


Bydelsatlas Østerbro



Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1992

 Miljøministeriet
Planstyrelsen

i samarbejde med Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

Forord	2
Indledning	3
Landskab og bydel	4
Østerbros udvikling	6
Havnens udvikling	8
Bevaringsværdige sammenhænge	10
Dominerende træk	12
Bebyggelsesmønstre	23
Byarkitektoniske elementer	38
Bydelens bygninger	47
Bygningernes bevaringsværdi	59
Bevaringsplanlægning	71
Litteraturliste	72
Signaturforklaring	72

Østerbro

Bydelsatlas

Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1992

 Miljøministeriet
Planstyrelsen

i samarbejde med Københavns Kommune

Forord

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

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

Planstyrelsens arbejde med at registrere bevaringsværdige bygninger og bymiljøer blev indledt i 1987. Nu 5 år senere, er der udgivet en hel serie kommuneatlas, der hver giver en kortfattet oversigt over bevaringsværdierne i de enkelte kommuner.

Østerbro Bydelsatlas er et led i rækken af atlas over de københavnske bydele. Atlasserien vil omfatte hele Københavns Kommune i 12 bind, og afsluttes i 1996 med et samlet atlas for hele kommunen.

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

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

Arbejdet med bydelsatlasset blev indledt i efteråret 1990 af Planstyrelsen med en forundersøgelse udarbejdet af arkitekt Benny Bøttiger. Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune har under ledelse af arkitekterne Kirsten Mølgaard og Sanne Maj Andersen foretaget registrering af bygninger og

bymæssige værdier. I bygningsregistreringen deltog arkitekterne Christian Teisner, Lars Bernt Davidsen, Lise Kærn, Birgitte Bøgeløv, Khurt Hilscher og Michael M. Szczesniak. Københavns Kommunes Direktorat for Fysisk Planlægning har udarbejdet en del af baggrundsmaterialet for atlasset.

Arkitekt Jørn Kjærsgaard, arkitektfirmaet Ib Andersen & Juul Møller, har redigeret, skrevet teksten og stået for den grafiske tilrettelægning. 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 af J.V. Spärck, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Gunnar Borgstrøm, Lokalhistoriker, Keld Lykke, Østerbro Lokalforsamling, Torben Ejlersen, Københavns Bymuseum, Jørgen Malling, SBS-Byfornyelse, Maj Britt Søballe, Byfornyelsesselskabet København s.m.b.a., Jytte Toft, Stadsarkitektens Direktorat, Københavns Kommune, Jens Simonsen og Margrete Bech, Københavns Kommunes Direktorat for Fysisk Planlægning, som alle takkes for deres medvirken.

Birgit Herslund
Direktør
Planstyrelsen

Otto Käsner
Stadsarkitekt
Københavns Kommune

Indledning

Udbygningen af Østerbro foregik med næsten samme hast som de øvrige brokvarterer, blot kom Østerbro lidt senere igang. Herved blev bebyggelsen på Østerbro præget af byggeloven fra 1889, der stillede større krav til gadernes bredde, gav lov til karnapper og andre udbygninger og tillod at det ubebyggede areal - gården - kunne orienteres mod gaden som »cul de sac«. Samtidig skulle Københavns Kommune konkurrere med bl.a. Gentofte Kommune om at tiltrække det bedre borgerskab. Østerbro fik således generelt en højere bebyggelsesstandard end de øvrige brokvarterer.

Østerbros bebyggelsesmønster udviser store variationer. De ældste kvarterer består overvejende af lukkede boligkarreer i 5-6 etager. Her findes dog også enklaver af lavere boligbebyggelse som f.eks. Lægeforeningens Boliger og villakvarteret ved Rosenvænget. I den nordlige del, grænsende op mod Gentofte Kommune, findes et af Københavns Kommunes mest eksklusive villakvarterer - Ryvangen og Strandvænget. Bydelen rummer en række offentlige anlæg - Universitetsparken, Svanemøllens Kaserne, Østerbrogades Kaserne og Øresundshospitalet m.m. Endvidere Fælledparken, der ud over at rumme Idrætsparken tillige er arbejderbevægelsens mødested den 1. maj, og samtidig fungerer som et åndehul i storbyen.

Baneterrænet adskiller Østerbro fra en direkte kontakt til de store havneområder - Sønder Frihavn og Nordhavnsområdet. Havneområderne rummer erhvervshavnen med store containeranlæg, siloanlæg, pakhuse, erhvervsbebyggelse m.v. Havneområderne har i modsætning til det tæt bebyggede Østerbro en meget åben og spredt bebyggelse.

Kortlægning af bevaringsværdierne

Baggrunden for bydelsatlasset har været en omfattende registrering af bebyggelsen på Østerbro. I 1991 gennemførtes en kortlægning og fotografering af alle bygninger opført før 1940. Vurderingen af de konkrete forhold er således foretaget på stedet, og resultaterne er indført på skemaer. Vurderingen af det enkelte hus er foretaget ud fra en række kriterier: Arkitektonisk, kulturhistorisk og miljømæssig værdi, originalitet og tilstand. Til brug for lokalplan- og byggesagsadministrationen er vurderingerne udført i en skala fra 1 - 9, mens der i dette atlas er vist oversigtlige kort i tre kategorier: Høj bevaringsværdi, middel bevaringsværdi og lav bevaringsværdi.

Skemaer, kort og fotografier samt den foretagne overførsel af bygningsvurderingen til EDB deponeres hos kommunen til brug for den kommunale planlægning og sagsbehandling. Sideløbende med kortlægningen af bebyggelsen er der foretaget analyser af de bymæssige kvaliteter. De bymæssige kvaliteter beskrives og vurderes efter følgende kriterier: Topografi, historie og arkitektoniske kvaliteter.

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

Beskrivelsen giver et samlet billede af bydelens hovedtræk og er opdelt i tre niveauer: Dominerende træk, bebyggelsesmønstre og byarkitektoniske elementer. Under dominerende træk beskrives bydelens vigtigste strukturskabende elementer og de arkitektoniske hovedtræk. Under bebyggelses-

mønstre beskrives karakteristiske bebyggelser og under byarkitektoniske elementer beskrives bydelens pladser, karakteristiske gade- og stiforløb m.v.

Østerbros geografiske afgrænsning

I Københavns Kommunes kommuneplan er Østerbro opdelt i to bydele: Indre Østerbro og Ydre Østerbro. I dette atlas behandles begge bydele. Bydelens geografiske afgrænsning er valgt efter bydelsinddelingen i kommuneplanen. Derved afgrænses Østerbro mod nord og delvis mod



Østerbros geografiske afgrænsning i Københavns Kommunes kommuneplan. Mål 1:50.000

vest af kommunegrænsen mod Gentofte, herefter følger den vestlige grænse: S-togslinien imellem Hellerup St. og Ryparken St., Lyngbyvej, Jagtvej, Tagensvej, Sortedams Sø og Østerbrogade. Mod øst afgrænses bydelene af Øresund og mod syd af Dag Hammerskjølds Allé og Kastellet.

Hvordan kan atlasset bruges?

Østerbro 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 bydelens hovedtræk og de værdifulde byarkitektoniske sammenhænge, 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 som støtte i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen samt byggesagsbehandlingen, og bydelens beboere kan bruge atlasset som en vejviser i Østerbros bygningshistoriske forhold og i de by- og bygningsmæssige kvaliteter.

Landskab og bydel

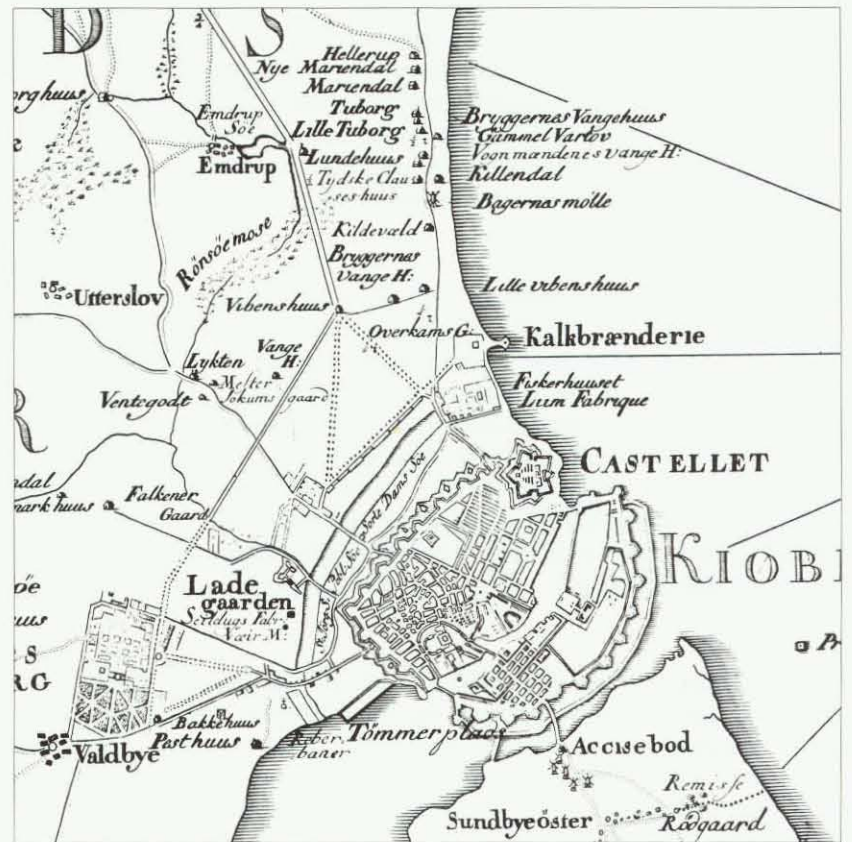
Østerbros landskab har gennem de sidste hundredeoghalvtreds år skiftet karakter fra åbent landskab til tæt bebygget by. I dag er det oplevelsen af byen og havnen, der dominerer indtrykket, når man færdes i bydelen. Landskabet er forsvundet og den oprindelige kystlinie, der gik langs Strandboulevarden, er ved opfyldninger flyttet langt mod øst.

Østerbro ligger på en del af en moræneflade, der blev dannet af Øresundsgletscheren under den sidste istid. Terrænet har kun svage bevægelser. Langs kysten er foretaget store opfyldninger i forbindelse med anlæg af veje, havn og jernbane. Bydelen dækker en del af bakkedraget Serreslev, hvis højeste punkt ligger på Jagtvej nordøst for Tagensvej i ca. 20 meters højde. Herfra er terrænet svagt faldende mod den oprindelige kystlinie og ådalene langs Ladegårdsåen og Serreslevbækken i syd og Rosbækken i nord.

Peblinge Sø blev skabt i den sydlige ådal ved opdæmning af Serreslevbækken og Ladegårdsåen. Formålet med anlæggelsen af søerne var bl.a. at skaffe drikkevand og vand til voldgravene. Da terrænet i den nordøstlige ende var så lavt, at det opdæmmede vand ville løbe ud i Øresund, blev der anlagt en dæmning, hvor senere vejen imellem København og Helsingør blev ført over - den nuværende Østerbrogade. Den oprindelige Peblinge Sø blev delt i to, da Dronning Louises bro blev anlagt i 1600-tallet, og den østlige sø blev kaldt Sortedams Sø. I 1700-tallet blev søerne reguleret yderligere og fik den regelrette udformning, vi kender i dag. Fredensbro blev anlagt som fodgængerbro 1878.

Højdeforskellene på Østerbro er så små, at de kun fornemmes få steder i bydelen. Området omkring Østerport Station, der er anlagt på den tidligere Grønlands Bastion, ligger højere end det omgivende terræn. Området blev reguleret sidst i 1800-tallet, hvorved det jævne fald mod nord og øst fremkom. Også øst for Strandvejen udfor Svanemøllebugten er der et markant terrænfald. Bydelens grønne områder, Fælledparken og Kildevældsparken, er begge planlagte parkområder.

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



De største menneskeskabte indgreb i Østerbros oprindelige landskab, er de opfyldninger, der har ændret kystliniens bløde forløb til et moderne havneområde, der sammen med jernbanen - der flere steder er anlagt på dæmninger - synsmæssigt afspærre bydelen fra kysten. Kun villaområdet ved Strandvænget, der er etableret på en opfyldning af en del af Svanemøllebugten i 1911, har direkte kontakt til kysten.



Østerbros udvikling

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

I perioden frem til 1852 var København afgrænset af volde og voldgrave. For at kunne rumme det stigende befolkningstal voksede byen inden for voldene sig tættere og højere. Uden for voldene måtte der af forsvarsmæssige hensyn ikke opføres permanent bebyggelse - der var fastlagt demarkationslinier. På trods heraf opstod der langsomt bebyggelse på Østerbro, og omkring 1800 var der ca. 650 indbyggere. Først i forbindelse med flytning af demarkationslinien til sydsiden af søerne i 1852, startede den egentlige udbygning af Østerbro.

Perioden før 1852

I forbindelse med Christian den Fjerdes anlæg af en ny stor voldlinie i 1647 - Østervold - ud til det nye Kastel, blev Østerport flyttet til en placering, næsten hvor Østerport Station nu er beliggende. Området udenfor porten var sumpet, og strandlinien lå omtrent langs den nuværende Strandboulevarden.

Blegepladserne blev flyttet fra den indre by til Sortedamssøens nordvestside, og mod nord strakte fælledens græsarealer sig. Store Vibenshus og Lille Vibenshus lå ved Jagtvejens skæring med henholdsvis Lyngbyvej og Strandvejen (nuværende Østerbrogade). Oprindeligt lå her huse til Kongevejenes tilsynsmænd. Bygningerne overgik efterhånden til at blive udskænkingssteder eller kroer. Ellers var området udenfor Østerport ubebygget, og lå hen som demarkationsterræn.

I løbet af 1700-tallet fik enkelte virksomheder lov til at etablere sig i området øst for Strandvejen. Garnisonskirkegården blev anlagt som soldaterkirkegård i 1711. Gammel Kalkbrænderi blev anlagt omkring 1730, og Ny Kalkbrænderi i 1777. Efterhånden opstod der en del haver og landlige boliger i området.

Nørre Allé blev gennemført som en del af Kongevejs-mønsteret i 1744. Øster Allé blev rettet ud og anlagt omkring 1750, og træerne fra »Krisen« på Kongens Nytorv blev flyttet og plantet her som allétræer. Herved blev Øster Fælled adskilt fra Blegdams Fælled. Jagtvejen blev anlagt fra Falkonérgården til Store Vibenshus. I 1767 blev hovedvejene udenfor København udbygget som »chausseer« under ledelse af franskmændene Marmillot. Strækningen fra Store Vibenshus til Lyngby, der først blev ombygget, blev åbnet for færdsel i 1769. For at færdes på vejen, måtte der betales bompengge ved Store Vibenshus. Fælledeerne blev forsynet med grøfter og diger, og i 1768 blev Jagtvejen ført fra Store Vibenshus til Lille Vibenshus, og fik dermed forbindelse til vejen til Helsingør. I 1780'erne blev dobbeltalléerne på Østerports Allé (den nuværende Dag Hammerskjølds Allé) plantet, og opdelte vejprofilen i henholdsvis kørebane og ridestier.

Øst for Østerbrogade var der i 1688 blevet solgt grunde til Jens Nielsen Toller, adlet von Rosenheim, og efter ham blev området kaldt Rosenengen eller Rosenvænget. De nordlige grunde blev i 1754 solgt til J.F. Classen, som senere erhvervede en række grunde i området. J.F. Classen anlagde langs stranden den såkaldte Strandpromenade, der blev aflukket med bomme og kun var åben for fodgængere. Ejendommen, der blev kaldt Frederikslund, blev senere købt af broderen P.H. Classen, der selv



På Generalstabens kort fra 1855 ses den begyndende byudvikling på Østerbro. Det overordnede vejnet - Blegdamsvej, Nørre Allé, Øster Allé, Jagtvej og Østerbrogade - er anlagt. Lægeforeningens Boliger er opført, der er tæt bebyggelse langs sydsiden af Blegdamsvej, og der er opført villaer langs Rosenvængets Allé og Rosenvængets Hovedvej. Ved Classensgade og Kastelsvej ses spredt bebyggelse.

ejede en ejendom syd herfor. Derved blev den kendte Classens Have samlet.

Under angrebet på København i 1807, anlagde englænderne et batteri ved Svanemøllen. De danske forposter var opstillet fra Kalkbrænderierne ned til Blegdammen, og en norsk bataljon var opstillet i Classens Have. Englænderne kæmpede sig forbi forsvarsstillingerne og frem til Classens Have. I forbindelse med kamphandlingerne blev næsten al eksisterende bebyggelse i området ødelagt. I 1839 blev Døvstummeinstituttet opført umiddelbart uden for voldene, og senere kom Blindeinstituttet til. I 1846 blev der givet tilladelse til udstykning af Classens Have, og der blev opført en række villaer langs Strandpromenaden.

Perioden 1852-1900

Omkring 1850 var indbyggertallet på Østerbro vokset til ca. 1500. Efter koleraepidemien i 1853 opførte Lægeforeningen de første længer af Lægeforeningens Boliger (Brumleby). Langs kysten opstod der erhvervsvirksomheder, der benyttede sig af muligheden for at anlægge småhavne og moler. I 1858 blev Kryolitselskabets fabrik anlagt ved Kalkbrænderiet. Samme år blev Østerport nedrevet, og vejstrækningen fra volden til Trianglen blev omdøbt fra Øster Stenbro til Østerbrogade. Sporvognslinien blev forlænget frem til Vibenshus. Rosenvænget blev udstykket i perioden 1857-72, og der blev opført en række villaer for kunstnere og kulturpersonligheder. Byggeriet af etageboliger begyndte så småt i 1860, og i 1880'erne blev store områder bebygget. Først i området nord for Kalkbrænderivej, og senere mod syd, hvor store dele af Classens Have blev bebygget. Flere offentlige institutioner blev opført, bl.a. Øresundshospitalet i 1875 og Østre Gasværk 1877-78.

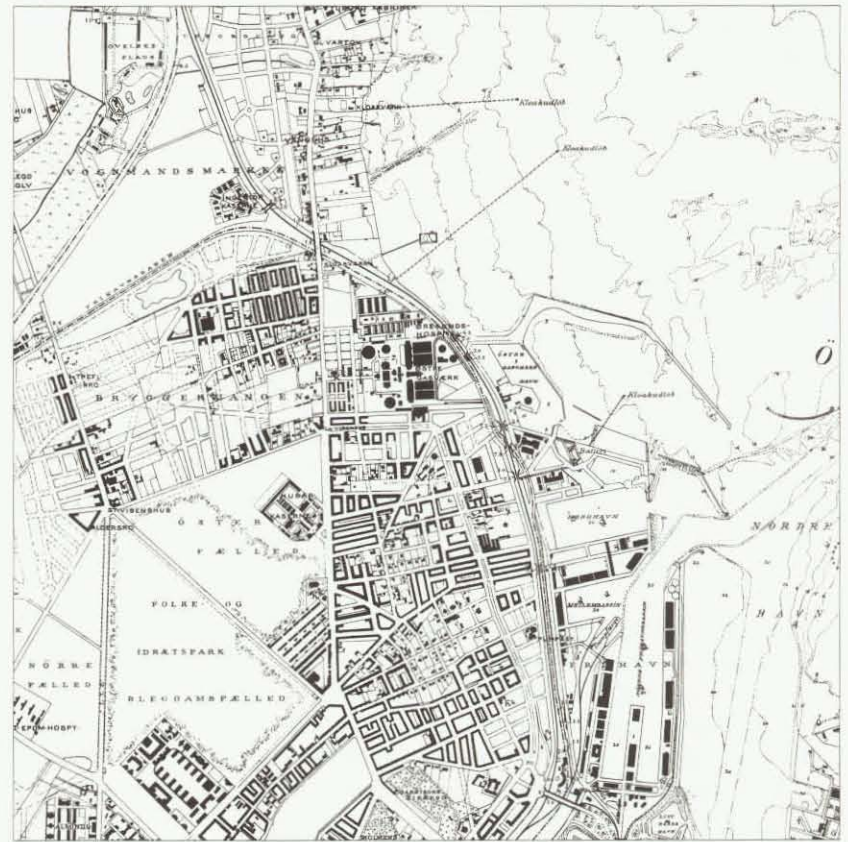
Frihavnen blev anlagt i 1891-94, og kystbanen blev i 1895-97 ført under Strandvejen i en viadukt og langs den oprindelige kystlinie frem til Østerport Station. Derved blev bydelen afspærret fra Sundet. I 1893 blev det vedtaget at anlægge Østbanegade og i 1895 at anlægge Strandboulevarden. Den gamle Strandpromenade blev herefter drejet mod vest ind i den nuværende Kristianiagade. De øst-vest orienterede sidegader blev ført frem til Østbanegade. I det nye kvarter blev der bygget boliger til embedsstanden og officerer. Den typiske bebyggelse var herskabeligt anlagt med adgang gennem brede porte og trapper. Denne bebyggelse strakte sig op langs Østerbrogade og bredte sig i enklaver i bydelen. Omkring Viborggade og nord herfor blev der dog fortsat opført boliger til arbejderstanden. Disse boliger blev på baggrund af byggelovene fra 1875 og 1889 opført i en bedre kvalitet end bebyggelsen på Nørrebro og Vesterbro.

Det Finsenske Lysinstitut flyttede trods lokal protest ind i Rosenvænget i 1896. Øster Fælled blev taget i brug til offentlige formål. Garderhusarkasernen blev opført i 1896-98 og i 1901-02 blev Østre Elektricitetsværk opført.

Perioden efter 1900

I 1906 boede der ca. 66.000 på Østerbro. Idrætten var rykket ind på fælleden allerede i 1893, da boldklubben af 1893 lejede 6 tønder land til fodboldbaner. I 1908 bevilligede Københavns Kommune, efter at have afholdt en konkurrence om Fælledparkens udformning, penge til anlæg af en idrætspark på ca. 17 tønder land og opførelse af et fællesklubhus, og i løbet af de næste 25 år blev der opført en række bygninger til idrætsformål. Fælledparken blev færdiganlagt og blev et tiltrængt grønt område for hele Københavnsområdet. Rigshospitalet blev opført 1905-10 på den sydlige del af fælleden.

Ryvangskvarteret blev udstykket kort efter århundredskiftet, og blev Københavns vel nok mest eksklusive villakvarter. Bebyggelsen af Bryggervangen med karrébebyggelse og industribebyggelse blev først påbegyndt efter århundredskiftet og var afsluttet sidst i 30'erne. Områdets ældste bebyggelse er byggeforeningshusene ved Kildevældsgade fra 1892-1903. Omkring 1940 var det især Universitetsparken og Rigshospitalet, der tegnede sig for byggeaktiviteten på Østerbro. I tiden herefter har der været tale om supplerende byggeri. Der bygges til og om, der nedrives og bygges nyt - alt sammen indenfor den eksisterende bystruktur. De seneste eksempler herpå er f.eks. Idrætsparkens omdannelse samt bolig- og erhvervsbyggeri på Midtermolen og Kryolitgrunden.



Kortet herover fra 1903 viser, at der er sket en kraftig byudvikling på Østerbro. Store områder øst for Østerbrogade er bebygget, kasernerne er opført og byudviklingen er nået til Bryggervangen. Store voldområder er sløjfet, og langs kysten er sket store ændringer - således er Nordre Frihavn og Mellembassinnet anlagt, og opfyldningen af Nordhavnsområdet er påbegyndt. Endvidere er Østbanegade og jernbanen anlagt.

På kortet herunder fra 1915 ses, at der i perioden fra 1903 kun er sket en mindre byudvikling, bl.a. er Idrætsparken blevet anlagt. Ved havnen er sket store opfyldninger, og Redmolen og Orientbassinnet er anlagt.



Havnens udvikling

Allerede i 1778 blev et skibsværft med tilhørende bådhavn etableret i Svanemøllebugten. Den første gasværkshavn blev anlagt i 1875, og i 1877-78 blev Østre Gasværk opført med tilhørende kulhavn. I 1885-90 blev starten på Nordhavnsområdet anlagt med Nordbassinet og Redhavnen, og i forbindelse hermed blev Gittervej anlagt.

Søndre Frihavn blev anlagt 1891-94 efter et grundigt forarbejde. Gennem mange år havde tanken om en frihavn været fremsat. I forbindelse med at Tyskland havde udarbejdet et projekt til Kielerkanalen, frygtede man, at handel og transport mellem Østersøen og den store verden ville gå udenom Københavns Havn - til skade for både by og havn.

Københavns Havnevæsen, ved havnekaptajn F.W.Lüders, udarbejdede en redegørelse om mulighederne for at etablere en frihavn. Betænkningen forelå 1887, og den anbefalede en frihavn i havnevæsenets regi. En ny kommission foreslog området nord for Kastellet og anbefalede et industrielt indhold. Herefter blev der udskrevet en konkurrence, der blev vundet af Stadsingeniør Chr. Ambt. Endnu et præmieret projekt fik afgørende indflydelse på frihavnsens udformning. Det var indsendt af arkitekten Vilhelm Dahlerup, havnebygmester H.C.V.Møller og ingeniør Vilhelm Frideriksen. Dette projekt foreslog en langeliniekaj, adskilt fra frihavnen, og en skudehavn ved Kastellet.

På grundlag af ialt 6 præmierede forslag udarbejdede havnekaptajn Lüders og ingeniør Tegner et projekt, der blev vedtaget i en lov om anlæggelse af Frihavnen i 1891. Ved projekteringen blev det forlangt, at der skulle gives kompensation for nedlæggelsen af Strandpromenaden - og det resulterede i Langeliniepromenaden. I de følgende tre år blev det lavvandede område omdannet til en havn med vanddybder på 6-9 m.

Anlægget af Frihavnen blev ledet af havnebygmester H.C.V.Møller, der formåede at få tidens fremmeste arkitekter - Vilhelm Dahlerup, Erik

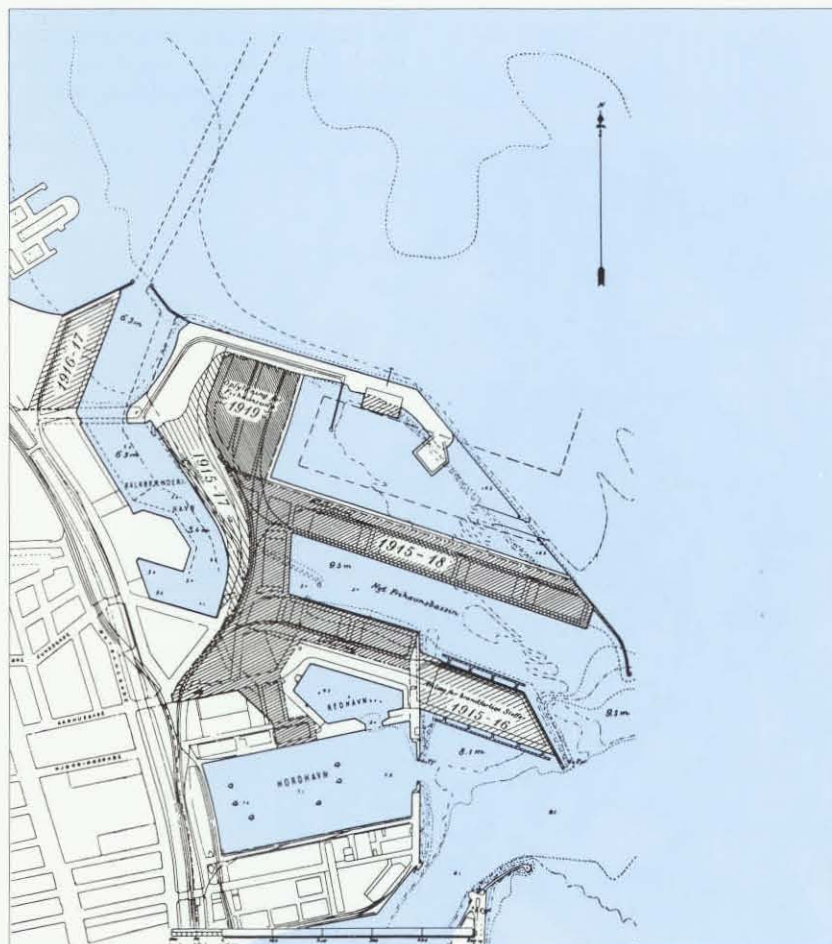
Schiødte og Fred. L. Levy - til at projekttere bygninger til frihavnen. Ved indvielsen bestod bebyggelsen af flere pakhuse samt en del bygninger til administration, herunder Toldkammerbygningen ved hovedindgangen.

Langelinie blev anløbssted for udenlandske skibe, og syd herfor blev anlagt en mindre lystbådhavn. Frihavnen blev forsynet med jernbane til færgeløjer og spor direkte til de større pakhuse m.v.

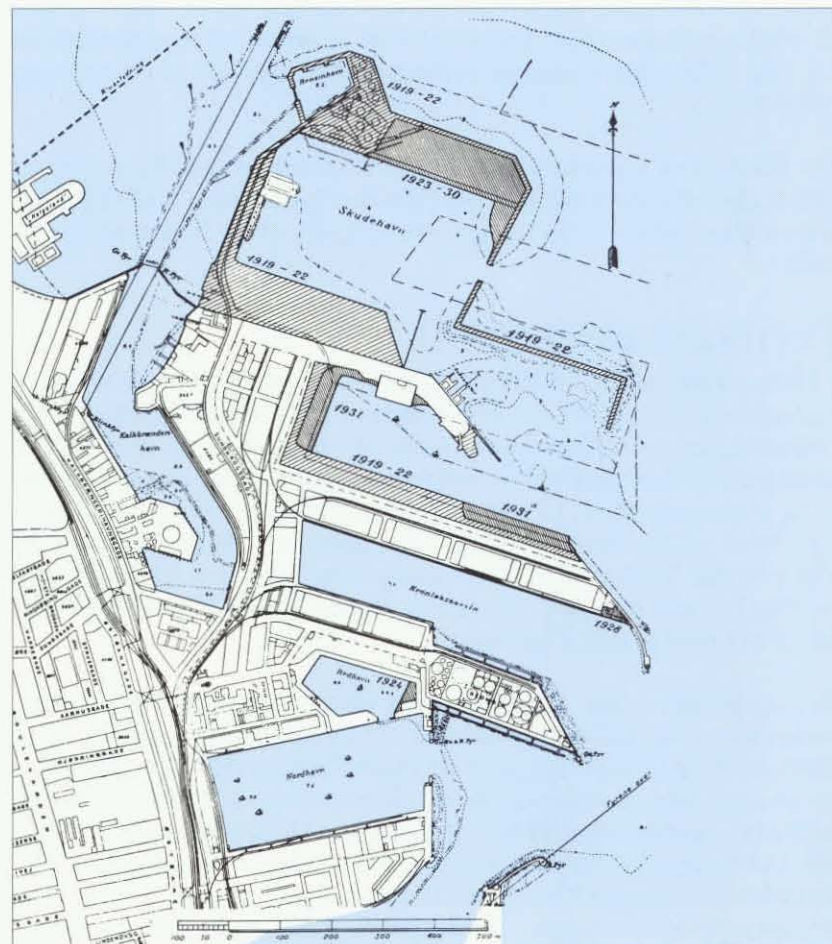
De første år var der ikke megen aktivitet på Frihavnen, men i slutningen af 1890'erne etablerede flere og flere industrivirksomheder sig i området, bl.a. Nordisk Fjer, Skandinavisk Kaffe- og Kakaokompagni m.v.

Presset på havnearealerne steg, og omkring 1910 var området fuldt udbygget. Verdenskrigen førte til et opsving i handel og industri, og i 1915 etableres Kronløbsbassinet nord for den ældre Redhavn.

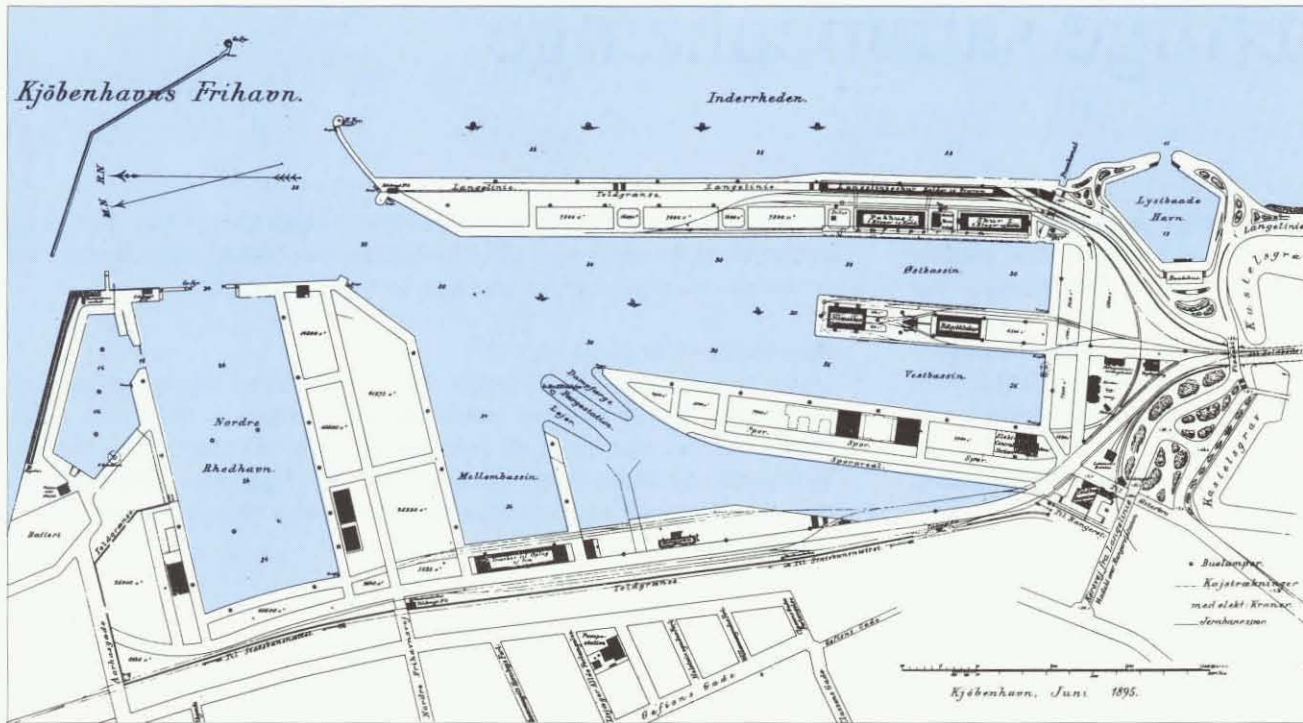
Årene efter den 1. verdenskrig var gode for Frihavnen, men i 1930'erne kom der nedgang i handel og skibstrafik. Efter 2. verdenskrig steg godsomsætningen atter, og Frihavnen blev igen udvidet med Sundmolens nordside. I 1960'erne og 70'erne fandt der store omlægninger sted i Frihavnen. Containertransport var blevet den nye måde at fragte gods på, og det krævede store, åbne bagarealer til oplagring. Østmolens pakhuse var blevet utidssvarende, og man ophørte med at bruge dem. I flere omgange blev toldgitteret flyttet mod nord, så store dele af Søndre Frihavn kom udenfor toldgrænsen. I 80'erne blev anlagt et nyt færgeløje til Dan-Link transport fra Helsingborg. Udviklingen mod containertransport som den dominerende trafik fortsætter. I takt hermed er havnefunktionerne flyttet mod nord, og det oprindelige frihavnsområde er frigivet til kontor- og boligformål.



