

BEVARING AF KØBENHAVNS VÆRKSTEDSOMRÅDER

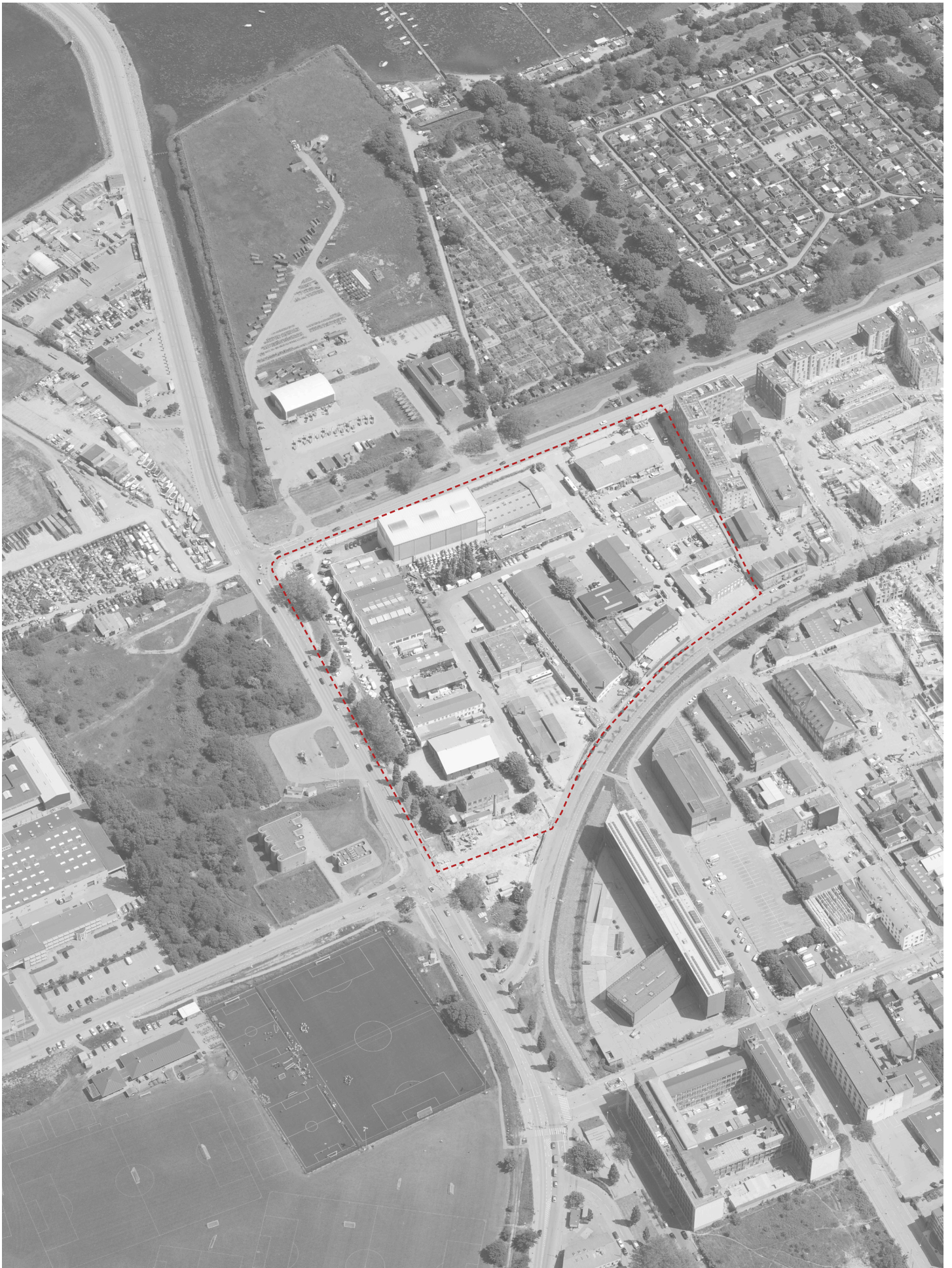
TRANSFORMATION OG BYMÆSSIG FORTÆTNING
AF OMRÅDET VED YDERLANDSVEJ

ANALYSE OG VÆRDISÆTNING

Indhold

Indledning	4
Historisk analyse	
- Amagers Landsbyer	8
- Fra land til by	8
- Yderlandsvej	8
- Eksisterende bygnigner på Yderlandsvej	14
- Bygningstyper	16
- Københavns industri	24
- Markante bygninger	24
- Kulturarv - det knopskudte industriområde	26
- Amagerbanen	28
Teknisk analyse	
- Den overordnede byplan	30
- Omkringliggende områder	30
- Trafik og larm	30
Arkitektonisk analyse	
- Ankomst	32
- For- og bagside	32
- Gårdrum og mellemrum	34
- Belægning	34
- Den sammensatte collage-arkitektur	36
- Tektonik og materialer	36
- Størrelse og skala	36
- Tagflader	36
- Vinduet	36
Værdisætning	38
Anbefalinger	38
Litteraturliste	39

Forside: Eget fotografi



Luffoto. Kilde: Københavnerkortet

Betegnelse	Værdisætning af byrummet på Yderlandsvej
Besigtigelsesdato	Februar 2022
Adresse	Yderlandsvej, 2300 København S
Afgrænsning	Markeret på kortet til højre
Alder	1948-2010
Kommune	København
Materialer	Tegl, træ, beton og stål
Konstruktioner	Konstruktioner i tegl, træ, beton og stål. Nogle præfabrikerede elementer
Planlægningsstatus	Lokalplansforslag
Fredningsstatus	Ingen fredninger
Bevaringsstatus	Yderlandsvej 5 (Bevaringsværdi 5)
Anvendelse	Produktion, lager og erhverv
Arkivalier	Kort(1939, 1977-1985, 1986-2001), tegninger af bygninger(1949-2010)

Indledning

Industrialiseringen fik folk til at flytte til København, hvilket betød, at byen udvidede sig. Amager gik fra at være et sted med gårde og marker til et industriområde. I begyndelsen var industribygningerne karakteristiske og lavet til én produktion. Senere blev de mere anonyme og kunne/kan let skifte til en anden type produktion.

Industriområderne lå langs jernbanen, så man havde let ved at få varer fragtet til og fra. Yderlandsvej ligger af samme årsag der, hvor den daværende Amagerbane lå.

Området ved Yderlandsvej har udviklet sig fra slutningen af 1940'erne frem til i dag og består både af gamle og nye industribygninger. Bygningerne er især fabrikker, værksteder, lagerbygninger og garager. I dag har mange af bygningerne ændret funktion, og der er tilføjet en del knopskydninger, men der er stadig en produktion på stedet. Stemningen er rå og virker autentisk.

Området er i dag et konglomerat af forskellige virksomheder, materialer og tider. De mange knopskydninger og den collageagtige arkitektur er blevet en del af stedets karakter. Særligt sammensætningen af materialer, skala, størrelse og tæthed er interessant.

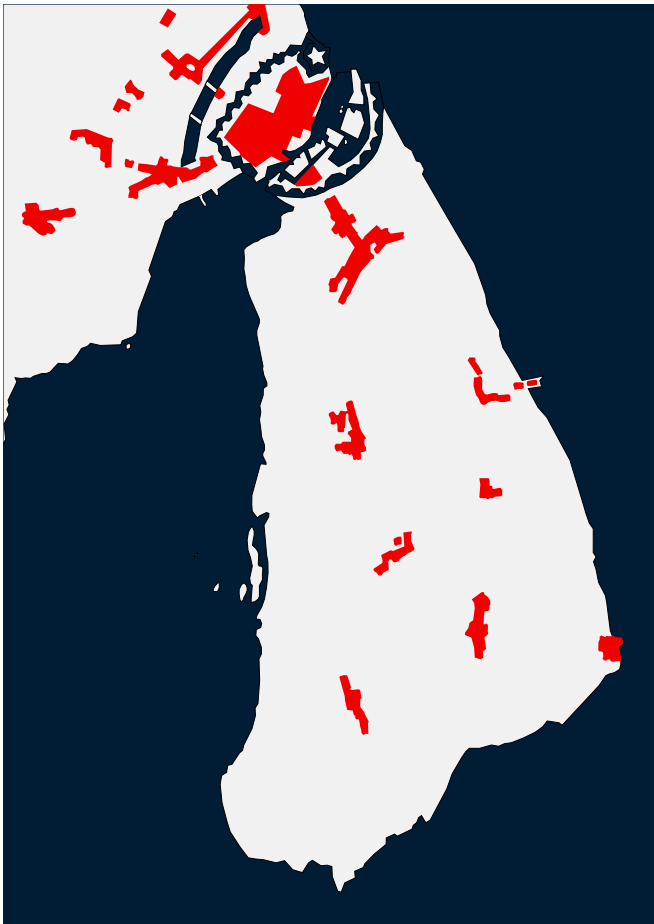


Eget fotografi

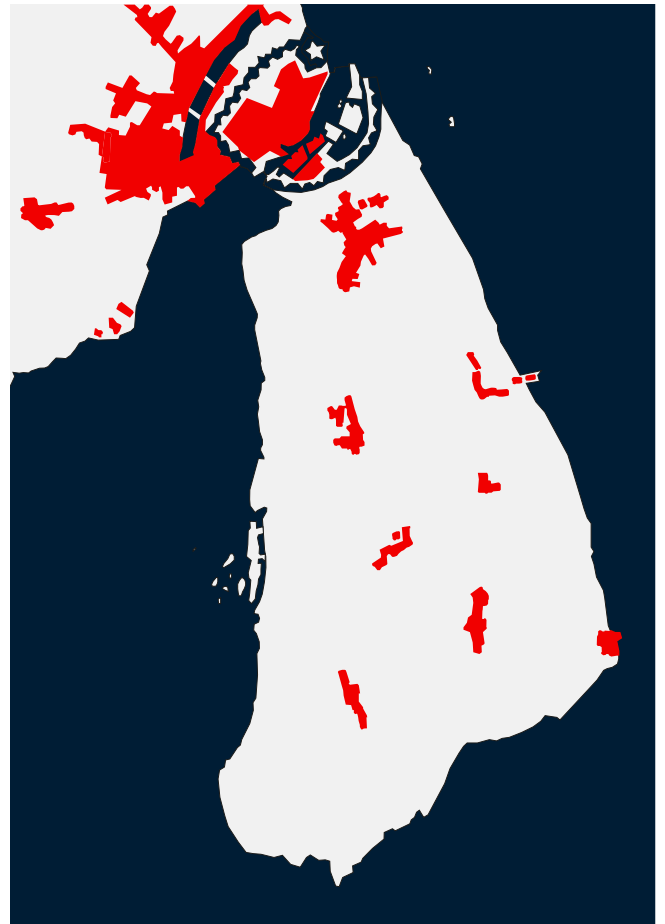
Amagers udvikling og udvidelse

1085	Tidligeste tekster, der beskriver Amager
1600-tallet	Omkring 60 personer bosat på en af Amagers i alt 27 gårde
1658	Sverige angriber København, landsbyerne brændes ned
1700-tallet	Landsbyer genopbygges trods forbud mod dette
1755	Man tillader Holmens arbejdere at bygge i Sundbyerne
Slut 1700-tallet	Der bliver anlagt faste batterier på Amager samt krudttårne ved østkysten (Amager Strandvej), Amagerbrogade anlægges, og øst og vest for den bygges kvarterer med mindre huse
1807	Dele af Amagers arealer gives til forretningsfolk fra København
Midt 1800-tallet	Landsbyerne udvides, hvor der tidligere lå frugt- og grønthaver. På trods af demarkationslinjen mellem landsbyerne og voldene (ved Prags Boulevard) byggede man værksteder, industri og småbeboelse.
1856	Voldene og demarkationslinjerne i brokvartererne ophæves
Start 1900-tallet	Sundbyerne bliver en del af København. Der bygges kloakker, vand- og gasværk samt bedre infrastruktur (Amagerbanen)
1908	Konkurrence om udviklingen af byområderne på Amager. Etablering af grønne strøg, bla. på Prags Boulevard
1909	Demarkationslinjen på Amager ophæves. Der udarbejdes en samlet plan for Amagerbrokvartererne, og der bygges lejligheder, haveboliger, fabrikker og sporvogneslinjer.
Efter 1930'erne	Primært ombygninger, færdiggørelse af projekter og byfornyelse af allerede bebyggede områder

