængde på ca. 14 m, således at der lige er plads til en opgang med en lejlighed på hver side. Bygningerne er enten forsynet med høj kælder, eller har stueetagen placeret i gadeniveau.

Gaden, der har en bredde på 13 m, opleves som meget smal og lang, og virker næsten som en korridor. En af grundene hertil er bl.a., at facadebebyggelsens tage næsten ikke kan ses i gadebilledet, kun kvistene er synlige. På den nordlige strækning lige før Vesterbrogade drejer Oehenschlægersgade en anelse mod vest, og det lange kik mod nord afsluttes dermed af bebyggelsen på gadens østside, der spærrer for udsynet mod Vesterbrogade. Mod syd afsluttes gaderummet af Absalons Kirke på Sønder Boulevard.



Oehenschlægersgade set mod nord



Udvalgt sammenhæng, mål 1:5.000



Oehenschlægersgades nordlige del



Oehenschlægersgade set mod syd

Forpladsen i Den Brune Kødbby

Forpladsen i Den Brune Kødbby er i dag så domineret af taxaer, parkerede biler, indhegninger, benzinstandere, skilte m.v., at det er svært at opfatte den aksiale opbygning i det brostensbelagte rum. 'Portbygningerne' ved indgangen, der er i to etager med afvalmede, skiferbelagte tage, danner sammen med Øksnehallens markante midterbygning en klar akse. Samtidig er portbygningerne, via buede mure, forbundet med lave én-etagers bygninger mod Halmtorvet. Disse bygninger er trukket tilbage fra vejlinjen, således at der mod Halmtorvet opstår et en lille halvcirkulær pladsdannelse.

Forpladsen er rumligt afgrænset til alle sider, mod syd af Øksnehallen, mod øst og vest af lave én-etagers kvistbygninger, og mod nord af 'portbygningerne' og det bagvedliggende Hotel Carlton på den anden side af Halmtorvet. Transformerbygningen midt på Halmtorvet skæmmer området.

Både den lille pladsdannelse mod Halmtorvet og forpladsen rummer en smuk træbeplantning.



Forpladsen i Den Brune Kødbby, set mod Halmtorvet

Dybbølsbro

Dybbølsbro ligger placeret, hvor Ingerslevsgade, Dybbølsgade og Skelbækgade mødes i et knudepunkt, populært benævnt 'Yrsa Plads'. Yrsa Plads ligger på et toppunkt, og de tilstødende gader stiger jævnt mod pladsen. Her på grænsen mellem det tætte Vesterbro og jernbaneterrænet forbinder broen Vesterbro med havnen.

Fra Yrsa Plads er der flotte kig ad Dybbølsgade til Carlsbergs silo, samt til tårnet på Kristkirken i baggrunden. Mod vest ses Ingerslevsgades markante randbebyggelse mod jernbaneterrænet. Bebyggelsen imellem Ingerslevsgade og Skelbækgade - 'Yrsa-Ro' og 'Carlsborg' er markante karreer i 5 etager, der på grund af vejføringernes skrå retning ender i spidse vinkler mod 'Yrsa Plads'. 'Yrsa-Ro', der er opført i Art-Decoinspireret stil, markerer med en flot tårnbygning knudepunktet. Selve vejarealet med rundkørsel virker noget ufærdigt, og vejskiltningen har en kraftig dominans.

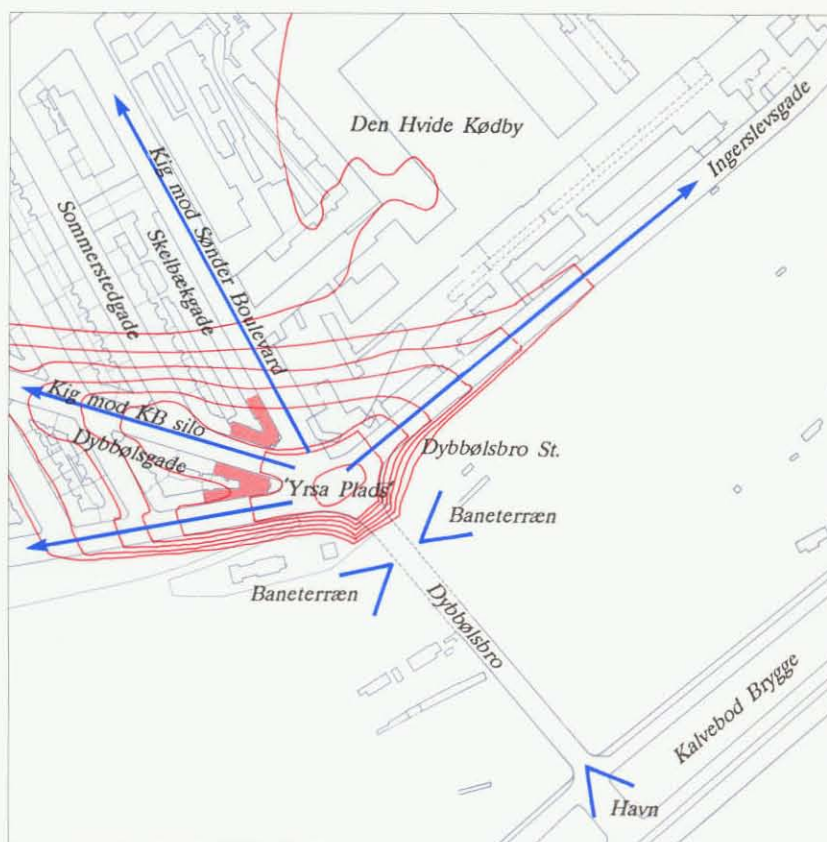
Fra broen er der lange udsyn over jernbaneterrænets skinner og tog samt til et virvar af teknisk udstyr. Næsten alle Københavns tårne, spir og højeste bygninger kan ses herfra. Først midt på broen ses havneløbet med Christianshavn i baggrunden.



Udsigt over jernbanearealet



Dybbølsgade, set fra 'Yrsa Plads'