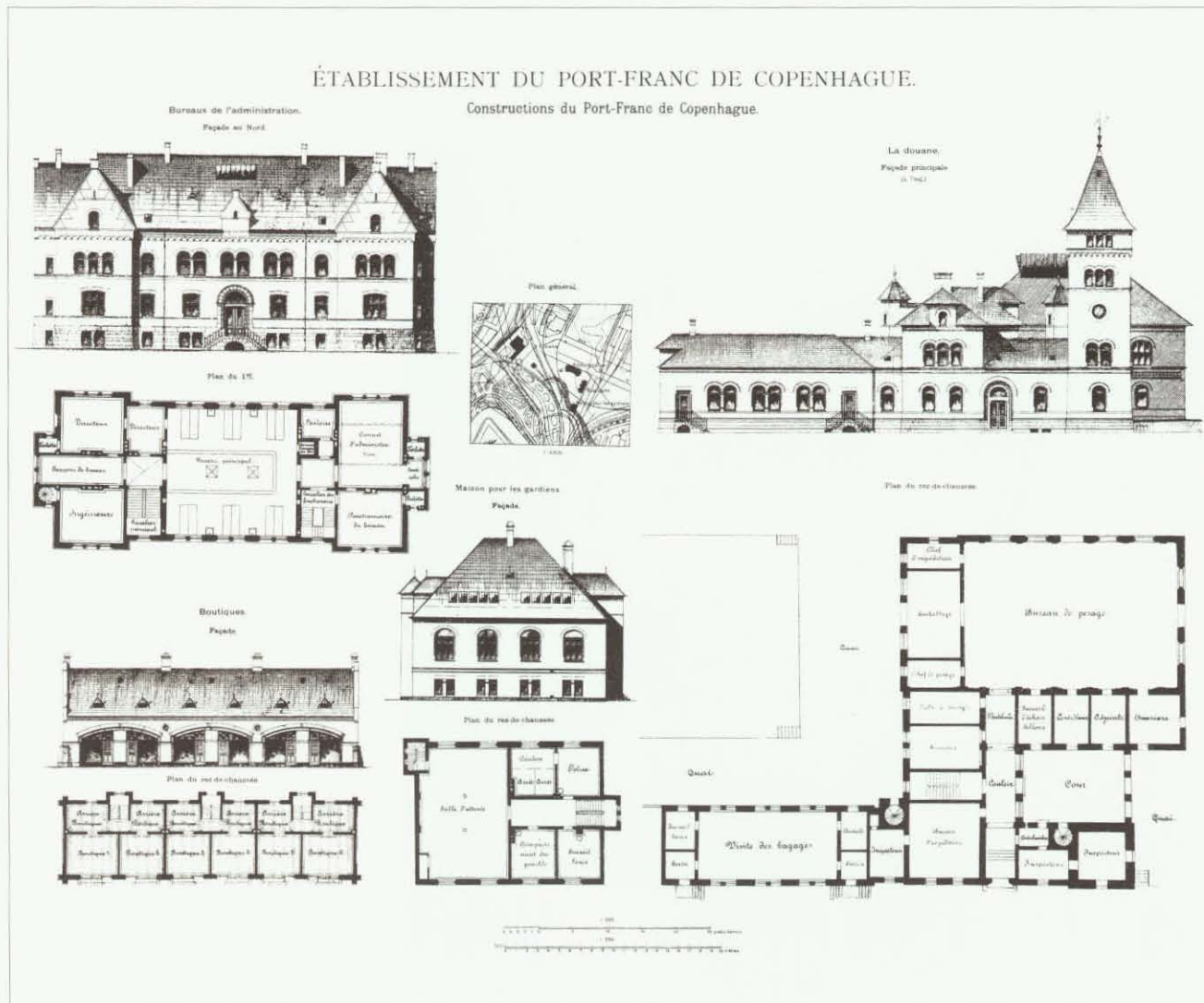
Frihavnsens og Nordhavnsens udbygning 1915-19.



Nordhavnsens udbygning 1919-33



Plan over Frihavnen 1895. Moler, veje og jernbanespor er anlagt, og bebyggelsen består af pakhuse og administrationsbygninger.



Denne side fra et præsentationshefte om Frihavnen fra 1884 viser de oprindelige administrations- og kontrolbygninger, alle tegnet af arkitekt Erik Schiødt. Øverst administrationsbygningen og Toldkammerbygningen. Nederst provianteringsboder og politivagten.

Bevaringsværdige sammenhænge

Østerbros historiske udvikling har skabt en række markante enkeltbygninger og bebyggelser, der sammen med grønne områder, veje, pladser og jernbanelinier danner den bymæssige struktur. Udviklingen har samtidig medført store strukturelle ændringer i bydelen - havnens udbygning har således sammen med etablering af jernbanelinierne medført, at hovedparten af bydelen har mistet tilknytningen til Øresund. En beskrivelse og vurdering af bystrukturens karakteristiske træk - de bevaringsmæssige sammenhænge - kan opdeles i tre kategorier: De dominerende træk, bebyggelsesmønstre og byarkitektoniske elementer.

Dominerende træk

Ved dominerende træk forstås de vigtigste strukturskabende elementer i bydelen, dvs. bebyggelser og byrum eller enkeltbygninger, der har stor oplevelsesmæssig betydning for hele bydelen. På Østerbro er bl.a. boligområdernes grænse mod havn og jernbane, Fælledparken samt karrébebyggelsen betydningsfulde bymæssige elementer. Hertil kommer de mange pladser og alléer, der er med til at give Østerbro en særlig karakter. Illustrationen nederst på siden viser en udpegning af de dominerende træk på Østerbro.

Bebyggelsesmønstre

Bebyggelsesmønstrene er afgrænsede områder i bygningsmassen, hvor bygninger, veje, pladser og grønne træk danner helhedsmønstre. Det er f.eks. offentlige institutioner som Øresundshospitalet, kaserne og Universitetsparken. Det er også områder med en særlig bebyggelses-karakter som Søndre Frihavn, byggeforeningshusene ved Kildevældsgade,

Lægeforeningens Boliger samt helstøbte villakvarterer som Ryvangskvarteret og Rosenvænget. På illustrationen øverst på modstående side er vist en oversigt over de udvalgte bebyggelsesmønstre.

Byarkitektoniske elementer

Under byarkitektoniske elementer er bl.a. beskrevet vigtige gadeforløb og pladser. Hertil kommer enkeltstående bymæssige træk som f.eks. mødet mellem vandfront og bebyggelse. Som eksempler kan nævnes Søfronten, Skudehavnen, Classensgade og Trianglen. Illustrationen nederst på modstående side viser en oversigt over de udvalgte byarkitektoniske elementer.



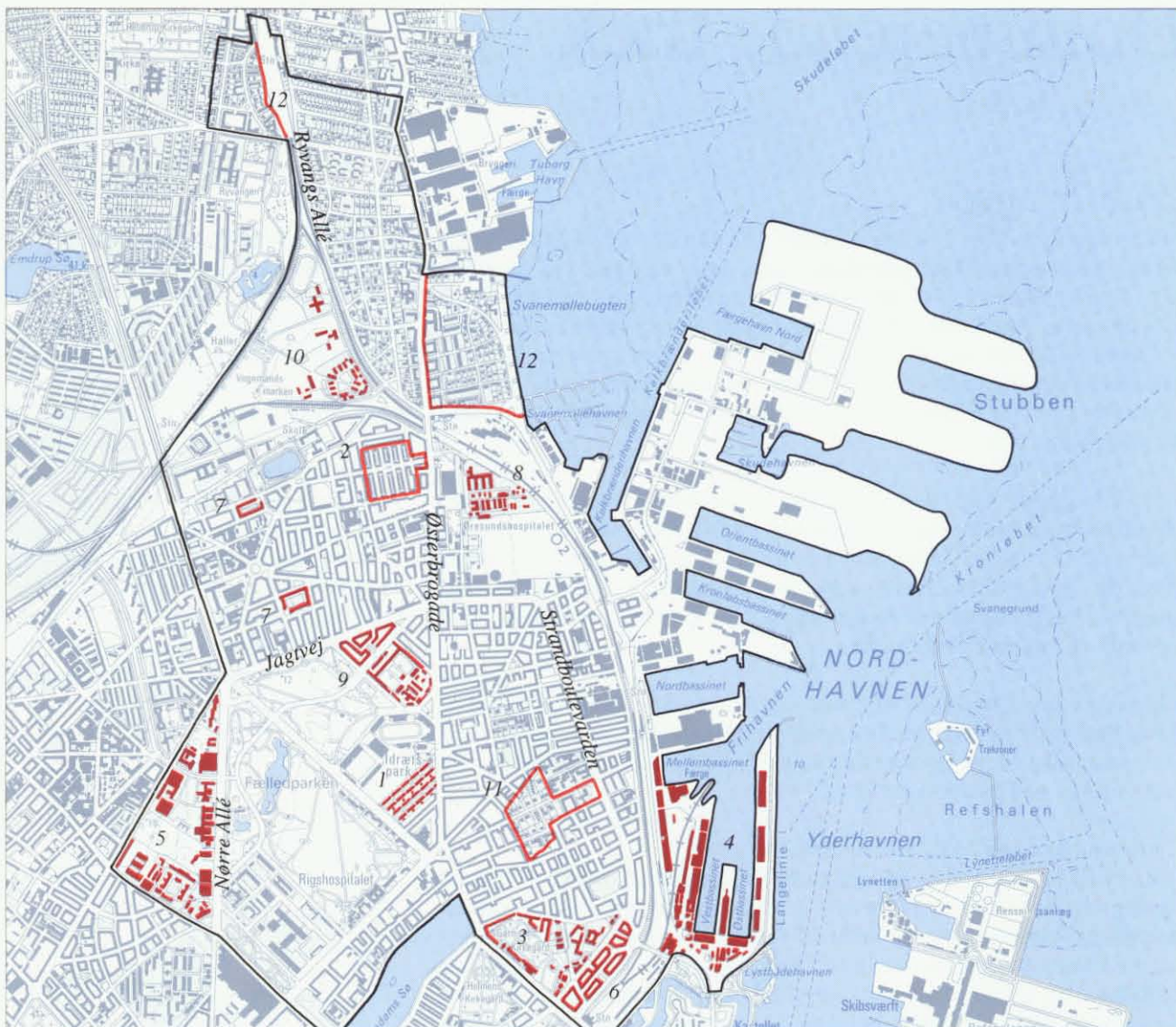
Dominerende træk, mål 1:30.000

1. Østerbrogade
2. Fælledparken
3. Østerbro og havnen
4. Østerbros alléer
5. Pladser og trafikknudepunkter
6. Østerbros karréstruktur

De dominerende træk beskrives på side 12-22

Bebyggelsesmønstre, mål 1:30.000

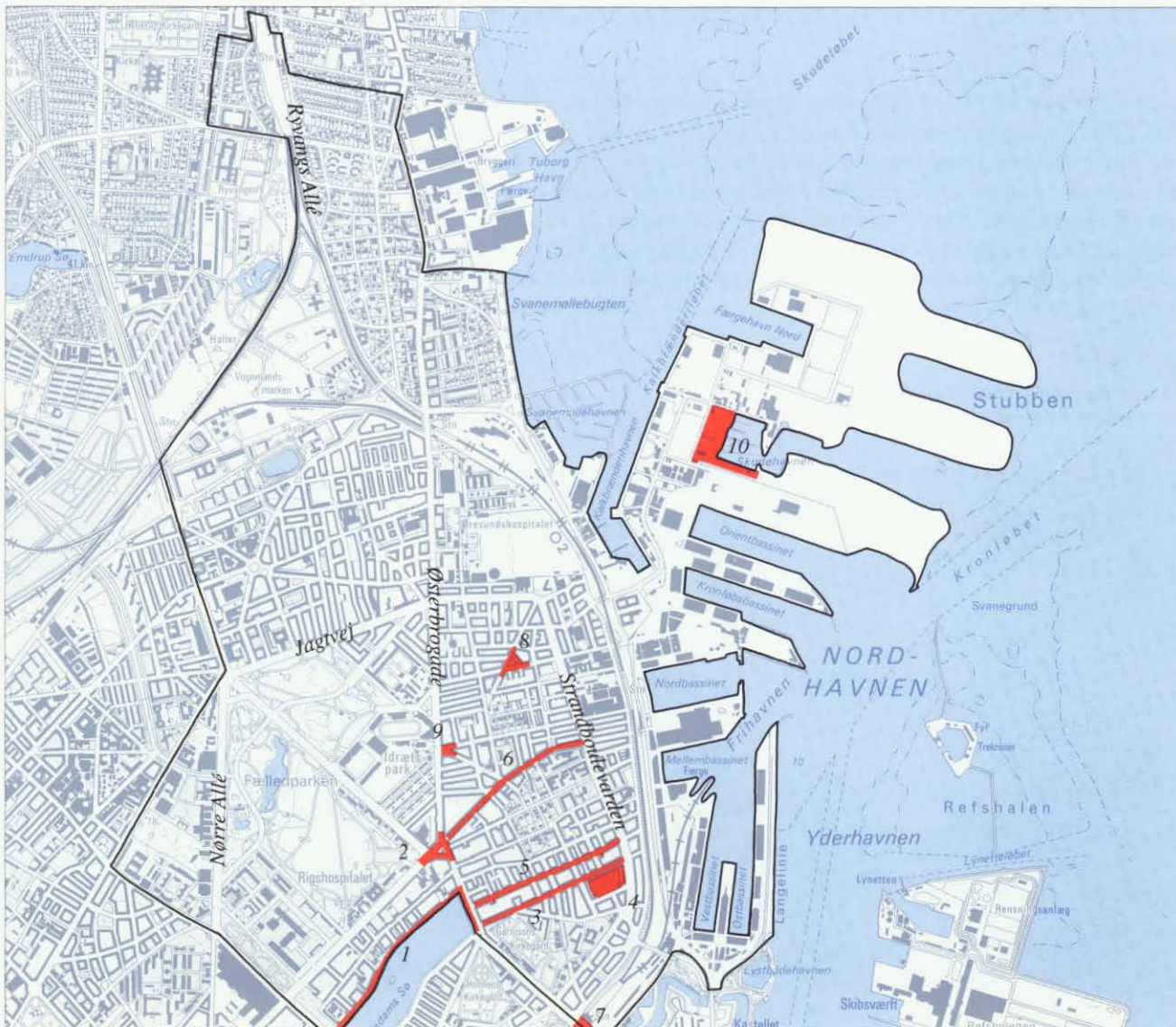
1. Lægforeningens Boliger
2. Kildevældskvarteret
3. Ambassadekvarteret
4. Sdr. Frihavn
5. Universitetsparken
6. Palæbebyggelsen
7. Solgården/Østergården
8. Øresundshospitalet
9. Området ved Østerbrogades Kaserne
10. Svanemøllens Kaserne
11. Rosenvængets villakvarter
12. Ryvangskvarteret



Bebyggelsesmønstrene beskrives på side 23-37

Byarkitektoniske elementer, mål 1:30.000

1. Søfronten
2. Trianglen
3. Classensgade
4. Classens Have
5. Willemoesgade
6. Nordre Frihavns-gade
7. Oslo Plads
8. Aarhus Plads
9. Skt. Jakobs Plads
10. Skudehavnen



De udvalgte byarkitektoniske elementer beskrives på side 38-46

Dominerende træk

Østerbrogade

Vejstrækningen Dag Hammerskjölds Allé-Østerbrogade-Strandvejen har siden København blev grundlagt været byens vigtigste vejforbindelse til Nordsjælland. I 1647 blev Østerport etableret, hvor nu Oslo Plads er beliggende. Søerne blev opdæmmede, og der blev etableret en dæmning - så vandet ikke løb ud i Øresund - og her blev vejen ført over. I 1700-tallet blev vejlinien brolagt, og i 1780'erne blev der plantet en dobbeltallé på strækningen fra Østerport til Sortedams Sø. Strækningen blev kaldt for Østerports Allé.

Selvom byggeriet var givet frit fra 1852, kom udbygningen sent igang. De første etageejendomme blev opført langs Østerbrogade ved Triangelen i starten af 1870'erne. Under udbygningen af Østerbro i perioden frem til 1920 fik vejstrækningen den karakter, vi kender i dag. Vejforløbet fungerer som gennemfartsvej, som hovedgade på Østerbro og som en af Københavns store indkøbsgader.

Vejlinien danner bydelens »rygrad« og er meget varieret på grund af forskellige gadebredder, pladsdannelser, retningsskift, bebyggelses- og beplantningskarakter og terrænforhold. Vejforløbet kan beskrives i tre strækninger med hver sin karakter:

1. Alléstrækningen - Dag Hammerskjölds Allé

Oslo Plads, der er anlagt på den tidligere Grønlands Bastion, danner adgangen til Østerbro fra Indre by. Fra Østerport Station falder terrænet mod nord. Starten af Dag Hammerskjölds Allé markeres bygningsmæssigt af Palæbebyggelsen imellem Østbanegade og Kristianiagade og landskabeligt af Østre Anlæg. Vejstrækningen er beplantet med en dobbeltallé. Mod vest findes høj randbebyggelse, og mod øst Garnisons Kirkegård med en åben, grøn strækning. Frem mod Lille Triangel skifter den østlige bebyggelse karakter fra enkeltliggende bygninger til tæt randbebyggelse.

2. Strækningen fra Lille Triangel ad Østerbrogade til Svanemøllen

Ved Lille Triangel starter Østerbrogade, og vejen skifter retning. Mod vest ligger Sortedams Sø afgrænset af allétræer, og fra vejen er der vide kig over søerne. Mod øst tegner den høje og massive randbebyggelse en klar og flot søfront. Vejstrækningen fra Sortedams Sø til Triangelen er meget bymæssig med tæt karrébebyggelse på begge sider. Ved Triangelen indgår vejforløbet i pladsdannelsen, der accentueres af »Suppeterrinen«. Der er udsigt til Fælledparkens indgang og på langs ad Blegdamsvej. På

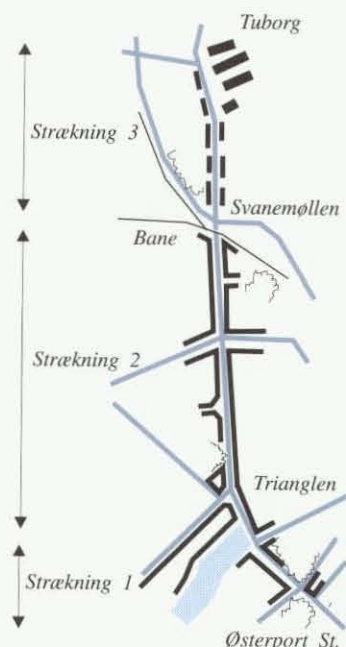
På Dag Hammerskjölds Allé er dobbeltalléen et markant byarkitektonisk træk.



strækningen fra Triangelen til Ll. Vibenshus Runddel fremstår den østlige vejside med høj karrébebyggelse, og den vestlige side har lavere, spredt bebyggelse med åbne og grønne træk ved Brumleby og Idrætsparken. Fra Ll. Vibenshus Runddel til Svanemøllen har vestsiden af vejen tæt karrébebyggelse, mens østsiden har en mere uegal bebyggelse.

3. Strækningen fra Svanemøllen ad Strandvejen til Gentofte Kommune

Fra Svanemøllebroen skifter vejstrækningen karakter fra at have en tæt, bymæssig bebyggelse til en mere åben, grøn karakter med lavere, spredt bebyggelse. Vejen har et svagt buet forløb, og på strækningen udfor Svanemøllebugten falder terrænet og stiger igen ved Tuborg. Etagehusbebyggelsen på begge sider af vejen fremstår som spredt randbebyggelse, der skærmer de bagved liggende villakvarterer. Tuborgs bebyggelse dominerer vejens østside. Kort før kommunegrænsen bliver bebyggelsen på vestsiden igen mere bymæssig, og får dermed bygningsmæssig sammenhæng med Hellerup-strøget.



Oslo Plads virker som overgangsled mellem Indre by og Østerbro. I baggrunden markerer palæbebyggelsen starten på Østerbro - og bydelens bebyggelseskarakter med kvalitetsbyggeri understreges.





Strækningen imellem Sortedam Sø og Trianglen er afgrænset af høj karrébebyggelse og fremtræder meget kompakt.



Trianglen er en af de mest karakterfulde pladser på Østerbro. Pladsen er på tre sider indrammet af bebyggelse. Fra Østerbrogade er der kig mod Fælledparkens indgang.



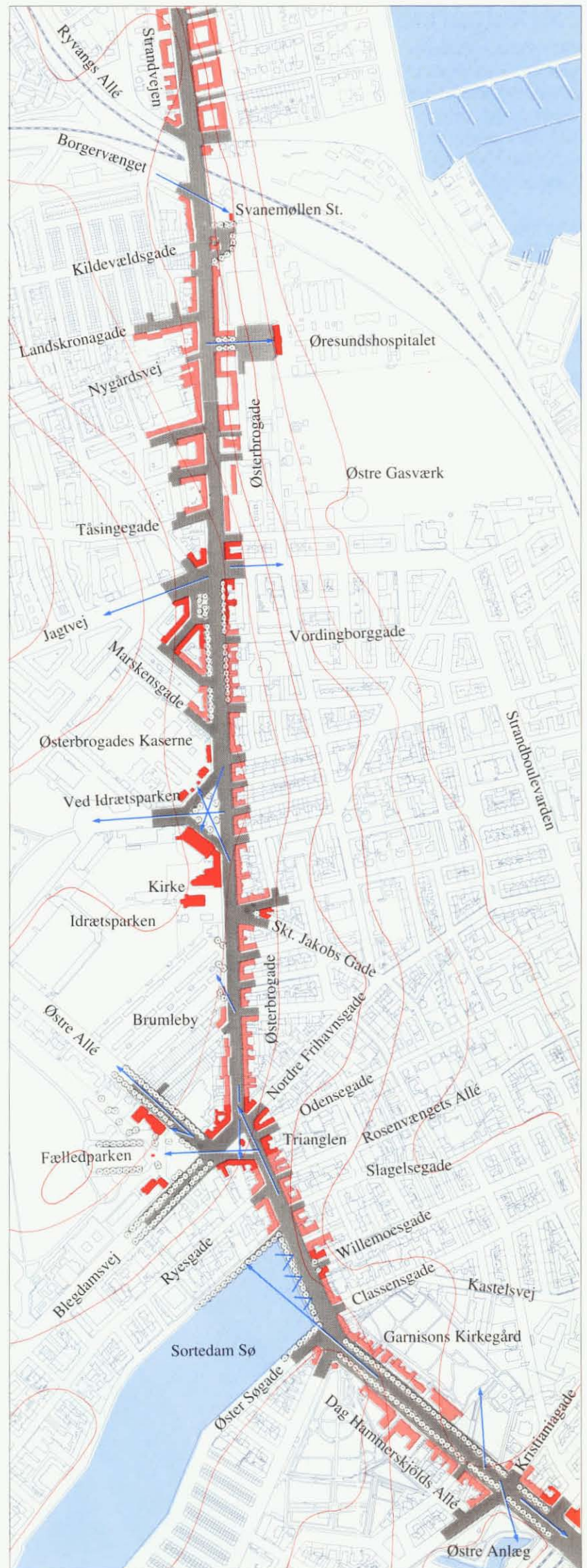
Strækningen nord for Trianglen har mod øst en kompakt karrébebyggelse - mod vest tilfører Brumleby og Idrætsparken grønne træk til gaden.



Syd for L. Vibenshus Runddel har Østerbrogade allétræer.



Strandvejen har en spredt randbebyggelse, der afgrænser de bagved liggende villakvarterer.



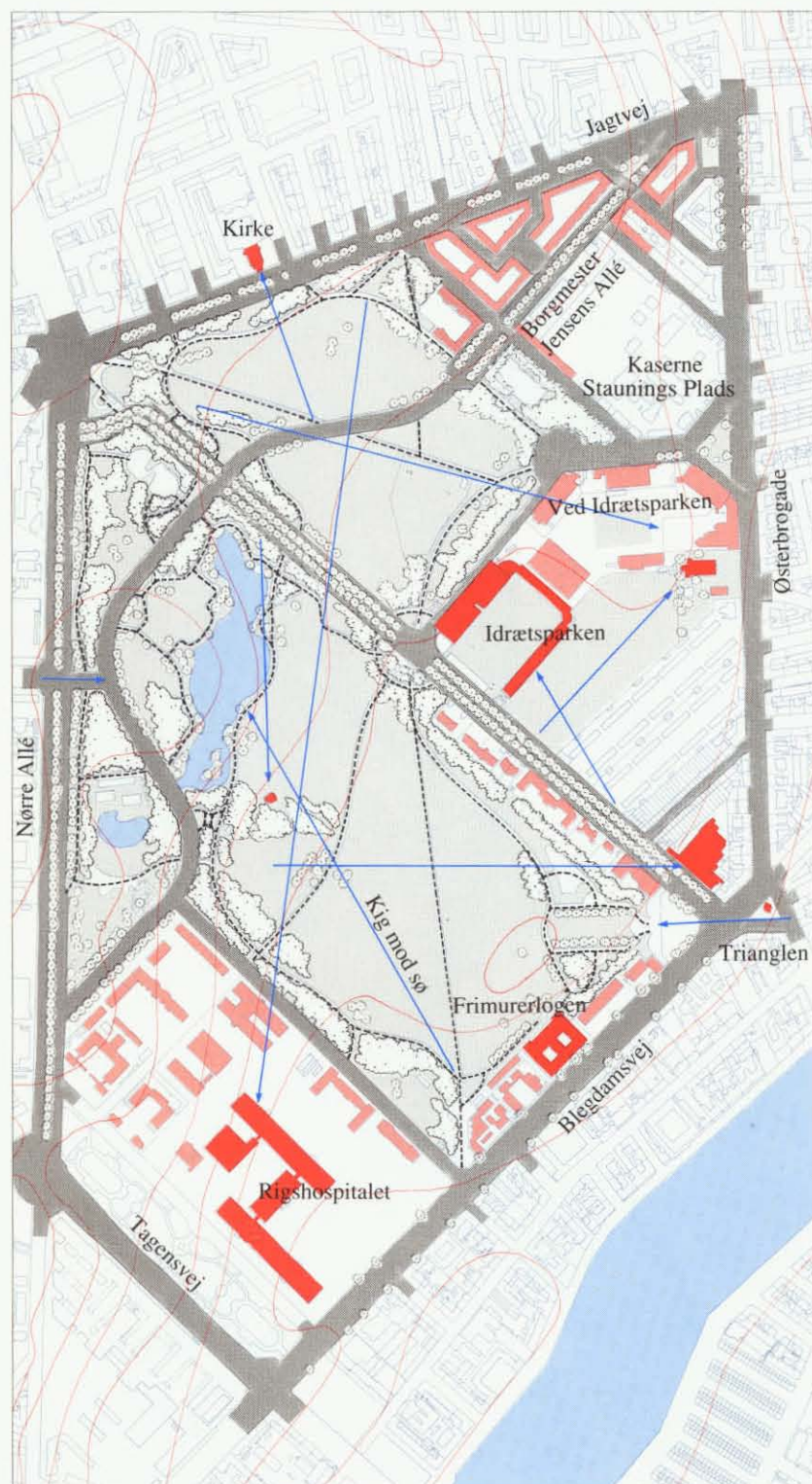
Østerbrogade, mål 1:10.000

Fælledparken

Københavns fælleder - Øster-, Nørre- og Blegdams Fælled - blev oprindeligt anvendt til kreaturgræsning. Efterhånden overgik arealerne til militært øvelsesterræn. De store veje, der opdeler fællederne, blev anlagt meget tidligt: Blegdamsvej blev anlagt sidst i 1600-tallet, Øster Allé blev anlagt 1750 og beplantet med træer flyttet fra »Krinsen« på Kongens Nytorv, og i 1768 blev Jagtvej forlænget fra Vibenshus Runddel til Ll. Vibenshus Runddel.

Omkring 1850 blev de første bebyggelser etableret på en del af fælledernes areal, startende med opførelse af Brumleby. I 1893 delte Københavns Kommune og staten fælledarealerne mellem sig, og umiddelbart herefter blev det besluttet at opføre Svanemøllens og Østerbrogades Kaserer. Fodboldklubben B 93 startede samme år med at benytte idrætsparkens nuværende areal til sportsformål.

Der var et stadigt pres for at bebygge området, og i 1905-08 blev Rigshospitalet opført. Københavns Kommune udskrev i 1908 en konkurrence om etablering af en park på fælledarealet, og den blev vundet af ingeniør O.K. Nobel og havearkitekt Edvard Glæsel. Realiseringen af l. præmieprojektet blev påbegyndt 1909.



Fælledparken, mål 1:10.000

I 1930 blev Genforeningsmonumentet afsløret, og på omtrent samme tidspunkt blev der opført randbebyggelse mod Blegdamsvej, bl.a. Frimurerlogen. Etagehusbebyggelsen omkring Borgmester Jensens Allé og Marskengade stod færdig omkring 1935, og i 1938 fik Idrætsparken sin store tribune. I 1956 blev Fælledparken fredet. Siden er Rigshospitalet udvidet i 1962.

Fælledparken er disponeret med store åbne græsflader. I randen af disse findes skovagtig beplantning, der danner en smuk indramning. På trods heraf er det kun få steder i parken, den nyere bebyggelse - Rigshospitalet og Idrætsparkens bygningsanlæg - ikke kan ses. Parken gennemskæres af den retliniede Øster Allé, der opdeler parken i Østre Fælled og Blegdams Fælled. Borgmester Jensens Allé, der strækker sig fra Nørre Allé til Ll. Vibenshus Runddel, er ligesom parkens stisystem smukt bevæget og levende udformet. I parken findes klassiske perspektiver med haveelementer som sø og pavillon. Fælledparkens hovedindgang med Genforeningsmonumentet er beliggende øst for Trianglen. Herudover er der indgange fra de omgivende veje, hvoraf indgangen fra Østerbrogade ved Staunings Plads er den mest markante.

Fælledparken fungerer som et åndehul for storbyen, og har parkfunktioner, der når langt udover det bydelsmæssige: Nationale sportsaktiviteter og politisk mødested for arbejderklassen den 1. maj.

Arkitekt, professor Ole Thomassen omtaler Fælledparken i en artikel i »Den gode by« fra 1981:

»Også vor egen forarmede hovedstad er beriget med rumlige symbolværdier af højst forskellig art, store og små, elskede og uundværlige. Amalienborg og Fælledparken er sådanne vidt forskellige symbolværdier.

Fælledparken er ikke kun en stor legeplads for boldglad ungdom og ikke kun en 1. majs festlige slagmark for arbejderklassens stridende fraktioner. Fælledparken er en bybygningshistorisk milepæl. Med anlægget af denne folkepark i 1909 satte byen endelig et punktum for brokvarterernes spekulationsbyggeri og indledte den eneste betydningsfulde reformperiode i Københavns Kommunes yngre bybygning.«



Fælled set mod Blegdamsvej



Det »klassiske« haverum med sø og pavillon



Parti ved søen med Rigshospitalet i baggrunden



Sti ved Frederik den V.'s Vej



Indgangsparti med Genforeningsmonumentet



Indgang ved Blegdamsvej



Sti ved Frimurerlogen



Luftfoto set fra nord

Østerbro og havnen

Østerbros kontakt til kysten findes i dag stort set kun ved Strandpromenaden. Store havne- og baneanlæg spærrer for bydelens kontakt til Øresund.

Oprindeligt forløb kystlinien, hvor nu Strandboulevarden er beliggende, således har f.eks. Rosenvænget gået helt ud til kysten. Ved de store opfyldninger i forbindelse med anlæg af Sønder Frihavn og Nordhavnen, ved etablering af nye store vejanlæg og toldgitter samt ved anlæg af jernbanedæmninger mistede Østerbro kontakten til kysten.

De virksomheder, der havde placeret sig langs kysten - Kalkbrænderierne, Kryolitfabrikken, Øster Gasværk m.v. havde alle bygget småhavne eller anløbssteder. I 1884 fik Københavns Havnevæsen godkendt en samlet havneplan. Anlæg af havneområdet blev påbegyndt i 1885 med etablering af Nordbassinet og Redhavnen, Sønder Frihavn blev anlagt få år senere, og havnevæsenet har fortsat sine opfyldninger og udbygning af Nordhavnen frem til i dag. Som kompensation for tabet af borgernes promenademulighed langs kysten, blev Langelinie placeret på Frihavens østlige nord-sydgående mole. Med promenaden placeret på taget af en række pakhuse blev der mulighed for udsigt til den arbejdende havn og ud over Øresund.

Forbindelsen mellem den sydlige bydel og havnen sker - udover Folke Bernadottes Allé - via 3 »pas«: Langeliniebroen (lukket april 1992), viadukten ved Aarhusgade og viadukten ved Vordingborggade. Endvidere findes en afspærret viadukt nær Nordhavn Station, udfor Nordre Frihavnsgade. Byområdet nord for Svanemøllen St. har adgang til havneområderne og kysten via Strandøre og Strandvænget.

Baneterrænet danner skel mellem to forskellige bystrukturer - boligbyen Østerbro med en homogen og tæt karrébebyggelse og havneområdernes spredte enkeltliggende bebyggelse, der spænder fra høje silokomplekser til beskedne lave erhvervsbygninger, og derved får stor variation i både form og volumen.