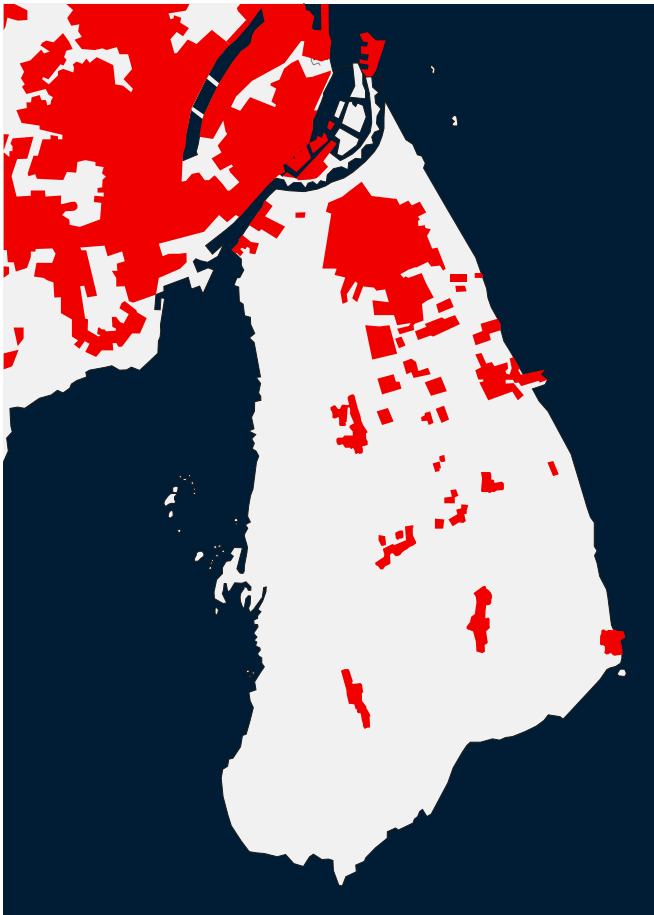
Kilde: Bydelsatlas Amager, Amagerbro, Sundbyerne, Islands Brygge, Bevaringsværdier i byer og bydel 1992



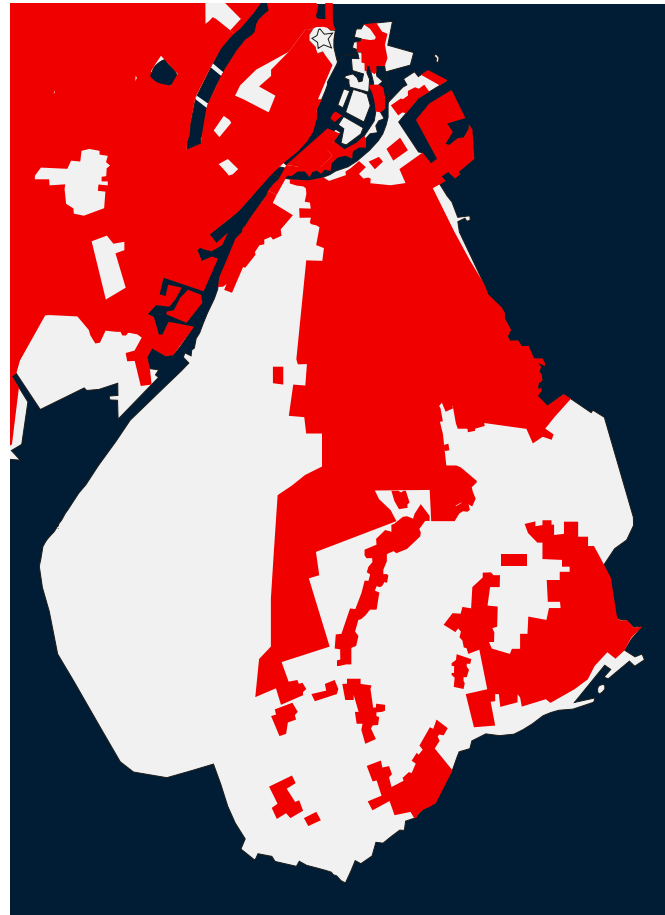
Amager 1830



Amager 1850



Amager 1900



Amager 1970

Kilde: Bydelsatlas Amager, Amagerbro, Sundbyerne, Islands Brygge, Bevaringsværdier i byer og bydel 1992

Amagers Landsbyer

Amager har været beboet siden stenalderen og Sundbyøster og -vester er blevet beskrevet i kilder fra 1085. Amager var dengang et landområde med marker og gårde. Her lå gårdene langs det, vi i dag kender som Englandsvej og Øresundsvej.

Udover at hver gård havde en vej, der ledte ned mod vandet, lå der mod Nord en stenopfyldning kaldet "Amagerbroen", der førte til færgestedet, hvorfra man kunne sejle ind til København. Syd for gårdene lå markerne og Nord for lå der frugt- og grønthaver. Pga. Amagers nære placering til byen kunne de varer, man dyrkede, blive solgt på Amager Torv (deraf navnet), og i begyndelsen af 1600-tallet boede der omkring 60 personer på Amagers i alt 27 gårde.

I 1658 blev landsbyerne brændt ned. På trods af et forbud mod at genopbygge landsbyerne var der i starten af 1700-tallet ca. 60 huse omkring Amagers landsbyer, og befolkningstallet steg kun yderligere, da man i 1755 tillod Holmens arbejdere at bygge i Sundbyerne.

Store dele af Amagers Fælled blev brugt af militæret og i slutningen af 1700-tallet blev der anlagt fast batteri på Amager. Langs Østkysten blev der opført krudttårne (Amager Strandvej), Øst og Vest for Amagerbrogade blev der bygget kvarterer med mindre huse, og i den sidste del af 1700-tallet blev Amagerbrogade anlagt.

Fra land til by

Efter krigen i 1807 blev store dele af Amagers arealer givet til de forretningsfolk fra København, der havde hjulpet gårdene under krigen. Dette var i høj grad med til at udvikle Amager fra et landområde til et byområde.

I midten af 1800-tallet havde man udbygget landsbyerne på Amager. Der var der stadig en del gårde tilbage, men da man havde udstykket noget af jorden, var der blevet bygget mindre huse med små gader der, hvor haverne tidligere havde ligget.

Selvom man mellem landsbyerne og voldene havde fastlagt en demarkationslinje, der hvor Prags Boulevard ligger i dag, var der alligevel blevet bygget en del værksteder, industri og

småbeboelse. Både Familien Holmblad og hæren byggede inden for demarkationslinjen. Fordi Tårnby Kommune, som Sundbyerne dengang var en del af, ikke havde råd til kloakker, blev Sundbyerne i starten af 1900 en del af København - på det tidspunkt boede der nu omkring 22.000 mennesker.

Nu blev der både bygget kloakker, vand- og gasværk samt bedre infrastruktur. Amagerbanen blev bl.a. bygget - oprindeligt for at føre afføring fra byen ud til landstederne, men senere blev den brugt som person- og godsbane.

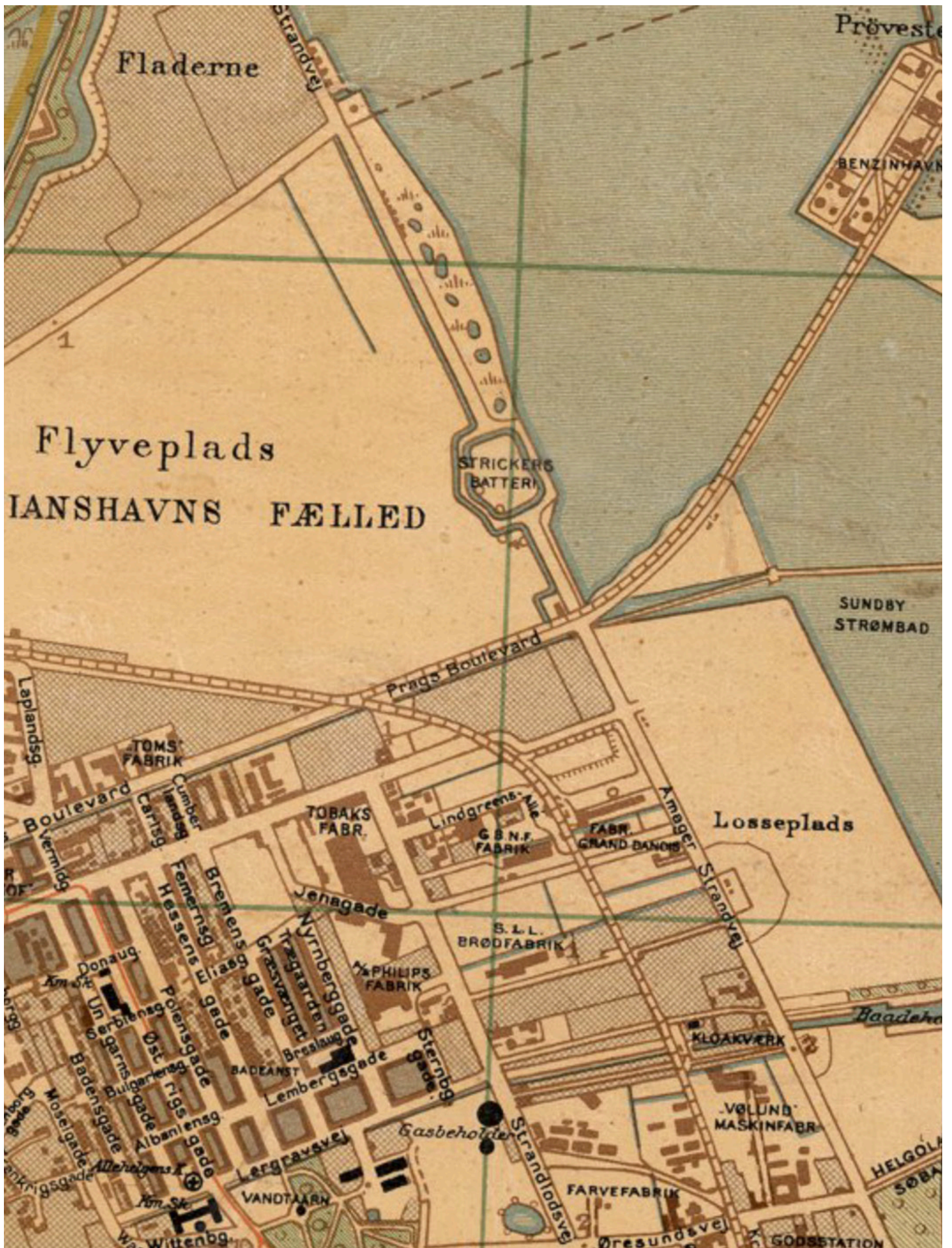
I 1856 havde man nedlagt voldene og demarkationslinjerne i brokvarterene, men på Amager havde man opretholdt den, hvilket betød, at udviklingen af området ikke skete i samme fart som brokvarterene.