Udvalgt sammenhæng, mål 1:5.000

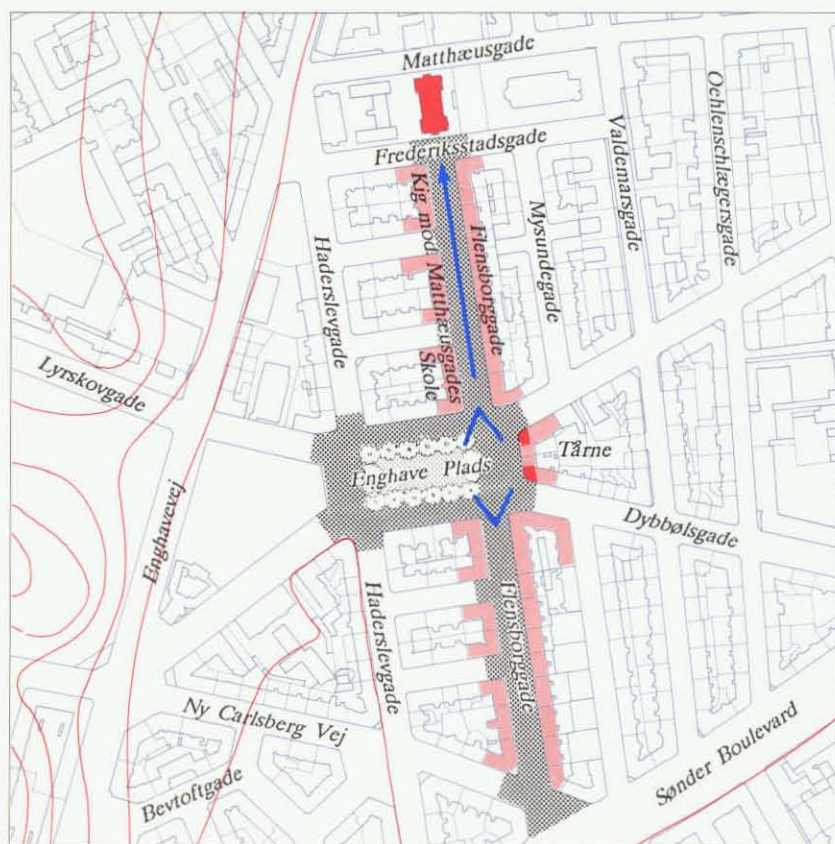
Flensborggade

Flensborggade strækker sig fra Frederiksstadsgade i nord, over Enghave Plads til Sønder Boulevard i syd. Gaden blev anlagt sidst i 1800-tallet. Bebyggelsen er en homogen karrébebyggelse i 4-5 etager med markante, gennemgående gesimser. Gadens bredde svarer til karrébebyggelsens højde, og til forskel fra mange af de nord-sydgående gader syd for Vesterbrogade, opleves gaderummet som bredt og kvadratisk. Gadens østside rummer to lange karrétrækninger, opdelt af Enghave Plads, hvorimod vestsidens bebyggelse er opdelt i seks mindre karreer. Herved får gaden to meget forskellige sider: På den vestlige side er der korte facaderækker med kig ad de tværgående veje mod Haderslevgade, og på østsiden lange ubrudte husvægge.

Mod nord afsluttes gaderummet af Matthæusgades Skole, opført i 1897 med Stadsarkitektens Direktorat som arkitekt. Skolens sydgavl, der er forsynet med små tårne ved indgangsparti og bygningshjørner, danner en fin aksefast afslutning på Flensborggade.

Karrébebyggelsen mellem Istedgade og Dybbølsgade, der danner bindeled imellem Flensborggades nordlige og sydlige del, er mod Enghave Plads en smule tilbagetrukket fra Flensborggades vejlinie. Bygningerne er udstyret med kegleformede hjørnetårne, der er placeret symmetrisk for pladsen.

Mod øst afsluttes Flensborggade af allétræerne på Sønder Boulevard.



Udvalgt sammenhæng, mål 1:5.000



Flensborggade set mod syd



Enghave Plads



Flensborggade set mod Matthæusgades Skole

Vesterbros bygninger

I de foregående afsnit er der fortalt om Vesterbros bebyggelsesmæssige kvaliteter. Disse kvaliteter beror i høj grad på de enkelte huse. Det der skaber helhed, er de mange enkle og velformede huse, bygget over stort set samme mønster. I størrelse og hovedform er husene sammenlignelige, men i detaljerne er de meget forskellige.

De oplevelsesmæssige kvaliteter i Vesterbros bebyggelse består i de varierede gadebilleder, hvor lys og skygge, farver og stoflighed er de bærende elementer. Men det er den fine balance, hvor hver enkelt hus markerer sig, samtidig med at det indgår i gadebilledets helhed, der skaber Vesterbros særlige karakter.

Når man færdes på Vesterbro, oplever man kun ganske få steder gaderum og gårdrum samtidig - og der er store forskelle. I gaderummet er det de lange, lige linier, der dominerer. Gårdrummene, især i den ældste bydel, præges ofte af et forløb af uregelmæssige rum, baghuse, fremskudte trappetårne m.v. Gadesiden er den fine side, her har bygherren markeret sin økonomiske status. I huse med rummelige lejligheder beregnet til velhavende beboere, er der som regel arbejdet meget med facadeproportioneringen og dekorationerne, i ejendomme med små lejligheder er facaden mere spartansk, ofte i blank mur og kun med sparsomme dekorationer.

Siden slutningen af 1700-tallet var der udviklet en tradition for, at byggefagenes folk selv engagerede sig økonomisk i nybyggeri. Det var nærliggende at geninvestere overskud i nye byggerier, så man selv kunne styre og tidsbestemme byggeaktiviteten. Husene blev herefter solgt, og den nye ejer slap for byggebesvær og kunne bedømme det færdige produkt før køb. Denne udvikling fik husejerne til at be-



Vesterbrogade ved Oehlenslægersgade, 1860, set mod øst

trakte ejendommene som økonomiske investeringer, som gerne skulle give et godt afkast, mens bygmestrene måtte satse på salgbarhed i forbindelse med husenes udformning. Men bygmestrene havde traditionen med sig - en byggeskik udviklet gennem århundreder med murværk og tømmerkonstruktion som de vigtigste materialer. Det var stadig en indgroet sans for klassicismens formsprog, som var knyttet til byggeskikken. En bygherre kunne, næsten som man i dag køber et typehus - bestille et udlejningshus ud fra byggelovens muligheder om grundudnyttelse.

Det nødvendige tekniske udstyr - kloakering, gasledning og vandværks-vand - blev et fordyrende element for den bygherre, der stod for udstykningen. Denne udgift skulle hentes hjem ved salg af de enkelte parceller, hvis dyre gadefront blev gjort så kort, at der lige kunne opføres et etage-



Strækningen Vesterbrogade 28-10, set mod centrum. Ca. 1865



Samme strækning som vist til venstre. Ca. 1914.

hus med én eller højst to opgange pr. grund. Derfor valgtes karréformen, med den indre by som forbillede. Byggeloven fra 1856 gav tilladelse til en facadehøjde, der var 25 alen og svarede til 5/4 af den lovbestemte gadebredde på 20 alen. Ved at sænke tagryggen og bruge et knækket tagprofil - københavnertaget - kunne facaden få en endnu større højde, og der var således mulighed for at etablere 5 fulde beboelsesetager foruden høj kælder i husprofilet.

I den tidligste udbygningsperiode i 1850'erne blev der til middelstanden opført mange ejendomme med store lejligheder på Vesterbrogade og matriklerne tæt herpå. Først senere blev der opført egentlige arbejderboliger.

Bebyggelsen på Vesterbro repræsenterer flere generationer:

- Den midlertidige bebyggelse inden for demarkationslinierne indtil 1852,
- bebyggelsesperioden efter demarkationsliniens ophævelse, især langs Vesterbrogade,
- den store udbygningsperiode fra 1880-1900,
- byggeriet fra 1900 til 1. verdenskrig, og perioden imellem 1. og 2. verdenskrig

Mange af de huse, vi ser i dag, har ikke deres oprindelige størrelse og udseende. Især på Vesterbrogade er husene på mange parceller bygget til i højden eller der er bygget flere gange, således at det hus, der står i dag, meget vel kan være det tredje eller fjerde hus på samme sted. Efterfølgende gennemgås de forskellige stilperioder med eksempler på periodens byggeri på Vesterbro. Men stilretninger lader sig ikke binde af årstal, da bygninger i bestemte stilretninger meget vel kan være opført før eller efter stilperioden.

Enghavevej 10-14



Det ældre byggeri

Sorte Hest på Vesterbrogade, opført i 1700-tallet, er resterne af en gammel gæstgiverejendom, der i det meste af det 18. århundrede blev drevet som værtshus under navnet 'Den forgyldte Løve'. Den oprindelige bygning brændte i 1771, og de nye bygninger synes at være opført på de gamles plads med udnyttelse af eksisterende fundamenter. I en periode blev der fabrikeret kakkellovne i et baghus, men fra ca. 1815 blev stedet igen primært drevet som gæstgivergård med navnet 'Sorte Hest'.

