

F R E D N I N G S V Æ R D I E R

ØSTERLARS STATION

BORNHOLMS REGIONSKOMMUNE



Besigtigelsesdato:
 Besigtiget af:
 Journalnummer:

21.05.2014
 Sidse Martens Gudmand-Høyer
 2013-7.82.07/400-0001

Kommune:
 Adresse:
 Betegnelse:
 Fredningsår:
 Omfang:

Bornholms Regionskommune
 Nybrovej 33, 3760 Gudhjem
 Østerlars Station
 1984
*Den tidl. stationsbygning med
 varehus (1915-16 af Aage Rafn og
 Kay Fisker).*

— BYGNINGSBESKRIVELSE

Østerlars stationsbygning ligger i udkanten af Østerlars mod øst. Stationsbygningen og det tidligere varehus er placeret i forlængelse af hinanden med gavlene i øst og vest og med facaderne tilbagetrukket fra Nybrovej. Længere tilbage på den store grund er to nyere bygninger, der ikke er omfattet af fredningen.

Stationsbygningen består af to sammenbyggede, enetages længehuse med forskellig husdybde og højde, hvoraf det østre er dybest. Forskellen i husdybden resulterer i et lille gårdrum mod sydvest med brølægning og pumpebrønd. Gården afskærmes af en mur afsluttet med røde vingetegl. Bygningerne er rødkalkede, grundmurede med påmalede sorte sokler og hvidtede hovedgesimser af formsten under et samlende halvvalmet tag af røde vingetegl. I hver rygning er en høj, muret og hvidkalket skorsten, hvoraf den ene er asymmetrisk placeret. Der er to nyere ovenlysvinduer. En fremskudt muret karnap i to etager med smigede hjørner og teglhængt tag skyder sig ud fra den nordre langside. Hoveddøren sidder tilbagetrukket i en rundbuet åbning i det østre fag, indrammet af overkalkede kvaderlisener. Buen har en fremhævet slutsten af sandsten med indgraveret symbol. Døren er den oprindelige med bosserede fyldinger, nyt greb og med et halvcirkulært granittrin foran. Fra gårdrummet og den vestre gavl er der adgang via i alt tre nyere døre. I den østre gavl er en tilmuret døråbning, hvis rundbuet indfatning og granittrin er bevaret og i nordsiden er ligeledes en rundbuet døråbning blændet med en plade og med et granittrin foran. Dørene er hvide eller grønblå. Vinduerne er dels torammede og tredelte vinduer med kobbersålbænke dels enrammede vinduer, der varierer i format. Vinduerne er hvidmalede og mestendels ældre, men der er også nyere, men traditionelt udførte vinduer. Der er bevaret nogle vandnæser i kobber.



Stationsbygningen set fra sydvest.

I hovedbygningen er et vinkelformet forrum, et værelse mod vejen samt et stort vinkelformet rum, der spænder på tværs af bygningen og inkluderer karnappen. Endvidere der i overgangen til den

smallere længehus en forstue med udgang til gården, den originale hovedtrappe samt nedgang til et lille kælderrum. Det smallere længehus er indrettet med køkken, depot og toilet. I tagetagen er opgang til en repos og herfra adgang til et stort rum. Det indre kendetegnes af en traditionel materialeholdning med brædde- og teglgulve, pudsede vægge og lofter. Der ses få gulve belagt med linoleum. Der er bevaret ældre fyldingsdøre, nogle er rundbuede og nogle står med de oprindelige greb og gerichter. Endvidere ses et skab aflukket med plader fra bilæggerovne, en billetluge, skunkpaneler.

Varehuset er et symmetrisk, enetages, grundmuret længehus med et kvartvalmet, rødt, teglhængt tag. Murene er rødkalkede over en sortpudset sokkel og afsluttes af en hvidtet hovedgesims. I hver langside er en centralt placeret og tilbagetrasket dør hævet over terrænet, der markeres med et indhak i tagfladen. Den søndre er en ældre, tofløjet, sort revledør, foran døren er en afsats i beton. På den nordre side er terrænet ført op til døren i en blød bakke. Døren er her en nyere, men traditionelt udført, tofløjet revledør. I hver gavl sidder et todelt, hvidmalet vinduer.



Varehuset.

Varehusets indre udgøres af et stort rum, der er åbent til kip. Gulvet er støbt, væggene og loftsfladerne er pudsede og malede. Der er synlige konstruktioner af træ. Revleporten mod vejen er blændet indefra.

— BYGNINGSHISTORIE

Der eksisterede tidligere tre jernbanelinjer på Bornholm. Den første forbandt Rønne og Nexø fra 1900 og i 1901 åbnede en lille sidebane mellem Aakirkeby og Almindingen. I 1916 påbegyndtes jernbanedriften af Gudhjembanen, som var den korteste af de tre bornholmske jernbanelinjer – 18,2 kilometer fra Almindingen til Gudhjem – som blev drevet af et selvstændigt jernbaneselskab.

