

Vestbanestasjonen

**- et teknisk kulturminne fra 1800-tallet:
Historie, bevaring og ny bruk**

Ingvild Tjønneland
Masteroppgave i kunsthistorie
Høst 2010
Veileder Kari Hoel
Institutt for filosofi, ide-, kunsthistorie og klassiske
språk, IFIKK. Universitetet i Oslo.
Elektronisk utgave uten bilder



Vandrer, dine fotspor er veien.

Intet mer.

Vandrer, det finnes ingen vei,

veien blir til mens du går.

Mens du går blir veien til,

og ser du deg tilbake,

ser du stien du aldri mer skal følge.

Vandrer, det finnes ingen vei,

bare fotspor i havet.

- Antonio Machado

(oversatt av F. Finne)

Til Bestemor og Bestefar

Forord

Arkitektur skal oppleves og arkitektur kan bevege. Å fordype seg i arkitektur som fagfelt har vært både lærerikt og interessant. Bygningene vi omgir oss med forteller alle sin historie. I denne masteroppgaven retter jeg oppmerksomheten mot et tidligere stasjonsmiljø fra 1800-tallet i Oslo.

Jeg ble interessert i denne arkitekturen underveis i studiet og ønsket å fordype meg videre i tematikken gjennom en masteroppgave. Håpet er at denne avhandlingen vil bidra til å løfte frem en av byens fortellinger, et lite bygningsmiljø fra 1800-tallet som har gjennomgått, og som i de kommende årene kommer til å gjennomgå, store endringer.

Av og til er en så heldig å møte personer som inspirerer og engasjerer, og som lyser opp tilværelsen. Jeg vil takke alle disse som jeg har truffet på min vei.

Først og fremst vil jeg takke min veileder, professor Kari Hoel. Takk for diskusjon og faglige innspill, men først og fremst for din godhet, oppmuntring og imøtekommenhet! Takk også for alle kaffepausene og latterkrampene, Gro Kristina! De har vært vel så viktige.

Takk til Osloforskning som har bidratt med økonomisk støtte til arbeidet med masteroppgaven.

Oslo, oktober 2010.

Ingvild Tjønneland.

Innhold

Forord

Innledning

- i Avgrensninger av oppgaven
- ii Problemstillinger
- iii Metode
- iv Kildemateriale
- v Forskningshistorie

7

HOVEDDEL 1

1 Jernbanen og den nye arkitekturen

13

- 1.1 Jernhesten og de første jernbanestasjonene
 - 1.1.1 De første jernbanestasjonene i Norge
- 1.2 Industrialiseringen og den nye arkitekturen

2 Vestbanehallen - den opprinnelige bygningen

19

- 2.1 Bygningsbeskrivelse av hovedbygningen
 - 2.1.1 Jernbanestrekningen Christiania - Drammen
 - 2.1.2 "Et slott" i Pipervika
 - 2.1.3 Jernbaneanlegget
 - 2.1.4 Eksteriør - jernbanens ansikt
 - 2.1.5 Interiør - ulike klasser og mange funksjoner
 - 2.1.6 Toghallen
- 2.2 Arkitekten Georg Andreas Bull - jernbanens arkitekt og stadskonduktør
 - 2.2.1 Stasjonene i Trondheim, Drammen og Christiania
- 2.3 Arkitekturstrømninger i annen halvdel av 1800-tallet
 - 2.3.1 Befolkningsvekst, industrialisering og nasjonsbygging
 - 2.3.2 Historismen - In welchem Style sollen wir bauen?
 - 2.3.3 Hannoverskolen og rundbuestilen i Hannover
 - 2.3.4 Stilpåvirkning og mulige forbilder
 - 2.3.4.1 Roskilde stasjon og forbindelsene videre til de europeiske jernbanestasjonene
 - 2.3.4.2 Byggverk oppført i Norge inspirert av arkitekturskolen i Hannover

3 Ombygninger, utvidelser og nye planer

43

- 3.1 Jernbanens endrede behov
 - 3.1.1 Ombygningen 1917
 - 3.1.1.1 Lokalstasjonsbygningen fra 1917
 - 3.1.2 Ombygningen ca. 1920
 - 3.1.3 Ombygningen 1953
- 3.2 Mellomspillet: Nye funksjoner og nye planer
 - 3.2.1 Forslagene for de videre planene for tomten - en skisse

HOVEDDEL 2

4 Noen begrep i kulturminnevernet	51
4.1 Kulturminner, kulturmiljø og kulturminnevernet - noen definisjoner	
4.1.1 Aktørene	
4.1.2 Vernekategorier	
4.1.3 Andre sentrale begrep	
4.2 Delverdier	
5 Fredningen av jernbanestasjonen	57
5.1 Fredningen 1994	
5.1.1 Formål og begrunnelse	
5.1.2 Konsekvensene av fredningen	
5.2 Verneplan for jernbaneanlegg	
5.3 Høringsuttalelser og debatt	
5.4 Et "narrativt" vern?	
6 Nobels Fredssenter - gammel bygning, nytt innhold	64
6.1 Fredsprissenterets innhold	
6.2 Hovedfasade og inngangsparti - spørsmålet om profilering	
6.3 Ny bruk og kontrast i interiøret	
6.4 Bygningsskader og teknologi	
7 Nye tendenser i kulturminnevernet	69
7.1 Historismens arkitektur i kulturminnevernet - en annerkjennelse av stilperioden	
7.1.1 Saneringsplanene i hovedstaden	
7.1.2 Rivingsdebattene på 1960- og 1970-tallet	
7.1.3 Noen eksempler på bevaring av historismens arkitektur	
7.2 Teknisk og industrielle kulturminner og kulturmiljø	
7.2.1 Interesse for industrihistorien	
7.2.2 Interesse for det helhetlige	
7.2.3 Vestbanehallen - fra jernbanestasjon til kulturminne	
8 Kulturminner i en urban kontekst	83
8.1 Målsetninger og utfordringer i Oslo	
8.1.1 Den levende byen	
8.1.1.1 Gentrifiseringsprosesser og transformasjon i Oslo	
8.2 Kulturminnevernet som forhandlingsfelt	
8.2.1 Vestbanehallen i dag - et resultat av forhandlinger, lokalisering og endringskrefter	
8.2.1.1 "Et fragment"	
8.2.2 Skjermbevaring og fasadomi	
8.2.2.1 Fasadenes arkitektur	
Sammenfatning og konklusjoner	97
Billedliste	99
Litteraturliste	101
Vedlegg: Tegninger, G. Bull	

Innledning

Dette er en masteroppgave i kunsthistorie om *Vestbanestasjonen i Pipervika*, et stasjonsmiljø fra 1800-tallet. Det er også en oppgave om disse bygningene i en ny kontekst. For synet på disse bygningene har endret seg over tid; Bygningsmiljøene knyttet til landets industrialisering betraktes i dag som verdifulle og er viktige minner fra vår økonomiske og sosiale historie.

Denne endringen fører i dette tilfellet til utfordringer knyttet til arkitektur i en urban kontekst. Det har åpnet opp for å se på kulturminner fra 1800-tallet i et bymiljø, og en problematisering knyttet til skjermbevaring.

I oppgavens første hoveddel studeres Vestbaneanleggets bygninger, med vekt på hovedstasjonsbygningen; *Vestbanehallen*. Som en bakgrunn nevnes trekk fra industrialiseringen og den nye bygningstypen jernbanestasjonen, som en av 1800-tallets nye bygningstyper. Deretter gjennomføres en bygningsbeskrivelse av Vestbanehallen som sto ferdig i 1872. Bygningen plasseres videre inn i arkitektens øvrige virksomhet og ses i lys av arkitekturstrømningene under annen halvdel av 1800-tallet. Det redegjøres også for ombygninger av stasjonen og de øvrige bygningene tilhørende jernbaneanlegget. I tillegg foretas det en gjennomgang av bygningenes nye funksjoner og byggeforslagene som er blitt fremmet i årene etter nedleggelsen av stasjonen i 1989.

I oppgavens annen hoveddel ses Vestbanehallen i lys av en kulturminnevern-vinkling. Det redegjøres først for noen sentrale begrep i kulturminnevernet som danner utgangspunkt for den videre drøftingen. Fredningens formål og omfang blir klarlagt, og deretter blir det redegjort for bygningsendringer som følge av at Nobels Fredssenter overtok hovedbygningen som utstillingslokaler. Avslutningsvis diskuteres kulturminnevernets omskiftelighet samt bevaringsstrategier for kulturminner i en urban kontekst.

i Avgrensninger av oppgaven

Vestbanestasjonen er tema for denne masteroppgaven. Jernbaneanlegget består av flere bygninger; Både hovedstasjonsbygning, lokalstasjonsbygning og ilgodsbygning vil bli behandlet. Som følge av masterprosjektets rammer er hovedvekten imidlertid lagt på hovedstasjonsbygningen - Vestbanehallen.

For det første er avgrensningen foretatt på bakgrunn av at stasjonen representerer etableringsfasen i norsk jernbanehistorie. Industrialiseringen medførte store samfunnsendringer og det frembrakte flere nye bygningstyper, deriblant jernbanestasjoner. For det andre representerer hovedstasjonsbygningen historismens arkitektur; Vestbanehallen sto ferdig i 1872 og er et eksempel på historismens formspråk.

Både stasjonsbygningen som bygningstype og historismen har i dag likeverdig verdi sammenlignet med annen bebyggelse. Disse faktorene, i tillegg til at Vestbanehallen er et fredet kulturminne som i dag fungerer som et museum, har åpnet for en diskusjon om kulturminnevernets omskiftelighet og bevaringsstrategier. Oslo gjennomgår store endringsprosesser hvilket forsterker problematikken rundt kulturminner i by.

Som følge av masterprosjektets ramme har jeg begrenset meg til Vestbanestasjonen. Det trekkes imidlertid kort inn andre eksempler på historismens arkitektur i Oslo samt annen jernbanearkitektur i Norge og internasjonalt.

Vestbanesaken vil bli trukket inn, men det faller utenfor dette prosjektets rammer og gå nærmere inn på mediedebatten omkring utbyggingsplanene for tomt og bygninger. Lokalstasjonsbygningen har nylig blitt tatt i bruk av Norad som informasjons- og opplevelsessenter om bistad og utvikling - kalt "Utviklingshuset" - og åpnet i 2009. Denne ombygningen vil imidlertid ikke bli behandlet.

ii Problemstillinger

Masteroppgaven er disponert i to hoveddeler.

I den første hoveddelen har problemstillingene vært knyttet til jernbaneanlegget og den opprinnelige bygningen Vestbanehallen gjennom følgende punkter:

1. Å foreta en bygningsbeskrivelse som omfatter bygningens form og innhold.
2. Å plassere bygningen i sin historiske kontekst.
3. Å presentere arkitekten Georg Andreas Bull.

I den andre hoveddelen blir bygningene, med vekt på den ombygde hovedstasjonen, sett i forhold til kulturminnevernet. Videre betraktes bygningene i sin nye kontekst, det vil si i perioden etter at bygningenes opprinnelige funksjon opphørte i 1989 og etter at

bygningene ble fredet i 1994. Det har vært interessant å se på kulturminnevernets argumentasjon i fredningssaken. Hovedproblemstillingen i oppgavens andre del har vært:

Hvilke verneverdier var fremtredende ved fredningen av Vestbanehallen og hvordan er disse verdiene ivaretatt under senere ombygning?

iii Metode

Som utgangspunkt for oppgaven har jeg gjennomført en bygningsbeskrivelse. Dels har bygningene i selv vært primærkilde og i tillegg har jeg brukt skriftlige kildemateriale. Ved kildestudiene har jeg benyttet meg av historisk-biografisk metode. Hvilke spørsmål en stiller til kildene er avgjørende for hvordan kildene kan benyttes. Professor Knut Kjelstadli har gjennomgått sentrale forhold som er avgjørende ved kildegranskning; Det er viktig å stille seg kritisk til bruk av kilder - kildekritikk - for å sikre at informasjonen kildene gir er riktig.¹

Som følge av masterprosjektets formål, har kildematerialet jeg har benyttet meg av vært av forskjellig art. Kildematerialet vil bli presentert i det følgende.

iv Kildemateriale

Som allerede nevnt har studier av bygningene in situ - slik de står i dag - vært primærkilder. Videre har jeg studert bygningstegninger, fotografier og skiftlig materiale.

