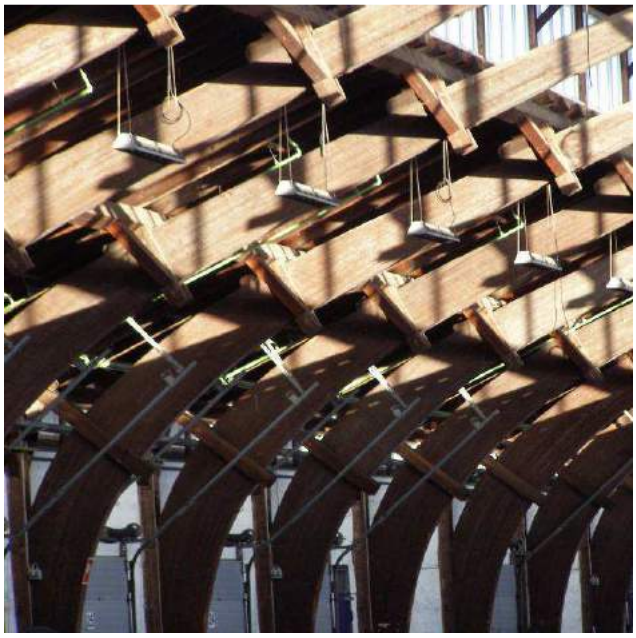
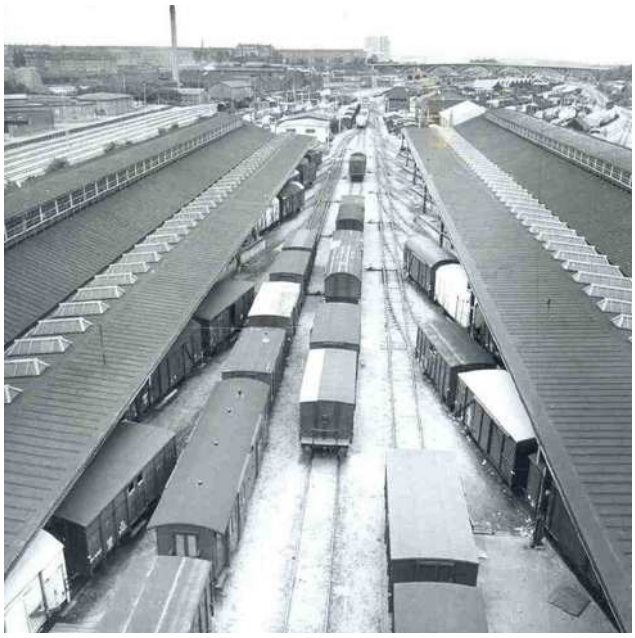
Århus Godsbanegård – historie og kulturarvsanbefalinger

DANSK CENTER FOR BYHISTORIE

Januar 2009





Udarbejdet af Dansk Center for Byhistorie.

Copyright til billeder og kort er angivet i rapportens bilagsmateriale.
Materialet kan dog frit benyttes.

Rapporten samt yderligere bilag og fotos er tilgængelige på www.byhistorie.dk.

Rapporten er skrevet af Kristian Buhl Thomsen og Jeppe Klok Due.
Redaktion: Søren Bitsch Christensen.

Der er ydet økonomisk støtte til udarbejdelsen af Århus Kommune, Kulturarvsstyrelsen og Dansk Center for Byhistorie.

Forside: Hovedbygningen set fra nordøst 2009, hetzerbuer i varehusene 2009 (fotos Kristian Buhl Thomsen), Godsbanegården set fra kontorbygningen mod vest i 1961 og pakhusmeteren ved de nyoverdækkede spor i 1972 (Lokalhistorisk Samling)

Dansk Center for Byhistorie er forskningscenter for dansk og international byhistorie og drives af Den Gamle By og Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet.

Dansk Center for Byhistorie
Viborgvej 2
8000 Århus C
mail@byhistorie.dk
www.byhistorie.dk

Indholdsfortegnelse

ABSTRACT **5**

FORMÅL **9**

BAGGRUND **9**

INDHOLDSFORTEGNELSE **3**

HISTORISK PERIODEKARAKTERISTIK **10**

ÅRHUS – JYLLANDS TRANSPORTKNUDEPUNKT 10
KARAKTERISTIK AF TRANSPORTUDVIKLINGEN 11
KARAKTERISTIK AF MØLLEENGENS HISTORIE 13

BYPLANLÆGNINGEN OG GODSBANEGÅRDENS LOKALISERING **16**

BAGGRUNDEN FOR BELIGGENHEDEN 16
PLANERNE FOR MØLLEENGEN REALISERES 17
MELLEMKRIGSTIDENS MARKANTE BYUDVIKLINGSPROJEKTER 18

GODSBANEGÅRDENS ANVENDELSE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET **21**

GODSBANEGÅRDEN PÅ SKINNENETTET I DANMARK 21
GODSBANEGÅRDEN BETYDNING I HANDELSSYSTEMET 23
GODS PÅ GODSBANEGÅRDEN 27
Ilgods *28*
Stykgods *28*
Vognladningsgods og containertransport *29*
Udviklingen af DSB's godstransport i det tyvende århundrede *30*
Godsudviklingen på Århus Godsbanegård *32*
ARBEJDET PÅ GODSBANEGÅRDEN 34
Gods i varehusene *34*
Stykgodsekspeditionen *35*
Kombiterminal og læsseveje *36*

GODSBANEGÅRDENS BYGNINGSHISTORIE **38**

ARKITEKTEN HEINRICH WENCKS HOVEDBYGNING 38
VAREHUSENE 39
KONTORBYGNINGEN OG DET INTERNE HIERARKI 42
ANDRE BYGNINGER PÅ BANETERRÆNET 43
BYGNINGERNES TILSTAND SOM FØLGE AF OMBYGNINGER OG NYBYGNINGER 46
VAREHUSENES UDVIKLING 1923, 1972 OG 1984 48

KVARTERERNE OMKRING GODSBANEGÅRDEN **50**

MØLLEENGEN 50
FABRIKS- OG INDUSTRIKVARTERET 50
BOLIGKVARTERET 52
DE KULTURELLE OG REKREATIVE OMRÅDER 53

SÅDAN BEVARES OG FORMIDLES DEN KULTURHISTORISKE FORTÆLLEVÆRDI **55**

GENERELLE VURDERINGER AF KULTURARVSELEMENTER OG BEVARINGSVÆRDI 55
ANBEFALINGER TIL DEN FREMTIDIGE UDNYTTELSE AF BANETERRÆNET 57
VÆRN OM KONTORBYGNINGENS ATTRAKTIONSVÆRDI 59
GENFIND VAREHUSENES ORIGINALITET 61

FRUGTAUKTIONEN OG TØMRERVÆRKSTEDET 64
TOLDVAREHUSET 65
PRESENNINGSHUSET 66
OPLEVELSEN AF GODSBANEGÅRDEN OG OMRÅDET EFTER OMDANNELSEN 67

KILDER 71

LITTERATUR 73

BILAG 1: TIDSLINJE 1896-2008 75

BILAG 2: LISTE OVER BILLEDER 77

BILAG 3: OVERSIGT OVER RELEVANTE BYGGESAGER I ÅRHUS KOMMUNES BYGNINGSINSPEKTORAT 95

BILAG 4: KONTORBYGNINGENS FACADE, 1920 97

BILAG 5: KONTORBYGNINGEN, PLANTEGNING AF 1. SAL, 1920 98

BILAG 6: KONTORBYGNINGEN, PLANTEGNING AF STUEETAGEN, 1920 99

BILAG 7: KONTORBYGNINGEN, PLANTEGNING AF KÆLDEREN, 1920 100

BILAG 8: VAREHUSENES FACADER, 1920 101

BILAG 9: HOVEDBYGNINGEN MED KONTORBYGNING OG VAREHUSE, PLANTEGNING FRA 1980 102

BILAG 10: BELIGGENHEDSPLAN, 1921 103

BILAG 11: TOLDVAREHUSETS FACADER, 1920 104

BILAG 12: PRESENNINGSHUSET, 1922 105

BILAG 13: AARHUS FRUGTAUKTIONS PAKHUS, 1950 106

BILAG 14: BANETERRÆNET 1941 107

Abstract

Formål

Denne rapport er udarbejdet til Århus Kommune og har som formål at udrede Godsbanegårdens historie og historiske kontekst for på den baggrund at opstille anbefalinger til en fremtidig anvendelse af stedet, der respekterer og drager fordel af de historiske værdier. Der er set på Godsbanegården som fysisk anlæg, som rum i byen og som produktionssted. Anbefalingerne har ikke karakter af fredningsbestemmelser eller lignende.

Godsbanegårdens omdannelse

Århus Godsbanegårds monumentale bygning i Skovgaardsgade går nye tider i møde. Efter mere end 80 år som terminal for godstogstrafikken er anlægget nu rømmet, og et kulturelt produktionscenter for scenekunst, billedkunst og litteratur vil i fremtiden indtage de bygninger, der blev opført i 1923.

Fra 1920erne var Godsbanegården den tredjevigtigste godsbanegård i Danmark, og den skulle dengang være med til at løfte den tids øgede behov for godstransport på skinner – en transport, der 77 år senere var næsten udkonkurreret af lastbiltrafikken. I år 2000 blev DSB's godsdel solgt fra til det tyske togselskab Railion, der frem til 2006 lejede sig ind på området, og i 2008 købte Århus Kommune bygningerne, hvorefter funktionen som godsterminal var endegyldigt forbi.

Godsbanegårdens anlægshistorie

Godsbanegårdens anlæggelse faldt sammen med to markante udviklingslinjer i Århus. Banegården indgik dels i de byplaner, der ud fra principper om zoneinddeling af byens funktioner blev afgørende for udformningen af store dele af det moderne Århus. Dels faldt anlæggelsen tidsmæssigt sammen med andre centrale industrielle og transportbaserede anlæg, der forandrede byrummet i Århus.

Det var navnlig industrialiseringen, der gjorde Århus til en storby. Samtidig hermed fulgte anlæggelsen af jernbanen og en udvidelse af havnen, der også gjorde Århus til et importcenter. Det var faktorer, der skabte et behov for godstransport, og derfor blev Århus til et trafikknudepunkt. De første tanker om en Godsbanegård meldte sig som reaktion på de trange pladsforhold for den eksisterende godsekspedition, der siden jernbanens anlæggelse i 1862 havde ligget sammen med personbanegården for enden af Ryesgade. En adskillelse af person- og godstogstrafikken syntes derfor nødvendig.

Hack Kampmann og Charles Ambts berømte byplan over Frederiksbjerg blev vedtaget i 1898. Planen foreskrev, at en fremtidig Godsbanegård burde anlægges i Mølleengen, da det langstrakte engområde lå afsides og dermed i tilpas afstand fra byen, så røg og larm fra et fremtidigt fabrikskvarter langs skinnearealerne ikke kunne være til gene for byens borgere. Et sådant projekt var imidlertid bekosteligt, og en langvarig debat fandt siden sted adskillige gange i både Byrådet og i Rigsdagen, der tøvede med at give statslige bevillinger. Først i 1916 og 1919 blev lovgivningen for projektet vedtaget sammen med den endelige byplanlægning udarbejdet af den kommunale ingeniør A.F. Frederiksen.

Derefter fulgte et omfattende opfyldnings- og piloteringsarbejde i den bløde engjord, hvorefter Godsbanegården blevet opført 1920-22 efter tegninger af Statsbanernes overarkitekt Heinrich Wenck. Det samlede anlæg blev indviet i 1923.

Det fysiske miljø

I dag fremstår Århus Godsbanegård og det store baneterræn som det største samlede bevarede anlæg af sin slags i Danmark, idet andre af denne type godsanlæg for længst er forsvundet.

Tegningerne til Godsbanegården var den sidste opgave for Statsbanernes overarkitekt gennem 27 år, Heinrich Wenck. Resultatet blev en bygning med et arkitektonisk udtryk, der ironisk nok stammede fra før jernbanernes tid. Hovedbygningens kontorbygning mod Skovgaardsgade rummer bl.a. det løgformede spir og de fire tagryttere på taget samt de nyklassicistiske frontispicer og halvpiller i facaden, der fremstår symmetrisk.

Også i det indre er hovedbygningen præget af en todeling, idet der oprindeligt var to ekspeditionslokaler til kundebetjening – et for indgående gods og et for udgående gods, og i forlængelse deraf består hovedbygningen også af to tilknyttede varehuse. De er koblet vinkelret på kontorbygningen, så deres placering oprindeligt skabte et gårdrum, hvor skinnerne endte blindt pegende mod kontorbygningen efter det såkaldte rebroussementsprincip. Dette åbne område blev senere i 1972 og 1984 lukket via en tilbygning, der har sammenbygget de to varehuse og skjult mange af varehusenes originale arkitektoniske detaljer. I varehusenes indre er især den stadig synlige tagkonstruktion interessant. Taget bæres af solide buer i bukket træ, der er bygget efter det såkaldte Hetzersystem, som blev opfundet i 1906. I varehusene var de oprindelige porte og vinduer i facaderne interessante elementer i Wencks arkitektur, men desværre betød 1970ernes og 1980ernes ombygninger, at disse elementer helt forsvandt og kun har efterladt sig få spor i murværket.

Baneterrænet rummer også andre bygninger, der dog ikke fremstår lige så monumentale som hovedbygningen. Interessant er dog toldvarehuset, der arkitektonisk korresponderer med hovedbygningens varehuse. Gavle og porte er identiske, hvilket ikke er nogen tilfældighed, idet Wenck så for sig, hvordan det nordlige varehus til udgående gods over tid kunne sammenbygges med toldvarehuset, hvis det skulle blive nødvendigt. Det blev det imidlertid aldrig, og i mellemrummet imellem opførtes i stedet i rødmalet træ et tømrerværksted samt en barak til Århus Frugtauktion. Denne husrække er vest for toldvarehuset rundet af med det opsigtsvækkende presenningshus. I presenningshusets facade ses en række åbne mellemrum, der oprindeligt gav luft til godsvognspresenninger, der blev sendt til Århus fra hele det centrale Jylland for at hænge til tørre inde i huset.

Godsbanegårdens anvendelse

Århus Godsbanegård stod for ekspeditionen af to godstyper. Den ene type var stykgods, der bestod af mindre forsendelser, som ikke kunne fylde en hel godsvogn, mens den anden type var såkaldt vognladningsgods, der som minimum fyldte en hel godsvogn eller flere vogne.

Vogne med vognladningsgods blev pakket og lodset af kunden selv og blev transporteret videre af Statsbanerne. Oftest kørtes vognladningsgodset fra havnen, fra private firmaspor eller fra Godsbanegårdens læssespor og videre ud på skinnenettet, og godset

var altså ikke inde omkring selve Godsbanegårdens bygninger, men blev videresendt til andre destinationer via rangerterrænet. De betydeligste varetransporter gennem Århus var her importvarer og energiprodukter samt olieprodukter til landbrug og margarineproduktion. Fra 1970erne blev større dele af vognladningsgodset transporteret i containere, og det førte til indvielsen af en særlig containerterminal med kraner på Godsbanegårdens baneterræn.

Den anden godstype – stykgodset – var ofte forsendelser til mindre handelsvirksomheder såsom brugsforeninger og engroshandlere, men også til private kunne der transporteres stykgods. Læsningen af godsvogne, der fandt sted i det nordlige varehus for udgående gods, foregik i begyndelsen ved håndkraft og med sækkevogne. Senere blev der indført paller og gaffeltrucks til at flytte godset. I denne arbejdsgang blev godset først stillet under skilte med stationsnavne, der viste, hvor godset skulle hen, og siden blev det læsset i vognene. I det sydlige varehus blev ankommende stykgods ekspederet og placeret under skilte efter samme princip. Derefter kunne kunden enten selv afhente det eller få det bragt til døren med Statsbanernes egne lastbiler.

Kulturarvsanbefalinger

Århus Kommuneatlas angiver bevaringsværdien for Godsbanegårdens bygninger til middelniveau og et højt niveau. Kulturhistorisk set understøttes denne værdi af, at bygningerne hver især har tydelige spor, der vidner om det arbejde, der er foregået i dem. Med den rette plan for omdannelsen vil sådanne spor kunne indgå og leve videre i fremtidens brug af stedet.

Kulturhistorisk og arkitektonisk er der en tæt sammenhæng mellem bygningerne, da de alle har fungeret som hvert deres fragment i den større arbejdsgang på Godsbanegården.

- Anbefalingen er derfor, at de originale bygninger fra 1920erne, der var bygget til at skulle indgå i denne helhed, bevares for eftertiden.
- Senere tiders tilbygninger, der har skadet harmonien i bygningernes arkitektur, kan fjernes. Særligt har sammenbygningen af hovedbygningens varehuse i 1984 været uheldig, og fjernes denne "midterhal", vil man kunne genskabe gården i midten, hvor sporene lå, ligesom portene i de oprindelige facader også vil kunne genskabes.
- Dernæst er anbefalingen at værne om bygningernes originalitet, og herunder tænkes særlig på hovedbygningen, der rummer væsentlige arkitektoniske detaljer såvel i det ydre som i det indre, hvor især de imponerende vestibuler står velbevarede.
- På selve baneterrænet anbefales det, at man, den dag planer for områdets bebyggelse skal udtænkes, sikrer, at fornemmelsen af terrænets størrelse og form fastholdes. Der løber en sigtelinje fra hovedbygningen gennem det langstrakte terræn langs skinnerne i terrænets sydlige del mod Statsbanernes gamle vandtårn på bakken lige vest for Ringgadebroen. Ved at friholde dette bælte for bebyggelse kan man fastholde udsynet.
- For at reflektere stedets historie kan fremtidig bebyggelse således placeres mod nordvest på de gamle læssespor, hvor man evt. kan lade gader og veje have samme forløb som disse, så historiske linjer bevares. Derved vil alle gader og veje komme til at pege direkte mod hovedbygningen, der pga. sin originalitet vil rumme en høj attraktionsværdi for området.
- Hovedbygningen som attraktion vil kunne styrkes ved at tænke de dele, der har en fortælleværdi, ind i omdannelsen. En del af interiøret kan genanvendes og vidne

om bygningens oprindelige formål (f.eks. skilte fra varehusene genophængt i loftet, den gamle ekspeditionsskranke i DSB's sort-røde farver og gamle maskiner på stedet (f.eks. en vægt i varehusene).

Alt i alt må Godsbanegården i fremtiden kunne vidne om den betydning, som jernbanen gennem det 20. århundrede har haft for Århus. Godsbanegården var et af flere store jernbaneanlæg, der i lange perioder var med til at gøre jernbanen til byens største arbejdsplads. Med de rette planer vil bevidstheden om denne historie leve videre.

Formål

Kort udtrykt er formålet med denne rapport ud fra en faglig historisk baggrund at fremlægge en analyse af Godsbanegårdens anlægshistorie, fysiske miljø og anvendelse med henblik på at komme med anbefalinger af områdets bevaringsværdige dele ud fra en kulturarvsbetragtning.

I faglige termer er problemformuleringen oprindeligt beskrevet således:

Der ønskes gennemført en undersøgelse, der på grundlag af den voksende forskning i industrisamfundets kulturarv vil analysere Godsbanegården som en del af industrisamfundets teknisk-økonomiske paradigme og bebyggede landskab. Undersøgelsens primære udgangspunkt er at analysere det bebyggede område/bygningsmassen ud fra en antagelse om, at disse har været betinget af samspillet mellem industrialisering som produktionsform, den tekniske udvikling, teknisk professionelle grupper og professionelle forvaltningsenheder (herunder byplanlægning) samt byens landskabelige flow og skala.

Baggrund

Dansk Center for Byhistorie har efter henvendelse til Den Gamle By udarbejdet rapporten til Århus Kommune og med støtte fra Kulturarvsstyrelsens hastesum. Baggrunden er, at Århus Byråd efter Århus Kommunes overtagelse af en del af Godsbanearealet, herunder ikke mindst selve Godsbanegården med tilliggende bygninger, i 2007 har besluttet at etablere et produktionscenter for billedkunst, scenekunst og litteratur på Godsbanen. Med kulturforliget "Kulturen på skinner – frem mod 2017" fra januar 2008 blev der afsat midler til detailplanlægning vedr. etablering og opstart af produktionscenteret. Samtidig blev der tilvejebragt finansieringsgrundlag til moderniseringen samt til årlig drift af produktionscenteret. Kulturproduktionscenteret ventes klar til brug i 2012.

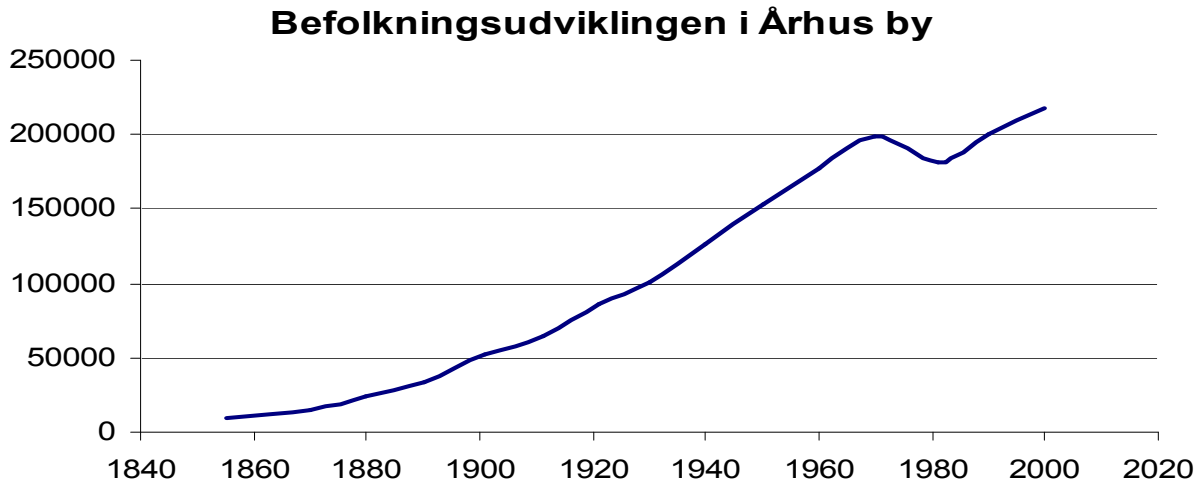
Etableringen af produktionscenteret indgår i sammenhæng med udviklingen af hele Godsbanearealet. Det nedlagte godsbaneterræn i Århus skal omdannes til et moderne bykvarter med centrum i den gamle Godsbane, der bliver forvandlet til et knudepunkt for byens kultur- og fritidsliv. Arealet skal efter planen indgå i en ny bymæssig sammenhæng fra området ved Musikhuset over Ceres-grunden til Den Gamle By og Botanisk Have. Kommunen har indledt et samarbejde med Realdania om realisering af planerne.

Århus Kommune og Realdania har ønsket, at Dansk Center for Byhistorie på en faglig baggrund skulle opstille anbefalinger af, hvilke af anlæggets miljøer og bygninger, der må anses at rumme væsentlige bevaringsværdier.

Historisk periodekarakteristik

Århus – Jyllands transportknudepunkt

Fra midten af 1800 tallet har Århus været en dynamisk by i voldsom vækst. Befolkningstallet blev fordoblet hvert 30 – 40. år indtil 1970, hvor befolkningstallet faldt en smule, fordi flere flyttede i parcelhuskvarterer uden for Århus by. Allerede fra 1990 fortsatte befolkningsvæksten dog atter.



Befolkningsvæksten i Århus 1855-2000. Kilde: Dansk Center for Byhistorie (www.byhistorie.dk).

Den store befolkningsvækst betød også, at byens geografiske udstrækning blev større og at de forstæder, der var opstået omkring de tidligere landsbyer i Århus' opland blev inddraget i byen. I 1945 var byen blevet så stor, at det sammenhængende bebyggede område var støre end den datidige Århus Kommune.[1]

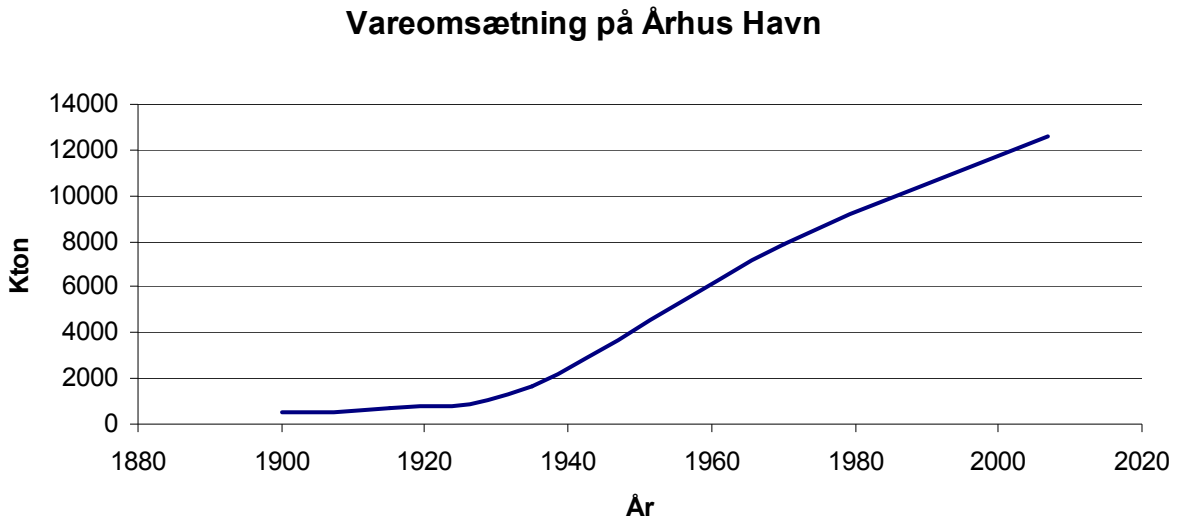
Baggrunden for byens vækst var de moderniseringsprocesser, som omformede hele det danske samfund i perioden samt nogle transportmæssige forhold, der særligt begunstigede Århus. For det første gennemløb Århus en betydelig industrialisering, der tiltrak arbejdskraft fra oplandet. For det andet udviklede havnen sig til én af de vigtigste i Jylland, fordi byen lå ud til den dybe isfri Århus Bugt hvor de store moderne, dybtgående stålskibe kunne lægge til kaj, modsat de øvrige østjyske byer, der havde lavvandede fjordhavne. Endelig kom den jyske hovedjernbane efter lange diskussioner om banedragningen til at gå igennem Århus, hvor hovedstationen blev anlagt og hvor også Statsbanernes store centralværksted for togmateriel blev anlagt.[2]

Århus blev således det naturlige transportknudepunkt i Jylland, hvilket også kom til at betyde, at byen kom til at fungere som importcenter for hele landsdelen. Heri spillede – og spiller den dag i dag – havnen den vigtigste rolle. Fra havnen blev der importeret

---

[1] Ib Gejl (red.) (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 9f.
[2] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 157ff, Generaldirektoratet for jernbanerne: *De Danske Statsbaner 1847-1947*, København 1947, s. 45-60, Henrik Harnow m.fl. *Industrisamfundets havne 1840 – 1970*, Kulturarvsstyrelsen 2008, s. 218-224.

hjælpestoffer til landbruget så som kunstgødning og foderkager, som blev kørt ud til de jyske bønder lokalt med hestevogn og senere lastbil samt små dampere i Århus Bugten og til hele landsdelen med jernbanen. Desuden var Århus Havn helt central for smøreksporten til England samt for store engrosvirksomheder indenfor kul, stål og træ. Med tiden blev en voksende del af varetransporten fra havnen overtaget af lastbiler. Senest er Århus blevet varetransitcenter for hele Østersøen efter anlæggelsen af den nye containerterminal på østhavnen.[3]



Omsætning på Århus Havn er stadigt voksende, her ses ind- og udgående gods på havnen målt i Kton (1000 ton). Kilde: Vagn Dybdahl: *Trafik i Århus*, 1976, s. 95, Henrik Harnow, René S. Christensen, Gitte Haastrup: *Industrisamfundets havne 1840-1970*, 2008, s. 223, *Århus Havn Årsrapport 2007*, Århus 2007, s. 19.