Grundstenen til Det Kongelige Skydeselskabs bygning, nu Københavns Bymuseum, blev lagt i 1782. I 1786 blev hovedbygningen opført efter tegning af hofmurermester Brandmann. Sidefløjen blev tilføjet i 1792 efter tegning af hofmurermester J. Boye Junge. Anlægget er pudset og med sortglaserede tegl på tagene. Den ni fag lange hovedfløj står i to etager med helvalmet tag. Midtrisalitten over tre fag står i stueetagen refendfugtet, foroven afsluttet med trekantfrontispice. Sidefløjen er i 1 etage med en to-etagers, refendfugtet hjørnepavillon med helvalmet tag. Den fornemme, klassicistiske bygning er af stor kulturhistorisk interesse.



Københavns Bymuseum

Sorte Hest, Vesterbrogade 148, Ca. 1899.



Senklassicismen 1850-1870

Den dominerende facadestil i 1850'erne var senklassicismen, hvor facademuren overvejende stod pudset og oliemalet i lyse farver. Der kan forekomme variationer i etagehøjden, men vinduerne er gennemgående lige høje. Der er mange eksempler på, at trappereposer passerer tværs hen over vinduer - facadens regelmæssighed er det vigtigste. En let kvadrering af pudsfladerne er et typisk træk, der formodes at kunne føres tilbage til den tyske arkitekt K.F. Schinkel.

Ofte er facaden vandret opdelt af gesimser i en underetage, en mellemetage og en overetage. Der er en tendens til markering af alle vinduer i én etage med samme profilering, der forstærker facadens vandrette linier. Profileringen aftager som oftest i finhed med etagehøjden.

Bygninger i senklassicistisk stil er især repræsenterede på Vesterbrogade og dennes sidegader tættest på centrum, samt i Carlsbergs ældste områder.



I Carlsbergs Æresbolig forbindes rester af den gamle klassicisme med senklassicistiske stiltræk. Villaens firkantede blok med det lave valmtag er et klassicistisk træk. Kvaderfugningen i hele facadens højde og de fladbuede afslutninger på 1. sals vinduerne er senklassicistiske træk. Bygningen er tegnet af brygger J.C.Jacobsen med bistand af arkitekten N.S.Nebelong.



Vesterbrogade 33 er opført 1877. Facaden er typisk senklassicistisk med ens vinduesindfatninger for hver etage.

Absalonsgade 5 er opført i 1870 af arkitekten C. Lerdorff. Karnappen er senere tilføjet af arkitekt Wittmarck. Facaden fremstår med et svagt markeret midterparti, omgivet af 3-fags vinduer.

Det tidligere apotek, Vesterbrogade 72 fra 1865 har en smuk facade, hvor vinduesindfatningerne på 1. og 2. sal tilfører facaden en vægtig markering.

Kingosgade 5 er opført i 1885. Facaden er meget velproportioneret med et svagt tilbagetrukket midterparti i 1. og 2. sal's højde.





Vesterbro rummer mange bygninger fra perioden, der er opført i blank mur. Absalonsgade 24 er opført i 1871, og er en af de få bygninger, hvor stueetagen ikke er ombygget på grund af butiksindretning.

Rundbuestilen blev mest anvendt i stueetager, hvor arkadevirkningen havde historiske forbilleder.



Absalonsgade 16 fra 1866 har en nærmest anonym facade, hvor formsten er benyttet til vandrette bånd.

Gasværksvej 10 fra 1868 har en levende facade, hvor der er anvendt mange forskellige formsten.



Den fri historicisme 1855-1875

Senklassicismens pudsede facader var ikke kun et stilfænomen, men også en nødvendig byggeteknisk foranstaltning. Pudsens skjulte og beskyttede teglstensmure af ofte dårlig kvalitet.

Med teglindustriens opblomstring efter midten af 1800-tallet var det nu muligt at opføre bygninger i blank mur. Interessen for blankmuren kan føres tilbage til K. F. Schinkel, der med byggerier i Berlin viste nye veje.

Der var samtidig en voksende historisk interesse. De yngre arkitekter kom hjem fra studierejser med skitseblokkene fulde af detaljer fra byzantinsk, romansk og gotisk arkitektur samt fra renæssancens monumenter.

Arkitekten J. D. Herholdt og hans elever blev eksponent for den nye bygningsstil. Gennembruddet kom med universitetsbiblioteket, opført i perioden 1855-61. Arkitektur var for Herholdt et spørgsmål om frit at tolke og kombinere de historiske forbilleder, med vægt på det konstruktive samt med respekt for den håndværksmæssige udførelse. Historicismens opfattelse af skønhed var følelsesbetonet og subjektiv. Udgangspunktet for en facade var som regel hentet fra rejseskitser, og med motivet som udgangspunkt blev bygningen komponeret.

Også denne periodes bygninger er overvejende beliggende på Vesterbrogade og dennes sidegader tættest på centrum.

Colbjørnsensgade 3 er opført i 1880. Et meget flot hus med smukke muredekorationer og små spir.





Absalonsgade 41, opført 1877.



Biblioteksbygning for C.F.Wegener, opført 1867 af arkitekten Carl Rasmussen et et enestående eksempel på romansk stil. Bygningen er fredet.

Stiftelse, Viktoriagade 20, opført 1855 af J.C. Sørensen. Den stærke lodrette opdeling af facaden giver mulighed for at hæve hovedtrappens reposvinduer over de øvrige.



Absalonsgade 3, opført i 1879 af arkitekten E. Gundzmann, der byggede meget på Vesterbro. En bygning med mange flotte murstensdetaljer.



Europæiske strømninger 1870-1900

I 1870'erne blev der en stigende efterspørgsel efter billige lejligheder i takt med den tiltagende industrialisering. Der blev opført mange 'lejekaserer', hvor byggeriet blev dikteret af økonomiske hensyn, og man sparede på facadedetaljeringen. Til de velstillede blev der derimod opført rigt dekorerede bygninger.

Med arkitekten Ferdinand Meldahl som frontfigur bekendte de toneangivende arkitekter sig til en europæiske stil. Det blev hovedmålet at skabe stemning, og der blev anvendt alle stilarter og dekorationer. Murværket blev igen dækket med puds, og der blev dyrket en plastisk formgivning af facaderne, som gav kraftige lys- og skyggevirkninger. Som i de foregående perioder anvendtes arkitekterne primært til facadeudformningen.

Den største udbygning af Vesterbro fandt sted i denne stilperiode, og stilen er meget udbredt i hele bydelen. F.eks. rummer bebyggelsen ved Ingerslevsgade, Dybbølgade og Sønder Boulevard mange træk fra den europæiske stil.



Valdemarsgade 1 er bygget 1875 og forsynet med et utal af dekorative elementer: refendfugning, relieffelter, pilastre og fordakninger.



Vesterbrogade 52, opført i 1875 af Hoffmann. Et eksempel på en rig stukfacade med joniske kæmpepilastre og karyatider. Butiksetagens skilt virker meget dominerende.

Valdemarsgade 21 er opført af arkitekten L. Knudsen i 1894.