Det skiftlige materiale har vært av forskjellig art; Stortingsmeldinger som Stortingsmelding nummer 16 *Leve med kulturminner* og Kommunedelplaner som *Fremtid med fortid* har vært viktig for å se på målsetninger og utfordringer for kulturminnevernet i Oslo. Til dels har også omtaler av stasjonen i tidsskrift og dagspresse fra hovedstaden blitt benyttet som kilder. Her nevnes spesielt *Fremtid for Fortiden*, *Ny Illustreret Tidende* og *Aftenposten*. Det har også vært nødvendig å hente kilder fra andre fagdisipliner enn kunsthistorien på bakgrunn av at det ikke finnes mye kunsthistorisk forskning om transformasjon av industriarkitektur.

Kildemateriale som saksopplysninger, arkitekttegninger og fotografier har blitt innhentet fra Riksantikvarens arkiv, Byantikvarens arkiv, Byarkivet i Oslo, Plan- og

¹ Knut Kjelstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var*, 2. utg. (Oslo: Universitetsforlaget, 1999), 169.

bygningsetaten, Statsbyggs arkiv, Oslo Museums billedarkiv og Jernbanemuseets bibliotek på Hamar.

Både Pipervika og jernbaneanleggets tomt har endret seg mye siden 1800-tallet hvilket gjør at eldre billedmateriale har hatt svært stor betydning som kildemateriale i dette arbeidet.²

v Forskningshistorie

Dette masterprosjektet berører flere fagfelt, både tekniske og industrielle kulturminner, jernbanehistorie, stilhistorie og bevaringsproblematikk. Å fordype meg i litteratur fra flere fagfelt har vært viktig for å kunne plassere Vestbanestasjonen i en større sammenheng.

Etter annen verdenskrig har studie av industriarkitektur vokst frem som et eget fagområde. Interessen for denne type arkitektur begynte i England og ble kjent under betegnelsen “Industrial Archaeology”.

I kunsthistorien i Norge var Kari Hoel Malmstrøm tidlig ute med sin studie av Hjula Veveri og Myrens Mekaniske Verksted ved Akerselva gjennom sin doktoravhandling, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, ved Lunds universitet i 1982. Professor Hoel har fortsatt sin forskning knyttet til industriarkitektur, og har blant annet også gitt ut *Beauty & Utility: Myren Engineering Workshop - A Creator of Industrial Buildings in Norway in the 19th Century* (1991).³

Når det gjelder jernbanehistorie spesielt, vil jeg trekke frem Eivind Hartmann og Øistein Mangset sin diplomoppgave, “Norske jernbanestasjoner i sveitserstil” (1974), og Terje Haukens magisteroppgave, “Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913” (1986) som har vært til nytte under arbeidet.⁴

Med oppvurderingen av historismens arkitektur under annen halvdel av 1900-tallet, har flere bidragsytere vært med på å gjøre dette til et eget studiefelt. Særlig viktige har arbeidene til Stephan Tschudi-Madsen og Ulf Hamran vært (1981). Når det gjelder Georg A. Bulls produksjon har Ulf Hamran også bidratt (1959), men han la vekt på andre

² Ibid., 197; Fotografier kan fungere som selvstendige kilder til kunnskap. I arbeidet er det viktig å bære med seg at fotografier også er utsnitt av virkeligheten som fotografen har valgt.

³ Kari Hoel Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, (Oslo: Norsk Teknisk Museum, 1982); Kari Hoel, *Beauty & Utility: Myren Engineering Workshop - A Creator of Industrial Buildings in Norway in the 19th Century*, (Oslo: Ad Notam forlag, 1991).

⁴ Eivind Hartmann og Øistein Mangset, “Norske jernbanestasjoner i sveitserstil”, Diplomoppgave, Norges Tekniske Høgskole, 1974; Terje Hauken, “Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913: En studie i en av 1800-tallets nye bygningstyper, med vekt på dens funksjonelle og arkitekturhistoriske forutsetninger”, Magisteravhandling, Universitetet i Bergen, 1986.

bygningstyper enn jernbanearkituren. Odd Brochmanns *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år* (1989) har også vært nyttig. Gjennomgang av Nikolaus Pevsner *A History of Building Types* (1976) gir en god oversikt over de forskjellige bygningstypene.⁵

I forhold til utfordringer ved kulturminner i by og bevaringsstrategier finnes det flere studier, men lite kunsthistorisk forskning. Problematisering rundt dette finnes derfor gjennom fagrapporter og forskningsprosjekter fra andre fagfelt, blant annet innen kulturhistorie. Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) er en viktig institusjon med kulturminnevernet som forskningsfelt. Norsk kulturråd engasjerte seg tidlig innenfor feltet ved å oppnevne Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern i 1984. Arkitekt og rektor ved Arkitektur- og designhøgskolen Karl Otto Ellefsen er også en sentral debattant fra urbanisme-fagfeltet og noen av hans synspunter vil bli benyttet i oppgaven.

Jeg har valgt å bruke betegnelsen *Vestbanehallen* når jeg omtaler hovedstasjonsbygningen. Når jeg bruker *Vestbanestasjonen* omfatter det hele anlegget. Når *Vestbanesaken* nevnes, er det knyttet til debatten i media angående utbyggingsplanene av tomt og bygninger.

⁵ Stephan Tschudi-Madsen, "Veien hjem. Norsk arkitektur 1870-1914" i *Norges kunsthistorie. Nasjonal vekst 5*, redigert av Knut Berg, (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981), 7-108; Ulf Hamran, "Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870" i *Norges kunsthistorie. Det unge Norge 4*, redigert av Knut Berg, (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981), 7-125; Ulf Hamran, "Homansbyen 1858-1878: En studie i romantikkens villaarkitektur i Christiania", Magisteravhandling, Universitetet i Oslo, 1959; Odd Brochmann, *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år*, (Oslo: Norsk Arkitekturforlag, 1989); Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, (London: Thames and Hudson, 1976).

Hoveddel 1

1 Jernbanen og den nye arkitekturen

1.1 Jernhesten og de første jernbanestasjonene

Disse katedralene til den nye menneskeheten er møtestedet for nasjonene, senteret som alt stråler ut fra, kjernepunktet i en gigantisk stjerne med stråler av jernbaneskiner som strekker seg mot verdens ende.⁶

Den franske forfatteren Theophile Gautiers (1811-1872) beskrivelse av jernbanestasjonene i byene.

Jernbanestasjonene er en av 1800-tallets nye bygningstyper. Inspirasjon hentet en fra allerede etablerte bygningstyper. I utformingen av de stasjonsbygningene og jernbanevognene tjente sannsynligvis poststasjoner, vertshus og de hestedrevne skyssvognene som forbilder.⁷ Stasjonsbygningene ligner poststasjonenes romskjema med rom for hvile og bespising samt salg av billetter til skyssvognene. Inndelingen i klasser ved de hestedrevne skyssvognene - som allerede var et etablert kommunikasjonssystem - ble videreført ved passasjervognene. De første passasjervognene er som sammenbygde skyssvogner med kupéer med to motstående seter og med bagasje lastet på taket.

Den første jernbanelinjen ble åpnet i England i 1830, og gikk mellom Liverpool og Manchester. Endestasjonen Crown Street Station i Liverpool (1830) viser noen av hovedtrekkene for den nye bygningstypen; Stasjonsbygningen er i mur og er lagt langs med jernbanesporene, og danner dermed en vegg mellom jernbanesporene og gaten. I stasjonsbygningen foregår billettsalg og det er venterom for passasjerene. I tillegg har det antakelig vært kontorer i bygningens annen etasje. Fra stasjonsbygningen er det utgang til plattform og jernbanespor som er overdekket av et saltak i tre som bæres oppe av søyler. George Stephenson (1781-1848) var ingeniør for Liverpool-Manchester-banen og hadde ansvar for stasjonsarrangementet. Det antas likevel at arkitekt John Foster (1787-1846) har bistått i utformingen av selve stasjonsbygningen. Samarbeid mellom ingeniør og arkitekt var vanlig ved etablering av stasjonsbygninger hvor arkitekten hadde ansvar for stasjonsbygningen mens ingeniøren sto ansvarlig for toghallen. Endestasjonen i Manchester - Liverpool Road Station - antas å ha sett lik ut.⁸

⁶ En poetisk beskrivelse av jernbanestasjonene i byene på 1800-tallet av den franske forfatteren Theophile Gautier (1811-1872). Oversatt og gjengitt, i Arne Henriksen, "En gigantisk stjerne med stråler av jernbaneskiner..." i *Byggekunst: Arkitektur, plan og miljø*, nr. 5, (1979), 355.

⁷ Wulf Schadendorf "Das Jahrhundert der Eisenbahn" gjengitt i Terje Hauken, "Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913", 27.

⁸ Pevsner, *A History of Building Types*, 226; Henry-Russel Hitchcock, *Early Victorian Architecture in Britain*, (London: New Haven, 1972), 497.

Crown Street Station er et eksempel på en endestasjon. I tillegg er det et eksempel på en stasjonsbygningen av sidestilt type. De første jernbanestasjonene kan inndeles i ulike plantyper. Crown Street Station er et eksempel på en sidestilt type (“one-sided-combination-type”) hvor stasjonsbygningen er lagt langs med jernbanesporene. Når stasjonsbygningen er lagt på tvers av jernbanesporene kalles den for tverrstilt type (“head type”). Vestbanehallen er et eksempel på denne typen. En tredje stasjonstype er stasjoner med to separate plattformer med stasjonsbygningen anlagt langs med jernbanesporene på den ene siden (“two sided or twin type”).⁹

1.1.1 De første jernbanestasjonene i Norge

Da Norge fikk jernbane, hentet en inspirasjon fra utenlandske forbilder og de utenlandske stasjonene ble mønsterdannende for senere stasjoner. Hovedstrukturen for jernbanestasjonene - organisasjonsmønster og klasseinndeling - var etablert i England og de engelske stasjonene ble følgelig utgangspunkt for de første stasjonsbygningene i andre land. Britisk teknologi og kapital var viktig i etableringsfasen av jernbanen i Norge.

Norge fikk jernbane relativt sent i forhold til mange andre land i Europa. England fikk som nevnt sin første jernbanestrekning i 1830. I løpet av 1830- og 1840-årene ble det bygget jernbane i mange av de andre europeiske landene; Irland (1834), Tyskland (1835), Belgia (1835), Frankrike (1837), Østerrike (1837), Russland (1838), Italia (1839), Nederland (1839), Sveits (1844), Danmark (1847) og Spania (1848). Senere fulgte Portugal (1856), Tyrkia (1860), Hellas (1869) og Romania (1870). Som først i Norden, åpnet danskene sin første jernbanestrekning mellom København og Roskilde i 1847. Norge fikk sin første jernbanestrekning - Hovedbanen - i 1854, og den gikk mellom Christiania og Eidsvoll. Sverige fikk sin første jernbane i 1856 og Finland i 1862.

