



Fotos: Klaus Holsting

TUMULTARISK TRANSIT

Ulastelige embedsmænd, fortravlede jurister, smarte 'kreative' fra forlag, narkomaner, forstadsfruer på shopping, højtråbende gymnasiebrandter, landevejsriddere med rævehaler, barnevogne og skabede køtere. Alle mødes de på Nørreport. Hver dag. Alle årets dage. På fredag udkommer fotograf Klaus Holstings bog om en af Danmarks mest travle stationer. Digteren Søren Ulrik Thomsen har skrevet bogens indledende 'Hyldest til Nørreport', som Politiken her bringer en redigeret udgave af.

STATION ESSAY

SØREN ULRIK THOMSEN

Jeg har haft et dejligt liv, jeg indså det bare alt for sent», sagde den franske forfatterinde Colette og ramte dermed en menneskelig tilbøjelighed, som jeg kunne konstatere hos mig selv, da Københavns Rådhus annoncerede en renovering af hele området omkring Nørreport Station. For først med udsigten til tæmningen af et kvarter, hvis elektriske og tumultariske energi jeg altid har haft i blodet og bare taget for givet, gik det for alvor op for mig, hvor fantastisk et sted Nørreport er.

Hver eneste dag året rundt krydser jeg Nørreport mindst et par gange i døgnet. Når jeg skal betale min huseleje på Købmagergades Postkontor, snuse efter antikvariske bøger hos Vangsgaard, købe røgede sild hos fiskehandleren i Frederiksborggade eller til gudstjeneste i Nørregade.

Og lige så højt jeg elsker den højtidelige stilhed ved fredagsalergangen i Vor Frue Kirke, lige så herligt er det på vej til og fra at tage bad i det oprømte kaos ved Nørreport, som er den station i landet, flest passerer pr. døgn. Hvad er vel mere kedeligt end segregering: Mjølnerparken til indvandrerne, Østerport til middelklassen og Sydhavnen til overførselsindkomterne?

For mig er det et billede på modernitet og virkelig civilisation, når jeg på Nørreport ser, hvordan folk af enhver etnicitet myldrer mellem hinanden, hvordan ulastelige embedsmænd på vej til ministerierne, fortravlede jurister og smarte 'kreative' fra forlag og mediehuse færdes gnidningsfrit mellem narkomaner, forstadsfruer på shopping, højtråbende gymnasiebrandter og hjemløse landevejsriddere med rævehaler, barnevogne og skabede køtere.

Prøv engang at skridte begge sider af



Og ja, der lugter af tis, de rustne cykler ligger i bunker, konstant attakeres man af tandløse tiggere

spir og forsirede gelændere. Se, hvor moderne det ærværdige Zahles Gymnasium pludselig fører sig frem med sit flotte, nye fletværk på toppen, og se, hvordan det – ikke særlig højt! – højhus på hjørnet af Frederiksborggade (hvor den smarte ungkarl Dirch Passer havde en funky penthouselejlighed i filmen 'Pigen og millionæren' fra 1965) i al sin rørende 'gammeldags modernitet', og nu tilføjet en eventyrlig tornerosekrone af mobilsendemaster, står og blinker over til den lille, gotiske kiosk med det irrede tag på pladsen mellem Fiolstræ-

Nørre Voldgade af og se, hvor mange forskellige slags arkitekturen her er repræsenteret: romantiske gamle Indre By-huse klos op ad behård halv-tredsermodernisme, gravalvorlig neoklassicisme skråt over for 1890'er-kransekager med stuk og

SELV OM NØRREPORT grundet den kolossale gennemstrømning af mennesker må være et af byens mest lukrative, er stedet blevet forskånet for de dyre og kedsommelige ens mærkevarerbutikker, der får 'gode adresser' overalt i verden til at ligne hinanden. Der er noget hverdagsagtigt, slidstærkt og upræntøst over en stribe brikse som Damgaard Vine, Nørrevold Is, Forex, Taffelbays Konditori, guldsmeden Guldkjær og Netto samt den lille pasfoto-box med dens blafrende forhæng ud mod vildnisset.

Som teenager kom jeg i Thomas P. Hejles Ungdomshus, der flyttede ind i 1948 og utrolig nok den dag i dag ligger på adressen ved siden af Dahls Flagfabrik (ja, flagfabrikker, dem har vi da ikke for mange af i forvejen). Køb en First Flush Darjeeling hos fornemme Østerlandsk Thehus, gå over på det modsatte hjørne og dyk ned i det ekstremt velassorterede Papirlager,

nyd en stift og en pilsner på Nørreport Bodega, som er et ægte dunkelt 70'er-værts-hus, hvor man på vej hjem fra en lang arbejdsdag kan mellemlande i sikkerhed, nu hvor Long John i Købmagergade er bukket under.

Nattens Nørrevold har sine egne herligheder: Findes der et smukkere stykke funktionsgrafik end de stilrene røde neonbogstaver, der danner ordene Nørreport Station, og hvad ville København være uden den lille naive bikube øverst på den gamle bankbygning?

Når jeg i mine unge dage sent om natten ankom til stationen efter at have læst digte op i en fjern provins og som en mørk muldvarp med missende øjne krøb op fra det underjordiske, måtte jeg hver gang juble befriet ved synet af lysavisen, der ræsedde rundt på taget af nr. 94: Jeg var tilbage i hovedstaden! Og det samme er nu heldigvis lysavisen, som i mange år var slukket og inderligt savnet.

