

Centralværkstederne i Aarhus

Engang byens største arbejdsplads

AF JØRGEN HEGNER CHRISTIANSEN

110

Denne artikel er en beskrivelse af jernbaneværkstederne i Aarhus og deres udvikling fra 1862 og frem til 1996, hvor en mindre del af bygningerne blev fredet og istandsat til nye funktioner. Endvidere er det målet at skitsere problematikken omkring bevaring af store, bevaringsværdige industrianlæg i bymæssig bebyggelse og deres fremtidige anvendelse.

Med indvielsen af jernbanestrækningen Aarhus-Langå-Randers i 1862 fik Jylland sin første jernbane, når man fraser jernbanen Kiel-Altona, der åbnede 1844 i det daværende Slesvig-Holsten, som Danmark mistede 1864. Anlæggelsen var et led i den storstilede "Lov om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget" fra 1861, der

blandt andet også omfattede strækningen Langå-Viborg-Skive-Struer-Holstebro og en bane over Fyn: Nyborg-Odense-Middelfart.¹⁾ Anlægget blev udført af det engelske entreprenørselskab Peto, Brassey & Betts, der også havde anlagt Danmarks første jernbane fra København til Roskilde.²⁾

DE FØRSTE VÆRKSTEDER

I forbindelse med anlæggelsen blev der etableret et værksted for det rullende materiel, som lå på et areal mellem banegården og gaden Spanien, omfattende et trefløjet anlæg med kontor, grov-



Fig. 1. Den ældste del af Centralværkstederne er lokomotivværkstedet fra 1862, senere ombygget til reparation af rangerlokomotiver og tendere, senest til boogieværksted, kaldet "Spanien". Foto: CUBO Arkitekter.

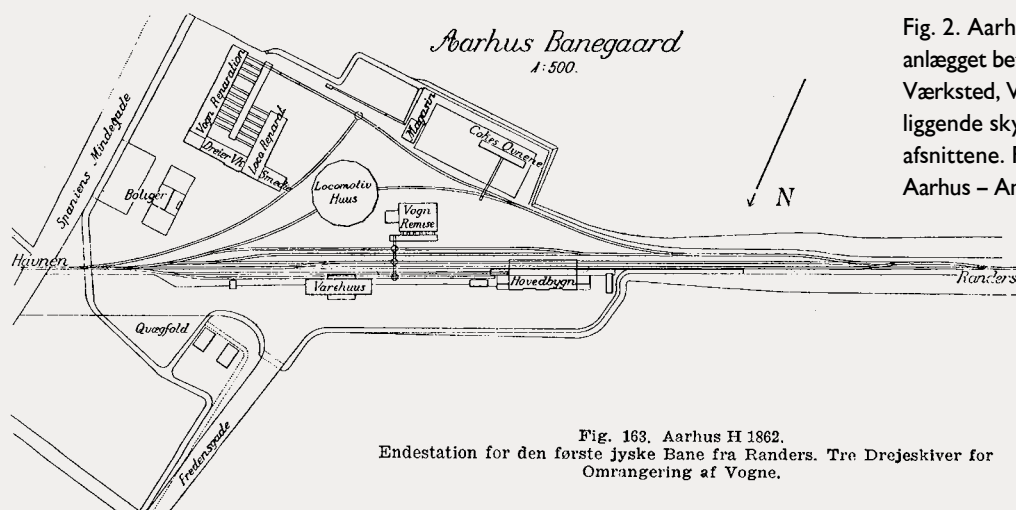


Fig. 2. Aarhus Banegaard 1862. Bemærk anlægget betegnet "Loco Reparation, Dreier Værksted, Vogn Reparation" og den mellem-liggende skydebro til rangering mellem afsnittene. Fra Ib Gejl (red.): De skabte Aarhus – Anden Samling. Aarhus 1992, p. 92.