Den norske jernbanens historie kan deles inn i en etableringsfase som varer fra etableringen av Hovedbanen i 1852 til omlag 1890.¹⁰ Deretter fulgte en vekstperiode og storhetstid fra 1890 til 1920. Perioden 1920-1940 omtales ofte som en stagnasjonsperiode.¹¹ De første etterkrigsårene opplevde jernbanen igjen en vekstperiode, særlig fra og med 1950. Det ble lagt vekt på modernisering og rasjonalisering gjennom

⁹ Inndeling av de første stasjonene gitt av César Daly i 1846 i “Des gares de chemins de fer” i *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*. Finnes også gjengitt i Terje Hauken, “Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913”, 30-32.

¹⁰ Den første etableringsfasen fra 1851 frem til 1875 kalles også ofte for “pionértiden” og “vårløsningen” i norsk jernbanelitteratur.

¹¹ Inndeling angitt i Trond Bergh, *Jernbanen i Norge 1854-2004: Nye spor og nye muligheter 1854-1940*, (Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2004), 19.

oppgradering til ny jernbaneteknologi og en omstilling med tanke på den økte konkurransen med bilismen.¹²

Vestbanehallen inngår i etableringsfasen i den norske jernbanens historie og strekningen mellom Christiania og Drammen er den første jernbanestrekningen mellom to større norske byer. 1870-årene var preget av høykonjunktur, hvilket bidro til en økt utbygging av jernbanenettet.¹³ Jernbaneutbyggingen i Norge i etableringsfasen kan karakteriseres som oppstykket. Gradvis ble det utviklet et mer sammenhengende jernbanenett der Christiania ble sentrum og fungerte som endestasjon for Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll (1854, nordlig retning). Videre Kongsvingerbanen som gikk via Lillestrøm og senere til Sverige (1862), Drammensbanen til Drammen (1872, sørvestlig retning), Smaalensbanen/Østfoldbanen til Østfold og Sarpsborg (1879, sørøstlig retning). Det ble også bygd bystasjoner i mur i Trondheim, Drammen, Bergen, Stavanger, Moss, Fredrikstad, Fredrikshald (Halden), Tønsberg og Larvik.

Flere av tidens fremste arkitekter deltok i utformingen av jernbanestasjonene i etableringsfasen. Nevnes kan Heinrich Ernst Schirmer (1814-1887), Wilhelm von Hanno (1826-1882), Peter Andreas Blix (1831-1901) og Balthazar Conrad Lange (1854-1937) i tillegg til Georg Andreas Bull (1829-1917). Alle disse arkitektene var utdannet i Tyskland og dermed påvirket av de samme stilidealene.¹⁴

Alle jernbanestasjonene som ble bygget i Europa på 1800-tallet kan ses på som uttrykk for en ny samfunnsutvikling og en ny samfunnsøkonomi. Med jernbanen ble kommunikasjonssystemet forbedret, en kunne nå frakte større volum av varer over lengre avstander på kortere tid og til faste tider. Jernbanen ga også en ny opplevelse av tid. I tillegg påvirket jernbanen bosetningsmønstre og bidro til fraflyttingen fra landsbygda til

¹² Forfatterens karakterisering basert på lesing av jernbanelitteratur; Jon Gulowsen og Helge Ryggvik, *Jernbanen i Norge 1854-2004: Nye tider og gamle spor 1940-2004*, (Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2004), 81-113, 213-237; Eivind Hartmann, Øistein Mangset og Øyvind Reiseegg, *Neste stasjon: En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1997), 11-18.

¹³ Bergh, *Jernbanen i Norge 1854-2004: Nye spor og nye muligheter 1854-1940*, 20.

¹⁴ Jeg vil gå nærmere inn i kontakten de norske arkitektene hadde til Tyskland under kapittel 2 - "Arkitekturstrømninger i annen halvdel av 1800-tallet"; Både arkitektene Schirmer og von Hanno var født og oppvokst i Tyskland. Blix er utdannet ved den polytekniske høyskolen i Hannover (uteksaminert 1854) og i Karlsruhe (1855). Viser en tydelig inspirasjon fra middelalderstudier, og da først og fremst den kontinentale nygotikken. Blix mente at fasaden skulle ha en fri komposisjon uten å være underlagt krav om symmetri. Lange studerte også ved den polytekniske høyskolen i Hannover (1875-1877), og arbeidet en periode som assistent hos stadskonduktør Bull.

byene. Jernbanen og jernbaneteknologien var et resultat av industrialiseringen som hadde begynt i England på 1700-tallet.¹⁵

1.2 Industrialiseringen og den nye tids arkitektur

Moderniseringen av jordbruket i England fra midten av 1700-tallet frigjorde arbeidskraft til industrien.¹⁶ På denne tiden fant det også sted en stor befolkningsvekst, og innbyggertallet i byene økte dramatisk. Håndverk og muskelkraft ble erstattet av maskinkraft og industriell masseproduksjon ved fabrikkene. Tekniske nyvinninger som spinnemaskinen og dampmaskinen revolusjonerte bomull- og tekstilindustrien og gjorde varene billigere slik at langt flere nå fikk råd til å kjøpe dem.¹⁷

Industrialiseringen fikk store følger for det fysiske miljø. I arkitekturen tok en nå i bruk byggematerialer som jern og glass på helt nye områder og det utvikles nye bygningstyper som fabrikkbygninger, jernbanestasjoner og leiegårder.

Ingeniørenes kunnskaper gjorde det mulig å beregne avanserte prosjekter for støpejernskonstruksjoner. Med bruk av støpejern ble verdens første støpejernsbro - Iron Bridge over Severn nær Coalbrookdale av Abraham Darby III (1750-1791) - åpnet i 1781.¹⁸

Jernet ble også brukt i konstruksjonen av utstillings- og markedshaller. Mest kjent er Sir Joseph Paxtons (1803-1865) Crystal Palace i London til Verdensutstillingen i 1851 som var 564 meter lang og med en takhøyde på 33 meter. Bygningen ble reist på kun et halvt år ved hjelp av standardiserte bygningselementer. Under Verdensutstillingen ble det stilt ut moderne handelsvarer som industrien hadde frembrakt. Utstillingshallen Galérie des machines i Paris i 1889, av arkitekt Charles F. Dutert (1845-1906) og ingeniør Victor Contamin (1840-1893), hadde en høyde på 47 meter og en spennvidde på 117 meter.

¹⁵ Den industrielle revolusjon begynte i England ca. 1750, i Frankrike etter 1830, i Tyskland etter 1850 og i Amerika etter 1865. I Norge kan startpunktet for det industrielle gjennombruddet settes til 1840- og 1850-årene med etableringen av tekstilindustrien. Det tok tid før den industrielle revolusjonen spredte seg til de andre landene fordi England hadde eksportforbud av maskiner frem til 1842; Selv om betegnelsen "revolusjon" benyttes, vil jeg understreke at industrialiseringen var en langvarig prosess (Joesph A. Montagna ved Yale sitt begrep om "passende/upassende revolusjon" jf. den norske historikeren Tore Pryser), se Tore Pryser, *Norsk historie 1800-1870: Frå standsamfunn mot klassesamfunn*, (Oslo: Det Norske Samlaget, 1999), 83.

¹⁶ Gjennom jordrotasjon/vekselbruk og nye redskaper oppnådde man en mer effektiv og større matproduksjon.

¹⁷ Spinnemaskinen "Spinning Jenny" ble funnet opp av James Hargreaves i 1765 og Edmund Cartwrights mekaniske vevstol kom i 1794. I 1769 tok James Watt patent på dampmaskinen hvor motoren drives av damp under trykk. Senere kom dampskipet (1807) og damplokomotivet "The Rocket" kom i 1829 og regnes som det første moderne damplokomotivet (The Robert Stephenson & Company).

¹⁸ Broen over Sandvikselven ved Løkke (1829) er den første støpejernsbroen i Norge.

Eiffeltårnet ble presentert ved utstillingen og var, med sine 300 meter, det høyeste byggverket som noensinne var blitt oppført. Ved siden av de markedshallene, kunne jernkonstruksjonene også eksponeres i interiøret som ved Bibliothèque National (1858-1868) av Henri Labrouste (1801-1875).

Støpejern og glass brukes også i jernbanearkitekturen. Ved sperrebindkonstruksjon og bruk av lette materialer kan toghallene gjøres store og taket trenger bare å holdes oppe av spinkle stålkonstruksjoner. Det gir en luftig romvirkning. Et eksempel i Norge på bruk av støpejern og glass er Østbanehallens toghall (toghallen sto ferdig i 1880) av ingeniør Oluf Onsum. Det var den største hallen i Norge og var 125,5 lang og 35 meter bred. Toghallen dekket seks spor, og deler av taket var dekket av glass. Jeg vil komme tilbake til hvordan den opprinnelige toghallen ved Vestbanehallen ble konstruert med saltak som bæres oppe av stålkonstruksjoner.

Lenger sør i Europa finnes større stasjoner som har meget større toghaller enn det man finner i Norge. La oss derfor se på noen av de første stasjonene i England. Euston stasjon (1837) sin toghall er av "ridge-and-furrow"-type, oppført i jern og glass. Kings' Cross stasjon (1852) hadde to parallelle toghaller med en bredde på 32 meter (105 fot) dekket med glass og arched ribs. Sporoverbygget ble videreutviklet med større og flere spenn, og toghallen til St. Pancras stasjon (1868) i London har et spenn på bortimot 75 meter (245 1/2 fot), takhøyde på 30 meter (100 fot) og lengde på 213 meter (700 fot) og er av ingeniør William Henry Barlow (1812-1902).

Jeg vil også trekke frem noen sekkestasjoner i Tyskland som Hamburger Bahnhof i Berlin (1845-1847), Thüringer Bahnhof i Leipzig (1855-1856) og Görlitzer Bahnhof i Berlin (1866-1868). Det er sannsynlig at Bull kjente til disse bygningene gjennom sine opphold i Tyskland. Vestbanehallen blir ofte sett i lys av den tyske tradisjonen hvor stasjonen har et byportmotiv og fordi stasjonen både er praktisk, men også visuelt markerer reisens begynnelse.¹⁹

Selv om toghallene ved disse stasjonene er oppført i tidens nye materialer med konstruksjonen synlig i interiøret, er jernbanestasjonenes fasader oppført som en "skjerm" i mur. Det skaper en sterk kontrast mellom de to bygningsdelene; mens fasaden har en historiserende fasade, er toghallen i moderne materialer. Det var vanlig at arkitekter tegnet selve jernbanestasjonen, mens ingeniører konstruerte plattformoverdekningen bakenfor. "Mi-usine, mi-palais" er et uttrykk for å betegne denne kontrasten mellom jernbanestasjonenes bygningsdeler; Toghallen og den historiserende fasaden. Det er først

¹⁹ Hartmann, Mangset og Reisegg, *Neste stasjon: En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, 36.

ved Eliel Saarinens (1873-1950) nye jernbanestasjon i Helsingfors (1906-1914) at de to bygningsdelene danner en enhet med et samlet formspråk.²⁰

Da den nye bygningstypen - jernbanestasjonen - ble innført i Norge, så man til utlandet for inspirasjon. Selv om størrelsen på jernbanestasjonene i Norge er mindre, er det likheter i både organisering og stilvalg. I det påfølgende skal vi se nærmere på utformingen av Vestbanehallen og dernest stasjonens stilpåvirkning og mulige forbilder.

²⁰ Stiluttrykket ved jernbanestasjonen var variert, se Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, 225-234; Henriksen, "En gigantisk stjerne med stråler av jernbaneskiner...", 355.