Trafik skal der til, for byens store fest virkelig tager fart: Jeg elsker den larmende vrimmel af personbiler, cykler, busser, lastvognstog, taxier – samt fodgængere, der

snyder sig over for rødt og springer for livet, og hænger man på en barstol i Café Dolores' vindue, kan man rent fysisk se overtrykket, når de rejsende simpelthen sprøjter op fra undergrunden.

Og ja, der lugter af tis, de rustne cykler ligger i bunker, konstant attakeres man af tandløse tiggere og emsige verdensforbedrere, mens fastfoodemballagen flyver om skoene på én, selvfølgelig gør den det, vi befinder os jo i en orkan, ikke i den pynkelige dagligstue. Nørreport er for meget, men mindre ville være for lidt, for stedet er ikke til dvælen, men til lige at mærke suget det halvandet minut, det tager at passere.

NÅR JEG I planerne for det renoverede Nørreport ser, at den del af Nørre Voldgade, som nu ligger nærmest centrum, nedlægges som kørebane og erstattes af et 'trygt' fodgængerområde, frygter jeg, at kedelen koger af til fordel for en luddoven dis af folk, der daffer rundt med klipklapper og softice. Og når jeg samme sted læser, at stedet skal beplantes med træer (og mos, minsandten) for at gøre det til et

inspirerende byrum, tænker jeg: Hold dog op!

Nørreport er et inspirerende byrum, et asfalteret lyn af en transitzone, der gudskelov ikke gror mos på og hverken er eller skal være rekreativ, men i øvrigt ligger få skridt fra hele tre parker, og går man ned på perronen og tager S-toget, vil der efter 7 minutter være grønt herfra og til Esbjerg. Hvorfor er ordet »grønt« så højhelligt, at al argumentation må forstumme, når det bringes på bane, og hvorfor må vi ikke have et lille stykke kompakt urbanitet i et Danmark, som for resten af pengene er en stor græsplæne?

Husk, at vi her til lands kun har fire-fem store byer, hvoraf kun en enkelt er en rigtig storby, og at der i denne ene storby kun er ganske få steder, hvor energien eksploderer og stemningen fortættes til det virkelige metropolske, som vi kender det fra for eksempel Tottenham Court Road i London, Belleville i Paris, Union Square i New York. Et sådant sted er Nørreport. Som nok så gennemtænkte nybebyggelser viser, er byatmosfære ikke noget, man kan planlægge sig til, men noget, der måske og hen over mange år og takket være tusinde mere eller mindre tilfældige faktorer lykkelige samspil gror frem af sig selv.

Til gengæld skal der kun fem minutter og en ganske lille smule velment bessen-machen til, før støvet drysser af denne sjældne storbyssommerfugls vinger.

POLITIKEN DK/FOTO PÅ NØRREPORT

Se flere billeder fra Klaus Holstings nye bog 'Nørreport Station'.

Nørreport Station: Næsten 100 år gammel

Pluk fra Nørreport Stations historie siden åbningen i 1918.

AASE ANDREASEN,
POLITIKENS BIBLIOTEK

Nørreport Station er opkaldt efter den i 1857 nedrevne byport Nørreport. Stationen blev opført i forbindelse med anlæggelsen af Boulevardbanen mellem Hovedbanegården og Østerport Station, hvoraf 1,5 kilometer går gennem en tunnel.

Den åbnede 1. juli 1918, og over jorden blev der opført to ens stationspavilloner med billetsalg, ventilationsanlæg og ventesal for sporvognspassagerer på hver side af Frederiksborggade.

De var tegnet af arkitekt Heinrich Wenck (1851-1936) og blev i folkemunde kaldt 'suppeterinnerne'. Disse bygninger blev revet ned i 1933 i forbindelse med ombygningen af stationen, hvor der blev opført et kombineret ekspeditions- og trappehus over hovednedgangen. Der var flere billetkontorer, garderobe, indleveringssted for rejsegods og banepakker, og 1933-37 var der også en

bar med spiritusbevilling i stationsbygningen.

15. maj 1934 kørte det første S-toget gennem Nørreport.

1943-46 opsatte man som led i et beskæftigelsesarbejde 350.000 hvide glaserede fliser på perronvæggene.

1967-68 flyttede billetsalget ned på mellemetagen, mens kioskerne flyttede op i gadeplan. Garderoben nedlagt.

1975 blev der installeret elevator fra S-togsstationen op til gaden.

1993-94 blev der bygget om: Billetsalget flyttede op i gadeniveau og taget forlænget. Herunder blev der cykelpar-

keringspladser. Elektroniske tavler med passagerinformation blev sat op.

I oktober 2002 åbnede metrostationen på Nørreport.

Over 250.000 mennesker passerer i dag Nørreport i enten tog, bus, metro, bil, på cykel eller til fods.

I december 2011 begyndte projektet Ny Nørreport. Bygningerne over jorden er revet ned, og når de tre bygherrer Banedanmark, DSB og Københavns Kommune afslutter projektet i 2014, vil der være bedre plads til fodgængere, busser og cyklister.

kultur@pol.dk

'Nørreport Station' af fotograf Klaus Holsting med tekstbidrag af Søren Ulrik Thomsen, Klaus Lynggaard, Morten Søndergaard og Bo Tao Michaëlis udkommer på fredag på Forlaget Ajour.