Fig. 163. Aarhus H 1862. Endestation for den første jyske Bane fra Randers. Tre Drejeskiver for Omrangering af Vogne.

smedje, lokomotivrepurationsværksted med seks spor, drejerværksted, snedkerværksted, vognrepurationsværksted med seks spor samt malerværksted med to spor, hvor en hånddreven skydebro skabte forbindelse mellem sporene. Det tekniske udstyr omfattede en dampmaskine (til hjuldrejearbejde), en løbekran i lokomotivværkstedet og nogle få maskiner i drejerværkstedet. Derudover blev der opført en tjenestebolig i to etager med haveanlæg til maskinmesteren og værkføreren.³⁾ (Fig. 1)

DET RULLENDE MATERIEL

Til den nyanlagte bane blev der indkøbt 4 lokomotiver fra England samt 11 personvogne, 1 postvogn, 3 bagagevogne med skruebremse, 6 lukkede godsvogne uden bremse og 6 lukkede godsvogne med skruebremse samt 45 åbne godsvogne. Alle vognene, også til

de øvrige strækninger, blev leveret fra en fabrik i Randers, "Hvide Mølle", som Peto, Brassey & Betts havde anlagt til formålet.

I den første tid bestod værkstedets væsentligste arbejde i at samle de fire lokomotiver, der blev leveret adskilte pr. skib fra England, udført af indkaldte engelske montører. Da et femte lokomotiv ankom i 1863, klarede det danske personale det selv, under maskinmesterens ledelse.⁴⁾ Efterhånden oparbejdede værkstedet en sådan rutine, at de kunne samle nyindkøbte lokomotiver på tre dage, ganske vist i døgndrift.⁵⁾

Interessant er det, at man til hele det nye banenet regnede med at skulle anskaffe 46 lokomotiver, men kun 39 tendere, fordi man forudså, at et betydeligt antal lokomotiver hele tiden ville være på værksted, og så var der jo kun brug for færre tendere.⁶⁾ Det siger noget om, hvor vedligeholdelseskævende datidens lokomotiver var.