2 Vestbanehallen - den opprinnelige bygningen

Vestbanehallen har i dag adressen Brynjulf Bulls plass 1 (tidligere Enga 2). Bygningen er tegnet av stadskonduktør og statsbanens arkitekt²¹ Georg Andreas Bull (1820-1917), og ble reist over toårsperioden 1871-1872 av brødrene Johnsen. Bygningen sto ferdig til åpningen av Drammensbanen mandag 7. oktober 1872.

2.1 Bygningsbeskrivelse av hovedbygningen

2.1.1 Jernbanestrekningen Christiania-Drammen

16. juni 1869 vedtok Stortinget, med 80 mot 29 stemmer, at det skulle bygges en jernbanetrasé mellom Christiania og Drammen. Av flere ulike forslag, ble endestasjonen i Christiania besluttet lagt til Pipervika. Jernbanestasjonen ble lagt i krysset Engens gate og Frognerstranda (tidligere Stranden) med inngang fra Rådhusplassen (daværende Piperviksbryggen) langs Christianias havnebasseng (i vestenden av Sjøgaten/Søgaden). Avgjørende for beliggenheten var nærheten til båttrafikken og industrien langs havna. Det skal ha gått egne linjer fra Vestbanehallen og ut til Akers Mekaniske Verksted og Pipervikskai for å frakte last.

Viktig for plasseringen var også nærheten til byens sentrum. Et av forslagene for plassering av Vestbanehallen, var forslaget om å ha Hovedbanens stasjon som fellesstasjon for både vestgående og østgående linjer. Dette forslaget ble avvist grunnet de økonomiske omkostningene som følge av at banene hadde forskjellig sporvidde²² og det vanskelige stigningsforholdet gjennom byen. Jernbanedirektør Carl Abraham Pihl (1825-1897) så det som utenkelig å anlegge jernbanespor gjennom byens sentrum. Christiania fikk i stedet to jernbanestasjoner; Østbanestasjonen var Hovedbanens endestasjon, og var et trafikkalt knutepunkt for alle østgående linjer, mens Vestbanestasjonen fungerte som endestasjon for alle vestgående linjer. Dersom en skulle fra den ene bystasjonen til den andre, kunne en ta hestedrosje fra stasjon til stasjon.²³

²¹ Georg Andreas Bull var stadsbanens arkitekt i perioden 1863-1872. Han tegnet også for Statsbanen ved senere anledninger.

²² Å la Hovedbanestasjonen fungere som fellesstasjon i Christiania ville medført at stasjonen måtte få anlagt to forskjellige spor grunnet ulik sporvidde på linjene. Hovedbanens sporvidde var på 4 fot (= 1.435 mm), mens Drammensbanen var smalsporet med en sporvidde på 3 1/2 engelsk fot (= 1.067 mm).

²³ Hovedstaden beholdt sine to togstasjoner frem til samlokaliseringen og utvidelsen av Østbanestasjonen i 1990 etter at tunnelforbindelse ble realisert i 1980; Hestekjøring foregikk frem til åpningen av Havnebanen i 1907.

Åpningen av jernbanestrekningen Kristiania-Drammen (Drammensbanen) representerer den første jernbanestrekning mellom to større byer.²⁴ Formålet med Drammensbanen var først og fremst å betjene persontrafikken mellom de to byene. På denne tiden var diligencetraffikk (hestetransport) vanlig fremkomstmiddel mellom byene, og jernbanen muliggjorde en raskere, men også en mer komfortabel og billigere reise.²⁵ Etter persontrafikken, var funksjonen å frakte varer fra Kristiania til Drammen, og fra Drammen og omland til Christiania. Transporten av varer besto blant annet i trelast og ved. Vestbanehallens tiltenkte funksjon står også gjengitt i Aftenposten 5. oktober 1872. Trafikken skal fortrinnsvis bestå i:

1) en betydelig Personbefordring mellom begge Byer inbyrdes, 2) Befordring av Varer, der med Kristiania som Trafikksted ville komme til at føres derfra, 3) Befordring av Produkter fra Drammen og dens Omland til Kristiania som Endestasjon, og endelig 4) Transport fra Landdistriktet av dets Produkter, som ogsaa en Del Trelast og Ved fra Banens Omegn og som det fordelaktige Punkt for Stationen i Kristiania blev valgt Pladsen tilhøre, altsaa indenfor Pipervikens Brygger.²⁶

Drammen var fra før av blant de større handels- og skipsfartsbyene i Norge. Drammen hadde i 1868 fått jernbaneforbindelse til Randsfjorden (Randsfjordbanen, vedtatt 1863, åpnet 1868) og sidelinjer Kongsberg via Høksund (åpnet 1871) samt til Krøderen via Vikersund (åpnet 1872). Fra Christiania ble jernbanesporene lagt gjennom Piperviken, Filipstad, Skarpsno, Skøyen, Lysaker, Sandvika, Asker. Jernbanestrekningen ble siden knyttet sammen til Skien da strekningen Drammen-Skien (Jarlsbergbanen, Vestfoldbanen) sto ferdig i 1882.

2.1.2 “Et slott” i Pipervika

Pipervika så ganske annerledes ut på 1800-tallet enn det Vika vi kjenner i dag. Området regnes som en forstad til Christiania frem til midten av 1800-tallet.²⁷ I og med at området var en forstad, var det ikke murtvang i området og bebyggelsen var preget av lavere trehus på en eller to etasjer, slik som andre forsteder som Vaterland og Sagene. Området var sumpete og Pipervika regnes som en slum som var kjent for sine bordeller slik som “Dueslaget” og “Napoleons Slott”, samt for sjenkestuer og “møkkahaugene”.²⁸

²⁴ Tidligere jernbanestrekninger gikk mellom by og omland.

²⁵ Strekningen tok litt over fem timer med hest mens to og en halv time med tog.

²⁶ Aftenposten, 5.10.1872, nr. 232, 13. årgang, 1-2.

²⁷ Pipervika ble en del av byen i forbindelse med byutvidelsen i 1859; Arne Lie Christensen, *Karl Johans fasader - et kulturhistorisk nærbilde*, (Oslo: Pax forlag, 2007), 38-39.

²⁸ Navnet Pipervika kommer antakeligvis fra alle militærmusikantene, kalt “piperne”, som bodde i området; Knut Are Tvedt (red.), *Oslo byleksikon*, 4. utg. (Oslo: Kunnskapsforlaget, 2007), 341-342.

Gjennom å studere eldre fotografier og kart er det mulig å få et inntrykk av bebyggelsen i Pipervika. Eldre fotografier viser Vestbanehallen og bebyggelsen omkring. Vestbanehallen må ha fremstått som et slott i forhold til sine omgivelser, og den dagen banen ble åpnet omtales stasjonen som “en ren Praktbygning og maaske den smukkeste av alle Byens offentlige Bygninger”.²⁹ I Ny Illustreret Tidende et par år senere ble stasjonen igjen omtalt som et praktbygg, og Vestbanehallen ble beskrevet som følger:

Det hele Vestbaneanlæg var jo overordentlig populært her i Kristiania, men endnu inden der var Tale om at aabne Banen, strømmede Folk ud for at se den nye Stationsbygning, der med rette regnes for en af vore smukkeste offentlige Bygninger. Trods de i og for seg ikke egentlige betydelige Dimensioner, har det, hva det ydre angaar, lykkedes Arkitekten (Bull) gjennem en virkningsfuld Massefordeling at opnaa et monumentalt Preg for Bygningen, samtidig med at dens Detaljer have en naturlig Lethed og Elegance. Vi anse det for en af Vestbanegaardens store Fortrin, at den staar som Bevis for at en monumental Bygning, gennemført efter vore mer indskrænkede Forhold, ikke behøver at ty til paahengt Stads for at bevare et verdigt og karakteristisk Indtryk. Medens saameget andet af hvad vor moderne Arkitektur har at opvise, derfor hyppig samler baade ivrige Modstandere og Tilhængere, har Stationsbygningen ved Pipervigsbugten været saa heldig at kunne samle Alles Bifald uden Undtagelse.³⁰

Som følge av byggingen av Vestbanehallen og stasjonens rolle som “byport”, ble området omkring også opparbeidet. I årene etter oppføringen av Vestbanehallen ble flere murbygninger (leiegårdsbebyggelse) reist i området nær stasjonen. En rekke av murhus ble reist langs Søgaden for å skjule de gamle og slitte trehusene slik at de jernbanereisende ble møtt med ny og moderne bebyggelse.³¹ I løpet av annen halvdel av 1800-tallet ble også flere gater og brygger anlagt i området. Forfatteren i Ny Illustreret Tidende fra 1874 avsluttet artikkelen om Vestbanehallen med et positivt syn på denne utviklingen i Pipervika og Kristiania:

Pladsen foran Bygningen samt den til den indre By førende “Søgade” er i den sidste Tid bleven fuldstændig brolagt og da allerede det ene store Hus efter det andet reiser sig omkring Stedet, skal det vistnok kun være ganske kort Tid inden det hele Strøg er saa aldeles forandret, at gamle Kristianiaboere ikke ville kjende sig igjen der. Man faar derude et stærkt Indtryk af, hvorledes Kristiania med rivende Fart voxer og forskjønnes.³²

2.1.3 Jernbaneanlegget

Jernbaneanlegget, med bygninger og spor, opptar et stort kvartal på omlag 35 mål. Selve stasjonsbygningen - Vestbanehallen - er plassert helt ut i tomtegrensen i østenden av kvartalet. Den har en sekkeformet bygningskropp bestående av en midtbygning med

²⁹ Aftenposten, 7. 10.1872. Kristiania, nr. 233, 13. årgang, 2.

³⁰ Ny Illustreret Tidende, 1874, Kristiania, nr. 1, 1. årgang, 6.

³¹ Den gamle trebebyggelsen (“Vikahusene”) ble først revet på 1930-tallet.

³² Ny Illustreret Tidende, 1874, 6.

inngangsparti og to skråstilte sidefløyer. Sidefløyene er plassert symmetrisk om midtbygningen og følger gateløpene langs kvartalet. Midtbygningen avgrenses av to fremskutte tårn, som ved siden av sidefløyenes stumpvinkel, bidrar til å fremheve midtpartiets fasade (vi kan altså her snakke om en hovedfasade). Høyden på stasjonsbygningen er angitt i Bygningsanmeldelsen, datert 23. august 1871, og oppgir at midtpartiet og tårnene er høyest og måler henholdsvis 23 og 26 alen, mens fløyene er 18 1/2 alen høye. Fasadens lengde er 154 alen. Vognhallen er 8 1/2 alen høy.³³

Fra den midtre bygningsblokken løper en 35 meter lang og 15,5 meter bred toghall. Toghallen, som omslutter perrongen, har en søylefri overdekning hvor saltaket av tre bæres oppe av en spinkel stålkonstruksjon.³⁴ Toghallen omsluttet alle de tre jernbanesporene som opprinnelig ble anlagt. Jernbanesporene går fra jernbanestasjonen og på tvers av kvartalet. Plattformoverdekningen er av ingeniør Axel Jacob Petersson (1834-1884) som var en av Statsbanenes brokonstruktører. Tilknyttet toghallen - plassert lengst ut - var også to små privet; En for damene og en for herrene. Vanlig praksis var at privetbygninger lå et lite stykke bortenfor stasjonsbygningene av hensyn til lukt.