I 1908 blev der afholdt en konkurrence om udviklingen af byområdet på Amager. Det blev blandt andet besluttet, at der Syd for Christianshavns Fælled og Amagerbanen skulle anlægges industri, og at bl.a. Prags Boulevard skulle omlægges til promenadevej. Da man i 1909 ophævede demarkationslinjen tog udviklingen for alvor fart, og man lavede en samlet plan for Amagerbrokvartererne. Der blev nu bygget lejligheder, haveboliger, fabrikker og sporvogne. I tiden efter 1930'erne er der primært tale om ombygninger, færdiggørelse af projekter og byfornyelse af allerede bebyggede områder.

Yderlandsvej

Yderlandsvej ligger på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej. På kortet over København fra 1939 kan man se, at der endnu ikke er blevet bygget på Yderlandsvej, men at der på dette tidspunkt ligger en del fabrikker samt en losseplads på den anden side af Amager Strandvej. På den anden side af Prags Boulevard lå Christianshavn Fælled og flyveplads. På dette tidspunkt var Prøvestenen og prøvestensbroen desuden også anlagt. De første bygninger på Yderlandsvej blev bygget i slutningen af 1940'erne og var altså en forlængelse af det industriområde, der allerede lå der. På de næste par sider kan man se, hvordan der igennem årene er blevet bygget til. Området er blevet fortættet og forandret, men mange af de oprindelige bygningerne står der stadig i dag. Desuden ses hvordan området er blevet lukket mere af - særligt mod de store trafikale veje, Prags Boulevard og Amager Strandvej.

Kilde: Bydelsatlas Amager, Amagerbro, Sundbyerne, Islands Brygge, Bevaringsværdier i byer og bydel 1992



Kort 1939. Kilde: Historisk.Atlas.dk



Kort 1953-1976. Kilde: Historisk.Atlas.dk



Kort 1977-1985. Kilde: Historisk.Atlas.dk



Kort 1986-2001. Kilde: Historisk.Atlas.dk



Kort i dag. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen

Eksisterende bygninger på Yderlandsvej

Mange af de første bygninger, der blev bygget på Yderlandsvej, er i dag revet ned, men nogle af dem står der endnu. Til venstre ses en oversigt over de eksisterende bygninger. Nedenfor kan deres byggeår, oprindelige funktioner og nutidige funktioner aflæses.

Bygning	Årstal	Oprindelig funktion	Nutidig funktion
A	1952-1960	Fabriksbygning	Smykkeværksted
B	1958-1988	Lagerbygning	Funktionstømt
C	2010	Busgarage	Busgarage
D	1951	Fabriksbygning	Pladeselskab
E	1953-1988	Værksted og produktionshal	Vaskehal(biler)
F	1978	Garage og værksted	Midlertidig boksehal
G	1988	Garager	Garager
H	1958-1988	Lagerbygning	Autogrenbrug(administration, vaskehal og lager)
I	1973	Lagerbygning	Autogrenbrug (lager)
J	1999	Produktionshal	Autogrenbrug (produktionshal)
K	1957	Lager- og kontorbygning	Loppmarkedeshal (Den blå hal)
L	1963	Lager- og kontorbygning	Viking bus (Administration)
M	1999-2004	Lagerbygning	Viking bus Garage
N	1984	Servicestation	Stillads firma
O	1951	Fabriksbygning	Funktionstømt
P	1951-1975	Værkstedbygning	Værksted
Q	1958	Fabriks- og lagerbygning	Autoforhandler
R	1950-1963	Værkstedbygning	Autoforhandler
S	2006	Funktionstømt	Autoforhandler
T	1948-1961	Lagerbygning	Funktionstømt
U	1948-1961	Fabriksbygning	Funktionstømt
V	1948-1991	Værkstedbygning	Funktionstømt



Diagram over eksisterende bygninger. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen

Bygningstyper

Der er hovedsageligt 4 bygningstyper på Yderlandsvej: Fabriksbygninger, lagerbygninger, værkstedsbygninger og garager. Til højre ses en illustration af fordelingen, samt placeringen af de forskellige bygningstyper. Nedenfor ses en liste over de forskellige bygningstyper og bygninger på Yderlandsvej. Da grundene på Yderlandsvej har forskellige ejere, er placeringen af de forskellige bygningstyper relativt jævnt fordelt. Nogle af bygningerne har desuden kun én funktion, som f.eks. flere af lagerbygningerne, mens andre er en blanding af lager, værksteder, fabrik og garage. Bygning L består af både kontor og lager, hvor kontordelen fylder mest, hvilket er årsagen til, at den er markeret som blandet funktion. De fleste af de andre bygninger har også kontorlokaler tilknyttet, men disse lægger sig under deres hovedfunktion, og er derfor ikke markeret som blandet funktion. Selvom bygningerne stort set alle har en industriel karakter, og kun er bygget med op til 60års mellemrum, er de meget forskellige.







	Blandet funktion		Fabriksbygninger Bygning A Bygning D Bygning O Bygning Q		Garager Bygning C Bygning F Bygning G
	Andet/ukendt funktion		Værkstedsbygninger Bygning E Bygning F Bygning H Bygning I Bygning J Bygning N Bygning P Bygning R Bygning T Bygning U Bygning V		Lagerbygninger Bygning B Bygning H Bygning I Bygning J Bygning K Bygning L Bygning M Bygning Q Bygning S Bygning T Bygning U Bygning V



Diagram over fordelingen af bygningstyper. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen og Københavns Byggesagsarkiv

Der er stadig en del bygninger fra de første år, man byggede på Yderlandsvej. Mange af dem er blevet ændret gennem årene, men nogle har trods ombygningerne bevaret deres autencitet. I det følgende ses en beskrivelse af udvalgte bygninger i området med tilhørende (egne) fotografier. Alle bygningernes facader bør vedligeholdes. Nogle af bygningernes umiddelbare stand beskrives, men der er behov for en grundigere undersøgelse af bygningerne, som denne analyse ikke omfatter. Mange af bygningerne har lav arkitektonisk værdi. Kvaliteterne ligger i stedet i sammenstillingen af typologier, materialer, størrelser og tagflader.



Bygning A (1952) var oprindeligt en farvefabrik med trykkeri. Den har fået foretaget nogle justeringer gennem årene. De fleste af ombygningerne er indvendige og har derfor ikke betydning for byrummet. Dog blev der tilføjet et hejsesystem og en dør i facaden mod vest (1959), samt en udvidelse af stueetagen mod Øst (1960). Udvidelsen i stueetagen slører bygningens karakter, men bortset fra denne har bygningen stadig samme arkitektoniske udtryk, som den havde oprindeligt. Bygningen er en repræsentant for de tidlige industribygninger i området.



Bygning B (1958-1988) er blevet bygget om et par gange. Der er bl.a. tilføjet en vaskehal, der virker skæmmende ift. bygningens oprindelige arkitektur. Desuden er bygningen i dag i meget dårlig stand; der trænger vand ind, og dele af konstruktionen er ved at falde sammen. Bygningen har modernistiske træk, som f.eks. vinduesbåndet, der løber langs den nordlige facade. Oprindeligt havde bygningen desuden også beboelse.



Bygning C (2010) er en nyere bygning, og der er ikke lavet tilføjelser siden opførelsen. Den er oprindeligt bygget som busgarage og fungerer delvis stadig som dette i dag. Bygningen har lav arkitektonisk værdi, men er i god stand.



Bygning D (1951) blev kaldt "Salatfabrikken Mayo". Her producerede man mayonnaise-salater. Der er stort set kun lavet indvendige ændringer (dog også nye vinduer). Den har i dag bevaringsværdi 5.



Bygning F (1978) var oprindeligt garager og værksteder. Der er ikke blevet foretaget store ændringer. Dele af bygningens facader er i mindre god stand. Bygningen har lav arkitektonisk værdi



Bygning E (1953-1988) er blevet ændret meget siden opførelsen. Der er blevet bygget til og udvidet, og dele af facaderne er blevet forandret. Den nordlige facade er blevet beklædt med trapezplader og resten af bygningen er fuld af knopskydninger, der har ændret det oprindelige arkitektoniske udtryk.



Bygning G (1988) benyttes stadig som garager. Bygningen er ikke blevet ændret siden opførelsen. Dog er hegnet omkring bygningen blevet fjernet. Bygningen har lav arkitektonisk værdi, men er i god stand.



Bygning H (1958-1988) blev oprindeligt brugt som værskedsbygning(er) og lager. Der er blevet bygget til og bygningerne er blevet forlænget over flere omgange. Dog har man fulgt bygningens geometrier og størrelser. Bygningen har derfor delvis samme udtryk som oprindeligt, men Nordfacaden er blevet beklædt med trapezplader. Mellemrummene mellem de forskellige bygningsvolumener er desuden blevet mindre. Bygningsudvidelserne har desuden medført, at området er blevet lukket af fra Prags Boulevard. De udvendige rum har altså ikke samme karakter, som oprindeligt.



Bygning J (1999) blev opført som produktionshal. I dag bliver bygningen brugt som lagerhal. Der er ikke foretaget nogle ændringer på bygningen siden opførelsen, dog findes der ikke tegninger af den indre konstruktion (trapper, plateauer etc.), så der kan være foretaget ændringer indvendigt. Bygningen er i rimelig god stand.



Bygning I (1973) Bygningen hænger sammen med Bygning H. Den ligger mellem bygning I og J og forbinder de to bygninger. Bygningen har samme karakter som ved opførelsen og er trods slid i relativ god stand.



