

Mimersgadekvarteret – en kort kulturhistorisk introduktion

Mimersgadekvarteret er en del af det landområde, der fra anden halvdel af 1800-tallet udviklede sig til bydelen Nørrebro. Fortiden som bondeland kan dateres tilbage til før 1500-tallet, hvor den lille landsby Serridslevs jorder dækkede en stor del af det, der senere er blevet til Nørrebro. Området blev i 1523 indlemmet under de københavnske jorder, og fra midten af 1500-tallet blev overskuddet fra de store markområder Rådmandsmarken og Borgmestervangen fordelt blandt byens rådmænd og borgmestre, som en betaling for deres arbejde for byen. Det område, der i dag kendes som indre Nørrebro, var stort set ubebygget område indtil 1852, hvor militærets demarkationsterræn officielt blev ophævet. Terrænet strakte sig fra de københavnske volde til den nuværende Jagtvej. Ophævelsen af demarkationsområdet medførte en enorm byggeaktivitet på arealerne. De forfærdelige boligforhold i den indre by, kombineret med en stadigt voksende befolkning, havde skabt et stort behov for flere boliger, hvilket en række byggespekulanter udnyttede til det yderste ved at presse så mange mennesker som muligt ind i små og trange lejligheder. Området, der senere bliver ydre Nørrebro, og som Mimersgadekvarteret er en del af, lå uden for demarkationslinien og havde for så vidt ikke været berørt af byggeforbud og restriktioner, men områdets karakter var før midten af 1800-tallet præget af landlige træk med mindre gårde, gartnerier og enkelte lyststeder. Det landlige præg forblev synligt i bybilledet helt op til 1880'erne, hvorefter behovet for mere plads efterhånden pressede de små gårde ud af byen. Fra 1880 til 1900 næsten fordobledes befolkningstallet på Nørrebro fra 52.000 til omkring 100.000. Selv om Mimersgadekvarteret bebyggedes senere end indre Nørrebro, vidner områdets karrébebyggelse stadig om en tid med små lejligheder til en voksende arbejderbefolkning. Som resten af Nørrebro udvikler kvarteret sig til et rigtigt arbejderkvarter. Størstedelen af kvarterets arbejdere var beskæftiget på mange af de industrier, der efterhånden slog sig ned i området. Det var virksomheder som maskinfabrikken Titan, elektroteknikvirksomheden Laurits Knudsen, den multinationale bilkoncern General Motors samt De Forenede Papirfabrikker i Borgmestervangen, Holger Petersens Tekstilfabrikker og rugbrødsfabrikken Schulstad og Ludvigsen. Hovedparten af virksomhederne havde forbindelse til det rangerterræn, som var blevet anlagt i forbindelse med udbygningen af jernbaneterrænet omkring århundredeskiftet. Det var herfra, at en stor del af varetransporten udgik, og de nuværende fragtmanshaller i Borgmestervangen er et eksempel på, hvor stor betydning transport til og fra godstogene har haft i området. Både togtrafikken, der indtil 1930 delte Mimersgade i to, men også sporvognene, har været synlige elementer i et bybillede, hvor den voksende befolkning og de større og større afstande i hovedstaden har stillet høje krav til et velfungerende transportsystem. På trods af, at en stor del af områdets store industrier er revet ned til fordel for boligområder, er det i dag stadig muligt at aflæse områdets historie som arbejder- og industrikvarter. Området har især været kendetegnet ved de store virksomheder langs banearealet, men har samtidig stadig bevaret et præg af små, knopskudte baghusindustrier, som blandt andet kan findes i Rådmandsgade. Siden 1980'erne har de store indvandrergrupper i Mimersgadekvarteret tilføjet endnu et vigtigt kulturhistorisk kapitel, hvor emner som etniske minoriteter, multikulturalisme og integration spiller en stor rolle.

Tre udvalgte kulturmiljøer

Et kulturmiljø er et geografisk afgrænset område, der ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af samfundets udvikling.