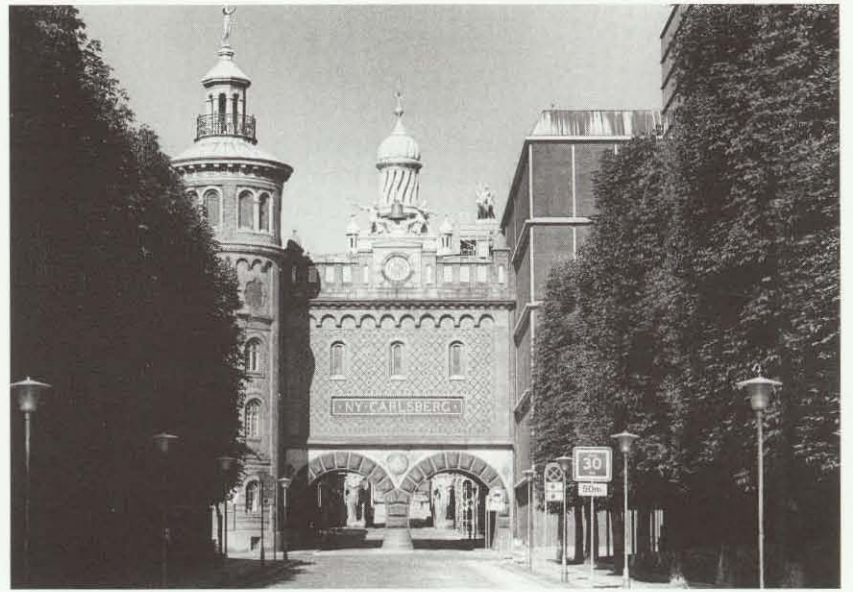


Vesterbrogade 19, bygget 1892 af arkitekten C.G.A. Nielsen. Bygningen fremstår i den såkaldte Rosenborgstil. Den øverste del af facaden er gjort til en række af gavlmotiver.





Elefanttårnet, opført 1901 er nok Danmarks mærkeligste fabriksbygning. Tårnet er opført på en underbygning, bestående af fire granitelefanter, udført af Hans og Jørgen Larsen.



Dobbeltportalen (Dipylon) på Carlsberg er opført 1892 af Vilh. Dahlerup.

Vesterbro rummer mange stiftelser, hovedsageligt opført i perioden 1870-1900. Valdemarsgade 11, der er opført i 1880 er et flot 3-fløjet anlæg med kamtakker.



Orientalisk inspireret lysthus på Carlsberg



Den nationalromantiske periode 1900-1915

Som en modbevægelse mod den internationale påvirkning opstod omkring århundredskiftet den såkaldte nationalromantiske periode, der lagde vægt på det nationale og nordiske. Bygningens konstruktion blev igen det bærende i bygningsudformningen. Teglstenene blev det foretrukne facademateriale, og taget blev igen en vigtig del af facaden.

H. B. Storck's Abel Cathrines Stiftelse, Abel Cathrines Gade 13, opført i perioden 1886-95, var den første bygning, der afgørende brød med den forrige periodes stukarkitektur.

Arkitekternes rolle i byggeriet ændrede sig, de kom i stigende grad til at præge boligbyggeriet - nu var det ikke kun facaden, men hele bygningen der skulle tegnes.

Etagehusene i denne periode er bygget i en romantisk bebyggelsesform med krumme, korte gadeforløb og mange spring i facaderne. Som oftest er hele kvarterer bygget på en gang og efter en samlet plan. Gårdarealerne er åbne og grønne. Arkitekten Ulrik Plesners boligbyggeri blev den mest fremtrædende eksponent for perioden.

På Vesterbro er et af de fineste eksempler på den nationalromantiske stil kvarteret afgrænset af Enghavevej, Sønder Boulevard og Ny Carlsbergvej. Bygningerne er opført omkring 1916 og tegnet af arkitekterne Ulrik Plesner og Aage Langeland Mathiesen.

Fra samme periode optræder nogle få eksempler på byggeri i jugendinspireret stil. Boyesgade 3 og baghuset Absalonsgade 28 er begge smukke jugend-prægede huse, med fine murdekorationer. Den fineste jugendfacade i bydelen er dog Vesterbrogade 34, af arkitekten Anton Rosen.

Anton Rosens monumentale hjørnebygning ved Teaterpassagen, Vesterbrogade 40-42, fra 1906 er inspireret af Nybarokken og jugendstilens bredt svungne former. Det kinesisk inspirerede tårn markerer sig stærkt i gadebilledet.



Abel Cathrines Stiftelse, opført af arkitekten H.B. Storck i 1887, indvarslede den nationalromantiske strømning i Danmark. Inspirationskilden har især været den hjemlige barokarkitektur, og røde, håndstrøgne tegl kom igen til ære og værdighed.

Vesterbrogade 34 af arkitekten Anton Rosen er opført i 1907. Facadens dekoration understreger det 'ikke bærende' i konstruktionen. Bygningen er fredet.



Arkitekten Andreas Clemmensens huse ved Maria Kirkeplads er opført 1904. Gavlhusene er et eksempel på dansk nybarok.



Hjørnet af Ingerslevsgade og Dybbølsgade er opført i 1908. Bygningens arkitektoniske udformning er et eksempel på, hvor hurtigt de internationale strømninger slog igennem i Danmark. Arkitekten J.P. Rasmussen afleverede i 1905 tegninger til bygningen i gennemført jugendstil. Året efter indleveres et sæt bygningstegninger, som overvejende må kaldes art-decostil. Art-decostilen regnes normalt for noget yngre, og der er da også tale om en blandingsstil med for mange dataljer til, at den er rendyrket. Huset er bygget for malermester Holger Hansen, der var en stor grundejer i kvarteret. Mange af bygningens oprindelige træk er forsvundet i årenes løb - bygningen har været forsynet med altaner, karnappartier på Ingerslevsgade 106 og en frontespice over Dybbølsgade 11.



Facadedetalje fra Vesterbrogade 34

Heilsgade set mod syd. Bygningerne er opført efter en samlet plan af arkitekterne Ulrik Plesner og Aage Langeland Mathiesen i 1916. Husene har mange smukke detaljer, bl.a. de affasede fordakninger over trappevinduerne.



Absalonsgade 28 er opført i 1903 af arkitekten Aage Langeland Mathiesen. Facaden mod Skydebanehaven fremstår med en smuk murstensdekoration, tydeligt jugendinspireret.

Typografernes Stiftelse, Boyesgade 3, er opført i 1904 med C.Larsen som arkitekt. Blankmursanlægget er barokpræget med en storslået jugendfacade.



Perioden 1915-1945

Omkring 1. Verdenskrig opstår Nyklassicismen som et særligt dansk, udpræget akademisk fænomen. Der opstår et ønske om større forenkling, og man tager udgangspunkt i C.F.Hansens klassicistiske bygninger. Perioden falder sammen med, at Københavns Kommune går mere aktivt ind i boligbyggeriet og får en stor rolle som bygherre. Området syd for Engparken er karakteristisk for denne periode.

Omkring midten af 1920-erne trængte Funktionalismen frem, inspireret af det sydlige udland. På Vesterbro er Den Hvide Kødby det smukkeste eksempel på funktionalistisk byggeri. Også Carlborg-bebyggelsen ved Dybbølsbro Station er funktionalistisk præget.

Enghavevej 74 er opført 1930 med Stadsarkitektens Direktorat som arkitekt. Den 5-etagers enkle bygning i røde mursten står uden nogen form for dekoration, kun indgangspartier og bygningshjørnet er markeret.



Alsgade 8 er opført 1926 med Stadsarkitektens Direktorat som arkitekt. Bygningsfacaden er opdelt ved hjælp af svagt fremhævede murpartier med markerede vinduer. Dørene er indrammet af fremhævede murpartier.