Bygning K (1957) blev oprindeligt bygget som lagerhal. Der er tilføjet nogle indre vægge, men ellers står bygningen, som oprindeligt. Dog er den ikke blevet ordentligt vedligeholdt. Bygningens facader er derfor slidte.



Bygning L (1963) blev bygget til kontor og lagerbygning. Der er blevet foretaget nogle ændringer siden opførelsen, men den har stadig samme udtryk. Dog er vestfacaden tilvokset med den meget tætte beplantning mod Yderlandsvej.



Bygning N (1984) var oprindeligt en servicestation. I dag bruges bygningen af et stilladsfirma. Der har ikke været nogle store ombygninger på bygningen, så den står umiddelbart som oprindeligt - dog med nogen grad af slitage.



Bygning M (1999-2004) blev oprindeligt bygget som lagerhal. Bygningen er blevet forlænget i nord- og sydlig retning. Forlængelsen mod syd er endvidere højere. Bygningens form er altså ændret, men den har stadig samme karakter.



Bygning O (1951) var oprindeligt en papir- og æskefabrik, men står i dag tom. Vinduerne er originale og bør repareres. Bygningen er blevet ændret invendigt, men facaderne har stadig samme karakter.



Bygning P (1951-1975) blev oprindeligt brugt som værkstedsbygning. Bygningen er blevet forlænget og ændret gennem årene. Bl.a. hænger bygningen i dag sammen med bygningen i baggården. Trods knopskydninger har bygningen stadig samme karakter mod Yderlandsvej. Baggården har derimod ændret sig i forbindelse med udvidelsen af bygningerne, og er i dag mindre end oprindeligt.



Bygning R (1950-1963) blev brugt at smedemester E. Christensen og var bygget som værkstedsbygning. Der er foretaget en del knopskydninger, så bygningen er meget ændret siden opførelsen.



Bygning Q (1958) Bygningen blev oprindeligt brugt som fabriks-, kontor- og lagerbygning. Der er foretaget ændringer på den, og i dag hænger den i dag sammen med Bygning P.



Bygning S (2006) blev oprindeligt bygget som lagerhal. Der er ikke foretaget nogen ændringer siden opførelsen og bygningen er i god stand.



Bygning T (1948-1961) blev oprindeligt bygget som værkstedsbarak og lagerbygning, men står i dag tom. Bygningen hænger sammen med Bygning U, men denne del af bygningen er ikke blevet ændret ligeså meget, som Bygning U er. Udover at vinduerne er blevet skiftet, er planløsningen også meget forandret. Bygningen er i god stand.



Bygning V (1948-1991) blev bygget som værkstedsbygning og vægtfabrik, men står i dag tom. Der er foretaget store ændringer på bygningen siden opførelsen. Bl.a. tilføjelse af en 1. sal. De store ændringer betyder, at bygningen ikke har samme karakter, som ved opførelsen.

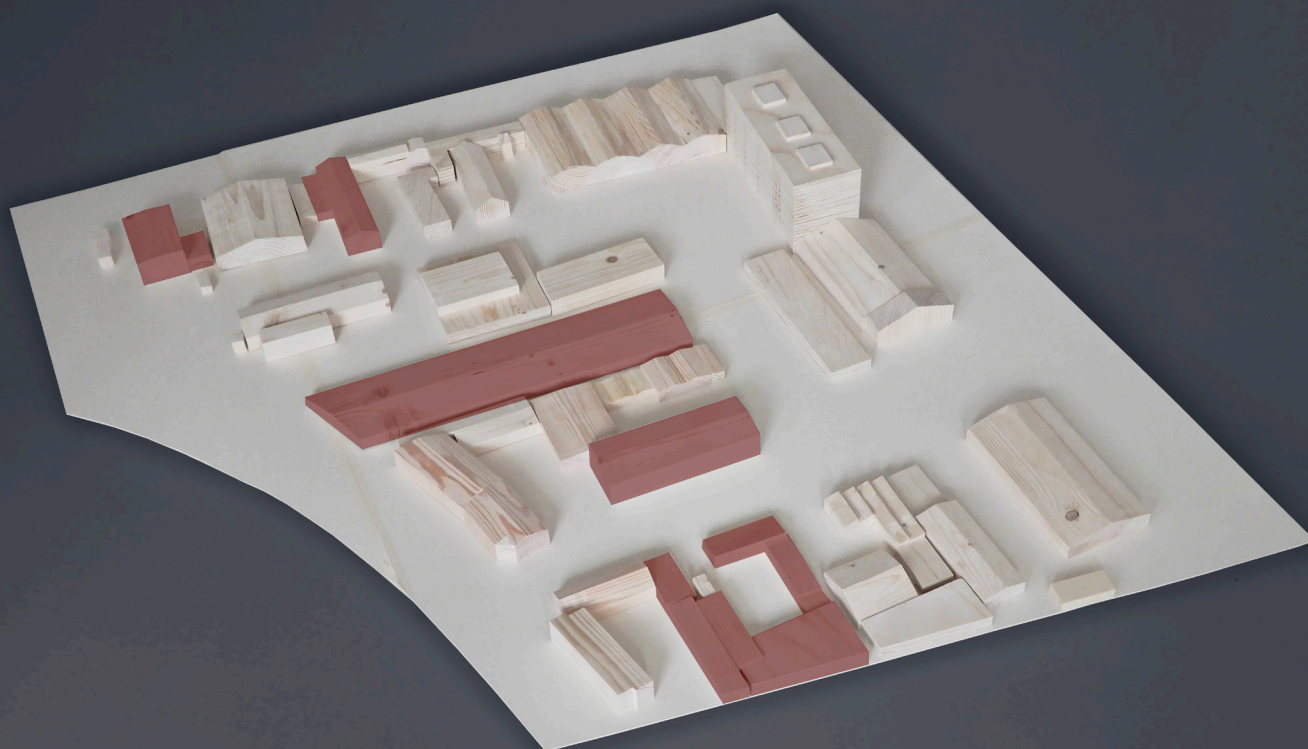


Bygning U (1948-1961) hænger sammen med Bygning T. Den blev oprindeligt bygget, som værkstedsbarak og lagerbygning. Der er foretaget store ændringer i begyndelsen af 1960'erne, så bygningen har slet ikke samme karakter, som ved opførelsen.

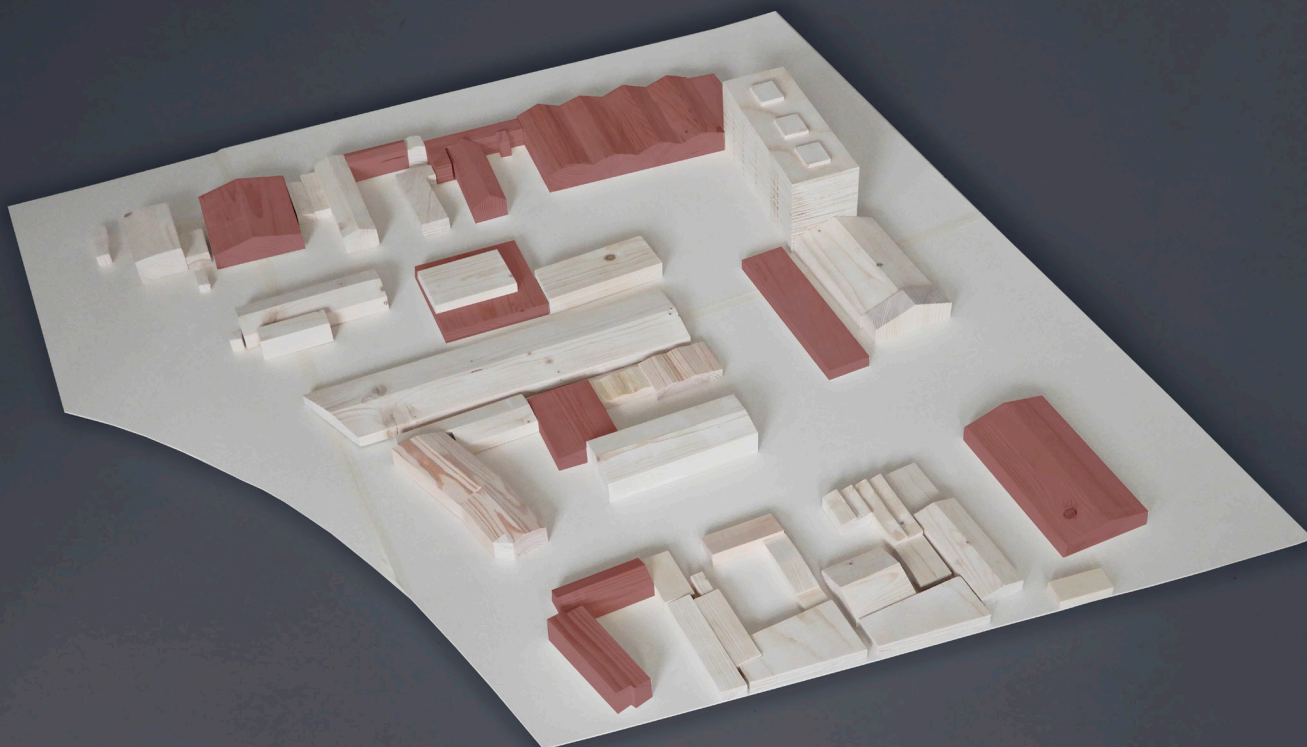


Garagebygninger (1954) er i dag funktionstømt, men der er ikke lavet nogle store ændringer på bygningerne siden opførelsen. De har samme karakter som ved opførelsen og er i god stand. Disse bygninger repræsenterer den lille skala på Yderlandsvej.

Bygninger, hvis facader bør repareres



Bygninger, hvis facader bør ændres/forskønnes



Københavns industri

Industrialiseringen i Danmark startede i 1840'erne. Før industrialiseringen var produktionen i høj grad afhængig af vandet og vandkraften. Industrialiseringen i København gik hurtigere end i resten af landet, og i 1914 arbejdede halvdelen af alle industri-arbejdere i hovedstaden. I Danmark fik man råvarene til produktionen (på nær landbrug, kalk og ler) fra udlandet. Københavns placering nær i Øresund var derfor særlig fordelagtigt, og i takt med jernbanens udvikling fik Københavns industri endnu mere medvind. Denne udvikling betød også, at industrien kunne placeres langs jernbanen i stedet for ved vandet. Udviklingen betød desuden, at Københavns befolkningstal steg kraftigt fra 1840-1890.

"Industrimiljøerne fra den første fase består af virksomheder og produkter af vidt forskellig størrelse og karakter. Således er overgangen fra håndværk til industri en kontinuerlig proces, hvor tendensen til stadig større og mere specialiseret produktion er tydelig, men i perioder kan man betegne den selvstændige produktion som udpræget industriel og til andre tider snarere som håndværk." - Industrisamfundets kulturav, kulturarv.dk

I begyndelsen af 1900-tallet var fabrik og bolig integreret. De store industriområder i København lå tæt på jernbanerne. I mellemkrigstiden lå de derved på Ydre Nørrebro, Vesterbro og Østamager samt ved Frederiksberg Station og i Valby. Flere af disse områder har i dag stadig en industriel karakter.