Karakteristik af transportudviklingen

Godsmængderne var stadigt stigende i hele 1900 tallet, hvilket i hovedsagen skyldes to forhold, for det første gjorde udviklingen i transportsektoren markedet større, idet det blev billigere og hurtigere at transportere varer rundt i hele landet. For det andet steg indkomstniveauet og forbruget, hvorfor der blev fragtet flere varer rundt til forbrugere og fremstillingsvirksomheder.

Transportsektoren har været under konstant omformning og effektivisering fra 1850 til i dag. Jernbanerne var den første fase i udbygningen af den moderne transportsektor. Efter år 1900 var jernbanesystemet omkring Århus fuldt udbygget med en lun placering midt på den jyske længdebane samt lokalbaner til Djursland, Odder og Hammel/Thorsø. Hovedbanegården blev ved indvielsen af jernbanen i 1862 placeret, hvor den ligger i dag, men udvidet og ombygget flere gange, og der blev opført en godsbanegård i umiddelbar nærhed af havnen, der hvor Rutebilstationen ligger i dag. Banerne blev brugt til transport af gods og passagerer og mange større virksomheder havde eget jernbanespor, der førte ind til fabrikken helt op til 1980erne.

Op gennem første halvdel af 1900-tallet kom den anden store udbygning af transportsektoren med bilen. Udviklingen gik dog langsomt på grund af bilernes pris. Nedenfor er gengivet antallet af biler, der var indregistreret i Århus fra indtil 1930erne,

[3] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 169-185.

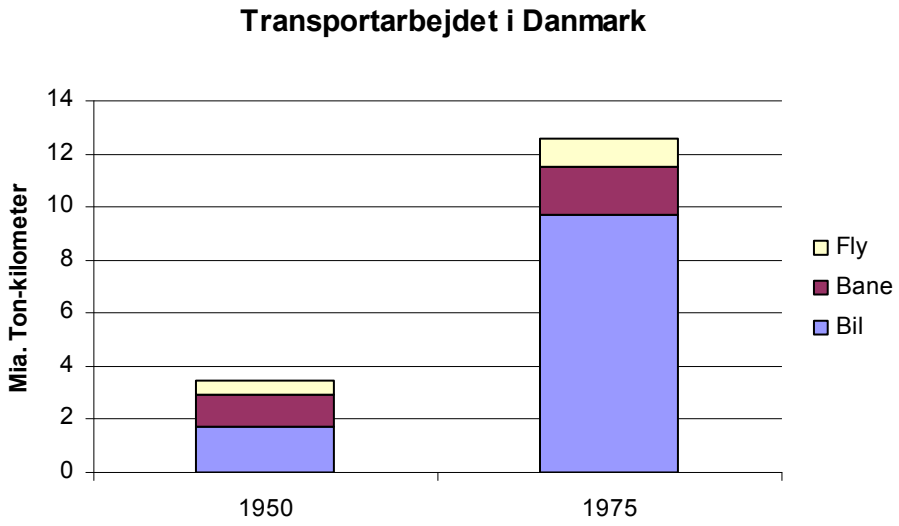
hvor bilisme var ved at blive en normal foreteelse. Omkring år 1950 var der stadig ca. 100 spand heste i brug hos byens vognmænd, de blev faset ud i 1960erne. I starten transporterede vognmændene varer til og fra jernbanen til byens opland, men allerede i 1920erne begyndte faste lastvognsruter at konkurrere med godsbanetrafikken.[4]

År	Person-Biler	Last- og varevogne
1906	2	-
1907	6	-
1908	7	-
1909	11	1
1910	21	2
1914	150	1
1918	143	34
1920	396	130
1925	946	329
1930	1465	615
1935	1798	812

Antallet af biler og lastbiler indregistreret i Århus 1906-1935. Kilde: Vagn Dybdahl: *Trafik i Århus*, 1976, s. 83.

Tredje fase i transportsektorens udvikling er anlæggelsen af motorvejsnettet – Det store H – der blev vedtaget i 1965, atter blev Århus' udvikling tilgodeset ved at forslag om at anlægge motorvejen i Midtjylland blev afvist til fordel for en østjysk placering. Med anlæggelsen af motorvejsnettet, der først var færdigt i 1980erne, blev lastvognstrafikken styrket på bekostning af jernbanetransporten, fordi lastbilerne var mere fleksible og hurtigere. Denne udvikling fremgår tydeligt af nedenstående graf, der viser den indenlandske transportarbejde i Danmark målt i ton-kilometer, der er et udtryk for, hvor meget gods der bliver flyttet, her er jernbanens andel af det samlede transportarbejde halveret mens biltrafikken næsten er fordoblet.[5]

[4] Vagn Dybdahl og Finn H. Lauridsen: *Trafik i Århus - før og nu*, Århus 1979, s. 103-112.
[5] Erik Toft, Hanne Rasmussen, Hans-Carl Nielsen: *Hundrede års trafik – trafikministeriet 1900-2000*, Trafikministeriet 2000, s. 110-118, Tom Rallis: *Transport- og kommunikationsteknikkens historie*, Lyngby 1988, s. 76-87.



Transportarbejdet i Danmark målt i milliarder ton-kilometer. Kilde: De af Folketinget statsautoriserede revisorer, Kristian Albertsen m.fl.: *Beretning om DSB's godsbefordring*, København 1984, s. 13.

Endelig er Danske Fragtmænd ved at etablere Danmarks største logistikpark ved motorvejskrydset ved Edwin Rahrs Vej, hvilket sammen med havnen fastholder Århus som trafikalt knudepunkt, men med beskedent fokus på jernbanetrafikken, på trods af jernbanetilgang begge steder.[6]

De øgede godsmængder har ført til flere effektiviseringer og standardiseringer. Standardiserede containere og paller blev første gang brugt under 2. Verdenskrig. I Danmark vandt containeren først indpas i starten af 1970erne, hvor der ligeledes fandt en standardisering af den såkaldte EURO palle sted. Standardiseringen af paller og containere lettede arbejdet med at læsse og aflæsse godsvogne og lastbiler betydeligt, hvorved man sparede arbejdskraft, og transporten blev billigere og hurtigere.[7]

Århus' betydelige vækst i befolkning og trafik samt transportsektorens udvikling stillede store krav til udformningen af byens infrastruktur, hvilket på smukkeste vis blev løst ved en solid kommunal planlægning.

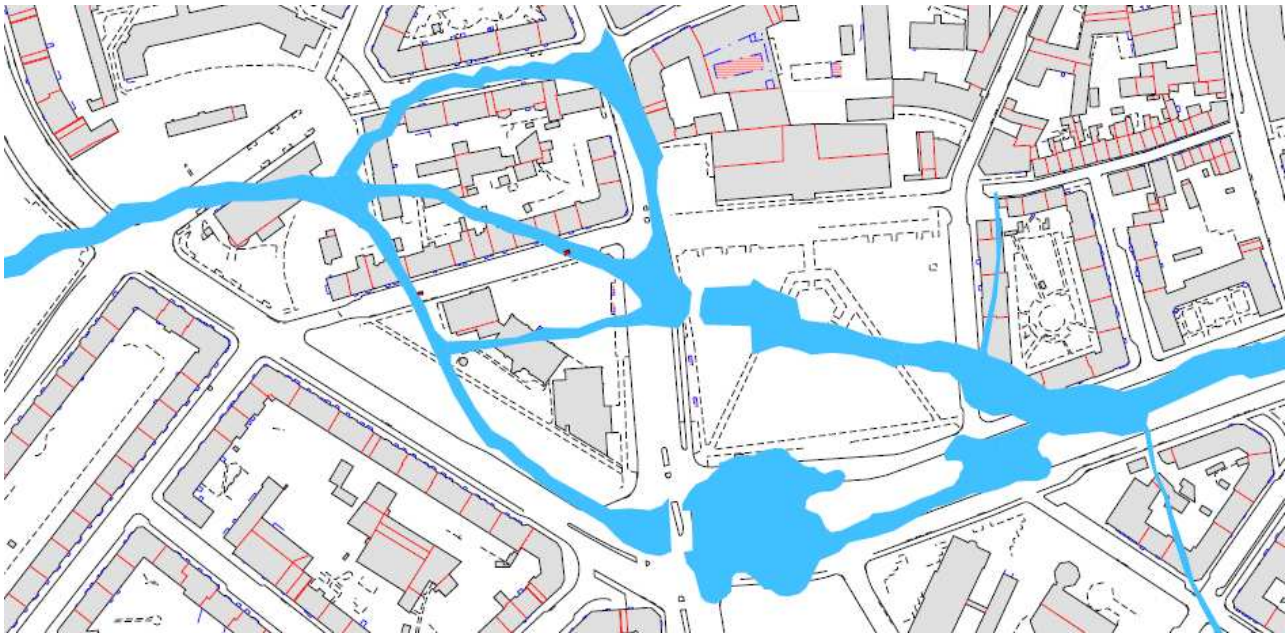
Karakteristik af Mølleengens historie

Den bynære del af Århus Ådal, der strækker sig som en grøn vifte vest for Godsbanen, har historisk set altid været et vigtigt område inden for transport og industri. I vikingetiden fungerede åen som transportkorridor mellem Århus Bugt og en kongsgård ved Viby, der havde en havn og et skibsværft omtrent hvor broerne De Tre Søstre ligger i dag.[8]

---

[6] Århus Kommune, Lokalplan 760.
[7] *US Army Transportation Museum:* http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/CONEX.htm, *KNR:* http://www.knr.gl/index.php?id=297&tx_ttnews[pS]=1146448800&tx_ttnews[pL]=2678399&tx_ttnews[arc]=1&tx_ttnews[pointer]=6&tx_ttnews[tt_news]=12248&tx_ttnews[backPid]=844&cHash=7537e0eee5, *Pallet Enterprise:* http://www.palletenterprise.com/articledatabase/view.asp?articleID=821.
[8] *Vikingernes Aros – Havn og flådebase*: http://www.vikingemuseet.dk/havnflaade.htm.

Fra middelalderen blev datidens mest avancerede "industrielle" anlæg - møllen - anlagt omtrent, hvor Mølleparken ligger i dag. Derfor blev åen opdæmmet for at anlægge en mølledam vest for møllen. Mølleriet fortsatte ind i det 20. århundrede, men i 1873 gik møllen over til dampkraft og opdæmningen blev opgivet, hvorefter området lå hen som sumpet eng.[9]



Mølledammenes udstrækning i 1801 på et moderne bykort. Kilde Bygherrerapport ved Moesgaard Museum, FHM4459 Museumsgade, Århus By, Århus Købstad, Hasle herred, Århus Amt, Sted nr. 15.03.11.

Siden opstod Århus' første egentlige industrikvarter nordvest for åen med anlæggelsen af bryggeriet Ceres i 1856. I 1908 blev Frichs Fabrikker, der senere blev landets vigtigste lokomotivfabrik, flyttet fra midtbyen til en grund uden for byen, bygningerne betegnes i dag som Søren Frichs Parken.[10]

Århus mølles mølledam oversvømmede om efteråret hele Mølleengen. Vejen over broen er Vester Allé. I baggrunden ses Bryggeriet Ceres ca. 1870. Kilde Lokalhistorisk Samling.

[9] Lica Weiss Næraa: *Berta Weiss' historie – Århus mølle fra 1846*, Århus 1992, s. 51ff, 227ff, 253.
[10] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1720-1870* bd. 2, Viborg 1997, s. 201, Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 192ff.

Efter mølledammen var nedlagt donerede møllerfamilien en grund til Århus Museum – det tidligere "Huset" – hvor der blev drevet museum indtil 1969. Endvidere søgte møllerfamilien om tilladelse til at bygge boliger på resten af arealet, hvilket kommunen i første omgang afslog, da man vurderede, at sundhedsrisikoen ved at bo på det sumpede terræn var for stor. Men i 1899 fik møllerenke Weiss tilladelse til at bebygge området. Endelig blev Århus nye godsbanegård anlagt på resten af mølleengen i 1923, hvor den fungerede som en industriel transportportal ind til Århus og stadig markerer afslutningen af ådalens grønne kile.[11]

Mølleengen set fra Ceres ca. 1892, yderst til højre ses Århus Kunstmuseum. Kilde Lokalhistorisk Samling.

[11] Lica Weiss Næraa: *Berta Weiss' historie – Århus mølle fra 1846*, Århus 1992, s. 239, Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 41f, Morten Oddershede: "Mølleengen – et indflytterkvarter i Århus 1925", *Århus Stifts Årbøger*, bd. 89, 2006, s. 39-41.

Byplanlægningen og Godsbanegårdens lokalisering

Baggrunden for beliggenheden

Anlæggelsen af Godsbanegården føjer sig i byplanmæssig sammenhæng ind i to markante udviklinger. For det første var banegården en del af den tidligste byplanlægning, der fra 1890erne omdannede centrale dele af det nye Århus efter moderne principper om æstetik, bevidst skabelse af bylandskaber og ikke mindst zonering, dvs. adskillelse af befolkningsgrupper, byområdet med forskellige funktioner og erhverv og bolig. For det andet faldt selve opførelsen tidsmæssigt sammen med andre markante byggerier og anlæg i mellemkrigstiden, der formede centrale dele af Århus efter et teknologisk- industrielt paradigme med hovedvægt på trafik og tung industri.

Da Godsbanegården i 1923 blev indviet, var det gået flere årtiers debat om projektet. Debatten var startet så langt tilbage som i 1890erne, hvor de første forslag til at flytte gods- og rangerområdet væk fra sin hidtidige placering ved personbanegården – den nuværende Århus H – sås skitseret i tidens byplaner for en udvidelse af byens areal ud på det nyerhvervede Marselisborg gods' jorder, der i 1895 administrativt overgik fra Viby Sognekommune til Århus Købstadskommune. Planerne var udarbejdet først af byens stadsingeniør Oscar Jørgensen i 1896 og siden nytænkt af kongelig bygningsinspektør Hack Kampmann og stadsingeniør i København Charles Ambt i 1898.[12] Men det var dog først med afdelingsingeniør A.F. Frederiksens byplan fra 1919, at der endelig blev sat skub i planerne.

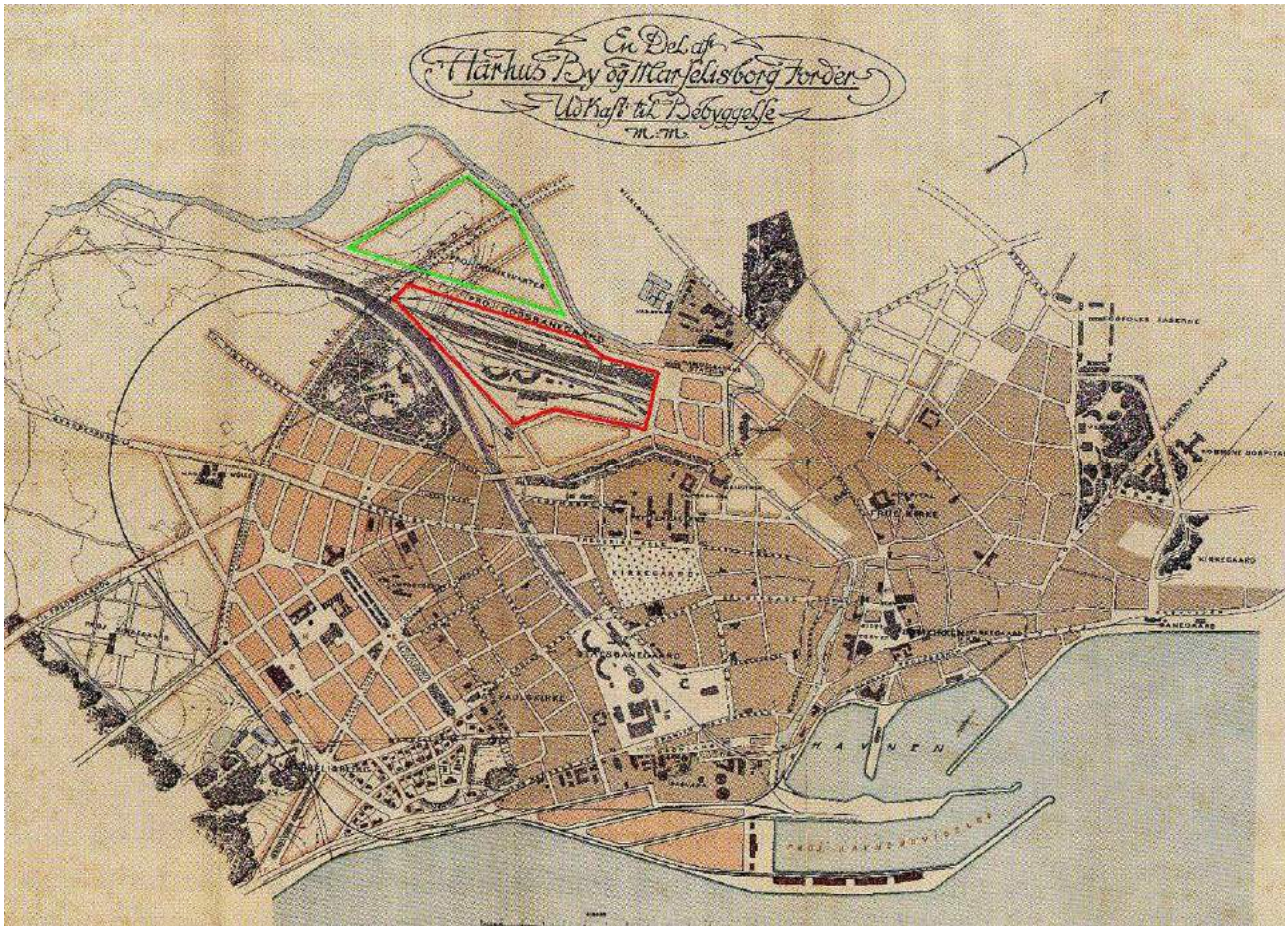
I alle tre planer blev Mølleengen set som velegnet til formålet, da man her langs Århus Å, som løb gennem engen, kunne føre banen ind i et jævnt niveau i det ellers så bakkede århusianske terræn,[13] hvilket den privatejede Hammelbane også havde benyttet sig af ved anlæggelsen og opførelsen af deres station i Carl Blochs Gade i 1902.[14] Taget i betragtning, at Mølleengen på et tidligt tidspunkt altså var valgt som stedet, kan det undre, at der skulle gå hele 27 år, inden Godsbanegården endelig var en realitet. Det bundede både i lokal uenighed og i manglende statslige bevillinger til det særdeles bekostelige projekt, der endte med at koste det samme som 7-10 procent af et årligt statsbudget i årene før Første Verdenskrig.[15] Gennem årene fremlagdes derfor ikke overraskende adskillige alternative ideer – bl.a. fremsat af folketingsmedlem Louis Hammerich, der var en af Århus' storkøbmænd. De drejede sig dog ikke så meget om lokaliseringen i Mølleengen, men i stedet om, hvad der konkret skulle ligge i Mølleengen. Skulle man f.eks. hellere placere personbanegården dér og så lade godsarealet blive liggende, hvor det lå, på det område, der i dag (2009) rummer rutebilstationen?

Forslaget, der i første omgang fik støtte fra trafikminister Jens Hassing-Jørgensen,[16] synes umiddelbart at have givet god mening, idet Godsbanegården da ville have bevaret sin nærhed til havnen. Imidlertid blev der peget på, at området nær havnen ville være for

---

[12] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 30.
[13] F. Herholdt: "Den paatænkte Omordning af Banegaardsforholdene i Aarhus" s. 225 i Vilhelm Marstrand: *Etatsraad Hammerichs Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus*, 1916.
[14] Niels Jensen: *Østjyske jernbaner*, København 1978, s. 115.
[15] Steen Ousager: *På sporet 1947-1997 1 – Krige og fornyelse*, Odense 1997, s. 64-65.
[16] Viggo Lovdal: "Århus har haft tre banegårde", *Århus Stifts Årbøger 2006*, s. 33-34.

lille til de mange sporarealer, der tænktes anlagt,[17] og samtidigt forklarede Ambt, der siden blev generaldirektør for Statsbanerne, og Kampmann fordelene i deres placering af Godsbanegården i Mølleengen med, at dette fugtige og ubebyggede engområde lå så fjernt og afsides fra byen, at den larm og røg, som måtte komme fra et planlagt fabrikskvarter ved siden af den nye godsbanegård, ikke ville blive til gene for byens borgere.[18] I deres plan fremgik det endvidere, at nærheden til havnen kunne fastholdes ved anlæggelsen af en ny bane direkte fra Godsbanegården til havnen i en cirkel syd om Frederiksbjerg.



Ambt og Kampmanns byplan fra 1898. Godsbanegården er markeret med rødt øverst til venstre, mens det tænkte fabrikskvarter er markeret med grønt. Kilde: Den Gamle Bys samling.

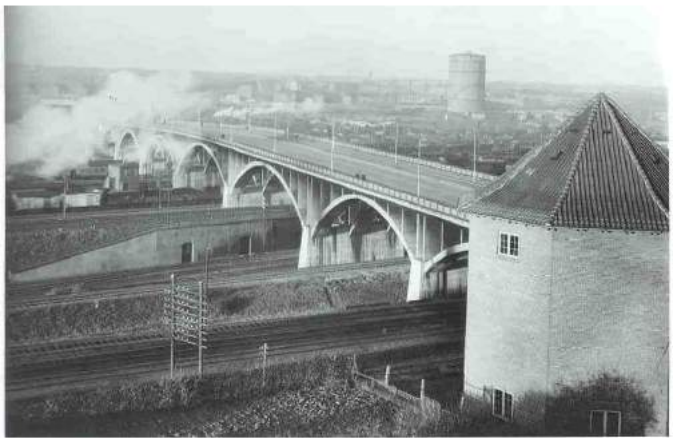
Planerne for Mølleengen realiseres

Byggeriet af Godsbanegården kunne først sættes i gang i 1920. Såvel byrådet som Rigsdagen havde ellers diskuteret igangsættelsen første gang helt tilbage i 1897,[19] og i 1909 var der på nogle arealer, som staten i årene 1900, 1906 og 1909 havde erhvervet til Godsbaneformålet blevet anlagt en række rangerspor. Det skete samtidigt med afholdelsen af Landsudstillingen, der gennem sommerhalvåret 1909 blev besøgt af 667.000 mennesker, hvilket krævede midlertidige ændringer på personbanegården, og de

[17] F. Herholdt: "Den paatænkte Omordning af Banegaardsforholdene i Aarhus", Vilhelm Marstrand: *Etatsraad Hammerichs Forslag til Ordning af Banegaardsforholdene i Aarhus*, 1916, s. 226.
[18] Ch. Ambt og Hack Kampmann: "Forslag til Byggeplan for en Del af Marselisborg Grund", *Ingeniøren* 1898, s. 319.
[19] *Silkeborg Dagblad* 20/11 1897, Poul Thestrup: *På sporet 1847-1997 2 – Dampen binder Danmark sammen*, Odense 1997, s. 411.

kunne kun skaffes ved at udflytte betjeningen af vognladningsgods og de tilhørende 30 ansatte.[20] Siden vedtog Rigsdagen i 1916 *Lov om Anlæg af en Person- og Godsbanegård i Aarhus*, der i 1919 fulgtes op med endnu en lov, som blev grundlaget for, at afdelingsingeniør A.F. Frederiksen kunne lægge de endelige rammer for byggeriet som en del af sin byplan for en udbygning af det område på Frederiksbjerg, som Ambt og Kampmann havde skitseret i 1898.[21] Godsbanegårdsbyggeriet påbegyndtes straks derefter, men forinden var der i 1918 blevet igangsat et omfattende piloteringsarbejde, hvor 1.150.000 m^3 jord var blevet fyldt ud i engen ved håndkraft og uden nogen inddragelse af den tids gravemaskiner, hvilket var en helt bevidst måde at afhjælpe tidens arbejdsløshed på. Samtidigt var en del af åen blevet flyttet længere mod nord væk fra området,[22] og dernæst var 3000 granstammer blevet hamret ned i 20 meters dybde som fundamenter for anlæggets bygninger.[23]

Byggeriet stod siden på fra 1920 til 1923. Det ydre af Heinrich Wencks imponerendes hovedbygning med kontor- og varehuse stod færdigt i 1922, mens den sidste klargøring af byggeriet varede yderligere to år. Fotos fra indvielsestidspunktet viser, hvordan anlægget på den tid lå ensomt omgivet af kolonihaver mod øst og af det langstrakte engområde mod vest. I byplansammenhænge blev Godsbanegårdens færdiggørelse dog hurtigt anledningen til, at det nærliggende håndværker- og arbejderkvarter mellem Marstrandsgade og Carl Blochs Gade blev projekteret og bebygget i løbet af 1920erne og 1930erne.[24]



T.v. Den nyindviede Godsbanegård i 1924 med kolonihaver i forgrunden. T.h. Ringgadebroen i 1938 med Statsbanernes vandtårn i forgrunden. Godsbanegården ligger længere inde mod højre. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Mellemkrigstidens markante byudviklingsprojekter

Anlæggelsen af Godsbanegården skal ikke ses som et isoleret jernbaneanliggende, men som en vigtig del af mellemkrigstidens udvidelse og omdannelse af det gamle købstadsareal, så der skabtes et moderne bylegeme med hensigtsmæssige transportkorridorer og industrielle zoner.