Damevirkegade 26, opført 1927 med Stadsarkitektens Direktorat som arkitekt. Bygningen er lodret opdelt med profilerede, svagt fremhævede indgangspartier.

Dørparti fra Damevirkegade 26.



Alsgades Skole fra 1921. Ligeledes tegnet af Stadsarkitektens Direktorat. Den 4 1/2-etagers bygning er udformet med kviste og frotespiece, og synes påvirket af 'Bedre Byggeskik'.



Den Hvide Kødby, opført i perioden 1931-1934 med Stadsarkitektens Direktorat ved Stadsarkitekt Poul Holsøe m.fl. som arkitekt. Anlægget er udformet i en stram, funktionalistisk arkitektur.



Carlsborg er opført 1935 med O. Grundlach som arkitekt. Den funktionalistiske bygning fremstår med en imponerende facade mod Yrsa Plads. Bygningen markeres yderligere af karnapper og fremhævede hjørnevinduer.



Bevaringsværdige bygninger på Vesterbro

Enkeltbyggningsregistreringen

I sommeren 1990 blev der foretaget en registrering af alle bygninger på Vesterbro, 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.

Fastlæggelsen 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 vil sige bygningens mere eller mindre gode tilstand i teknisk/konstruktivt 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 individuel skøn over, hvilke forhold, der bør veje tungest for den konkrete bygning. På denne måde fastlægges for hver enkelt bygning en bevaringsværdi på en karakterskala fra 1 til 9, hvor 1 er den højeste og 9 den laveste.

Vesterbros ialt 2110 bygninger fordeler sig på de 9 bevaringskategorier på følgende måde:

Kategori 1,	13 bygninger
Kategori 2,	83 bygninger
Kategori 3,	661 bygninger
Kategori 4,	715 bygninger
Kategori 5,	281 bygninger
Kategori 6,	194 bygninger
Kategori 7,	88 bygninger
Kategori 8,	65 bygninger
Kategori 9,	10 bygninger

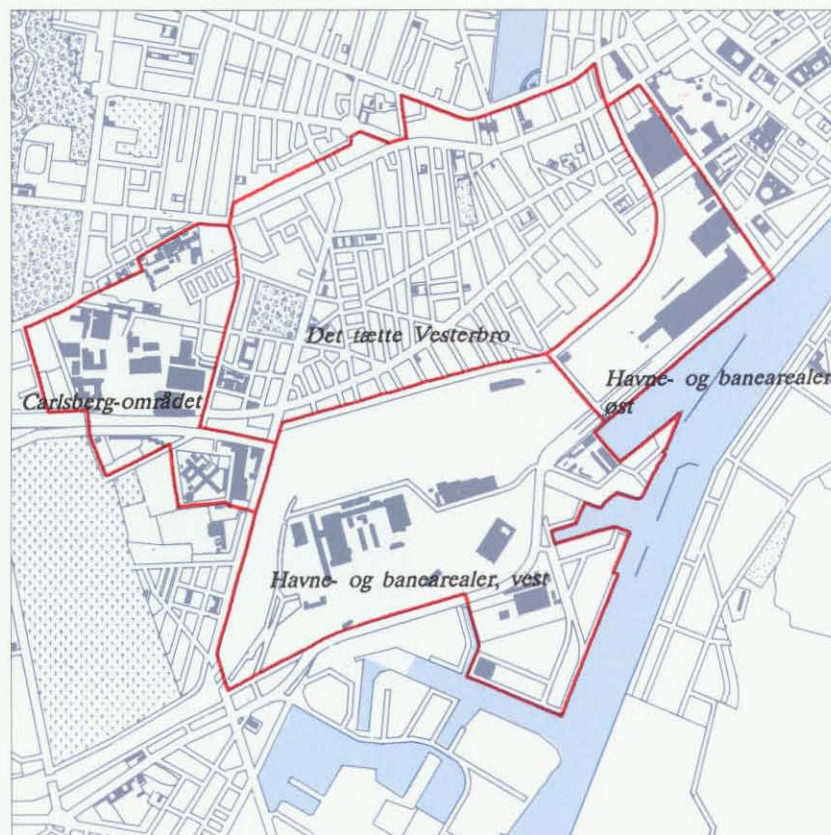
Ca. 280 udhuse, skure m.m. har ikke har fået tildelt bevaringsværdi. I enkelte tilfælde har det ikke været fysisk muligt at registrere bygninger på grund af indhegning m.v.

I bydelsatlasset er bygningerne for overskuelighedens skyld inddelt i følgende kategorier:

Høj bevaringsværdi:
Bygninger med karaktererne 1-3

Middel bevaringsværdi:
Bygninger med karaktererne 4-5

Lav bevaringsværdi:
Bygninger med karaktererne 6-9



Illustrationen herover viser Vesterbro inddelt i 4 områder. Kortene på de følgende sider viser, hvilken bevaringsværdi, der ved registreringen er tillagt de enkelte bygninger. Hvert område behandles for sig, svarende til den inddeling der er vist på illustrationen.

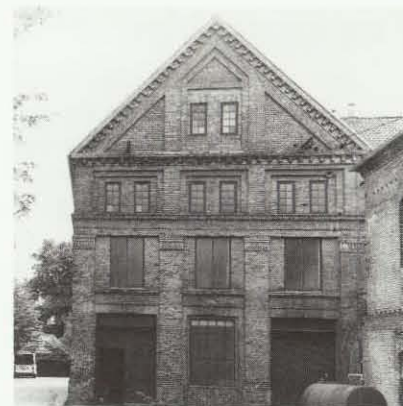


Udsigt fra Føtex-bygningen, set mod vest

Carlsberg-området

Byområdet afgrænses af Vesterfælledvej mod øst, Carlsbergs nordlige grænse, Bjerregårdsvej mod vest, Vestre Kirkegårds Allé og Vestre Fængsels sydlige afgrænsning. Området rummer Carlsbergs fabriksområde, de tidligere Bing & Grøndahls fabrikker, boligbebyggelsen Humleby, Otto Mønstedts Kollegium og Vestre Fængsel.

I Carlsbergs fabriksområde er bevaringsværdierne varierede. Der er en koncentration af bygninger klassificeret i gruppen høj bevaringsværdi i området omkring Ny Carlsberg Vej og i områdets ældste del ved Gl. Carlsberg Vej. Alle bygninger i boligbebyggelsen Humleby samt Vestre Fængsel er klassificeret i kategorien høj bevaringsværdi.