Kun fra enkelte gader på Østerbro fornemmes det, at der ligger både havn og kyst mod øst. I Aarhusgade, Viborggade og Nordre Frihavnsgade ses havnens siloer i silhouet, og ved Strandpromenaden ses mod syd havnen med Svanemølleværket som et markant fikspunkt. Toglejsende, der kører på den hævede grænse mellem by og havn, har derimod et større overblik - fra flere strækninger kan Nordbassin og Trekroner ses. Også havnens bebyggelse, herunder pakhuse på Langelinie og Silopakhuset samt Østerbros »bymur« langs Østbanegade kan iagttages. Fra havneområderne er der bl.a. ved Kalkbrænderiløbskaj og Redmolen udsigt ind mod Østerbro.



Sandkaj set fra S-toget



Kalkbrænderihavnen set fra Laustrupskaj



Aarhusgade, set mod havnen



Viadukt ved Aarhusgade, set fra havnen



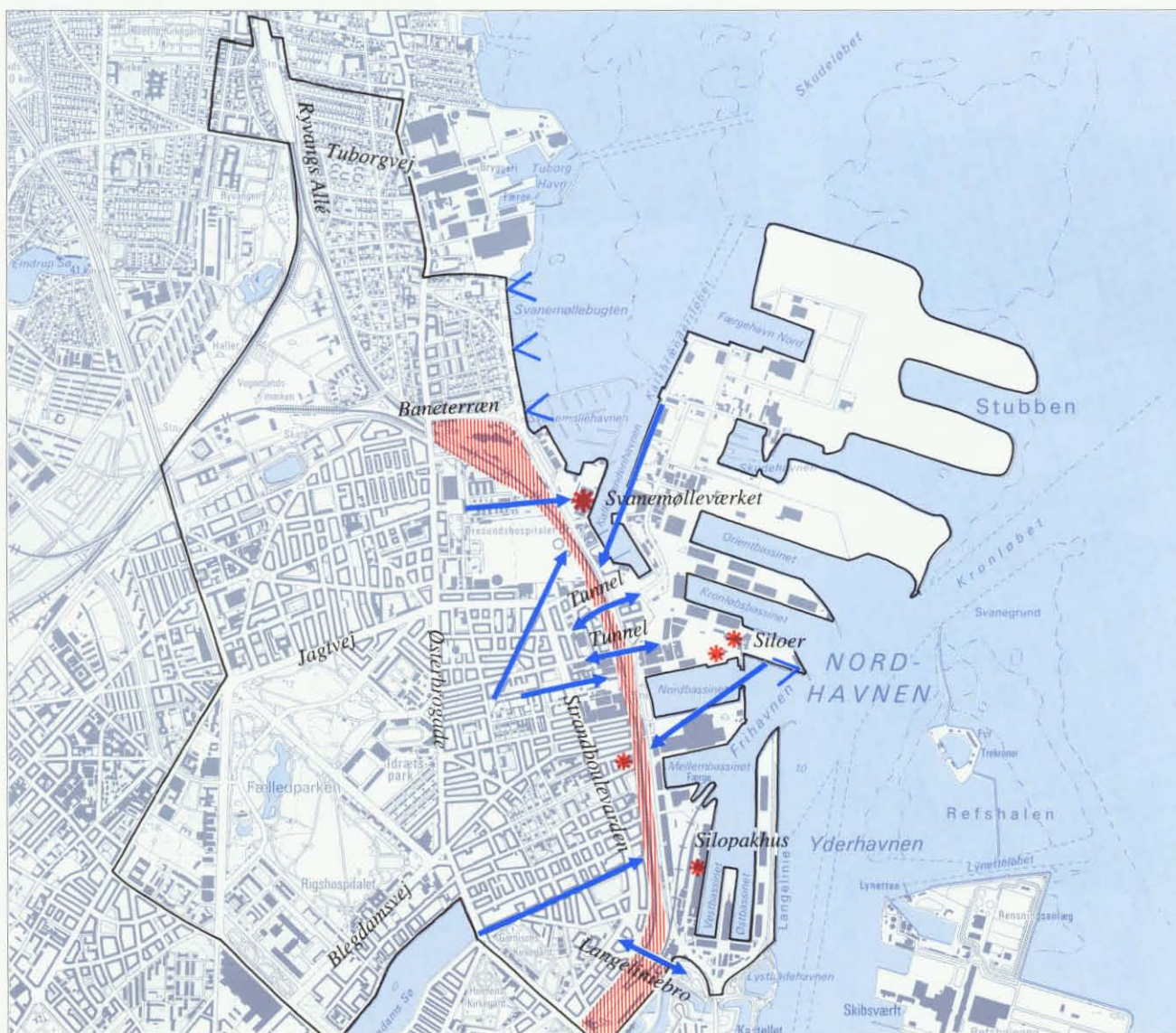
Frihavnen set fra Langeliniebroen



Luftfoto, set fra syd



Baneterrænet ved Nordhavn Station, set fra Domus Portus



Østerbro og havnen, mål 1:30.000



Viborggade set mod havnen

Østerbros alléer

De overordnede veje på Østerbro - Dag Hammerskjölds Allé-Østerbrogade-Strandvejen, Blegdamsvej, Jagtvej, Nørre Allé, Øster Allé, Strandboulevarden, Østbanegade og Ryvangs Allé - er alle beplantet med allétræer på kortere eller længere strækninger. Hertil kommer en række mindre veje, som f.eks. Willemoesgade, der ligeledes har smukke alléplantninger.

Allétræerne tilfører vejene og bymiljøet mange kvaliteter: De understreger vejenes forløb, danner veldefinerede vejrum, opdeler vejrum, så de ikke opleves så brede, og skaber et grønt og venligt miljø.

Som et eksempel på, hvilke kvaliteter alléplantninger kan tilføre bymiljøet, kan nævnes Dag Hammerskjölds Allé. Vejen er forsynet med dobbeltallé omkring fortovene. Alléen har et meget stort vejudlæg, og uden alléplantningen ville vejen virke alt for bred. Fodgængerne går i et beskyttet areal, adskilt af træerne fra den intense trafik.

Der kan også på Østerbro findes eksempler på, at træbeplantning er benyttet med mindre vellykkede resultater. Men som helhed tilfører alléerne - ved deres antal og udstrækning - Østerbro en særlig grøn karakter.



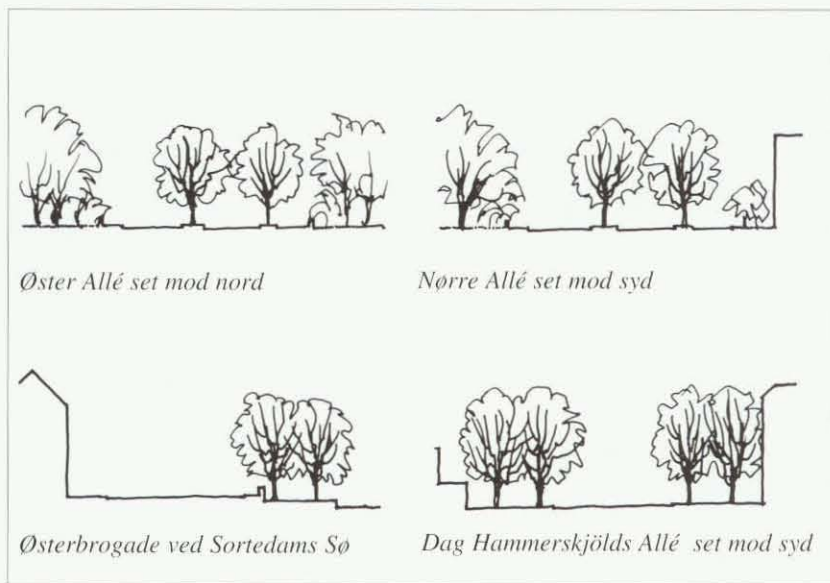
Søfronten mod Østerbrogade bliver understreget af den præcise alléplantning og kampestensmuren, der afgrænser det forsænkede fodgængerniveau.



Dag Hammerskjölds Allé har en meget stor vejbredde. Vejen opleves dog ikke så bred på grund af alléernes indramning af fortovene.



Østerbros alléer, mål 1:50.000



Principsnit i alléer



Nørre Allé har et meget lige forløb, der understreges af beplantningen. Kørebaneerne er opdelt af en beplantet midterrabat. Vejens beplantning formidler overgangen fra Fælledparken til Universitetsparken.



Øster Allé er den historiske vejforbindelse fra Trianglen til Lyngbyvej. Vejtracéet gennem Fælledparken har et præcist og lige forløb med høje allétræer og græsrabatter.



Blegdamsvejs meget brede og forbløste vejrum mildnes noget af alléplantningen.



Ryvangs Allé har et buet forløb, der på en smuk måde understreges og afgrænses af alléen mod jernbanen.



Jagtvej er opdelt af en midterrabat med høje træerækker.



Strandpromenadens præcise allé understreger mødet med kysten



Østbanegade danner sammen med jernbanen en grænse mod havnen. Alléen understreger vejens forløb og afgrænser vejrummet.

Pladser og trafikknudepunkter

På ældre kort over København, ses det tydeligt at Jagtvej, Øster Allé og Østerbrogade danner en trekantet figur. Det markante vej mønster opstod midt i 1700-tallet ved anlæg af Øster Allé og ved anlæg af Jagtvej fra Falkonérgården frem til krydset med Østerbrogade. Derved opstod de trafikale knudepunkter vi kender i dag: Trianglen, Vibenshus Runddel og Ll. Vibenshus Runddel.

Da Østerbro blev bebygget, skiftede knudepunkterne karakter fra egentlige vejkryds til bymæssige pladser, og i forbindelse med bydelens udbygning kom der flere pladser til. Pladserne er meget karakteristiske for Østerbro, idet de knytter sig til og varierer de to overordnede vejstrækninger - Dag Hammerskjølds Allé-Østerbrogade-Strandvejen og Nørre Allé-Lyngbyvej. Samtidig markerer pladserne i flere tilfælde skift i bebyggelsesmønstre og grænser imellem bydelens kvarterer. Pladserne har varierende bymæssige og rumlige kvaliteter og er præget af intens trafik.

I afsnittet om byarkitektoniske elementer side 38-47 fortælles detaljeret om Trianglen og Oslo Plads.



Østerbros pladser, mål 1:50.000



Oslo Plads markerer overgangen fra Indre by til Østerbro. Pladsen er domineret af trafikfunktioner - station, busholdepladser og gennemkørende trafik. Der er udsyn over banen og mod Østre Anlæg, Esplanaden, Kastellet og Nyboder.



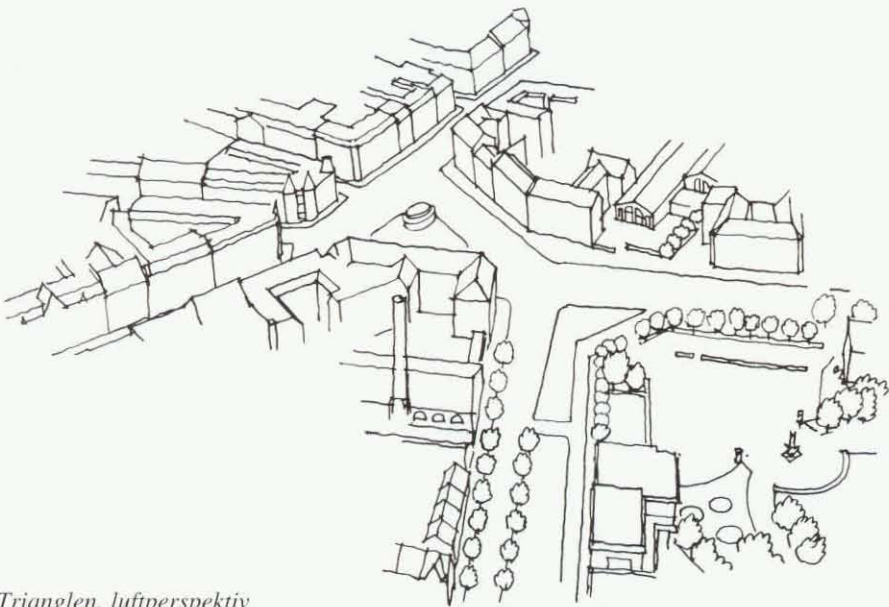
Trianglen er en meget bymæssig plads med et markant midtpunkt: »Suppeterrinen«, opført 1908 med P.V. Jensen Klint som arkitekt.



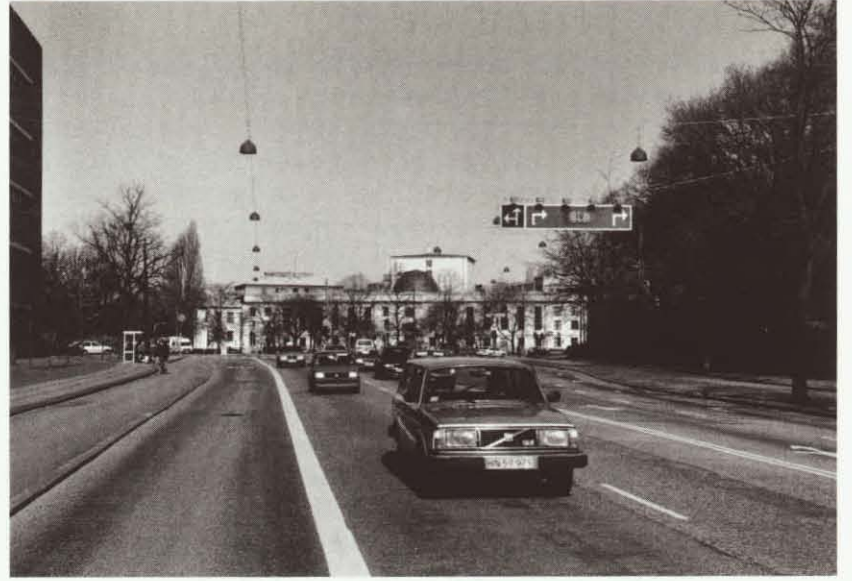
Ll. Vibenshus Runddel er en rektangulær plads, der udpræget fungerer som trafikknudepunkt. På pladsens sydvestlige del findes et lille grønt anlæg. De høje bygninger, der afgrænser pladsen, har en vis portvirkning.



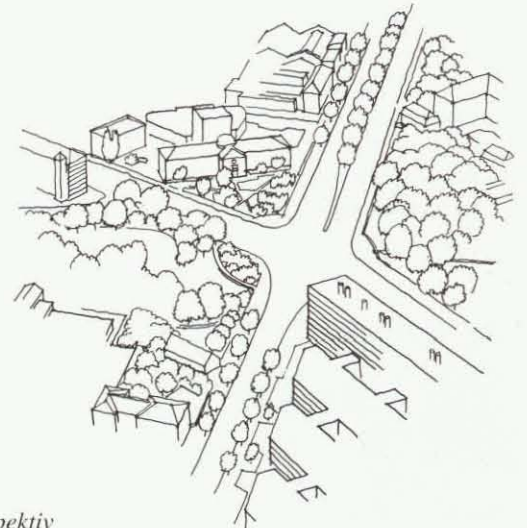
Svanemøllebroen er bindeleddet imellem bydelens nordlige villaområder og det tætte Østerbro.



Triangelen, luftperspektiv



Fredrik Bajers Plads er en trafikplads beliggende i grønne omgivelser. Det er især Fælledparken, men også haven nord for De Gamles By, der skaber den grønne karakter. Set fra syd danner Universitetsbiblioteket fikspunkt på pladsen.



Fredrik Bajers Plads, luftperspektiv



Vibenshus Runddel har fungeret som trafikknudepunkt i flere hundrede år, og har oprindeligt været bomsted. En flig af Fælledparken når helt ud til pladsen. Bygningerne, der omgiver runddelen, fremtræder uden sammenhæng med selve runddelen, og hører mere sammen med de omgivende områder.



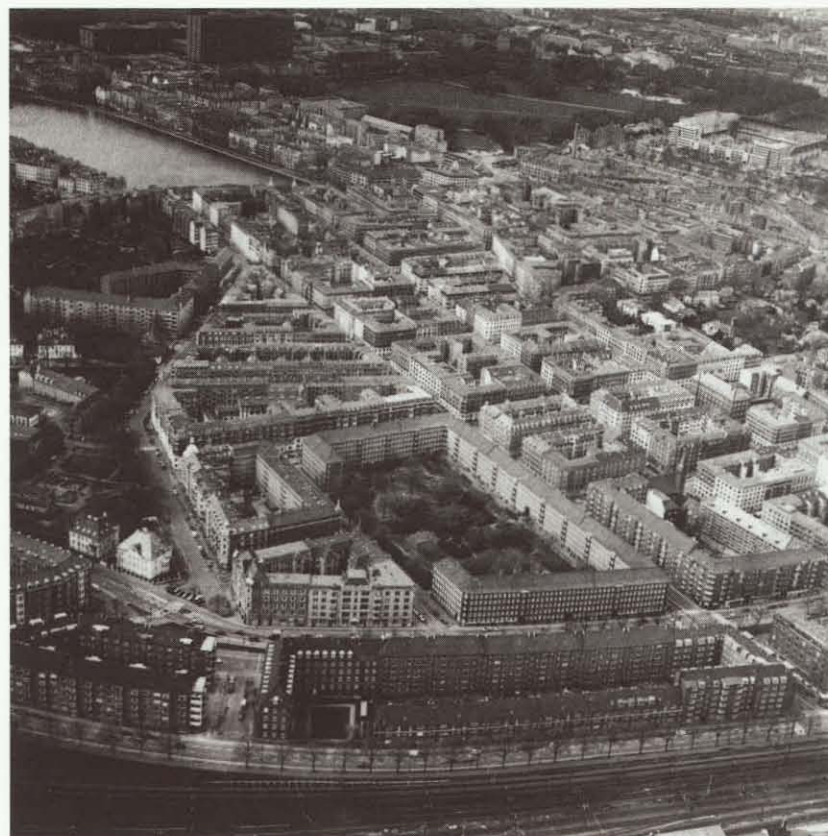
Hans Knudsens Plads markerer overgangen imellem det tætte Østerbro og det mere åbent bebyggede Emdrup og Bispebjerg. Bebyggelsen er uden særlige rumlige kvaliteter.

Østerbros karréstruktur

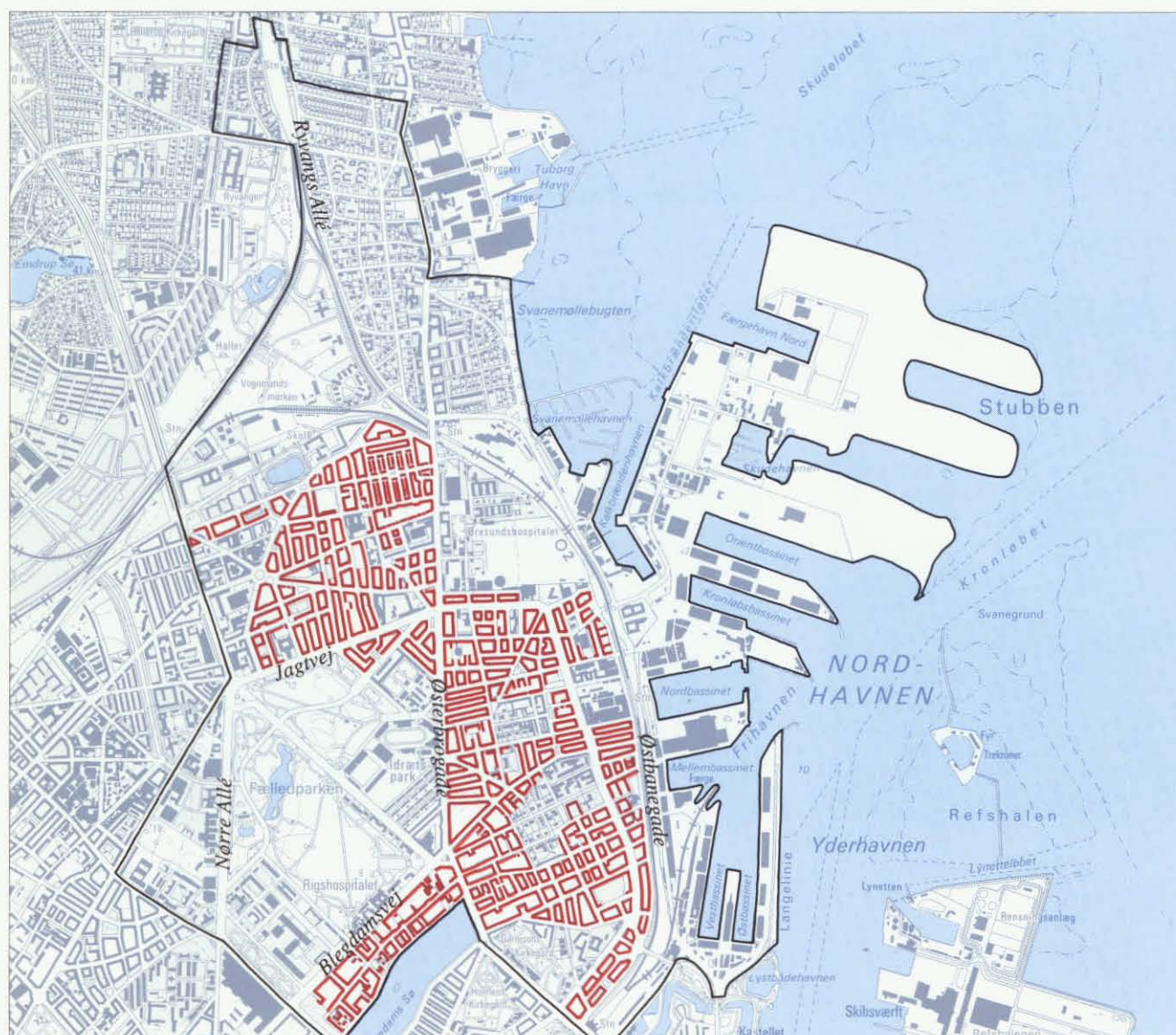
Store dele af Østerbros bebyggelse består af karrébebyggelse i 4-5 etager. Udbygningen af området imellem Østerbrogade og Østbanegade foregik fra ca. 1860-1940, og på Bryggervangen - området imellem Østerbrogade og Lyngbyvej - blev udbygningen påbegyndt omkring århundredskiftet. Østerbro er udbygget senere end de øvrige brokvarterer, og karrébebyggelsen er anderledes udformet - grundene er generelt ikke så hårdt udnyttede. Det skyldes bl.a. bygningsloven af 1889, der krævede bredere gader og forbød korridorlejligheder. Samtidig blev lejlighederne større, da bygherrerne så en fordel i at udleje store lejligheder til det velhavende borgerskab med stabile indkomster.

Østerbros karrébebyggelse er generelt af høj standard, og udover variation i de enkelte bygninger er der også stor variation i karréernes udformning. I den ældste og sydlige del er karréerne tættere bebygget end i den nyere, nordlige del. Ved Østbanegade findes karréer udformet som palæbebyggelse, ved Classensgade bebyggelsen Classens Have, der er opført som storkarré omkransende en offentlig park. Flere steder, især i den sydlige del, har karréerne fået en langstrakte form for at undgå baghusbebyggelse. I karréerne findes der flere steder u-formede bygninger med smukke gårdrum orienteret mod gaden, de såkaldte »Cul de sac« (blindgyde). Baggrunden for denne særlige udformning var økonomiske hensyn, idet der kunne etableres flere lejligheder mod gaden. På Østerbro er princippet videreført i palæprægede bygninger for at skabe pompøse adgangsforhold. I Bryggervangen, er der på grund af vejstrukturen mange irregulære karréer og karréer med spidse hjørner. I de kompakte sydlige områder med karrébebyggelse ligger enkelte lavt bebyggede områder - Rosenvænget og Ambassadekvarteret - der fungerer som »grønne oaser« i bykvarterene.

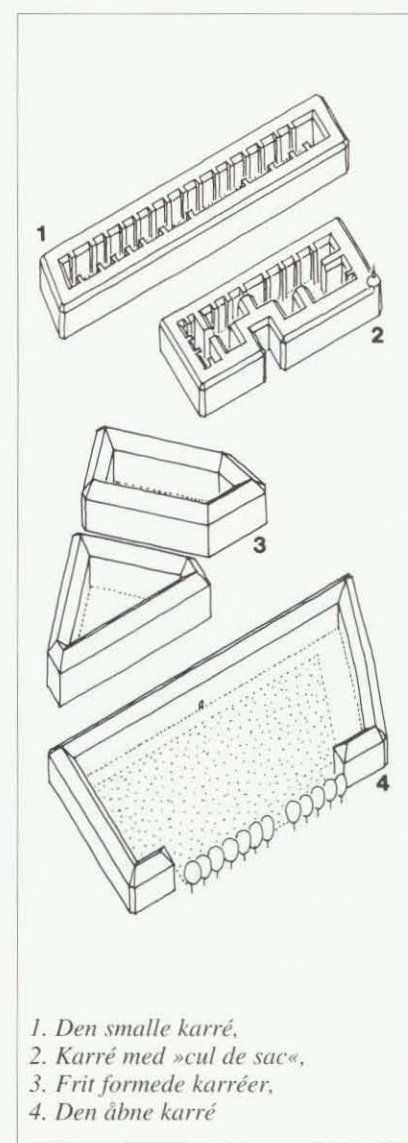
På trods af en relativ ens gadebredde og også ens bebyggelsesvolumen i områder præget af karrébebyggelse, skaber bl.a. de mange alléer og pladser variation i gadebilledet.



Luftfoto, set mod nordvest



Østerbros karrébebyggelse, mål 1:30.000



1. Den smalle karré,
2. Karré med »cul de sac«,
3. Frit formede karréer,
4. Den åbne karré

Karrétyper

Bebyggelsesmønstre

Lægeforeningens Boliger

Midt i 1800-tallet opstod over det meste af Europa de første tanker om sundere boliger for mindrebemidlede, og de første mønsterboliger for arbejdere blev opført i England og Frankrig. På baggrund heraf, og tilskyndet af koleraepidemien i 1853, opstod der også herhjemme en interesse for at bygge sundere boliger til arbejderbefolkningen.

Som en reaktion på koleraepidemien, og som et alternativ til de overfyldte karrébebyggelser i den indre by, opførte Lægeforeningen i 1854-56 den første etape af Lægeforeningens Boliger (Brumleby) med M.G. Bindesbøll som arkitekt.

Bebyggelsen brød afgørende med det traditionelle karrémønster: Boligstokke i 2 etager, orienteret efter solen og med lys og luft imellem husene. Toiletter, bad og vaskerum blev placeret i lave servicebygninger imellem stokkene og langs grundafgrænsningen.

I 1866-72 blev den nordlige del opført med Vilh. Klein som arkitekt, og med meget få ændringer i forhold til Bindesbøll's 1. etape. Til bebyggelsen blev senere opført et børneasyl, samlingsstal, brugsforening og bibliotek.

Bebyggelsen har indkørsel både fra Østerbrogade og fra Øster Allé, og er organiseret med fire rækker af boligstokke, der to og to er placeret omkring fælles grønninger. Grønningerne er beplantet med gamle, høje træer, der skaber en næsten alléagtig virkning. Enkelte grønninger er endvidere hækomkransede. Husene har små haver, orienteret mod grønningen. Nord og syd for de parvise boligstokke er placeret veje og servicebygninger. Husrækkerne er opdelt i 4 til 5 boligstokke med små, forskudte slipper, markeret af bebyggelsens gavle. Bebyggelsen tegner sig markant mod Østerbrogade, både på grund af den lave bygningshøjde og den grønne karakter, men tillige på grund af bebyggelsens skæve vinkel mod Østerbrogade. Her ligger også den tidligere brugsforening og børneasylet, der nu er børnehave.

I 1991 blev påbegyndt en omfattende modernisering af Brumleby, der bl.a. medfører færre lejemaal. Lejlighederne forsynes med wc, bad og fjernvarme. Projektet, der ventes afsluttet midt i 90'erne, er udarbejdet af arkitekt Gehrtd Bornebusch.

Brumleby står som et af hovedmonumenterne i udviklingen af det tætte, lave boligbyggeri - fra Nyboder over Brumleby og Bakkehusene til det bedste nutidige, tæt-lave boligbyggeri.



Luftfoto, set mod nordvest



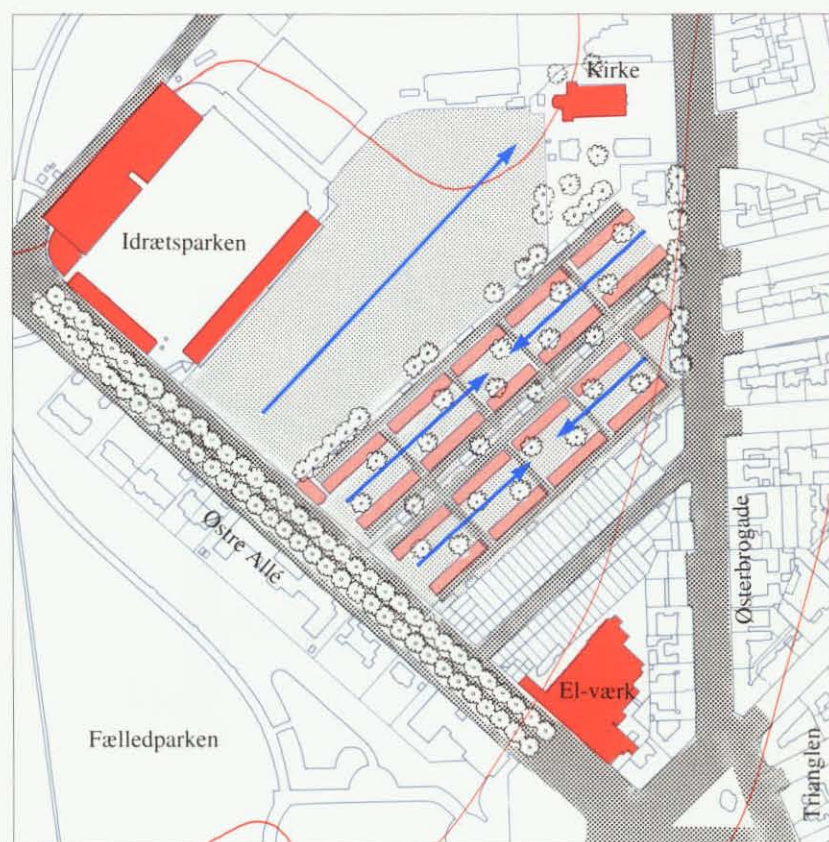
Adgangsvej set mod Øster Allé



Grønning set mod Øster Allé



Slippe imellem boligstokke



Lægeforeningens Boliger, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000

Kildevældskvarteret

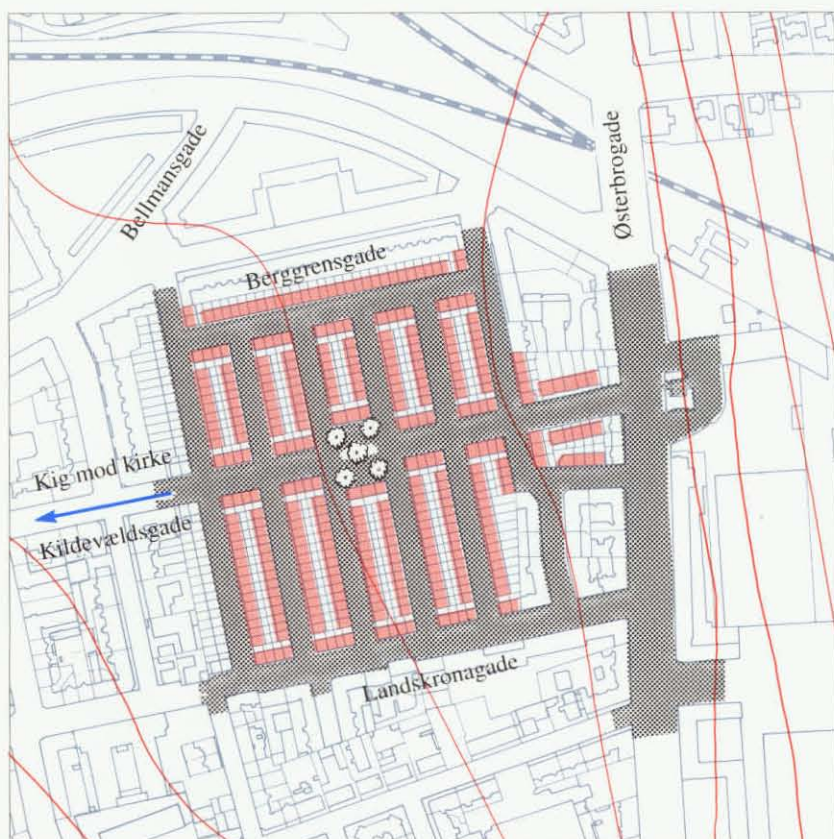
Byggeföreningsbebyggelsen ved Kildevældsgade, der ligger umiddelbart vest for Svanemøllen Station, rummer ca. 400 byggeföreningshuse. Bebyggelsen blev opført i perioden 1892-1903 af Arbejdernes Byggeförening, stiftet af arbejdere hos Burmeister & Wain, og med Frederik Böttger som arkitekt.

Foreningen blev stiftet få år efter opførelsen af Lægforeningens boliger, og med det samme idégrundlag - at forbedre arbejderbefolkningens boligforhold ved at etablere velfungerende, billige huse med gode hygiejniske forhold. Oprindeligt rummede husene 2 eller 3 lejligheder - i dag er de ofte slået sammen til én bolig. Flere hjørnehuse var indrettet med små dagligvarebutikker - i dag er butikkerne indrettet til bolig- eller kontorformål. Foruden Kildevældsbebyggelsen har Arbejdernes Byggeförening bl.a. opført byggeföreningshuse i Sverrigsgade på Amager og »Kartoffelrækkerne« ved Øster Farimagsgade.

Bygningerne er i 2½ etage og opført i gule sten med røde murstensbånd og skifertag. Husene er stærkt patinerede. Bebyggelsen er placeret omkring lange, lige nord-syd og øst-vest orienterede gader. Ved Kildevældsgade, der er bebyggelsens hovedgade, er etableret et torv med en mindre, indhegnet grøn plads - her er opstillet en mindesøjle for to af foreningens stiftere. Torvets træer er med til at markere pladsdannelsen. Fra torvet er der mod vest et markant kig til Kildevælds Kirke.

Bygningerne langs de nord-syd gående gader er forsynede med smalle forhaver, og gaderne får derved en grøn karakter. Desværre fremtræder forhaverne i dag med mange forskellige hegn og plankeværker.

Kildevældskvarteret danner med sin beskedne skala en by i byen, en karakter der yderligere forstærkes af kontrasten imellem den lave bebyggelse og den tilgrænsende 5-etagers bebyggelse.