---

[20] *Landsudstillingen 1909 – Udstillingens officielle Dagblad* "DSBs Anlæg i Mølleengen", 8/6 1909.
[21] A.F. Frederiksen: "Byplan for en Del af Aarhus og sydlige Opland", *Danmarks kommunale Efterretninger* 1924-25 s. 331-42.
[22] Th. Engquist: "Aarhus nye Ranger- og Godsbanegaard", *Ingeniøren* 1925 s. 347.
[23] Kaj Henrik Kullberg: *Århus og jernbanen*, Århus 1980, s. 22.
[24] Jf. BBR-meddelelser med opførelsestidspunkter på www.ois.dk

I et større perspektiv fik byggeriet af Godsbanegården i Mølleengen stor betydning for senere byplaninitiativer. Det er den 311 meter lange og i dag tæt befærdede Ringgadebro i den langstrakte Mølleengs vestlige ende et godt eksempel på. Byggeriet af Ringgaden påbegyndtes i 1908 efter linjeføringer skitseret i Ambt og Kampmanns byplan og i A.F. Frederiksens byplan, der begge byggede videre på et såkaldt boulevardsystem foreslået tilbage i 1887. Den meget brede banegrav, der med godsbanegårdsanlægget i 1923 kom til at rumme over 40 jernbanespor[25] med en samlet længde på 80 km,[26] kunne imidlertid nu blive en hindring for, at vejens nordlige og sydlige dele kunne forbindes, for en traditionel vejbro kunne ikke bygges med et så stort spæn. Løsningen blev en jernbetonbro, der ved indvielsen var Danmarks længste over land. Byggeriet startede i 1936 med nedgravningen af broens betonpiller, der kom til at stikke mellem to og ti meter ned i den bløde undergrund. Dernæst opsattes de karakteristiske buer mellem pillerne, og broen kunne siden indvies i 1938 som Ringgadens sidste og – med en pris på 1,3 mio. kr. – dyreste etape.[27]

Også øst for Godsbanegården omkring åens forløb gennem byen kom nye projekter til. Mølleengen havde oprindeligt bredt sig langt ind mod byen til det nutidige Mølleparken, og derfra var åen løbet videre bag byens huse ned til havnen. Gennem 1920erne og 1930erne skete imidlertid en øget fortætning af bebyggelsen, så der langs åen, som indtil da havde været præget af sine grønne idylliske breder, nu kom et bymæssigt præg. Sammen med nye markante bygninger anlagdes der veje på hver side af åen til erstatning for tidligere tiders faldefærdige huse og baggårde, og dermed blev Åboulevarden, som den nu blev kaldt, den direkte vej mellem havnen og de vestlige indfaldsveje fra Silkeborg og Viborg. Havnen oplevede netop i disse år en stor vækst i mængden af gods, der i 1930erne nåede op på 500.000 tons årligt fordelt på 5000 skibe, og derfor skete der i 1920erne en udbygning af havnen med bassin III og IV mod syd, hvilket forøgede havnens landareal fra 5 til 11,5 ha. Det betød, at den nye korridor via Åboulevarden efterhånden blev særligt vigtig for den lastbiltrafik, der var i en begyndende vækst. Lastbilerne krævede imidlertid mere plads, og ved 1930ernes begyndelse blev der pludselig hevet et gammelt forslag fra 1887 om at rørlægge åen op af skuffen for på den måde at anlægge en bredere vejbane ovenpå. Projektet, der siden har været meget omdiskuteret, gennemførtes 1932-39, og som følge af anlæggelsen af denne nye korridor til havnen blev ideen om Ambts og Kampmanns godsbanelinjeføring til havnen syd om Frederiksbjerg opgivet. A.F. Frederiksen havde aldrig brudt sig om denne baneide, selvom Marselis Boulevards græsrabat dog i hans plan var udlagt til netop at skulle rumme et jernbanespor i hver retning.[28]

---

[25] Thomas Gissel Ovesen: "Rundt om byen – anlæggelsen af Ringgaden", *Århus i Verden – Fra bjerget til byen 2*, Gylling 2006, s. 76-78, 81.
[26] Kaj Henrik Kullberg: *Århus og jernbanen*, Århus 1980, s. 22.
[27] Thomas Gissel Ovesen: "Rundt om byen – anlæggelsen af Ringgaden" i *Århus i Verden – Fra bjerget til byen 2*, Gylling 2006, s. 83-84.
[28] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 61-63.

T.v. Åboulevarden under anlæggelse i 1933. T.h. Park Allé i 1932. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Sidst er det også vigtigt at pege på Park Allé og Banegårdspladsen som et af de byplaninitiativer, der kom i kølvandet på Godsbanegården, for med flytningen af godsbanearealet blev der nu plads til at udvide personbanegården fra tre til seks spor, hvilket samtidigt betød dramatiske ændringer i det omkringliggende gadebillede. Planerne blev fremlagt i 1921 og lagde op til en ændring af terrænforholdene, så banegården kunne flyttes op fra banegraven og placeres oven over skinnerne som en såkaldt højbanegård, der siden opførtes i 1929 i nyklassicistisk stil efter tegninger af Statsbanernes overarkitekt K.T. Seest. På Park Allé fulgte den lokale arkitekt Axel Høeg-Hansen stilen op med de gule husrækker, der var hans egen fortolkning over bebyggelsen i Londons parkgader.[29]

[29] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 58-59.

Godsbanegårdens anvendelse og betydning i transportsystemet

I følgende afsnit zoomes ind på Århus Godsbanegård. Afsnittet starter helt udefra, hvor godsbanegården placeres på DSB's skinnenet. Herefter placeres godsbanegården i DSB's transportsystem med fokus på de 10 varegrupper, som DSB transporterede mest af i 1923. Næstefter undersøges mængden af de godstyper der gik igennem Århus Godsbanegård og endelig zoomes der helt ind på arbejdsgangen på Århus Godsbanegård.

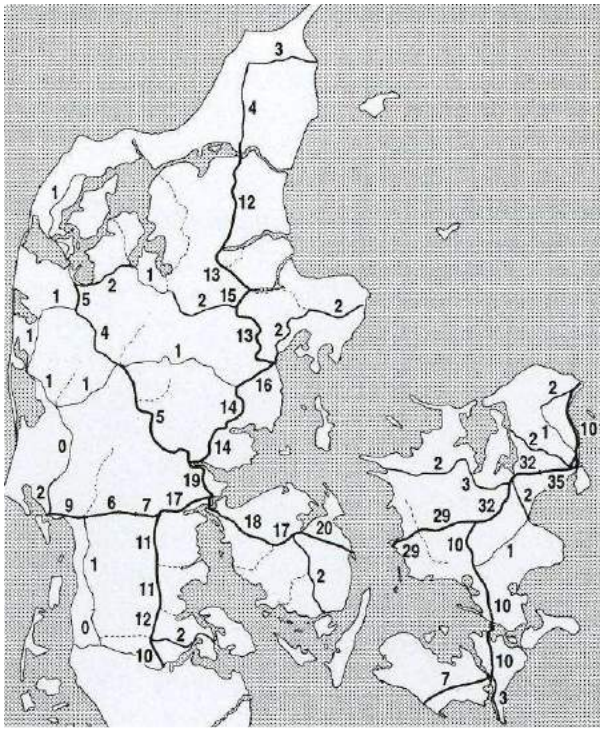
Godsbanegården på skinnenettet i Danmark

Århus var fra starten en af Jyllands vigtigste jernbanestationer. Jernbanenettet udgik oprindeligt herfra, og her var tillige en af de vigtigste havne i landet. Derfor virker det også helt naturligt, at DSB valgte at anlægge den topmoderne godsbanegård netop her i 1923, hvor banegården lå nummer tre på DSB's liste over såvel mængden af ekspederet gods som den gennemsnitlige indtjening på godssektoren.

Godsbanegården var således ved sin anlæggelse den tredjevigtigste godsbanegård i Danmark, kun overgået af Københavns Godsbanegård (nr.1) og Esbjerg (nr. 2), der hver især havde en særlig rolle i den danske økonomi. København Godsbanegård forsynede hovedstadens talrige befolkning med fødevarer og transporterede produkter og råmaterialer til og fra hovedstadens industri, der var den betydeligste i landet. Esbjerg Banegård var en eksportbanegård til eksport af landbrugsprodukter til England.[30]

Århus Godsbanegårds centrale placering på DSB's skinnenet fremgår tydeligt af nedenstående oversigter over godstætheden på skinnenettet, hvor størstedelen af godstogene var koncentreret på hovedbanerne mellem Ålborg-Fredericia og København-Esbjerg. Det var en tendens, der blev styrket gennem hele perioden, dog anes en decentralisering af godstogstrafikken på kortet fra 1957, hvor der er relativt mange godstog på sidebanerne. Det hang sammen med en strategi fra DSB's side, hvor man på den ene side søgte at aflaste hovedbanerne for at sikre hurtig persontrafik, og på den anden side søgte at tage konkurrencen op med lastbilstrafikken i områderne uden for hovedbanerne.

[30] De Danske Statsbaner, *Driftsberetning* 1923-1924.



På kortene ses godstætheden på DSB's strækninger, tallet angiver antallet af dagligt afgående godstog på strækningerne.
Det første kort er fra 1935, det næste fra 1957, og det tredje er fra 1976.
Kilde: Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995. s. 6, 14.

På det sidste kort (1976) er godstransport på sidebanerne enten opgivet, eller banerne er nedlagt. Endvidere havde DSB fra 1972 centraliseret godsdriften i 20 "Knudepunktstationer", hvoriblandt Århus naturligvis fandtes. I 1992-1995 blev godsdriften yderligere centraliseret til blot ni godsterminaler, hvor Århus Godsterminal var den eneste i Midtjylland og den eneste mellem Aalborg og Taulov.

Fra 1960erne intensiverede DSB sit engagement i transport af internationalt transitgods mellem Norge/Sverige og Tyskland via Fredericia-København. Denne trafik blev efterhånden en af de vigtigste godsforretninger for DSB.[31]

Århus' centrale placering på den østjyske længdebane og som den største by med den vigtigste havn i provinsen har således i kombination med DSB's centraliseringsbestræbelser medført, at Århus Godsbanegård har fået en voksende betydning i det nationale jernbanetransportnet, mens de internationale transittransporter er gået syd om Århus.

Godsbanegårdens betydning i handelssystemet

Godsbanegården indgik i et nationalt handels- og forsyningssystem, hvor DSB's godstrafik spillede en central rolle. Ser man på DSB's transport af de 10 største varegrupper i tiden indtil 1950, fremgår det, at det hovedsageligt drejede sig om materialer til energi- og byggesektoren samt landbruget.

Varetype	1910	1923	1930	1940	1950
Jord og stenarter	317	806	796	508	516
Stenkul o. lign.	723	774	678	1386	318
Foderstoffer	410	723	575	230	394
Kornvarer og rodfrugter	431	508	353	489	661
Træ og trævarer	337	477	440	240	443
Tegl og kalkværksprodukter	347	467	322	130	179
Gødningsstoffer, affald o. lign.	164	292	333	195	557
Kød og flæsk o. lign.	136	229	332	133	164
Metaller og metalvarer	163	219	194	219	416
Tørv	57	154	44	474	74
Olie, Petroleum og Benzin	-	126	217	65	246

Oversigt over den transporterede mængde (i Ktons) af de 10 største varegrupper i DSB for hele Danmark (de 10 største i 1923). Kilde: DSB's årsberetning anførte år.

Men hvilken betydning havde Århus Godsbanegård i denne sammenhæng? Der forefindes desværre kun et tilstrækkeligt godt materiale for finansåret 1938-1939, der dog var et typisk finansår for mellemkrigsårene. Hvorfor det burde give et udmærket billede af forholdene for godssektoren, inden lastbilstransporten blev vidt udbredt på de længere strækninger samt inden for tungt gods. Materialet er gennemarbejdet i geografen Aage Aagesens disputats fra 1949.[32]

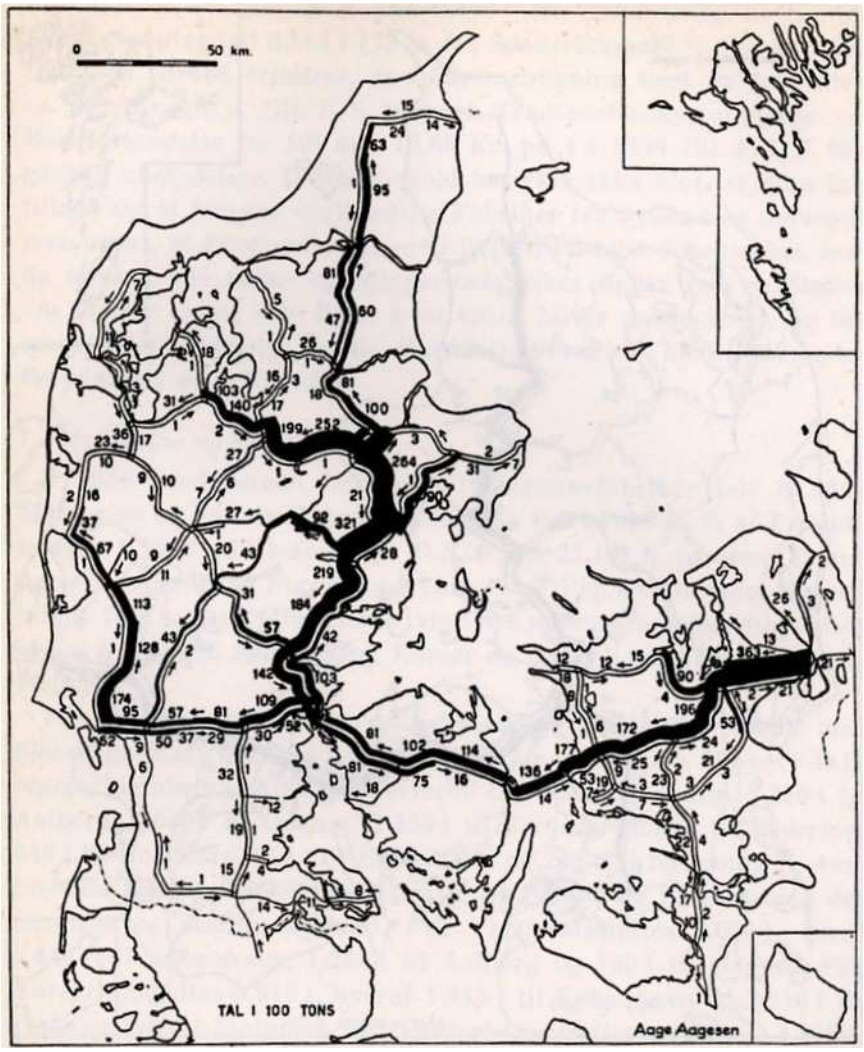
Transporten af **jord og stenarter** var udbredt til de fleste banestrækninger og varierede meget efter, hvor der var større byggeri og anlægsarbejder i gang. Størstedelen af materialet blev forbrugt af DSB selv til vedligeholdelse af banestrækningerne.

Transporten af **stenkul, koks m.v.** var domineret af jernbaneleverancer fra Tyskland og indskibning af britisk kul til de fleste havnebyer, hvoraf Århus var den største

[31] Hans Chr. Johansen: *På sporet 3 – Jernbanerne i bilismens skygge*, Viborg 1997, s. 59-72, Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995, s. 4-17, 33-36.
[32] Følgende afsnit bygger Aage Aagesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, København 1949, s. 123-200.

indskibningshavn (53 Kton) efter Københavns Havn (76 Kton). Århus Godsbanegård var således den langt vigtigste afsender af jernbanebefordret stenkul og lignende i provinsen. Hoveddelen gik til Silkeborg, Viborg og det nære opland, og betydelige leverancer blev sendt helt til tekstilbyerne i Midtjylland.

Århus Godsbanegård var uden sammenligning den vigtigste afsender af **foderstoffer** i hele landet, hvilket skyldtes korn- og foderstofkomplekset på Århus Havn. Nedenfor er gengivet et kort over DSB's transporter af oliekager, der blev brugt som foder i landbruget.



DSB's transport af oliekager til foderbrug i 1938-39. Det lille kort ovenfor viser transporter af oliekager fra Århus. Kilde: Aage Aagesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, København 1949, s. 170f.

Det fremgår klart, at der var to dominerende fabrikker i Danmark, nemlig Aarhus Oliefabrik og Dansk Soyakagefabrik i København, mens der blev importeret en del oliekager via Esbjerg. Den betydeligste transport af oliekager blev altså besørget af Århus Godsbanegård, men rent fysik har ganske få af foderprodukterne været omkring selve godsbanegården, idet ladningen af vognene er foregået på fabrikken på havnen.

Nogenlunde samme mønster har været gældende for transporten af vegetabilske olier og fedtstoffer til margarine- og sæbefremstilling, hvor hovedsageligt Århus, men også København, har forsynet de betydeligste fabrikker i Sønderborg, Vejen, Viby J og Korsør.

Transporten af **kornvarer og rodfrugter** gik fra de store havnebyer og ind i oplandet til diverse møllerier ved siden af mere ubetydelige transporter mellem landstationerne, hvilket antageligt var med såsæd. Århus Havn var den største importhavn for korn i Danmark i 1938-39, hvorefter Århus Godsbanegård stod for transporten til møllerierne særligt i Rindsholm og Hadsten.

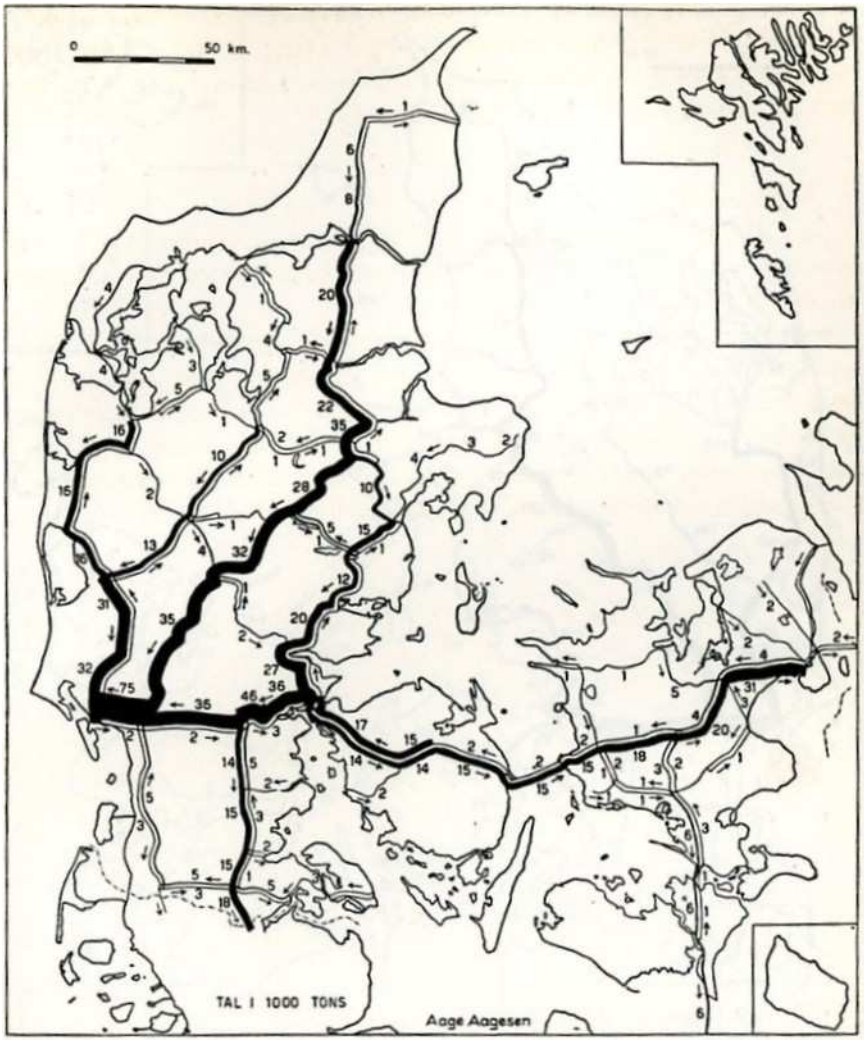
Godstransporten af **trævarer** bestod næsten udelukkende af importeret svensk tømmer, hvorfor København Godsbanegård har været den vigtigste formidler af denne transport, mens Århus Godsbanegård hovedsageligt har fungeret som transitstation for trævarer, der skulle nord over.

DSB's transport af **tegl og kalkværksprodukter** har altovervejende forsynet hovedstaden med materialer til byggesektoren fra det øvrige Sjælland, mens provinsbyerne, herunder også Århus, ikke var større, end at behovet i hovedsagen kunne tilfredsstilles af lokale teglværker eller ved indskibning via havnen.

Transporten af **gødningsstoffer** dækker hovedsageligt kunstgødning, der var importeret via de store havnebyer og blev transporteret ud til oplandets bønder. Dog har der været en vis koncentration af banebefordret kunstgødning omkring Dansk Svovlsyre og Superfosfat Fabrik, der havde afdelinger i Fredericia, Kalundborg og Nørre Sundby.[33]

Den vigtige transport af **kød og flæsk**, der blev eksporteret til England via Esbjerg Havn, og som i sin tid var et af hovedargumenterne for jernbanenettets udformning, gik uden om Århus, hvilket sandsynligvis også er årsagen til, at byen aldrig har haft et slagteri af betydning. Årsagen var, at DSB søgte at aflaste hovedlinjerne, hvorfor slagterivarer, der blev produceret nord for Århus, blev sendt via diagonalbanen Randers-Bramming. Der foregik dog nogen godsbanetransport af kødvarer fra oplandet til Århus Godsbanegård, hvorfra en del blev udskibet fra havnen og en anden del til København.

[33] Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995, s.80.

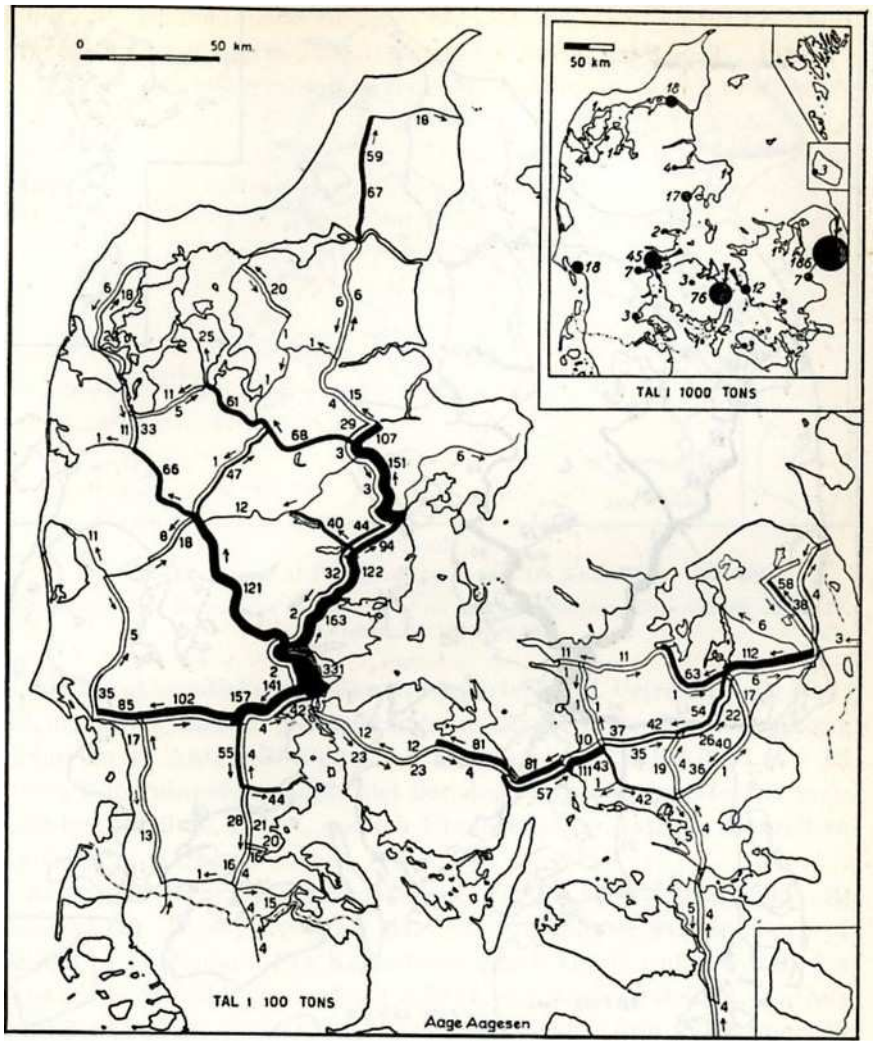


DSB's transport af kød og flæsk. Kilde: Aage Aagesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, København 1949, s. 181.

DSB's transport af **metal og stålvarer** var domineret af transport mellem København-Odense og Fredericia, mens der på den jyske længdebane ikke blev transporteret så mange metalvarer, dog blev der fragtet en del maskiner og maskindele via Århus. Århus og Godsbanegården har altså ikke haft nogen central placering i omsætningen af metalvarer og maskinproduktion i Danmark, bortset fra Frichs Fabrikker, der som en enlig svale ikke slår igennem i statistikken, men nok havde betydning for DSB, da mange af DSB's lokomotiver blev bygget af Frichs Fabrikker.

Transporten af **tørv** var meget svingende og afhang af, hvor velfungerende verdenshandelen var. Således var transporten af tørv meget stor omkring de to verdenskrige, men ubetydelig hvis importen af andre brændselstyper var tilstrækkelig til det indenlandske forbrug.

DSB's transport af **olie og benzin** var stadigt stigende i perioden. Transporten var domineret af transport fra nogle store havnebyer, hvoriblandt Fredericia var totalt dominerende.



DSB's transport af petroleum og benzin. Kilde: Aage Aagesen*: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, København 1949, s. 159.

På kortet ovenfor ses DSB's transporter af petroleum og benzin. Det ses, at der har været en stor indskibning over Århus Havn, hvorefter Statsbanerne hovedsageligt har transporteret det videre til oplandet vest og nord for Århus. Ligesom med stenkullet er transporten hovedsageligt gået til Horsens, Randers, Viborg og Skive.