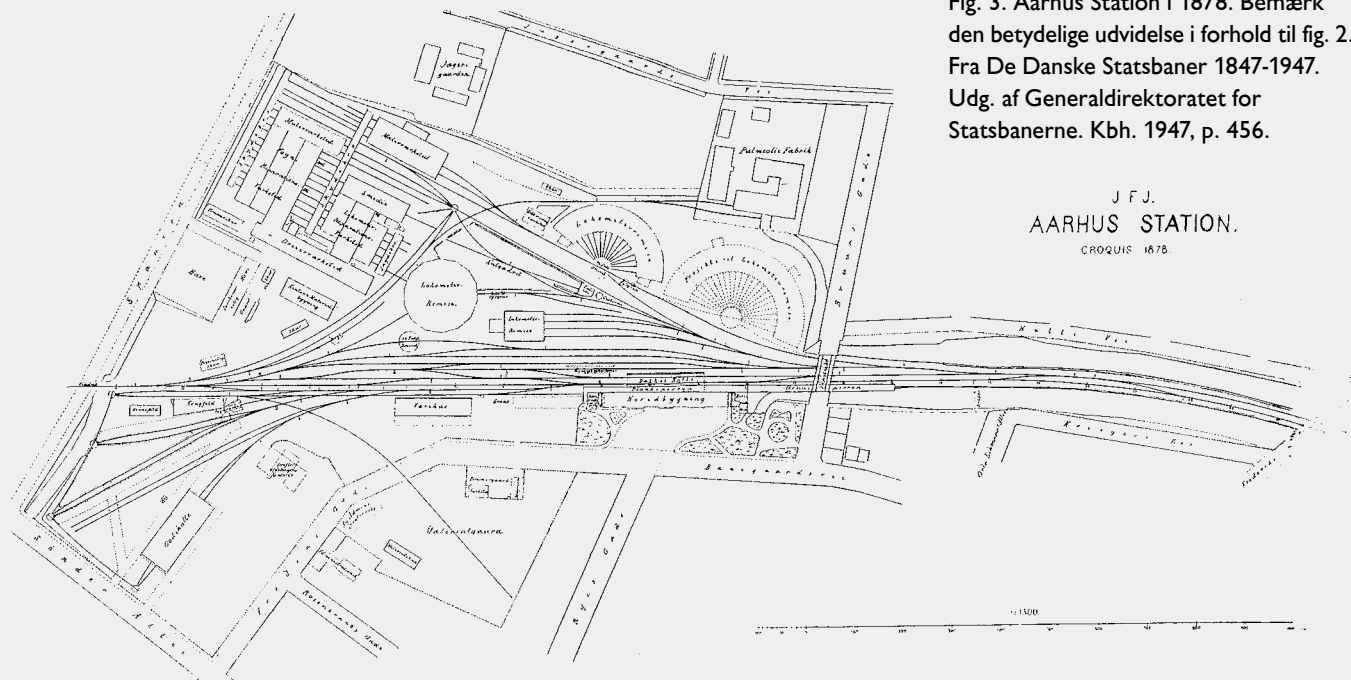


Fig. 3. Aarhus Station i 1878. Bemærk den betydelige udvidelse i forhold til fig. 2. Fra De Danske Statsbaner 1847-1947. Udg. af Generaldirektoratet for Statsbanerne. Kbh. 1947, p. 456.

J.F.J.
AARHUS STATION.
CROQUIS 1878.



Fig. 4. Luftfoto af Centralværkstederne i 1933. Skorstenen i midten markerer det fredede område med smedjen og boogierengøringsværkstedet, drejerværkstedet og boogieværkstedet. Nederst til venstre ses administrationsbygningen fra 1910 og lokomotivværkstedet fra 1911. Fra De Danske Statsbaner 1847-1947. Udg. af Generaldirektoratet for Statsbanerne. Kbh. 1947, p. 459.

112 UDVIKLINGEN AF DEN JYSKE LÆNGDEBANE

Krigen 1864 forsinkede den videre udbygning af jernbanenettet, men i 1868 kunne man indvie strækningen Aarhus-Skanderborg-Horsens-Vejle-Fredericia.⁷⁾ Og dermed skabt forbindelse til jernbanen Nyborg-Odense-Middelfart-Strib (om end der først kom jernbanefærge til Fredericia i 1872), der var åbnet i 1865. Fra Fredericia havde der siden 1866 været forbindelse til Lunderskov, Vamdrup og Vojens (der nu lå i Tyskland), og derfra videre til Flensborg, Slesvig og Hamborg. Med åbningen af strækningen Randers-Hobro-Aalborg i 1869 var den jyske længdebane etableret, der gik under navnet "De Jysk-Fynske Statsbaner".

Udvidelsen indebar anskaffelsen af henved 30 nye lokomotiver fra England, der alle blev samlet i Aarhus, samt et betydeligt antal

person- og godsvogne. Det skabte også et behov for udvidelser af værkstederne, i første omgang et nyt vognreparationsværksted vest for det oprindelige anlæg, suppleret med nye malerværksteder nord herfor. (Fig. 2) Derved voksede mandsskabstyrken også. Da Staten overtog banerne i 1867, var der omkring 100 mand på værkstedet, og i 1880, hvor De Danske Statsbaner (DSB) blev etableret, var tallet vokset til næsten det tredobbelte.⁸⁾

CENTRALVÆRKSTEDET

De nye organisationsstruktur gav anledning til at Aarhus-værkstedet skiftede navn til Centralværkstedet, idet det nu blev hovedværksted for det jysk-fynske distrikt, mens det tilsvarende værksted i København skulle forestå vedligeholdelse og reparationer indenfor det sjællandske distrikt. Udbygningen af værkstederne fortsatte op igennem 1880'erne indtil hele området mellem banen og den nuværende Jægergårdsgade var udnyttet. Det blev derfor nødvendigt at indkøbe Jægergården i 1884, der lå på hjørnet af Spanien og Jægergårdsvejen, oprindeligt opført i 1724 som skovriderbolig for Marselisborg Gods, og siden 1856 ejet af politiker M.P. Bruun. Efter Frederiksbjergs indlemmelse i Aarhus i 1874 påbegyndte han udstyknings af gårdens jorder til det nye bykvarter.⁹⁾