Kildevældskvarteret, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Luftfoto, set mod syd



Weysesgade set mod nord



Niels W. Gades Gade, set fra Kildevældsgade



Kildevældsgade set mod vest

Ambassadekvarteret

Ambassadekvarteret afgrænses af Dag Hammerskjølds Allé, Classensgade/Kastelsvej og Kristianiagade. Kvarteret rummer en sammenhængende etageboligbebyggelse på hjørnet af Dag Hammerskjølds Allé og Classensgade, Garnisons Kirkegård med tilhørende kapel, Blindeinstituttet, Døveinstituttet, Unitarernes Hus samt en række ambassader, bl.a. den Russiske, Amerikanske, Britiske og Australiske Ambassade.

Garnisons Kirkegård blev anlagt i 1671 på terrænet udenfor voldene. Området lå inden for demarkationslinien, og der måtte derfor ikke opføres grundmurede bygninger. Til trods herfor fik Døvstummeinstituttet lov til at opføre en permanent bygning i 1839, og første del af Blindeinstituttet blev opført i 1858 med Ferdinand Meldahl som arkitekt. I 1867 blev den sidste demarkationslinie ophævet, og Kristianiagade blev anlagt. I områdets sydlige del kan der i matrikelskellene findes spor af glacisarealets afgrænsning. Sidst i 1800-tallet blev - for fabrikanter, storkøbmænd m.v. - opført en række store villaer, tegnet af tidens kendte arkitekter - Andreas Clemmensen, Kristian Varming, Carl Brummer og Vilh. Dahlerup. Villaerne benyttes hovedsageligt til ambassader i dag.

Indtil sidst i 1920'erne var bebyggelsen omkring kirkegården reguleret af en servitut, der foreskrev en max. højde på tre etager. Senere blev der i det nordvestlige område imellem kirkegården og Kastelsvej opført boligejendomme i 5 etager.

Der har flere gange været planer om at føre veje igennem området, bl.a. for at forbinde Langeliniebroen med Livjærggade. Til forskel fra de omliggende, tæt bebyggede karréer, fremtræder Ambassadekvarteret overvejende med markante, fritliggende enkeltbygninger, der er med til at fremhæve det grønne præg, som Garnisons Kirkegård og anlægget omkring Døveinstituttet og Blindeinstituttet tilfører kvarteret.



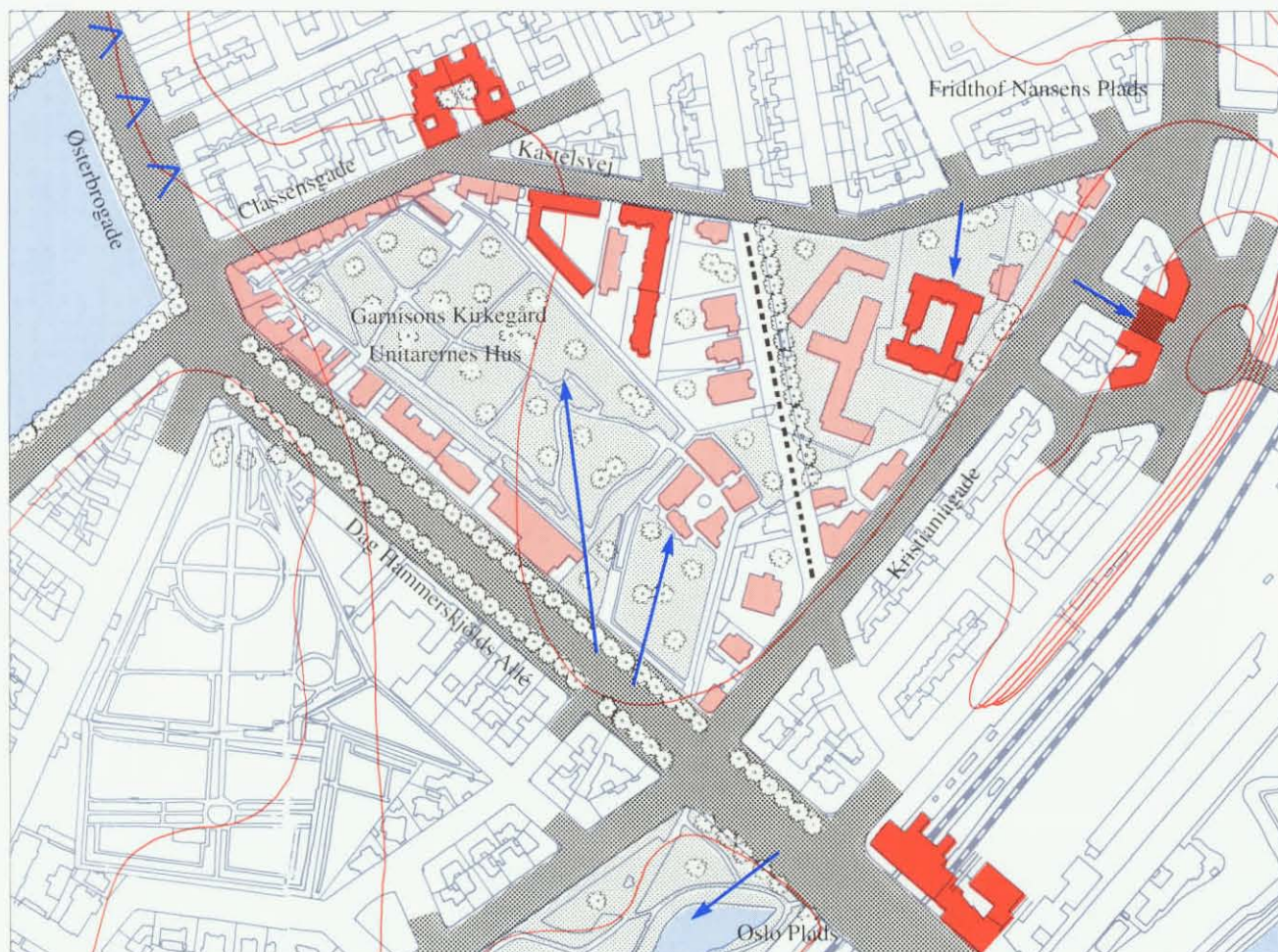
Ambassader i Kristianiagade



Dag Hammerskjølds Allé set mod syd



Den Engelske Ambassade



Ambassadekvarteret, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Blindeinstituttet

Søndre Frihavn

Som omtalt i afsnittet om Havnens udbygning var anlæggelsen af Søndre Frihavn 1891-94 et imponerende ingeniør- og entreprenørarbejde. Også bygningerne på Søndre Frihavn er et resultat af et dygtigt og epokegørende arkitekt- og ingeniørarbejde. Bebyggelsen på Søndre Frihavn udviser store variationer i skala - fra meget små kontorbygninger i énfamiliehusstørrelse, over store pakhuse til domkirkelignende silopakuse.

Bebyggelsesmæssigt rummer Søndre Frihavn tre områder med forskellig bebyggelseskarakter: Bebyggelsen langs med Hovedvej, bebyggelsen langs Dampfærgevej/Gittervej og bebyggelsen langs Langelinie. Bebyggelsen kan naturligt opdeles i tre forskellige typer: Pakhuse, kontor- og kontrolhuse samt industribyggeri.

Bebyggelsen langs Hovedvej

Bebyggelsen omkring Hovedvej rummer overvejende kontor- og kontrolbygninger. Toldkammerbygningen markerer sammen med Langeliniebroen ankomsten til Søndre Frihavn. Hovedvej, der er brostensbelagt, har et næsten sluttet gadebillede, med lave pakhuse mod havnebassinene og mod syd et tragtformet område med bygninger i 1-3 etager. Den oprindelige administrationsbygning, tegnet af arkitekt Erik Schiødt, ligger med udsigt over det østre frihavsbassin. Her ligger bl.a. også mindre pakhuse, ØK's tidligere kontorbygning, provianteringsboder, posthus og den tidligere restauration »Capella«, tegnet af arkitekt Th. Bindesbøll. Bebyggelsen har et næsten købstadsagtigt miljø, med smalle gader og udsyn til Kastellet.

Midtermolen nord herfor er idag ryddet for bygninger med henblik på opførelse af et større kontor- og boligkompleks, bl.a. med nyt hovedsæde for ØK.

Bebyggelsen langs Dampfærgevej/Gittervej

Langs Dampfærgevej, der har en bymæssig karakter, ligger overvejende store pakhuse og industribygninger. Bebyggelsen rummer bl.a. den tidligere Elektriske Centralstation og Frihavnsens El-station, begge opført med Vilhelm Dahlerup som arkitekt, Manufakturhuset og Silopakhus B af Fred. L. Levy, DFDS-kontorhuset m.v. For enden af Dampfærgevej ligger den restaurerede Frihavns Station, opført af DSB med Heinrich Wenck som arkitekt. Silopakhus B fungerer som et markant vartegn for Søndre Frihavn. Langs Gittervej findes bl.a. produktionsbygninger for Nordisk Fjer og Skandinavisk Kaffeкомпagni.

Bebyggelsen langs Langelinie

Frihavns-gitteret og den hævede promenade deler Langelinie på langs. Promenaden, der er anlagt ovenpå Langelinieskuret, er inspireret af forbilleder i bl.a. Genua og Antwerpen. Mod vest ligger Langelinievej med en bebyggelse af fire langstrakte pakhuse, der understreger molens længde. Det sydligste af pakhusene er tegnet af arkitekt Vilhelm Dahlerup, der også har været arkitekt på Langelinieskuret. Efter nedlæggelsen af Søndre Frihavn som frihavn er der udarbejdet et projekt til etablering af et større kontor- og kongrescenter, med anvendelse af dele af den eksisterende bebyggelse.

Øst for Langeliniepromenaden ligger Langeliniekajen, der fungerer som anløbssted for besøgende skibe, bl.a. krydstogtskibe og flådefartøjer, der kræver stor vanddybde.



Amerikakaj, set mod syd



Luftfoto, set fra syd



Langelinie kaj, set mod nord



Amerikakaj, set mod nord



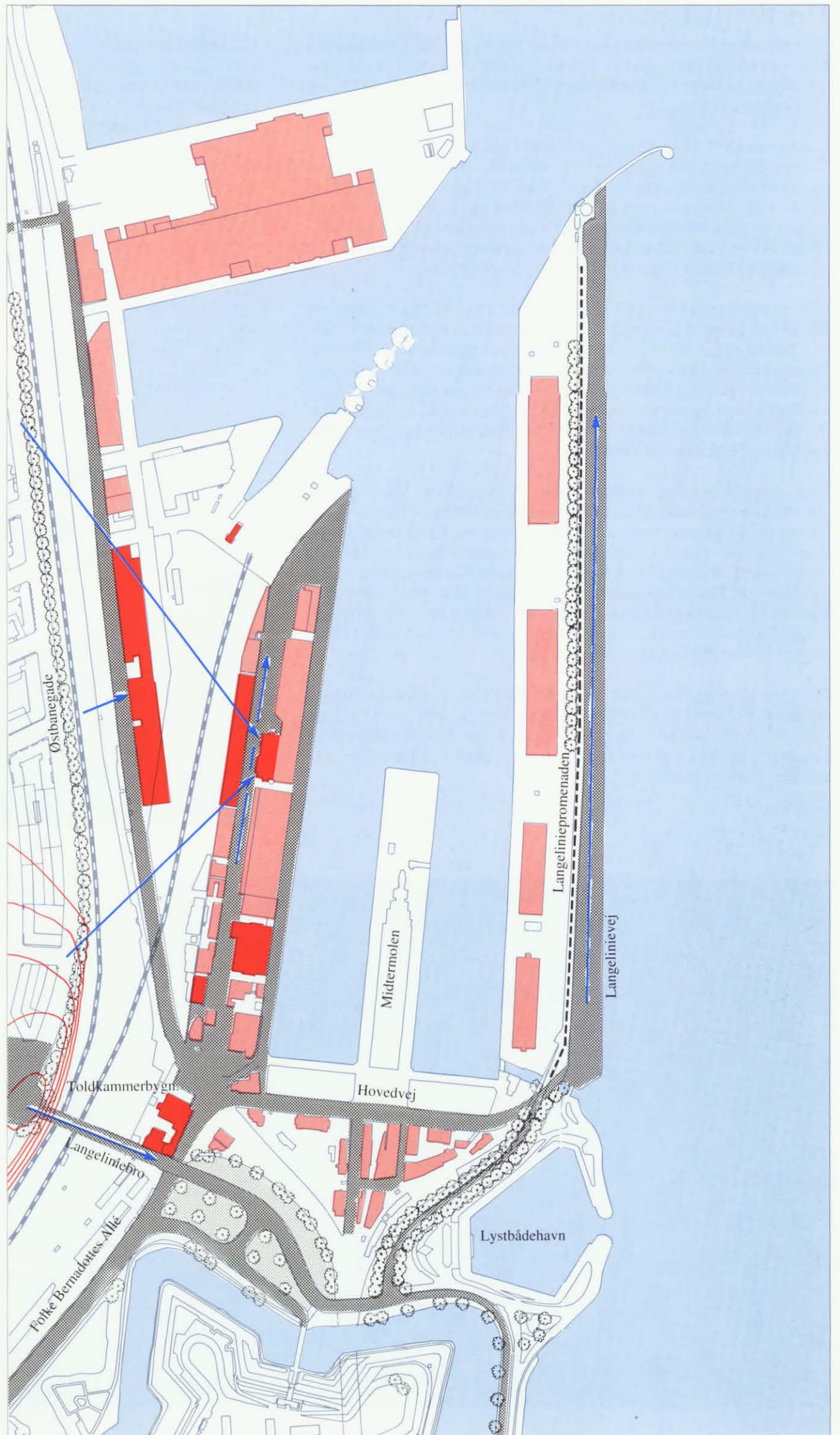
Dampfærgevej, set mod nord



»Porten« til Søndre Frihavn



Pakhus ved Langelinie



Universitetsparken

Universitetsparken rummer en række bygninger til universitetets naturvidenskabelige institutter. Området, der er omgivet af stærkt trafikerede veje, opdeles i en nordlig og sydlig del af den øst-vestgående vej - Universitetsparken.

Staten overtog i 1893 den del af Nørre Fælled, som afgrænsedes af Tagensvej, Nørre Allé og Jagtvejen. I 30'erne blev det besluttet at udflytte en række naturvidenskabelige fag til området. Kgl. bygningsinspektør Kaj Gottlob planlagde området. Hovedidéen var at placere bygninger langs de omgivende veje, således at et bredt, grønt bælte kunne friholdes i områdets midte. Planlægningen var inspireret af Aarhus Universitet og af samtidige boligbebyggelser som f.eks. Bispeparken.

Universitetsparken blev udbygget i perioden 1938-67. Kaj Gottlob var arkitekt på de første bygninger - den tidligere Tandlægehøjskole (1939-41), Farmaceutisk Højskole (1939-41) og Anatomisk Institut 1940-42). På grund af et ensartet materialevalg - bygningerne er opført i jernbeton og beklædt med Faxe-kalksten - er bebyggelsen meget homogen. Senere var Kaj Gottlob også arkitekt på Egmont H. Petersens Kollegium (1950-59) og i samarbejde med arkitekt Preben Hansen tegnede han tillige Zoologisk Centralinstitut (1961-66).

Universitetsbiblioteket, der blev opført 1938 med Kr. Varming som arkitekt, er beliggende i områdets sydlige del, på hjørnet af Nørre Allé og Tagensvej. Biblioteket rummer et markant bogtårn, der er beklædt med Faxe-kalksten, samt en nyere, geometrisk stram tilbygning af Eva og Niels Koppel. Bygningens skrå og tilbagetrukne placering danner en fin afslutning af Tagensvejs gadebillede, set fra sydøst. Mod Nørre Allé markerer H.C. Ørsted Institut sig med tre 6-etagers laboratoriebygninger, bundet sammen af en lav vandrehal. Bygningerne er opført 1958-64 med Eva og Niels Koppel som arkitekter.

Bebyggelsen mod Nørre Allé virker på den nordlige strækning meget kompakt, hvorimod den sydlige strækning har en mere åben og grøn karakter. Bygningerne, der orienter sig mod den øst-vestgående vej - Universitetsparken - skaber et smukt, parkagtigt vejforløb, der forstærkes af vejens krumning.

Universitetsparken er et fint eksempel på en større bebyggelse, hvis planlægning og arkitektur er inspireret af den funktionalistiske tradition. Selvom området rummer både høj og kompakt bebyggelse - og har en høj bebyggelsestæthed - er det lykkedes at skabe et grønt og venligt miljø. Området bindes sammen af park- og haverum, som både i de store træk og i detaljerne virker overbevisende. Eksempelvis skal fremhæves parkeringspladsen ved August Krogh Institutet i den sydvestlige del ud mod Jagtvej og den lille beplantede plads imellem Farmaceutisk Højskole og den tidligere Tandlægehøjskole i den nordlige del. Universitetsparkens grønne karakter mod Nørre Allé danner sammen med alléens træer et fint samspil med Fælledparken.



Det grønne midterareal, set mod nord



Luftfoto, set mod syd



P-plads ved August Krogh Institutet



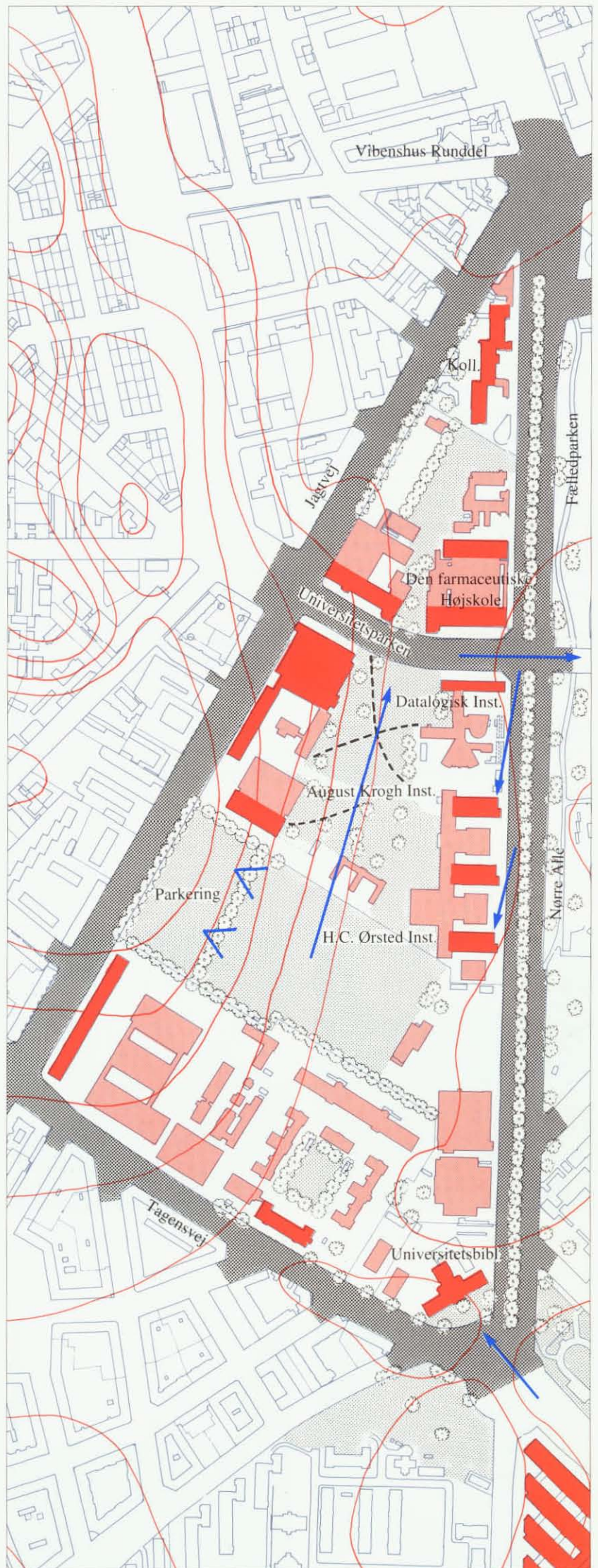
H. C. Ørsted Institutet



Universitetsbiblioteket



Hjørnet af Nørre Allé og Universitetsparken



Universitetsparken, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000

Palæbebyggelse ved Trondhjemsgade

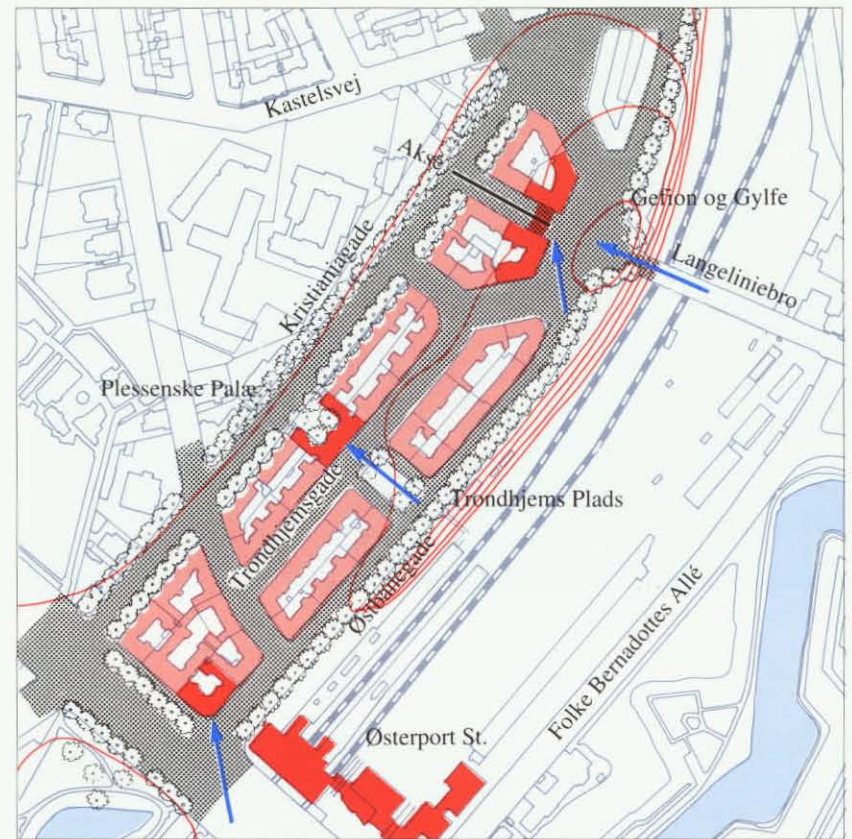
Bebyggelsen imellem Kristianiagade og Østbanegade er opført i perioden 1899-1910 på det tidligere Glacis-areal.

Glacis'et var et let skrånende areal umiddelbart udenfor Kastellet's voldgrav - Stadsgraven. Først 20 år efter den endelige ophævelse af demarkationslinien i 1867 blev nedlæggelsen af Stadsgraven påbegyndt, og i 1893 overtog Københavns Kommune glacis'et. Arealet blev planeret, og banegraven anlagt. I forbindelse hermed blev Langeliniebroen opført, og der blev udarbejdet en vejplan for området i 1896. Herefter startede udbygningen af området med opførelse af Glacispalæet og Det Plessenske Palæ - det nuværende Domus Medica.

Bebyggelsen er opført i en barokinspireret palæstil, og rummer store, imponante bygninger, hvis indgange er placerede symmetrisk. Hjørner og akser er markerede med tårne, karnapper, frontispicer m.v., og alle bygningsdetaljer er af meget høj håndværksmæssig kvalitet. Det er især mod de overordnede veje, at karréens bebyggelse er gennemført i den palæagtige stil, mod Trondhjemsgade fremstår bebyggelsen mere enkel med facader i røde sten. Området rummer 6 karréer, hvoraf de to nordligste, »Gefion« og »Gylfe« er forbundet med en imponerende, tårnagtig portbygning, opført i Langeliniebroens akse. Porten skulle danne hovedindgangen til Østerbro fra Langeliniebroen, en vejlinie, der aldrig blev gennemført. Ved Østbanegade ligger den aksefaste Trondhjems Plads og spiller fint sammen med det u-formede Plessenske Palæ, der både har facade mod Kristianiagade og mod Trondhjems Plads.

Mod Østerport Station fremstår hjørnebygningen - Glacispalæet - som en imponerende markering af »indgangen« til Østerbro, og mod Østbanegade danner bebyggelsen en form for bymur.

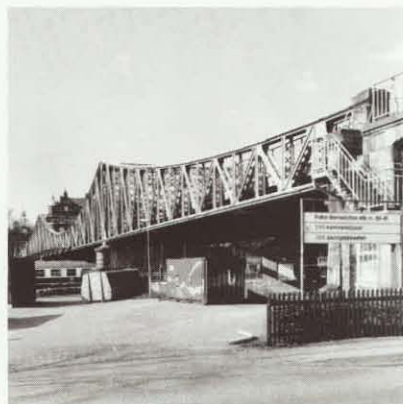
Palæbebyggelsen markerer en af overgangene mellem den indre by og Østerbro. Samtidig fortæller bebyggelsen, at der på Østerbro - til forskel fra Vesterbro og Nørrebro - blev opført boliger for den mere velhavende del af hovedstadens befolkning.



Palæbebyggelse ved Trondhjemsgade, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Domus Medica, set fra nordvest



Langeliniebroen



Glacispalæet, Østbanegade 1



Østbanegade, set fra sydvest



Stavangergade



Gefion og Gylfe

Solgården og Østergården

Området imellem Jagtvej, Østerbrogade, Lyngbyvej og jernbanen - kaldet Bryggervangen - er hovedsagelig udbygget i perioden 1900-1940. De funktionalistiske idéer, der opstod i 20'erne, nåede derfor at få indflydelse på det boligbyggeri i Bryggervangen, der blev opført sidst i 20'erne og i løbet af 30'erne. Især to karréer i Bryggervangen er fine eksempler på karréer, hvis udformning er inspireret af den funktionalistiske arkitektur: Solgården og Østergården. De er opført sidst i 20'erne og først i 30'erne, hvor idéerne om storgårdskarréerne var fremherskende.

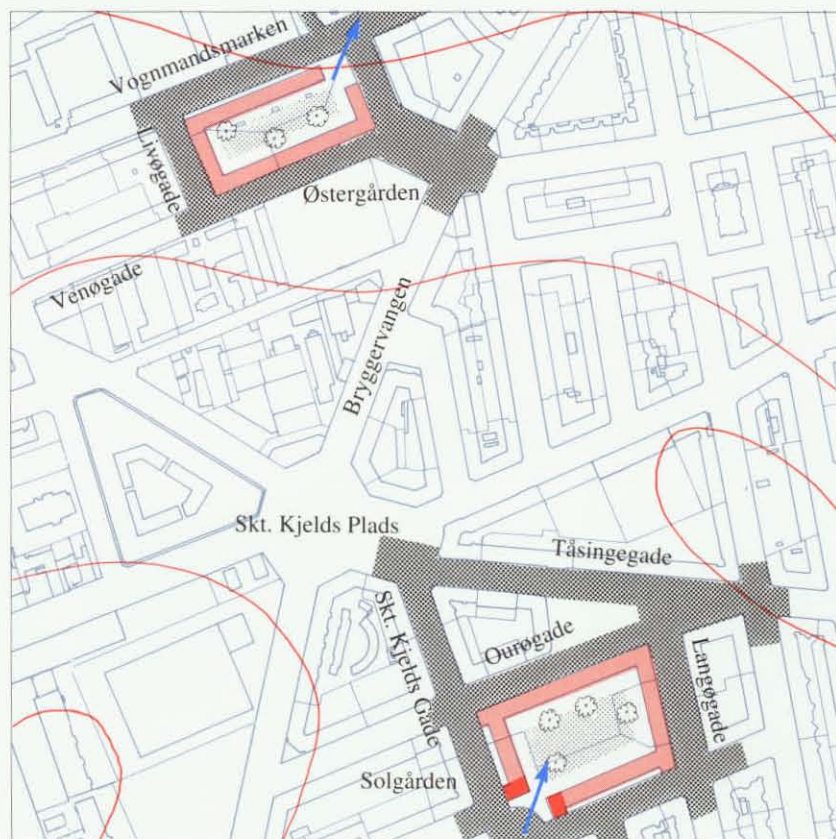
Solgården

Solgården, Sankt Kjelds Gade 16-20 m.fl. er opført i 1929. Bebyggelsen er tegnet af arkitekt Henning Hansen. C.Th. Sørensen var tilknyttet som havearkitekt. I Solgården er hovedtemaet fra Classens Have videreført. En stor boligkarré i 5 etager omslutter et parklignende gårdareal. Karréen er opført i røde mursten og med afvalmet tegltag og et kraftigt tagudhæng. Karréens gårdrum er smukt proportioneret, og har både et fælles parkanlæg samt små haver langs facaderne. Bebyggelsens hovedfacader vender ind mod haveanlægget, og de solorienterede lejligheder har overvejende adgang herfra. For at få sol til lejligheder og gårdrum, er karréens sydvestlige hjørne åbnet mod Australiensvej, og åbningen er markeret med to tårnagtige gavle. »Portåbningen« og gavlene er et markant islæt i Australiensvejs gadebillede, og gavlene fremtræder med klare funktionalistiske træk - bl.a. er vinduerne placeret tæt på bygningshjørnerne. Karréen har dog også klassicistiske træk, f.eks. det afvalmede tag med det store tagudhæng.

Østergården

Østergården, der er beliggende imellem Vognmandsmarken og Venøgade, er opført i 1932 med Kay Fisker og C.F.Møller som arkitekter. Bebyggelsen har klare funktionalistiske træk - der er intet tagudhæng, alle lejligheder har altaner, og vinduerne ligger næsten i plan med formuren. Karréen er opført i gule sten og med afvalmet tegltag. Åbningen i karréen er ikke orienteret mod syd for at få sol i bebyggelsen, men er orienteret mod Kildevældsparken. Set fra de omliggende gader tegner det store bygningsvolumen sig klart og præcist, og altanernes relief danner et meget markant mønster. Gårdrummet er relativt langt og smalt, med en kørevej placeret tæt på gårdfacaderne.

Solgården og Østergården er fine eksempler på karrébebyggelser med store gårde. De helstøbte bebyggelser fremtræder i klar kontrast til de omgivende bebyggelser, der danner et mere uhomogent bybillede.



Solgården og Østergården, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Solgårdens haveanlæg, set mod vest



Solgården set fra haveanlægget



Solgården set fra Australiensvej



Østergårdens karakteristiske facade



Gårdrum i Østergården



Østergården set fra Bryggervangen

Øresundshospitalet

Øresundshospitalet, der er beliggende mellem Svanemøllen Station og det tidligere Østre Gasværk, er opført 1875-1876. Oprindeligt blev anlægget opført som epidemihospital - dengang med en noget afsides beliggenhed, direkte til Øresund, og omgivet af kolonihaver og Østre Gasværk. Patienterne kunne sejles direkte til hospitalet. Anlægget, der er tegnet af arkitekten M.V. Friederichsen, er senere blevet udvidet af arkitekten L.P. Fenger.

Hospitalets klassicistiske hovedbygning er trukket tilbage fra Østerbrogade, og en kort, træbeplantet gadestrækning vinkelret på Østerbrogade markerer anlæggets hovedindgang - en symmetrisk placeret port i hovedbygningens midtrisalit. Hospitalet er opbygget med fritliggende enkeltbygninger, for at sikre bedst mulig adgang til lys og luft. Bygningerne er overvejende placeret i nord-sydlig retning, og er opført i gule sten og med skifertag. For enderne af patientbygningerne er placeret lette glasudbygninger. Hovedbygningen og enkelte andre bygninger er pudse og med tegltage.

Anlægget har en frodig grøn karakter med mange store, gamle træer og der er opstået varierede grønne rum mellem husene. Samtidig er det en synsmæssig kvalitet, at vejene i området er smalle, og tillige er der flere vejstrækninger med alléplantninger. Den interne hovedgade, der er beliggende i hospitalets midterakse, er allébeplantet, og herfra ses Svanemølleværkets karakteristiske bygningsprofil. Kontakten til kysten er forsvundet ved anlægget af jernbanen. Grundens nordøstlige afgrænsning mod jernbanen er markeret af store træer og et ca. 230 m langt træbygning, der bl.a. har været benyttet til liggehal, og som nu benyttes til lager m.v.

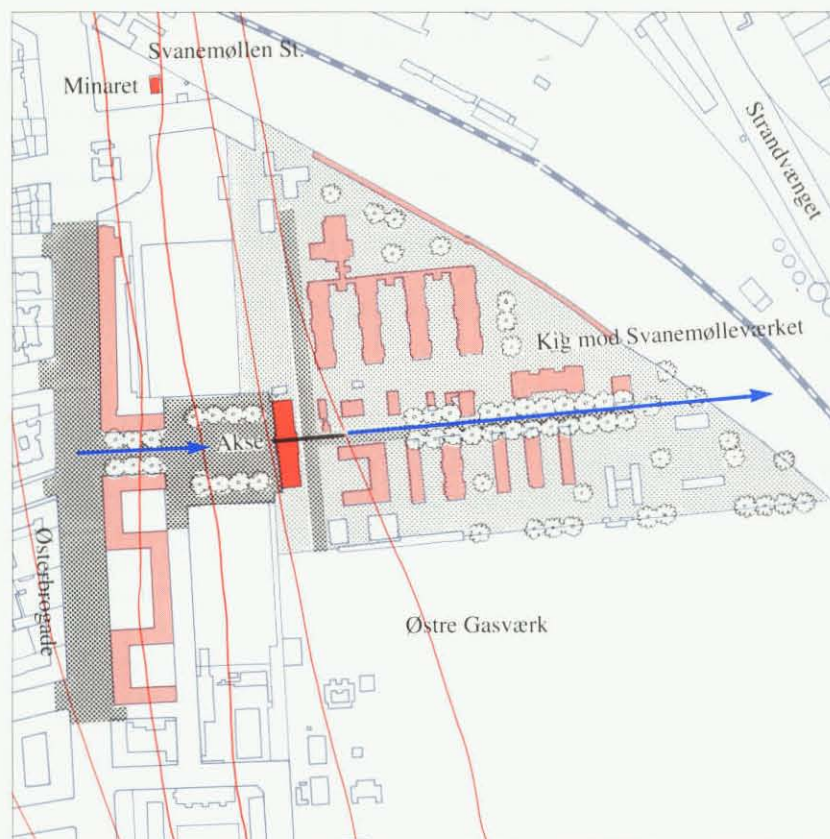
Øresundshospitalet er et fint eksempel på tidens institutionsbyggeri, hvor de dengang nye sundhedsideal om lys og luft har fået afgørende indflydelse på anlæggets udformning.