Foruten selve stasjonsbygningen, består jernbaneanlegget også av vognhall, ilgodsbygning, mekanisk verksted og materialhus. Denne bygningsmassen har gjennom årene blitt utvidet, revet og flere bygninger som stall, bryggerhus og kiosker har kommet til. Stasjonsbygningen fungerte også som bolig for stasjonsmesteren mens de øvrige jernbaneansatte bodde i bygårder i området nær stasjonen.³⁵

Frem til omkring 1960-tallet, var det vanlig at alle jernbanestasjonene i Norge fikk opparbeidet et parkanlegg med plener, gangstier og beplantning hvor de reisende kunne promenere og hvile i fine omgivelser. Fra 1860-årene engasjerte Norsk Hovedjernbane og Statsbanene, gartnere til dette arbeidet.³⁶ Det er sannsynlig at også Vestbanehallen har hatt et parkanlegg, men det har ikke vært mulig å dokumentere dette. Ser man på Von Hannos Vestbaneforslag, finnes det planer for et parkanlegg, og da lokalstasjonsbygningen

³³ Bygningsanmeldelse, 23. august 1871, Christiania. G. A. Bull; Betegnelsen alen er et lengdemål, og en alen tilsvarer 0,6275 meter.

³⁴ Camille Prolonceau (1813-1859) oppfant sperrebindkonstruksjonen hvor taksperrene er forsterket med korte trykkstaver og strekkstenger til en takstol med statiske og funksjonelle egenskaper. Polonceau er en foregangsmann innen denne type konstruksjon, og det er denne typen Petersson har brukt ved Vestbanehallen. Avstivningen av toghallens tak er bygd etter det Polonceauske system; Hartmann, Mangset og Reisegg, *Neste stasjon: En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, 36.

³⁵ En jernbaneansatts minnes tilbake til 1890-årene og forteller at i "Bakkegaten nr. 11 som lå hvor Solplassen er, var en 5 etasjes murgård, og her bodde mange vestbanefolk. For øvrig bodde vestbanens personale i de nærmeste gatene ved stasjonen, så de fleste hadde ikke mere enn 10 høyst 15 min. vei hjem."; "Vi blar i minnenes bok" i *Jernbanemanden*, signert H.A. 1954, nr. 10, s. 4.

³⁶ Hartmann, Mangset og Reisegg, *Neste stasjon: En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, 23.

ble oppført i 1917 ble passasjen mellom hovedstasjonsbygningen og lokalstasjonsbygningen opparbeidet til et lite parkrom.

2.1.4 Eksteriør - jernbanens ansikt

Vestbanehallen er en bystasjon i mur. Bygningen har en lav grunnmur av hugget naturstein som hviler på fjell og tømmerflåter. Bygningen er oppført i teglstein som er pusset og deretter bemalt i en lys gul tone. Naturstein brukes både i grunnmuren og i noen av bygningselementene på hovedfasaden.

Etasjeinndelingen (hovedetasjer) i bygningen fordeler seg som følger; midtpartiet består av en etasje, tårnene av tre, fløyene av to og toghallen av en etasje. Bygningen har også en kjelleretasje (ikke synlig i eksteriøret) og en loftsetasje.

Det er en horisontal betoning over bygningen skapt ved de horisontale etasjebåndene som løper i vinduslivet på sidefløyene og dobbeltårnene. Sidefløyene har seks fag vinduer hver, og vindusomramningene i sidefløyene er tyngst i første etasje og noe lettere i annen etasje. Vinduene i første etasje rammes inn av små søyler med terningkapitel. En enkel bladfrise avslutter sidefløyenes vegger oppad. Sidefløyene er ikke utsmykket utover dette og betoningen av sidefløyene kan derfor betegnes som enkel.

Det er derimot hovedfasaden som er utsmykket. Med hovedfasade menes her fasaden på den midtre bygningsblokken hvor inngangspartiet er plassert. La oss vie litt ekstra oppmerksomhet til denne delen av fasaden.

Fasaden har tre inngangsdører med halvsirkelformede overdekninger i glass hvor sprosser danner mønstre av sirkler og halvsirkler. Rundbuemotivet går igjen i både dør og vindusomramningene. Litt høyere opp på hovedfasaden er det tre parstilte vinduer, et par over hver inngangsdør, som minner om en variant av biforium.³⁷ De parstilte vinduene krones så av et trepass hver, med motiv av tre motstilte trekvartsirkler og en stilisert blomst, og rammes inn av buer skåret dypere inn i fasaden. Disse buene bæres av halvpilarer i kolossalorden som løper over de to nederste fasadepartiene og forbinder dem. Halvpilastrene er utformet som en pjestall, sokkel, som bærer en plint, basis, som igjen bærer en halvpilaster. Denne er igjen utformet så den ligner en knippesøyle med rundstaver med stiliserte volutter. Feltet mellom buen og den profilerte rammen som halvpilastrene er kalles spandriller.

³⁷ Biforium: To like store åpninger innrammet av en felles, overspennende bue eller nisje.

Som et tredje parti, høyere på fasaden, er rekken av femten små og smale bueformede vinduer som minner om triforium.³⁸ Mellom hvert av de parstilte vinduene og mellom hvert vindu i rekken av småvinduer på hovedfasaden, er det en søyle av naturstein som minner om en stilisert variant av den joniske søyleorden. Vinduene i tårnene er også halvsirkelformede og vinduene i tårnenes loftsetasje er likt utformet, og lik de parstilte vinduene på hovedfasaden.

Fasaden er avsluttet oppad ved profilerte listverk og en dekorativ bord av bladmotiv som gjentas med rytmiske mellomrom bortover listverket. Et bølget utformet gitter går langs med takkanten. Tårnene krones av hvert sitt lille spir. Stasjonsbygningen har et valmet sadeltak av profilerte metallplater, og sadeltaket har en så lav vinkel at taket ikke fremtrer når man betrakter bygningen på kloss hold.

Vestbanehallen er mer enn bare en bystasjon i mur. Vestbanehallen har også en rolle som "byport" og som jernbanens ansikt. Med det menes rollen stasjonen spiller som inngangsport for reisende til Christiania by. Det var derfor ikke likegyldig hvilken utforming bygningen fikk. Jernbanestasjonen er utformet i sin tids moderne formspråk med pussornamentikk.

2.1.5 Interiør - ulike klasser og mange funksjoner

Arkitekt Georg Bulls plantegninger viser hvordan stasjonsbygningens interiør var utformet. Stasjonen rommer flere funksjoner, og man kan skille mellom publikumsareal, kontorsoner og stasjonsmesterbolig. Publikumsarealene - det vil si vestibyle, venterom, perrong - er plassert i nærheten av bygningens inngangsparti for å gi god trafikkflyt. Kontorer og driftsfunksjoner (driftskontorer, pakkeekspedisjon, portner, lamperom) er trukket til siden for de trafikkerte publikumsarealene, og plassert i sidefløyene. Stasjonsmesterboligen ligger i annen etasje i søndre fløy og i søndre tårnrom.

La oss først se litt nærmere på publikumsarealene. Vestibylen ligger i midtbygningen og går gjennom to etasjer. I vestibylen er billettkontorene for andre klasse plassert på høyre side, og billettkontor for første klasse på venstre side. Plasseringen av klassenes venteværelser følger billettkontorinndelingen, således ligger venteværelset for andre klasse er på høyre hånd, og venteværelset for første klasse på venstre hånd. Venteværelsene ligger i sidefløyene med inngang fra vestibylen og venteværelsene har direkte utgang til perrongen. Ettersom de andre klasse-reisende utgjør majoriteten av de reisende er deres venteværelse størst. Venteværelset for første klasser-reisende er mindre,

³⁸ Triforium: Rekke av bueåpninger. Ofte brukt langs midtskipet i basilikakirker i veggfeltet over arkaden.

men her finnes et eget damerom og “privet” (vannklosett). Dersom de øvrige av de reisende måtte på toalettet kunne de benytte seg av toalettene langs med perrongen. Innerst i vestibylen, vis-a-vis inngangsdørene, ligger en felles bagasjeekspedisjon med fri passasje fra alle kanter. Ved å ha en felles inngangshall for begge klasser, behøves bare en ekspedisjon for de to reiseklassene. Toghallen er plassert bakenfor bagasjeekspedisjonen.

Når det gjelder kontorene og driftsfunksjonene ligger disse i sidefløyene. Gjennom en trapp i tårnet på høyre side kommer en til kontorarealene for bestyreren, bokholderen, revisoren samt ekspedisjonskontoret og arkivet. Stasjonsbestyrerens bolig ligger i annen etasje i den søndre fløyen. Boligen hadde fem værelser, med pikerom og kjøkken.

Telegrafisten sendte ut togmeldingene fra det søndre tårnrommet.

Tegninger av interiøret viser hvor påkostet rommene var. Takene i vestibylen og venteværelsene hadde kassetak i tre, vestibylen har vært smykket med et mosaikkgulv som ble lagt med engelske stenfliser. I venteværelset for annen klasse bar en rikt ornamentert søyle en av takbjelkene. Søylene sto nedfelt midt i rommet. En beskrivelse i Ny Illustreret Tidende formidler dette inntrykket av bygningens interiør:

Når man gennem den tydeligt udprægede, store og i arkitektonisk Henseende skjønt udarbejdede Hovedindgang træder ind i Bygningen, kommer man først ind i den store Hoved Hal, der gaar igjennem to Etager. Den har Loft og øvrige ornamentale Detaljer i Træ, medens Gulvet er lagt i Mosaik af engelsk Stenfliser. Midt for Hovedindgangen ser man ud paa den overdækkede Platform, der faar Lys gennem en lang Række Vinduer, saa at det under vore klimatiske Forholde brydsomme og lidet hensigtsmæssige Glastag er undgaaet. Noget af det smukkeste i Platformbygningen er det perspektiviske Syn af den slanke og lette Jernkonstruktion, der bærer Taget. Fra Hoved Hallen, i hvilken paa begge Sider er anbragt Billettkontorer, kommer man tilvenstre ind i 1ste Klasses elegantere udstyrede Venteværelser og tilhøyrer i de noget simplere for den 2den Klasse. Forøvrigt optages begge Fløie af Kontorer og Beboelsesleiligheder. Det hele Anlæg er paa Forhaand beregnet paa med Lethed at kunne udvides ved Tilbygning til Fløiene.³⁹

Det var først og fremst praktiske hensyn som ble avgjørende for hvordan stasjonsbygningens interiør ble disponert og hvilken utforming det fikk. Publikumsarealet lå i nærheten av inngang og perrong hvilket ga god trafikkflyt. Kontorfunksjonene ble trukket til side. Bagasjeekspedisjonen ble sentralt plassert, av hensyn til passasjerene slik at bagasjen måtte bæres kortest mulig.

Interiøret ble også utformet ut fra estetiske hensyn. Det ble brukt påkostede materialer og dekorasjoner. Som et tredje punkt, er byggverket en moderne stasjonsbygning i forhold til formspråk (historisme) og samfunn (klassesamfunn og trafikkmengde). Teknologien brukt ved stasjonen var også ny med bruken av blant annet parafinlamper, telegraf og vannklosett.

³⁹ Ny Illustreret Tidende, 1874, 6.

2.1.6 Toghallen

De første jernbanestasjonenes stasjonsbygning og toghall, er nesten oppført som to selvstendige bygg hvor en arkitekt tegnet selve stasjonsbygningen, mens en ingeniør tok seg av toghallen bakenfor. Dette var en vanlig arbeidsfordeling og var også tilfellet ved Vestbanehallen hvor ingeniør Axel Jacob Petersson (1834-1884), som var en av Statsbanens broingeniører, har konstruert toghallen.⁴⁰

Toghallens saltak var i tre med avstivninger i tynne, profilerte jernkonstruksjoner. Jernkonstruksjonene var bare tre til fire centimeter brede og danner dermed en kontrast til takperrenes tømmerbredde. Plattformoverdekningen dekket alle sporene. Toghallens åpne gavlside markeres og avsluttes av to tårn. Ettersom toghallen har sidevegger, har ingeniøren løst utluftingen av lokomotivens damp og røyk gjennom kanaler i form av blindbueåpninger i gavlen innerst i hallen.