Udvidelserne medførte også en øget arbejdsstyrke, der omkring århundredeskiftet nåede op på omkring 750 mand. Indtil slutningen af 1920'erne blev der stadig anlagt nye statsbanelinjer, således at den samlede længde nåede op på næsten 2700 km, men herefter gik udbygningen i stå. Omkring 1920 påbegyndte DSB udskiftningen af damplokomotiverne med dieselelektriske lokomotiver, leveret af Frichs Fabrikker i Åbyhøj, og det krævede opbygning af andre vedligeholdelses- og reparationsværksteder, foruden de eksisterende.¹⁰⁾

ADMINISTRATIONSBYGNINGEN

I områdets nordøstlige ende ved Jægergårdsgade opførte statsbanernes tegnestue, ledet af Heinrich Wenck, en ny administrationsbygning i 1910. Ledende medarbejder var Povl Baumann, der fik meget frie hænder til opgaven. Et på det tidspunkt helt usædvan-



Fig. 5. Administrationsbygningen, Jægergårdsgade 97, opført 1910 af DSBs overarkitekt Heinrich Wenck, med Povl Baumann som sagsarkitekt. Foto: Jørgen Hegner Christiansen (JHC) 2023.



Fig. 6. Det nye lokomotivværksted fra 1911, der afløste det tidligere fra 1883. Fra Ib Gejl (red.): De skabte Aarhus – Anden Samling. Aarhus 1992, p. 95.

ligt eksempel på en meget disciplineret kontorbygning med sin stramme fagdeling, skiftende røde og gule skifter og få, men pynkelige detaljer.¹¹⁾ Bygningen rummede værksteds- og regnskabskontorer, øverst tjenesteboliger, og i kælderen indrettedes bl.a. laboratorium. Huset blev fredet i 1996 sammen med fire værkstedsbygninger i nabolaget.

I 1911 opførtes som nabo til administrationsbygningen et nyt lokomotivværksted, udstyret med elektriske løftekraner. Herefter blev det hidtidige lokomotivværksted brugt til reparationer

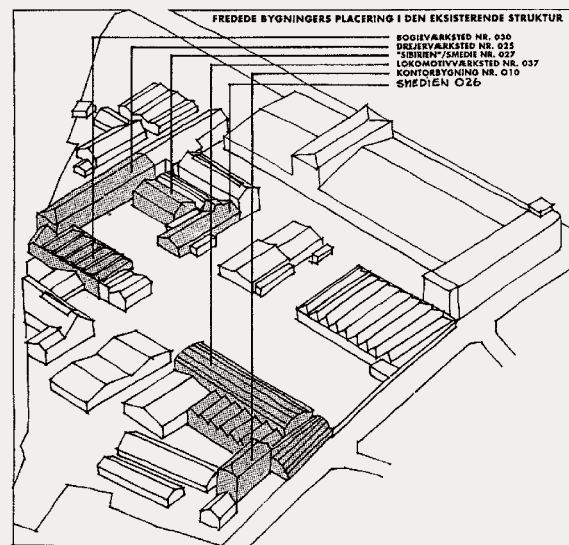


Fig. 8. Oversigtskort over de fredede bygningers placering med den daværende anvendelse. Fra CUBO's forslag til et udviklingsprojekt for de fremtidige anvendelsesmuligheder, 1997.

af tendere og rangerlokomotiver, mens en del af det ældste værksted, kaldet Sibirien, blev degraderet til kedelbankerum.¹²⁾

I løbet af 1920'erne havde antallet af ansatte rundet 1000, hvilket skal ses i sammenhæng med at DSB's vognpark næsten var for-



Fig. 7. Luftfoto af banegården og centralværkstederne fra slutningen af 1950'erne. Bemærk de omfattende nye vognværkstedshaller langs med Spanien bagest i billedet. Fra Ib Gejl (red.): De skabte Aarhus – Anden Samling. Aarhus 1992, p. 101.