Sammenfattende har Århus Godsbanegård haft meget stor betydning i DSB's godstransportnet, men hovedvægten har ligget på varer, der er blevet indskibet eller produceret på havnen og sendt videre af DSB til oplandet, hvorfor mange af disse varer ikke har været inde om selve Godsbanegården, men er blevet videresendt til andre destinationer via rangerterrænet, der lå vest for Godsbanegårdens kontorbygning og varehuse. De kvantitativt betydeligste varetransporter gennem Århus har været importvarer og energiprodukter samt olieprodukter til landbrug og margarineproduktion.

Gods på Godsbanegården

Godstransporten var delt op i tre typer, det letteste gods var **ilgodset**, der bestod af mindre sendinger, der skulle transporteres meget hurtigt. Dette blev ofte sendt med passagertog, hvor der var koblet en enkelt godsvogn til en såkaldt rejsegodsvogn, hvori ilgodset blev anbragt, men der blev også kørt egentlige ilgodstog. Derudover var det lidt tungere **stykgods**, der bestod af godsleverancer, der hver især var mindre end én

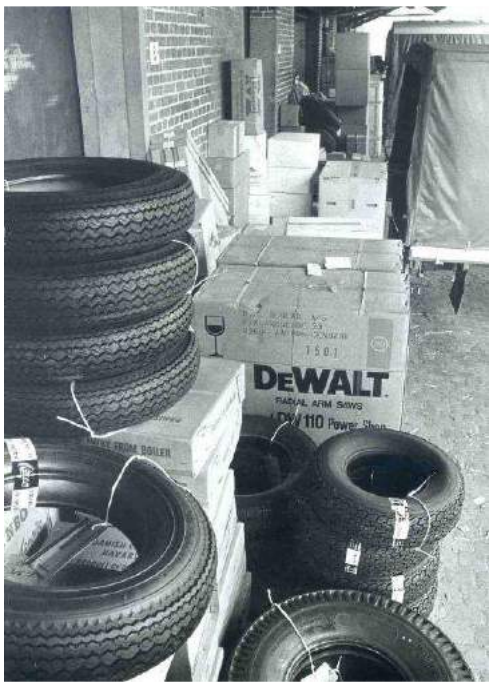
togvogn, hvorfor flere sendinger blev pakket i samme vogn. Endelig var der det tunge **vognladningsgods**, der bestod af sendinger på minimum én togvogn.

Ilgods

I Århus blev ilgodset besørget fra Ilgodsbanegården, som lå i det vinkelformede pakhus på Ny Banegårdsgade 42 bag rutebilsstationen. Stationen lå således i umiddelbar forlængelse af personbanegårdens perroner, hvorfor ladning af ilgodset kunne foregå, inden persontogene afgik fra Århus H. I dag rummer huset DSB Arkitekter, motionsrum for DSB's ansatte m.v. Ilgodsbetegnelsen blev afskaffet af DSB i 1971 til fordel for en udvikling af stykgodset.[34]

Stykgods

Stykgodset bestod af mindre forsendelser, der blev samlet sammen i stykgodsvogne med bestemte destinationer. Stykgodsvognene blev ladet med gods på DSB's pakhuse, hvortil der også blev skrevet et selvstændigt fragtbrev per godsforsendelse, som fulgte godset. Stykgodsvognene gik i fast køreplan på hovedstrækningerne flere gange dagligt. Stykgodset bestod ofte af forsendelser til mindre handelsvirksomheder så som brugsforeninger eller en gros handlende, der så selv besørgede godset videre med bil til deres net af kunder. Derudover kunne det også være større gods til private såsom møbler, såsæd eller lignende.



Stykgodset var af meget uegal karakter. Her ophobning af stykgods på Århus Godsbanegård under en strejke i 1973. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Princippet i stykgodset var, at det skulle være fremme dagen efter, det var blevet afsendt, hvorefter kunden enten kunne afhente det ved godsterminalen eller få det bragt direkte til døren af DSB's fragtmænd fra år 1949, før da blev det besørget af private fragtmænd.[35]

---

[34] Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995, s. 30-33.
[35] Hans Chr. Johansen: *På sporet 3 – Jernbanerne i bilismens skygge*, Viborg 1997, s. 62-65, De af Folketinget statsautoriserede revisorer, Kristian Albertsen m.fl.: *Beretning om DSB's godsbefordring*, København 1984, s. 10-13, De danske Statsbaner, Generaldirektoratet: *Ordrer og bestemmelser for*

Befordring af stykgods var altså en meget arbejdskraftintensiv foreteelse, idet alt gods skulle flyttes fra varehuset over i stykgodsvognen, hvorfra det atter skulle omlades på de enkelte stationer; fragtbreve skulle underskrives, og eventuelt skulle godset atter omlades til DSB Gods' lastbiler. I Århus blev stykgodset befordret fra Godsbanegårdens to store varehuse, ét for ankommet gods og ét for afgående gods.

I år 2000 blev DSB's befordring af stykgods solgt til De Danske Fragtmænd, hvorefter der ikke længere bliver sendt stykgods med jernbanen.

Vognladningsgods og containertransport

Størstedelen af det gods, DSB transporterede, var såkaldt vognladningsgods, hvor transporten foregik i hele godsvogne, som blev pakket og lodset af kunden og blot transporteret af DSB. Vognladningsgods blev både transporteret i lejede DSB-vogne eller i private vogne. Mange fabrikker, der havde behov for store godstransporter eller havde særlige behov, ejede selv godsvogne, som de fik fragtet af DSB. De mest betydelige vognladningstransporter er gennemgået ovenfor under Godsbanegårdens betydning for handelssystemet, hvor det for alle varegrupper gælder, at de i hovedsagen blev fragtet som vognladningsgods.

Vognladningsgods på Århus Godsbanegård, her er det transport af folkevogne fra Vesttyskland i 1953. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

I løbet af 1970'erne blev mere og mere vognladningsgods transporteret i containere, der var sat op på dertil indrettede godsvogne. Århus Godsbanegård indviede en kombiterminal – containerterminal – i 1970. Kombiterminalen blev betjent af en løbeportalkran indtil begyndelsen af 1980erne, hvor den blev udskiftet med mere fleksible containertrucks. Kombiterminalen lå på området syd for læssevejene. Dette system lettede læsningen af godsvogne betydeligt og gjorde vognparken mere fleksibel, ligesom det lettere overførslen af godset til andre transportmidler såsom lastbiler og skibe.[36]

---

stationstjenesten vedrørende Vognmateriellet m.v., Ordresamlingen - Serie J, København 1939, s. 69ff, Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995, s. 29-36, Vagn Dybdahl, Finn H. Lauridsen: *Trafik i Århus – før og nu*, Århus 1976, s. 107f.

[36] Hans Chr. Johansen: *På sporet 3 – Jernbanerne i bilismens skygge*, Viborg 1997, s. 66-70, De af Folketinget statsautoriserede revisorer, Kristian Albertsen m.fl.: *Beretning om DSB's godsbefordring*,

Containerterminalen på Århus Godsbanegård i indvielsesåret 1970. Til højre ses godsvogne læssede med containere, mens containeroplagspladsen ses på den modsatte side i midten løbeportalkranen. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Vognladningsgodset har således ikke været inde omkring Århus Godsbanegårds pakhuse, men har udelukkende været befordret fra det øvrige banenet til og fra havnen, er blevet omrangeret på Godsbanegårdens rangerterræn eller sendt videre ad private banespor til større fabrikker som for eksempel Frichs Fabrikker ved Åbyhøj eller FDB's Fabrikker i Viby.

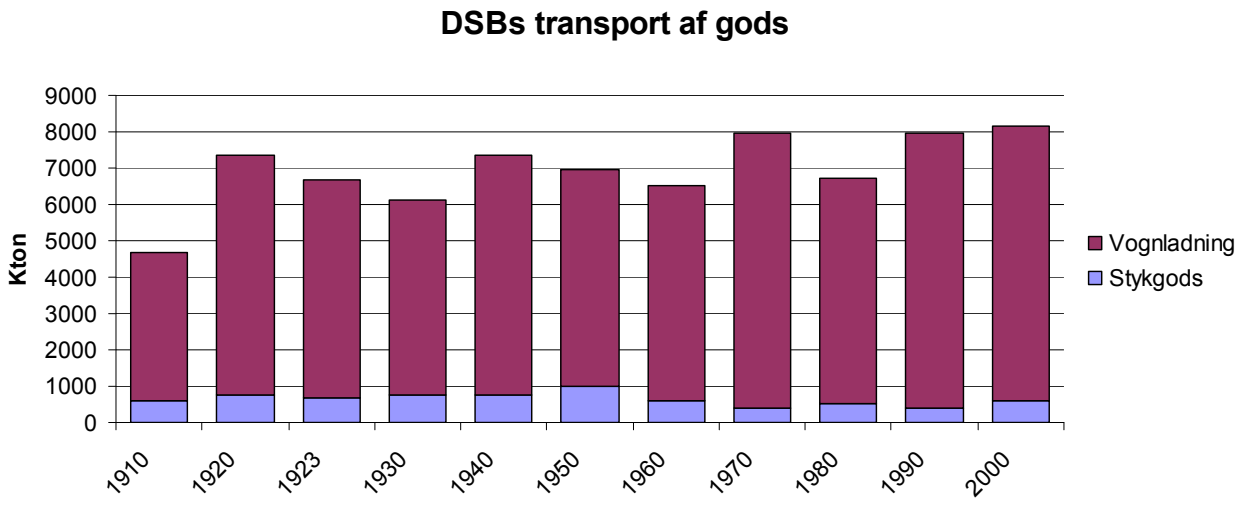
Omkring 1990 flyttede ekspeditionen af vognladningsgods fra kontorbygningen ud i det tidligere toldvarehus vest for stykgodsvarehusene. I 1999-2000, inden salget af DSB Gods til det tyske Railion i 2001, flyttedes ekspeditionen af vognladningsgods ud til nyopførte lokaler lige vest for Ringgadebroen. Herfra foregik godsekspeditionen indtil den endelige nedlæggelse af Århus Godsbanegård i 2006. Nu kører der kun to godstog om ugen til og fra Århus Havn.[37]

Udviklingen af DSB's godstransport i det tyvende århundrede

DSB's befordring af vognladningsgods har altid været mere betydelig end stykgodset både i økonomisk henseende og i henseende til mængden af det transporterede gods. Overordnet set har mængden af det transporterede gods kun udvist en mindre stigning gennem århundredet.

København 1984, s. 10-13, De danske Statsbaner, Generaldirektoratet: *Ordrer og bestemmelser for stationstjenesten vedrørende Vognmateriellet m.v., Ordresamlingen - Serie J*, København 1939, s. 43-64, Jens Bruun-Petersen: *Godstog – Godsbefordring med jernbane gennem tiden*, København 1995, s. 37-45.

[37] Meddelt af tidligere trafikinspektør ved Århus Godsbanegård Uffe Andersson.



DSB's transport af hhv. styk- og vognladningsgods hvert tiende år, samt år 1923 hvor Århus Godsbanegård blev anlagt. DSB opgiver endvidere transport af levende dyr, der ikke er medtaget her. Kilde: DSB's årsberetninger anførte år.

Endvidere har andelen af den del af godsmængden, der udgjordes af stykgods, generelt været faldende gennem perioden. I 1910 var stykgodsets andel af godsmængden hele 14 %, mens den ved afviklingen af DSB's godssektor i 2000 var faldet til blot 7 %. Vognladningsgodset betydning for DSB og for de virksomheder, der benyttede jernbanegodstransporter, har altså været stigende op gennem det tyvende århundrede.

Den totale mængde af stykgods har været relativ stabil gennem århundredet. Men da DSB i sidste halvdel af århundredet gennem flere omgange har centraliseret godssektoren på stadigt færre godsbanegårde, må presset på de enkelte stationers varehuse samlet set være øget.

DSB tog sig også af specialiserede transporter, som her, hvor der lodses tunge maskindele fra godsvogn til lastbil på en af Århus Godsbanegårds læsseveje i 1964. Kilde: Lokalhistorisk Samling, Århus Hovedbibliotek.

Godsudviklingen på Århus Godsbanegård

Udviklingen kan følges tæt på Århus Godsbanegård i perioden indtil 1946, hvor DSB i sine årlige driftsberetninger angiver status for de enkelte stationer. Herefter skal oplysningerne søges i DSB's regnskaber, hvilket dog har ligget uden for denne undersøgelses omfang. Derudover er der en beretning om DSB's godsbefordring fra 1984, der blev udarbejdet på baggrund af Folketingets opmærksomhed på godssektorens forringede økonomi. Denne rapport indeholder bl.a. angivelser om forholdene på de enkelte godsbanegårde.[38]

År	Gods i alt	Stykgods	Vognladninger	% stykgods	% vognladninger
1910	330	34	296	10	90
1920	555	62	493	11	89
1923	470	84	386	18	82
1925	420	72	348	17	83
1930	431	61	370	14	86
1939	464	59	405	13	87
1946	626	98	528	16	84
1982	634	65	569	10	90

Godsmængder på Århus Godsbanegård fordelt på henholdsvis styk- og vognladningsgods målt i Kton, samt deres andel af den samlede godsmængde, transport af levende dyr undtaget. Kilde DSB's årsberetning anførte år, Beretning om DSB's godsbefordring 1984.[39]

[38] De af Folketinget statsautoriserede revisorer, Kristian Albertsen m.fl.: *Beretning om DSB's godsbefordring*, København 1984.

[39] Ønsket var at fremvise udviklingen pr, ti-år, samt i indvielsesåret 1923 og igen to år efter indvielsen, hvor Godsbanegården må formodes have af været fuldt operationel, men det har materialet ikke umiddelbart givet

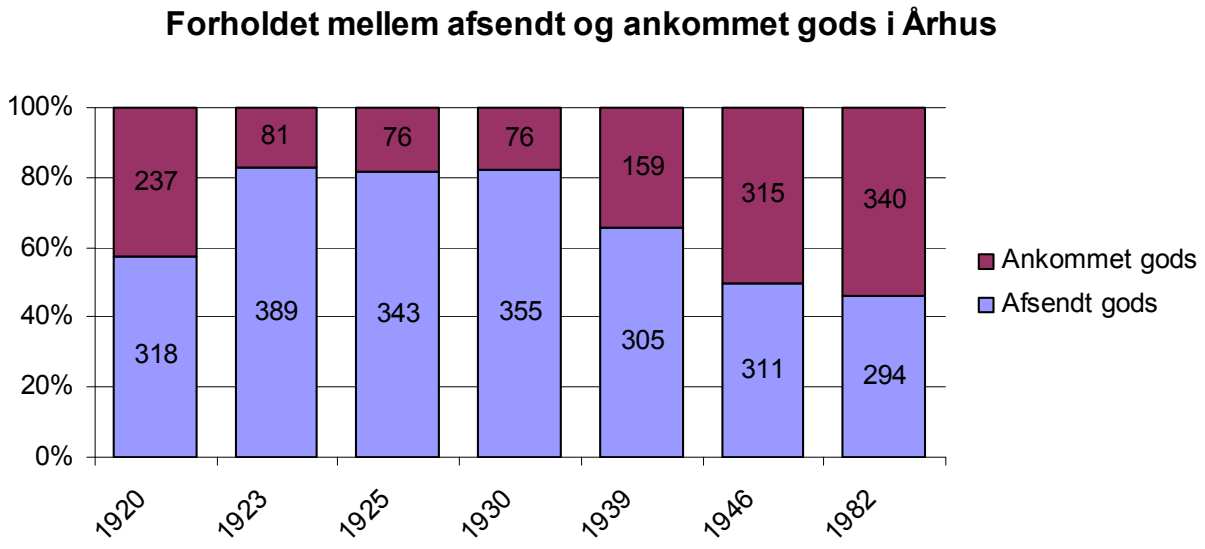
Overordnet set fremgår det, at den samlede mængde gods, der er befordret via Århus Godsbanegård, var stærkt stigende mellem 1910 og 1920, hvorefter godsmængden faldt i 1920'erne og 1930'erne. Under verdenskrigen og indtil 1946 var godsbefordringen ekstraordinær høj (701 Kton i 1942). I 1982 toppede godsmængderne på Århus Godsbanegård, hvilket også kunne forventes, da alle de mindre godsstationer var nedlagt til fordel for få større stationer heriblandt Århus Godsbanegård.

Stykgodsets andel af den samlede godsmængde toppede i årene efter Godsbanegårdens indvielse i 1923, hvorefter det gradvist mistede betydning sammenholdt med vognladningsgodset. Den absolutte mængde af stykgods har været relativt stabil på 60-70 Kton gennem hele perioden, bortset fra 1946, hvor det var ekstraordinært højt, sandsynligvis på grund af eftervirkninger af krigen.

Der har altså været nogenlunde samme pres på Godsbanegårdens to stykgodsvarehuse gennem hele perioden, til trods for, at Godsbanegården fik et større opland at betjene grundet stykgodstransportens centralisering.

Den beskedne vækst i godstransport befordret via Århus Godsbanegård har ligget på transporten af hele vognladninger, der ikke har været inden om varehusene, men blot er omrangeret eller læsset og losset fra læssevejene og fra 1970 på kombiterminalen.

Århus Godsbanegård var fra starten en afgangsbanegård, forstået på den måde, at der blev afsendt betydeligt mere gods fra Godsbanegården, end der ankom.



Forholdet mellem ankommet og afsendt gods på Århus Godsbanegård, tallene på søjlerne angiver mængderne af hhv. ankommet og afsendt gods i Kton.

Store dele af godset er altså kommet til Godsbanegården fra Århus by og videresendt til andre stationer. Dette hænger sammen med Århus' store havn, der fungerede som importcenter for store dele af Jylland, hvor Godsbanegården har stået for at viderebefordre godset til resten af Jylland.[40] Den store mængde ankommet gods i 1920 er

mulighed for. År 1939 er valgt i stedet for år 1940, da dette sidste år må formodes at være influeret af tilstandene under krigen.

[40] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, Viborg 1998, s. 169-185.

sandsynligvis transport af materialer til anlæggelsen af byens nye banegårdsanlæg. Efter Anden Verdenskrig blev forholdet mellem afsendt og ankommet gods mere ligeligt. Hvilket blandt andet skyldes et generelt fokus hos DSB på at undgå at køre med tomme vogne, hvorfor der blev arbejdet målrettet på, at der så vidt muligt skulle ankomme og afsendes lige meget gods af hensyn til driftsøkonomien.

Arbejdet på Godsbanegården

Arbejdsrutinen med omladning og transport af gods på Århus Godsbanegård har ikke ændret sig betydeligt mellem 1923 og 2000, dog er der foretaget forskellige rationaliseringer, der var betinget af den tekniske og materielle udvikling.

Selve omladningen af godset var tungt arbejde. I starten blev vognene losset og læsset med håndkraft, hvor de enkelte stykker gods blev flyttet med håndkraft og på sækkevogn. Senere, da pallen og trucken blev indført, blev godset samlet på paller eller i gitterbure, og transporteret på truck fra godsvognene til de steder i pakhuset, der svarede til den vognmandsrute, der besørgede den videre transport ud til oplandet.

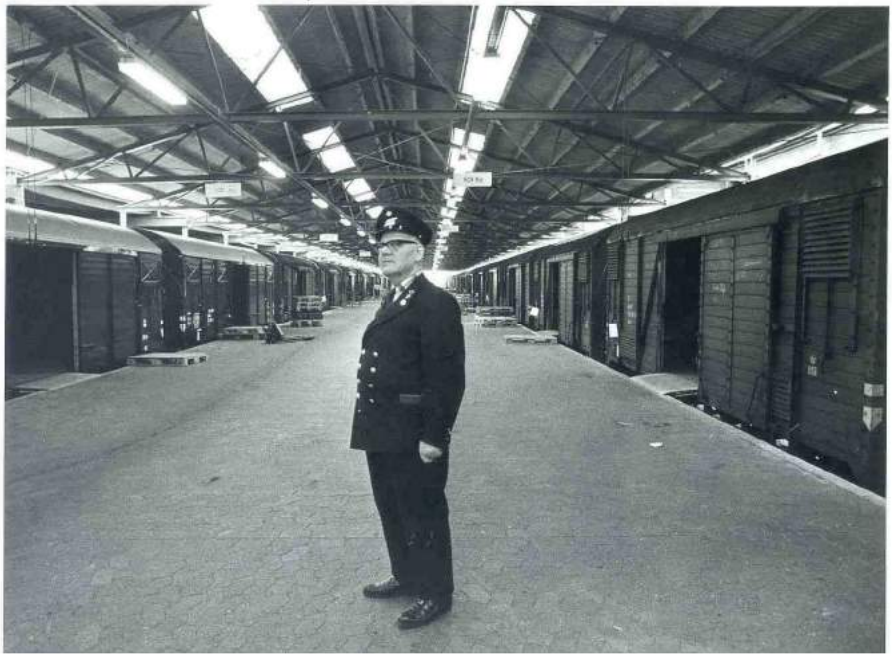
Transporten af gods fra Godsbanegården til modtageren blev indtil 1949 foretaget af private vognmænd, i starten med hestevogne, men senere med mindre 3 og 5 tons lastbiler. Da DSB begyndte at transportere godset videre med lastbil, skete det først med 85 eller 90 HK Bedfordlastbiler uden baglift, men i begyndelsen af 1970erne begyndte man at få hydrauliske lifte, og fra 1980 gik man over til større lastbiler af mærket MAN.

Følgende er en beskrivelse af arbejdsrutinen på Århus Godsbanegård fra 1984 til 2000, men bortset fra ovenstående rationaliseringer var princippet i arbejdsrutinerne det samme gennem hele Godsbanegårdens historie. Arbejdsrutinen er beskrevet på baggrund af et interview med trafikinspektør Uffe Andersson, der arbejdede på Århus Godsbanegård fra 1984 til 2006.

Gods i varehusene

Fra DSB's øvrige stykgodsterminaler og enkelte større kunder ankom stykgodsvognene på sporet ved søndre pakhus om natten ved et tiden. Herefter gik natholdet i gang med at tømme vognene. Stykgodset blev kørt ind til sortering med trucks, og godset blev sorteret efter, hvor det skulle videre hen. Varehusene var opdelt i områder efter destinationer, områderne var markeret med et skilt i loftet, der viste hvilken destination, det gods, der blev placeret her, havde. Den videre godsbefordring med lastvogne var organiseret i oplandsruter, som udgik og ankom til søndre pakhus, og ruterne for Århus by, som udgik og ankom til nordre pakhus.

Morgenholdet stod klar til at hjælpe chaufførerne på oplandsruterne med at afkonferere og læsse godset videre på lastbiler, efterhånden som fragtmændene kom, både DSB's egne og private vognmænd, hvorefter det blev kørt ud på de respektive ruter. Der var faste vognmandsruter, der gik til forskellige steder i Århus' opland. Dette opland blev større og større gennem perioden som følge af centraliseringen af DSB stykgods på færre stationer. Morgenholdet begyndte også at læsse godsvognene, når de var tomme og bestemt for en ny destination, de holdt ved det nordre varehus for afsendt gods. Godsvognene holdt oprangeret, efter hvilke destinationer vognene havde.



Arbejdet med flytning af gods mellem godsvogn over varehus til lastvogn blev ledet og overset af Pakhusmesteren, her set i den nyoverdækkede midterperron i 1972. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Ved de to første porte i søndre varehus kunne kunderne indlevere gods til forsendelse. Den øvrige del af godsindleveringen foregik ved det nordre varehus, hvor vognmændene kørte godset direkte op til varehusets lastvognsperron. Det nordre varehus for afsendt gods var organiseret, så der var bestemte områder, hvor godset til bestemte destinationer var samlet. Her blev det læsset på paller eller gitterbure. Eftermiddagsholdet fortsatte arbejdet, indtil alt godset var læsset og vognene var klar til afhentning, herefter tog natholdet over.

Der blev modtaget og afsendt flere godstog med stykgods om dagen. Når vognene var pakket, blev de kørt til rangerterrænet, hvor de indrangeredes i tog bestemt efter modtagerterminalens geografiske placering i enten Nordjylland, Vestjylland, Sønderjylland eller Fyn/Sjælland.

Stykgodsekspeditionen

Til alle de enkelte stykker gods hørte et fragtbrev, der beskrev, hvor godset skulle hen, om fragten var betalt, om det var en forsendelse på efterkrav med videre. Disse fragtbreve fulgte det enkelte stykke gods. Når vognene kom ind, blev fragtbrevene behandlet i ekspeditionen i kontorbygningen. Her blev vægten af den samlede godsmængde til de enkelte lastvognsruter beregnet og afstemt, før fragtbrevene fulgte videre med godset til modtageren på vognruten. Hvis folk selv hentede godset på Godsbanegården – det såkaldte restante gods, der var placeret mellem de to varehuse op mod kontorbygningen – kunne de få udleveret fragtbrevet i ekspeditionen og efterfølgende få godset udleveret ved henvendelse til folkene i varehusene.

Ved afsendelse af stykgods afleverede man godset i varehuset for afsendt gods, hvor man fik det vejet og målt, herefter henvendte man sig i ekspeditionen, hvis man selv skulle betale fragten, hvor man betalte for transporten af godset, og fragtsedlen endeligt blev udformet.

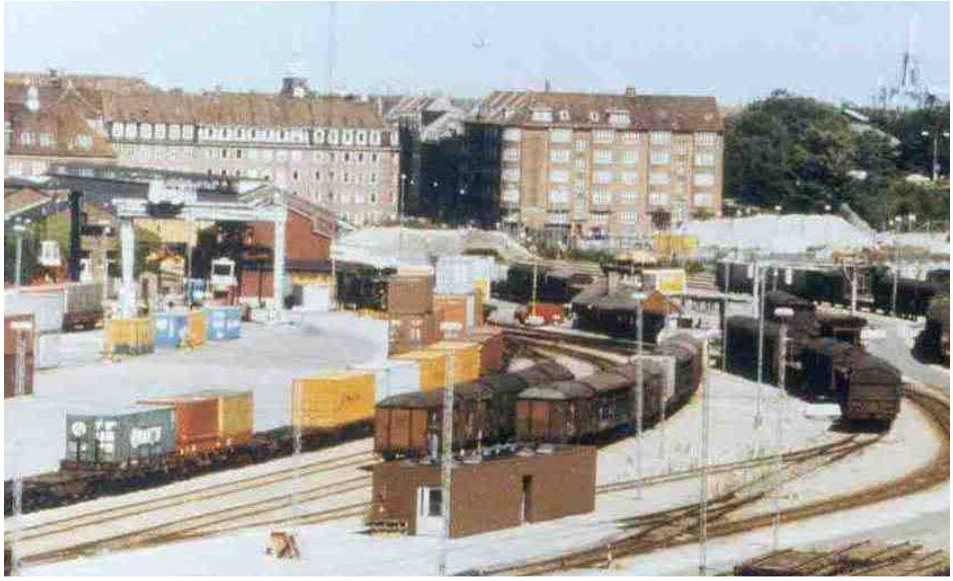
Kunderne kunne selv afhente og indlevere stykgods i varehusene, her to personer ved det nordlige varehus i 1930. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Kombiterminal og læsseveje

Losningen af vognladningsgods foregik på læssesporene, der går diagonalt ind mod godsbanegårdsbygningerne. Her blev godsvogne med hele vognladninger rangeret ud, hvorefter modtageren selv kunne tømme dem over i lastvogn eller andet. Læsningen foregik på samme måde.