Kongens Bryghus-området



Carlsberg-området, mål 1:5.000

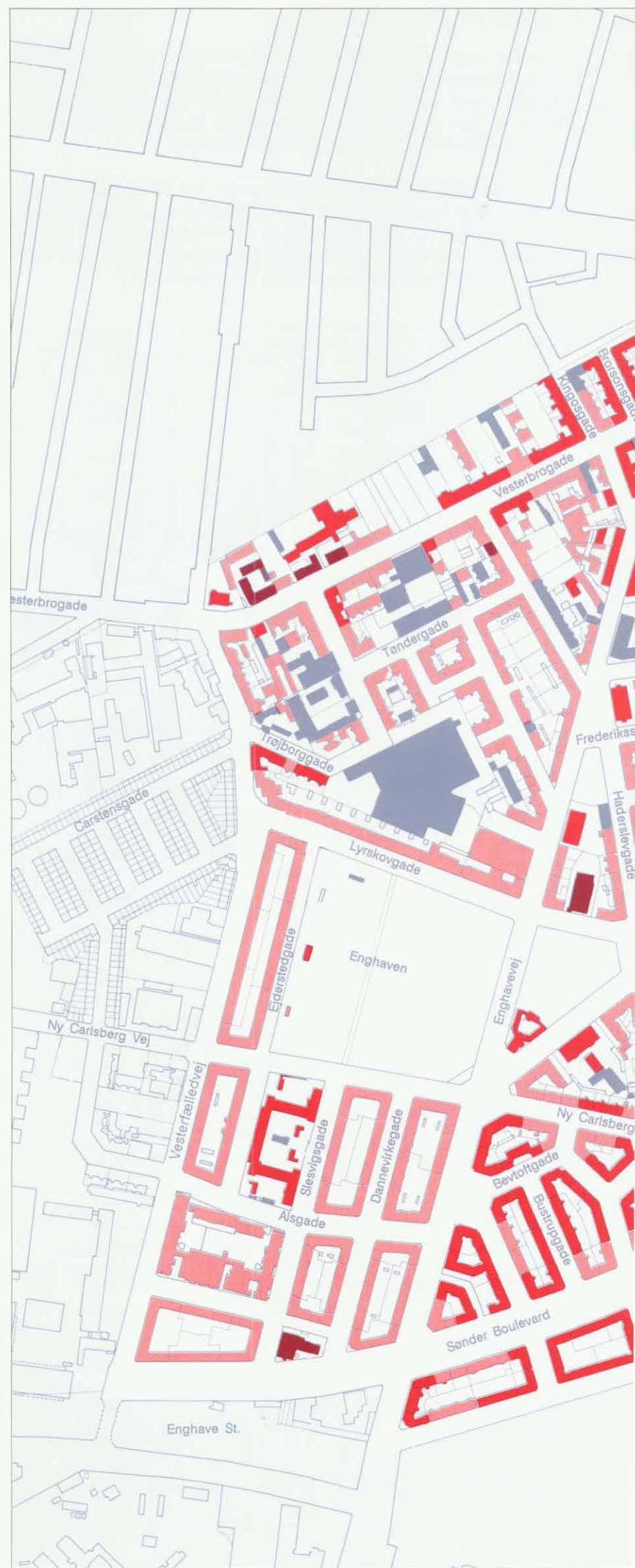
Det tætte Vesterbro

Byområdet afgrænses af bebyggelsen langs Vesterbrogades nordside, Ingerslevsgade og Vesterfælledvej. Området er det tætbebyggede og mangfoldige Vesterbro med hovedfærdselsårene Vesterbrogade, Istedgade, Halmtorvet-Sønder Boulevard og Ingerslevsgade.

En særlig stor andel af bygninger i kategorien høj bevaringsværdi findes i bebyggelsen omkring Vesterbrogade, hvor især strækningen fra Frederiksberg Allé til Banegårdspladsen rummer mange fine bygninger. Også Købbyens bygninger er alle klassificeret i gruppen høj bevaringsværdi. Trekantområdet Ingerslevsgade-Enghavevej-Dybbølsgade kan fremhæves som et meget homogent kvarter, idet området kun rummer få bygninger af kategorien lav bevaringsværdi. I byområdet imellem Vesterbrogade og Sønder Boulevard/Dybbølsgade er bevaringsværdierne varierende, dog med en overvægt af bygninger i kategorien middel bevaringsværdi. I området findes bl.a. Skydebanekarreens bebyggelse mod Istedgade og området ved Skt. Matthæus Kirke, der er klassificeret i kategorien høj bevaringsværdi. Facadebebyggelsen langs Sønder Boulevards nordside er fortrinsvis af middel og lav bevaringsværdi, mens bebyggelsen på sydsiden overvejende er af middel og høj bevaringsværdi.



Udsigt fra Føtex-bygningen, set mod H.C. Ørsted Værket





Det tætte Vesterbro, mål 1:5.000

Havne- og banearalerne, vest

Byområdet afgrænses af Ingerslevsgade, Enghavevej, Dybbølsbro og Sydhavnen. Området rummer DSB's centralværksteder m.m. og en mindre rækkehusbebyggelse for DSB's funktionærer samt havne- og erhvervsområderne Tegholmen og Frederiksholm.

DSB's centralværksteder og rækkehusbebyggelsen ('Kineserbyen') nord for Otto Busses Vej er klassificeret i gruppen høj bevaringsværdi. DSB-områdets bygninger iverigt er overvejende klassificeret med lav bevaringsværdi. Frederiksholm rummer H. C. Ørstedsværket, der er klassificeret i kategorien høj bevaringsværdi, og herudover overvejende bygninger i kategorien lav bevaringsværdi. Tegholmen rummer hovedsageligt bygninger med lav bevaringsværdi.



Jernbanearealet, set mod syd



'Kineserbyen'