Østerlars Station blev opført i 1915-16, som én af fire nye stationer langs Gudhjembanen. Ud over Østerlars Station, der var endestation, blev der opført stationer i Østermarie, Gudhjem og Åløse. Desuden blev der opført trinbrætter på Christianshøj og i Stavebøl. Der blev udskrevet en arkitektkonkurrence om udformningen af banens bygninger, som indbragte 47 forslag. Ingen af forslagene blev fundet fyldestgørende, så man valgte at uddele en anerkendelsespræmie i form af ½ førstepræmie til arkitekterne Aage Rafn og Kay Fisker, København og ½ til arkitekterne T. H. Hjejle og Niels Rosenkjær, København. Efter dommernes anbefaling tog man kontakt med Fisker og Rafn og fik dem til at udarbejde et helt nyt sæt tegninger til udformningen af stationerne.

Bygningerne i Østerlars blev placeret parallelt med jernbanelinjen, der løb nord for bygningen. Bygningerne var trukket så langt tilbage fra vejen, at der blev dannet et tilkørselsområde. Imellem stationsbygningen og varehuset var en mønsterbrolagt plads. Stationsbygningen havde oprindeligt tre skorstenspiber.

Stationsbygningens plan var indrettet så personale og publikum kunne holdes adskilt. Der var to indgange til venteværelset i vestre gavl, ved siden af lå ekspeditions- og postværelse. Endvidere var der spisestue med tilstødende køkken i forbindelse med et opvaskerum med spisekammer. Mellem postværelset og spisestuen lå dagligstuen. I den lavere og smalle del af bygningen lå bryggersfunktioner og i den østre gavl var der toiletter til publikum. I tagetagen var en lang gang og tre værelser. Tagetagen havde en meget høj skunkvæg med lemme der førte ud til tegltagets underside.

Jernbanen blev lukket i 1952, hvorefter bygningerne blev solgt til andet formål. Stationsbygningen indgår i dag som en del af Friskolen Østerlars.

KILDER

Nybrovej 033, Østerlars, Den tidligere stationsbygning, matr.nr. 131, Østerlarsker. Rith og Søren Lundqvist. 1986.

Kay Fisker. Red. Steffen Fisker, Johan Fisker og Kim Dirckinck-Holmfeld. Arkitektens Forlag. 1995.

MILJØMÆSSIG VÆRDI

Den miljømæssige værdi knytter sig til bygningernes indbyrdes placering, der markerer den tidligere ankomstplads, venteplads og jernbanelinjens placering. Endvidere er bygningerne atypisk placeret med langsiderne tilbagetrukket fra Nybrovej, hvormed bygningerne udgør et karakteristisk indslag i Østerlars bymiljø.

KULTURHISTORISK VÆRDI

Den kulturhistoriske værdi for Østerlars Station knytter sig både til bygningernes oprindelige funktion og opførelse som station på Gudhjembanen samt til stationen som en af arkitekterne Kay Fisker (1893-1965) og Aage Rafns (1890-1953) tidlige, men toneangivende værker.

Kay Fisker og Aage Rafn forsøgte med stationerne langs Gudhjembanen at tilpasse bygningerne det bornholmske landskab og den bornholmske byggeskik, hvilket medførte, at alle stationerne har



Stationsbygningens brede østre del.



Stationsbygningens smallere vestre del og havemuren.



Østerlars Station med varehuset i forgrunden.

deres eget særpræg, grundet deres beliggenhed. Forlægget var de bornholmske byhuse med deres lave, præcise bygningskroppe, røde kalkede facader og tjærede sokler, således som det også ses i Østerlars Station. Stationsbyggeriet var aktuelt i begyndelsen af 1900-tallet, hvor der blev opført flere stationer, som søgte at bryde med skemaet for stationsbygningerne fra jernbanernes unge år, der var karakteriseret ved gule maskinsten og skifertage. De nye stationer blev blandt andet opført af Ulrik Plesner (1861-1933), der søgte en forenklet hovedform, der var i slægt med de omgivende småhuse og inspireret af deres byggeskik. Hvorimod Heinrich Wencks (1851-1936) stationsbygninger langs kystbanen fra omkring år 1900 repræsenterede en mere overdådig nationalromantik.

Rafn og Fiskers Østerlars Station er i harmoni med de omgivende bebyggelser ved bygningernes enkle hovedformer uden overflødig pynt og med en gedigen håndværksmæssig udførelse. Trods bygningernes afdæmpede udtryk kan den oprindelige offentlige funktion som station stadig aflæses i stationsbygningens fremhævede brede indgangsparti med slutstenen, hvori Gudhjembanens mærke er indgraveret. Bygningerne anviser med deres placering den tidligere ankomstplads, venteplassen og banelinjen, der løb parallelt med disse.

Ligeledes vidner varehusets hævede revleporte med afsats om den tidligere håndtering af gods. Den hævede afsats mod syd lå ud til den oprindelige tilkørselsplads og kunne således benyttes til aflæsning mens terrænet foran den søndre port stadig falder ned mod det tidligere banelegeme. Endvidere signalerer det overvejende lukkede volumen klart funktionsbygning.