De tidligere industribygninger er ofte karakteristiske og arkitekteregnede. Bygningerne havde store vinduer og var generelt bygget til én type produktion. Igennem årene er der ofte tilføjet knopskydninger for at passe til tidens behov. Senere blev industribygningerne mere anonyme. Man adskilte bolig og industri, og de store vinduer blev erstattet af ovenlys og shedtage. Behovet for en skorsten formindskedes, da der i stedet brugtes elektricitet. De anonyme bygninger var desuden ikke bundet til produktionen.

"I den serniseringsbølge, der fra ca. 1930 startede i Indre By(...) og skyllede videre hen over brokvarterene i efterkrigstiden og rensede dem for støjende forurenende baggårdsindustri og håndværk, bliver gårdbagssymbiosen ligeledes erstattet af separat anlagte produktionsenheder." - Industrisamfundets

kulturav, kulturarv.dk

Amagerbanen

Amagerbanen blev opført i 1907. Den blev brugt til både person- og godstransport. Jernbaneporene løb fra København til Kastrup, og blev især brugt af de store industriområder på Amager. Nogle af togsporene ligger der stadig i dag.

Yderlandsvej ligger på en sidegade til vejen Ved Amagerbanen. Vejens sving er et levn fra den gamle jernbane, der har kørt helt op til Yderlandsvej. På kortet til højre ses, hvor Amagerbanen i sin tid lå.

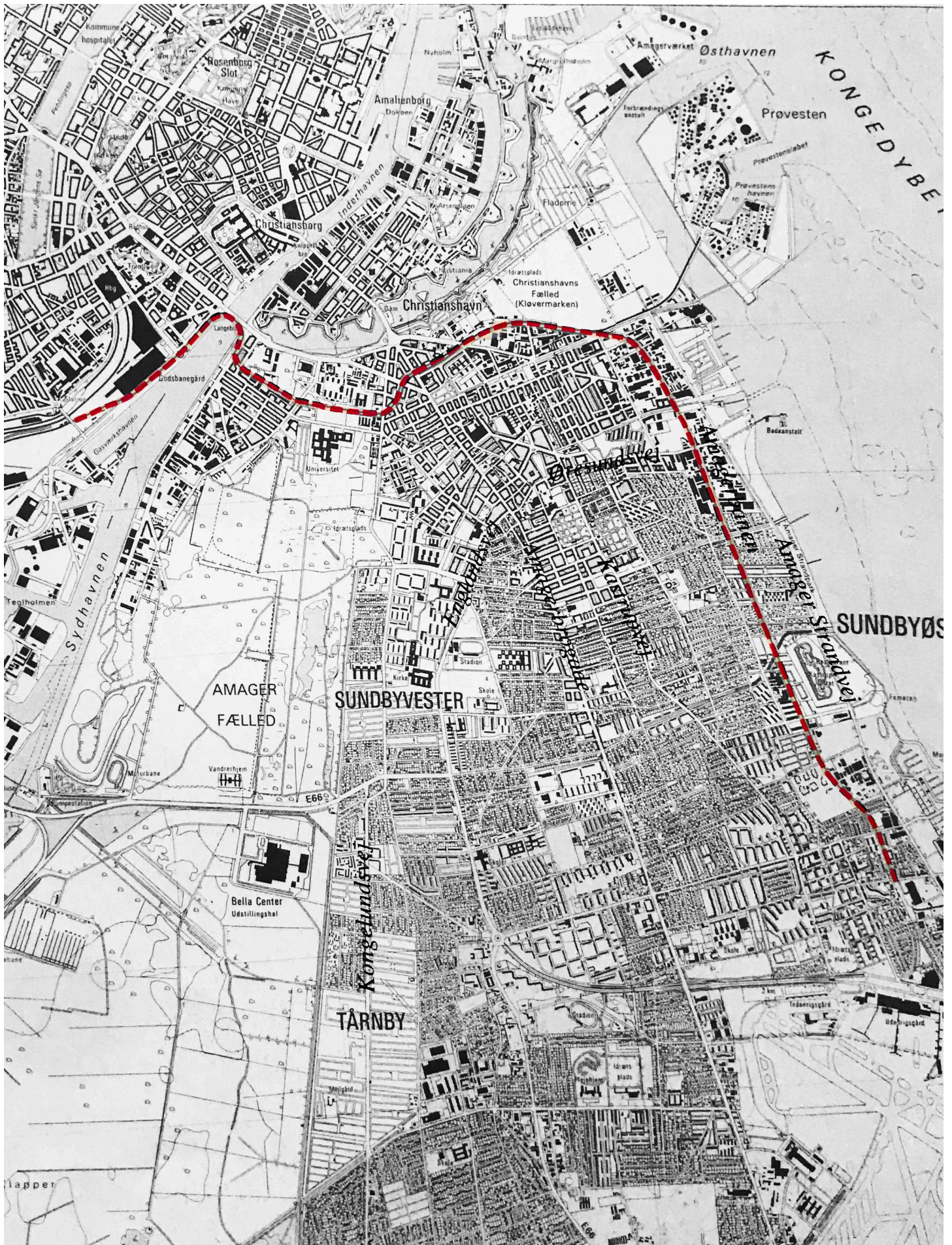
I dag findes Amagerbanen ikke længere, selvom nogle af sporene stadig ligger rundt omkring. Omkring disse spor er der i dag grønne strøg, som ligger parallelt med nogle af de store veje (eks. langs Prags Boulevard).

På fotografiet nedenfor ses de gamle spor fra Amagerbanen langs Prags Boulevard - tæt på Yderlandsvej.



Eget fotografi

Kilde: Industrisamfundets kulturav, kulturarv.dk og Amager Byatlas: Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1992



Kortillustration af Amagerbanen. Kilde: *Amager Byatlas: Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1992*

Kulturhistorie - det knopskudte industriområde

Yderlandsvej har altså altid været et produktions-sted. Det var et konglomerat af forskellige virksomheder og varer, og er det til dels også i dag. Men variationen i programmeringen af området er i dag ikke nær så sammensat. I dag er bilerne dominerende på Yderlandsvej. Der bliver enten repareret, adskilt, bygget eller vasket biler. Både i Surhs Autogenbrug i den nordlige del af Yderlandsvej og i de små gårde i den sydlige del.

Bygningerne har en industriel karakter - både de ældre og de nyere bygninger. Stemningen i området bærer præg af en barsk arbejderkarakter, og stemningen i området er både rå og hyggelig på samme tid.

Yderlandsvej er både et område, der kan virke tomt (flere af bygningerne er faldefærdige og bliver ikke brugt), men det er også et område med en masse aktivitet. I weekenderne tager folk til genbrugshallen "Den blå hal", for at finde glas, tøj og kaffemaskiner, og der er altid gang i Suhrs Autogenbrug, hvor der slæbes genbrugsdele ind og ud af den store hal.

Både de ældre og de nyere bygninger er industrielle - på hver deres måde. Denne karakter ses tydeligt i både planløsning og materialevalg. De ældre bygninger har logiske planløsninger, i holdbare materialer, som tegl og beton. De nyere bygninger er ofte bygget i billige materialer som stål med med trapezplade beklædning. Disse bygninger består primært af ét rum med indre strukturer

Grundene på Yderlandsvej har haft forskellige ejere, hvilket nok er årsagen til, at bygningerne ser så forskellige ud. Der er blevet revet ned, bygget til og bygget om igennem årene, hvilket i høj grad ses i dag, hvor materialer og bygningskroppe smelter sammen - ofte på tilsyneladende tilfældige måder.

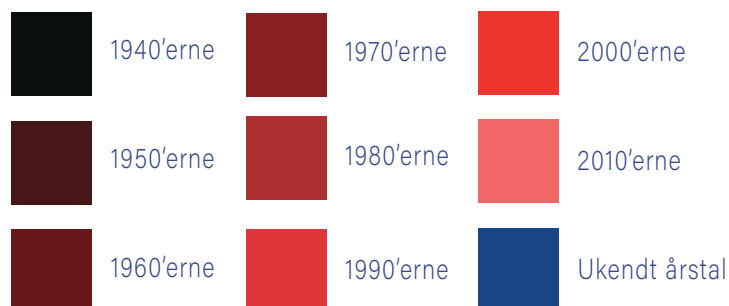
Bygningerne står som enkeltstående volumener, men flere steder smelter de sammen og bliver en samlet krop. Disse sammensmeltninger ses kun inden for hver grund, men nogle steder smelter bygningerne også sammen med nabobygningen.

Mange af de ældre bygninger er så forandrede, at de ikke længere har samme karakter som oprindeligt, og flere af de nyere byggerier eller tilbygninger benytter dårlige materialer

eller er så lemfældigt proportionerede, at de hverken har arkitektonisk eller historisk værdi. Dog har de en kulturhistorisk værdi. Den knopskudte, evigt-forandrende arkitektur er særligt karakteristisk for stedet. Denne kulturhistoriske værdi giver en frihed til at transformere området og bygningerne. Nogle steder er knopskydningerne lavet i respekt for den oprindelige bygning og bygger således videre på en eksisterende arkitektur. Andre steder er knopskydningerne helt anderledes i form, størelse, materialitet og rumlig karakter. Hvis man ser på bygning H, I og J har man i starten bygget videre på det M-formede tag og de lange rum, men i 00'erne har man tilføjet den store hal, som på mange måder er dominerende og står i kontrast til den oprindelige bygning.

De tidligste bygninger på Yderlandsvej er fra slutningen af 1940'erne, men mange af dem er bygget om eller forandret i dag. Dog er der en del bygninger fra starten af 1950'erne. Udviklingen af Yderlandsvej er ikke startet i den ene ende og sluttet i den anden. Man har fra starten bygget i hele området og fyldt ud med nye bygninger undervejs. Der har altså været en naturlig knopskydning og udvikling af hele området gennem årene. Nogle af disse knopskydninger (eks. skure og tilbygninger) findes der ikke tegninger på. Disse kan derfor ikke dateres præcist.

På diagrammet til højre ses, hvordan området har udviklet sig gennem årene. Den mørkeste røde farve indikerer, at bygningen oprindeligt er fra 1940'erne. Jo lysere farven bliver, jo nyere er bygningen. Dog er der gennem årene lavet ændringer på næsten alle bygningerne, hvilket diagrammet ikke tager højde for.