2.2 Arkitekten Georg Andreas Bull - jernbanens arkitekt og stadskonduktør⁴¹

Georg Andreas Bull (1829-1917) ble født i Bergen, der han også vokste opp. Han gikk på Bergen Katedralskole, og etter videregående skole fulgte Bull tegneundervisning hos den tyske arkitekten og tegneren Franz Wilhelm Schiertz⁴² (1813-1887) som underviste i Bergen i årene 1843-45. I september 1846, da han var 17 år gammel, begynte Bull på Polytechnische Schule⁴³ i Hannover der han ble i fire år (1846-1850). Han skulle bli ingeniør og studerte Mechanische Baukunst og andre maskiningeniørfag. Blant professorene ved skolen var Conrad Wilhelm Hase⁴⁴ (1818-1902). Bull reiste også til England og Skottland i 1851, der han videreutdanner seg i faget. Arkitektutdannelsen sin

⁴⁰ Petersson er for øvrig kjent for sin konstruksjon av pendelpilarviadukten (1876) som var en ny og billigere brotype med spinkle konstruksjoner. Noen av disse broene er fremdeles i bruk langs Østfoldbanen.

⁴¹ Fremleggelsen av arkitekt Georg Andreas Bulls utdanning og virke baserer seg på Leif Østby (red.), *Norsk kunstnerleksikon: Bildende kunstnere, arkitekter, kunsthåndverkere*, Bind I, (Oslo: Universitetsforlaget, 1982), 349-350; Brochmann, *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år*.

⁴² Schiertz var utdannet arkitekt i Tyskland og hadde vært elev hos J.C. Dahl (1788-1857) i Dresden.

⁴³ Opprinnelig Der höhere Gerwerbeschule zu Hannover (1831-1847). Skolen byttet navn til Polytechnische Schule i 1847, og Technische Hochschule i 1879; Bulls studieopphold i Hannover er godt dokumentert gjennom brevveksling med mor og storebror i Norge og i skolearkivet.

⁴⁴ Hase utdannet en hel generasjon norske arkitekter i perioden 1848-1888. Det er ikke dokumentert om Bull fulgte hans undervisning, men det er sannsynlig; Brochmann, *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år*, 27; Trond Indahl, "Georg - minstemann og hovedstadsbygger" i *Byminner: Bare Bull*, nr. 1 (2003), 130.

har Bull fra Bauakademiet i Berlin (1855-1856). Høsten 1855 mottok Bull utdanningsstipend på 150 speciedaler (tilsvarende 600 kr) fra staten og begynte på arkitektstudiet ved Det Kgl. Bauakademie i Berlin. I Berlin skal Bull blant annet ha fulgt undervisningen til professor Wilhelm Stier (1799-1856).

Ferdig utdannet vendte Bull tilbake til Norge hvor han opprettet eget arkitektkontor i Christiania i 1857. Ved siden av dette, ble Bull også assistent hos arkitekt Christian Heinrich Grosch (1801-1865). Bulls første store arkitektoppdrag var Christiania Dampkjøkken (Torggata 8, 1858) som var et folkekjøkken oppført i upusset tegl i romansk stil etter Hannoverskolens idealer. Bull var utøvende arkitekt frem til 1889. Han virket som statsbanens arkitekt i perioden 1863-1872. Bull ble slått til ridder av St. Olavs orden for sin kunstneriske virksomhet i 1875 (ridder av Dannebrogordenen).

Bulls produksjon består både av en rekke villaer, kirkebygg og jernbanestasjoner. Blant Bulls hovedarbeider regnes både Vestbanestasjonen og Østbanestasjonen i hovedstaden. Han tegnet også en rekke av villaene i Homansbyen (1858-1866) i Oslo og byplanen for Homansbyen (Josefines gate og Oscars gate). Med andre ord sto Bull, i tillegg til planleggingen og oppføringen av hagebyen Homansbyen, også ansvarlig for områdets byplan. Bull utformet i alt femten av Homansbyens sekstifem villaer. Husene er frittliggende med forhager etter engelsk mønster. Villaene er alle i oppført i pusset teglstein og i en rekke forskjellige nystiler som nygotikk, nyklassisisme og nyrenessanse. Bull sto også senere ansvarlig for byplanen på Grünerløkka (1861).

I 1858 fikk Bull sitt første oppdrag for statsbanene da han utformet jernbanestasjoner for Hamar-Grundsetbanen. Gjennom årene hadde Bull ansvaret for banene Hamar-Grundsetbanen (åpnet 1862), Trondheim-Størenbanen (1864), Kongsvinger-Riksgrensenbanen ("Grensebanen", 1865), Randsfjordbanen (Drammen-Randsfjorden, 1868) og Drammensbanen (1872). I tillegg ble flere av stasjonsbygningene langs Rørosbanen oppført etter Bulls arkitekttegninger. Av Bulls stasjonsbygninger, er kun fire bystasjoner i mur. I tillegg til Vestbanehallen, inngår jernbanestasjonene i Trondheim (1864), Drammen (1866) og Østbanehallen (1882). De øvrige stasjonsbygningene Bull tegnet, er i tre og er alle i sveitserstil. Et eksempel er Krøderen stasjon (1872) med rikt utsmykkede løvsagsarbeider.

Ved siden av å være utøvende arkitekt, har Bull også satt sitt preg på hovedstaden gjennom sin rolle som stadskonduktør (byutvikling). Bull ble først bygningsingeniør i Christiania i 1858, og han fungerte som stadskonduktør i perioden 1865-1898, Statens bygningskyndige konsulent 1865-1887 og bygningssjef 1898-1903. I den tid Bull har disse vervene, var byen i kraftig vekst og byen ble utvidet både i 1858 og 1878. Tidligere

løkkeeiendommer og innfartsårer ble nå underlagt bygge- og reguleringsplaner. Karakteristisk er rutenettplanene⁴⁵ som består av rettviklede gatenett med mellomliggende kvartalbebyggelse. Grünerløkka er et eksempel på en slik byplan med sin kvartalbebyggelse.

Foreningen til norske Fortidsmindemærkers Bevarelse (i dag Fortidsminneforeningen) ble opprettet i 1844. Bull ble en del av foreningen og bidro i foreningens startfase. Bull foretok bygningsarkeologiske undersøkelser i årene 1853 og 1854. Bull reiste i sommermånedene i disse årene rundt i Norge for å tegne og måle opp bevarte bygninger fra middelalderen.⁴⁶ Bull initierte bygningsarkeologiske undersøkelser av Håkonshallen i Bergen (185-1859) og Gamle Aker kirke i Oslo (1852-). Han utarbeidet også tegninger for restaureringen av Gamle Aker kirke i 1857.⁴⁷

Bulls produksjon omfatter både kirker, villaer og jernbanestasjoner. Noen sentrale arbeider av Bull er:

- 1857: Konkurransenutkast til Stortinget (ikke realisert).
- 1858: Christiania Dampkjøkken, Christiania.
- 1858: Homansbyen og byplanen for Homansbyen, Christiania.
- 1861: Byplan for Grünerløkka, Christiania.
- 1861: Tvedestrand kirke, Aust-Agder.
- 1862: Nes kirke, Hallingdal.
- 1864: Trondheim stasjon, Trondheim.
- 1866: Drammen stasjon, Drammen.
- 1868: Johanneskirken i Christiania (revet), Christiania.
- 1868: Sommerhus for Ole Bull i Valestrand, Hordaland.
- 1870: Kragerø kirke, Telemark.
- 1872: Krøderen stasjon, Buskerud.
- 1872: Vestbanehallen, Christiania.
- 1880: Jacob kirke, Christiania.
- 1882: Østbanehallen, Christiania.

2.2.1 Stasjonene i Trondheim, Drammen og Christiania

Bulls fire bystasjoner i mur har flere likhetstrekk. Dersom en studerer arkitekttegningene for stasjonene Trondheim, Drammen og de to hovedstadsstasjonene, oppdager en at stasjonene er like i romkomposisjonen; Plantegninger viser at stasjonene har en midtstilt

⁴⁵ Også kalt sjakkbrettplan.

⁴⁶ På reisen besøkte Bull bl.a. kirkene på Gran, Heidal, Hurum, Lomen, Reonlia, Ringsaker, Slidre. i tillegg til Hemsedal, Flå, Gol, Nes, Borgund, Urnes, Stavanger. I alt målte han opp 44 middelalderbygninger (20 av disse er stavkirker) og utarbeidet 205 tegninger.

⁴⁷ Utført av Heinrich Ernst Schirmer og Wilhelm von Hanno, fullført i 1861.

vestibyle med venteværelser symmetrisk plassert på hver side. Venteværelsene er delt inn i klasser (1. og 2. klasse) og fordelt på hver sin side av vestibylen. Ved Østbanehallen har venteværelset for de første klasses reisende i tillegg et eget inngangsparti.

Stasjonsbygningene har også egne venteværelser for damene på første klasse. Midt i vestibylen er det billettkontor og reisegodsekspedisjon.

I tillegg er jernbanestasjonenes stiluttrykk like. Gjennomgående er rundbuemotivene i dør- og vindusomramningene. Stasjonene har fått historismens ny-stiler, men med en variasjon av stilformer. Jeg har allerede plassert Vestbanehallen som nyromansk. Østbanehallen og Drammen stasjon plasseres som nyrenessanse. Trondheim stasjon har ingen distinkte stiltrekk utover bruken av rundbuer. Som et siste moment kan nevnes at det er ingeniører som har tegnet toghallene. Det var en vanlig fordeling at en arkitekt tegnet hovedbygningen mens en ingeniør tok seg av toghallen bakenfor.

Bystasjonene har flere funksjoner enn de mindre stoppestedene (mellomstasjonene) langs jernbanelinjene. Bystasjonene har større og flere venteværelser, ofte med egne damerom, bevertning, telegraf og kontorfunksjoner samt bolig for stasjonsmesteren.⁴⁸

⁴⁸ Trondheim stasjon og Østbanehallen inneholdt ikke stasjonsmesterbolig.

2.3 Arkitekturstrømninger i annen halvdel av 1800-tallet

Firtiaarene satte i det hele taget et nyt sving paa forholderne. De bragte ikke blot de første gaslygter, de første kloaker, de første vittighedsblade og de første kunststillinger, men ogsaa offentlige maskerader, offentlige danselokaler, offentlig prostitusjon og mange andre af kulturens herligheder. - Og saa kom femtiaarene med en livlig byggeperiode - der gjorde Kristiania større, anseligere, smukkere - og med den første norske jernbane.⁴⁹

Utdrag fra litteraturhistoriker Henrik Jægers beskrivelse av utviklingen av byen i 1890.

2.3.1 Befolkningsvekst, industrialisering og nasjonsbygging

Befolkningsvekst, industrialisering og nasjonsbygging bidro til at det vokste frem et nytt bylandskap i Christiania; Jernbanestasjoner, kirker, fabrikker, hospitaler, forretninger, byparker, gatebelysning, villaer og bygårder.

1840-årene kom til å bli en gjennombruddstid for ny industri. Ved 1800-tallets begynnelse var det fremdeles eldre industri hvor sagbruk og kornmøller dominerte. Christiania var en småby med noen få tusen innbyggere hvis livsgrunnlag i hovedsak besto i handel- og trelasteksport.⁵⁰ Byen hadde enkel trehusbebyggelse og byen ble herjet av branner gjentatte ganger.