Skov- og Naturstyrelsen 1998

Nørrebrohallen: Sporvogne og offentlig transport.

Københavns ekspansion efter ophævelsen af de militære demarkationsområder i 1852 medførte, at mange af byens indbyggere søgte væk fra den tætbefolkede bykerne og ud i de nybebyggede områder. Nørrebro som bydel begyndte dermed at tage form.

Med befolkningstilvæksten og den geografiske udvikling af byen fulgte samtidig et stigende behov for et velfungerende offentligt transportsystem. De eksisterende hestemobilbuslinier, der kørte til byens udkantsområder, måtte løbende udvides og forbedres for især at kunne hamle op med de mange passagerers behov for at komme til og fra arbejde.

I 1863 anlagdes byens første spor til Frederiksberg, og allerede i 1867 kunne "Nørrebroes Sporvejselskab" åbne Nørrebrolinien, der udgik fra hovedstationen på Lygtevejen ved Bragesgade og fortsatte videre ind ad Nørrebrogade, gennem Gothersgade til Kongens Nytorv.

På linien kørte 2-etagers vogne med dobbelt hesteforspand.

Udbygningen og udviklingen af ydre Nørrebro, hvor befolkningstallet omkring århundredeskiftet var nået op på omkring 100.000, afstedkom et øget pres på de efterhånden gammeldags hestetrukne vogne. Da Københavns Kommune i 1896 overtog koncessionen fra "Nørrebroes Sporvejselskab", blev det begyndelsen på elektrisk sporvognsdrift i byen. Nørrebrolinien var den første linie i byen, der elektrificeredes, og de ændrede omstændigheder krævede samtidig nye pladsforhold for de moderne vogne.

I 1896 blev en ny sporvognsremise opført på hjørnet af Nørrebrogade og Bragesgade, og den var den første i Danmark, som blev bygget til elektrisk drift. Remisen kunne rumme 18 vogne, og udover vognhal med gasmotorer til opladning af vognene indholdt den også værkstedsrum, smedje og kontorlokaler. I 1918 tilføjedes en ny vognhal nordvest for det eksisterende anlæg, og remisen fik dermed plads til op mod 200 vogne.

Sporvognstrafikkens linienumre og stoppesteder blev efterhånden et fast inventar i det københavnske bybillede gennem mere end et halvt århundrede – det blev en del af mange menneskers hverdag. Men med udviklingen af privatbilismen i 1950'erne mistede sporvognene gradvist terræn. Med nedlæggelsen af sporvognslinie 5 i april 1972 nedlagdes også den store vognremise på Nørrebro.

Den nuværende Nørrebrohal er særdeles interessant kulturmiljø, der fortæller en central historie om, hvordan udvidelsen af byen skabte et øget behov for et ordentligt offentligt transportsystem. De mange tilbygninger og forandringer af remisen vidner både om udbygningen af spornettet, men afspejler samtidig en væsentlig kulturhistorie om den teknologiske udvikling af den offentlige transport fra hestetrukne omnibusser til elektrificerede dobbeltsporvogne. Et træk, der stadig kan aflæses ud fra de bevarede høje portåbninger ved indkørslen fra Mimersgade.

I dag er remisen samtidig også et interessant levende kulturmiljø, idet den som et af Københavns mest benyttede indendørs-sportsanlæg, fortæller en vedkommende historie om nutidens københavneres syn på fritid, idræt og sundhed.

Rådmandsgade

Mellem Tagensvej og Mimersgade ligger der på Rådmandsgade et antal huse, der i deres højde og udformning adskiller sig fra resten af Mimersgadekvarteret. De lave murstenshuse fortæller en historie, der før i tiden har været gældende for det meste af det ydre Nørrebro.