Hospitalets hovedgade med Svanemølleværket i baggrunden, set mod øst



Luftfoto, set mod øst



Øresundshospitalet, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Øresundshospitalets hovedbygning, set mod øst



Pavillon med glasbygning, set mod nordøst

Området ved Østerbrogades Kaserne

Udover at fælledeerne blev brugt til græsning, var der tradition for at militæret brugte arealerne til øvelsesterræn. Staten og Københavns Kommune indgik en aftale om at dele fælledeerne i 1893, og efterfølgende blev det besluttet at opføre Østerbrogades Kaserne (tidligere Garderhusarkasernen) på Østre Fælled og Svanemøllens Kaserne på Vognmandsmarken.

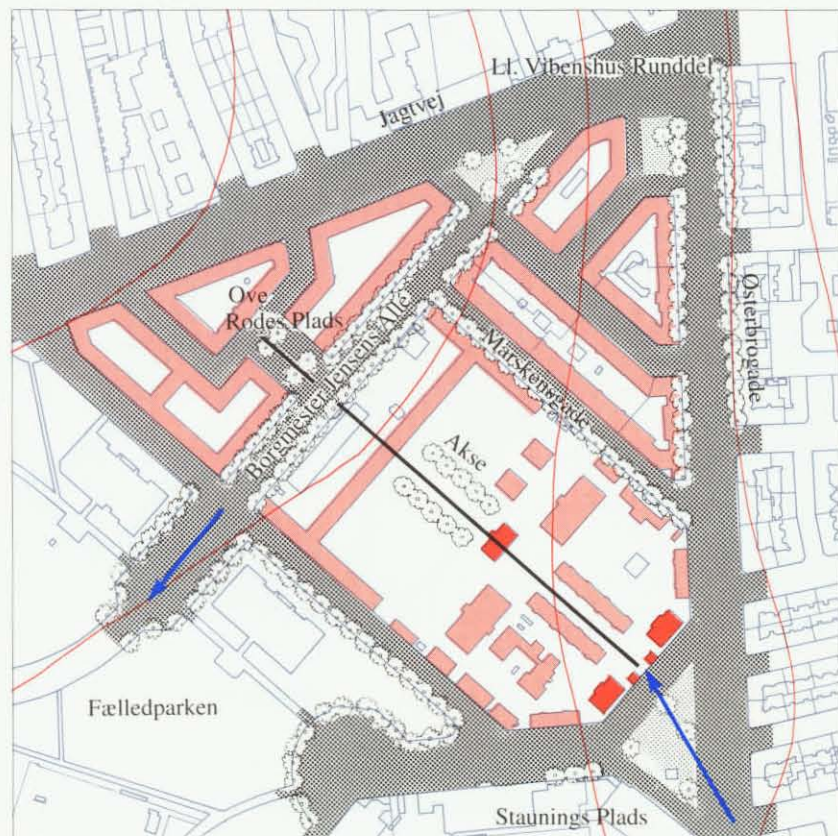
Østerbrogades Kaserne, der ligger ved Staunings Plads vest for Østerbrogade, blev opført i 1896-98. Kasernen henlå i mange år omgivet af kolonihaver. Først i forbindelse med planlægningen af Fælledparken, blev der i 1911 fastlagt en egentlig gadeplan for bl.a. området imellem Serridslevvej, Jagtvej og Østerbrogade. Her blev i 20'erne og 30'erne opført etageboligbebyggelser i 5 etager.

Kasernen, der er tegnet af arkitekt Eugen Jørgensen, er et symmetrisk anlæg, der fremhæves af en indgang markeret af to portbygninger ved Staunings Plads. Facadebygningerne, der er orienteret mod Staunings Plads og Østerbrogade, er overvejende i to etager med høj kælder og mansard, opført i røde sten og med glaserede tagsten. De øvrige bygninger, herunder staldene, er i én eller to etager, og opført i røde sten med skiferbelagte tage. Anlægget er lukket mod de omgivende gader, enten med bygninger eller plankeværk.

Anlæggets sydlige del er disponeret med bygninger placeret omkring midteraksen, og gadeforløbet afsluttes af en velproportioneret pladsdannelse. Bygningerne er bundet sammen med enten mellembygninger eller mure. Anlægget fremtræder med en stram, militær karakter, som bl.a. fremkaldes af, at vejene er asfalterede næsten helt ind til husfacaderne. Den nordlige del rummer anlæggets asfalterede eksercérplads, afgrænset mod nord, øst og vest af et lavt staldkompleks. Pladsen har to nord-sydgående træerækker. Pladsen var oprindeligt græsbelædt og opdelt i dele, afgrænset af træerækker.

Etageboligbebyggelsen nord og nordvest for kasernen er meget velplanlagt, og danner fine, beplantede gade- og pladsrum. De 5-etagers bygninger er overvejende opført i røde sten og med hvide vinduespartier. Ove Rodes Plads, der ligger i forlængelse af kasernens midterakse, er en smuk plads, omgivet af etagehuse med markante, hvide karnapper.

Østerbrogades Kaserne fremstår som en lavt bebygget enklave i byområdet, præget af orden og stramhed. Fælles træk som f.eks. de røde mure binder Kasernen sammen med det tilgrænsende boligområde.



Østerbro Kaserne, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Anlæggets hovedakse, set mod nordvest



Hovedindgang med symmetriske portbygninger



Pladsen set mod vest



Lufifoto, set mod vest

Svanemøllens Kaserne

Svanemøllens Kaserne, der ligger vest for Ryvangs Allé, har et areal på ca. 110 ha, og er på alle sider omgivet af jernbanelinier. Oprindeligt blev arealet benyttet af Vognmandslauget til græsning af heste, og kaldes derfor Vognmandsmarken. Efter deling af fælledele imellem staten og Københavns Kommune 1893, overgik arealet til Ingeniørtropperne. Ved anlæg af Nørrebrobanen, Kystbanen og Frihavnsbanen omkring århundredskiftet fik arealet sin nuværende trekantede form.

Der blev bygget en bro over banegraven, og kasernebygningerne blev opført 1895-96 i det sydøstlige hjørne med C. Leuning Borch som arkitekt. I starten af 40'erne blev Hærens Gymnastikskole opført på arealets nordøstlige del.

Svanemøllens Kaserne opleves som et kompakt bygningsanlæg beliggende i hjørnet af et stort grønt areal. De fleste københavnere kender kun området fra den daglige togrejse. Den eneste adgang til området er via broen fra Ryvangs Allé. Kaserneanlægget er tilpasset grundens trekantede form, og er opbygget som et aksefast anlæg, hvor bygningerne er grupperet omkring Eksercérpladsen. Pladsen er et meget smukt, sekskantet rum, indrammet af bygningernes gavle og af en beplantning, der understreger rummets form.

Bygningerne, der overvejende er i 3 etager med afvalmede tage, er opført i røde sten. Hovedbygningen har et fæstningsagtigt udtryk, der yderligere forstærkes af et tårn med murkrone placeret i midteraksen. Kaserneanlægget har ikke undergået store bygningsændringer og fremtræder i dag næsten, som da det blev opført. Hærens Gymnastikskole, der er udformet som en korsformet bygning, er præget af den funktionalistiske arkitekturstil. Herudover findes på området garageanlæg og barakker.

Vognmandsmarken har mod nord, øst og vest randbeplantning, men fremtræder ellers som et åbent græsbeklædt areal med sparsom beplantning. Fra området er der mod vest kig mod Grundtvigs Kirke, og mod sydvest Lygtens Varmeværk. En tunnel med aflåst port forbinder Vognmandsmarken med Ryvangen.



Kasernen set fra Vognmandsmarken



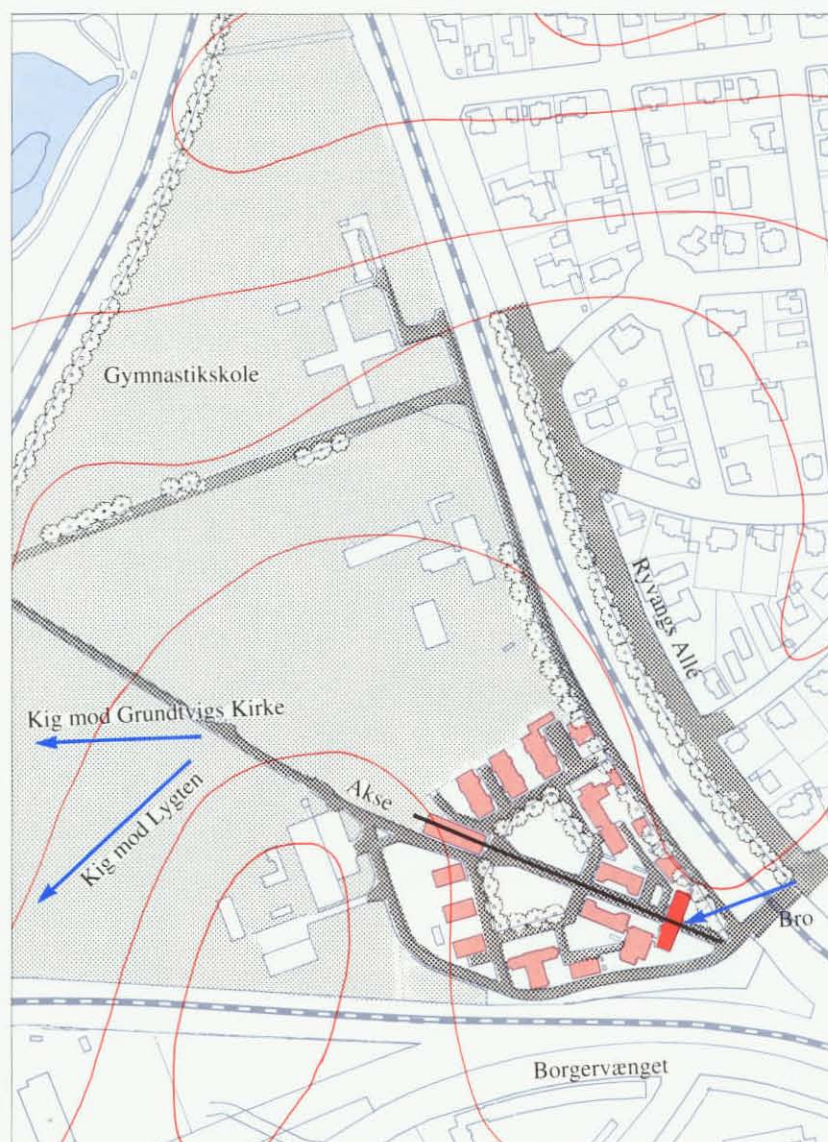
Hovedbygning, set mod nord



Kasernen, set fra broen



Den aksefaste gadestækning



Svanemøllens Kaserne, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Den sekskantede plads set mod nord

Rosenvængets Villakvarter

Villakvarteret omkring Rosenvængets Allé og Rosenvængets Hovedvej er udstykket i 1857-72. Der blev udarbejdet en vejplan for området, og endvidere blev der fastlagt servitutter for bygningshøjde (3 etager), vejbredde (20 alen) og vejbyggelinier (15 og 20 alen). Hensigten med de bebyggelsesregulerende bestemmelser var at give beboerne en fri udsigt mod stranden. Oprindeligt blev udstykningen betjent af 3 parallelle øst-vestgående veje vinkelret på kysten, der dengang lå, hvor nu Strandboulevarden er beliggende. Kvarteret rummede oprindeligt 50 villaer.

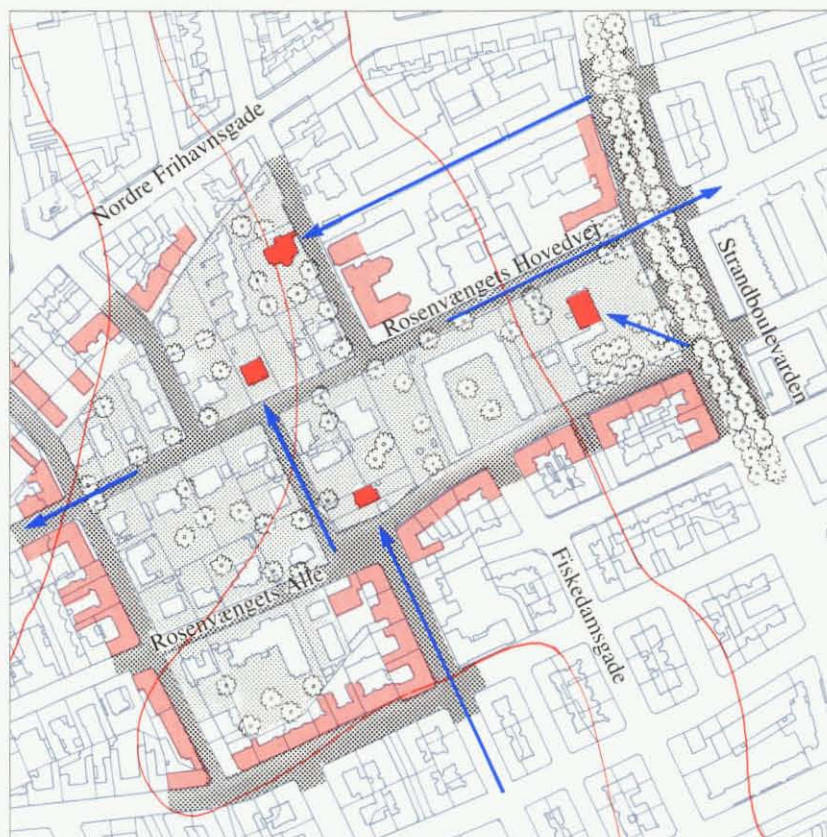
Det var den velhavende middelstand, herunder adskillige kunstnere, der lod tidens bedste arkitekter - bl.a. Vilhelm Dahlerup og J.D. Herholdt - opføre villaer, tildels inspireret af den italienske villatradition. De fastlagte vejbyggelinier betyder, at vejilledet har en grøn karakter med et næsten landligt præg. Kvarterets veje blev afspærret med låger - kun Rosenvængets Hovedvej og Rosenvængets Allé havde en åben forbindelse til Østerbrogade.

Rundt om Rosenvængets Villakvarter blev der fra starten af 1870'erne opført store etageejendomme, og som følge af opfyldninger i Øresund til havn og jernbane rykkede kystlinien længere mod øst.

I 1899 overtog Finsen Institutet hele den nordøstlige del af Rosenvænget, og opførte nye palæagtige bygninger på arealet. Dermed blev villakvarterets kontakt til Strandboulevarden indskrænket - kun Johanne Louise Heibergs villa forblev uberørt. Kvarterets helhedspræg af villakvarter blev svækket, og i 1932 blev tillige mod sydøst opført en uformet, funktionalistisk etageboligbebyggelse mod Næstvedgade.

Rosenvængets grønne afgrænsning danner kontrast til det omkringliggende, tætte bykvarter: Set fra Odensegade mod øst markerer træerne på Rosenvængets Hovedvej overgangen fra den tætte karrébebyggelse til det åbne villakvarter. Langs med Næstvedgade danner høje træer en væg i vejrummet overfor den tætte karrébebyggelse, og mod Strandboulevarden skaber den parklignende have til Johanne Louises Heibergs villa en frodig, grøn afbrydelse i Strandboulevardens massive karrébebyggelse.

Villakvarteret i Rosenvænget fortæller om Østerbros landlige fortid, og fungerer som et grønt islæt i det tæt bebyggede byområde. Villabebyggelsen er generelt af høj kvalitet og var med til at introducere villabegrebet i Danmark.



Rosenvænget, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



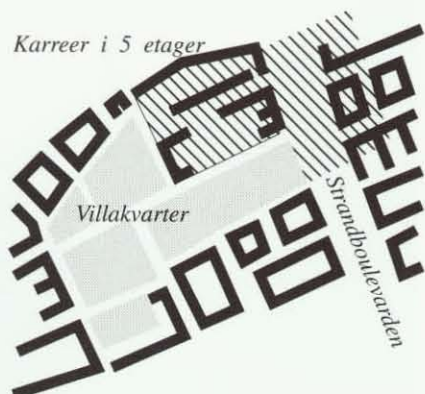
J.L. Heibergs villa, set fra Strandboulevarden



C.F. Aagaards villa set fra Livjægergade



Rosenvængets Hovedvej, set fra Odensegade



Illustrationen viser, hvordan Rosenvænget er omgivet af høje etageejendomme. Med åben skravering er vist områdets oprindelige udstrækning ud til den daværende kystlinie.



Luftfoto, set fra sydøst

Ryvangskvarteret

Omkring århundredskiftet blev området imellem Ryvangs Allé og Strandvejen udstykket til villaområde. Kvarteret blev udstykket med ikke særlig store grunde, hvor det velhavende borgerskab opførte store, ofte herskabelige villaer.

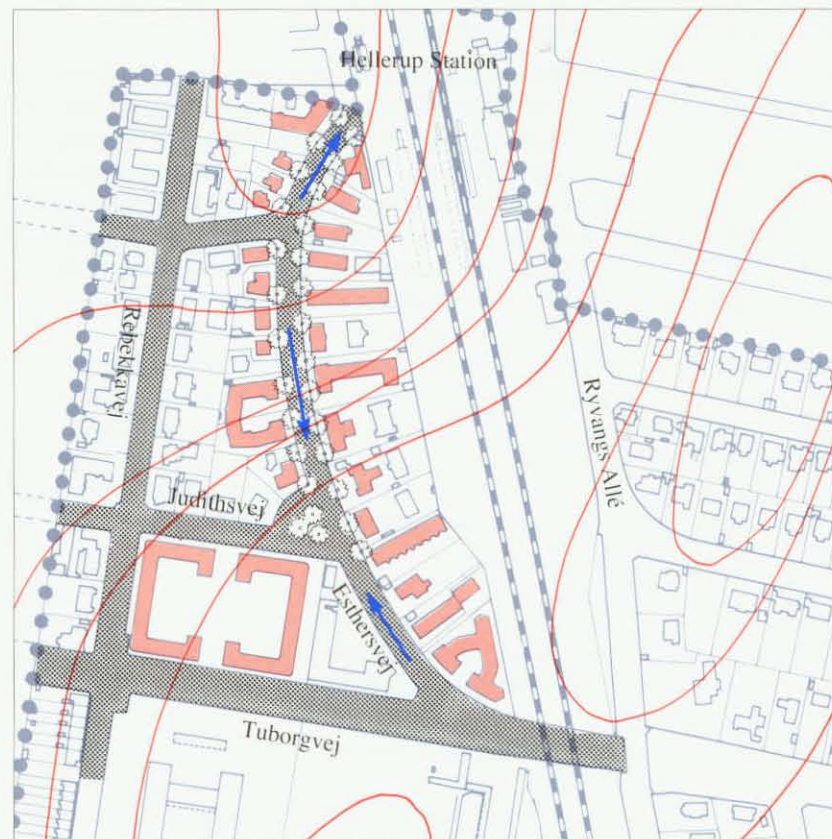
Nogle år senere blev villakvarteret syd for Tuborg og øst for Strandvejen udstykket. Arealet opstod ved opfyldninger i Øresund med fyld fra udgravning af Boulevardbanen.

Ryvangskvarteret var fuldt udbygget først i 30'erne. Det var flere af tidens førende arkitekter, der tegnede villaerne, bl.a. Carl Brummer, Anton Rosen, Povl Baumann, Aage Rafn, Albert Oppenheim og N. Rosenkjær & T.H. Hjejle.

Ryvangen vejbetjenes via fordelingsvejene Ryvangs Allé og den lange, lige Svanemøllevej. Kvarteret har mange øst-vestgående sideveje, og næsten alle veje er anlagt med svage krumninger. Der opstår som følge heraf mange smukke og lukkede vejbilleder - på de rene villaveje ofte domineret af beplantning. Flere veje har karakterfulde allébeplantninger. Mod Strandvejen er bebyggelsen overvejende etagehusbebyggelse, der »skærmer« de bagved liggende villakvarterer.

Kvarteret ved Esthersvej, vest for Hellerup Station, har et stærkt buet vejforløb. Langs Esthersvej ligger en række flerfamiliehuse, udformet som store villaer, ofte i 2 etager med mansardtag og høj rejsning. Vejprofilen er meget velformet med en smal kørebane og brede rabatter med træerækker. Esthersvejs smukke vejforløb, hvor de store villaer ligger side om side, er unikt.

Kvarteret mellem Strandøre og Strandvænget, der ligger øst for Strandvejen, grænser op til Gentofte Kommune. Kvarteret rummer både etagehuse, rækkehuse og villaer - og er næsten zoneinddelt på den måde, at der nær Strandvejen ligger etagehuse, herefter rækkehuse og endelig ned mod kysten villabebyggelse. De store kvadratiske, 4-etagers karréer mod Strandvejen, har små forhaver mod sidevejene. Den bagved liggende rækkehusbebyggelse i 2½ etage er meget velformet og har smukke vejforløb. Fra flere af de øst-vest orienterede villaveje er der kig mod Øresund. Mod kysten afsluttes kvarteret af Strandpromenaden.



Kvarteret omkring Esthersvej, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Lufifoto, set mod øst



Norgesmindevej, set mod øst



Esthersvej, set mod nord



Vestagervej, set fra nordvest



Rækkehuse ved Østerled



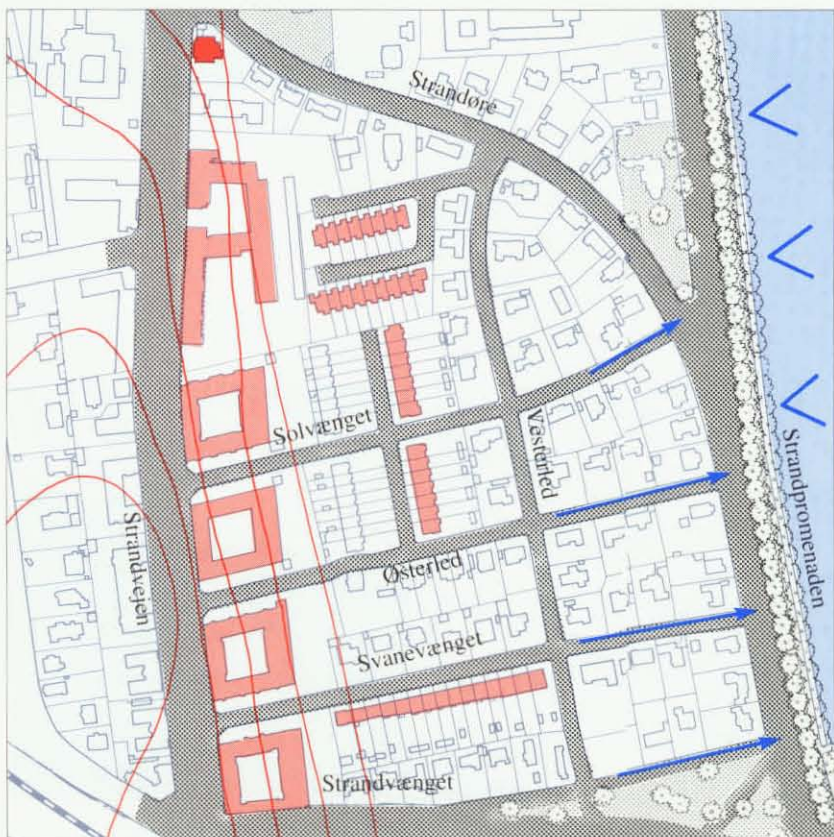
Østerled, set mod øst



Svanevænget, set mod øst



Vestagervej, set mod nord



Kvarteret nord for Strandvænget, bebyggelsesmønster, mål 1:5.000



Strandpromenaden, set mod Svanemølleværket

Byarkitektoniske elementer

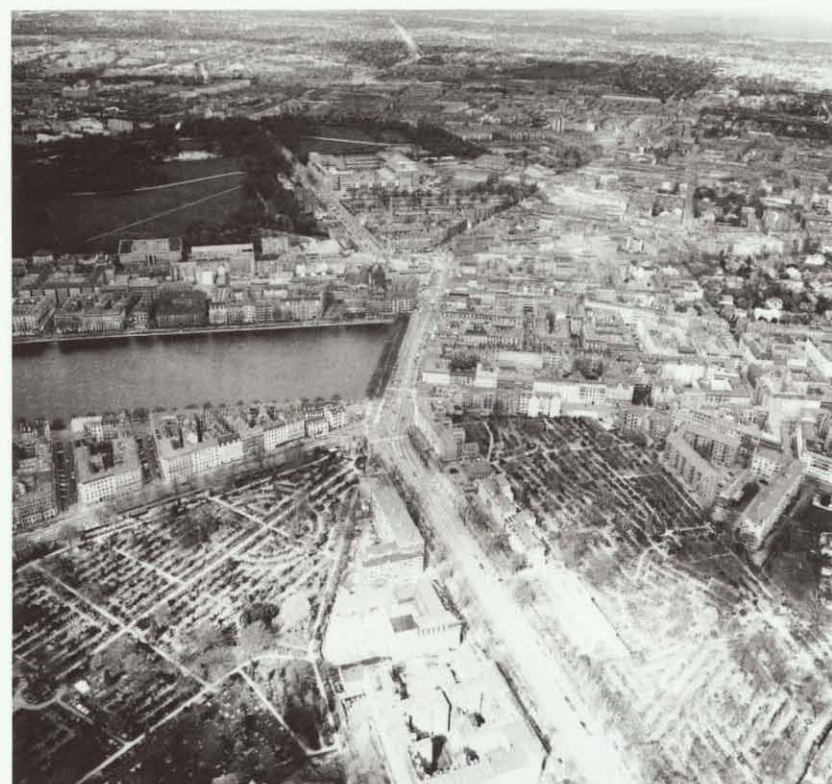
Søfronten

Søerne er et af de mest markante elementer i Københavns bystruktur. På Østerbro danner den overvejende 5-etagers bebyggelse langs søens nordside - Sortedam Dossering og bebyggelsen langs Østerbrogades østside, en markant søfront. Søerne skaber med deres vandspejl en synsmæssig sammenhæng mellem Østerbro og de tilgrænsende bydele. Samtidig opleves søerne som en pause i bymassivet, en klart struktureret overgang til brokvartererne.

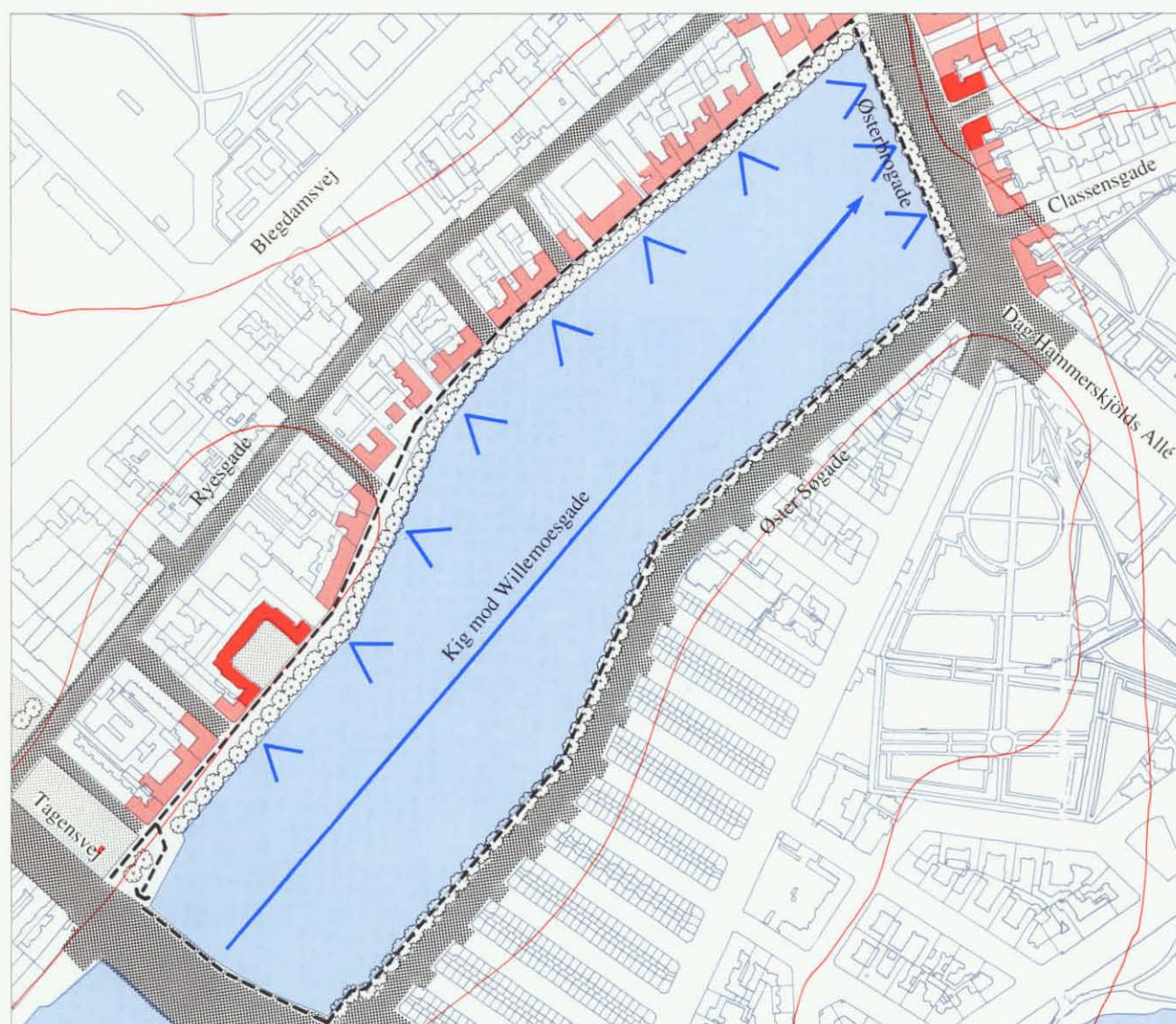
Oprindelig var arealet mellem Sortedams Sø og Blegdamsvej bebygget med landsteder orienteret mod Blegdamsvej. I 1860'erne blev Ryegade anlagt, og bebyggelsen rykkede ud mod søfronten. Så sent som i 1870'erne blev den første 5-etagers bygning opført på hjørnet af Sortedam Dossering og Østerbrogade. Gradvist blev hele strækningen langs søen bebygget.

Langs Sortedam Dossering er anlagt en smukt beplantet promenade, og langs søens østlige ende en forsænket sti, indrammet af en allé, og afgrænset mod Østerbrogade af en kampestensmur.

Et af de smukkeste motiver langs Østerbros søfront er hjørnehusene ved Willemoesgade, der er markeret med tårne. Strækningen her markerer Østerbros »Riviera«, og kan ses fra bl.a. Fredens Bro.



Luftfoto, set mod nord



Søfronten, mål 1:5.000



Sortedam Dossering



Søfronten, set mod vest

Trianglen

Trianglen, der har navn efter pladsens trekantede form, har siden 1850'erne været et trafikalt knudepunkt på Østerbro. Pladsen er opstået i forbindelse med anlæg af de omgivende veje: Blegdamsvej, Østerbrogade, Øster Allé og Kalkbrænderivej (Nordre Frihavnsgade). Endnu i år 1800 lå pladsen hen som grønning.

I dag er Trianglen kraftigt præget af den gennemkørende trafik samt dens funktion som omstigningsplads for buspassagerer og holdeplads for hyrevogne. Pladsen er en af de mere bymæssige på Østerbro, idet de omkringliggende bygninger afgrænser pladsrummet til tre sider. Især mod øst er bygningerne forsynet med tårne, spir og karnapper, og accentuerer derved pladsen. »Supperrinen« eller »Bien«, tegnet af arkitekt P.V.Jensen Klint i 1908, skaber pladsens visuelle tyngdepunkt, og holder sammen på pladsen. De omgivende veje er gennem årene blevet udvidet for at klare det trafikale pres, og pladsen er blevet tilsvarende mindre. Der er således ikke særlige opholdsmuligheder på pladsen.

Trianglen formidler overgangen fra Østerbrogade til Fælledparkens indgang og Genforeningsmonumentet. Kigget mod Fælledparkens indgang er dog præget af, at Blegdamsvejs vejbillende ikke er særligt harmonisk.



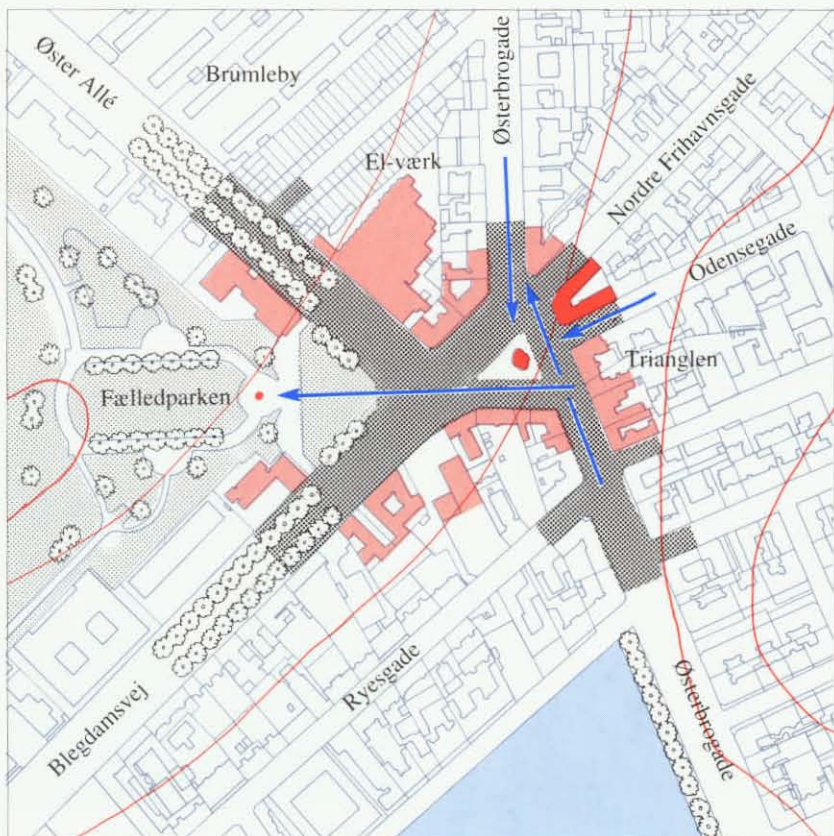
Set fra Odensegade



Trianglen set mod Nordre Frihavnsgade og Odensegade



Trianglen set fra nord



Trianglen, mål 1:5.000



Luftfoto, set fra vest

Classensgade

Classensgade, der forbinder Østerbrogade med Strandboulevarden, dannede sidst i 1700-tallet den sydlige afgrænsning af P.H. Classens ejendomsbesiddelse - Classens Have. På en strækning fra Kastelsvej og mod øst var Classensgade på det tidspunkt beplantet med en allé, der markerede hovedadgangen til Classens Have med hovedbygningen »Justineborg«. Det Classenske Fideikommis påbegyndte udstykningen af Classens Have og Classens Vænge 1880, og frem til århundredskiftet blev den vestlige del af Classensgade bebygget. Kort tid herefter blev Strandboulevarden og en række sidegader anlagt. I mange år blev den østlige del af Classens Have benyttet til kolonihaveformål, og først i 1920'erne blev boligbebyggelsen »Ved Classens Have« opført.