Fig. 9. Det tidligere lokomotivværksted ombygget til DGI-Huset, set fra syd. Foto: (JHC) 2023.

doblet siden århundredeskiftet og omfattede omkring 750 lokomotiver og motorvogne og næsten 15.000 vogne, hovedparten godsvogne. Omkring halvdelen af vognparken hørte under Centralværkstedet i Aarhus.¹³⁾

NYE UDVIDELSER

På grund af det efterhånden helt udbyggede areal måtte nye udvidelser gå i højden. Et nyt motorværksted i jernbeton på fire etager



Fig. 10. DGI-Huset set fra Jægergårdsgade. Foto: JHC 2023.

blev således bygget 1938-39 på hjørnet af Jægergårdsgade og Spanien, indeholdende motorværksted i stuen, kleinsmedje på 1. sal, sadelmagerværksted på 2. sal, snedkerværksted på 3. sal og øverst ingeniørkontorer m.v. Herefter gik man i gang med et meget omfattende projekt til nye vognværkstedshaller langs med Spanien, til afløsning af de gamle længere inde på grunden. Kun den første del af den planlagte 150 m lange bygning blev færdig, inden krigen satte en stopper for byggeriet i 1941. Resten blev dog færdiggjort i midten af 1950'erne.¹⁴⁾

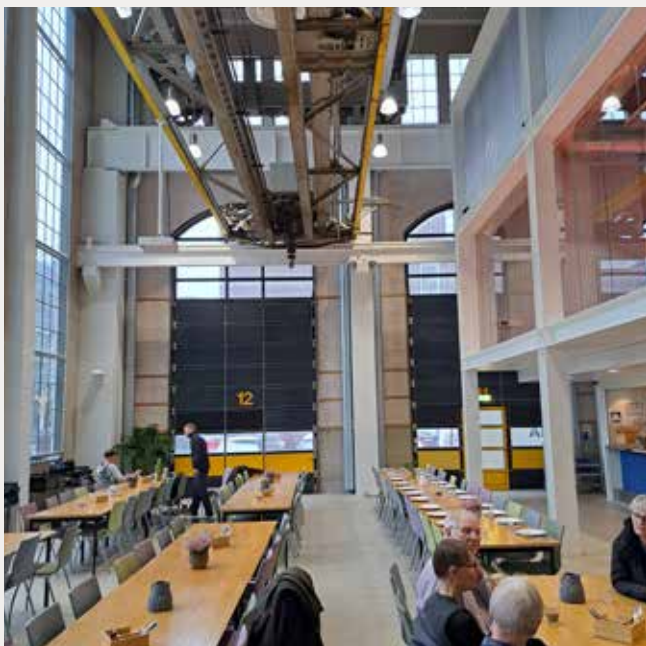


Fig. 11. Den nordlige ende af DGI-Huset med traverskran, indrettet til café. Foto: JHC 2023.



Fig. 12. Hal A i DGI-Huset med portsiden mod nordøst. Foto: JHC 2023.



Fig. 13. Hal B i DGI-Huset med vinduessiden mod nordvest.
Foto: JHC 2023.

BYENS STØRSTE ARBEJDSPLADS

På grund af de mange ødelæggelser og skader på togmateriellet under krigen samt mangel på materialer, der medførte, at tingene skulle repareres igen og igen (navnlig de gamle damplokomotiver var meget arbejdskrævende) måtte mandskabsstyrken øges, og den nåede sit højeste i 1949 på omkring 1850, hvilket gjorde Centralværkstedet til byens største arbejdsplads.

CENTRALVÆRKSTEDET I TILBAGEGANG

Men i takt med at DSB i løbet af 1950'erne udfasede damplokomotiverne og erstattede dem med nye og mere effektive dieselelektriske lokomotiver, blev reparations- og vedligeholdelsesbehovet væsentlig mindre, og samtidig blev en del af de mindre befærdede banestrækninger, der blev udkonkurreret af den udbyggede landevejstrafik, nedlagt.