Tidsdiagram over eksisterende bygninger. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen og Københavns Byggesagsarkiv

Markante bygninger

Yderlandsvej var altså oprindeligt et industriområde med fabrikker og værksteder. Den røde fabriksbygning (Bygning A) på hjørnet af Ved Amagerbanen og Prags Boulevard producerede trykfarver og ved siden af - i salatfabrikken (bygning D) - blev der lavet mayonnaise-salater. Farvefabrikken er bygget i beton med store industrivinduer, hvilket er særlig typisk for den tids industribygninger. Man havde behov for dagslyset for at kunne se arbejdet ordentligt. Det, at bygningen er malet rød, er et æstetisk valg, og vidner om, at man dengang ofte gjorde mere for at udsmykke industribygninger, end man gør i nyere tid, hvor økonomi vejer højt. Det samme gælder salatfabrikken, der er bygget i tegl og hvidmalet - også med store og mange vinduer. Længere nede af Yderlandsvej var en papir- og æskefabrik (Bygning O), som også er i tegl med mange vinduer i facaden. Overfor lå værkstedsbygningen med shedtaget (Bygning P), som ganske vist er blevet udvidet gennem årene, men som alligevel har en særlig industriel karakter - også efter diverse ombygninger. De andre bygninger ser stort set ud, som de gjorde oprindeligt, selvom der også her er foretaget nogle ændringer på bygningerne, og der er en del slitage på deres facader (se s. 16-21).

Udover de ovenstående bygninger, der har stået der, stort set siden man begyndte at bygge på Yderlandsvej, er der også nyere bygninger, der skriver sig ind i stedets industrihistoriske udvikling (området har udviklet sig over tid med div. knopskydninger). De nyere industribygninger er altså en slags repræsentanter for deres tids industribyggeri.

Surhs Autogenbrugs store produktions- og lagerhal (Bygning J) er dominerende i området. Den er meget større end de andre bygninger, hvilket betyder, at man ser den stort set hvorend, man er i området. Lagerhallen er bygget i stål med trapezpladebeklædning. Bygningen har stort set ingen vinduer, men tilgængelig har den tre store ovenlys, der giver lys til det store rum.

Også busgaragen (Bygning C) repræsenterer den nyere industrikultur. Bygningen er hverken enestående eller med særlig betydningsfulde arkitektoniske kvaliteter. Tværtimod findes der mange eksempler på lignende bygninger rundt omkring i landet.

Yderlandsvejs industribygninger er fra slutningen af 1940'erne frem til 2010. Området fortæller altså noget om, hvordan man byggede i disse perioder. Selvom bygningerne stort set alle har en industriel karakter, er der stor forskel på, hvordan de ser ud. Funktionalitet er et vigtigt begreb, når man ser på arkitekturen på Yderlandsvej. I de ældre bygninger ses funktionaliteten særligt i planløsningerne og i antallet og størrelsen på de store industrivinduer. Her havde man særligt behov for det store lysindfald, når man stod og arbejdede. I de nyere bygninger er dagslyset mindre vigtigt. Det er dyrere at lave vinduer, hvilket nok er årsagen til, at der ikke er så mange vinduer i de nyere industribygninger.

Til høre ses (egne) fotografier af de særligt markante bygninger.



Den overordnede byplan

Yderlandsvejsområdet er formet af de omkring-liggende veje samt den daværende Amagerbanens sving og er som tidligere nævnt blevet lukket mere og mere af mod de store veje i forbindelse med fortætningen af området. Yderlandsvej er U-formet, hvilket betyder, at området primært åbner sig op mod Ved Amagerbanen, hvor de to åbninger er. Men udover denne indgang, kan man også komme fra Amager Strandvej. Denne indgang er dog ikke en "rigtig" vej, men snarere et mellemrum mellem to bygninger, der gør det muligt at passere derind. Man kan inddele området i fire dele. En nordlig del, en sydlige del, en sydøstlig del og midterdel. Denne opdeling er svær at iagttage pga. den måde, områdets bygninger smelter sammen på.

Omkring Yderlandsvej

Omkring Yderlandsvej ligger der i dag både boliger, erhverv og industri. Øst for Yderlandsvej ligger vandet og broen over til det store industri- og nu også rekreative område, Prøvestenen. Nordfor er der industribygninger og Kløvermarken idrætsanlæg. Syd og sydvest for Yderlandsvej har man de sidste år bygget nye bolig- og erhvervsområder.

Trafik og larm

Omkring Yderlandsvej løber tre veje. Prags Boulevard og Amager Strandvej er brede og trafikerede og der er udover larm også en del blæst ved Amager Strandvej. Ved Amagerbanen er mere rolig og mindre trafikeret. Her har man anlagt en cykelsti med træer og græs langs vejen. Der er ikke meget trafik på Yderlandsvej i dag. Bygningerne er privatejede og ikke offentligt tilgængelige. Bygningerne ud til de tre veje vender udadtil, og altså ikke ind mod Yderlandsvej. Suhrs Autogenbrug er en af de forretninger, der er åbent. Her ankommer man dog fra Prags Boulevard. Også Stillads-forretningen vender sig væk fra Yderlandsvej. Her er ankomsten fra Amager Strandvej. Yderlandsvejs-området er altså en slags bagside, hvor man ikke behøver at rydde op for kunderne. Dette giver stedet en karakter af frihed, samt en del midlertidige løsninger, som i høj grad bidrager til stedets autencitet.



Opdeling af området. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen



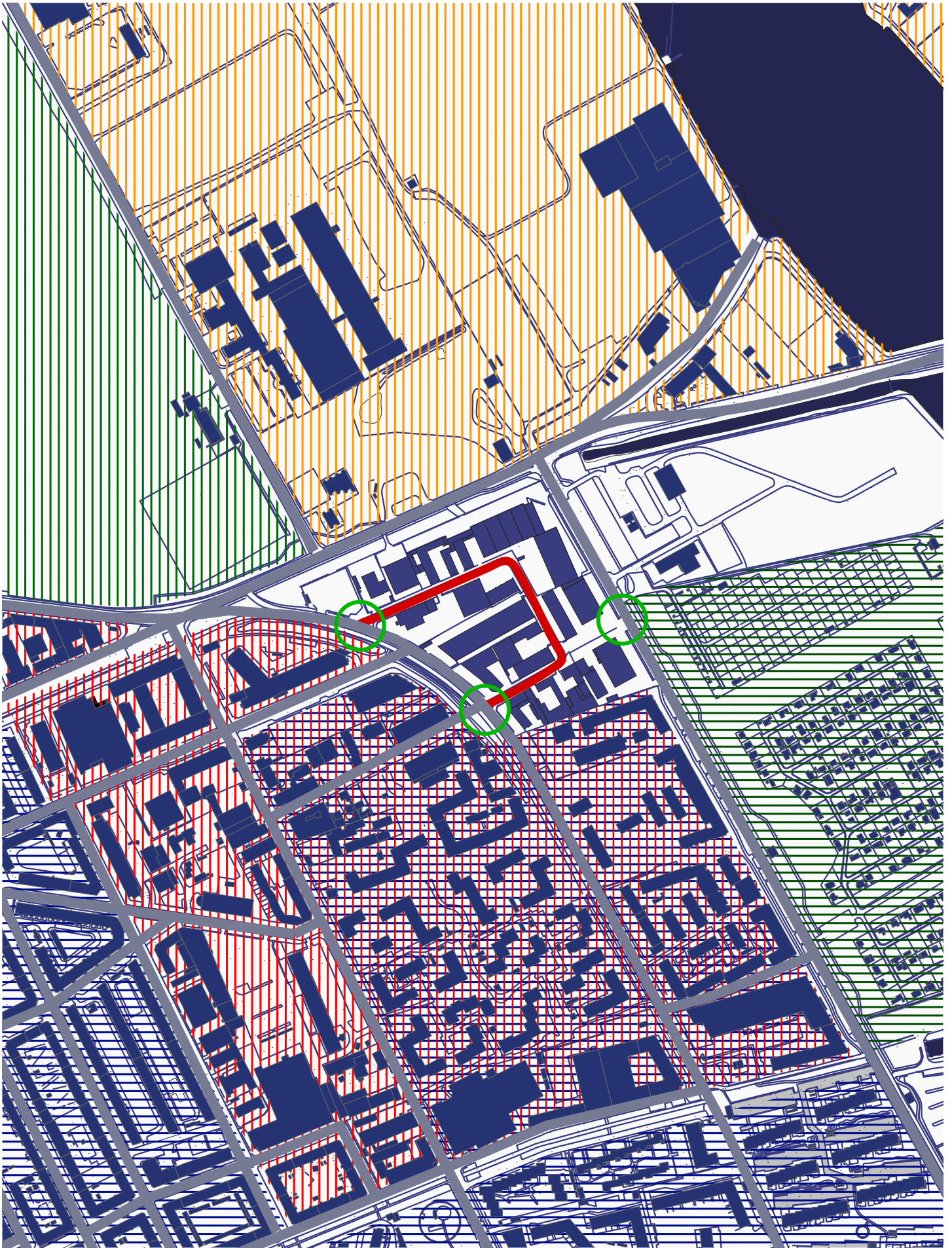


Diagram over området omkring Yderlandsvej. Egen illustration. Kilde: Dataforsyningen og Københavnerkortet

Ankomst

I dag er der tre indgange til området. To af ankomstområderne går af Yderlandsvej, der er formet lidt som en hestesko. Den U-formede vej starter og slutter på Ved Amagerbanen. Det passer fint til historien om Amagerbanen som den trafikale åre, der transporterede varer til og fra industriområdet. Den sidste ankomst til området går fra Amager Strandvej gennem en grund. Dette er altså ikke en decideret adgangsvej, men snarere et mellemrum, og det virker vagt som ankomstareal

Ankomstzonerne ad Yderlandsvej er altså de to hovedindgange, og især indgangen ved Bygning A er vigtig. Dels pga. placeringen på hjørnet i starten af Ved Amagerbanen, på hjørnet til Prags Boulevard og dels pga. den store skorsten og den røde bygning, der vender ud mod Ved Amagerbanen. Når man ankommer til området af Prags Boulevard, er der et stort åbent område frem til netop denne indgang, der positionerer Bygning A, den store skorsten og indgangen til Yderlandsvejsområdet, som særlig vigtig. Ser man ind i denne indgang, ligger Suhrs Autogenbrug, som et stort bagtæppe, der i den grad understøtter fortællingen om et industriområde, der har udviklet sig over tid. Dog er ankomsten ved bygningen udefineret, da man har fjernet en bygning til højre for vejen, hvilket har efterladt et akavet mellemrum. Der er i høj grad behov for at markere dette hjørne og fortætnes ind mod området, så ankomst-situationen bliver markeret.

Indgangen fra Amager Strandvej og den sydlige indgang på Ved Amagerbanen ligger på linje med hinanden, hvilket gør, at man kan se igennem området ud af de to indgange. Dette slører fornemmelsen af, at man ankommet til et område - især fordi blikket slutter på det, der ligger på den anden side af vejene (Amager Strandvej og Ved Amagerbanen). Man ser altså hen på trafikken med det grønne bagtæppe mod haveforeningen og i den anden retning ned af Lindgrens Allés nye byggerier.