Etter en av de store bybrannene i 1624, hadde Christian IV flyttet byen fra dalsiden vest for Ekeberg, dagens Gamlebyen, til området nord for Akershus festning på den andre siden av Bjørvika. Der ble det anlagt en by med rutenettplan, omtalt som *Kvadraturen*. Forbilder for Kvadraturen hentet kongen fra renessansens byplanmønster. Innenfor bygrensene ble det fra nå av påbudt å bygge i mur eller utmurt bindingsverk for å hindre nye branner.⁵¹

Etter unionsoppløsningen med Danmark i 1814 var det ikke bare viktig for Norge å styrke sin nasjonale selvfølelse, men mange nye byggeoppgaver måtte løses. Hovedstaden trengte representative bygninger for kongen, statsadministrasjonen og de nasjonale institusjonene. Slottsbygget, som sto ferdig i 1848, var et viktig oppdrag for å markere at unionskongen Carl Johan var like mye norsk konge som svensk konge. Ved tidligere opphold i Norge hadde kongen losji i Paléet, men ved å oppføre et slott fikk kongen nå et fast tilholdssted også i Norge. Videre ble det i løpet av 1800-tallet også bygd Norges Bank filial i 1830, Universitet i 1851 og Storting i 1866.

⁴⁹ Henrik Bernhard Jæger, *Kristiania og Kristianienserne*, (Kristiania: F. Beyers Forlag, 1890), 168.

⁵⁰ Hovedstaden fikk navnet Christiania etter Christiania IV i 1624 og beholdt navnet fram til 1877. Hovedstaden omtales som Kristiania i perioden 1877-1925 og Oslo fom. 1925.

⁵¹ Det var murtvang innenfor bygrensene, men reglene ble allikevell brutt og noen hus ble oppført i utmurt bindingsverk; Arno Berg, *Det gamle Christiania*, (Oslo: Dreyers forlag, 1965), 52.

Den første industrialiseringsfasen i Norge dateres fra 1845 til 1895. Christiania ble landets viktigste industriby med fabrikker for tekstil- og papirproduksjon, mekaniske verksteder og møller langs Akerselva. Her nevnes Myrens Mekaniske verksted med landets første dampmaskin (1852), Nedre Vøien Spinneri og Hjula Veveri med mekaniske vevstoler i tillegg til Christiania Spigerverksted og Christiania Seildugsfabrikk.⁵² Med fremveksten av industrien fulgte en stor innflytting fra landsbygda til byene.

Fra begynnelsen av 1800-tallet økte folkemengden i Christiania, og i løpet av århundret ble byen utvidet flere ganger. Folketallet vokste mer enn noen gang tidligere; I 1835 var innbyggertallet på omlag 18 305, mens ti år senere var innbyggertallet passert 25 677. I annen halvdel av 1800-tallet, ble veksten sterkere med 76 866 innbyggere i 1875 og 151 239 i 1890.

Den første byutvidelsen ble foretatt av slottsarkitekt Hans Ditlev Frantz Linstow (1787-1851). Han trakk opp Karl Johans gate i 1838 for å gi “en passende Adgang” fra byen til Slottet på Bellevue-høyden som den gang lå utenfor bygrensen. Flere byutvidelser ble foretatt i løpet av 1800-tallets andre halvdel. Utenfor bygrensene var det vokst frem forsteder som Sagene, Kampen og Piperviken og langs innfartsveiene til byen som Vaterland, Maridalsveien og Telthusbakken. Disse forstedene var ikke underlagt murtvang, og preges av enkel trehusbebyggelse. Utenfor forstedene lå bygdene Aker og bymarken. Der lå også løkkeeiendommer hvor det rike borgerskapet hadde sine landsteder, kombinert med noe gårdsdrift. Fra 1859 og utover ble flere av disse løkkene innlemmet i byen, deriblant Rodeløkka, Homansbyen, Solliløkken, Lovisenberg og Frydenlund. Byutvidelser fortsatte i 1860-, 1870-, 1880- og 1890-årene.⁵³

Litteraturhistoriker Henrik Bernhard Jægers (1854-1895) beskrivelse gir et inntrykk av samtidens syn på byen og de nye fasilitetene som kom til. Christiania vokste med “amerikansk” hastighet og byens landskap ble endret. Byen blir på sett og vis mer kontinental, og Christiania blir ofte kalt “Lille Berlin” fordi arkitekturen var inspirert av forbilder hentet fra Tyskland. Arkitekturen fra 1800-tallet er fremdeles godt bevart og i bruk flere steder i byen. Fremdeles kan en oppleve sammenhengende bygningsmiljøer med murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Denne arkitekturen definerer også Oslo som by. Vi skal se nærmere på arkitekturen fra denne tidsperioden som har fått navnet “historismen”.

⁵² Myrens Mekaniske verksted ble etablert 1848, Nedre Vøien Spinneri i 1845, Hjula Veveri i 1855, Christiania Spigerverksted i 1853 og Christiania Seildugsfabrikk i 1856.

⁵³ Dag Østerberg viser hvordan Oslo historiske strukturer kan leses i tråd med byutvidelsene og hevder Oslo består av fire lag eller sedimenter (fra 1624 til i dag); Dag Østerberg, *Arkitektur og sosiologi i Oslo: En sosiomateriell fortolkning*, (Oslo: Pax forlag, 1998).

2.3.2 Historismen - In welchem Style sollen wir bauen?⁵⁴

Hvor er man? - spørger man. Er man virkelig i "Christiania, Rigets Hovedstad, 70 000 Indbyggere, beliggende ved Bunden af Christianiafjorden?" Man er saa underlig tilmode, saa fremmed. Man føler noget der ligner den festlige Benauelse hvormed man træder ind i en Balsal. Ja, ind paa et Bal, men paa et Maskebal. Det fuldstændigste Maskeoptog af menneskelige Boliger træder her op i broget præget Blanding. Alle Nationaliteter synes at have hverandre Stevne. Normanner og Goter, Tysker og Chineser, Sarmanter og Hanseater. (...) ⁵⁵

Utdrag fra forfatter Camilla Collett sin omtale av Homansbyen i 1869.

Camilla Collett (1813-1895) observerer her det som er kjernen i den bevegelse som har fått navnet "historisme". Betegnelsen "historisme" er en forholdsvis ny betegnelse på møbel- og byggekunsten i Norge under annen halvdel av 1800-tallet. I den europeiske arkitekturhistorien kan perioden "historismen" settes fra ca. 1750, mens innen kunstindustrien fra ca. 1830. I Norge avgrenses perioden fra ca. 1840 til 1900. ⁵⁶

Begrepet "historisme" ble først tatt i bruk etter annen verdenskrig. ⁵⁷ Tidligere var merkelapper som "stilforvirring", "stilopløsning" og "smaksfordervelse" blitt benyttet som samlebetegnelser for alle nystilene på 1800-tallet. ⁵⁸ Disse betegnelse ble brukt fra begynnelsen av 1900-tallet som en fordømmelse og forakt for møbel- og byggekunsten i annen halvdel av 1800-tallet før den nøytrale "historisme"-betegnelsen ble tatt i bruk. Synet på perioden viser seg også gjennom at museene ikke samlet inn gjenstander fra perioden og ved at kunsthistoriske oversiktsverk sluttet ved empirien eller hoppet over perioden frem til art nouveau. ⁵⁹ Det finnes også andre eksempler på kunstperioder som ettertiden har endret sitt syn på. "Gotikk", "barokk" og "manierisme" var opprinnelig brukt som nedsettende omtaler av kunst før de ble benyttet som nøytrale periodebetegnelser.

⁵⁴ Tittelen, "I hvilken stil skal vi bygge?", er hentet fra den tyske arkitekten Heinrich Hübsch (1795-1863) sin bok i 1828 hvor Hübsch tar opp stilproblematikken i byggekunsten.

⁵⁵ Camilla Collett i Morgenbladet 1869; Også gjengitt i Odd Brochmann, *Bygget i Norge: En arkitekturhistorisk beretning*, Bind II, (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981), 69.

⁵⁶ Tidfestelsen av perioden varierer noe. En annen vanlig avgrensning er ca. 1850 til ca. 1910.

⁵⁷ Stephan Tschudi-Madsen (1923-2007) utga i 1952 artikkelen "Victoriansk dekorativ kunst 1837-1901". Dette er blant de første forsøkene på å gi et nytt bilde av perioden. Stephan Tschudi-Madsen, "Victoriansk dekorativ kunst 1837-1901" i *Nordenfjeldske Kunstindustrimuseums årbok*, (1952), 9-92; Betegnelsen "historisme" ble første gang benyttet av Carsten Hopstock og Stephan Tschudi-Madsen i 1955, se Carsten Hopstock og Stephan Tschudi-Madsen, *Stoler og stiler*, (Oslo: Aschehoug, 1955).

⁵⁸ Andre betegnelser som er ofte blitt brukt for perioden er "redselsperioden", "smaksfordervelsens periode", "quasistil" og "klunkestil"; I England benyttes "the victorian age" og "gothic revival" som stilbetegnelser for perioden.

⁵⁹ Anniken Thue, "Da antikken og rokokkoen ble likeverdige: En introduksjon til historismens epoke" i *Plysj, palmer og pomponger: En hyllest til historismens epoke 1840-1900*, redigert av Anniken Thue, (Bergen: Vestlandske Kunstindustrimuseum, 1987), 13.

Betegnelsen “historisme” er ikke en stilbetegnelse på samme måte som “antikken” og “renessansen” er det. Historismen er *bevegelsen* i arkitekturen under annen halvdel av 1800-tallet. Det er ingen gjennomgående formale likhetstrekk i kunsten i denne perioden. Den favner derimot et mangfold av stilformer som nygotikk, nyrenessanse, nyromansk, nyrokoko og så videre. Betegnelsen “historisme” er en samlebetegnelse for stilformene. Professor Kari Hoel (f. 1943) skriver:

Historiens stilarter ble brukt som inspirasjonskilde, ganske fritt og ikke bundet av en bestemt rekkefølge. Favoritter fantes, men de skiftet raskt. Grunnen til dette “stilenes maskeradeball” var at arkitektene ikke hadde evnet å finne en stil for “sin egen tid”, til tross for at nettopp dette i særlig grad hadde opptatt arkitektene på 1800-tallet.⁶⁰

Spørsmålet om stil var et mye debattert tema på 1800-tallet, og søken etter å finne en arkitektur som uttrykte “sin tids stil” fortsatte utover på 1900-tallet.⁶¹ Blant de sentrale aktørene var blant annet Heinrich Hübsch (1795-1863) som utga *In welchem Style sollen wir bauen?* i 1828. Gjennom en klassisismekritikk, taler Hübsch at rundbuestilen er en mer passende stil for samtidsarkitekturen.⁶²

Hovedkritikken av perioden i ettertid har bestått i at perioden kun etterligner tidligere tiders stiler og mangler sitt eget uttrykk. Med modernismens øyne representerer historismens byggekunst 1800-tallets klassesdelte samfunn og usunne bomiljø hvilket en under modernismen søkte seg bort i fra. Vi skal komme tilbake til ettertidens syn på historismens arkitektur i kapittel syv.

Det fantes flere retninger i 1800-tallets arkitektur, bestemt av hvilke forbilder arkitektene valgte. Arkitekturen kan deles inn i to hovedstrømninger; En klassisk og en romantisk. En kan spore en interesse for middelalderstiler fra slutten av 1700-tallet som løper parallelt med klassisismen.⁶³ Arkitektene kunne også blande inn stilarter fra fremmede kulturer som en hadde fått ny kjennskap til. Et eksempel er japonisme som viser seg i både møbel- og billedkunsten, og påvirket motebildet. I løpet av 1800-tallets siste

⁶⁰ Kari Hoel, *Monumentalarkitektur i Oslo: Fra kongens slott til kunnskapens tempel*, (Oslo: Vigmostad & Bjørke, 2008), 154.