I dag er det ydre Nørrebro domineret af fire-fem etagers boligkarréer, men området har tidligere være en blanding af småindustri, mindre lave huse, større industrier samt selvfølgelig boligkarréerne. I Rådmandsgade er det stadig muligt at finde spor efter den lave bebyggelse. De smalle matrikler i Rådmandsgade (matr.: 1151, 1112, 1095, 1101, 1113) fortæller en vigtig historie om denne form for bebyggelse, der før har været markant, men i de senere år har været offer for byfornyelse. Bygningerne har, siden de blev bygget i 1880'erne, rummet et utal af forskellige erhverv. I sidehuse og baghuse har der været virksomheder og værksteder. I forhusene har der samtidig været beboelse og ofte også en butik ud til gaden. Butiksvinduerne ud til gaden afslører i hvilke forhuse, der før har været forretning eller butik.

I Rådmandsgade 28 har der således tidligere været systue, cykelfabrik og trykkeri. Forhuset blev revet ned i 1997 og lavet om til legeplads, og matriklen rummer derfor ikke mere denne mangfoldighed af virksomheder. Kun det lave baghus vidner om den tidligere bebyggelse. I baghuset havde Hovedstadens Manufakturindkøb tidligere deres lagerbygning, men også baghuset er nu bygget om og forandret til børnehaven.

I baggårdene til nummer 30-34 er der i dag autoværksteder, og det er stadig muligt at finde spor efter gamle hejseværk, der fortæller om bygningernes tidligere brug. Gamle porte og tilmurede vinduer vidner både om bygningernes forhenværende funktioner, men kan også fortælle om skiftende tiders bygningskrav. I Rådmandsgade 30 blev eksempelvis autoværkstedet i 1942 afløst af akkumulatorfabrikken Dana, der kraftigt ombyggede baghuset til at passe til den nye fabriks behov. Rådmandsgade 43 fremstår ud mod gaden som en smuk og symmetrisk bygning, hvorimod baghuset og baggården bærer tydeligt præg af at have været industri. I modsætning til forhuset er kældernedgange, vinduer og porte ikke placeret efter æstetiske overvejelser, men efter de behov virksomheden, der længe var en leverpostejsfabrik, har haft.

I hver matrikel har der således været et rigt liv, hvor forskellige typer virksomheder har eksisteret. Ikke alle virksomheder var lige rentable, og nogle måtte hurtigt dreje nøglen om, hvilket har givet plads til nye virksomheder. Bebyggelsen bærer derfor præg af mange tilbygninger i flere omgange uden en helhedsplan. Manglen på en helhedsplan står i modsætning til områdets anden bebyggelse, der er i højere grad er planlagt og opført næsten samtidig.

De to store skorstene på Rådmandsgade 43 er visuelle vartegn og formidler dette områdes nyere kulturhistorie. Som kulturmiljø fortæller Rådmandsgade om forstads- og industribebyggelse, og om en tid hvor København gennemgår en stor vækst og forandring.

Mjølnerparken

I den nordlige del af Mimersgadekvarteret ligger Mjølnerparken. Dette almene boligbyggeri består af fire karréer og er opført i sidste halvdel af 1980'erne. Byggeriet ligger på et område, der tidligere tilhørte De Forenede Papirfabrikker, der ligesom det meste andet industri forlod

Mimersgadekvarteret i sidste halvdel af det 20. århundrede. Mod nord afgrænses Mjølnerparken af den nu nedlagte Nørrebro Godsbanegårds rangerterræn, og mod syd af Midgårdsgade, hvis krumning skyldes, at den er lagt der, hvor udflugtsbanen til Klampenborg engang løb.

Mjølnerparken rummer over 550 boliger, og har en stor mangfoldighed af nationaliteter. Over 90% af beboerne har i dag anden etnisk oprindelse end dansk. Bebyggelsen rummer almindelige boliger, ungdomsboliger og seniorbofællesskaber. Det præger livet i opgange og fællesarealer, at der er

mere end 60 forskellige nationaliteter. Mere end halvdelen af beboerne er på overførselsindkomst, og der er gennemsnitligt tre børn pr. lejlighed.