Læsning af grøntsager og planter, der fragtes som vognladningsgods, ved læsseveje i hhv. 1939 og 1957. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Da kombiterminalen blev indviet i 1970 på området syd for læssevejene, blev læsning og losning af hellastgods lettere, da man kunne læsse og losse containere mellem godsvogne og lastbiler med kraner. Selve godset blev altså læsset og losset hos afsender og modtager uden omladning på baneterrænet. Desuden var der oplag af containere på området, hvor de stod stablet i stakke på indtil 4 containere i højden, inden de blev sendt videre.



Kombiterminalen ses til venstre i billedet, hvor der er oplag af containere samt en containerkran til flytning af containere mellem godsvogne og lastbiler i 1993. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Godsbanegårdens bygningshistorie

Arkitekten Heinrich Wencks hovedbygning

Århus Godsbanegårds monumentale hovedbygning i Skovgaardsgade med kontor- og varehuse, der blev opført 1920-22 efter tegninger af Statsbanernes overarkitekt Heinrich Wenck, er den mest markante bygning i Mølleengens enorme gods- og rangerterræn, der strækker sig helt ud til vandtårnet vest for Ringgadebroen, hvor den såkaldte Rangerbanegård ligger. Godsbanegårdens område begrænser sig altså ikke kun til det areal (matr.nr. 2202[b]), som Århus Kommune i 2008 har erhvervet, for Godsbanegården og Rangerbanegården må tilsammen betragtes som et sammenhængende anlæg.

T.v. Godsbanegårdens palæagtige hovedbygning set fra Skovgaardsgade. T.h. Det løgformede spir på taget. Fotos Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Hovedbygningen indtager dog en særstatus blandt de mangeartede små og store bygninger, der ligger og gennem tiden har ligget spredt over hele terrænet, idet det var her administrationen for det samlede anlæg lå, og idet det var herfra, at godsvognene sendtes videre ud på baneterrænet efter at være blevet læsset med stykgods.

Heinrich Wenck udarbejdede tegningerne i årene 1918-20.[41] Det var hans sidste store opgave, inden han i 1921 gik på pension fra stillingen som overarkitekt hos Statsbanerne, hvor han gennem en lang karriere siden 1894 mere end nogen anden arkitekt havde været banebrydende i byggeriet af de mange nye banegårde og tilknyttede bygninger, der i jernbanens vækstår anlagdes overalt i landet. Her kan man bare nævne hovedværket Københavns Hovedbanegård fra 1911.[42] I Århus var opgaven at skabe en bygning, der kunne rumme både administration og varehuse for den nye Godsbanegård, og løsningen blev en såkaldt rebroussementsstation – dvs., at stationen er bygget som en endestation, hvor skinnerne ender blindt, så togene skal ud samme vej, som de kommer ind.

---

[41] Tegninger i Århus Kommunes Bygningsinspektorat (33/20) med dateringer fra november 1918 til april 1920.

[42] Jf. liste i Per Gadegaard: "H. Wenck 1851-1935", *Jernbanen*, nr. 2, 1994, s. 46-47.

Administrationens bygning, hvis ydre ikke har forandret sig af betydning, blev opført som en næsten palæagtig rødstenskontorbygning mod Skovgaardsgade og placeredes for enden af de blinde skinner som en "stopklods", hvilket er en karakteristisk placering ved rebroussementsprincippet og også ses på Wencks (og Holsøes) "renæssancebanegård" i Helsingør fra 1891. Vinkelret på Godsbanegårdens kontorbygning opførtes varehusene som to fløje syd og nord for skinnerne, der derved endte i en slags gård. Stationen fik derved form som en sæk, og deraf kommer også den uofficielle betegnelse "sækbanegård". I mange henseender afspejler Godsbanegården Wencks interesse for inddragelsen af historiske stilarter, der ironisk nok stammede fra før jernbanernes tid og derfor ikke havde nogen historisk sammenhæng med jernbanedriften. Eksempelvis viser Godsbanegårdens kontorbygning med sine frontispicer og sine halvpiller det tidlige 1900-tals genopdagelse af nyklassicismen, der 100 år tidligere havde en lignende glansperiode under navnlig C.F. Hansen. Det løgformede spir på taget er dog et eksempel på, at der også er inddraget andre elementer, som ikke er nyklassicisme, og at der som en sidste krampetrækning inden funkisarkitekturens indmarch få år senere endnu i 1920ernes første halvdel var ressourcer til at kæle for sådanne ufunktionelle æstetiske detaljer i bygningens ydre, der omkransede de på samme tid funktionelle rum i bygningens indre.

Modsat Wencks personbanegårde, der åbent og venligt byder den rejsende indenfor i ventesalene, så har Godsbanegården fået et mere lukket udtryk. Det skyldes hovedsageligt funktionen som godsterminal, der i hele bygningens levetid har gjort den til et stort set lukket land for den almindelige århusianer, der måtte gå forbi i Skovgaardsgade. Der har således ikke været noget behov for at lade bygningen vise samme åbenhed som ved en almindelig personbanegård. Samtidigt har Godsbanegårdens placering i Mølleengen gemt den markante bygning væk bag byens huse, og den har derved ikke fået den samme placering i århusianernes bevidsthed, som andre markante bygninger i det århusianske bybillede har fået.

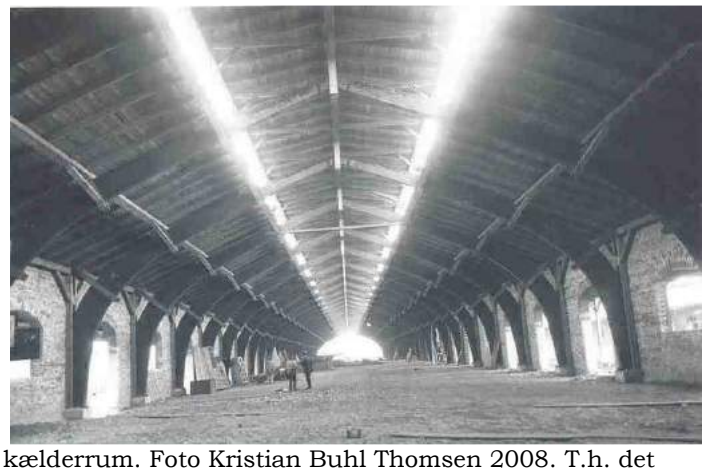
Varehusene

Det var i øvrigt ikke første gang, at Heinrich Wenck tegnede en godsterminal, for i 1901-02 havde han tegnet både Københavns Godsbanegård og Aalborg Godsstation. Samtidigt havde Wenck tidligere sat sig spor i Mølleengen i form af Hammelbanens århusianske station, der opførtes i Carl Blochs Gade i 1902 – et stenkast fra hans Godsbanegård.[43]

Selve anlæggelsen af Godsbanegården blev ledet af Statsbanernes "chef for banegårdsanlæggene i Århus" ingeniør Th. Engqvist, der selv i en periode havde bopæl i en lejlighed i hovedbygningen. Han skrev i 1925 – tre uger efter indvielsen af anlæggets tilknyttede Rangerbanegård – begejstret i *Ingeniøren* om arbejdsgangen på hele det efter tiden avancerede anlæg. Når godsvognene ankom, sattes de på nogle særlige ankomstspor. Dernæst kørtes de til sporene ved Godsbanegårdens varehuse for at blive læsset med stykgods, og når læsningen var overstået, kørtes de videre til nogle fordelingsspor. Her fordeltes de vha. såkaldt tyngdekraftsrangering efter destination sammen med andre godsvogne indeholdende enkeltforsendelser fra én afsender til én modtager – kaldet vognladningsgods – som enten var læsset hos afsenderen eller fra de udendørs læsseveje ved siden af Godsbanegårdens hovedbygning.
Tyngdekraftsrangeringen foregik ved, at godsvognene fik et skub ud på skinnerne, der havde en lille hældning, og derefter trillede vognene selv hele vejen, indtil de ramte en

[43] Jf. liste i Per Gadegaard: "H. Wenck 1851-1935", *Jernbanen*, nr. 2, 1994, s. 46-47.

såkaldt *Thyssen-Hütte* bremse indbygget i skinnerne. Når fordelingen var ovre, blev vognene rangeret videre til en række afgangsspor, hvor lokomotiver kobledes på, så vognene kunne sendes af sted.[44]



T.v. skilte fra det nordlige varehus lagt til side i et kælderrum. Foto Kristian Buhl Thomsen 2008. T.h. det sydlige varehus under opførelse. Tagkonstruktionen bestående af såkaldte Hetzer-buer er et markant træk ved bygningen. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

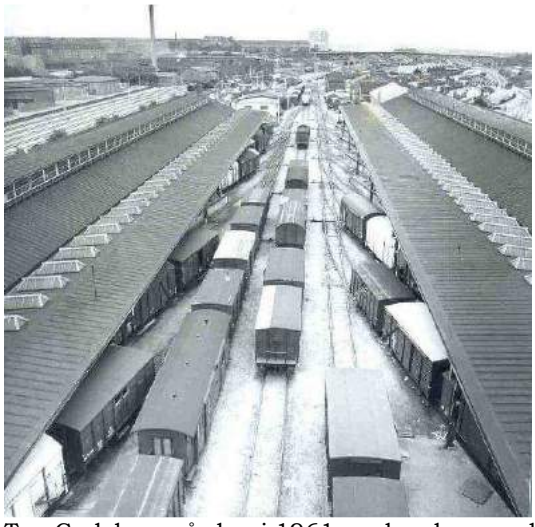
Godsbanegårdens to varehuse var i mange henseender hovedknudepunkter i denne arbejdsgang, der foregik på det enorme baneterræn, idet det var i varehusene, der i dag er sammenbyggede, at stykgods til og fra Århus blev læsset i og af vognene. Opførelsen af husene blev påbegyndt som den første del af hovedbygningen i starten af 1920[45] og kom til at bestå af en 129 meter lang fløj syd for skinnerne benyttet til de 50 daglige ankommende godsvogne og en 150 meter lang fløj nord for skinnerne til de 60 daglige afgående godsvogne.[46] De 21 ekstra meter i den nordlige fløj skyldtes, at varemængden ud af byen, som det ses på antallet af vogne, var større end den mængde, der kom ind. Varehusene var i øvrigt karakteriseret ved sine mange hvide skilte, der hang i tråde fra loftet, og som havde påskrevet navne på togstrækningernes stationer, så personalet vidste, hvor stykgodset skulle stables. Sådanne skilte findes endnu bevaret godt gemt af vejen i et kælderrum under kontorbygningen. Varehusene blev hver styret af en pakhusmester, under hvilke der i alt stod 50 ansatte, mens øverste chef for Godsbanegården var godsbestyreren, der sammen med administrationen holdt til i kontorbygningen.[47]

Ved første øjekast kan den markante kontorbygning mod Skovgaardsgade arkitektonisk set synes at være den eneste virkelige spændende del af hovedbygningen. Men det er kun ved første øjekast, for varehusene rummer også og har rummet væsentlige arkitektoniske detaljer, der dog i dag pga. tidens mange løbende ombygninger i flere tilfælde ikke længere træder tydeligt frem. Synlig er dog tagkonstruktionen, der bl.a. fremhæves af Th. Engqvist for de solide Hetzer-buer, som bærer taget. Det er ofte populært blevet påstået, at disse buer skulle være genbrug fra Københavns anden hovedbanegård fra 1864, ligesom det er tilfældet med buerne i Århus Stadionhal. Fotos viser imidlertid, at buerne på henholdsvis Godsbanegården og Københavns anden hovedbanegård ikke er identiske med hinanden, og Hetzer-systemet blev da også først opfundet i 1906 af den tyske

---

[44] Th. Engqvist: "Aarhus nye Ranger- og Godsbanegaard", *Ingeniøren*, 1925, s. 337-338.
[45] Ansøgning om opførelse af varehusfløje af 19/1 1920 og byggetilladelse af 27/1 1920, Århus Kommunes Bygningsinspektorat, 33/20.
[46] Th. Engqvist: "Aarhus nye Ranger- og Godsbanegaard", *Ingeniøren*, 1925, s. 345.
[47] Th. Engqvist: "Aarhus nye Ranger- og Godsbanegaard", *Ingeniøren*, 1925, s. 345-346.

tømrermester Otto Hetzer. Systemet muliggjorde dengang for første gang brugen af bukket træ over et meget stort spænd, hvilket ifølge Engqvist gav den fordel, at pladsen kunne udnyttes til det yderste, da der derfor ikke behøvedes søjler i varehusene.[48]



T.v. Godsbanegården i 1961 med godsvogne holdende på hovedsporene under åben himmel og på de skrå læssespor ved de dengang savtakkede perroner. Kilde: Lokalhistorisk Samling. T.h. toldvarehuset, hvis facader med gavle og porte stilmæssigt korresponderer med Godsbanegårdens varehuse. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Midt mellem de to varehuse og parallelt med dem lå ved indvielsen under åben himmel tre hovedspor, hvorfra henholdsvis seks og syv læssespor førte ind som sidespor mod hver af de to fløje. Læssesporene lå dengang på skrå, og derfor havde de overdækkede godsperroner en savtakket form, så de passede med sporenes placering. Princippet med sådanne skrå spor, der også er kendt som vigekamme, var almindeligt udbredt på større godsterminaler og havde den fordel, at vogne kunne køres dertil, læsses og køres væk igen uafhængigt af andre vogne, der blev læsset på et af de andre spor.[49]

I dag er sporkonstruktionen på Godsbanegården som følge af ombygninger, der bl.a. har betydet en overdækning af det åbne areal mellem varehusene, imidlertid ændret. Det samme er varehusenes facader, der mod sporene er fjernet som følge af overdækningen, men som oprindeligt rummede porte opsat i sektioner med tre porte på række adskilt fra nabosektionerne af et vindue. På varehusenes ydersider, hvor der var læsseveje, var der til gengæld færre porte, idet facaderne her kun rummede én port pr. sektion adskilt fra nabosektionerne af et vindue. Portene var til siderne omgivet af granitkarme og over portåbningen af dekorative buer lavet af mursten sat på højkant. Sådanne facader er endnu bevaret på det nærliggende toldvarehus, der i mange henseender korresponderer med hovedbygningens varehuse, idet også gavle og udhæng er identiske. De røde gavle på både toldvarehuset og hovedbygningens varehuse er karakteriseret ved de lodrette symmetriske halvpiller, der bryder murværkets store let tilbagetrukne flade. Tagudhængene i træ på varehusenes langsider er derimod delvist blevet skjult af senere tiders påbygninger, der har gjort brugen af lastbiler i tilknytning til Godsbanegården mulig.

[48] Th. Engqvist: "Aarhus nye Ranger- og Godsbanegaard", *Ingeniøren*, 1925, s. 345.
[49] De Danske Statsbaner: *Banernes Bygning og Udstyrelse*, København, 1937, s. 129.

Kontorbygningen og det interne hierarki

Det slår straks én, når man kigger på kontorbygningens facade mod Skovgaardsgade, at denne bygning er stor og monumental og indgyder respekt for autoriteterne – i dette tilfælde for Statsbanerne. Facaden er præget af de to markante frontispicer, hvor hovedindgangene er placeret, og mellem frontispicerne af de 10 halvpiller og 11 rækker af vinduer, der karakteristisk for nyklassicismen er sat symmetrisk op i murværket og derved giver bygningen ligevægt. Som et punkt på bygningens lodrette spejlingslinje sidder på taget det grønne kobberspir, der suppleres af fire tagryttere ligeledes sat symmetrisk op med to på hver side af spiret. Stilmæssigt er tagrytterne genbrug fra 1912, idet de korresponderer med tagrytterne på Wencks Centralpostbygning i København opført dette år i fransk palæstil,[50] mens spiret trods visse ligheder med spiret på Centralpostbygningen er nytegnet.

Kontorbygningens ydre symmetri genfindes også i det indre, hvor indretningen af de ikke mindre end 102 rum beregnet til 30 forskellige funktioner[51] afspejler en deling af arbejdsgangen i to kerneområder. Eksempelvis var der som nævnt to varehuse for henholdsvis indgående og udgående gods, og derfor var der i kontorbygningen også to ekspeditionslokaler til kundebetjening samt to hovedindgange og to vestibuler. Som kunde måtte man altså vælge en af de to indgange, alt efter om man skulle afhente eller indlevere stykgods, og i de imponerende vestibuler med fem meter til loftet tage turen opad de brede trapper, der endnu engang ville understrege bygningens monumentalitet for én. På første sal gik turen videre gennem en svingdør til området, hvor kundebetjeningen i de i dag forsvundne ekspeditionslokaler foregik efter samme mønster som på et posthus. Et sådan eksperiment med at todele en bygning var i øvrigt før set hos Wenck. Hans Østerport Station i København fra 1897 blev indrettet med to ventesale – én for nærbanepassagerer (senere S-togspassagerer) og én for fjerntogspassagerer.[52]

T.v. Godsbanegårdens kontorbygning under opførelse i 1920 og t.h. Centralpostbygningen i København 2002. Der er åbenlyse paralleller mellem de to bygninger, hvilket ses i symmetrien og især i de små tagryttere og til dels i de noget større spir. Kilde: Lokalhistorisk Samling og Elisabeth Buchwald: *Post- og telekommunikationens huse 1880-1930*, 2002, s. 23.

Andre delinger kan også findes i kontorbygningen. For eksempel kan fremhæves en markant deling påvirket af de noget stive hierarkier, der fandtes mellem faggrupperne, og som i datiden var helt almindelige i organisationskulturen på Statsbanernes større

[50] Elisabeth buchwald: *Post og Telekommunikationens huse*, Kulturarvsstyrelsen 2002, s. 23.
[51] Rum og funktioner optalt på plantegninger i Århus Kommunes Bygningsinspektorat, 33/20.
[52] Hanne Raabyemagle og Poul Vitus Nielsen: *Fredningsværdier i DSB's stationsanlæg – Arbejdsrapport*, Miljøministeriet, Planstyrelsen, 1990, s. 87.

anlæg.[53] Man kunne f.eks. have tænkt sig, at marketenderiet – dvs. kantinen – ville have været et godt sted for de forskellige faggrupper at mødes i pausen. Marketenderen også kaldet restauratøren havde sin bopæl i to værelser på loftet, og fra marketenderiet i stuen solgte han mad- og drikkevarer og derunder øl samt tobak m.m., men maden blev dog ikke indtaget i marketenderiet. I stedet spiste de forskellige faggrupper adskilt hver for sig i hver deres frokoststuer, ligesom de også havde egne garderober. På første sal var der f.eks. to frokoststuer og garderober – en for hver af de to grupper af ansatte i de to ekspeditionslokaler for henholdsvis indgående og udgående gods. I stuen fandtes yderligere en frokoststue og en garderobe for kontorpersonalet og telegrafisterne, mens de ansatte, der udførte det manuelle arbejde i varehusene og på baneterrænet, slet ikke spiste i hovedbygningen, men i tilknyttede træskure på terrænet. Det er i øvrigt svært at sige, hvor store de her nævnte faggrupper var, idet administrationens interne personalehåndbøger ikke afgrænser Godsbanegården som en selvstændig enhed og i stedet anfører hele området "Aarhus" under ét, og dermed regner såvel Godsbanegården som Århus H og ilgodsekspeditionen som en enhed.[54]

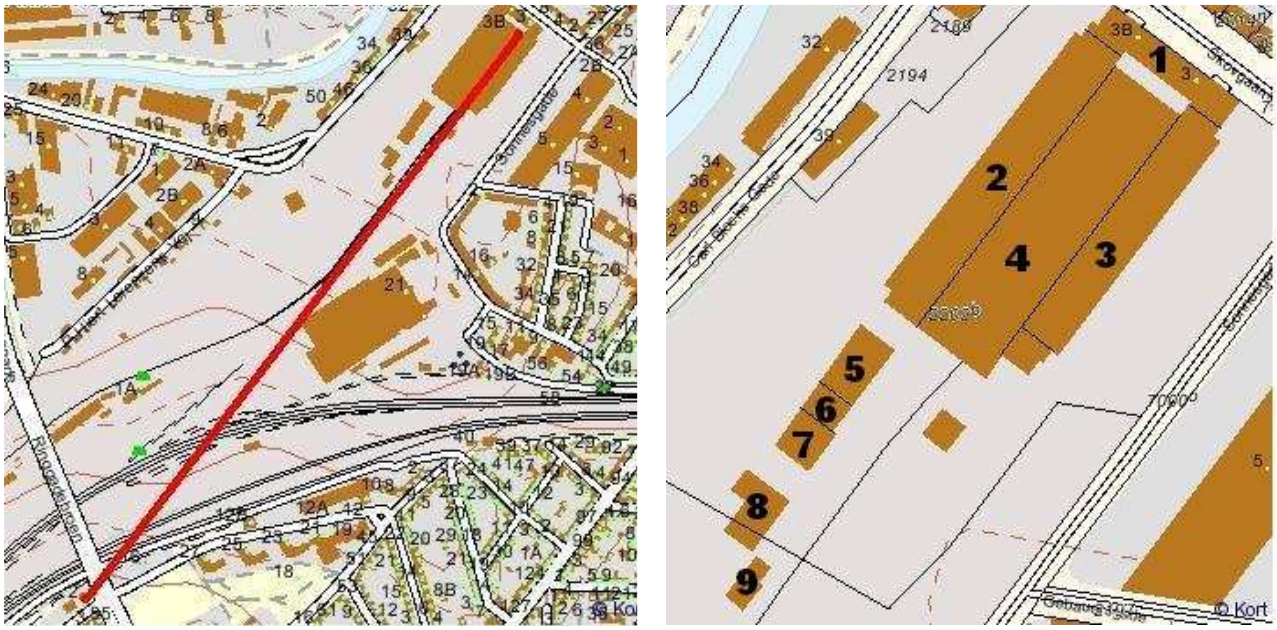
Når man kigger på bygningen, kan det umiddelbart undre, at kundebetjeningen bestående af ekspeditionslokaler og reklamationskontor m.m. og dermed de "synlige funktioner" var gemt væk på første sal langt væk fra hovedindgangene i stueetagen. Og det kan undre, at de for offentligheden mere "usynlige funktioner" i form af administrations kontorer m.m. lå i stueetagen, der jo med sin placering ville have været let at komme til for kunderne. Fordelingen skyldtes først og fremmest, at de usynlige funktioner havde brug for en nærhed til varehusene. I stuen sad eksempelvis de to pakhusmestre i hvert deres rum, hvorfra der var udsigt over dragernes arbejde i varehusene med at læsse stykgods af og på godsvognene. I stuen sad endvidere kontorpersonalet, og her lå telegrafkontoret, hvorfra der telegraferedes til de enkelte stationer på strækningerne med meddelelse om godsvognes forventede ankomst. I Wencks tegninger var der også taget højde for en tjenestebolig til godsbestyreren i form af en 167 kvadratmeter stor lejlighed i loftsetagen, der gav plads til godsbestyreren med familie og en husassistent, mens andre mindre rum på loftet var tænkt indrettet som overnatningsrum for ansatte, der mødte tidligt eller arbejdede sent. Imidlertid synes lejligheden kun kortvarigt at have tjent sit tiltænkte formål, for den eneste godsbestyrer, der i vejviserne kan findes som beboer på adressen, er H.C. Hansen i 1930erne, mens mange andre forskellige grupper af ansatte og blandt dem den tidligere omtalte ingeniør Th. Engqvist løbende over tid havde bopæl i rummene på loftet.[55]

Andre bygninger på baneterrænet

Lige så monumental som hovedbygningen er, lige så stort og langstrakt er baneterrænet, hvilket især kan fornemmes fra Ringgadebroen, hvor et vidt udsyn giver et overblik over terrænets mange sporarealer og diverse bygninger.

---

[53] Jf. beretning i Lise Astrup Frandsen: *Af banen – DSB's Centralværksted i København*, 2007, s. 24-28.
[54] Oplyst af Ole Nørregaard Pedersen, Danmarks Jernbanemuseum, Odense.
[55] Folketælling 1925 på www.arkivalieronline.dk og Aarhus Vejviser, diverse årgange.



T.v. baneterrænet med sigtelinjen, der løber langs sporet fra hovedbygningen øverst til højre ud til vandtårnet ved Ringgadebroen nederst til venstre. T.h. bygningerne nr. 1-8 på det af Århus Kommune erhvervede areal (matr.nr. 2202[b]) samt bygning nr. 9 uden for arealet. Nr. 1: Hovedbygningens kontorbygning. Nr. 2: Det nordlige varehus. Nr. 3: Det sydlige varehus. Nr. 4: Tilbygning fra 1972 og 1984. Nr. 5: Aarhus Frugtauktioners auktionshal. Nr. 6: Moderne tilbygning. Nr. 7: Tømrerværksted. Nr. 8: Toldvarehuset. Nr. 9: Presenningshuset. Kilde: www.ois.dk

Samlet set rummer hele Gods- og Rangerterrænet i dag i alt seks væsentlige bevarede bygninger, hvoraf de fire ligger inden for det af Århus Kommune erhvervede område (matr.nr. 2202[b]). På dette område ligger hovedbygningen som en brat afslutning for terrænet ind mod byen, mens vandtårnet fra 1924 som et modstykke ligger ca. en km længere ude i et fjernt hjørne af rangerterrænet lige vest for Ringgadebroen. Her fungerer tårnet visuelt som et forsvindingspunkt i horisonten for de sigtelinjer, der i form af jernbanespor udgår fra hovedbygningens varehuse ud på det langstrakte terræn. Det ottekantede vandtårn i røde sten er en nøjagtig kopi af et lignende vandtårn i Sorø[56] og blev tegnet af K.T. Seest, der efterfulgte Wenck som overarkitekt og også tegnede Århus H. I dag er tårnet solgt fra og ombygget til kontorlokaler.[57]

Udover vandtårnet og hovedbygningen består de resterende bevarede bygninger af det tidligere nævnte toldvarehus fra 1920, af tømrerværkstedet fra 1922 og af Aarhus Frugtauktions træhal fra 1950 samt uden for matr.nr. 2202[b] af presenningshuset fra 1922. Alle bygningerne ligger langs det nordligste af de spor, der fungerer som sigtelinjer.