Denne udvikling betød, at beskæftigelsen på Centralværkstedet var i stadig tilbagegang op gennem 1960'erne og 1970'erne, samtidig med at DSB koncentrerede en større del af værkstedsarbejdet på Centralværkstedet i København. I begyndelsen af 1980'erne var antallet af medarbejdere ned på omkring 7-800, og da diskussionen om en total nedlæggelse begyndte i 1989 var antallet reduceret til omkring 450.

NEDRIVNING ELLER BEVARING?

I juni 1991 søgte DSB Aarhus Byråd om tilladelse til at rive hele Centralværkstedet ned, efterhånden som bygningerne blev tomme, i første omgang med planer om at etablere en midlertidig langtidsparkering på området. Men til DSB's store overraskelse sagde byrådet nej, og efterfølgende erklærede Det Særlige Bygningssyn stort set alle bygningerne for bevaringsværdige. Begrundelsen var at "Hver for sig og i forening illustrerer de ændringerne i udformningen af etage-



Fig. 14. Gården mellem DGI-Husets Hal B og Administrationsbygningen, med rampen fra Bruuns Galleri. Foto: JHC 2023.

flade- og halbygninger til industriel brug fra 1862 og frem. Og flere af bygningerne er tillige af væsentlig arkitektonisk værdi".¹⁵⁾

Uddybende fandt Bygningssynet i november 1991, at

- Administrationsbygningen fra 1910, tegnet af Povl Baumann
- Vognrevisionsværkstedet, opført i 1911 som lokomotivværksted og udvidet 1932
- Boogieværkstedet, opført 1883 som lokomotivværksted
- Smedjen og boogierengøringsværkstedet, opført 1862 som lokomotivværksted, og udvidet og ombygget 1870-80 og 1930-32
- Drejerværkstedet fra 1862, udvidet 1882 og 1911

skulle indstilles til fredning, fordi de havde de særlige kulturhistoriske værdier, der kan begrunde en fredning af bygninger, der endnu ikke var 100 år gamle, og fordi de tilmed besad væsentlige arkitektoniske kvaliteter.

"Centralværkstederne omfatter de ældste bevarede jernbaneværksteder i Danmark, idet værkstederne ved Københavns første og anden hovedbanegård er nedrevet.

De ældste bygninger er opført 1862 samtidig med anlæggelsen af det første led i den jysk-fynske stambaner, jernbanen fra Århus til Randers. Anlægget er senere udvidet og ombygget, således at Centralværkstederne i dag rummer bygninger, der illustrerer værkstedsbygningernes forskellige udformning fra 1860'erne og frem.

Fra det enkle grundmurede etagehus, drejerværkstedet (bygning nr. 18), og hallebygningen (bygning nr. 16), der rummer det første lokomotivværksted, begge fra 1862, videre til det såkaldte "Sibirien" (bygning nr. 16).

"Sibirien" er en grundmuret hallebygning, opført mellem 1870 og 1880, i hvis indre ses to rækker murede bueslag, der har båret en løbekran til løftning af lokomotiver. Herved adskiller "Sibirien" sig fra andre samtidige hallebygninger.



Fig. 16. Indgangen fra gården til Boogieværkstedet, nu indrettet til showroom for bolia.com. Foto: JHC 2023.

Næste trin ses i boggieværkstedet (bygning nr. bygning nr. 13), en grundmuret fladebygning med shedtag fra 1883, der er blandt de ældste bevarede fladebygninger i Danmark. I denne bygning, der ligeledes oprindelig var lokomotivværksted, findes ingen løbekran, istedet løftedes lokomotiverne ved hjælp af mekaniske løftebukke.

Tilsammen danner disse bygninger et trefløjet anlæg omkring en skydebro, en for jernbaneværksteder karakteristisk anlægsform. Endelig er vognrevisionsværkstedet fra 1911 og 1932 (bygning nr. 2) et karakteristisk eksempel på den type hallebygning støbt i jernbeton, der udvikledes i tiden efter første verdenskrig.