Classensgade er en lang, lige og noget forblæst gade. Randbebyggelsen, der er i 5 etager, har stort set den samme højde på hele gadestrækningen. Husene, der overvejende er opført i 1890'erne, har en egal karakter. Mod øst afgrænses vejrummet af Nordisk Fjer's store bygning, og mod vest danner alléen ved Sortedams Sø væg i rummet. Overfor det smukt beplantede kryds Kastelsvej-Classensgade ligger Classensgård, en stor palæagtig bebyggelse, opført umiddelbart efter århundredskiftet. Bebyggelsen er Østerbros flotteste eksempel på »cul de sac«. Med tårne markerer den u-formede bygning et smukt forareal.

Bag Classensgade nr. 11 - i baggården - findes et af Østerbros tidligere landsteder - »Vennerø«, nu »Gl. Øbrogård«.

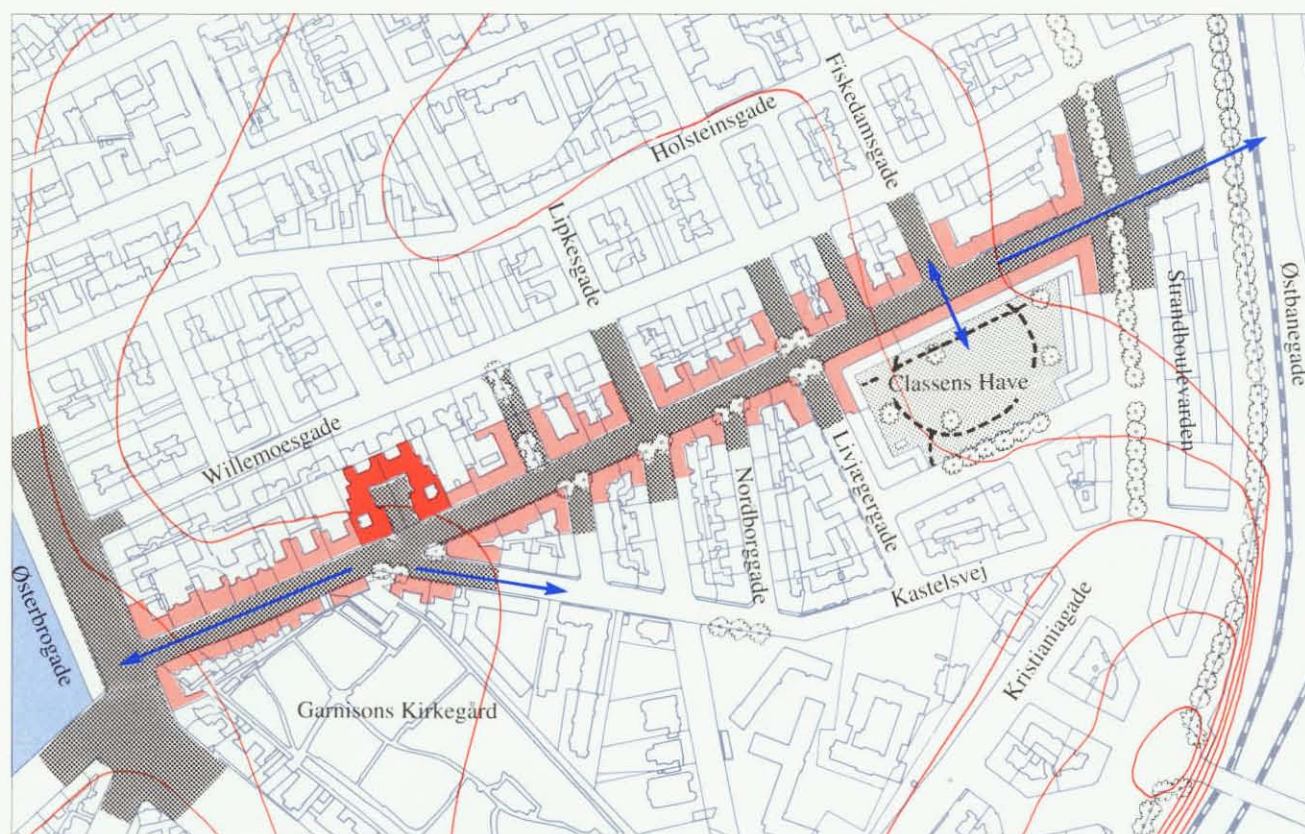
I gades østlige del omkranser bebyggelsen »Ved Classens Have« et kommunalt parkanlæg.



Classensgade, set mod Sortedamssøen



Classensgård, set mod nord



Classensgade, mål 1:5.000



Classensgade, set mod øst

Classens Have

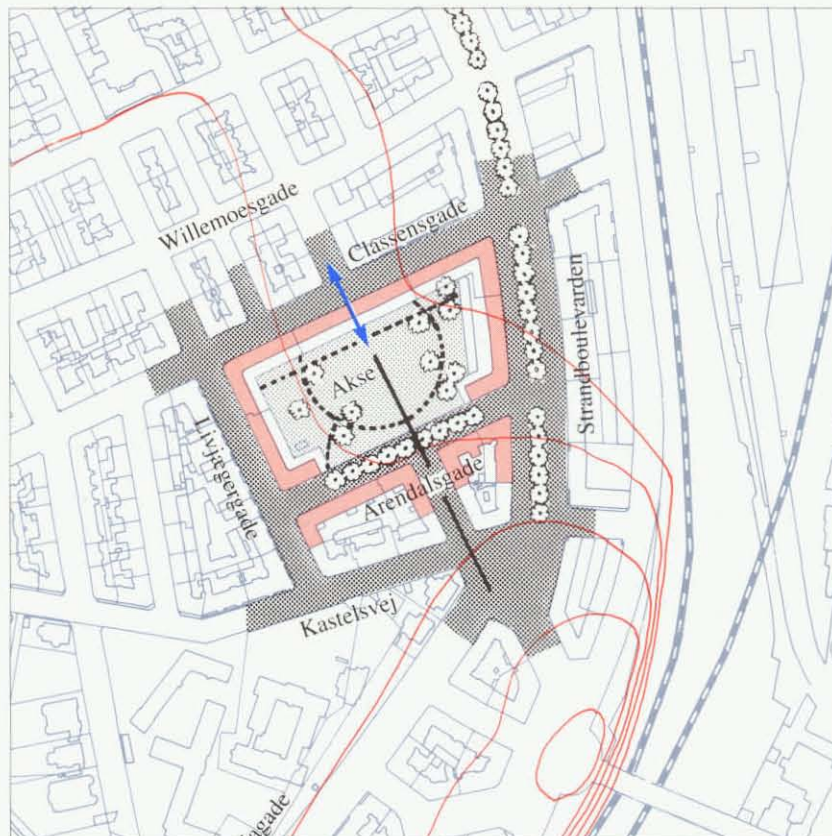
J.F. Classen købte i 1754 et areal mellem Classensgade og Rosenvænget, og erhvervede senere yderligere en række grunde i området. Langs stranden anlagde J.F. Classen den såkaldte Strandpromenade, som blev afspærret med bomme og kun havde adgang for fodgængere. Senere blev området overtaget af broderen, P.H. Classen, der selv ejede et areal syd herfor. Herved blev Den Classenske Have samlet. I 1850 erhvervede Det Classenske Fideikommis, der nu ejede Classens Have, arealet mellem Classensgade og Kastelsvej. Dette areal blev kaldt for Classens Vænge.

I perioden før århundredskiftet blev området bebygget med store etageejendomme på grundlag af en vejplan, udarbejdet af stadsinspektør Krak. Tilbage lå et ledigt areal syd for Classensgade, der ifølge planen skulle udstykkes i fire ejendomme, opdelt af et korsformet vejsystem.

På dette areal blev karréen »Ved Classens Have« opført 1924-25 af KAB med Carl Petersen, Ole Falkentorp, Peter Nielsen og Povl Baumann som arkitekter. Den 5-etages halvslukkede karré omslutter en kommunal park, anlagt af stadsgartner Fabricius-Hansen. Karréen er et smukt eksempel på en dansk fortolkning af de internationale tendenser ved overgangen mellem klassicismen og funktionalismen.

»Ved Classens Have« er lukket mod Classensgade, Strandboulevarden og Livjærgade, og åbner sig mod den sydfør liggende Arendalsgade. Hovedindgangen til haven foregår via en flot proportioneret port i Classensgade, der markerer anlæggets akse. Den ligger, hvor den planlagte nord-sydgående gade var tænkt. Aksen markeres endvidere i Hardangergade med to hjørnetårne. Haven, der bl.a. rummer en legeplads, er smukt beplantet og har et slynget stisystem. Mod Arendalsgade afslutter en række store træer parkrummet. Parken afgrænses ind mod bygningen af henholdsvis mure og et garageanlæg - der er således ingen direkte kontakt imellem karréens boliger og parken.

Classens Have er et tiltrængt og intensivt brugt friareal i den ellers tæt bebyggede bydel.



Classens Have, mål 1:5.000



Mur mellem have og karré



Arendalsgade, set mod vest



Karréen set fra Strandboulevarden



Set fra Hardangergade



Kig gennem port



Porten til Classens Have. Nordisk Fjer's store bygning afslutter vejrummet

Willemoesgade

Willemoesgade er en af de mange tværeveje, der forbinder Østerbrogade med Strandboulevarden. Vejen er anlagt efter en vejplan, udarbejdet af stadsinspektør Krak, i forbindelse med udstykningen af Classens Have i 1880'erne. Vejtracéet fulgte en gammel allébeplantet markvej mellem Østerbrogade og kysten.

Frem til århundredskiftet blev hovedparten af gadens randbebyggelse opført. Den østlige strækning, øst for Strandboulevarden, blev dog først bebygget i 1930'erne med bl.a. Nordisk Kollegium.

Willemoesgade har en smal brolagt kørebane, brede fortove og belagte rabatter med allétræer og skråparkerings. I vejkrydsene er gaden asfaltbelagt. Derved opdeles den lange, lige vej i mindre strækninger. Den homogene randbebyggelse skaber et flot vejrum. Mod havnen afsluttes gadeforløbet af Strandboulevardens træer, og der er kig til havnens bygninger. Mod Østerbrogade afsluttes Willemoesgade af to imponerende tvillingebygninger med hjørnetårne. Bygningerne er opført 1892-94 af arkitekt Karl.P. Hinrichsen, der har tegnet mange af Østerbros karréer. Bygningerne indgår i Østerbros søfront, og kan ses fra Fredens Bro.

Især på strækningen nærmest Østerbrogade er flere af Willemoesgades karréer forsynede med tårne, spir og karnapper m.v. Endvidere er en bygning her udformet som »cul de sac«. I den østlige karrébebyggelse nær Strandboulevarden ligger Frihavns Kirke, der indgår i en karré og følger gadens facadelinie.

Alléplantningen strækker sig fra Østerbrogade til Fiskedamsgade. På strækningen nær Østerbrogade er det de oprindelige træer. Samspillet mellem allétræerne og den smukke randbebyggelse samt vejens brostensbelægning gør Willemoesgade til en af de smukkeste lokalgader på Østerbro.



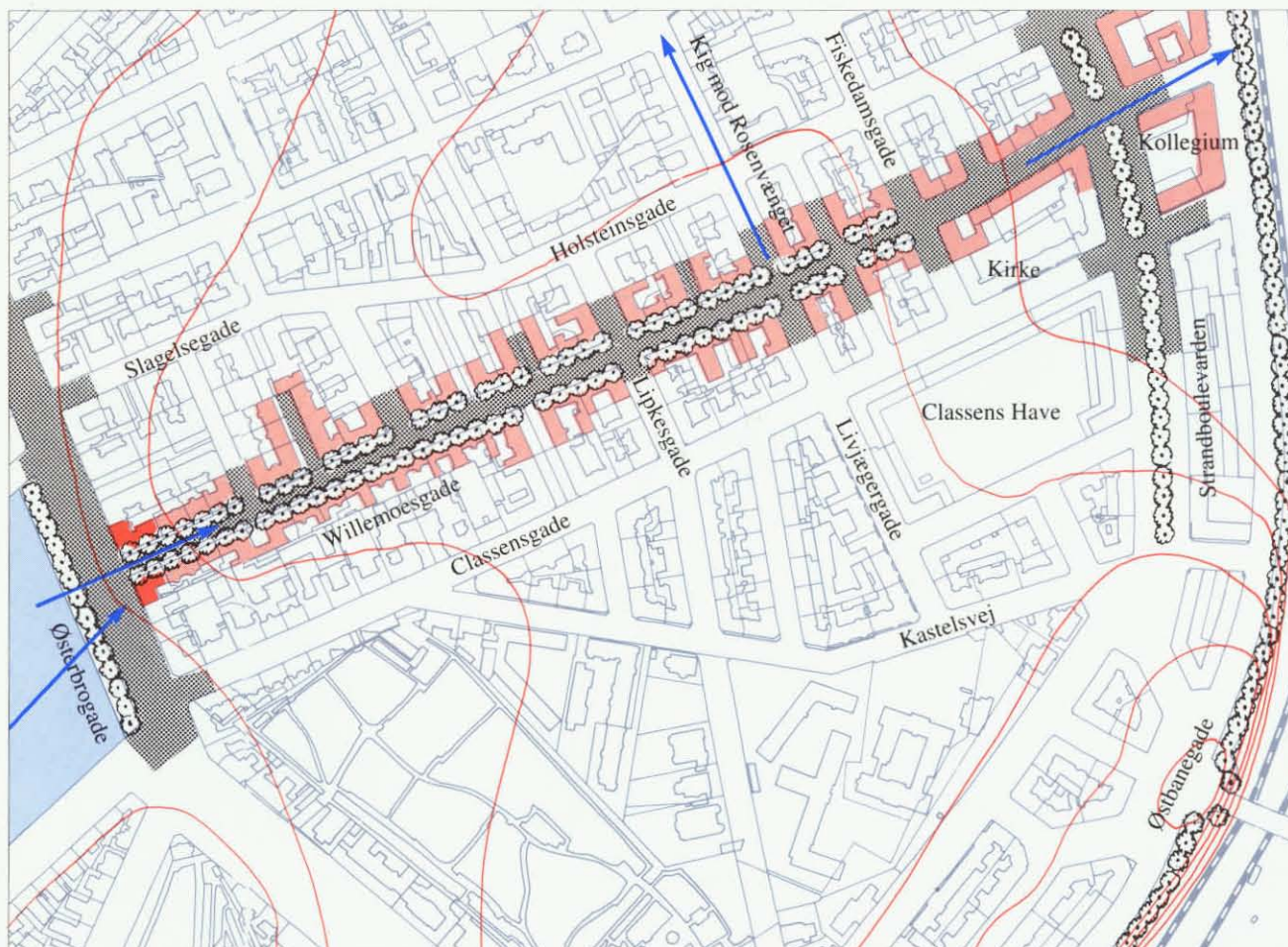
Den homogene karrébebyggelse. Her gadens nordside set mod vest



Søfronten med markante hjørnebygninger



Den lange og lige gade, set mod vest



Willemoesgade, mål 1:5.000



Den østlige del af Willemoesgade, set mod havnen. I baggrunden ses Frihavns Kirke

Nordre Frihavsgade

Kvarteret mellem Østerbrogade og Strandboulevarden blev udbygget sidst i 1800-tallet. I forbindelse med Frihavns og Nordhavns udbygning var der behov for at etablere boliger for arbejdere nær arbejdspladsen. Det sparsomme vejnet fra Østerbrogade ud til kysten blev forbedret og udvidet, og nye veje blev anlagt. Den oprindelige Kalkbrænderivej, hvis tracé gik i forlængelse af Blegdamsvej, for herefter at dreje mod nord, skiftede navn til henholdsvis Nordre Frihavnsvej (nuværende Nordre Frihavsgade) og Randersgade. Kalkbrænderivej var hovedadgangsvejen til erhvervsvirksomhederne ved kysten - Gl. Kalkbrænderi og Ny Kalkbrænderi m.fl.

Nordre Frihavsgade er i dag et aktivt forretningsstrøg, der strækker sig fra Østerbrogade til Strandboulevarden. Vejens østlige del - mellem Strandboulevarden og Østbanegade - virker lidt afsondret fra resten af gaden. Nordre Frihavsgade har et knækket vejforløb, der understøttes af de to beplantede pladser - Melchior's Plads og Hjerterpladsen. Til forskel fra f.eks. den lige Classensgade opleves gadestrækningen derfor i etaper, hvor vejrummet lukkes af randbebyggelsen. På strækningen fra Trianglen til Melchior's Plads har bebyggelsen en varieret udsmykning med tårne, spir og karnapper. Især mod Trianglen afsluttes gaden smukt af hjørnehuse med karakteristiske tårne.

Flere af Nordre Frihavsgades sidegader mod syd er lukkede for kørende trafik - her er der udsyn mod Rosenvængets villakvarter. På den østlige strækning har gaden et mere karakterløst præg, og banedæmningen spærrer for både udsyn og adgang til havnen. Her findes en afspærret passage under jernbanen.



Nordre Frihavsgade, set mod vest



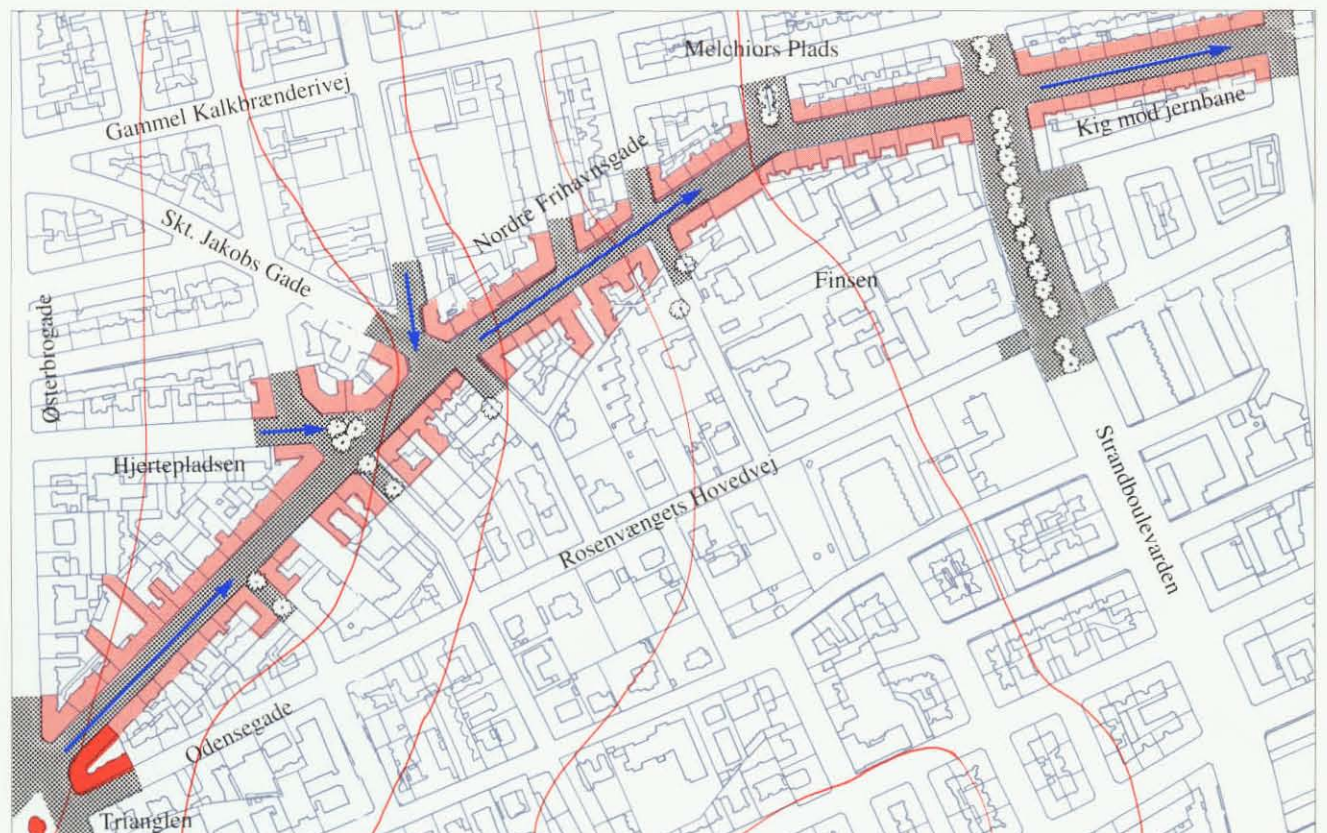
Strækningen nær Trianglen



Nordre Frihavsgade, set mod øst



Hjerterpladsen



Nordre Frihavsgade, mål 1:5.000



Set fra Trianglen

Oslo Plads

Stedet har siden 1650 været et overgangssted. Østerport blev placeret her, efter at den nye Østervold var blevet anlagt frem til Kastellet. Hvor banegraven nu ligger, fandtes Stadens voldgrav. Overgangen fandt sted over en ravelin med bomhus. I 1780'erne blev dobbeltalléen på den nuværende Dag Hammarskjölds Allé plantet. I 1850'erne, da voldene havde mistet deres forsvarsmæssige betydning, blev Østerport nedlagt. Der blev etableret en bred dæmning over voldgraven, og ravelinen blev sløjfet. Hermed blev vejforløbet rettet ud, som vi kender det i dag.

Østerport Station blev opført som midlertidig endestation for kystbanen i 1899. I 1910-11 blev Boulevardbanen anlagt, og områdets karakter af bro opstod. Den Fries Udstillingsbygning blev opført 1913-14, også som midlertidig udstillingsbygning.

Oslo Plads er et trafikalt knudepunkt og overgangssted til den indre by. Pladsen har ikke vægge i form af bygninger, der klart definerer pladsen. Alligevel har pladsen karakter, bl.a. på grund af de mange smukke bygninger på pladsen - Østerport Station af arkitekt H.Wenck og med en nyere forretnings- og kontorbygning af arkitekterne KHR, Den Fries Udstillingsbygning af maleren J.F. Willumsen og mod nord Palæbebyggelsen ved Østbanegade. Hertil kommer kontakten til Kastellet og Østre Anlæg.



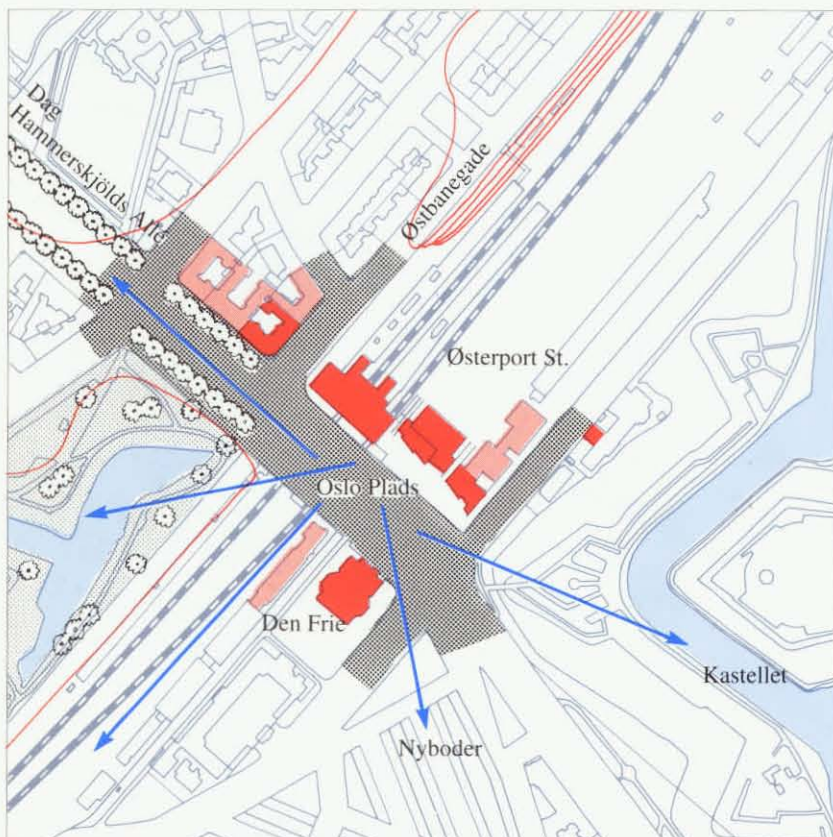
Oslo Plads, set fra syd



Den Fries Udstillingsbygning



Østerport Station, set fra sydvest



Oslo Plads, mål 1:5.000



Stationen set fra syd



Perronen har smukke konstruktioner

Århus Plads

Århus Plads, der er beliggende på hjørnet af Århusgade og Løgstørgade, har sin trekantede form fra udstykningen af »Ny Kalkbrænderi« i perioden 1900-09.

Siden 1777 var Ny Kalkbrænderi placeret på den trekantede grund, der idag afgrænses af Århusgade, Løgstørgade og Strandboulevarden. Ved havnens etablering flyttede aktiviteterne hertil. I 1915 blev bygningen nedrevet, og der blev opført etageboliger i 5 etager på arealet. I forbindelse hermed overtog Københavns Kommune pladsen og indrettede en legeplads.

Pladsen, der er indhegnet, er beplantet med store træer, der markerer sig kraftigt i Århusgade og Løgstørgade. Oplevet tæt på, forekommer pladsen en smule overbeplantet, således at den klare, trekantede form sløres. De omgivende etageejendomme udgør markante vægge om pladsen. Fra både Århusgade og Løgstørgade er der kig til havnens bygningsmasse.



Pladsen har smukke belægninger



Århus Plads, set mod øst

Skt. Jakobs Plads

Skt. Jakobs Plads er beliggende ved Østerbrogades østside midt mellem Trianglen og Ll. Vibenshus Runddel. Pladsen, der er afgrænset af en 5-etagers barokinspireret palæbebyggelse, hænger rumligt sammen med Skt. Jakobs Kirke, der ligger vest for Østerbrogade.

Skt. Jakobs Kirke blev opført i 1873. I forbindelse med Københavns Kommunes planer om at etablere en diagonalforbindelse mellem Fælledparken og havnen, blev der omkring 1892 fastlagt en vej- og udstykningsplan for området omkring den nuværende Skt. Jakobs Plads. Af denne grund drejer Skt. Jakobs Gade - i modsætning til de øvrige gader i kvarteret - mod sydøst, og får forbindelse til Nordre Frihavnsgade.

I forbindelse med en trafikregulering i 1975-77 blev Rothesgade lukket, og det indvundne vejareal indgår i pladsen. Skt. Jakobs Plads skaber et »pusterum« på denne strækning af Østerbrogade. Pladsen har en venlig grøn karakter, og er omgivet af en smuk bebyggelse. Især den tårnmarkerede hjørnebygning mellem Skt. Jakobs Gade og Rothesgade samt pladsens sammenhæng med kirken tilfører pladsen bymæssige og arkitektoniske kvaliteter.



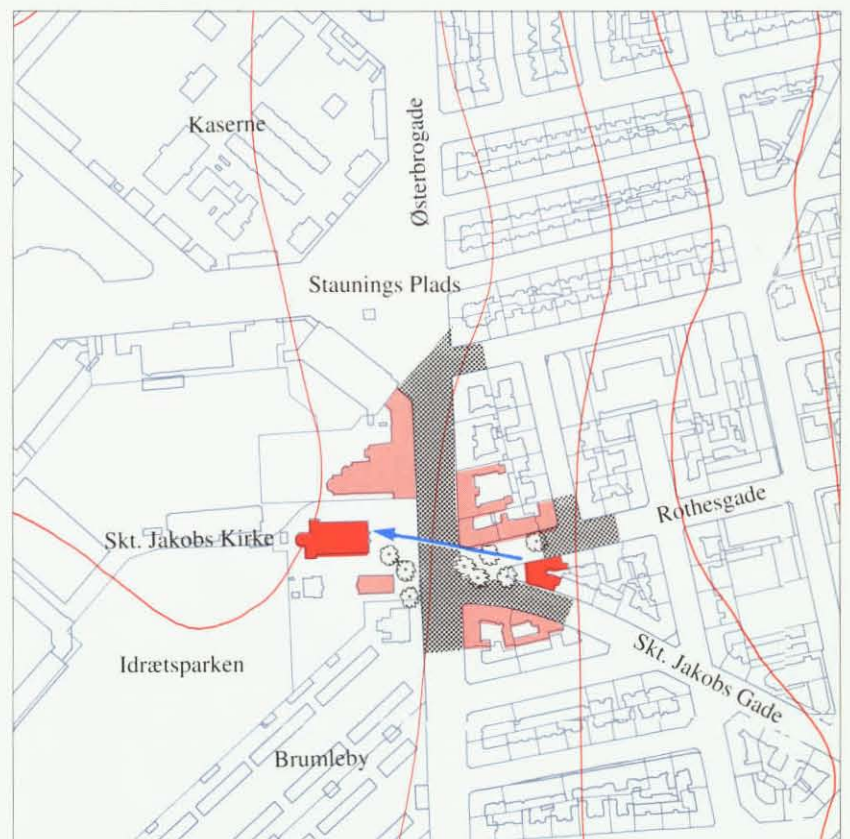
Skt. Jakobs Plads, set mod vest



Skt. Jakobs Plads, set mod øst



Aarhus Plads, mål 1:5.000



Skt. Jakobs Plads, mål 1:5.000

Skudehavnen

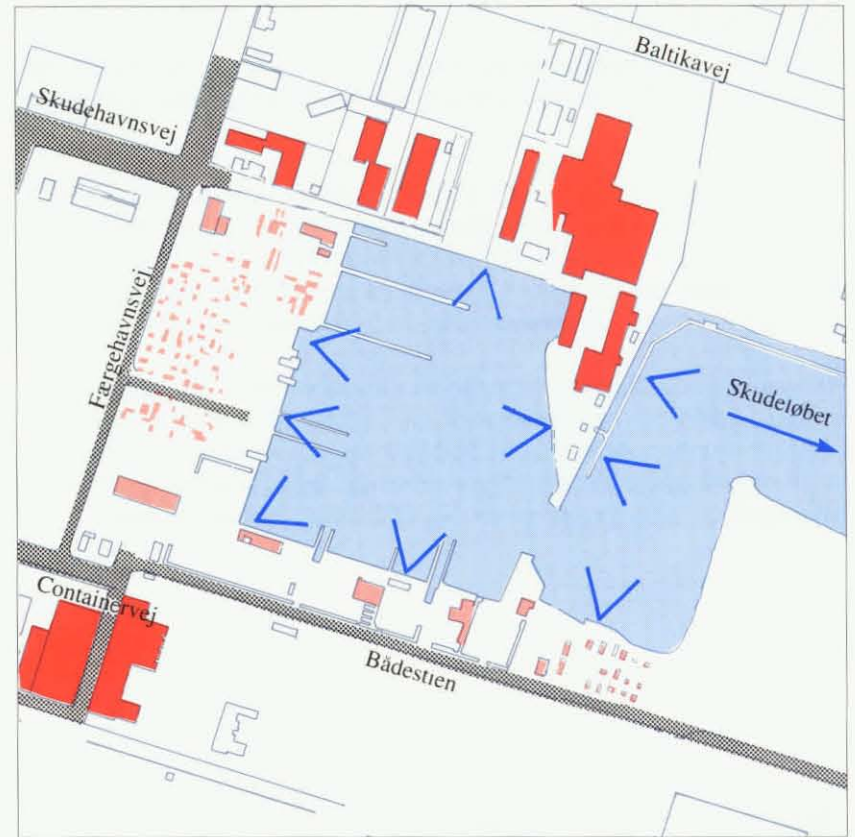
Skudehavnen ligger midt i Nordhavnsområdet. Havneanlægget blev etableret sidst i 1960'erne på midlertidige tilladelser fra Københavns Havnevæsen. Havnen lå en årrække ved Orientkaj.

Skudehavnen har et særegent, selvgroet og tæt bebygget miljø, der står i stærk kontrast til det omgivende, åbent bebyggede erhvervsområde og den tilgrænsende storby. Havnen er bl.a. hjemsted for fiskere, lystfiskerforeninger, sejlkubber samt virksomheder med maritim tilknytning, bådeværfter m.v.

Havnen er et vigtigt rekreativt område for Østerbro, og fungerer som et »maritimt« kolonihaveområde. Bebyggelsen rummer en skurby til fiskere samt klubhuse og erhvervsbebyggelse. Skurbyen består af småhuse, overvejende opført i træ. Husene, der er grupperet omkring smalle stræder, har en rå og rustik karakter. Bebyggelsen har ikke kolonihavehusenes lidt overpyntede karakter. Overalt i skurbyen bliver udearealerne benyttet til udendørs opbevaring, bl.a. af fiskegrej.

Klubbygningerne er ligeledes overvejende opført i træ, og er i 1-1½ etage. Hertil kommer oplagspladser og småskure. Klubområderne er indhegnede, og har ikke samme tilgængelighed som skurbebyggelsen.

Skudehavnen rummer alle de aktiviteter, der hører en fiskeri- og lystbådehavn til - om foråret klargøring af både og grej, om sommeren benyttes mange lystbåde som »sommerhuse«, og om efteråret er der aktiviteter i forbindelse med optagning af både.



Skudehavnen, mål 1:5.000



Klargøring af både



Stræde i skurbyen, set fra øst



Parti fra havnen



Set fra Færgehavnsvej

Østerbros bygninger

Den ældste bebyggelse - før 1856

Landsbyen Serridslev, der var den første bebyggelse på Østerbro, blev ødelagt i 1500-tallet. I 1600- og 1700-tallet bestod bebyggelsen hovedsagelig af gæstgiverier, lystejeendomme, kalkbrænderi og gårde. I dag findes der kun få synlige spor af den ældste bebyggelse på Østerbro, bl.a. i gården Classensgade 11A, der rummer rester af det tidligere landsted »Vennero«.