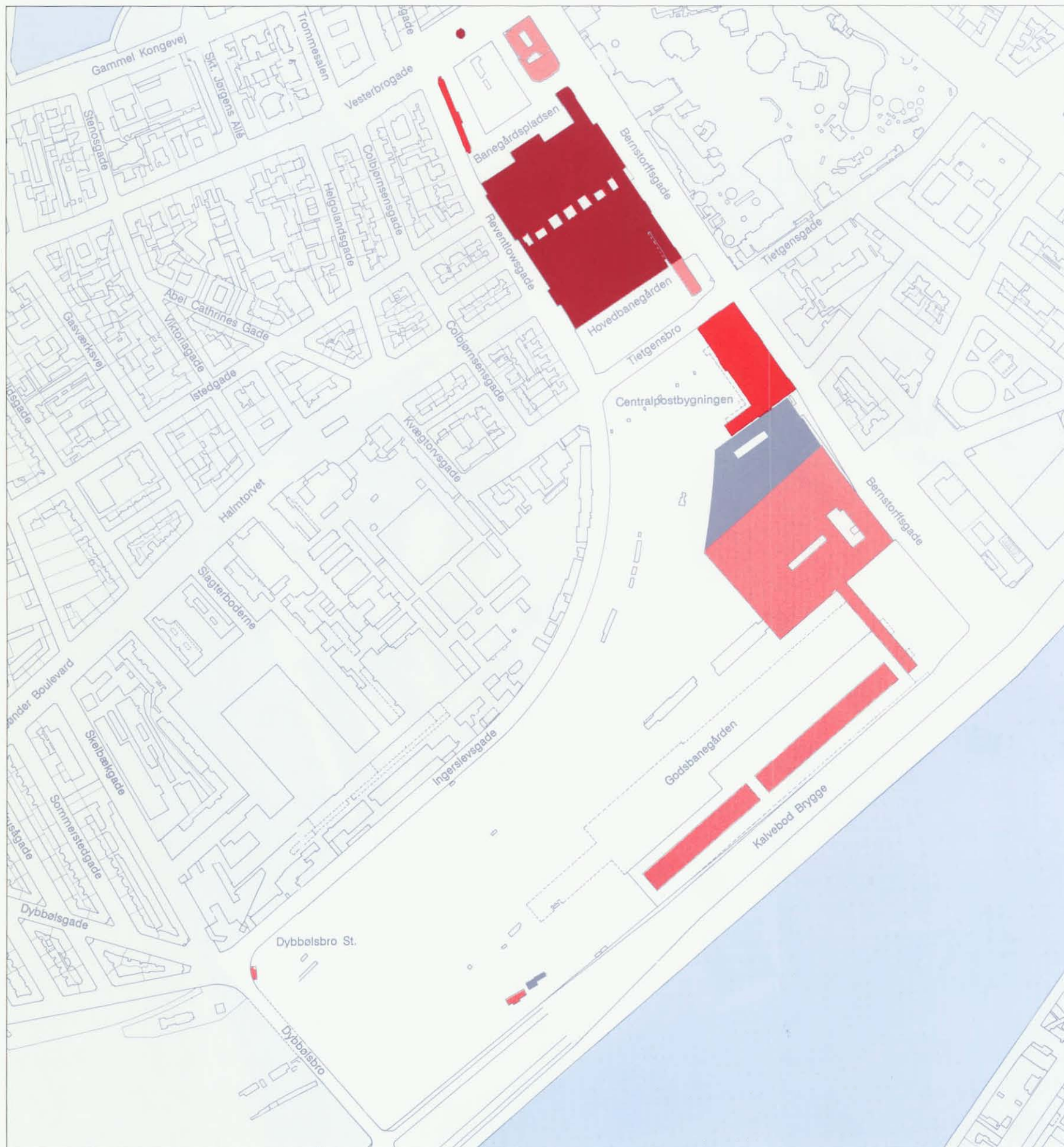


Havne- og banearalerne, vest, mål 1:5.000

Havne- og banerealene, øst

Området afgrænses af Vesterbrogade, Ingerslevgade, Bernstorffsgade, Kalvebod Brygge og Dybbølsbro. Området rummer Hovedbanegården, Astoriabygningen, Panoptikonbygningen, Centralpostbygningen, Postterminalen og Godsbanegården.

Hovedbanegården, Astoriabygningen og Centralpostbygningen er alle klassificeret i kategorien høj bevaringsværdi. Postterminalen, Godsbanegården og Panoptikonbygningen er klassificerede i kategorierne middel- eller lav bevaringsværdi.



Havne- og banerealene, øst, mål 1:5.000

Titel:
Vesterbro Bydelsatlas
Bevaringsværdier i bydel og bygninger
1991

Udarbejdet af:
Planstyrelsen, kontoret for by- og byg-
ningsbevaring

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:
Jørgen Munch

Luftfotos:
Cineast Aps.

Korttegning:
Plandirektoratet, Københavns Kommune
(grundkort over Vesterbro)

Kurvekort:
Niels Felding

Bogtilrettelæggelse:
Jørn Kjærsgaard

Kortlægningsarbejde:
Stadsarkitektens Direktorat, Københavns
Kommune ved arkitekterne Kirsten
Mølgaard og Sanne Maj Andersen. Plandi-
rektoratet, Københavns Kommune ved
arkitekt Margrete Bech

Sats:
HovSats, København

Tryk:
VisoPrint, København

Oplag:
1000 eksemplarer. 2. oplag

Udsnit af kort, hvortil Kort- og Matrikel-
styrelsen har ophavsret, er gengivet
med styrelsens tilladelse (A303-91)

Henvendelse angående publikationen:
Planstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
Telefon 39 27 11 00
Planstyrelsens j-nr. 1421-0029

Distribution:
Byggecentrums Boghandel
Dr. Neergårds Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73

ISBN 87-503-9053-8
Publikationen kan citeres med kildeangi-
velse

December 1991

Tidligere udkomne Kommuneatlas. I Planstyrelsens atlasserie om de bevaringsværdige bygninger og bymiljøer i de danske kommuner er der udkommet et kommuneatlas for følgende kommuner:

Nakskov 1990	Samsø 1990
Roskilde 1990	Suså 1990
Rønne 1990	Rødovre 1991
Sønderborg 1990	Nordborg 1991
Ribe 1990	Fladså 1991
Bogense 1990	Præstø 1991
Viborg 1990	Åbenrå 1991

Atlas kan bestilles i boghandelen
eller hos

Byggecentrums Boghandel
Dr. Neergårds Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73

Som et led i Planstyrelsens information om bygningsbevaring og vedligeholdelse af fredede og bevaringsværdige ejendomme er der udarbejdet en række informationsblade om afgrænsede emner.

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

Planstyrelsens informationsblade om bygningsbevaring kan fås på to måder. Enten enkeltvis gratis hos den kommunale tekniske forvaltning eller i abonnement.

Distribution og abonnement:

Byggecentrums Boghandel
Dr. Neergårds Vej 15
2970 Hørsholm
Telefon 45 76 73 73

Bevaringsplanlægning

Set i et europæisk perspektiv er Vesterbros bebyggelse unik. Tilsvarende bydele i andre storbyer er i mange tilfælde forsvundet eller voldsomt omdannede. På Vesterbro er der kun i få tilfælde sket så omfattende ændringer, at man kan tale om, at dele af bydelens oprindelige struktur og væsentlige bebyggelsesmønster er blevet radikalt ændret. Der er stadig store bevaringsværdier i bydelen, og dem skulle dette bydelsatlas gerne være med til at sikre.

Som tidligere nævnt står Vesterbro i de kommende år foran en omfattende byfornyelse, der bl.a. skal sikre en bedre boligstandard for Vesterbros beboere. Af de mange aktuelle planer for nye byggeaktiviteter i bydelen kan f.eks. nævnes etablering af nyt byggeri på havnefronten, nye aktiviteter i Den Brune Kødbý og etablering af et nyt, større byområde på DSB's arealer.

Dette bydelsatlas og den udførte registrering sikrer ikke i sig selv den enkelte bygning eller det enkelte byområde. 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, 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. Her er det vigtigt, at der gives den bedst mulige vejledning til bygherre, teknikere og håndværkere. Til dette formål skulle bydelsatlasset gerne være et nyttigt redskab. Der fortælles om, hvorledes det enkelte hus er bedømt ved registreringen, og i afsnittet Vesterbros bygninger er beskrevet de karakteristiske træk i de forskellige perioders byggeskik.

Som et resultat af arbejdet med at registrere bevaringsværdier på Vesterbro, kan der peges på en række forhold, det er vigtigt at tage hensyn til i den fremtidige byomdannelse.

Vesterbros bebyggelse og bybilleder

Karréstrukturen

Et af de væsentligste, byarkitektoniske træk ved Vesterbro er karréstrukturen. Det er et vigtigt planlægningsmål at søge hovedtrækkene i den eksisterende karréstruktur videreført i fremtidige byomdannelseprojekter. Det er selvsagt nødvendigt at skabe lys og luft til de tætte boligkarreer, og i nogle tilfælde, hvor der er tale om meget smalle karreer, kan der være vanskeligheder med at fastholde strukturen. Her er det vigtigt, at der ikke opstår tomter, således at den sluttede randbebyggelse brydes, og der opstår vilkårlige, udflydende gaderum. Det kan overvejes at lade sig inspirere af Kronprinsessegade-løsningen ved Kongens Have, hvor et hegn samt nogle mindre pavilloner fastholder en gade som et klart defineret byrum. Det vil ligeledes være vigtigt, om de skår i bybilledet, der er opstået som en følge af nedrivninger i den eksisterende karréstruktur, kunne repareres i form af opførelse af ny bebyggelse.

I forbindelse med fornyelse af karreer m.v., bør der om muligt etableres lokale bymæssige friarealer i form af torve og pladselementer. I større karreer, hvor det er foreneligt med friarealkravene, bør man søge at bevare eller genskabe det rumligt varierede gårdmiljø, evt. ved bevaring af nogle af de eksisterende baghuse og/eller ved opførelse af nybyggeri.