For- og bagside

Der er stor forskel på, hvordan området opleves fra Prags Boulevard og Amager Strandvej ift., hvordan det opleves "indefra" Yderlandsvej. Den tydelige forskel mellem for- og bagside ses særligt ved den store autogenbrugshal, der ligger på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej. Udadtil ser det ordentligt ud. Græsset omkring hallen er slået, og der

ligger hverken store stabler med dæk eller biler parkeret i lag, som der gør fra Yderlandsvej. Bygningerne mod nord ligger tilbagetrukket fra Prags Boulevard således, at der opstår en forplads til Suhrs Autogenbrug, hvor kunderne kan parkere.

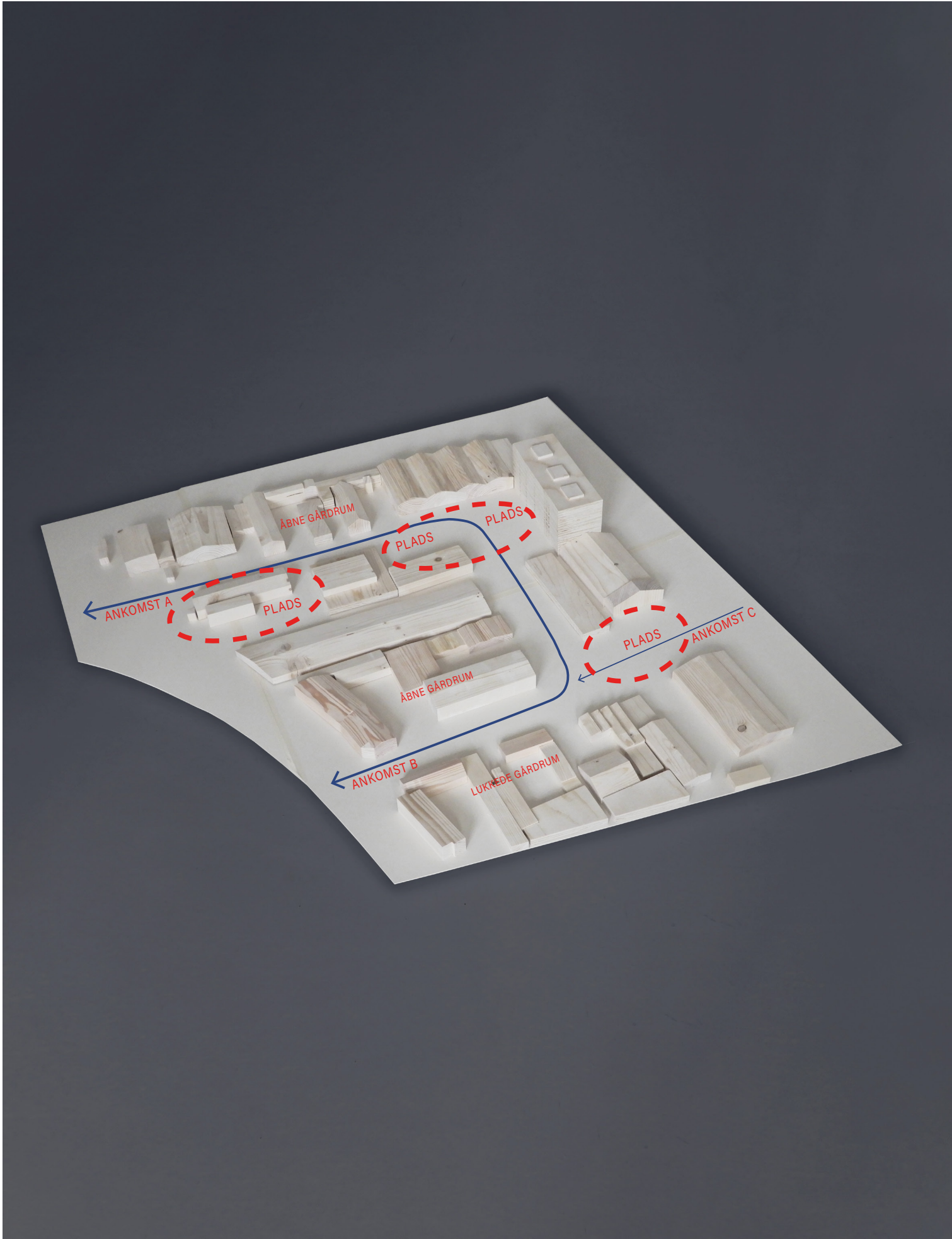
Ankomst: opbygning, den store hal som bagtæppe

Ankomst: kig gennem Yderlandsvej

Forside/bagside



Egne fotografier



Egen illustration over sitemodel

Den sammensatte collage arkitektur

Ordet Klondike refererer til den canadiske guldgraverby og beskriver et sted med tilfældigt opførte bygninger, huse og skure. Dette passer godt til Yderlandsvejs knopskudte og sammensatte karakter. Udover at industribygningerne er bygget over længere tid, og derfor er meget forskellige, er der også stor variation mellem materialer, tektonik, størrelser, skala og tagflader.

Tektonik og materialer

Området ved Yderlandsvej består af forskellige materialer og tektoniker. Da man har bygget til og om siden begyndelsen af 1950'erne, er der stor variation mellem bygningernes materialer, men særligt tegl, træ, beton og stål går igen flere steder. Der arbejdes altså både med det stablede, det støbte og det sammenføjede, og mange af bygningerne tager flere tektonikker og materialer i brug.

Materialerne er i de nyere bygninger billige, og man har flere steder præfabrikerede elementer eller direkte masseproducerede huse, som busgaragen ved siden af den daværende farvefabrik er. Disse materialer ofte flade og uden spil. Det ses særligt på bygning H og I, hvor facadernes materialer fremstår grimme. Relieffet i trapezpladerne laver et spil, men ved de malede trapezplader bliver overfladen flad, og den måde, materialerne ældes på, er karakterløs. Modsætningsvis er materialevalget i de ældre bygninger mere interessant. Tegl, træplanker og det malede finér har meget mere spil i sig. Selvom mange af facaderne isoleret set er grimme, skabes der en spænding i mødet med andre bygninger og materialer, hvilket er særlig karakteristisk for Yderlandsvej. Valget af materialer lader ofte til at være blevet besluttet af praktiske årsager, snarere end æstetiske. De forskellige facaders materialevalg og sammensætninger kan derfor i første omgang virke rodede og grimme, men da hele området har denne sammensatte, collage-agtige karakter, finder man en kvalitet i at bygge på den måde. Det er altså bla. materialerne og deres sammensætning, der binder området sammen.

Størrelse og skala

Ud over at området er sammensat af forskellige materialer og tektonikker, er der også stor variation på størrelse, skala og

bebyggelsestætheder.

De store størrelsesforskelle er særligt tydelige derude: fra de små skure og vaskehaller til den store Autogenbrugshal på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej kan iagttages et tydeligt eksempel på netop det. I den sydlige del er bygningerne generelt større end i den nordlige del, hvor de mindre værksteder ligger. Den midterste del er mere sammensat.

Også skala er særligt interessant på Yderlandsvej. Udover de store porte og tykke stålkonstruktioner, der står i stor kontrast til de små, grønne garager og de mindre værksteder, ses skala-forskellene også i den takt, der ses på bygningernes facader. Her er afstanden mellem hver linje på den store hal meget større end på den tidligere farvefabriks facader.

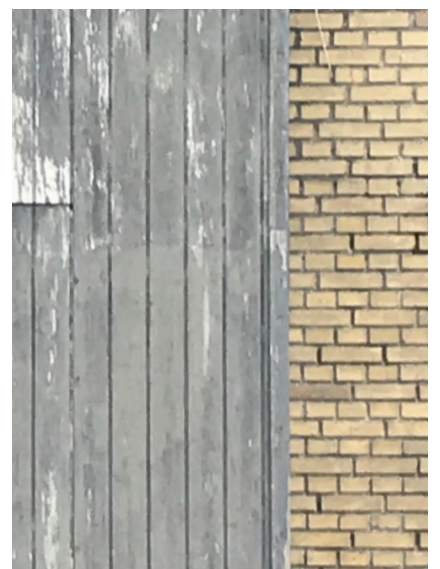
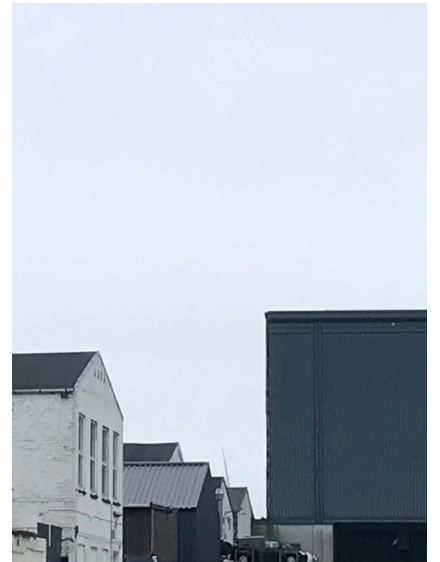
Tagflader

Bygningerne på Yderlandsvej har forskellige tagflader. Både det flade tag og sadeltaget ses mange steder, men også shedtaget og det M-formede tag ses derude. Sættningen af disse forskelligeartede tagflader er med til at give området karakter.

Vinduet

De ældre fabriksbygninger har store vinduespartier, hvor lyset kommer fra begge sider af bygningen og på den måde gennemlyser rummene indenfor. De store vinduer er både med og uden sprosser, men særligt Bygning As store sprossede vinduer er smukke og ligner de typiske, karakteriske fabriksvinduer, man ser andre steder.

De nyere bygninger har færre vinduer i facaden. I stedet er der sat overnys ind i bygningerne. Dette giver et mere jævnt lys i rummene. I Bygning As tilbygning er ovenlyset små vinduer, der ligger i en fast takt ned gennem rummet. Disse ovenlys giver meget lidt lys til rummet, da de er så små. Her er der dog også sat vinduer i facaden. I den store lagerhal samt Bygning I er der derimod sat store ovenlys ind, som kan lyse hele rummet op.



Egne fotografier

Gårdrum og mellemrum

Nogle steder er mellemrummene store, f.eks. hvor der er blevet revet bygninger ned, hvilket ses mellem Bygning B, F og K), hvor mellemrummet virker uforløst og tomt, og det bliver ikke brugt af nogen. Andre steder er der foretaget mange knopskydninger, således at mellemrummene er blevet mindre - disse gårdrum virker hyggeligere og mere afsluttede.

Gårdrummene ligger især i den sydlige og i den nordlige del, og de vender næsten altid mod syd. I den sydlige del ligger gårdrummene ud mod Yderlandsvej, ofte kun afgrænset/aflukket af et hegn eller en port. I den nordlige del ligger gårdene tilbage og fungerer som baggårde omkranset af de mindre bygninger. Dog er der steder, hvor der afviges fra denne orden: ved Bygning A ligger haven f.eks. (med græsplæne og træer i stedet for belægning og asfalt) mod Prags Boulevard.