Endvidere er det hvidtede tegn på hovedbygningens gavl af kulturhistorisk værdi. Fisker og Rafn designede et bomærke til hver station, da ingen af byerne, hvori stationsbygningerne skulle ligge, havde noget byvåben man kunne anvende. Bomærkerne var i store træk ens for Østerlars, Østermarie og Gudhjem Station, men med en lille variation, der kendetegnede hver by – i Østerlars er bomærket formentlig inspireret af Østerlars Kirkes gamle embedssegel - en Sankt Laurentius rist.

Den kulturhistoriske værdi knytter sig i det indre til varehusets fortsatte sekundære funktion som værksted samt til rummets størrelse og de funktionelt betingede overflader.

I stationsbygningens indre knytter den kulturhistoriske værdi sig til de bevarede dele af den oprindelige grundplan, der ses i venteværelset, billetlugens placering, i aftegningen af den oprindelige grundplan i loftet af undervisningslokalet, i hovedtrappen samt i det lille kælderrum. Hertil kommer de ældre overflader og bygningsdele



Læsserampen er af granit.

og -detaljer, herunder brædde- og teglgulve, hovedtrappe, fyldingsdøre, gerichter messinggreb og hængsler, skunkpaneler og vinduer med alle detaljer.

— ARKITEKTONISK VÆRDI

Den arkitektoniske værdi ved Østerlars Station knytter sig dels til bygningerne enkeltvis dels til bygningerne som en samlet helhed. Helheden opstår i kraft af bygningernes placering i forlængelse af hinanden med flugtende, nordre langsider samt materialeholdningen og de afvalmede, teglhængte tage.

Selve stationsbygningen fremtræder som et velproportioneret hele, hvor det smallere og lavere længehus underordner sig det større. De to længehuse samles af tagfladen mod nord, ligesom de markante, høje skorstenspiber markerer en samlende akse. Muren om gården forlænger det større længehus' geometri, der samlet tegner et klart defineret rektangel i grundplanen. Nordsidens karnap bryder formmæssigt med resten af bygningen og giver, sammen med de markante skorstenspiber bygningen et karakterfuldt og egenartet udtryk. Dog er den manglende skorsten på hovedhuset tydelig i sit fravær.

Den fremspringende karnap modsvarer varehusets tilbagetrukne porte. Det er netop portene, der giver det symmetriske, velproportionerede varehus dets markante udseende.

Østerlars Stations bygninger fremtræder således velkomponerede og -proportionerede med et prunkløst, men gedigent udtryk, hvis traditionelle fremtræden formmæssigt brydes af enkelte bygningsdele, hvormed Østerlars Station udgør en særegen del af Gudhjembanens stationer som et enestående arkitektonisk værk.

— BÆRENDE FREDNINGSVÆRDIER

De bærende fredningsværdier knytter sig til helheden med stationsbygning og varehus samt til bygningernes samhörighed i konstruktion og materialeholdning.

Stationsbygningens bærende fredningsværdier knytter sig i det ydre til de grundmurede, sammenbyggede længehuse i varierende dybde under et samlende halvvalmet tag af røde vingetegl med høje skorstenspiber. De bærende fredningsværdier knytter sig endvidere til den toetages karnapbygning, hovedgesimser samt øvrige murværksdetaljer, de rundbuede døråbninger, slutstenen i sandsten med indgravering, granittrappetrin samt til de ældre døre og vinduer med alle detaljer. Hertil kommer den traditionelle materialeholdning.



Bagsiden af stationsbygningen set fra vest.

De bærende fredningsværdier for stationsbygningens indre knytter sig til de genkendelige dele af den oprindelige grundplan, der ses i den tidligere ventesal, værelset mod vejen samt i loftet i det store rum, hvor de tidligere skillevægges placering kan ses i gesimserne. Ligeledes trapperummet med nedgang til kælder og den oprindelige hovedtrappe med værn samt reposen i tagetagen. Endvidere kommer placeringen af toiletter i den vestlige del. Hertil kommer de ældre overflader, bygningsdele og -detaljer, herunder brædde- og teglgulve, fyldingsdøre, gerichter, hængsler og greb, skunkpaneler og skorstene. Endelig kommer den traditionelle materialeholdning.

Varehusets bærende fredningsværdier knytter sig i det ydre til den klart definerede symmetriske bygningskrop i grundmur med halvvalmet rødt tegltag, hævede tilbagetrukne revlepartier med henholdsvis afsats og terræntilpasning foran. Hertil kommer de traditionelt udførte vinduer, hovedgesims samt den traditionelle materialeholdning.

Varehusets bærende fredningsværdier knytter sig i det indre til det store rum, der er åbent til kip, de synlige konstruktioner og de funktionelt betingede overflader.

— ANBEFALINGER

Stationsbygningens døre i vestre gavl og østre gavl samt den manglende skorstenspipe i rygningen mod øst bør retableres for at understøtte den oprindelige symmetriske komposition og derved den arkitektoniske værdi.

Ligeledes ville det højne stationsbygningens samlede udtryk, hvis Fiskers intentioner om tagflader med en markant hvidkalket forskælling blev udført.