Ombygning og nybyggeri

Det er vigtigt, at der ved ombygning og renovering tages hensyn til byggeskikken i den periode, huset blev bygget i, således at vinduer, døre, facadedetaljer, kviste o.l. udformes i overensstemmelse hermed. Det bør ligeledes overvejes, hvorledes stueetager med nedlagte butikker skal udnyttes, således at der ikke opstår for mange døde facadepartier.

Nybygninger i et ældre gadebillede er en vanskelig opgave. Det er væsentligt, at det nye hus i et nutidigt formsprog til en vis grad respekterer eller spiller sammen med de karakteristiske træk i gadens bebyggelse, herunder bygningshøjde og form, proportioner og formater, facade-materialer, facaderelief og etagehøjder.

Byrum

Vesterbro rummer mange smukke gadeforløb, men også flere gadebilleder, som ved en arkitektonisk bearbejdning kunne blive smukkere. Der skal som et eksempel nævnes et område, hvor bybilledet kunne forbedres. På Halmtorvet ud for Den Brune Kødbý er beliggende en mindre bygning på vej/torvearealet. Bygningen ligger lige i den akse, som Kødbýens bygningsanlæg danner. En nedrivning af bygningen vil skabe en rumlig sammenhæng imellem Kødbýen og Halmtorvet.

Vesterbros grønne træk er i udpræget grad bymæssige, og kan beskrives som beplantede byrum. Kontrasten til den bymæssige bebyggelse gør, at selv mindre trægrupper og enkelttræer kan have stor effekt i gadebilledet. Eksempler herpå er det enkeltstående træ ved Ny Carlsberg Vej/Bevtotegade, og de to kastanietræer ved Sorte Hest. Beplantningen er typisk placeret på offentlige arealer, men kunne alligevel i særlige tilfælde tænkes sikret i forbindelse med lokalplanlægning.

Vesterbro rummer talrige bunkersanlæg. En nedlæggelse af disse vil skabe smukkere og mere funktionelle friarealer.

De beplantede pladser er et stort aktiv for bydelen. Enkelte af pladserne kunne dog trænge til en forbedring. Som eksempel herpå kan nævnes Enghave Plads, hvor den noget tilfældige beplantning slører pladsens karakter af et bymæssigt rum.

Vesterbros eneste forbindelse til havnen er Dybbølsbro. Broen er meget velbeliggende med udgangspunkt i et knudepunkt, der rummer Dybbølsbro station og hvor Ingerslevsgade, Dybbølsgade og Skelbækgade mødes i 'Yrsa Plads'. Fra pladsen kan et af bydelens vigtige fikspunkter - Carlsbergs silo iagttages. Pladsen er omgivet af smukke og karakterfulde bygninger, hvor især hjørnebygningerne på begge sider af Dybbølsgade skal fremhæves. Pladsen bør opprioriteres i en evt. fremtidig behandling af Vesterbros tilknytning til havnen.

Vesterbro Baneby

I forbindelse med de igangværende tanker om opførelse af en baneby på DSB's arealer, skal det anbefales, at banebyen ikke bliver en bydel i sig selv - men en del af Vesterbro. Det ville således være ønskeligt, om en del af Vesterbros nord-sydgående gader kunne komme i direkte forbindelse med det nye byområde.

Banebyen kunne evt. indeholde en stor bydelspark, der kunne koble ny og gammel bebyggelse. Derved kunne Vesterbros sparsomme rekreative arealer suppleres. Det vil ligeledes være vigtigt at bibeholde banesporene i en åben føring, således at bl.a. Ingerslevsgades 'bymur' fortsat kan opleves.

Litteraturliste

Bruun, Carl: København. 3. 1901

Ekvall, John F.: Maleren Peter Kansen's Vesterbro. 1963. (Heri beskrivelser af Enghavevej og Enghave Plads)

Ekvall, John F.: Vesterbro. 1965. (Heri mange detailoplysninger om bebyggelser og gader samt mange ældre billeder)

Før og nu. Historisk, topografisk tidsskrift. F. Zachariae. 1919. Side 141 - 284. 1920. Side 1 - 29

Hvidbogen om Vesterbro. En profil af et brokvarter 1989. Vesterbro Lokalråd. 1989

København. 1888 - 1945. Udgiver: Tidsskriftet Danmark. 1948

København. Før og nu. Redaktion: Svend Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn. Bind 5. 1950

København. Kort beskrivelse af byens tilblivelse, fysiske struktur og planlægning. Stadsingeniørens Direktorat. 1973. (Heri byplan for Revalsgade, side 45)

København fra bispetid til borgertid. Byplanmæssig udvikling til 1840. 1947. (Heri kapitlerne: Byområdet vækst og Byplanmæssige beføjelser)

Langberg, Harald: Uden for voldene. Københavns udbygning 1852 - 1952. 1977

Millech, Knud: Danske arkitekturstrømninger 1850 - 1950. København 1951. (1977).

Sestoft, Jørgen: Stadsarkitekten i København 1886 - 1986. Arkitektur nr. 6 - 7. 1986

Siegumfeldt, Max: Københavns Kommune, humanitær byplanlægning 1940 - 1970. Dansk Byplanlaboratorium. Byplanhistoriske noter 20. 1990. (Om legepladser, friarealer og grønne områder)

Trap, J. P.: Kongeriget Danmark. 1., 2., og 3. udgave

Træk af Byens Ansigt 1938. 1978. Magistratens 4. Afdeling. København 1978

Ældre etageejendomme. Bygeskik og renovering. Boligstyrelsen 1987.

Vesterbro. En forstadsbebyggelse i København. Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen. 1986





Københavns Kommuneplan, bekendtgjort 3. november 1989. Københavns Magistrat, 1989

Signaturforklaring

Bevaringsværdige sammenhænge

	<i>Dominerende bygningsværk</i>
	<i>Markant 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>Brostensbelægning</i>
	<i>Grønt område</i>

Bevaringsværdige bygninger

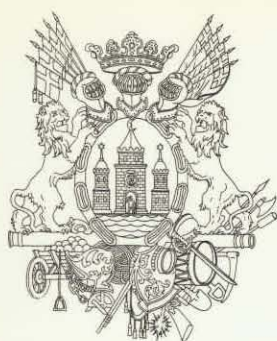
	<i>Fredet bygning*</i>
	<i>Høj bevaringsværdi</i>
	<i>Middel bevaringsværdi</i>
	<i>Lav bevaringsværdi</i>

* 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 bevaringsværdige sammenhænge. Den omfatter det samlede bymiljø eller forhold i en bebyggelse. Bygninger, der er vigtige for disse sammenhænge er fremhævet med rødt. Bygninger der er dominerende eller markante i denne sammenhæng er ikke nødvendigvis bevaringsværdige i sig selv. Man vil derfor kunne finde bygninger, der fremhæves med rødt i en bevaringsværdig sammenhæng, men ikke er det i enkeltbygningens registrering.

Den anden vurdering vedrører de enkelte bygninger. De er vurderet enkeltvis og vil i nogle tilfælde, men ikke altid, både være bevaringsværdige i sig selv og indgå i det samlede bymiljø. Man vil derfor kunne finde højt vurderede enkeltbygninger, som ikke er fremhævet med rødt i de bevaringsværdige sammenhænge.



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

Planstyrelsen har i samarbejde med Københavns Kommune kortlagt Vesterbros bevaringsværdige bymiljøer og bygninger. Resultaterne præsenteres i dette atlas. Samtidig skitseres de bevaringsværdige miljøers topografi, historiske og arkitektoniske kvaliteter.

Distribution: Byggecentrums Boghandel