Administrationsbygningen (bygning nr. 1), opført 1910 med Povl Baumann som arkitekt, er klart proportioneret og i modsætning til den øvrige bebyggelse i området fritliggende. Herved vises det, at huset er af en særlige karakter. Huset er placeret på områdets højeste punkt, hvorfra der er udsigt ud over hele centralværkstedet. Herfra styres virksomheden."

Det var således en stærkt begrænset del af det samlede værkstedsareal, der blev foreslået fredet, men nok et realistisk bud på hvad man mente at kunne komme igennem med ud fra en saglig vurdering af bevaringsværdi og genbrugsmuligheder.



Fig. 17. Boogieværkstedet, det oprindelige lokomotivværksted fra 1862, nu indrettet til showroom for boliga.com. Bemærk traverskranen, der hviler på sin egen underkonstruktion af murede buer. Foto: JHC 2023.

FORHANDLINGER

Dette udspil var et forsøg på at få DSB til at anvende de eksisterende bygninger som en ressource, men blev nok mere opfattet som en kæp i hjulet for de storstilede udviklingsplaner, DSB ellers havde udtænkt for området, bl.a. i form af et idéforslag fra maj 1989: *Århus Inter-City*, en helt ny bydel i tilknytning til banegården, i samarbejde med Henning Larsens Tegnestue A/S, der forudsatte en total rydning af grunden. Men også et forslag fra Magistratens 2. Afd. fra juni 1990, "*Centralværkstedetsområdet – idéoplæg vedrørende Banegraven, Centralværkstedet og Rutebilstationen*", der arbejdede med bevaring af kontorbygningen, vognrevisionsværkstedet fra 1911, vognværkstedshallerne langs med Spanien og drejerværkstedetsbygningen i sin fulde længde mod nord. Resten skulle ryddes til fordel for erhvervs- og boligbyggeri samt et parkanlæg.

Efter en række forhandlinger bl.a. med kommunen og DSB og efter udarbejdelse af forslag til genanvendelsesmuligheder blev fredningen endeligt besluttet i 1996.

DGI-HUSET OG MOGENS DE LINDE

Herefter fremkom flere udviklingsprojekter for de fredede ejendomme, mens resten af det store område stille og roligt blev revet ned og sat til salg, så de forhindringer – ud fra et developer synspunkt – var fjernet.

I 1996 udarbejdede Tegnestuen CUBO på opdrag af bygningsmyndigheden en rapport: "*Centralværkstederne – et eksempelstudie af fredede industribygningers potentiale for nye anvendelsesmuligheder*" som indeholdt et forslag til et udviklingsprojekt for de fremtidige anvendelsesmuligheder.

Konkret var der skitseforslag til indretning af boliger eller in-

stitutioner i drejerværkstedet, det samme i smedjen suppleret med et forslag til en multianvendelig sal med café. "Sibirien" eller boogierengøringsværkstedet havde flere muligheder, f.eks. kontorarealer eller kulturelle institutioner, men også som et fælleshus. Boogieværkstedet skulle bevares som ét stort sammenhængende rum, enten som sal med scenerum, eller institution, kontorarealer eller butikker med indbyggede rum (huse i huset). Vognrevisionsværkstedet fra 1911 havde også mange muligheder: Boliger (dog problematiske), åbne kontorarealer (med indskudte dæk), butikker, café, restaurant og biograf, eller sågar en højskole!

Rapporten førte til at DGI erhvervede vognrevisionsværkstedet i 2000 med henblik på at indrette det til Idrætscentret DGI-Huset i Aarhus. Projektet blev udarbejdet af Centraltegnestuen, som var en fælles tegnestue bestående af 3 X N Architects og Schmidt Hammer Lassen Architects, med NCC som totalentreprenør. Centret stod færdig i 2003.