[56] Raabymagle, Hanne og Poul Vitus Nielsen: "Fredningsværdier i dansk Jernbanearkitektur", *Fabrik og Bolig*, 2, 1991, s. 35.
[57] Byggeansøgning af 12/9 1924 og tegninger, 133/24 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

T.v. frugtauktion i 1937 i det nordlige varehus, som Aarhus Frugtauktioner lejede før byggeriet af deres egen auktionshal i 1950. Kilde: Lokalhistorisk Samling. T.h. Presenningshuset i "western stil". Foto Kristian Buhl Thomsen 2009.

Ældst af bygningerne er toldvarehuset, hvis opførelse ligesom hovedbygningens blev igangsat i 1920. Toldvarehuset rummede et varehus med adgang til en udendørs læsseperron for stykgods, der skulle fortoldes, og dertil kom tilhørende ekspeditionslokaler, mens der i husets nærhed lå nogle særlige toldspor benyttet til vognladningsgods.[58] At der findes mange arkitektoniske fællestræk mellem toldvarehuset og hovedbygningens varehuse er ingen tilfældighed. De fælles detaljer er tværtimod helt bevidste valg fra Heinrich Wencks side, idet der i hans tegninger lå en mulighed for med tiden at forlænge hovedbygningens varehuse og derved sammenbygge varehuset for udgående gods med toldvarehuset, der ligger præcist på linje med dette.[59]

Godstrafikken kom dog aldrig i en vækst så stor, at der blev behov for at benytte sig af denne mulighed – i hvert fald må den træbarak, der i dag ligger mellem hovedbygningens varehuse og toldvarehuset betegnes som en skrabet erstatning for det egentlige tænkte byggeri. Den spartanske men samtidig karakteristiske røde jernbanebarak med porte og eternittag skyldes Aarhus Frugtauktioner, der i 1950 fik tilladelse til at opføre barakken så billigt som muligt og uden pilotering, da Auktionernes aftale med Statsbanerne om at måtte leje jorden til bygningen rummede en opsigelsesfrist på kun et halvt år som følge af, at Statsbanerne ville sikre sig hurtigt at kunne tage jorden i anvendelse, hvis det viste sig nødvendigt.[60] Bygningen blev derved af midlertidig karakter og har altså nu stået som midlertidig i 59 år. I moderne tid er den blevet sammenbygget med det nærliggende tømrerværksted fra 1922 via en mellembygning i grå elementer, der har skabt et brud i de to røde træbygningers pakhusstil.

På den anden side af toldvarehuset – vest for – ligger presenningshuset, der også er opført i træ. Presenningshuset blev brugt som tørrehus for de presenninger, der under godstransporten lå stramt over godset på åbne vogne og blev udsat for årstidernes skiftende vejr, regn og vind. Statsbanerne byggede rundt om i landet i alt fem af den slags huse, hvor presenninger fra et større område blev sendt til reparation og tørring.[61] Huset på Godsbanegården i Århus blev opført i 1922 og er karakteriseret ved sine

[58] Jf. plantegning 328/20 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[59] Tegning 227/21 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[60] Byggeansøgning af 23/5 1950 med vedlagte tegninger og byggetilladelse af 26/6 1950, 286/50 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[61] De Danske Statsbaner, Generaldirektoratet: *Ordrer og Bestemmelser for Stationstjenesten vedrørende Vognmateriellet m.v., Ordresamlingen – Serie J*, København 1939, s. 111-113.

rødmalede træfacader i det, der populært kan kaldes "Western stil". Mellem brædderne er der små mellemrum, som gav luft til de presenninger, der sendtes til Århus fra hele det centrale Jylland for at blive tørret i husets tørrerum.[62] Huset var i brug frem til midten af 1990erne.

De her beskrevne bygninger ligger tilbage som en sidste rest af baneterrænets mange nu forsvundne bygninger, der alle hver har haft en funktion i arbejdsgangen på Godsbanegården. I Århus Kommunes Bygningsinspektorat vidner byggesager i massevis om bygningernes mange forskelligartede funktioner, idet sagerne svinger fra at omhandle små træskurer, hvor madpakken kunne spises, til at omhandle større arbejdsbygninger af mursten. Blandt de forsvundne arbejdsbygninger var f.eks. et ishus beliggende langs et af læssesporene for vognladningsgods. I ishuset, der opførtes i 1922,[63] opbevaredes den is, der så sent som muligt inden læsningen fyldtes i godsvogne med fødevarer, som under transporten måtte opbevares køligt.[64] En væsentlig arbejdsbygning var også det såkaldte bremsetårn ved Rangerbanegården. Arbejdet i bygningen var vigtigt under tyngdekraftsrangeringen, for herfra styredes de bremser, der sad indbygget i Rangerbanegårdens skinner.[65]

Bygningernes tilstand som følge af ombygninger og nybygninger

Selvom Godsbanegårdens bygninger rummer mange væsentlige bevarede elementer, så afspejler bygningsmassens tilstand i dag også skiftende tiders skiftende behov. For tilpasninger i form af ombygninger og tilbygninger er over tid kommet til.

De tydeligste ændringer er sket i forbindelse med varehusene, hvor en delvis overdækning af sporene gennemførtes i 1972 og siden fulgtes op af en fuldstændig overdækning i 1984. Den delvise overdækning etableredes i 1971-72 i forbindelse med en sporomlægning, der betød, at de savtakkede perroner blev ændret til almindelige perroner, da sporenes vigekamme blev sløjfet. I stedet blev der lavet en mellemperron også kaldet en tungeperron, som blev overdækket af et halvtag båret af solide stålspær. Halvtaget var i første omgang adskilt fra de oprindelige perroners haltage af smalle åbninger kaldet luftspalter, der gav lys til varehusene.[66] I 1981 vurderede man imidlertid, at der var behov for en forbedring af arbejdsmiljøet, idet de åbne luftspalter gav mange gener i form at kulde og træk og samtidigt ikke kunne give tilstrækkeligt med lys til varehusene.[67] Efter tegninger af Arkitekterne Sahl & Thomsen blev halvtaget derfor i 1984 udvidet, og anlægget blev fuldstændigt lukket, og i stedet etableredes der ovenlysvinduer i taget over midterperronen.[68] Samtidigt blev der lavet bedre forhold for brugen af lastbiler ved læsseramperne langs varehusenes langsider, idet der blev opsat moderne rulleporte, hvilket senere i midten af 1990erne fulgtes op med opsætningen af portsluser, der kunne skærme for vejr og vind og holde på varmen i bygningerne, når portene stod åbne i forbindelse med læsningen af lastbilerne. For enden af det sydlige

---

[62] Byggetilladelse af 12/12 1922 og tegning, 380/22 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[63] Byggetilladelse af 12/12 1922, 380/22 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[64] De Danske Statsbaner, Generaldirektoratet: *Ordrer og Bestemmelser for Stationstjenesten vedrørende Vognmateriellet m.v., Ordresamlingen – Serie J*, København 1939, s. 53.
[65] Byggetilladelse af 20/12 1924 og tegning, 385/24 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[66] Tegning af tagkonstruktion i overdækningen fra 1971, 71-119 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[67] Summarisk beskrivelse af til- og ombygningsarbejder, 17/12 1981, 80-118 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat, DSB Godstjenesten: *Gods* nr. 4, København 1984, s. 22.
[68] Tegning med tværsnit af varehusene fra 1/10 1983, 80-118 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

varehus opførtes også i 1980erne en mindre bygning, som kom til at rumme værksted og garage for de trucks, som var taget i brug i forbindelse med indførelsen af paller.[69]

T.v. den ene af de imponerende vestibuler i hovedbygningen. Th. farverige garderobeskabe på 1. sal fra ombygningen i 1980ernes begyndelse. Fotos Kristian Buhl Thomsen 2008.

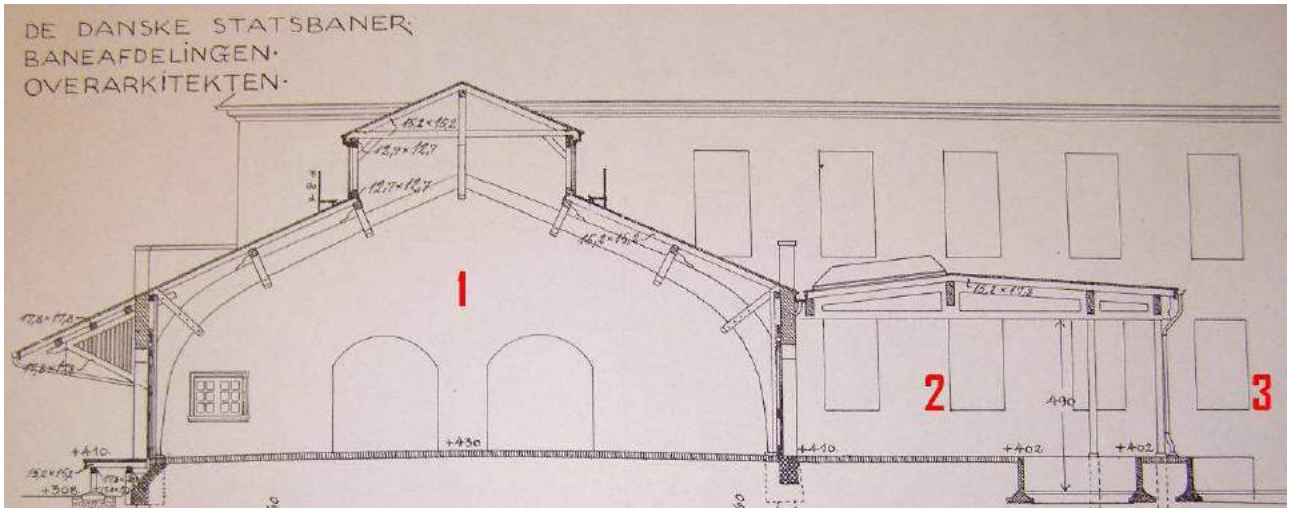
Også kontorbygningen har gennemgået ændringer. Her er der dog ikke tale om, at én enkelt ombygning har været afgørende for bygningens tilstand i dag. I stedet har mange mindre og løbende ombygninger over tid sat sit præg på ruminddelingen. Sådanne forandringer gennemførtes allerede så tidligt som seks år efter bygningens indvielse på loftet, hvor ingeniør og chef for banegårdsanlæggene i Århus Th. Engqvist i disse seks år havde boet, og hvor der i den nordlige ende havde været indrettet en tegnestue. Da banegårdsanlæggene i 1929 var tilendebragt med opførelsen af Århus H, nedlagdes tegnestuen, og i stedet indrettedes der i den nordlige ende yderligere en lejlighed. Noget, der også har fået betydning for kontorbygningen, er, at Statsbanerne gennem årene udlejede lokaler til private virksomheder, da kontorbygningens monumentale rum viste sig at være for omfattende i forhold til administrationens behov. I en kort periode under besættelsen lejede f.eks. W. Gruhns Møbellager sig ind i kælderen, mens Augustinus-Fabrikkerne – det senere Skandinavisk Tobakskompagni – i en lang periode fra 1930erne til 1960erne indrettede sig med kontor og lager på første sal, hvilket bl.a. betød, at Godsbanegårdens kundebetjening blev flyttet til stueetagen. Augustinus overtog med tiden mere af første salen, og det ledte i 1951 til en ændring af ruminddelingen, der atter engang i 1964 blev ændret for at skabe mere lagerplads.[70] I begge ombygninger på første sal blev skillevæggene bygget af lette materialer, der gjorde det nemt at flytte på dem. Det betød, at da DSB i 1980 igen havde brug for pladsen til sit godsbureau, var det nemt at etablere den nuværende indretning, der også præges af lette vægge af en midlertidig karakter.[71]

[69] Summarisk beskrivelse af til- og ombygningsarbejder, 17/12 1981, 80-118 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[70] Tegninger fra 1960 og 1964 med planer for ombygning, 60-86 og 63-803, Århus Kommunes Bygningsinspektorat.
[71] Byggesag nr. 80-1163, Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

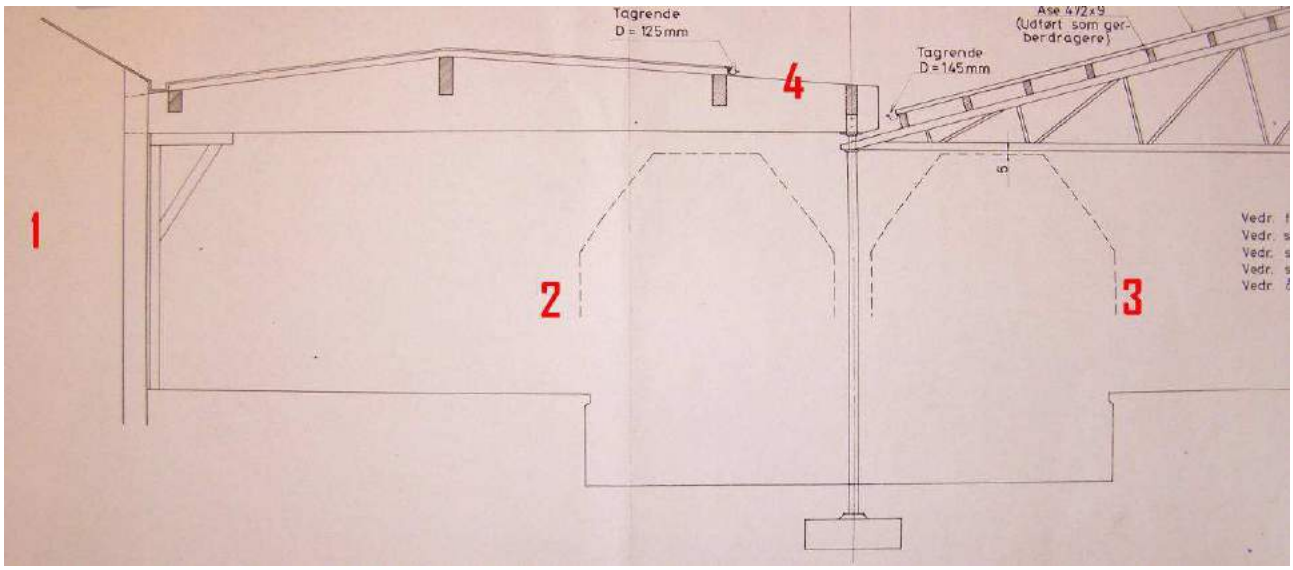
Som nævnt var Aarhus Frugtauktioner også beliggende på Godsbanegården. Det startede ligesom de to foregående virksomheder med et lejemål – for Frugtauktionernes vedkommende i det nordlige varehus. Da pladsen dér i 1950 ikke længere var tilstrækkelig til at rumme både auktion og stykgods, blev som nævnt træbarakken i forlængelse af varehuset bygget. Denne barak blev siden i 1984 forkortet med en tredjedel i forbindelse med ombygningen af varehusene, og derfor hænger barakken og varehuset ikke længere sammen, hvilket dengang igen efter 34 års tildækning bragte Wencks dekorative gavl frem i lyset.[72]

Varehusenes udvikling 1923, 1972 og 1984

Illustreret med et tværsnit af det nordlige varehus og en del af sporene.



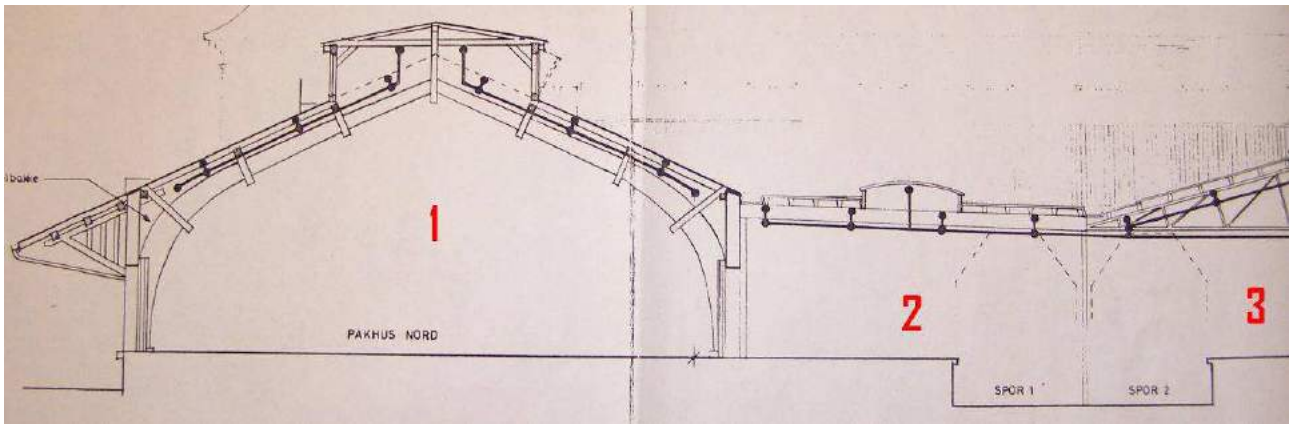
1923: Ved indvielsen var varehuset (nr. 1) lukket, mens de savtakkede perroner (nr. 2) var overdækkede. Sporene (nr. 3) lå under åben himmel. Tværsnit 33/20. Kilde: Århus Kommunes Bygningsinspektorat.



1972: Efter den første ombygning forblev varehuset (nr. 1) og perronoverdækningen (nr. 2) uændret, mens en ændring af sporene betød etableringen af en såkaldt tungeperron (nr. 3) overdækket af et haltag på en

[72] Summarisk beskrivelse af til- og ombygningsarbejder, 17/12 1981, 80-118 i Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

stålspærskonstruktion. Mellem haltaget og perronoverdækningen var der en åben luftsluse (nr. 4). Tværsnit 71-119. Kilde: Århus Kommunes Bygningsinspektorat.



1984: Den sidste større ombygning skabte et fuldstændigt lukket anlæg, idet luftsluserne vist på tegningen fra 1972 blev tildækket gennem en ny overdækning af perronerne med ovenlys (nr. 2). Varehuset fra 1923 (nr. 1) og tungeperronens overdækning fra 1972 (nr. 3) forblev uændret. Tværsnit 80-118. Kilde: Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

Kvartererne omkring Godsbanegården

Mølleengen

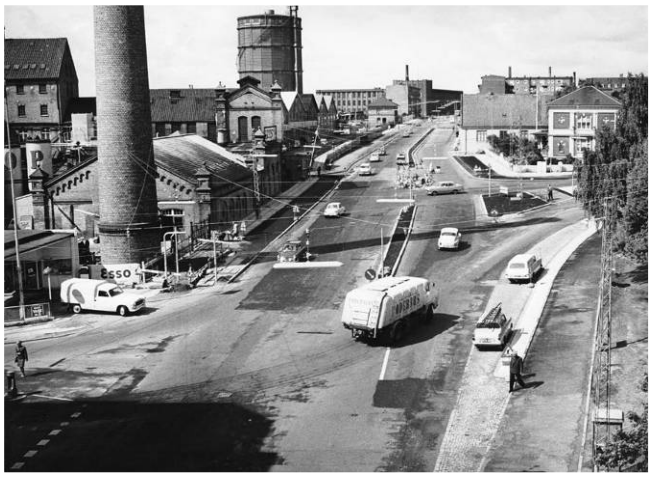
Mølleengen, hvor Godsbanegården blev anlagt, blev fra industrialismens gennembrud i slutningen af 1800-tallet en vigtig ankomst- og forbindelseskorridor til det vestlige opland – og derfra til det nationale og internationale trafiknet. Anvendelsen af engen har altid været bestemt af Århus Å og det store ådalforløb, der tegner den naturlige ramme om Århus mod vest med de store Solbjerg og Brabrand Søer. Hvor åen tidligere havde været en hindring for mange aktiviteter, blev der med tørlægningen af engen skabt et nyt kvarter, der frem til i dag har fastholdt en overvægt af transport- og industrifunktioner. Den sene bebyggelse muliggjorde en bevidst anlæggelse af monumentale offentlige eller prestigegivende byggerier, ligesom nærheden til åen har betydning for områdets grønne kvaliteter i dag. Beboelsesdelen indgik i en tidstypisk kvarterdannelse, som har lighedspunkter med andre kvarterer i Århus.

Kort over Godsbanegårdens omkringliggende kvarterer i Mølleengsområdet. Nr. 1: Århus Godsbanegård. Nr. 2: Ceres. Nr. 3: Frichs Fabrikker, i dag Frichsparken. Nr. 4: Hammelbanens station, i dag Århus Bymuseum. Nr. 5: Vesterbro Trælasthandel, i dag Prismet. Nr. 6: Daugbjergvej, hvor hovedsæderne for Silvan og Stark i dag ligger. Nr. 7: Århus Fragtmandscentral. Nr. 8: Mølleengskvarteret karakteriseret ved store boligkarréer. Nr. 9: Mølleparken, hvor Erhvervsarkivet og Hovedbiblioteket ligger. Nr. 10: Den Gamle By. Nr. 11: Århus Rådhus. Nr. 12: Musikhuset. Nr. 13: Scandinavian Congress Center. Nr. 14: ARoS. Nr. 15: Biludlejningsfirmaer. Kilde: www.krak.dk

Fabriks- og industrikvarteret

Fabriks- og industrikvarteret, der strækker sig fra Godsbanegården gennem Mølleengen og videre ud til Åbyhøj, er et resultat af den første byplanlægning, der også var afgørende for, at Godsbanegården blev placeret i området. Da Ambt og Kampmann i 1898 tegnede fabrikskvarteret ind i deres byplan, lå der kun én industrivirksomhed i det ellers ubebyggede område. Det var bryggeriet Ceres, som var grundlagt i 1856 af købmand

M.C. Lottrup, der havde givet Ceres sin dengang lidt afsides placering uden for byen pga. stedets nærhed til åen og dermed til vandforsyningen i ølbrygningen.[73]



T.v. Cereskrydset på Silkeborgvej 1964. Bryggeriet ses til venstre i billedet. T.h. Danmarks første lyntog fremstillet på Frichs Fabrikker i marts 1935. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

Med Ambts og Kampmanns plan flyttede der siden flere virksomheder ud i dette også historiske "industriområde", hvor vikingerne 1000 år tidligere havde haft et skibsværft i åen, og hvor Århus Mølle havde fungeret ved vandkraft frem til 1873. Blandt virksomhederne var bl.a. Frichs Fabrikker, for hvem nærheden til skinnerne skulle vise sig at blive særlig vigtig. Frichs Fabrikker, der var grundlagt af ingeniør Søren Frich i 1854, flyttede i 1908 hele produktionen af maskiner fra Århus til Åbyhøj og fik derved adgang til skinnerne på Hammelbanen, der var kommet til som en anden privat virksomhed i 1902, og hvis station i dag rummer Århus Bymuseum. Frichs Fabrikker udvidede i 1920 produktionen til også at omfatte fremstillingen af lokomotiver. På den tid var det enorme skinneareal på Gods- og Rangerbanegården under anlæggelse, og fra et industrispor kunne de færdige lokomotiver siden transporteres direkte ud på arealet til modtageren, nemlig Statsbanerne, hvilket var en vej, som bl.a. Danmarks første dieseldrevne lyntog tog i 1935.[74] Inden for engroshandelen kom der også virksomheder til i området, og blandt dem var den i 1896 startede Aarhus Trælasthandel. I 1918 blev virksomheden landsdækkende under navnet Det Dansk Trælastkompagni og startede samtidigt Vesterbro Trælasthandel ved Ceres-krydset på grunden, hvor Prismet i dag ligger.[75] Trælasthandelen udvidedes senere med lokaler på Daugbjergvej nær Ringgadebroen, og her ligger i dag hovedsæderne for virksomhedens to trælastkæder Silvan og Stark.[76]

Godsbanegården var ikke den eneste af områdets virksomheder, der beskæftigede sig med godstransport, idet også Hammelbanen var aktiv på den front. Siden skulle lastbiltrafikken blive en alvorlig konkurrent for dem begge, hvilket den 4000 kvadratmeter store Århus Fragtmandscentral på Søren Frichs Vej blev et symbol for. Fragtmandscentralen blev bygget 1967-70 af Danske Fragtmænds Århus-afdeling, der var startet tilbage i 1935 af en række århusianske fragtmænd, der stod for lastbiltrafikken fra Århus til det nærmeste opland – bl.a. til de byer, der ikke havde forbindelse til jernbanen. Efter at deres central i Toldbodgade som følge af

[73] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 190.
[74] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 192.
[75] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 179-80.
[76] *DT-Group*: http://www.dtgroup.dk/templates/DT_InfoPage_Wide____1109.aspx

lastbiltrafikkens vækst i 1960erne var blevet for lille, valgte Fragtmændene at flytte til området ved Godsbanegården for bedre at kunne betjene de på den tid 90 daglige lastbilruter med årligt 1 million forsendelser.[77] Som en reaktion på denne private godstrafik fra Fragtmandscentralen begyndte Statsbanerne selv i 1949 at transportere gods på lastbiler det sidste stykke fra Godsbanegården og ud til modtageren. Det skete både med egne lastbiler og via private vognmænd – først K. Kristoffersen og siden firmaet Samlast.[78] Det var dog i længden ikke nok til at tage konkurrencen op, for ironisk er det, at Godsbanegården, der oprindeligt blev set som en storebror til Fragtmandscentralen, i dag er nedlagt, mens Fragtmandscentralen og Danske Fragtmænd, der i år 2000 opkøbte DSB Stykgods, lever i bedste velgående og nu atter flyttes til en ny og endnu større Logistikpark vest for Brabrand ved motorvejen fjernt fra det baneterræn, der engang var vigtigt for godstrafikken.

Boligkvarteret

Mølleengens beboelsesdel opnåede aldrig samme distinkte karakter som de lidt tidligere kvarterer uden for den gamle købstad – Frederiksbjerg, Øgaderne og Trøjborg – men indgår i samme udvikling mod kvarterdannelser for overvejende homogent sammensatte befolkningsgrupper.