Som et kulturmiljø afspejler Mjølnerparken væsentlige træk af det danske samfunds udvikling. For det første er Mjølnerparken en del af en omlægning af det ydre Nørrebro fra industri kvarter til boligområde med service og erhverv. Den fysiske udformning af Mjølnerparken afspejler derfor den ideologiske baggrund for byggeriet. Dette drejer sig primært om gårdanlæg og andre fællesfaciliteter, der tydeligt afspejler de idealer og tanker, der har ligget til grund for byggeriet i slutningen af 1980'erne.

For det andet vidner Mjølnerparken om et projekt, der ikke er endt, som det var tilsigtet. Hvilke omstændigheder og tilfældigheder, der har bestemt Mjølnerparkens skæbne, har været grundlag for mange overvejelser, men stedet i sig selv har blandt flere politikere og beboere været fremhævet som et eksempel på en mislykket kulturel og social interaktion. Mjølnerparken er et område løsrevet fra det omgivende samfund, hvor normerne for opførsel og adfærd er anderledes, og hvor der eksisterer en kulturel og sproglig forvirring. De mange paraboler afspejler områdets orientering mod et andet sted. Det er et område, hvor stort set ingen danskere i dag ønsker at flytte til, og som både har været i fokus i mange debatter og et centralt emne i de holdningsændringer, der er foregået i løbet af de sidste dekader. For det tredje fortæller Mjølnerparken en historie om koncentration af indvandrere i storbyer og de medfølgende integrationsproblemer.

Mjølnerparken har ikke en lang og spændende historie og ej heller en unik arkitektonisk værdi, men området afspejler som et levende kulturmiljø en nutidig og tilstedeværende samfundsudvikling. Det er altså ikke bygningernes udformning og struktur, der i sig selv er formidler af denne kulturhistorie, men selve det liv, der leves af menneskene, der bebor Mjølnerparken, der er det formidlende.

I Mjølnerparken foregår dagligt kulturmøder og forhandlinger mellem kulturer. Disse kulturelle kompleksiteter er, uanset om de har været tilsigtede eller ej, en reel dimension af det danske samfund. Den samfundsudvikling, der afspejles i Mjølnerparken, har således været på forsider, diskuteret ved middagsborde i hele landet, samt været et afgørende emne i flere folketingsvalg.

Litteratur

Nørrebro – den københavnske arbejders hjemstavn. Steffen Lindvald. C. Christoffersens Bogtrykkeri 1968

Nørrebro – træk af en bydels historie. Nørrebro Lokalhistoriske Forening og Arkiv. Knuths Forlag 1997.

Linie 7. Trafikken til Nørrebro før og nu. Erik Hansen og Willy Christensen. Sporvejshistorisk Selskab 1941.

www.sporvej.dk

Byens baner. Jernbanen i København i 150 år. John Poulsen. Banebøger 1997

Industrisamfundets kulturarv. Regional indberetning af industriminder i Københavnsregionen. Udarbejdet for Kulturarvsstyrelsen 2005.

Industribygninger – i Københavns Kommune. Bind 3, Ydre Østerbro – Ydre Nørrebro.

Arbejdsnotat. Miljøministeriet. Planstyrelsen.

Jepsen, Lise Harboe "Nørrebro i går, i dag, i morgen" (1968) G.E.C. Gads Forlag

Nørrebro lokalhistoriske Forening og Arkiv "Nørrebro – træk af en bydels historie" (1997) Knuths Forlag

Supplerende informationer:

Fragtmandshallerne på Borgmestervangen

(Informationer samlet i forbindelse med Bymuseets besigtigelse af fragtmandshallerne februar 2005)

Fragtmandshallerne er opført sammen med den tilstødende kontor- og ekspeditionsbygning i begyndelsen af 1920'erne. På denne tid var områdets tidligere godsbanegård på Nordbanegade, på grund af en udvidelse af godstransporten, blevet utidssvarende, og området ved Borgmestervangen blev udvalgt som erstatning.