Smedjen og boogierengøringsværkstedet, drejerværkstedet og boogieværkstedet blev erhvervet af Byggeselskabet Mogens de Linde i 2001, der engagerede CUBO Arkitekter til at istandsætte og ombygge dette samlede anlæg af de ældste dele af Centralværkstedet til conferencecenter, restaurant, kontorlokaler og showroom for bolia.com. Ombygningen modtog i 2007 Aarhus Kommunes renoveringspris med følgende begrundelse:

"Bygningerne er renoveret med de bedste håndværksmæssige traditioner og materialer i en gennemført kvalitet såvel på facade som i de smukke højloftede rum. Renoveringen er udført med en bevidst balance mellem udskiftning, istandsættelse og tilføjelse af nye elementer. Detaljer og materialevalg fremhæver på bedste vis de meget karakterfulde bygninger og rum som en smuk kombination af rustikke og forfinede materialer".¹⁶⁾



Fig. 18. Detalje af overgangen mellem Drejerværkstedets tidligere østgavl og den nye påbyggede gavl. Foto: JHC 2023.

118

Først i 2009 lukkede de sidste dele af Centralværkstedet efter 147 år som en økonomisk vigtig og dynamisk virksomhed for byen, og DSB satte de sidste arealer på 16.000 m² til salg.

Administrationsbygningen blev solgt til ejendomsselskabet Ark-medie, der lejer lokalerne ud til DGI Fonden, Aarhus Kommune og Search Partners.

STATUS

Når man besøger området idag er det umuligt at forstille sig, hvordan dette kæmpeområde tog sig ud for bare 25 år siden. Nye, store og meget dominerende bygninger har fuldstændig forrykket skalaen i området, og de fredede ejendomme skutter sig lidt i det fremmede selskab.

Dog må man sige at det rå, industrielle udtryk stadig skinner igennem, selvom mange af de oprindelige funktioner ikke længere er synlige. De store porte, bevarede traverskraner og sporadisk optrædende jernbaneskiner gør sit til at man stadig, med lidt god vilje, kan opleve en lille flig af hvad der engang var byens største industrianlæg.

Noter

- 1) Poul Thestrup: *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind 1 - Til 1914.* Odense 1997, p. 122.
- 2) Ibid., p. 134.
- 3) Ib Gejl (red.): *De skabte Aarhus - Anden samling.* Udg. af Århus Byhistoriske Udvalg Erhvervsarkivet 1992, p. 92.
- 4) Ibid.
- 5) Note 1, p. 238.
- 6) Ibid, p. 123.
- 7) Ibid., p. 237.
- 8) Note 3, p. 94.
- 9) Ibid., p. 95.
- 10) Ibid., p. 97.
- 11) Hans Erling Langkilde: *Arkitekten Poul Baumann.* Kbh. 1991, p. 41 og 43.
- 12) Note 3, p. 97.
- 13) Ibid., p. 100.
- 14) Ibid., p. 99 og 101.
- 15) Jyllands-Posten 04.10.1991.
- 16) <https://www.delinde.dk/nyheder/prisbelonnet-centralvaerksted>
- 17) <https://stadsarkiv.aarhus.dk/om-aarhus-stadsarkiv/nyheder/2019/ugens-aarhushistorie-centralvaerkstedet#:~:text=Da%20DSB%2C%20De%20Danske%20Statsbaner,over%201.850%20ansatte%20p%C3%A5%20v%C3%A6rkstedet.>



Fig. 19. Drejerværkstedets nye østgavl. Den tidligere gavl var en senere påbygning og blev revet ned inden fredningen. Foto: JHC 2023.



Fig. 20. Boogierengøringsværkstedet, opført som lokomotivværksted i 1883 som udvidelse af det overfor liggende 'Spanien'. Taget er en af de ældste bevarede shedtagskonstruktioner i Danmark. Foto: JHC 2023.



Fig. 21. Indgangen til konferencecentret Centralværkstedet fra gården. Foto: JHC 2023.



Fig. 22. Det tidligere Boogierengøringsværksted indrettet til konferencecenter. Bemærk shedtaget. Foto: JHC 2023.



Fig. 24. En af de oprindelige smedeesser, renoveret af CUBO Arkitekter. Foto: JHC 2023.



Fig. 25. Rester af gamle tovspele på Drejerværkstedets gårdfacade. Foto: JHC 2023.