De mange ansatte på Godsbanegården, ved Hammelbanen, på Ceres og på Frichs Fabrikker gav et behov for boliger, og det blev løst via de mange store 4½ etagers boligkarreer, der i årene 1900 til 1930 skød op i Mølleengskvarteret mellem Marstrandsgade og Carl Blochs Gade. Arealet var ligesom den øvrige del af Mølleengen oprindeligt ejet af møllerfamilien Weis, der havde drevet møllen i den nuværende Mølleparken, men som nu ønskede at afhænde jorden. Efter lange forhandlinger mellem familien Weis og byrådet enedes parterne i 1890erne om en bebyggelsesplan og vilkårene for Århus Købstads køb af arealet. Siden udstykkedes arealet i lodder til private bygherrer, der i år 1900 bebyggede Marstrandsgade, mens de allertidligste andelsboligforeninger fortsatte med at bebygge Bissensgade og Lundbyesgade i 1925-26, Skovgaardsgade i 1924-27 samt Thorvaldsensgade i 1930.[79] Det skinner her igennem, at det først var i 1920erne, at byggeriet for alvor satte ind, hvilket var påvirket af dels offentlig støtte fra den såkaldte Statsboligfond og fra Århus Kommune og dels af Godsbaneanlægget og dets mange ansatte, som netop i disse år flyttede til kvarteret. For eksempel viser en opgørelse af befolkningssammensætningen i 1925 ikke overraskende, at hele 16 procent af kvarterets beboere på den tid arbejdede ved Statsbanerne, mens de resterende beboere var fordelt på mere spredte håndværker- og arbejdergrupper.[80]

---

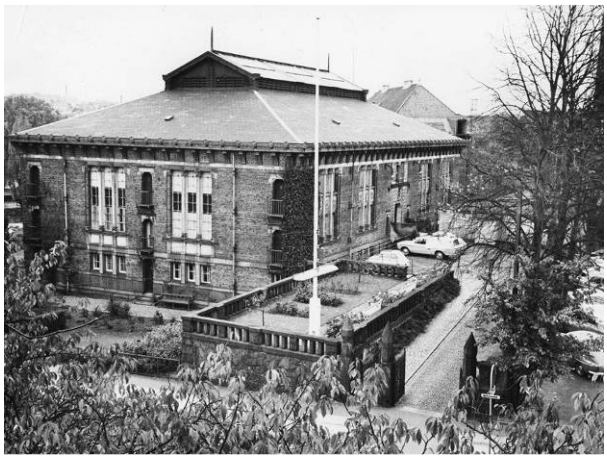
[77] Vagn Dybdahl og Finn H. Lauridsen: *Trafik i Århus – før og nu*, Århus 1976, s. 105-107.
[78] Vagn Dybdahl og Finn H. Lauridsen: *Trafik i Århus – før og nu*, Århus 1976, s. 107.
[79] Morten Oddershede: "Mølleengen – et indflytterkvarter i Århus 1925", *Århus Stifts Årbøger 2006* s. 40-41.
[80] Morten Oddershede: "Mølleengen – et indflytterkvarter i Århus 1925", *Århus Stifts Årbøger 2006* s. 49-50.

T.v. I boligkvarteret kunne nærheden til Godsbanegården nogle gange føles faretruende tæt som på dette billede fra 1972, hvor en løbsk godsvogn er kørt af sporet og har smadret facaden på en af boligkarréerne i Skovgaardsgade. Kilde: Lokalhistorisk Samling. T.h. Skovgaardsgades boligkarréer i 2008 set fra Godsbanegårdens hovedbygning. I baggrunden anes Hammelbanens station, der i dag rummer Århus Bymuseum. Foto Kristian Buhl Thomsen.

De kulturelle og rekreative områder

Som det her er illustreret med beskrivelsen af fabrikskvarteret og boligområdet ved Godsbanegården, så har jernbanen og den byvækst, der fulgte med, haft en afgørende betydning for det århusianske bybillede og bylandskab gennem det 20. århundrede. Statsbanerne var i lange perioder den største arbejdsgiver i byen, og alene Centralværkstedet ved Hovedbanegården var længe byens største enkelte arbejdsplads. De mange sporarealers betydning ses i den deling, de geografisk har skabt af det langstrakte århusianske byområde i en nordlig og en sydlig del, som kun hænger sammen på tværs af baneterrænet via et net af store broanlæg såsom Bruunsbro, Frederiksbro og Ringgadebroen, der som den største af dem alle krydser de 40 spor ved Godsbanegården.

Udfordringen for fremtiden synes derfor at være at skabe grundlaget for, at kulturelle og rekreative formål på Godsbanegården kan knytte byens to dele tættere sammen på tværs af Mølleengens enorme skinneareal, der før var med til at dele byen i to. De første, men ganske givet ubevidste, tiltag til at skabe et sådant kulturelt og rekreativt bælte blev tidligt taget. Allerede i 1902 opførtes områdets ældste kulturinstitution i Mølleparken i form af Statsbiblioteket, hvis bygning tegnet af Hack Kampmann og udsmykket af Karl Hansen-Reistrup i dag rummer Erhvervsarkivet. I Mølleparken ligger også Hovedbiblioteket, der blev bygget som en modernistisk funkisbygning i 1934 og udvidet i 1960erne. Som et unikt bidrag til det kulturelle og rekreative bælte oprettedes i 1914 Den Gamle By nord for Mølleengen i Botanisk Have, hvor Borgmestergården fra 1597 blev genopsat efter at have ligget på magasin siden 1909, da den havde været Landsudstillingens historiske indslag.



T.v. Statsbibliotekets bygning fra 1902. Her set i 1968, da Erhvervsarkivet havde overtaget bygningen. T.h. Musikhuset ved indvielsen i 1982. Kilde: Lokalhistorisk Samling.

På modsatte side af Mølleengen sydøst for Godsbanegården har rømningen af Rytteriregimentets kaserne i 1969 betydet, at markante højtprofilerede bygninger har kunnet indtage bakkedraget. Disse bygninger har med deres fremtrædende udtryk bygget videre på den tendens til at bygge markant, der blev startet i 1941 med opførelsen af Århus Rådhus på gammel kirkegårdsjord ved Park Allé efter tegninger af Arne Jacobsen, der gav Rådhuset sit iøjnefaldende tårn. Iøjnefaldende blev eksempelvis Musikhuset, der kom til i 1982 efter heftige politiske diskussioner i 1970erne, om hvad det forladte kaserneområde skulle bruges til.[81] Efterfølgende fortsatte diskussionerne, og de resulterede i 1995 i opførelsen af det 750 mio. kr. dyre Scandinavian Congress Center, der siden har været omdiskuteret,[82] mens pladsmangel på det hidtidige Aarhus Kunstmuseum i 2004 resulterede i opførelsen af ARoS Aarhus Kunstmuseum. Museets kasseformede rødstensbygning i ni etager fik en placering på bakkeskråningen mod Vester Allé, hvor bygningen fungerer som et modstykke til den markante retsbygning på modsatte side af vejen.

Vender man blikket tilbage mod Godsbanegården og det enorme skinneareal, er det synligt, hvordan den fugtige Mølleeng også har haft betydning for skabelsen af det kulturelle og rekreative område. Langs skinnerne og åen, der følges ad mod vest ud af byen, er engen aldrig blevet bebygget, og i stedet er den forblevet eng hele vejen ud til Brabrand Sø. Derved har Århus fået en ca. fem kilometer lang unik grøn kile med eng, å og søer hele vejen fra centrum til det åbne land uden for byen. Kilen kan følges via den gennem området anlagte Brabrandsti, hvis første etape blev projekteret i 1940erne.[83] I Mølleengen ligger der endnu som en sidste rest af den transportsektor, der engang gjorde sig gældende i Fabriks- og industrikvarteret, de to biludlejningsfirmaer "PS Biludlejning" og "Lej et lig", hvis virke dog må siges at være fjernt fra godstransportområdet. Disse firmaer og andre er altså medvirkende til, at fabriks- og industrikvarteret stadig fungerer som et erhvervsområde helt efter hensigten fra 1898. Men i det små er en omdannelse dog sat i gang. Blandt andet er området ved Daugbjergvej blevet bebygget med moderne karréer af lejligheder,[84] og et område mellem Søren Frichs Vej og åen er blevet bebygget med punkthuse med boliger.[85] De kulturelle og rekreative formål på Godsbanegården vil med tiden give omdannelsen en ny dimension.

---

[81] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1945-1995* bd. 4, Viborg 1995, s. 213.
[82] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 146.
[83] Ib Gejl (red.): *Århus – Byens historie 1870-1945* bd. 3, 1998, s. 68.
[84] Århus Kommune: *Lokalplan 737*, 2006.
[85] Århus Kommune: *Lokalplan 717*, 2008.

Sådan bevares og formidles den kulturhistoriske fortælleværdi

Generelle vurderinger af kulturarvselementer og bevaringsværdi

Kulturhistorisk værdi: Overordnet set kan der hurtigt peges på, at fortælleværdien kulturhistorisk set understøttes af, at Århus Godsbanegård er det største bevarede kompleks af sin slags i Danmark og dermed så absolut må regnes som et unikum blandt danske jernbanebygninger. Københavns Godsbanegård, der var større, er eksempelvis forsvundet som følge af en nedrivning i 1968, og grunden, hvor den stod, skal nu bl.a. give plads til Rigsarkivet. I andre byer finder man da heller ikke komplekser af denne størrelse. Er godsterminaler i danske byer bevaret, er der oftest tale om mindre pakhuse, der tilhører en ganske anden kategori af bygninger end Godsbanegården i Århus.

Arkitektonisk værdi: Der ligger også stor fortælleværdi i arkitekturen, idet Godsbanegårdens mange forskelligartede bevarede bygninger hver især fortæller om det arbejde, der er foregået i dem, og om, at bygningerne hver især havde deres roller at spille, for at arbejdet på det enorme anlæg samlet set kunne hænge sammen. Arkitektonisk korresponderer bygningerne med hinanden og er samtidigt væsentlige repræsentanter for banegårdsarkitekturen, som den kom til udtryk i den særdeles vigtige periode fra 1894 til 1921, da overarkitekt Heinrich Wenck stod for projekteringen af stationsbygninger til den ekspanderende jernbane, der i perioden udbyggedes med strækninger overalt i landet. Århus Godsbanegård blev Wencks sidste bygning før hans pensionering i 1921.

Nye tider venter. En enlig godsvogn står tilbage på terrænet, mens det iøjnefaldende spir rejser sig over den forladte hovedbygning i baggrunden. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Århus Kommuneatlas: Disse vurderinger af Århus Godsbanegårds bevaringsmæssige betydning understøttes af det i 1997 udarbejdede Århus Kommuneatlas, der som vist i tabellen nedenfor tildeler alle Godsbanegårdens originale bygninger fra 1920'erne bevaringsværdier på middelniveau og højt niveau. Til gengæld er senere tiders nybygninger – og herunder tænkes især på overdækningen af tungeperronen fra 1984 – ikke medtaget i bevaringsvurderingerne.

Bevaringsværdier angivet i Århus Kommuneatlas
Skala: 1-9, hvor 1 er bedst. 1, 2 og 3 = høj værdi. 4, 5 og 6 = middel værdi. 7, 8 og 9 = lav værdi.

Bygning og opførelsestidspunkt	**Bevaringsværdi i Århus Kommuneatlas**	**Kulturhistorisk vurdering i Århus Kommuneatlas**
Hovedbygningens kontorbygning, 1922	2	Blandingsarkitektur, klassicistiske detaljer og barokke vinduer.
Hovedbygningens nordlige varehus, 1922	3	Mange porte. Fin original buekonstruktion i træ, porte flankeret af granitkarme
Hovedbygningens sydlige varehus, 1922	3	Mange porte. Fin original buekonstruktion i træ, porte flankeret af granitkarme
Halvtag over tungeperron, 1984	Uden bevaringsvurdering	
Toldvarehuset, 1920*	4	
Presenningshuset, 1922	Høj (tal ukendt)	
Tømrerværkstedet, 1922	5	
Aarhus Frugtauktion, 1950	4	
* I BBR angivet til 1917, hvilket formentlig er en fejl. Kilder: Århus Kommuneatlas 1 og 2, 1997. http://gis.aarhus.dk/kommuneatlas/ https://www.kulturarv.dk/fbb/index.htm		

Til grund for Kommuneatlassets angivelser af bevaringsværdier ligger der en såkaldt SAVE-registrering (Survey of Architectural Values in Environment)[86] bygget op af følgende fem enkeltfaktorer, der bl.a. er beskrevet i Socialministeriets guide *Bevaringsværdige bygninger*[87]:

- Arkitektonisk værdi (vægtes højt).
- Kulturhistorisk værdi (vægtes højt).
- Miljømæssig værdi og herunder betydning for omkringliggende bygninger.
- Bygningens originalitet.
- Bygningens tilstand.

I Kommuneatlassets vurderinger af Godsbanegården har man imidlertid ikke haft mulighed for at inddrage en så væsentlig faktor som den kulturhistoriske værdi, idet der indtil udarbejdelsen af analysen her ikke har foreligget tilstrækkelig kulturhistorisk dokumentation om anlægget. Ingen vil dog i dag være i tvivl om, at Århus Godsbanegårds oprindelige bygninger bestående af kontorbygning og varehuse samt omkringliggende bygninger på terrænet pga. deres historie og særprægede arkitektoniske udtryk rummer en kulturhistorisk fortælleværdi. For blot 25 år siden var synet imidlertid et andet. Da man i 1984 for første gang talte om en omdannelse af området, bragte Århus

[86] Gregers Algreen-Ussing: "Arkitekternes kort. Dansk kommuneatlas og SAVE…", *Byerne og den byhistoriske kartografi*, seminar, Dansk Center for Byhistorie, Dansk Byplanlaboratorium, Lund 2007, s. 45-54.
[87] *Bevaringsværdige bygninger – Sikring af bevaringsværdier*, Socialministeriet 2006, s. 9-11.

Stiftstidende eksempelvis et indlæg, hvori det konkluderedes, at de fleste af Godsbanegårdens bygninger under en sådan proces måtte nedrives, og at man kun kunne håbe på, at hovedbygningen kunne få lov at blive stående.[88] Senere skrinlagde DSB sine planer om at flytte væk fra Mølleengen, og bygningerne blev derfor stående. Eksemplet viser, at selvom Godsbanegården er bevaringsværdig og har fået angivet bevaringsværdier, så er det ikke ensbetydende med, at den er fredet. Bevaringsværdien er derimod en anbefaling af, at bygningerne så vidt muligt ikke forandres på en måde, så bygningernes bevaringsværdi mindskes.[89]

Med udgangspunkt i analysen vil den følgende gennemgang rumme anbefalinger til, hvordan omdannelsen kan respektere bevaringsværdien. Gennemgangen vil ikke blot som ved SAVE-analysen i Kommuneatlasset rumme konstateringer af de bestående forhold, som de er i dag, men vil også indeholde konkrete oplæg og ideer til en fremtidig udnyttelse og planlægning, der kan inddrage de kulturhistoriske elementer.[90]

Anbefalinger til den fremtidige udnyttelse af baneterrænet

Sammenhæng mellem bygningerne: Kigger man som det første på baneterrænet, anbefales det, at man også i fremtiden må kunne opfatte, at der er en historisk sammenhæng mellem terrænets bygninger, ligesom man også fortsat må kunne opfatte, at Godsbanegården og rangerterrænet har været af en anselig størrelse. Det er vigtigt for oplevelsen af det samlede godsanlægs helhed for det første at bevare hovedbygningen i sit oprindelige ydre arkitektoniske udtryk og dernæst at bevare rækken af bygninger, der ligger i forlængelse af hovedbygningens nordlige varehus. Det vil sige frugtauktionen, tømrerværkstedet, toldvarehuset og presenningshuset, hvis ydre arkitektoniske udtryk heller ikke bør ændres. Eventuelt kan man som et supplement lade et jernbanespor langs denne række af bygninger blive liggende, så den historiske brug af stedet og bygningernes tilknytning til denne brug tydeligt fornemmes. Det vil give en forståelse af hovedbygningens kulturmæssige værdi og betydning for de øvrige bygninger.

Udsigten over baneterrænet, hvor skinnerne fungerer som sigtelinjer mod vandtårnet, der anes i baggrunden ved Ringgadebroen. Langs bæltet ses her presenningshuset (t.h.), Intercityholdepladsen, hvor der netop holder et togsæt (t.v.) og remisen som en stor mørk bygning (t.v.) Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

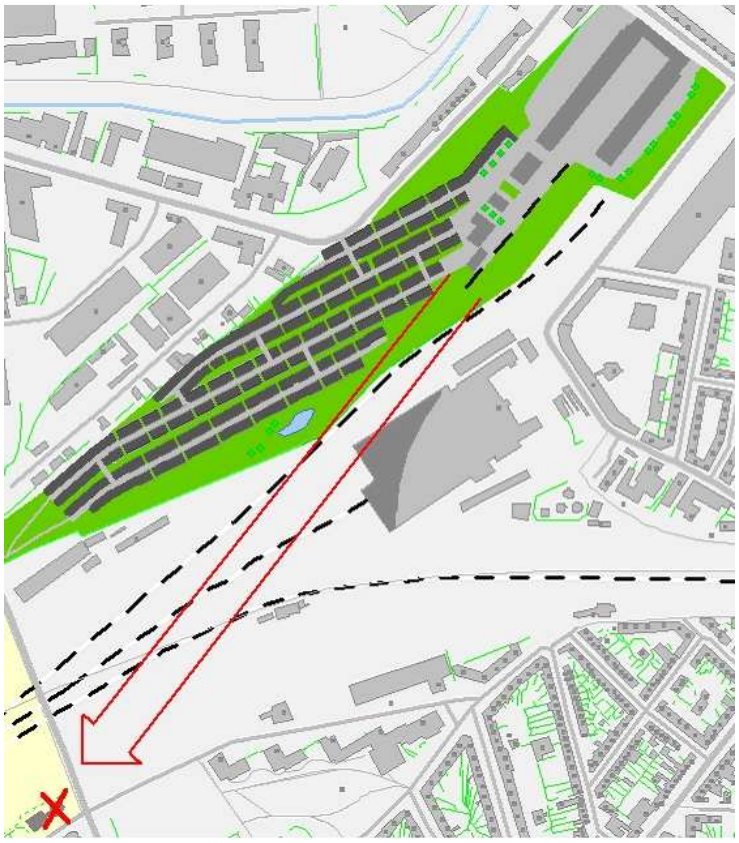
[88] Århus Stiftstidende 8/3 1984.
[89] *Bevaringsværdige bygninger – Sikring af bevaringsværdier*, Socialministeriet 2006, s. 11.
[90] Derved sammenblandes de to niveauer af bestående og kommende forhold, som Gregers Algreen-Ussing taler om på s. 51-52 i "Arkitekternes kort. Dansk kommuneatlas og SAVE..." i *Byerne og den byhistoriske kartografi*, seminar, Dansk Center for Byhistorie, Dansk Byplanlaboratorium, Lund 2007.

Fornemmelsen af baneterrænets størrelse og form fastholdes i en sigtekile: Den anden væsentlige anbefaling – at fastholde fornemmelsen af Godsbanegårdens og rangerterrænets størrelse og form – kan opfyldes ved at bevare det frie udsyn fra området ved hovedbygningen mod vandtårnet ved Ringgadebroen. Langs den ca. 1 km lange sigtelinje, der tidligere er omtalt, anbefales det at friholde et smalt bælte for bebyggelse. Bæltet vil komme til at løbe i den sydøstlige del af området og vil bl.a. gå tæt forbi DSB's remise ved Sonnesgade. Et sådant bælte vil dermed give et udsyn til tre jernbaneminder i form af 1) remisen, der stadig er i brug, 2) det fjerntliggende vandtårn, som i dag rummer kontorerhverv, og 3) en række tidligere godsspor, som DSB i dag bruger som holdeplads for Intercity-togsættene.

Fremtidig bebyggelse reflekterer læssesporene: Fremtidig bebyggelse bør altså placeres nordvest for bæltet mod Carl Blochs Gade og P. Hjort-Lorenzens Vej. Området nordøst mod Sonnesgade og Skovgaardsgade bag de spor, som fortsat bruges af DSB, ligger oplagt inden for den ofte omtalte korridor mellem områdets kulturhistoriske institutioner og bør friholdes for byggeri, indtil der foreligger en plan for denne korridor.

Som en afspejling af fortidens brug kan den nye bebyggelse mod nordvest placeres på skrå, så gader, veje og stier får samme forløb som Godsbanegårdens læsseveje og læssespor, der netop lå på skrå, og for nogle enkeltes vedkommende stadig i dag er bevaret.

I gaderne kunne man forestille sig sporenes historiske forløb markeret i vejbelægningen af et materiale med en anden farve, ligesom gadebelysningen kunne bestå af lygter designet i en stil, der giver mindelser om lygterne, der hænger i kabler over skinnerne på baneterrænet. En sådan løsning har man f.eks. valg på Margrethepladsen ved Scandinavian Congress Center, hvor der netop hænger lygter i kabler over parkeringspladsen efter samme princip som på baneterrænet. Da alle gader, veje og stier med det foreslåede forløb vil pege direkte mod Godsbanegårdens hovedbygning, vil den kunne ses af alle, uanset hvor i det nye kvarter man befinder sig. Hovedbygningen vil dermed blive områdets naturlige centrum.



Sådan kunne den fremtidige bebyggelse se ud. Godsbanegårdens hovedbygning ses øverst til højre sammen med rækken af bevarede bygninger. I midten markerer den røde pil sigtelinjen, der er friholdt for bebyggelse, mens krydset nederst til venstre markere vandtårnet, der fungerer som sigtelinjens forsvindingspunkt. Ny bebyggelse er placeret øverst mod nordvest, hvor gader og veje følger de gamle læssespors skrå placering. Mod vest krummer vejene og snævrer ind, så de følger de gamle sporskift. Skitsering på Århus Kommunes GIS-kort.

Værn om kontorbygningens attraktionsværdi

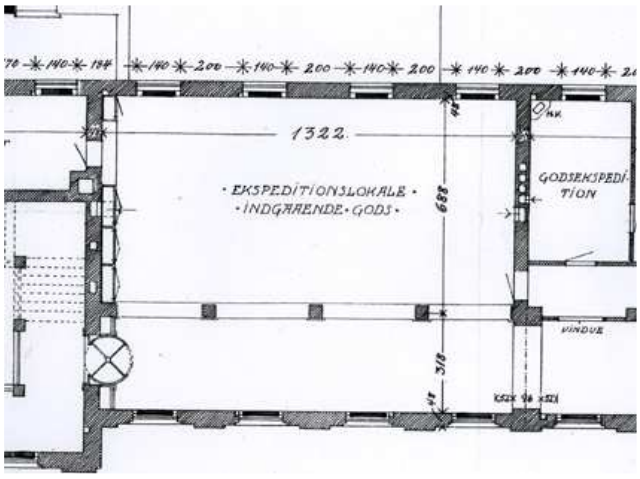
Hovedbygningen som det naturlige centrum: Hovedbygningen er baneterrænets største bygning, og den vil pga. sin størrelse og sin historie og under forudsætning af en gennemtænkt planlægning og anvendelse af det samlede areal i fremtiden kunne blive en stor attraktion for de mennesker, der vil komme til at færdes og leve i et nyt bykvarter på baneterrænet. Bygningens attraktionsværdi kan bl.a. fastholdes og styrkes, hvis man dels sørger for at gøre bygningen til kvarterets naturlige centrum som foreslået ved principperne for anlæggelsen af veje langs de gamle læssespor og dels ved at værne om hovedbygningens originalitet. Navnlig det ydre i hovedbygningens kontorbygning fremstår særdeles originalt efter Heinrich Wencks tegninger fra 1920, mens varehusene til gengæld er skæmmet af tilbygningen fra 1984. Det til trods er der ved en nedbrydning af 1980ernes tilbygning en mulighed for atter i dag at bringe skjulte originale elementer frem i lyset.

Den monumentale hovedbygnings smukke ydre med det løgformede spir og tagryttere på taget samt frontispicer og halvpiller i facaden rummer en fortælleværdi, der gør bygningen værd at værne om. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Kontorbygningens ydre: Kontorbygningens smukke ydre præges arkitektonisk af den markante facade mod Skovgaardsgade med de to frontispicer og 10 halvpiller mellem de 11 rækker af vinduer samt af det løgformede kobberspir på taget. Det er elementer, der giver bygningen fortælleværdi, idet de afspejler datidens overskud til at fokusere på detaljer og udsmykninger i byggeriet – et overskud, der blot 5-10 år senere i 1930erne forsvandt med funkisarkitekturens indmarch. Originaliteten i det ydre er kun svækket af den række af moderne tagvinduer, der er opsat i enderne, og som må betragtes som et stilbrud.

Den fremtidige indretning som kulturelt produktionscenter: Når hele hovedbygningen i fremtiden vil blive indrettet til produktionscenter for scenekunst, billedkunst og litteratur, kunne man forestille sig administrationen for centret placeret i nogle af kontorbygningens rummelige lokaler, der oprindeligt netop var bygget til administration og kontorformål. Det sidste godsekspeditionslokale i stueetagen, hvor skranken i DSB's sort-røde farver stadig står tilbage som et minde, kunne eksempelvis indrettes som reception. Derudover kunne der i stueetagen placeres en café eller et opholdsområde med direkte adgang til solgården mellem varehusene, mens kontorbygningens øvrige rum kunne indrettes til værksteder, arbejdslokaler, auditorier og møderum. Her er der især en spændende mulighed for på 1. sal at genskabe de to oprindelige 90 kvadratmeter store ekspeditionslokaler f.eks. som foredragssale. Rummene er i dag væk, men vil nemt kunne genskabes ved fjernelsen af senere tiders skillevægge i lette materialer. Se nærmere beskrivelse i det følgende:

Det sidste ekspeditionslokale i stueetagen i DSB's sort-røde farver. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.