Østerbro var omfattet af demarkationslinierne frem til 1852, hvor linien blev flyttet ind til sydsiden af søerne. Af forsvarsmæssige grunde måtte der derfor ikke opføres permanent bebyggelse. Som følge heraf blev der opført en del midlertidig bebyggelse i bindingsværk og træ. På trods af demarkationslinien blev der 1839 givet tilladelse til at opføre Dørvstummeinstituttet ved Kastelsvej.

Udbygningen af Østerbro 1856-1900

Østerbros udbygning skete lidt senere end de øvrige brokvarterer, og kom først rigtigt igang henimod århundredskiftet. Bebyggelsen blev derfor præget af byggekrise fra 1889, der stillede krav om større gadebredder, og muliggjorde karnapper og andre udbygninger m.v. samt forbød korridorlejligheder og havde bestemmelser om afstande mellem bebyggelser på samme grund. Bebyggelsen er generelt af en højere standard end i de øvrige brokvarterer, og der blev næsten ikke opført baghuse. Bydelens bebyggelse er præget af, at det overvejende var de mere velhavende samfundslag, der bosatte sig på Østerbro. Ejendommene fik store lejligheder, og skulle være præsentable. Der blev opført mange palæagtige bygninger, både etageejendomme og store villaer. Fra udbygningens start omkring 1856 og frem til århundredskiftet blev Østerbro forvandlet - fra at være åbent land med spredt bebyggelse - til en tæt bebygget bydel. I perioden 1850-80 steg indbyggertallet på Østerbro fra ca. 1.500 til 13.000. I 1890 var indbyggertallet ca. 27.000. I perioden 1901-06 skete den største udbygning af Østerbro, indbyggertallet steg fra ca. 36.000 til 66.000. I denne 5-års periode blev opført ca. 6.000 nye lejligheder. Herefter gik udbygningen langsommere, bl.a. på grund af byggekrise, og i 1920 var indbyggertallet steget til ca. 78.000, og bydelen var næsten udbygget.

Classensgade 15 er opført 1878. Bygningen har historicistiske og nyklassicistiske træk. De fire midterste vinduesfag er markeret med enkelte og dobbelte doriske pilastre, og huset får dermed en smuk facadeinddeling.



Viborggade 16 er opført 1887 for skomager L. Jensen. Det nyklassicistiske hus har en smuk og velproportioneret facade. Trappeopgangene er markeret med frontoner.



Efterfølgende gennemgås de forskellige stilperioder med eksempler på de forskellige perioders byggeri på Østerbro. Da anvendelsen af stilretninger ikke lader sig binde af årstal, kan bygninger i bestemte stilretninger meget vel være opført før eller efter stilperioden. Mange af Østerbros bygninger har en blanding af forskellige stilarter. Ved flere af de viste eksempler på etagehuse opført i 1800-tallet er der ikke anført arkitekt, men bygmester. Det var på det tidspunkt endnu ikke almindeligt at benytte arkitekt til etagehusbebyggelse. Var der en arkitekt, der havde hjulpet med facaden, var det ikke så ærefuldt, at der skulle navn på.

Senklassicismen 1850-70

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. En regelmæssig facade var vigtig, og pudsfladerne blev ofte let kvadrerede. Ofte blev facaden vandret opdelt af gesimser, således at der fremkom underetage, mellemetage og overetage.



»Obrogaard«, Classensgade 11A, opført 1892, er beliggende i et hyggeligt gårdmiljø, tæt omgivet af karrébebyggelser. Oprindeligt har stedet rummet et landsted med villa og tilhørende stalde - det tidligere »Vennero«.

Holsteinsgade 3 (herunder) er opført 1882. Det senklassicistiske hus har en smuk facade, hvor midterpartiet er markeret med pilastre.



Bygninger i senklassicistisk stil er især repræsenteret på Østerbrogade og i sidegaderne mod øst. Lægeforeningens Boliger er fra denne periode, og har stilmæssige træk fælles med senklassicismen. Bebyggelsesplanen foregriber dog funktionalismens idéer om lys og luft.

Den fri historicisme 1855-75

Med teglindustriens opblomstring og bedre teknik efter midten af 1800-tallet blev det muligt at opføre bygninger i blank mur. Interessen for den blanke mur kan føres tilbage til den tyske arkitekt K.F. Schinkel, der med byggerier i Berlin viste nye veje. Der var samtidig en voksende historisk interesse. Arkitekterne kom hjem fra studierejser med inspiration fra byzantinsk, romansk og gotisk arkitektur samt fra renaissanceens monumenter. Arkitekt J.D. Herholdt og hans elever blev eksponenter for den nye stil. Gennembruddet kom med universitetsbiblioteket, opført i perioden 1855-61. Historicismens opfattelse af skønhed var følelsesbetonet og subjektiv. Udgangspunktet for en facade var som regel hentet fra rejse-skitser, og med de hjembragte motiver som udgangspunkt blev bygnings facade komponeret. På Østerbro findes eksempler på denne stil i bebyggelsen langs Østerbrogade og sidegaderne mod øst, i Frihavnens pakhuse m.v. og udformningen af byggeforeningshusene ved Kildevældsgade er inspireret af byzantinsk arkitektur.

Europæiske strømninger 1870-1900

Sidst i 1800-tallet blev der en stigende efterspørgsel på lejligheder. Til de velhavende blev der opført rigt dekorerede bygninger. Med arkitekten Ferdinand Meldahl som frontfigur bekendte de toneangivende arkitekter sig til en europæisk stil, som den kendtes fra f.eks. Paris og Berlin. Det blev hovedformålet at skabe stemning, og der blev anvendt alle stilarter og dekorationer. Murværket blev igen dækket med puds, og der blev med anvendelse af præfabrikerede udsmykningslementer dyrket en plastisk formgivning af facaderne, som gav kraftige lys- og skyggevirkninger. Denne periode kaldes også stilforvirringens periode. I Classensgade og flere af Østerbrogades øvrige sidegader findes denne arkitekturstil repræsenteret.



Odensegade 14 er opført 1889 af murermester Emil Lythans-Petersen. Den historicistiske bygning i blank mur rummer mange fine murstensdetaljer og har velformede og markante skorstene.



Odensegade 9 er opført 1891 af snedkermester Chr. Nielsen.

Slagelsegade 11 (til højre) er opført 1878 af tømrermester Borup.



Lægeforeningens Boliger er omtalt på side 23. De første afsnit blev opført 1854-56 efter tegninger af M.G. Bindsbøll. De vigtigste træk i anlægget blev videreført af Vilhelm Klein, da bebyggelsen blev udvidet ca. 10 år efter. Stokkenes længde understreges af et murstensbånd under første sals vinduer. De smalle døre er placeret rytmisk i facaden. Bebyggelsen er orienteret øst-vest, og for symmetriens skyld fik nogle længer sydvendt køkken og stue mod nord.

Viborggade 11 (til venstre) er opført 1885 af murermester Henry Hansen. Det symmetriske hus er markeret omkring trappen med tre-fags vinduer. Facadeinddelingen understreges af fire pilastre.





Rosenvængets Hovedvej 6 er opført 1875 ved arkitekt Harald Drewsen. Villaen er udformet med spidsgavle efter engelske forbilleder. Til højre en senere tilbygning.



Gl. Kalkbrænderivej 13 er opført 1864 i én etage og 15 år efter udvidet med en ekstra etage. Den symmetriske villa har stuehuset som forbillede. Midterpartiet fremhæves af søjlelignende bygningsfremspring.



Blindeinstituttet, Kastelsvej er opført 1857-58 og udvidet med en fjerde fløj 1879-80. Bygningen, der er fredet, er tegnet af F. Meldahl. De runde gavle er inspireret af venetianske motiver.



Landskabsmaleren C.F. Aagaards villa, Rosenvængets Allé, opført 1877, er tegnet af arkitekt J.V. Dahlerup. Den markante 3-etagers villa har rigt dekoreret murværk - inspireret af den italienske villatradition.



Den Soldenfeldtske Stiftelse, Ryesgade 104, er opført 1895 og tegnet af professor, arkitekt H. Storck. Bygningens indgangsparti er markeret med altan, og facaden er udsmykket med terrakottarosetter



Den tidligere gasbeholder, Nyborggade 17, er opført år 1900. Konstruktionen stod ingeniør Irminger for, og arkitekt Martin Nyrop tegnede skallen. Arkitekt Niels Fagerholt har indrettet amfiteater i bygningen.



Rosenvængets Allé 41A er opført 1868. Et eksempel på, hvordan villaerne blev udformet med det landlige stuehus som forbillede - længehus med frontispice.



Baggårdsbygningen, Kastelsvej 6, (til højre) er opført sidst i 1800-tallet af vognmand Petersen. Den gamle staldbygning er et eksempel på baggårdsbyggeri, som det har set ud mange steder på Østerbro.

Perioden 1900-15 Nationalromantikken

Som en modbevægelse mod stilforvirringen blev størstedelen af byggeriet omkring århundredskiftet præget af nationalromantiske og nybarokke træk. Bygningens konstruktion blev igen det afgørende i bygningsudformningen. Teglsten blev det foretrukne materiale. Der er typisk tale om lidt tungt virkende bygninger med danske og nordiske referencer. Arkitekterne kom i denne periode i stigende grad til at præge boligbyggeriet.

På Østerbro er der ikke så mange bygninger, der er præget af nationalromantikken, men derimod mange bygninger med nybarokke træk. De mest rendyrkede eksempler på nationalromantiske bygninger er Frihavnsstationen og Østerport Station, tegnet af DSB's overarkitekt H.F.C. Wenck.

Fra samme periode optræder nogle få eksempler på byggeri i jugendinspireret stil. Trondhjems Plads 2, opført i 1904 med Aage Langeland-Mathiesen som arkitekt, er et af de mest gennemførte og markante jugendhuse i København.



»Øresunds Palæ«, Hornemannsgade 1 er opført 1907. Bygningen er rigt udsmykket med tårn, rækværk med vaser, karnapper og altaner.



Skt. Jakobs Gade 7 er opført 1907. Den elegante nybarokke bygning er tilpasset hjørnegrunden på en overbevisende måde.



Odensegade 22 er opført 1908. Bebyggelsen er disponeret som »cul de sac«. Mod gaden markeres bygningen af karnapper.



Odensegade 2-12 er opført 1905 af arkitekterne Petersen og Hinrichsen. Det store bygningskompleks er disponeret med »cul de sac«. Placering af vinduer i trappeopgangen er løst på en smuk måde. Det lille afskærmede gårdanlæg markeres af fritstående søjler.

Bogensegade 1-5 er opført 1905 af malermester Alfred Nielsen. Bygningen har markante karnapper med aftakede bæringer og »affasede« hjørner i de to nederste etager.





I kvarteret omkring Esthersvej-Rebekkavej er opført mange etageejendomme i villastil. Rebekkavej 13 er opført af murerne Davidsen og Søndergård i 1902. Det fremhævede midterparti og frontonerne er klassicistiske træk.



Jagtvej 229, opført 1908 i nygotik er en typisk Østerbro-ejendom, der med tårne og karnapper klart signalerer velstand.



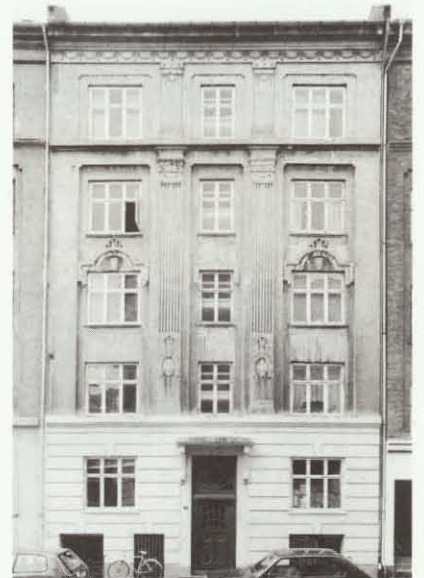
Carl Johans Gade 15 er opført 1904 af murerne P.M. Andersen og O. Christensen. Bygningen er et fint eksempel på, at der også med mere beskedne virkemidler - som f.eks. en enkelt karnap - kan skabes en god helhedsvirkning.



Manøgade 7 er opført 1912 af Ph. Smith. Det klassicistiske hus har renaissance-træk.



Gerners Stiftelse, Ribegade 10A er opført i 1905 med C.O. Berner som arkitekt. Det symmetriske hus har nybarokke træk.



Skanderborggade 2 er opført af brdr. Tøfner i 1902. Det elegante hus er opført i nybarok stil.

»Riberhus«, J.E. Ohlsensgade 19 (til venstre) er opført 1900 med Thorvald Sørensen som arkitekt. Bygningen er markeret med segmentbuer og kuppel.



Trondhjems Plads 2 (til højre) er opført 1904 ved arkitekt Aage Langeland-Mathiesen. Et imponerende og smukt, gennemført jugendhus med et væld af flotte ornamentter.



Byggeforeningshusene på Olufsvej er opført af Arbejdernes Byggeforening i 1874-77. Arkitekt Frederik Böttger. Bl.a. på grund af havnens udbygning opstod der behov for arbejdspladser, og dermed boliger for arbejderstanden.



Svanemøllevej 56. Opført 1904 med Carl Brummer som arkitekt. Facaden har med sine svungne linier en nærmest portallignende karakter, der understreger indgangen. Der er anvendt udsøgte materialer, og håndværket er af høj klasse.



Arkitekt Frederik Böttger tegnede også byggeforeningshusene ved Kildevældsgade, der blev opført i byzantinsk stil. Bebyggelsen er omtalt på side 24. Facaderækkerne er rytmisk brudt med gavlhuse. Arkitekten nåede med denne bebyggelse at opføre sit hus nr. 1000.



Nordkrog 17 er opført 1910. Huset ligger i et kvarter med en række næsten ens huse. Det velproportionerede hus har afvalmet tag og en symmetrisk facade, hvor indgangen er trukket tilbage.



Ved Kristianiagade ligger en række villæer i palæstil, hvoraf de fleste benyttes til ambassader. Kristianiagade 21 er opført 1908 som vinterbolig for hofjærgermester Sehested-Juul. Den smukke villa er tegnet af Emanuel og P.C. Monberg, og huser den Australske Ambassade.

Vestagervej 3B, opført 1914, er tegnet af arkitekt Andreas Fussing. Den smukke trefløjede villa danner et fint sluttet anlæg.



Svanemøllevej 15, opført 1915, er et eksempel på palæstilen i en mere beskeden skala, men bygningen har alle de karakteristiske træk - småsprossede vinduer, sortglaserede tagsten og hvidpudset mur.





Arkitekt P.V. Jensen-Klint har tegnet »Suppeterrinen« eller »Bien« i 1908. Den markante, lave bygning danner et visuelt tyngdepunkt i Trianglens intense trafikmiljø



Østre Elektricitetsværk, Østerbrogade 37, er opført 1901-02. Stadsarkitekt Ludvig Fenger har tegnet den smukke bygning. Anlægget er inspireret af italiensk arkitektur, og signalerer, at det er »et moderne kraftværk«.

B 93's idrætshal, Ved Idrætsparken 11, er opført 1913. Den smukke og specielt formede bygning er tegnet af arkitekt Søren Lemche



Perioden 1915-45 Nyklassicismen og funktionalismen

Omkring 1. Verdenskrig opstod nyklassicismen som et særligt nordisk, udpræget akademisk fænomen. Stilen var en reaktion mod nationalromantikken. Der var et ønske om en større forenkling, og C.F. Hansens klassicistiske bygninger blev benyttet som udgangspunkt. Der blev opført større bebyggelser, hvor facaderne var præget af ensartethed og rytme. Bygningskroppene var ofte uden fremspring og gårdene blev udnyttet til opholdsareal. På Østerbro blev bebyggelsen »Ved Classens Have« banebrydende - her er karreen åben mod syd og omkranser en offentlig park. Bebyggelsen omtales side 41. I Bryggervangen findes også gode eksempler, bl.a. Solgården, som omtales på side 31. Også villabyggeriet modtog stærke påvirkninger fra nyklassicismen.

I slutningen af 1920'erne trænger funktionalismen frem, inspireret af det sydlige udland. Den lukkede karréform tæt knyttet til gaderummet åbner sig efterhånden og afløses af friere udformede bebyggelsesplaner, hvor det nu er solorienteringen og ikke gadens retning, der er afgørende. På samme måde ændrer bygningerne udtryk fra det klassicistiske hus med enkle, rolige facader og rytmisk placerede vinduer til huse med stadig mere åbne facader og med altaner. Udviklingen skal ses på baggrund af ændringer i byggelovene og ny byggeteknik: Oprindeligt skulle etagehuse have to trapper, men nu kunne man nøjes med én brandfri trappe samt brandredningsaltaner til begge sider, og altanerne udviklede sig snart til anvendelige opholdsarealer.

Den største samlede bebyggelse på Østerbro, der er præget af den funktionalistiske arkitektur, er Universitetsparken, hvor arkitekt Kaj Gottlob har tegnet de fleste bygninger. Af etageboligbebyggelse fra denne periode findes bl.a. Østergården i Bryggervangen. Også i Østerbros villaområder ses fine eksempler på huse, der er inspireret af den internationale funktionalisme.

Langøgade 16 er opført 1923. Huset tegner en massiv blok, og er forsynet med trefløjede vinduer - denne vinduestype med fast midterparti kaldes Østerbro-vinduet.





Classensgade 70 er opført 1931 ved arkitekt Th. Hemmingsen. Den stramt formede bygning har funktionalistiske træk, bl.a. i form af hjørnevinduerne.



Kastelsvej 18 er opført 1938 ved arkitekterne Hartmann-Petersen, A. Gravesen, og Marie Nielsen. Det flotte funktionalistiske hus afgrænser Garnisons Kirtegård mod nordøst.



Australiensvej 17-19 er opført 1930. Bygningen er forsynet med et markant trappetårn.



Bryggervangen 18-24, opført 1933 ved arkitekt Thor Beenfeldt er en markant bygning ved Skt. Kjelds Plads. Bygningen er et altan-karnaphus med murede altanbrystninger.



Rækkehusbebyggelsen ved Soldalen er opført 1931 og tegnet af arkitekt Hans Dahlerup Berthelsen. Rækkehusene er udformet som altan-karnaphuse.



Rækkehusbebyggelsen ved Svanevangen er opført 1931 og tegnet af arkitekt Louis Hygum. Bebyggelsen er enkel og smuk. Det enkelte hus har fremhævet midterparti med mønstermurværk.



Næsivedgade 15, opført 1938 ved arkitekterne Axel Sørensen og Karl Larsen har gennemgående brystninger, skiftevis udnyttet til altan og karnap.



Gl. Vartov Vej 16, opført 1916, er tegnet af arkitekt Povl Baumann. Det nyklassicistiske hus med den monumentale indgang er næsten symmetrisk, dog er vinduernes placering funktionsbestemte. Villaen er firefløjet med rødt tegltag.



Gl. Vartov Vej 14, opført 1927, er tegnet af arkitekt Cornelius Seydner. Den symmetriske facade har klare nyklassicistiske træk.

Tuborgvej 27, opført 1925, er tegnet af arkitekt Albert Oppenheim, der har opført en del villaer i Ryvangskvarteret. Villaen har en markant og symmetrisk facade med klassicistiske træk. Poplerne understreger villaens monumentale udtryk.



Svanevænget 42, opført 1937, er tegnet af arkitekt Tyge Hvass. Den smukke bygning er et vellykket eksempel på en 30'er villa præget af dansk funktionalisme. De sammensatte bygningsformer skaber et levende helhedsbillede.



Østerled 15, opført 1937, er tegnet af arkitekt Svend Albinus. Villaen er et eksempel på en dansk tolkning af funktionalismen. Huset er opført i blank mur, og vinduerne er ikke - som det ses i helt rendyrkede funkishuse - placerede helt ud i hjørnerne.

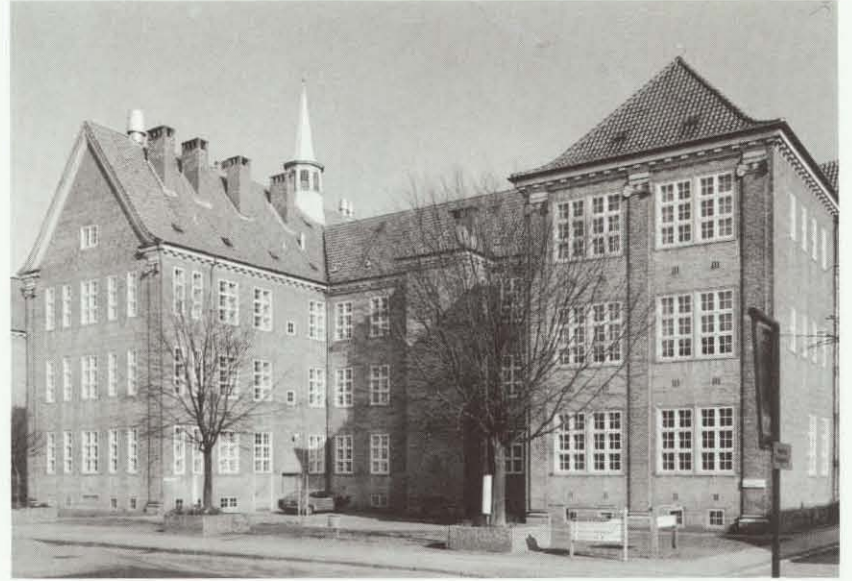


Gl. Vartov Vej 22, opført 1920, er tegnet af arkitekt Aage Rafn. Den nyklassicistiske villa er mod vejen præget af enkelthed og stramhed. Villaen har høj trempel, og der opnås dermed en bedre udnyttelse af tagetagen. Da huset blev bygget vakte det opsigt, at der ikke var vinduer mod vejen.





Hans Egede Kirke, Vardegade 14, er opført 1931 med A. Wittmaack og V. Hvalsøe som arkitekter. Det er et karakteristisk træk for Østerbros kirker, at de næsten alle er »indbyggede« i karréerne, og derved bliver meget bymæssige.



Tagensvej 18 har tidligere været militærhospital, og anvendes nu til jordmoderskole. Den helstøbte, u-formede bygning er opført i 1928 af militæret.



Bygningskomplekset ved Københavns Idrætspark, Østerbrogade 79 er opført i 1926. Det symmetriske opbyggede indgangsparti virker inspireret af Art deco, der var en stilblending med træk af bl.a. kubisme og ekspressionisme samt mere eksotiske stilarter som f.eks. maurisk og aztekisk. Arkitekterne A. Wittmaack og V. Hvalsøe.

Universitetsbibliotekets II Afd. (UB2), Nørre Allé 49, er opført 1939 med Kristoffer Varming som arkitekt. Den imponerende bygning er markant i Tagensvejs vejbillende. Bogtårnet er inspireret af amerikansk arkitektur.



Juliane Mariesvej 28, der er en del af Rigshospitalets omfattende bygningsanlæg, er opført i 1925. Den smukke trefløjede bygning i nyklassicistisk stil har en symmetrisk hovedfacade med fremhævet indgangsparti.



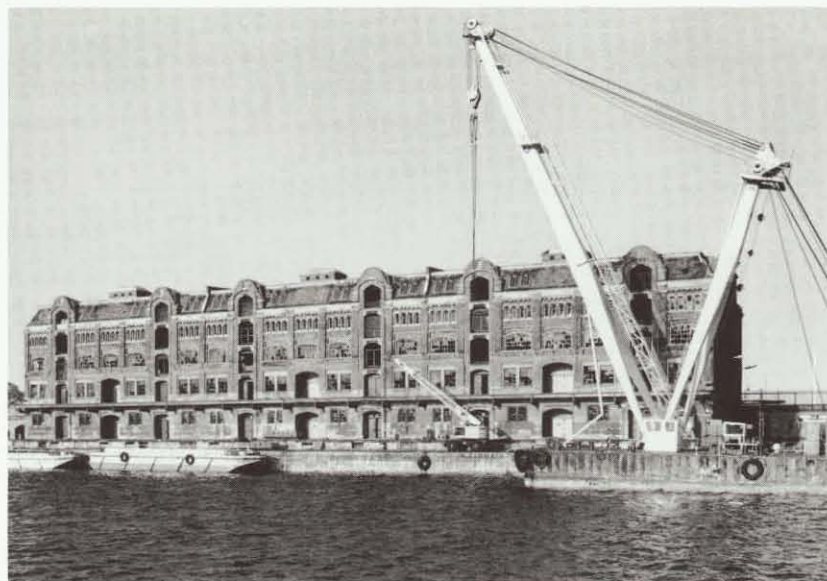
Universitetsparken 3, (til højre) der er opført 1939, var tidligere hjemsted for Medicinsk-Anatomisk Institut. I dag huser bygningen Datalogisk Institut. Bygningen er en del af det oprindelige Universitetsparkprojekt, planlagt af Kgl. Bygningsinspektør Kaj Gottlob, der også har tegnet huset. Den nøgterne og funktionelle bygning, der er beklædt med Faxe-kalksten indgår i den smukt bebyggede, parkagtige gadestrækning mellem Jagtvej og Nørre Allé - Universitetsparken.



Havnens bygninger

Havnens bygninger kan opdeles i to grupper: De funktionsbestemte bygninger - pakhuse m.v., og bygninger til kontor- og administrationsformål m.v. Ved anlægget af Frihavnen blev der for første gang brugt jernbeton i Danmark. De nye pakhuse var teknisk avancerede, men trods deres ofte store volumen blev de tegnet i overensstemmelse med den historicistiske arkitekturopfattelse. Eksempler herpå er det nu nedbrændte silopakhus på midtermolen fra 1893 af arkitekt Vilh. Dahlerup og silopakhus B på Dampfærgevej af arkitekt Fred. L. Levy. På de lidt mindre pretentiøse pakhuse i én etage, blev det især de murede gavle, der fik arkitektonisk udtryk. Administrations- og toldbygningerne blev tegnet af arkitekt Erik Schiødt. Her var opgaven ikke så bundet i funktionsmæssig hensende, men bygningerne skulle være repræsentative og vise frihavens og toldvæsenets ansigt udadtil.

Bygningstiljøet i havneområderne er af meget forskellig karakter: I Sønder Frihavn ligger mange værdifulde bygningsanlæg, spændende fra meget små bygninger til virkelig store bygningsanlæg, hvorimod Nordhavnsområdet er præget af nutidens mere nøgterne siloer, pakhuse og beskedne erhvervsbygninger.



Pakhus I, Langelinievej 7, er opført 1894 af Københavns Frihavn A/S med V. Dahlerup som arkitekt og havnekaptajn H.C.V. Møller som ingeniør. Pakhuset er en fin repræsentant for avanceret pakhusbyggeri omkring århundredskiftet med anvendelse af nye materialer og konstruktionsformer (etageadskillelser af armeret beton). Pakhuset har en helstøbt bygningskrop med oplevelsesrige facader.



Pakhus, Lüdersvej 15. På Lüdersvej ligger fire identiske pakhuse, opført af ingeniør C. Agerskov. De lange, lave pakhuse er opført i trækonstruktion og har markante, murede gavle. Gavlene har vandrette sandstensbånd og jugendinspirerede ornamentter. Opført 1917 (herunder).

Forbindelsesvej 5 i Sønder Frihavn, der er opført 1917, rummede oprindeligt funktionærboliger og provianteringsboder. Arkitekterne E. Schiødt og Chr. Jensen har udformet huset med røde sten og granitsokkel. Bygningen er inspireret af engelsk arkitektur, og især proviantbygningerne har en spændende facade.



Nordisk Fjerfabrik, Gittervej 6 er opført 1931 med Victor Nyeboelle som arkitekt. Det er et stramt opbygget industri anlæg, der udgør et markant indslag i Østerbros bybillede - både set fra toget og fra Østbanegade.





Manufakturhuset, Dampfærgevej 8, opført 1899, er en af Frihavnens mest markante bygninger. Arkitekt Fred. L. Levy har udformet bygningen som et firefløjet anlæg, hvor gården i den nederste etage er overdækket. Bygningen fremstår som en massiv klods, og har meget smukke facader.

Silopakhus B er opført i 1903 ved arkitekt F.L. Levy og ingeniør C. Agerskov for Københavns Frihavn A/S. Bygningen er opført med den nederste etage i røde sten og en silosektion af profilerede betonskærme. Taget er helvalmet og har en gennemløbende lanterne i rygningen. De flankerende gavltårne har spidstage, beklædt med skifer. Bygningen er meget markant i bybilledet, og kan ses fra mange steder på Østerbro.



Redhavnsvej 15, tidligere laboratorie- og kontorbygning for Nordisk Film, er opført 1916 ved arkitekt Niels Arp-Nielsen. Bygningen er præget af en stram klassicisme. Vinduerne er placeret i et taktfast forløb på facaderne, hvis eneste udsmykning ivotrigt er et svagt, lisenopdelt murfremspring i hushjørnerne.

Frihavnstationen, Dampfærgevej 24, er opført 1895 ved arkitekt Heinrich F.C. Wenck for DSB. Stationen er renoveret 1986. Bygningen er opført i bindingsværk med udmurede tavler i gule sten og har halvvalmede sadeltage med store udhæng. Stationen er gennemført nationalromantisk.



Bygningernes bevaringsværdi

Enkelbyggningsregistreringen

I sommeren 1991 blev der foretaget en registrering af alle bygninger på Østerbro - opført før 1940 - 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/konstruktiv henseende.

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

Østerbros i alt 3653 bygninger fordeler sig på de 9 bevaringskategorier som følger:

Kategori 1, 7 bygninger
Kategori 2, 61 bygninger
Kategori 3, 916 bygninger
Kategori 4, 733 bygninger
Kategori 5, 722 bygninger

Kategori 6, 220 bygninger
Kategori 7, 158 bygninger
Kategori 8, 26 bygninger
Kategori 9, 22 bygninger

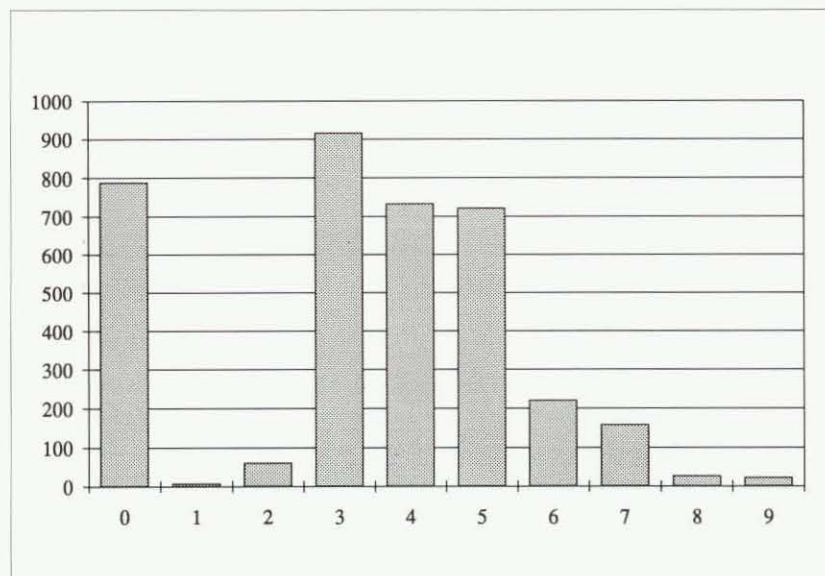


Diagram - Østerbros bygninger fordelt på 9 kategorier

Ca. 788 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.

Til brug for lokalplan- og byggesagsadministrationen benyttes vurderingen i de ovennævnte 9 kategorier. I bydelsatlasset er bygningerne for overskuelighedens skyld inddelt i følgende kategorier:

Høj bevaringsværdi:
kategori 1-3

Middel bevaringsværdi:
kategori 4-6

Lav bevaringsværdi:
kategori 7-9

Da Østerbro i Københavns Kommunes kommuneplan er opdelt i to bydele er den efterfølgende oversigt over bygningernes bevaringsværdi ligeledes opdelt i to dele: Ydre Østerbro og Indre Østerbro.

Bydelen Ydre Østerbro

Ydre Østerbro omfatter området mellem Lyngbyvej, Ryvangen og Svanemøllebugten og mellem Jagtvej, Strandboulevarden og kommunegrænsen mod Gentofte Kommune.

På de følgende sider vises, hvilken bevaringsværdi de enkelte bygninger er blevet tildelt i registreringen. Ydre Østerbro er opdelt i følgende kvarterer:

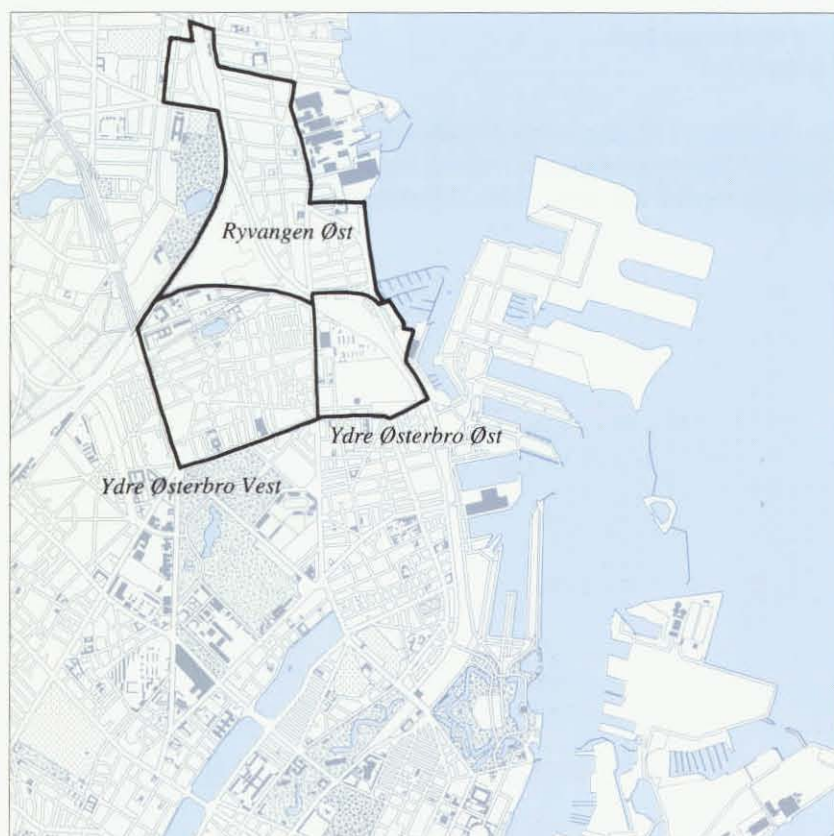
Ryvangen øst - side 60-61
Ydre Østerbro Vest - side 62
Ydre Østerbro Øst - side 63

Ryvangen Øst

Ryvangen Øst afgrænses mod nord af kommunegrænsen til Gentofte, mod vest af jernbanelinien, mod syd af Strandvænget og mod øst af Øresund og Tuborg. Ryvangen Øst er vist på to illustrationer. Til højre ses et udsnit af området nord for Mindelunden, og på modstående side er vist området imellem Strandvænget i syd og kommunegrænsen mod Gentofte Kommune i nord. Området rummer overvejende villabebyggelse samt enklaver af etagehusbebyggelse. Bebyggelsen er hovedsageligt klassificeret i kategorierne middel og høj bevaringsværdi. Svanemøllens Kaserne er tillagt høj bevaringsværdi.