Bygningerne fortæller en væsentlig historie om godstransport og forbindelserne mellem fabrikker, butikker, havnen og resten af landet. Dette kan aflæses i bygningens mange porte, det udhængende og beskyttende halvtag, sporene og perronen, som fortæller historien om den af- og pålæsning af gods, der har fundet sted ved fragtmandshallerne. Set i en helhed fortæller fragtmandshallerne, kontorbygningen og den mulige toldbygning om et kulturmiljø med en stor udsagnskraft.

Det er vigtigt at fastholde elementer, der kan fortælle den periode af Nørrebros historie, hvor industri og godsbaneområdet var et dominerende træk i bybilledet. Denne historie er efterhånden vanskelig at aflæse i områdets bygningsstruktur, og derfor fremstår fragtmandshallernes betydning desto vigtigere at værne om.

Holger Petersens tekstilfabrikation

Fra "Industrisamfundets kulturarv".

Holger Petersens tekstilfabrikation starter i St. Kongensgade i 1878 og flytter derefter til Kastelsvej i 1880. Fra 1883 påbegyndes opførelsen af anlægget på Tagensvej, der er tilpasset produktionsformålet og den ønskede produktionsstørrelse. For de enkelte udvidelser og ombygninger: se under Industrimiljøets fysiske anlæg.

Til fabrikken opføres i 1885 en række arbejderboliger, og der opstår dermed et lille fabrikssamfund – en såkaldt familistère efter det idealistiske forbillede, som den engelske industriherre Robert Owen havde været fortalere for. Som noget særligt er der i stueetagen en sal, hvor arbejderne kan samles. Der er også et lille bibliotek, hvor aviser og bøger frit kan lånes, her afholdes fester, og her spiser de ugifte arbejdere. Ud over boliger er der desuden tilknyttet småhaver og et marketenderi.

I årene mellem 1885 og 1905 udbygges anlægget med få års mellemrum med adskillige nye bygninger med forskellige karakterer. I 1923 bliver nogle eksisterende bygninger ombygget, og i 1950 og 1966 kommer helt nye bygninger til. Anlægget står i dag næsten intakt, idet kun småbygninger er blevet nedrevet efter fabrikkens ophør i 1966.

I 1903 arbejder 300 arbejdere, mænd, kvinder og børn med at tilvirke alle typer bånd, lidser, kraveindlæg og stofknapper. I uldspinderiet og -farveriet tilvirkes især strømpegarn. Fabrikken har på det tidspunkt en søsterfabrik i Malmø med ca. 250 arbejdere. Hovedkontor og lager ligger i Købmagergade 44 i det gamle Vajsenshus.

Fabrikken er i begyndelsen dampdrevet og er som flere af de øvrige københavnske tekstilfabrikker i ét plan, hvor den engelske praksis ellers er produktion i flere etager og med lodret kraftoverføring mellem etagerne.

Industrimiljøets rolle i regionens industrihistorie

Fabrikken er en af de få bevarede af de store tekstilfabrikker, der opførtes i 1880'erne i Københavns yderkanter. Fabrikken er en af de ældst bevarede fladebyggerier, der i denne periode fik sin udbredelse. Da byggeriet blev påbegyndt, lå området på grænsen mellem land og by, og en af fordelene var netop, at man kunne undgå at bygge i højden og i stedet kunne brede sig udover et større areal.

Industrimiljøets fysiske anlæg

Første del af det af anlægget er bygget i 1883 og består af en 2-etagers fabriksbygning og en 1-etagers farveribygning. Begge bygninger er grundmurede og blev oprindeligt opført med shedtage. Farveribygningen fik 6 tagfag og fabriksbygningen 13. I 1923 blev en del af fabrikskomplekset ombygget, og taget på den to-etagers fabriksbygning blev omdannet til sammenstillede sadeltage. Den lille faveribygning beliggende mod Tagensvej står stadigvæk med shedtag, hvilket gør den til en af de ældste bevarede shedtags-bygninger i Danmark.