Det ene af de oprindelige ekspeditionslokaler på 1. sal fra 1923. Lokalerne er i dag delt op i mindre rum, men i fremtiden kan de enorme rum måske genskabes som foredragslokaler. Udsnit fra Wencks tegning fra 1920, Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

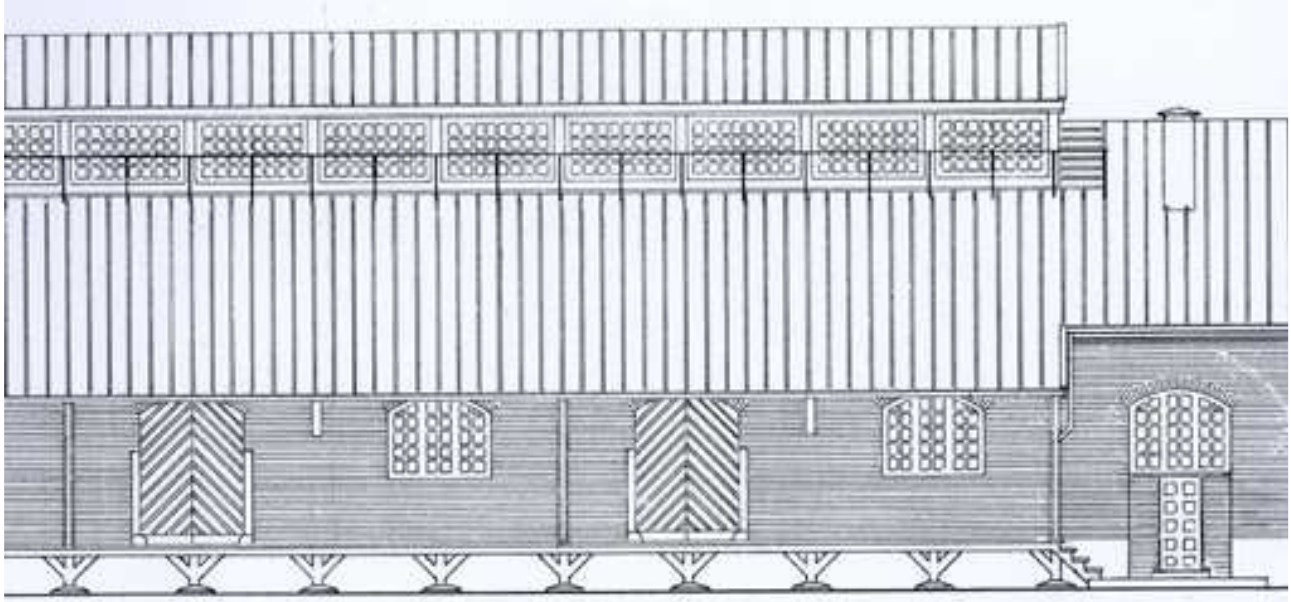
Respekt for kulturarvselementerne og genetablering af ekspeditionslokalerne: Skal de omtalte aktiviteter placeres i kontorbygningen, synes en større ombygning at være nødvendig. Denne ombygning må især gennemføres under en hensyntagen til kontorbygningens kulturarvselementer, så også originaliteten i bygningens indre bevares. I det indre fremstår navnlig de to vestibuler samt gangarealerne i stueetagen velbevarede i den originale stil, som Wenck skitserede, hvorfor det tilrådes særligt at værne om disse rum.

På 1. sal er graden af originalitet imidlertid betydeligt lavere, idet ombygninger her gennem hele bygningens levetid har skabt en ny ruminddeling bygget op af skillevægge i lette materialer. Det har bl.a. betydet, at ekspeditionslokalerne fra 1923 er forsvundet. De lette vægge betyder dog, at en genskabelse af lokalerne, der rummede ekspeditionen, nemt vil kunne gennemføres. Dog bør man bevare etagens faste vægge, der er originale, og herunder er også de tre piller mellem hvert af ekspeditionslokalerne og gangarealet. Regnes i øvrigt gangen mod gadesiden uden for pillerne med til eventuelle fremtidige foredragssale i de gamle ekspeditionslokaler, vil arealet pr. sal vokse fra de nævnte 90 kvadratmeter til 133 kvadratmeter.

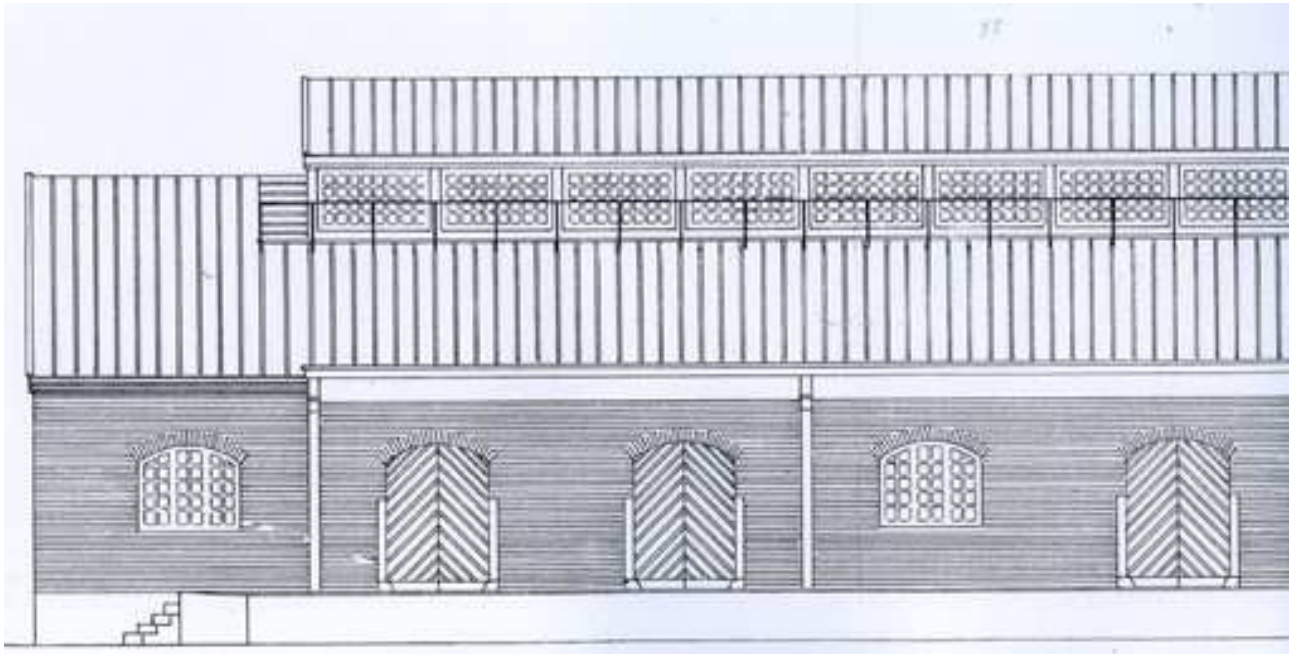
Genfind varehusenes originalitet

Genetableringen af det oprindelige arkitektoniske udtryk: Man behøver ikke at betragte varehusene længe for at se, at deres ydre er skæmmet af senere tiders om- og

tilbygninger. Oprindeligt bestod varehusene af de to fløje på hver side af sporene, men med etableringen af et midtervarehus i forbindelse med ombygningerne i 1972 og 1984 forsvandt mange originale elementer, og herunder var portene og vinduerne mod sporene. Samtidig betød opsætningen af portsluser mod læssevejene, at originale elementer såsom tagudhæng i træ og porte blev tildækket og skjult. Opgaven i dag synes derfor at være at genfinde og genetablere varehusenes oprindelige arkitektoniske udtryk, så det fremstår i harmoni med Heinrich Wencks ide fra 1920erne.



Sådan så de oprindelige facader mod læssevejene ud inden 1980ernes store ombygning. Udsnit af Heinrich Wencks originale tegning fra 1920. Kilde: Århus Kommunes Bygningsinspektorat.



Sådan så de oprindelige facader mod det åbne område mellem varehusene ud inden 1980ernes ombygning. I de bevarede murer er der endnu spor efter portene og vinduerne. Udsnit af Heinrich Wencks originale tegning fra 1920. Kilde: Århus Kommunes Bygningsinspektorat.

Facaderne mod læssevejene: Det første sted at søge efter originale elementer er på varehusenes langsider mod læssevejene. Bag portsluserne, der blev opsat i 1980erne af hensyn til brugen af lastbiler, kan man genfinde de oprindelige facader, der stadig rummer væsentlige originale elementer fra 1922. Ved at fjerne disse sluser vil man f.eks. igen kunne bringe de oprindelige portes granitkarme tydeligt frem, og det samme vil man kunne gøre med tagudhænget i træ, der også stammer fra Wencks tegninger.

Til gengæld er vinduerne forsvundet ligesom portbuerne af mursten, der er erstattet af betondragere. En genskabelse af vinduerne synes at være nødvendig af hensyn til lysforholdene i varehusene, og samtidig vil en fjernelse af betondragerne over portene og en evt. rekonstruktion af portbuerne kunne gøre facaden mere fængende for beskueren. Hvis man i arbejdet savner en inspirationskilde, kan man blot kigge på toldvarehusets facade, der er bevaret og rummer porte og vinduesåbninger efter samme princip.

Nedrivning af midtervarehuset og genskabelse af facaderne mod sporene: Hvis man vælger at fjerne midtervarehuset vil en rekonstruktion af facaderne mod det oprindelige sporområde også blive nødvendig, idet facaderne ændredes og nogle steder helt forsvandt, da midtervarehuset opførtes i 1984. Det forhold, der taler mest for en fjernelse af midtervarehuset, er det arkitektoniske stilbrud, som midtervarehuset har skabt i forhold til hovedbygningens øvrige dele. Ganske vist har midtvarehuset en kulturhistorisk fortælleværdi i kraft af det arbejde, der er foregået i det, men denne fortælling vil imidlertid også kunne aflæses i de to oprindelige varehuse, hvor arbejdet var det samme. Anbefalingen vil derfor være at genskabe det oprindelige åbne område mellem de to varehuse fra 1922 ved at nedrive midtervarehuset fra 1984.

Det åbne område kan fungere som et opholdsareal til udendørs aktiviteter. Eventuelt kan sporene blive liggende sænket i belægningen, eller sporene kan fjernes, og deres forløb kan ligesom ved de tidligere læsseveje markeres med en belægning i en anden farve. Ved det sidste forslag kan man enten markere sporforløbet, som det var til sidst parallelt med varehusene, eller man kan vælge det historiske, men nu forsvundne, forløb på skrå efter vigekamsprincippet. Genskabelsen af de to varehuses facader mod det åbne område bliver her den største udfordring. De steder, hvor murene stadig står, er der spor bag pudsen efter vinduerne og portene, der er blevet muret til. Derfor er en fuldstændig rekonstruktion af facaden fra 1922 dér mulig, mens man de steder, hvor muren er nedbrudt, kunne forestille sig en nyfortolkning af facaden i et nutidigt arkitektonisk udtryk. En sådan nyfortolkning må gennemføres med særdeles stor respekt for Wencks arkitektur og må for beskueren bevise, at man godt kan bygge nyt og på samme tid skabe harmoni i forhold til den eksisterende bygning, modsat hvad der var tilfældet i 1984.

Varehusenes fremtidige indretning som kulturelt produktionscenter: Inde i varehusene er det især den velbevarede tagkonstruktion bestående af de solide træbuer, som er interessant. Buerne er et eksempel på en af tidens tekniske innovationer, idet brugen af bukket træ efter Hetzerprincippet over så stort et spænd endnu i 1920ernes begyndelse var noget ganske nyt. I hele bygningens levetid har buerne været synlige, og for at fastholde beviset på denne tekniske nyskabelse fra 1900-tallets første del anbefales det, at buerne også i fremtiden vil fremstå synlige for brugerne af det fremtidige produktionscenter.

I 87 år har de solide Hetzerbuer båret taget i varehusene. Konstruktionen med det bukkede træ var i 1922 en af tidens tekniske innovationer. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Varehusenes imponerende størrelse fortæller en historie om, at den arbejdsgang, der foregik på Godsbanegården, var stor og omfattende. Dragerne og portørerne skulle slæbe stykgodset og køre det på vogne over lange afstande for at placere det på de rette pladser ved skiltene med stationsnavnene på, hvorefter det senere blev båret videre og placeret i de rigtige togvogne. For fortsat at kunne fornemme omfanget af dette arbejde og godsmængdens størrelse anbefales det, at varehusrummene så vidt muligt bevares i deres fulde størrelse – evt. med indretning af aktiviteter, der kræver god plads. Skulle en opdeling af rummene i mindre enheder vise sig nødvendigt, må der sikres en fastholdelse af fornemmelsen af, at varehusene hver især oprindeligt i det indre har været et sammenhængende hele. Man kunne eksempelvis genophænge skiltene med stationsnavne på – de findes bevaret i et kælderrum – og man kunne tænke sig brugen af transparente materialer – det kunne være glas – som kunne fastholde udsynet gennem de samlede varehusarealer, eller man kunne forestille sig etableringen af gangarealer i varehusenes fulde længde.

Frugtauktionen og tømrerværkstedet

Karakteristik af pakhusstilen: Frugtauktionen fra 1950 ligger som den første bygning i det forløb af bygninger, der ligger i forlængelse af hovedbygningens nordlige varehus. Auktionen er opført som et rødmalet pakhus i træ med en tilhørende læsserampe mod læssevejene, men ingen perron mod skinnerne, hvilket viser, at bygningen ikke blev bygget til at indgå som en del af arbejdsgangen med transporten og ekspeditionen af gods. I stedet fortæller frugtauktionens pakhus historien om, hvordan private virksomheder fandt vej til det område, der ellers kun var tænkt til at skulle rumme Godsbanegården, og det fortæller historien om, at disse private virksomheders lejemål blev set som værende midlertidige, idet den spartanske træbygning blev bygget til kun at skulle stå nogle få år. Bygningen endte imidlertid med at blive stående permanent og er i dag et bevaret eksempel på et af de rødmalede træpakhuse, man har kunnet finde i mange forskelligartede udgaver på banegårde overalt i landet. Typemæssigt er frugtauktionens pakhus karakteriseret ved sine vandretliggende brædder og sit eternittag, der afspejler pakhusets forholdsvist sene opførelsestidspunkt. Pakhuset står stort set originalt efter tegningerne med undtagelse af en ændring fra 1980erne, hvor huset blev forkortet, så det ikke længere hænger sammen med hovedbygningens nordlige varehus. Denne ændring har betydet, at pakhusets gavl mod det nordlige varehus i dag er opført som en pudset stenmur og ikke af træ som de øvrige facader.

Det rødmalede pakhus, der rummede frugtauktionen her set fra læssevejene. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Frugtauktionen som aktivitetscenter for kvarteret: I almindelighed har træpakhuse ofte måttet vige pladsen ved større byfornyelsesprojekter omkring danske banegårde, men for frugtauktionens vedkommende er der intet, der presser sig på og taler for en anden udnyttelse af pladsen, hvorfor der ligger en mulighed for at bevare det karakteristiske rødmalede pakhus. Såfremt fremtidige gader kommer til at ligge på skrå langs de gamle læssespor som tidligere foreslået, vil frugtauktionen komme til at ligge dér, hvor alle gader peger hen. Man kunne på den baggrund forestille sig skabelsen af en mindre plads eller et torv foran frugtauktionen, og det ville lægge op til, at frugtauktionen fik en anvendelse, der rettede sig direkte mod de mennesker, der vil komme til at færdes og leve i det kommende kvarter på baneterrænet. Måske kunne frugtauktionens pakhuse rumme en butik, en café eller måske udstillingslokaler eller koncert- og teaterlokaler.

Tømrerværkstedet: Tømrerværksteder, der er opført i 1922, ligger ved siden af frugtauktionens pakhus og er sammenbygget med det. Detaljerede oplysninger om brugen af værkstedet har desværre ikke kunnet findes. Der kan dog peges på, at tømrerværkstedet ligesom frugtauktionen også er bygget efter pakhusprincipperne. Dog har det en højere og spidsere tagkonstruktion, men har til gengæld de samme vandretliggende brædder som frugtauktionen. Tømrerværkstedets fortælleværdi styrkes af, at det var en del af arbejdsmiljøet i rækken af bygninger, der udgik fra hovedbygningens nordlige varehus, og derfor indgår det arkitektonisk set harmonisk i sammenhængen med de øvrige bygninger. Samtidig er værkstedet en af de sidste bevarede repræsentanter for den type træskure, der fandtes i massevis på baneterrænet – her kan man nævne en smedje, et skur med opholdsrum, et spiserum osv. – men som i dag alle er væk. Mellembygningen, der knytter frugtauktionen og tømrerværkstedet sammen, er bygget væsentligt senere og anses som et stilbrud, der ikke falder harmonisk ind i helheden. Det anbefales i fremtiden at fjerne mellembygningen og derved igen gøre frugtauktionen og tømrerværkstedet fritliggende.

Toldvarehuset

En revurdering af bevaringsværdien: Toldvarehuset fra 1920 korresponderer arkitektonisk med hovedbygningens varehuse, men er dog i det ydre væsentligt bedre bevaret. Det kan derfor overraske, at bevaringsværdien i Århus Kommuneatlas for toldvarehuset sættes lavere end værdien for hovedbygningens varehuse. Hvad angår originaliteten, må toldvarehuset betragtes som et unikum, idet sådanne porte og vinduesåbninger, der er forsvundet på facaderne på hovedbygningens varehuse, står velbevarede på toldvarehuset. De vil måske kunne give inspiration til genetableringen af

de forsvundne facader på hovedbygningens varehuse. Som en del af toldvarehuset findes også en skrå perron, der dog ikke er en egentlig vigekam i stil med dem, der fandtes i hovedbygningen, men dog giver mindelser om dem. Perronen anbefales bevaret sammen med et spor langs hele husrækken, hvilket vil give tydelige historiske spor af fortidens brug af stedet.

Toldvarehuset, hvis ydre er velbevaret. Stopklodsen foran huset markerer afslutningen på et af læssesporene, hvorfra der er udsigt til huset. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

En fremtid som beboerhus: Toldvarehusets indre står til gengæld ikke lige så velbevaret som det ydre. Her gennemførtes en ombygning i 1980erne, så huset i stedet kunne indrettes til kursuscenter med undervisningslokaler og senere til logistikfirmaet TSL. For toldvarehuset gælder, at det ligesom frugtauktionen ligger centralt ved pladsen, hvor fremtidige gader med et muligt forløb langs læssesporene vil pege hen, og derfor kunne man også her forestille sig toldvarehuset indrettet med aktiviteter, der er henvendt direkte til dem, der kommet til at færdes og leve i det kommende kvarter på baneterrænet. Husets 440 kvadratmeter kunne eksempelvis indrettes som beboerhus med festlokaler, foreningslokaler og lignende.

Presenningshuset

Presenningshuset som en skulpturel antikvitet: Det røde presenningshus i træ fra 1922 er det sidste hus i rækken af bygninger, der ligger i forlængelse af hovedbygningens nordlige varehus. Husets specielle facader med de mange vandrette åbninger fortæller en historie om den funktion, som huset har haft i arbejdsgangen på Godsbanegården. Åbningerne gav luft til de presenninger, der hang til tørre inde i huset, og som var sendt til Århus fra hele det centrale Jylland. Huset har altså en kulturhistorisk fortælleværdi, der gør, at det også i fremtiden bør bevares og ligesom tømrerværkstedet vil fremstå som en af de sidste bevarede repræsentanter for de mangeartede træskure, der i massevis lå på baneterrænet. Selvom anvendelsesmulighederne synes at begrænse sig til en brug som depot, opbevaring eller redskabsrum, så kan presenningshuset via sin ydre skulpturelle fremståen ligge tilbage som en af områdets "antikviteter" [91], forstået på den måde, at dets opsigtsvækkende udseende vil gøre det til en attraktion for dem, der færdes i området.

[91] Jf. forslag i kapitlet "Byens antikviteter" i Thomas Birket-Smith: *Industriens Bygninger – Bygningskulturens Dag 2007*, Kulturarvsstyrelsen 2007, s. 30.

Et af de skrå læssespor peger i en lige linje mod presenningshuset. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Oplevelsen af Godsbanegården og området efter omdannelsen

Et tankeeksperiment år 2020: Hvordan vil det samlede resultat efter omdannelse blive, hvis der lægges vægt på dette kapitels anbefalinger som vist ovenfor? Svaret kan man få gennem et lille tankeeksperiment, hvor man forestiller sig, at man engang i fremtiden går en tur gennem området.

Et gadebillede med historisk inventar: Året er 2020. Det kulturelle produktionscenter for scenekunst, billedkunst og litteratur i Godsbanegårdens hovedbygning blev åbnet i 2012 og har fungeret lige siden.

Gennem årene har kommunen opkøbt den øvrige del af baneterrænet, hvis sidste dele netop nu er blevet bebygget med blandede formål af boliger, butikker og kontorerhverv. Den forholdsvis tætte bebyggelse i områdets nordvestlige del har skabt et nært og bymæssigt præg langs de gader, der følger de gamle læssespors skrå forløb i en lige linje i retning mod Godsbanegårdens hovedbygning. Gaderne er belagte med chaussésten, ligesom læssevejene var det i 1923. Får man som beboer i en af gaderne lyst til af gå en tur ned til hovedbygningen, kan man følge to sorte striber i vejbelægningen. De er skabt af sorte fliser, der bryder med gadens chausséstensbelægning. Først overraskes man over dette brud, men så går det op for én, at striberne markerer der forløb, som de gamle læssespor engang havde. Noget andet, man også bemærker, er de specielle gadelygter, der om aftenen lyser gaderne op. Nogle lygter er genbrug og hentet direkte fra baneterrænet, hvor de før hang i kabler over sporene. I andre gader hænger der moderne nydesignede lygter, hvis stil dog er stærkt inspireret af de originale historiske banelygter. Også gadeskiltene er specielle. De er udformet som gamle stationsskilte med rød skrift på en hvid baggrund i stil med sådanne skilte med stationsnavne, som i gamle dage kunne ses på landets banegårde, inden de blev erstattet af nutidens blå stationsskilte. Gadenavne som Pakhusvej og Tørrehusvej minder om stedets gamle bygninger, mens navne som Wencks Gade og Engqvists Gade minder om Godsbanegårdens arkitekt og

ingeniør. Selvom området er forandret til ukendelighed, så bliver dets beboere altså i det daglige mindet om fortidens anvendelse af området gennem kvarterets gadeinventar og opbygning. Det giver kvarteret en helt særlige identitet og stemning.

Måske kan lygter fra baneterrænet genbruges til gadebelysning. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2009.

Et torv ved toldvarehuset: Når man når til enden af en af de skrå gader, åbner der sig et mindre torv for én. Foran frugtauktionen og toldvarehuset har man friholdt et større område for bebyggelse og i stedet skabt et opholdsareal uden biler. Her er aktiviteterne i frugtauktionens pakhus, i tømrerværkstedet og i toldvarehuset med til at skabe liv på torvet, hvor man også finder en udførlig planche med oplysninger om Godsbanegårdens historie. I frugtauktionen, hvor man før i tiden kunne høre auktionshammeren, når der handledes med frugt og grønt, handles der nu med dagligvarer i den butik, der er etableret i pakhuset. I tømrerværkstedet ved siden af er der blevet plads til et privat galleri, der har en tæt tilknytning til produktionscentret i hovedbygningen. Toldvarehuset rummer et beboerhus, hvis lokaler kan benyttes til fester, men også af foreninger og klubber, der er målrettet beboerne i området.

Baneterrænet som en udsigtskile: Mellem frugtauktionen og tømrerværkstedet er sammenbygningen blevet nedrevet, hvilket har skabt et frit udsyn mellem bygningerne ud til det gamle skinneareal. På skinnearealet har man ladet et enkelt spor blive liggende, og på det står der som et rumskabende element en række gamle godsvogne,[92] der lukker den i nogles øjne lidt for voldsomme åbning mellem frugtauktionen og tømrerværkstedet. Ude ved godsvognene er det ryddede skinneareal lavet til en stor græsplæne, der indbyder til ophold. De bevarede skinner fortsætter gennem arealet fra øst mod vest et langt stykke ud, og de fungerer som en sigtelinje for udsynet. I det fjerne ses vandtårnet ved Ringgadebroen, nedenfor dette ses remisen, og tættest på Godsbanegården ses de tidligere godsspor, der nu bruges som holdeplads for Intercitytogene. Her fornemmer man virkelig områdets langstrakte form. Til den anden side ind mod hovedbygningen kan man mellem de to varehuse se den solgård, der er anlagt, hvor det uharmoniske midtervarerhus fra 1980erne engang lå. I solgården, der er indrettet som en stor terrasse, markerer mørke fliser, hvordan sporene engang lå på skrå efter vigekamsprincippet. Fra solgården giver moderne vinduer og døre, hvis design minder en om de gamle porte, adgang til de tidligere varehuse, hvor en stor del af produktionscentrets aktiviteter foregår.

[92] Ligesom på Islands Brygge, beskrevet i Thomas Birket-Smith: *Industriens Bygninger – Bygningskulturens Dag 2007*, Kulturarvsstyrelsen 2007, s. 36-37.

Varehusene: Træder man indenfor i varehusene, vil man se, hvordan man her har valgt to forskellige løsninger på deres indretning. I det ene varehus har man valgt en opdeling af rummet gennem opsætningen af transparente vægge, mens det andet varehus fremstår i sin fulde størrelse med opdeling via flytbare afskærmninger, der kan flyttes hvorhen i rummet, det er mest fordelagtigt. Det eneste, der kan stå i vejen for placeringen af afskærmningerne er den solide vægt, der står tilbage midt i rummet som et minde om dengang, da varehuset blev brugt til stykgods. Et andet minde fra den tid er de mange skilte i loftet med stationsnavne på. De blev fundet i et kælderrum og atter hængt op på deres oprindelige pladser. Det opdelte varehus med transparente vægge er indrettet med værksteder, hvis åbenhed giver de arbejdende mulighed for at lade sig inspirere af hinanden, mens varehuset uden opdeling bruges som teater- og koncertsal og til større udstillinger.

Vægtene i varehusene fortæller en historie om det arbejde, der er foregået i varehusene. Her ses vægten i det nordlige varehus. Foto Kristian Buhl Thomsen, 2008.

Kontorbygningen: Indgangen fra solgården er ikke den officielle hovedindgang. Hovedindgangen finder man i stedet i Skovgaardsgade, hvor der er direkte adgang til kontorbygningens vestibuler. I vestibulerne imponeres man over deres velbevarede udstråling og udsmykninger, og man lægger mærke til de gamle telefonbokse, der dog ikke længere er i brug. Lidt nede ad gangen finder man receptionen, der er indrettet med den oprindelige sort-røde DSB-skranke. Har man brug for at hænge overtøjet eller sætte tasken, kan man benytte et af de farverige garderobeskabe, der stammer fra de tidligere omklædningsrum på 1. sal De er i 2020 placeret sammen med receptionen. På 1. sal finder man de to store foredragssale i de gamle ekspeditionslokaler fra 1920erne. Her kan mindre forsamlinger høre foredrag i området inden for de tre piller, der deler hver af salene i to, mens området uden for pillerne kan inddrages, hvis foredragene tiltrækker større forsamlinger. Holdes der en pause i foredragene, kan man gå ned i stueetagen og få en forfriskning i caféen. I lokalet ser man den gamle trykkemaskine og den gamle telefon, der tidligere stod på 1. sal. De står tilbage, som om de er blevet glemt i en fjern fortid og er derfor nu i caféområdet med til at give en bevidsthed om, at bygningens formål engang var et andet. Er det sommer, er der fra caféen adgang til solgården udenfor, hvor der også serveres forfriskninger.