I den midterste del er der ikke gårdrum, som mod Nord og Syd. Her er der snarere tale om mellemrum mellem bygningerne, der varierer i størrelse. Ofte har mellemrummene en praktisk funktion, som ved Bygning K, hvor det lange, smalle mellemrum knytter sig til bygningsens form og funktion. Her skal man kunne få varer ind langs siden på bygningen. Mellemrummene i den mindsterste del er større end mod Syd og Nord.

Mellemrummene i området er altså i høj grad kommet til pga. knopskydningerne eller af praktiske grunde. Nogle mellemrum er til lastbiler, andre til mennesker og nogle af mellemrummene er så små, at hverken biler eller mennesker kan komme igennem.

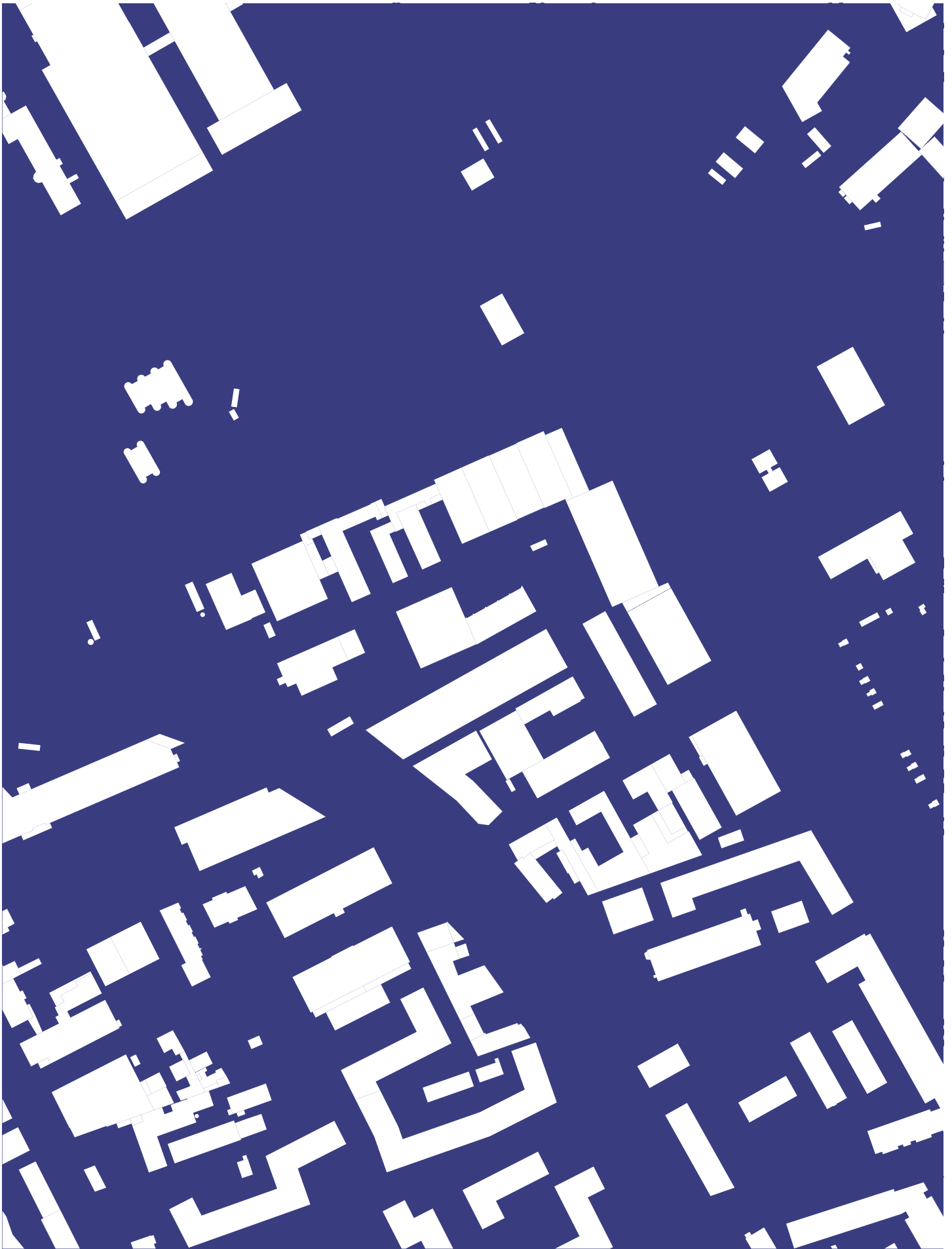
Til højre ses en illustration af det negative rum. Det er her tydeligt at se, hvordan bygningerne sydvest for Yderlandsvej ligger meget tættere på, hvor afstanden mod Nord og Øst er meget størrere.

Belægning

Der er næsten ikke gjort noget ud af udendørs-områder. Der ligger skrald i vejkanten, og asfalten, der ligger over stort set hele området (på nær haven ved smykkeværkstedet og enkelte steder med anden belægning) er fuld af huller.



Egne fotografier



Egen illustration af det negative rum

Værdisætning

Områdets bygninger er blevet bygget til og om gennem årene. Industriområdet har hovedsageligt fire bygningstyper: fabrik, værksted, lager og garager. Fortætningen af området er sket naturligt og over hele området samtidig, hvilket betyder at de forskellige tiders industribygninger er fordelt over hele området. I den forbindelse er der tilføjet en del knopskydninger, som er blevet en del af stedets karakter. Bygningerne er hverken fredede eller bevaringsværdige, og de fleste af dem har hverken nogen særlig grad af autenticitet (oprindelse) eller arkitektonisk kvalitet, hvilket i høj grad muliggør transformationer og knopskydninger af dem.

Bygning A og den store skorsten markerer indgangen til området og er derfor særligt bevaringsværdige. Bygning D og O er ligeledes nogle af de ældre bebyggelser i området, der trods ændringer stadig har deres oprindelige karakter. Bygning J's store volumen ligger som et bagtæppe til hele området og er et eksempel på nyere industribygninger i området, men samtidig kontrastskabende for forholdet mellem de forskellige bygninger (her er relationen til bygning H og I også interessant).

Områdets U-formede vej refererer til den tidlige forbindelse til Amagerbanen, hvor man fragtede varer til og fra området, er særligt bevaringsværdig. Dog er området blevet lukket af i forbindelse med fortætningen af området. Bygning A samt den store skorsten er i denne forbindelse særligt bevaringsværdige, da de markerer indgangen til området. Områdets gårde er knopskudte, fortættede og hyggelige. Dog virker flere af de større eller mellemrum uforløste og tomme.

Områdets sammensatte karakter er særligt vigtig. Både, når det handler om skala, størrelser, tætheder og materialer samt variationen i tagfladerne. Sammensætningerne giver området en collage-agtig arkitektur, der vidner om stedets pragmatiske industrielle udvikling som en slags bagside, og er i høj grad stemningskabende for område.

Isoleret set er bygningerne ikke bevaringsværdige. Kvaliteterne ligger altså ikke i den enkelte bygning, men i mødet mellem de forskellige bygninger - deres materialer, størelser, tagflader og industrielle karakter.

Anbefalinger

Umistelige strukturer, der bør bevares

Området rummer forskellige tiders industribygninger. Denne sammensætning er identitetsbærende for området, og der bør derfor bevares både ældre og nyere industribygninger. Disse bygninger kan dog transformeres, så længe det gøres med respekt for bygningernes eksisterende karakter. De to ankomstområder, der knytter sig til Ved Amagerbanen er de to hovedindgange og bør derfor bevares. Bygning A samt den store skorsten markerer indgangen, definerer ankomsten og har højere arkitektonisk værdi. Den bør derfor bevares.

Skæmmende strukturer, der kan fjernes

De fleste af bygningerne er ikke bevaringsværdige (på nær Bygning A), og kan derfor fjernes. Dog er flere af dem i god stand, og der bør derfor være en særlig god grund til at man fjerner disse bygninger. Bygning B og F er i meget dårlig stand og kan derfor fjernes.

Strukturer, der kan ombygges

Bygningernes lavere bevaringsværdighed muliggør knopskydninger og ombygninger af dem. Dog skal dette ske således, at man skriver sig ind i stedets industrielle og sammensatte karakter. Facaderne bør generelt blive repareret, men flere steder bør man lave ny facadebeklædning (f.eks. Bygning E, H og I).

Bygning D og O repræsenterer de tidlige bebyggelser og har stadig til dels bevaret deres karakter. Man bør derfor transformere disse med respekt for tidens måde at bygge industribygninger. Her er særligt facaderne og de store vinduer vigtige. Indgangen mellem Bygning M og N samt mellemrummet ved Bygning B, F og K er uforløste og bør forstærkes.

Nye strukturer, der kan tilføjes

De større mellemrum i området virker i dag uforløste. Der kan i stedet indføres pladser for både at skabe sammenhæng i området og kontrast til de mindre, knopskudte gårdrum. I den forbindelse bør der fortættes således, at områdets ankomstområder defineres og afgrænses. Her bør man tilføje nye bebyggelser ud mod Ved Amagerbanen.

Området bør desuden etablere mindre passager, der underlægger sig hovedindgangene samt en overordnet belægning, der samler området og giver det kvalitet.

Litteraturliste

Bog: Planstyrelsen, Kontoret for by-, og bygningsbevaring. (1992). Amager Byatlas: Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1992. Miljøministeriet, Planstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune.

Interaktivt kort: Københavns Kommune. (s.d.). Københavnerkortet [Interaktivt kort]. Københavnerkortet. Lokaliseret den 14. Februar 2022 på <https://kbhkort.kk.dk/spatialmap>

Interaktivt kort: Københavns Stadsarkiv. (s.d.). HistorskAtlas.dk. HistorskAtlas.dk. Lokaliseret den 16. Februar 2022 på https://historiskatlas.dk/@55.6687875,12.6210809,16z?t!-A9-Ab8P-_K9d-_I8DAB8AAP6AAQ-AI+m!40

Tegningsgrundlag: Københavns Kommune - Byggesagsarkiv. (s.d.). Københavns Kommune - Byggesagsarkiv. Lokaliseret den 2. Februar 2022 på <https://public.filarkiv.dk/101>

Rapport: Jørgen Selmer. (2003). Industrisamfundets Kulturarv. Kroppedal, Nationalmuseet, Arbejdermuseet, Københavns bymuseum, KMR Amt og KMR Kommuner. <http://www.kulturarv.dk/fileadmin/imported/files/www.kulturarv.dk/kulturarv/industrisamfundet/kort/hovedstad.pdf>

Hjemmeside: Kulturministeriet, Slots- og Kulturministeriet. (s.d.). Fredede og bevaringsværdige bygninger. Kulturav.dk. Lokaliseret den 23. Februar 2022 på <https://www.kulturarv.dk/fbb/frededeDanmarksKort.pub?bygning=3118025>