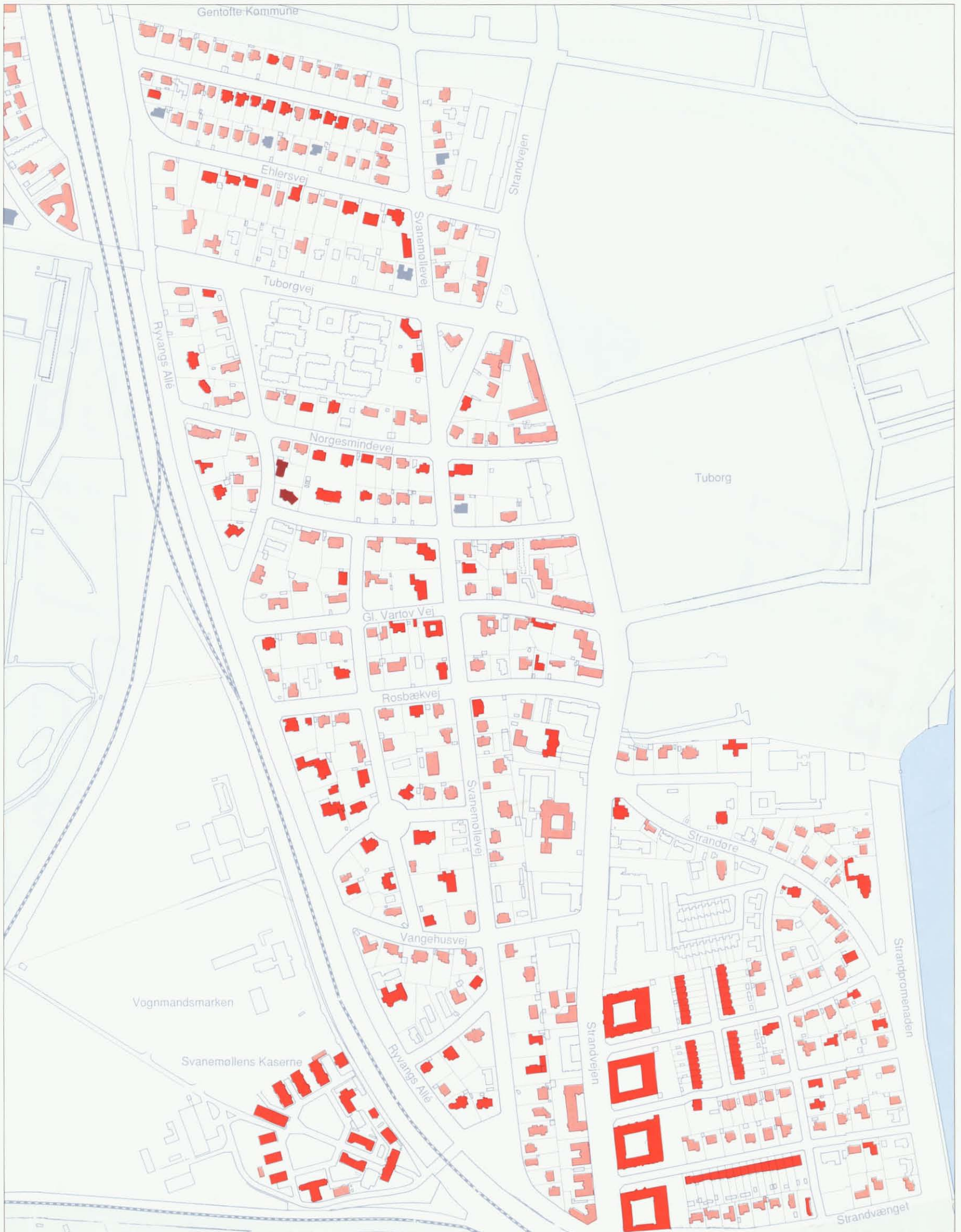
Den nordvestlige del af Ryvangen Øst, mål 1:5.000



Ydre Østerbro-bydelen opdelt i 3 områder



Luftfoto, set fra syd



Ryvangen Øst, mål 1:5.000



Ydre Østerbro Vest, mål 1:5.000

Ydre Østerbro Vest

Området, der er vist på modstående side, afgrænses mod nord af S-togslinien mod Farum, mod vest af Lyngbyvej, mod syd af Jagtvej og mod øst af Østerbrogade. Områdets bygninger er overvejende klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi. Bl.a. byggeforsamlingshusene omkring Kildevældsgade og bebyggelsen imellem Samsøgade og Manøgade er tillagt høj bevaringsværdi.



Ydre Østerbro Øst

Området, der er vist på denne side, afgrænses mod vest af Østerbrogade, mod syd af Strandboulevarden/Middelfartgade, mod nord og øst af Strandvænget og Kalkbrænderihavns-gade. Områdets bebyggelse er overvejende klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi.

Ydre Østerbro Øst mål 1:5.000

Bydelen Indre Østerbro

Bydelen ligger umiddelbart nord for den indre by, og omfatter områderne mellem Østerport og Jagtvej og mellem Tagensvej - Fredensgade samt havneområderne fra Søndre Frihavn i syd til Nordhavnen i nord. På de følgende sider vises, hvilken bevaringsværdi den enkelte bygning er blevet tildelt i registreringen. Indre Østerbro er opdelt i følgende områder:

Fælledparken m.v. - side 64-65

Ryesgade-området - side 66

Kristianiagade-området - side 66

Det tætte indre Østerbro - side 67

Søndre Frihavn - side 68

Den sydlige del af Nordhavnen - side 69

Den nordlige del af Nordhavnen - side 70

Fælledparken mv.

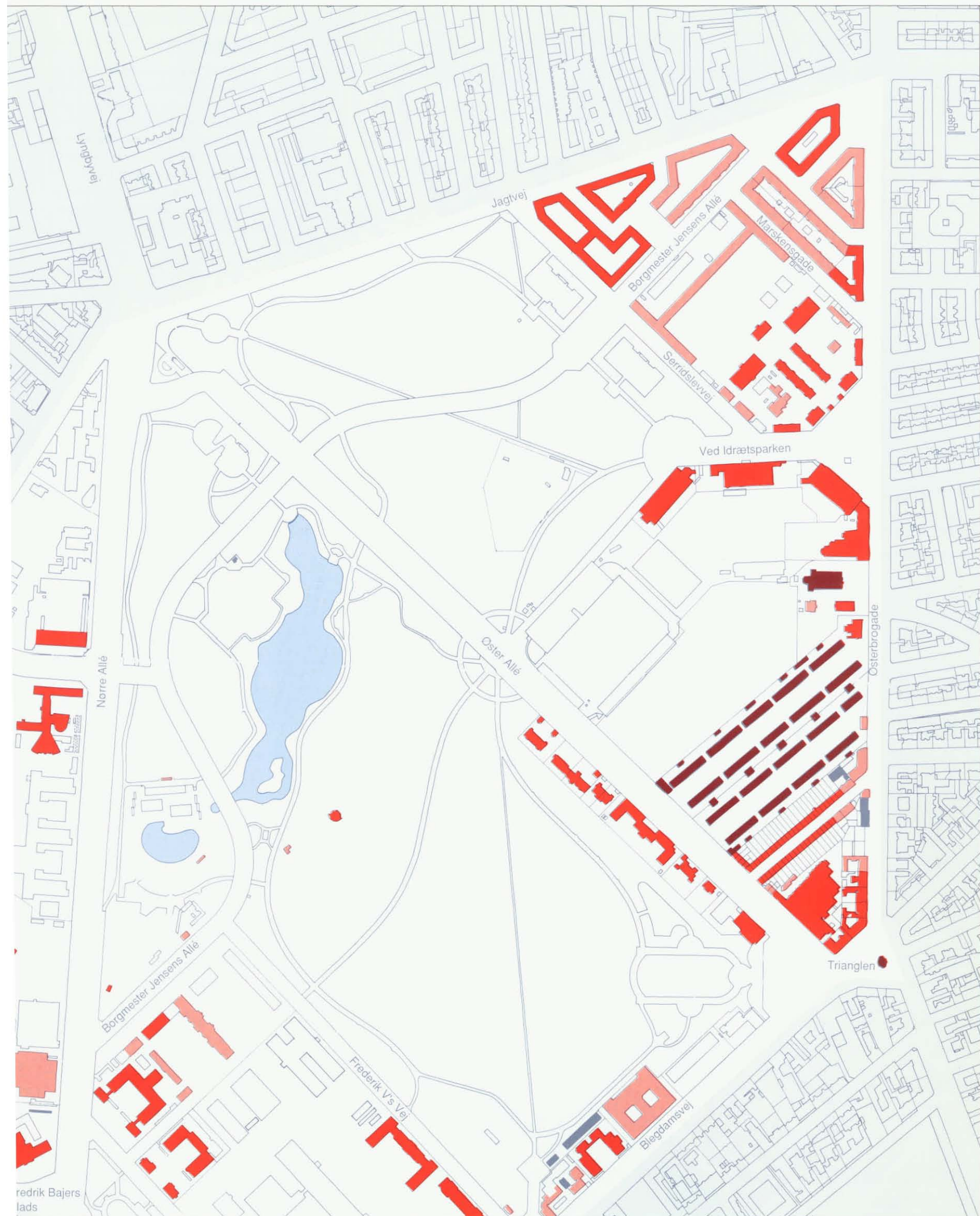
Området afgrænses mod nord af Jagtvej, mod øst af Østerbrogade, mod vest af Blegdamsvej og mod sydvest af Tagensvej.

Universitetsparken rummer overvejende bygninger af høj og middel bevaringsværdi, samt mange bygninger opført efter 1960, som ikke er medtaget i registreringen. Bebyggelsen imellem Østerbrogade og Øster Allé, der bl.a. rummer Brumleby og Idrætsparkens bebyggelse, er overvejende klassificeret i kategorien høj bevaringsværdi. Bebyggelsen langs vestsiden af Øster Allé er ligeledes af høj bevaringsværdi. Trekantområdet imellem Østerbrogade, Jagtvej og Serridslevvej rummer overvejende bebyggelse klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi.



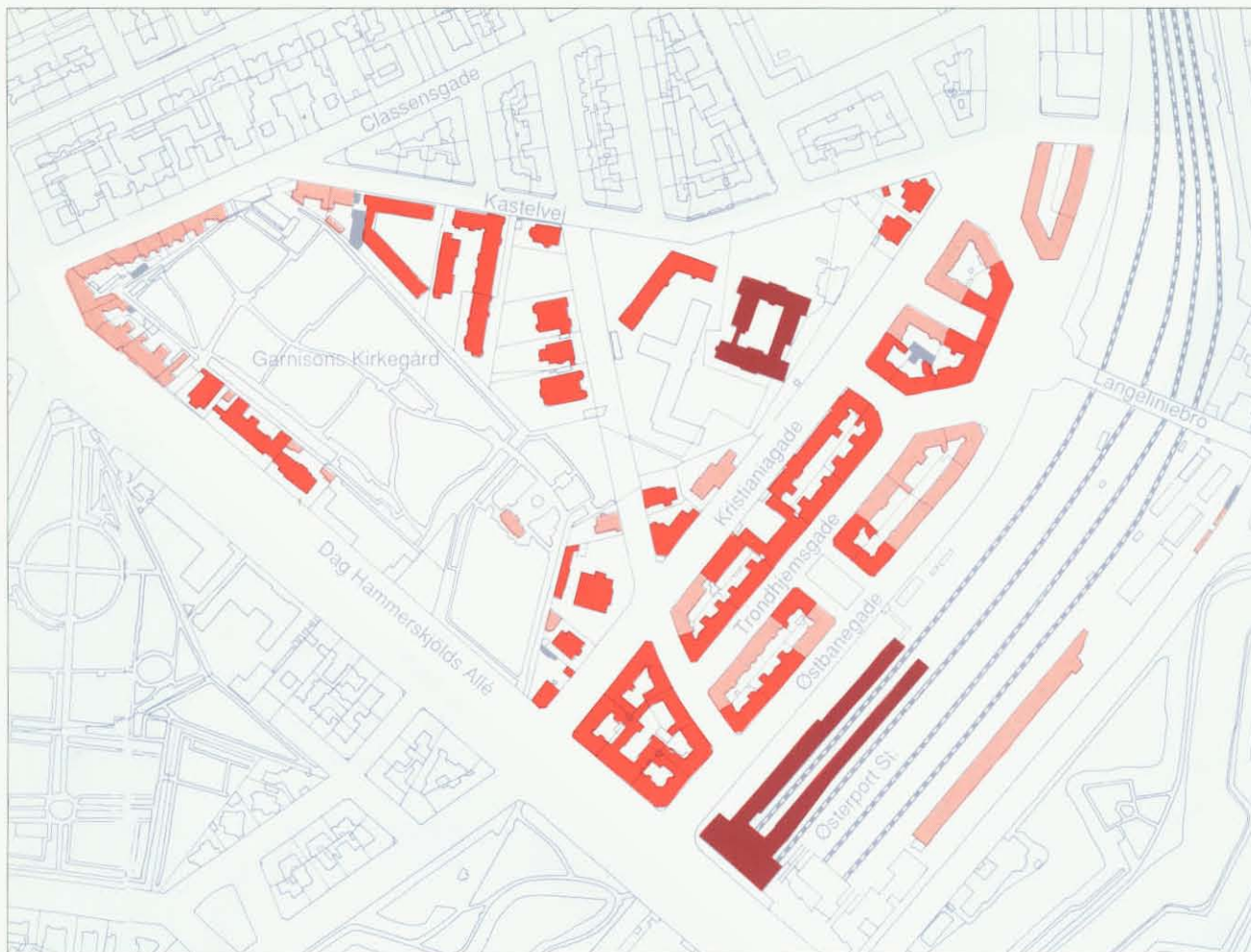
Indre Østerbro-bydelen opdelt i 7 områder





Frederik Bajers
Lads

Fælledpark-området, mål 1:5.000



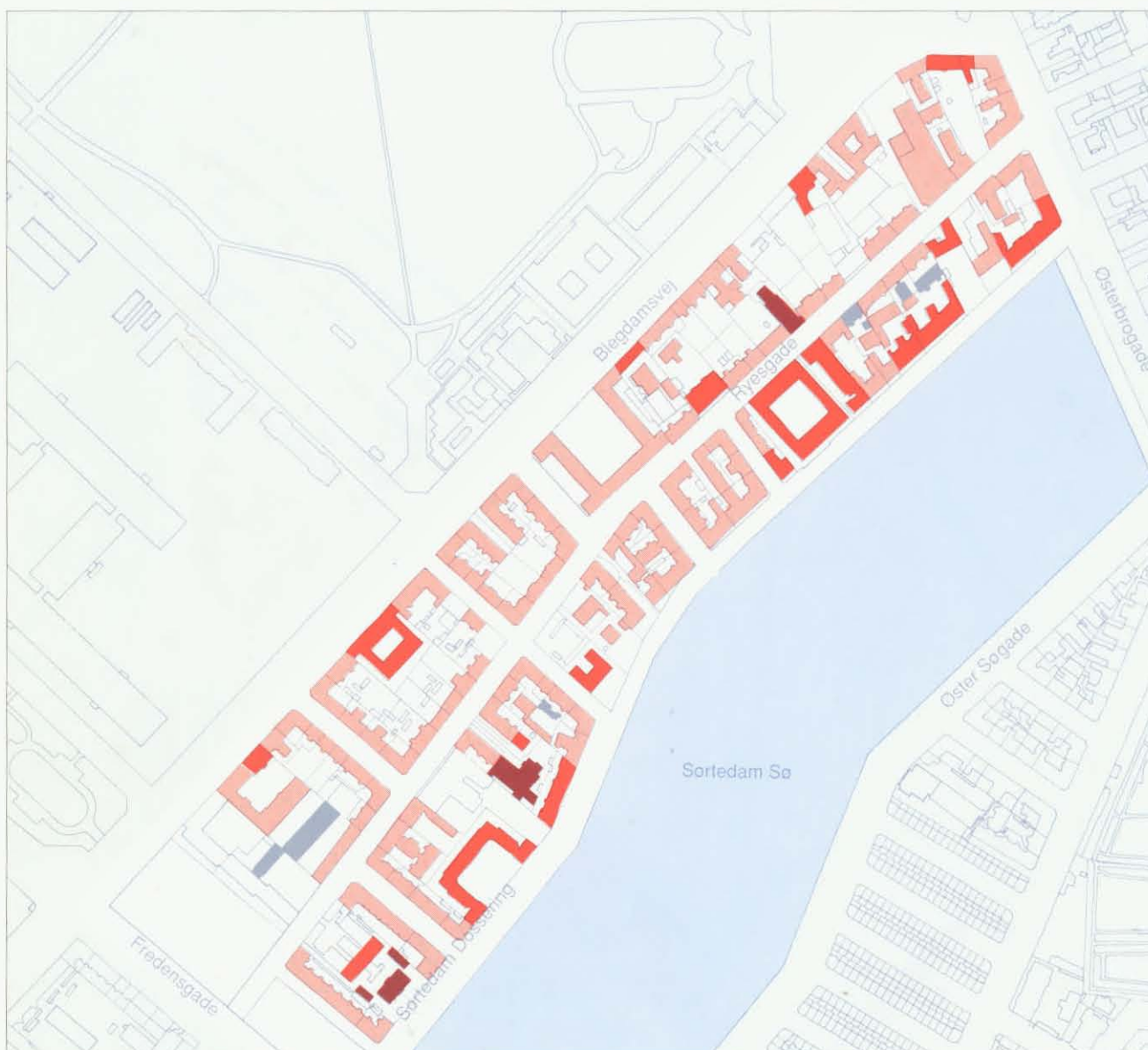
Kristianiagade-området, mål 1:5.000

Kristianiagade-området

Området afgrænses mod nord af Classensgade/Kastelsvej, mod øst af jernbanen og mod sydvest af Dag Hammerschjolds Allé. Bebyggelsen rummer næsten udelukkende bygninger klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi - og med en overvægt af bygninger rubriceret i kategorien høj bevaringsværdi.

Det tætte Indre Østerbro

Området, der er vist på modstående side, afgrænses mod nord af Strandboulevarden/Middelfartgade, mod øst af jernbanen, mod vest af Østerbrogade og mod syd af Classensgade/Kastelsvej. Områdets bygninger er overvejende klassificeret i kategorien middel bevaringsværdi. Jævn fordelt i området findes enklaver med bygninger af højeste bevaringsværdi. Kun få bygninger i området er blevet tildelt laveste bevaringsværdi.



Rymsgade-området, mål 1:5.000

Rymsgade-området

Området er beliggende imellem Blegdamsvej og Sortedam Sø, og afgrænses mod nordøst af Østerbrogade og mod sydvest af Fredensgade. Bebyggelsen er overvejende klassificeret i kategorierne høj og middel bevaringsværdi. Især facadebebyggelsen mod Sortedam Sø har en stor bestanddel af bygninger med høj bevaringsværdi.



Det tætte Indre Østerbro, mål 1:5.000



Søndre Frihavn-området, mål 1:5.000

Søndre Frihavn

Området afgrænses mod syd af Kastellet, mod vest af jernbanen og mod nord af Mellembassinet. Områdets bebyggelse er klassificeret i kategorierne høj, mellem og lav bevaringsværdi. Bygninger med høj bevaringsværdi er overvejende beliggende i områdets sydlige del.

Den sydlige del af Nordhavnen

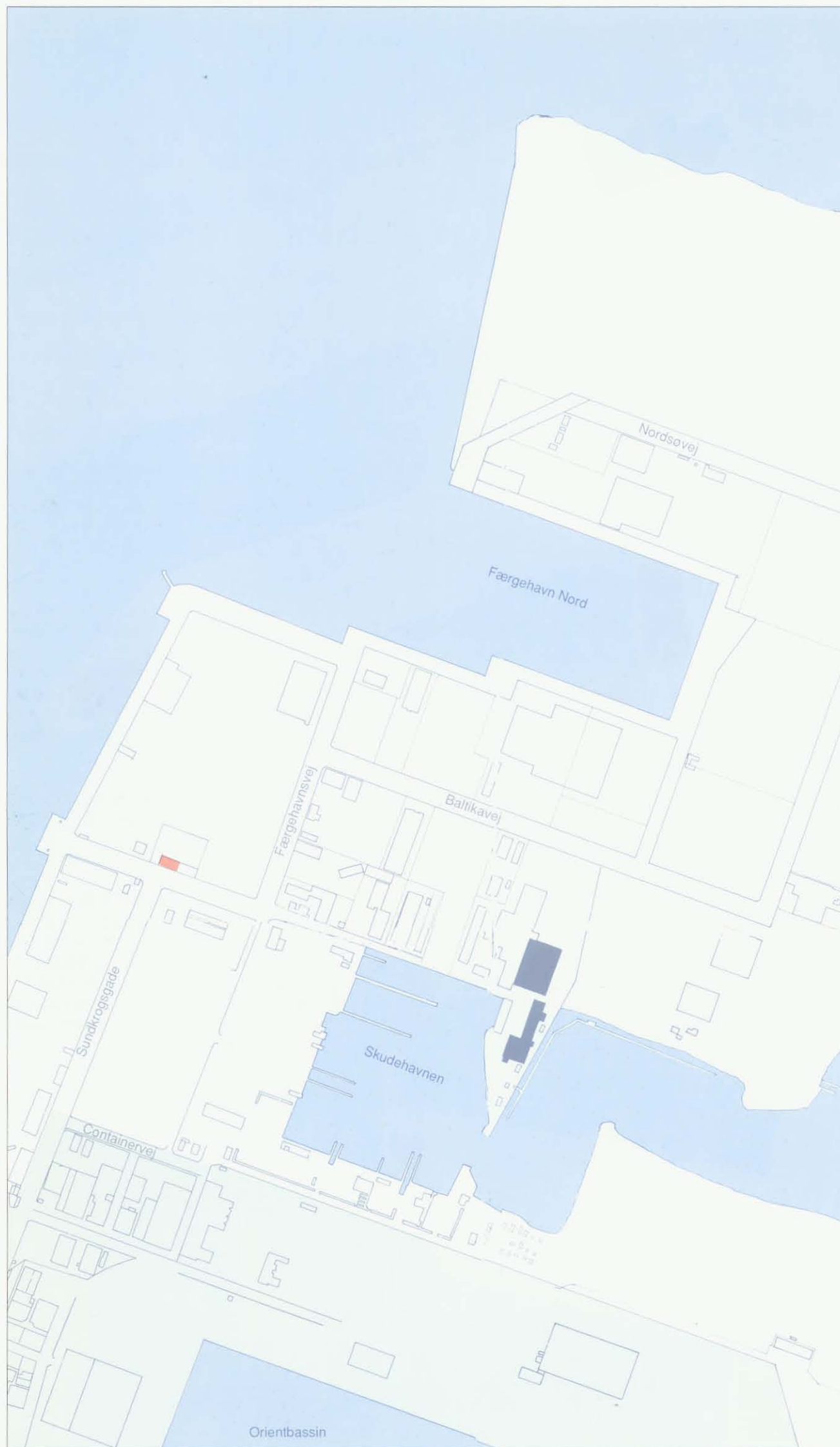
Området, der er vist på modstående side, afgrænses mod syd af Mellembassinet, mod vest af jernbanen og mod nord af Containervej. Svanemølleværket indgår i området. Den overvejende del af områdets bebyggelse er opført efter 1960. Den ældre bebyggelse rummer bygninger, klassificeret i kategorierne høj, middel og lav bevaringsværdi.



Den sydlige del af Nordhavn-området, mål 1:5.000

Den nordlige del af Nordhavnen

Området afgrænses mod syd af Containervej, mod vest af Kalkbrænderiløbet, og mod nord og øst af Øresund. Området rummer nyere industri- og erhvervsbebyggelse samt mange skure og bygninger af midlertidig karakter. Der er derfor kun medtaget ganske få bygninger i registreringen, og alle er klassificeret i kategorien lav bevaringsværdi. Illustrationen omfatter kun den vestlige del af området, idet der ikke er registreret bevaringsværdige bygninger på den resterende del.



Den nordlige del af Nordhavn-området, mål 1:5.000

Bevaringsplanlægning

Østerbro er en af Københavns mest sammensatte bydele med store grønne områder mod vest, en stærkt varieret bebyggelse og med Øresund og erhvervshavnen mod øst. Bebyggelsen spænder fra homogene, ensartede villakvarterer over karakterfulde enkeltbygninger og bygningsanlæg af høj arkitektonisk kvalitet til velplanlagte karrébebyggelser og havnens mere funktionsbestemte anlæg. Flere veje og pladser har værdifulde træplantninger, og selvom bydelen overvejende er tæt bebygget, fornemmes de grønne indslag i bybilledet jævnlige, når man færdes på Østerbro.

I de kommende år ventes der at ske større byomdannelse på Østerbro. Det er især i havneområderne, der vil ske en markant udvikling. Erhvervshavnen vil koncentrere og udbygge sine aktiviteter i Nordhavnen, og de frigjorte arealer i bl.a. Frihavnen og Kalkbrænderihavnen vil overgå til kontor-, hotel- og boligformål m.v. Endvidere er der fremsat idéforslag om etablering af både en ny lystbådehavn og ny boligbebyggelse på opfyldte arealer i Svanemøllebugten. Hertil kommer planerne om opførelse af nyt boligbyggeri på en del af Gasværksgrunden og Øresundshospitalets areal, planerne for bebyggelse på Kryolitgrunden samt omdannelse af Østerbrogades Kaserne til boliger, kontorer og kulturelle institutioner.

Af det forrige afsnit om vurdering af enkeltbygninger, fremgår det, at en stor del af Østerbros bygningsmasse er vurderet i kategorierne middel eller høj bevaringsværdi. Der er store bevaringsværdier i både helheder og enkeltbygninger.

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

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

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

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

Østerbros bebyggelse og bybillede

Ombygning og nybyggeri

Det er vigtigt, at der ved ombygning og renovering tages hensyn til byggeskikken i den periode, huset er bygget i, således at vinduer, døre, altaner, gesimser, facadedetaljer, kviste o.l. udformes i overensstemmelse hermed. Ved indretning eller ombygning af butikker er det afgørende for gadebilledet, at bygningens murpiller »står« på jorden og at skiltningen respekterer bygningens lodrette og vandrette facadeinddeling. Det bør ligeledes overvejes, hvorledes stueetager med nedlagte butikker skal udnyttes - således at »døde« facadepartier undgås.

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

Byrum

Østerbros mange smukke gadeforløb, pladser og torve er et stort aktiv for bydelen. Flere pladser, f.eks. Trianglen, kunne dog tilføjes yderligere kvaliteter. En omlægning af pladsen, der sigtede på at fremhæve »Suppeterrinens« centrale betydning og regulere de trafikale forhold, herunder skiltningen - ville forstærke opfattelsen af Trianglen som et byrum. Enkelte gadeforløb, f.eks. Strandboulevarden, kunne ligeledes tilføjes kvaliteter ved en omlægning af vejprofilet og ved en renovering af beplantningen.

Generelt kunne bydelens grønne præg styrkes ved en bearbejdning og bevidst træplantning på de gadestrækninger, der knytter sig til de grønne områder.

Havneområdernes omdannelse

I forbindelse med omdannelse af tidligere havneområder til moderne bolig- og kontorområder m.v., er det vigtigt at forsøge at forbedre Østerbros adgang til kysten, bl.a. ved etablering af nye stiforbindelser over eller under banen og videre frem til nuværende og fremtidige rekreative stiforløb og områder langs havnefronten. Det er ligeledes afgørende, at kontakten til vandet udfor Strandvænget og udsynet over Sundet herfra respekteres i en evt. fremtidig udvidelse af Svanemøllehavnen.

Litteraturliste

Bjørnson, John Kåre: Linie 1. Hovedstaden får trafikselskab. Sporvejs-historisk Selskab. 1988. (Sporvejshistorisk Selskabs bogserie, nr. 22).

Bjørnson, John Kåre: Linie 15. Danmarks længste sporvognslinie. Sporvejshistorisk Selskab. 1988. (Sporvejshistorisk Selskabs bogserie, nr. 19).

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

Danmarks arkitektur. Red. Hakon Lund. 1979-1981. Sys Hartmann og Villads Villadsen. Byens huse - byens plan. 1979.

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

Faber, Tobias: Dansk arkitektur. 2. reviderede udgave 1977.

Fleischer, Jens: København. Kulturhistorisk opslagsbog med turforslag 1985. (Politikens Kulturførere).

Hvem byggede hvad. Gamle og nye bygninger i Danmark. Red. Harald Langberg. 2. udgave 1968-1971. Bind 1. København.

København før og nu. Red. Sven Aakjær, Mogens Lebech og Otto Norn. 1947-1950. Bind 1: Indledende afsnit. Slotsholmen. Havnen. 1949. Bind 5: Østerbro. Nørrebro. Vesterbro. 1950.

Københavns før og nu - og aldrig. En billedkavalkade om København inden for voldene og søerne. Red. Bo Bramsen. Bind 1-12. 1987-1991.

Københavns historie. Red. Sv. Cedergreen Bech, Erik Kjersgaard og Jan Danielsen. 1980-1983. Bind 5: 1900-1945. Under fælles ansvar, af Sigurd Jensen, 1981. Bind 6: Efter 1945. Kraftcenter og fristad, af Torben Ejlersen, 1983.

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

København fra bispetid til borgertid. Byplanmæssig udvikling til 1840. Stadsingeniørens Direktorat. 1947.

København 68. En miljøbeskrivelse. Direktoratet for Københavns Kom-munes Generalplanlægning. 1969.

Københavnske motiver 1587-1807. Københavns Bymuseum 31. maj - 31. juni 1974. Ved John Erichsen. Københavns Bymuseum. 1974. Udstillingskatalog.

Madsen, Hans Helge: Østerbros herligheder. En bydels identitet. 1986.

Miljøministeriet, Planstyrelsen: Højhuse og Byarkitektur. 1991

Millech, Knud: Danske arkitekturstrømninger 1850-1950. En arkitektur-historisk undersøgelse. 1951, fotografisk genoptryk 1977.

Nørregård-Nielsen, Hans Edvard: Kongens København. En guldalder-mosaik. 1985.

Rasmussen, Steen Eiler: København. Et bysamfunds særpræg og udvik-ling gennem tiderne. 1969.

Strømstad, Poul: Søerne. Sortedamssøen, Peblingesøen, Sankt Jørgens Sø. En kulturhistorisk skildring. 1966.

Trap, J.P.: Kongeriget Danmark. 4. omarbejdede udgave, 1920-1932. Bind 1. Indledende beskrivelse. København og Frederiksberg 1929.

Zeeberg, Niels Kr.: Linie 4. Farimagsgadelinien. Sporvejshistorisk Selskab. 1981. (Sporvejshistorisk Selskabs bogserie, nr. 16).

Ældre etageejendomme. Byggeskik og renovering. Skaarup og Jesper-sen, Boligstyrelsen. 1987.

Signaturforklaring

Bevaringsværdige sammenhænge (Signaturforklaring til siderne 12-46)

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

Bevaringsværdige bygninger (Signaturforklaring til siderne 59 - 70)

	Fredet bygning*
	Høj bevaringsværdi
	Middel bevaringsværdi
	Lav bevaringsværdi

* Bygning fredet efter bygnings-fredningsloven 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. Den anden vurdering vedrører de enkelte bygninger. I begge vurderinger benyttes to røde farver, en lys og en mørk.

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

Titel:
Østerbro Bydelsatlas
Bevaringsværdier i bydel og bygninger
1992

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:
Sten Lange

Luftfotos:
Cineast Aps.

Korttegning:
Grundkort 1:5.000 over Østerbro Bydel:
Københavns Kommunes Direktorat for Fy-
sisk Planlægning. ©

Grundlag for kurvekort:
Niels Felding

Bogtilrettelæggelse:
Jørn Kjærsgaard

Kortlægningsarbejde:
Stadsarkitektens Direktorat, Københavns
Kommune ved arkitekterne Kirsten Møl-
gaard, Sanne Maj Andersen og Benny Bøt-
tiger.

Tryk og sats:
VisoPrint, København

Oplag:
1000 eksemplarer. 1. oplag

Udsnit af kort, hvortil Kort- og Matrikelsty-
relsen har ophavsret, er gengivet med sty-
relsens tilladelse (A 228-92)

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

Henvendelse angående publikationen:
Planstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
Telefon 39 27 11 00
Planstyrelsens j-nr. 1421-0074

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

ISBN 87-503-9641-2
Publikationen kan citeres med kildean-
givelse
Maj 1992

Tidligere udkomne kommuneatlas:
I Planstyrelsens atlasserie om de beva-
ringsværdige bygninger og bymiljøer i de
danske kommuner er der udkommet et
kommuneatlas/bydelsatlas for følgende
kommuner/bydele:

Nakskov 1990
Roskilde 1990
Rønne 1990
Sønderborg 1990
Samsø 1990
Ribe 1990
Bogense 1990
Viborg 1990
Suså 1990
Nordborg 1990
Rødovre 1991
Fladså 1991
Præstø 1991
Aabenraa 1991
Haderslev 1991
Horsens 1991
Kolding 1991
Sindal 1991
Varde 1991
Næstved 1991
København, Vesterbro 1991
København, Bispebjerg 1991
Gråsten, 1992

Atlas kan bestilles i boghandelen
eller hos

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

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

Eksempelvis findes der et om mørtel, et
om reparation af vinduer, et om vedli-
geholdelse af bindingsværk, et om strå-
tage, et om udskiftning af skorstenspiber,
etc.

Planstyrelsens informationsblade om byg-
ningsbevaring kan fås på to måder. Enten
enkeltvis gratis hos den kommunale tek-
niske forvaltning eller i abonnement.

Distribution og abonnement:

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



Østerbro 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 Østerbros bevaringsværdige bymiljøer og bygninger. Resultatet præsenteres i dette atlas. Samtidig skitseres de bevaringsværdige miljøers topografi, historiske og arkitektoniske kvaliteter.

Distribution: Byggecentrums Boghandel