Kontorbygningen med indeholdende lager beliggende ud imod den lille stikvej, bliver opført i flere etaper mellem 1885 og 1897. Byggeriet er opført i gule maskinsten med skifertag og fremstår nu som et tre-fløjet hus i to etager med høj kælder og forhøjet midterrisalit. Over porten i centrum af midterrisalitten er det valmede tag udstyret med trekantgavl. Langs facaden løber en tandsnitsgesims i hele bygningens længde både som cordon- og hovedgesims. De opsprossede trævinduer er malet brune og anbragt i dybe vinduesnicher udsmykket med øreliséner.

I 1891 opføres en fabriksbygning til venstre for hovedbygningen, således at de ligger i forlængelse af hinanden langs vejen. Byggeriet er opført i samme materialer og i samme formsprog som hovedbygningen. Byggeriet er ligeledes i to etager, har mansardtag og høj kælder. Hele bygningen har højere taghøjde end administrationsbygningen.

I ansøgningsdokumenterne om tilladelsen til at foretage denne udvidelse, kan man læse, at planer om at forbinde Tagensvej med Bragesgade forbi Nannasgade var under overvejelse. Man fik dog alligevel tilladelse til at byggetilladelse, og Tagensvej og Bragesgade er aldrig blevet forbundet.

I 1892 bygges en væveribygning med shedtage i 6 bredde tagfag. Spinderiet bygges mod syd op til 1891-byggeriet og mod øst op mod den tidlige fabriksbygning fra 1883 således, at der nu reelt er tale om fem store sammenhængende bygningskroppe.

Den sjette bygningskrop bliver føjet til i 1905, hvor der mod nord opføres en en-etagers grundmuret spinderibygning i 13 shedtagsfags bredde. Bygningen flugter mod syd med væveriet og den øvrige fabriksbygning, og komplekset breder sig nu så langt, at denne bygning ligger helt ud til Hamletsgade. Bygningen er opført af Bernhard Ingemann, og han udformer gavlen mod Hamletsgade som en spektakulær mur, der er fagdelt ved pinakelpryedet liséner og er underinddelt i rundbuenicher og murranke, der er formet som indehaverens initialer. Facadedækmuren rager op over de øvrige bygninger og aflukker helt komplekset mod gaden.

I 1923 ombygges shedtagsbygningen fra 1883 radikalt. Facaden forandres til det nuværende udseende: Murene forhøjes, og shedtaget nedlægges og ombygges til tre almindelige sammenstillede saddeltag. Der gøres en hel del ud af de tre nye gavle, der anlægges efter et symmetrisk princip, hvor det midterste er udstyret med et stort rundbuestykket, halvcirkulært vindue i gavlen og en halvcirkulær trappe til indgangen under niveau. De to flankerende gavle har murede nicher, der svarer til det midterste og der er fine detaljer i murværket omkring tagrenderne, gesimserne og gavlafslutningerne, der er udstyret med en lille base med en kugle på hver. Holger Petersens initialer, som de er udformet på dækmuren mod Hamletsgade, går igen på facaden. De nye lokaler skulle bruges til farveri, tørrelokale, kontorer, lagre mm.

I 1950 opføres endnu en tilbygning, stadig i samme stil. Det er spinderiet mod Hamletsgade, der bliver forlænget med 3 meget brede shedtagfag.

1966 opføres sidste bygning til komplekset, en administrations-, kontor- og produktionsbygning. Byggeriet er både i stil, materialevalg og konstruktion helt anderledes end resten af fabrikken. Huset ligger for sig selv mod vest på grunden, har 48 fag og er opført i 3 etager med delvis kælder. Bygningen har bærende facadesøjler af tegl samt midtersøjler af jernbeton og gavle opmuret af teglsten. Alle fire facader fremstår således domineret af tegl, hvilket forstærkes af nogle meget dybe vinduesnicher, der næsten usynliggør vinduesglasset. Etageadskillelserne er udført som jernbetonribbedæk, og tagkonstruktionen er af træ beklædt med brædder til tagpaptækning.