⁶¹ Arkitekt Lars Thalian Backers (1892-1930) kjente innlegg i debatten om stil på 1920-tallet hvor han tar til orde for en byggekunst som er i overensstemmelse med sin samtid og slik forsvaret modernismen, “skape en arkitektur i pakt med tiden vi lever i”; Lars Backer, “Vor holdningsløse arkitektur”, i Lars Backer, *Lars Backer: Arkitektens arbeider omtalt i dagspressen og fagtidsskrift: Skisser, utkast, byggverk*, (Oslo: Kølbeleske bok- og kunsttrykkeri, 1930), 173-175.

⁶² Mer om rundbuestilen i Hannover i kapittel 2.3.3.

⁶³ Hamran, “Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870”, 69.

halvdel oppstår også Arts-&-Crafts-bevegelsen med vekt på håndverket som en motbevegelse til industriproduksjon.⁶⁴

Med ny interesse for historien og kunnskap om historiens stilformer vokste det frem et historiesyn hvor troen på en historisk utvikling med forskjellige utviklingsfaser og troen på fremskrittet står sentralt.⁶⁵ En bevissthet omkring stilartenes symbolverdi var viktig når arkitektene skulle velge stil til de forskjellige bygningstypene. For eksempel representerte nyklassisismens formspråk med vekt på enkelhet, symmetri og harmoni antikkens borgerlige dyder, og ble derfor valgt for universitetsbygninger og parlamentsbygg. Nygotikken ble ofte brukt for sakralarkitekturen, hvilket ga assosiasjoner til middelalderens religiøse verdier. Teatre ble ofte oppført i nybarokk og leiegårder i nyrenessanse, men leiegårdenes fasader, selv de i samme kvartal, viser en variasjon i utsmykningen og dekor.⁶⁶

1800-tallet var også preget av nasjonalistiske strømninger, og stilvalget kan også i enkelte tilfeller sees i lys av dette. Nasjonene søkte tilbake i sin egen historie og gotikken ble sett på som en stil knyttet til en gullalder i flere av landene; både i Tyskland, Frankrike og England.⁶⁷ Parlamentsbygg og rådhus ble derfor ofte oppført i nygotikk. Et eksempel er det engelske parlamentet (1835) av sir Charles Barry.

Historismen er som en arkitektonisk twistpose, og noen eksempler fra Christianias murbebyggelse gir inntrykk av variasjonene i stiluttrykk under historismen. Grosch tegnet Basarene og Brannvakten ved Domkirken i 1839 og bygningene ble oppført i upusset tegl

⁶⁴ Arts-and-Crafts-bevegelsen ønsket å gjenreise håndverkstradisjonen og -kvaliteten fra middelalderen. Navnet har bevegelsen fra Arts and Crafts Exhibition Society, og bevegelsen bygger på John Ruskin (1819-1900) filosofi og William Morris (1834-1896) er en av bevegelsens fremste representanter. Art Nouveau bygget videre på Arts-and-Crafts ideer.

⁶⁵ Grunnlaget for det nye historiesynet knytter seg til den tyske dikteren og filosofen Johann Gottfried von Herder (1744-1803) og den tyske filosofen Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831). Flere utgravninger og undersøkelser bidro til økt interesse for historien, deriblant utgravningene av Herculaneum (1738) og Pompeii (1748) som ga en ny forståelse av antikken; Historismen kan derfor defineres som "det stilhistoriske valgets mulighet", se Henrik von Achen, "Historismens arkitektur: Internasjonalt oversyn og norske varianter" i *Plysj, palmer og pomponger: En hyllest til historismens epoke 1840-1900*, (Bergen: Vestlandske Kunstindustrimuseum, 1987), 25.

⁶⁶ Ofte er heller ikke leiegårdenes gesimshøyde lik. Årsaken til variasjonen mellom leiegårdene grunnes i at det var forskjellige byggherrer for gårdene. En har ikke visst nøyaktig hvor høyt nabohuset skulle bli.

⁶⁷ Påpekt flere steder, bl.a. av Ulf Hamran, i Hamran, "Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870", 71.

og utformet i nyromansk stil. Basarene og Brannvakten representerer det første fullt modne arbeidet i den historisk-romantiske retningen i Norge.⁶⁸

Før vi ser på noen eksempler på bygårdene som ble oppført i perioden, skal vi kort se på noen eksempler på institusjonsbygninger; Johan Henrik Nebelong utformet lystslottet Oscarshall (1847-1852) på Bygdøy i nygotikk. Von Hannos Oslo Militære Samfunn (1876-1878) ved Akershus festning er et eksempel på nyromansk pussarkitektur og Norges Geografiske Oppmaaling (1877) ved Slottsparken har han utformet i nyrenessanse. Thøger Leonard Binneballe har tegnet Nobelinstituttet i Henrik Ibsens gate 51 (1887, tidligere Drammensveien 19) i nyrenessanse. Flere kirker ble oppført i løpet av 1800-tallet, eksempelvis Alexis de Chateauneuf/von Hannos Trefoldighetskirken (1858) og von Hannos Grønland kirke (1865-1869) i henholdsvis nygotisk og nyromansk stil.

Som følge av tilstrømmningen til byen, var det et stort behov for boliger. Boligarkitektur i form av bygårder på tre, fire eller fem etasjer ble oppført og gitt forskjellige stiluttrykk. Et eksempel på et større område med boliger er anleggelsen av Grünerløkka utover i 1860-årene. Bygdøy allé fra 1800-tallets siste tiår, er et annet karakteristisk område, og viser en rikere pussarkitektur med nygotiske former og nordisk nyrenessanse.

Som følge av en større brann i sentrum av Christiania i 1858 ble flere bygårder bygget langs Karl Johans gate og i Kvadraturen. Noen eksempler fra disse områdene er Karl Johans gate 12 og 16 (begge av von Hanno), og Kirkegaten 24 og Prinsens gate 11 (av Schirmer og von Hanno). Andre eksempler finnes langs Universitetsgata; Harald H. Lenschow har utformet Universitetsgata 10 (1881) i nyrenessanse, og Hans Kaas har gitt leiegårdene i Universitetsgata 16, 18, 20, 22 og 24 (1860-tallet) et nyklassisistisk preg. Steckmest & Due leiegårder er i hovedsak i nyrenessanse, blant annet Sehesteds plass (1880-81). Henrik Thrap-Meyer (1833-1910) har i samarbeid med Steckmest & Due utformet Victoria terrasse (1890) og bygningen plasseres gjerne som nyrenessanse. Murgårdsmiljøet som fantes i byen fra 1624 og utover, det vil si 1600- og 1700-talls bebyggelse, ble i stor grad erstattet av ny murbebyggelse i løpet av 1800-tallets annen halvdel.

⁶⁸ Basarbygningen er oppført etappevis i årene 1840, 1845 og 1858; Hamran, "Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870", 72; Grosch viser her en overgang fra klassisismen. Grosch tidligere arbeider, som f.eks. Universitetsbygningene har pussede fasader og er i nyklassisisme.

2.3.3 Hannover og rundbuestilen i Hannover

I Hannover vokste det frem en spesiell arkitekturskole, og ettersom de norske arkitektene hadde sin utdannelsesbakgrunn fra Hannover skal vi i det påfølgende vie litt oppmerksomhet til denne arkitekturskolen.

Den tekniske høyskolen i Hannover ble en av de viktigste skolene for norske arkitekter frem til 1880-årene. En hel generasjon av norske arkitekter studerte ved den Polytekniske skolen i Hannover. En kjenner til femtiture stykker. Foruten Bull selv, studerte Peter Andreas Blix (1831-1901), Christian Brodtkorb Christie (1832-1906), C. F. von der Lippe (1833-1901), Henrik Thrap-Meyer (1833-1910), Paul Due (1835-1919), Adolph Fischer (1844-1925), Bernhard Steckmest (1846-1926) og Waldemar Hansteen (1857-1921) ved skolen.⁶⁹

Allerede i 1830- og 1840-årene fantes i Hannover en original rundbuestil som var uten direkte forbilder. Den arkitekturskolen som kalles "Hannoverskolen" ble grunnlagt av tre arkitekter som hadde vært elever hos Friedrich von Gärtner (1792-1847) ved Akademiet i München.⁷⁰

Arkitekt Conrad Wilhelm Hase (1818-1893) var tilknyttet den Polytekniske skolen under annen halvdel av 1800-tallet. Fra 1849 var Hase lærer i kunsthistorie og ornamentikk, og etterhvert ble han hovedlærer for byggekunstoffaget. Hase underviste ved Polytechnische Schule frem til 1894. Siden Hase er en sentral aktør i undervisningen til de norske studentene, vil jeg i det påfølgende kort redegjøre for arkitekturtradisjonen Hase selv står i og representerer.

Hase representerer arkitekturskolen Hannoverskolen som vokste frem i forbindelse med at håndverksskolen i Hannover ble oppgradert til en polyteknisk skole i 1832 da Hannover ble sete for kong Ernst August i 1837. Arkitektene Hermann Hunaeus (1812-1893) og Ludwig Droste (1814-1875) var sammen med Hase arkitekturskolens fremste representanter. Hos professor Friedrich von Gärtner (1792-1847) ved Akademiet i München som hadde lært å vektlegge de romanske formene og velge den upussede teglstenen som byggemateriale.

Friedrich von Gärtner og arkitekt Heinrich Hübsch (1795-1863) representerte begge rundbuestilen, "Rundbogenstil", som hadde sitt nedlagsfelt i de tyske områder hvor de romanske formene dominerte. I 1828 skrev Hübsch *In welchem Style sollen wir bauen?*

⁶⁹ Den Polytekniske skolen i Hannover finnes bl.a. omtalt i Polyteknisk tidsskrift i 1860.

⁷⁰ Kari Hoel går redegjort grundig for Hannoverskolen i sin forskning; Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, 116; Hoel, *Monumentalarkitektur i Oslo: Fra kongens slott til kunnskapens tempel*, 113.

om stilspørsmålet og tok til orde for at stilvalget skulle tilpasses bygningens funksjon og dessuten faktorer som konstruksjon, klima og materialer. Hübsch mente at rundbuestilen var best egnet fordi buen var stilmøytral og uten stilbærende former, og dermed kunne brukes til både sakrale og profane byggeoppgaver.⁷¹ Eksempler på Gärtner og Hübsch rundbuestil er Staatsbiblioteket i München (1831-1832, av Gärtner), Baden Polytechnic i Karlsruhe (1831, av Hübsch), St. Cyriakus i Bulach (1828-1837, av Hübsch) og Trinkhalle i Baden-Baden (1837-1840, av Hübsch).

I Hases arbeider gjenfinner man Gärtners lære om bruken av romanske former og at teglsteinen skal stå upusset på fasaden (sannhetskravet).⁷² I tillegg gjenfinner man motiver fra Stadtbaumeister i Hannover, August Heinrich Andreae (1804-1846), sine arbeider fra 1830-årene og hans bruk av romlige fasadestruktureringer gjennom bruk av horisontalfriser, lisener og blinderinger. I tillegg bruken av "Eckstabtürme" og "Trommelaufsätze".⁷³ Andre karakteristiske trekk ved Hannoverskolens arkitektur er bruken av halvstensfremspring og fordypninger ved blinderinger, profileringer av vindusåpninger og buer ved murstein og bruk av sandsten av god kvalitet i bygningselementer.⁷⁴

2.3.4 Stilpåvirkning og mulige forbilder

Spørsmålet om hvilke forbilder arkitekter velger for sine arbeider, er ikke alltid like lett å spore. For mange ble studieårene og utdannelsested avgjørende. Vi skal senere komme tilbake til noen jernbanestasjoner som muligens tjente som forbilder for Vestbanehallen. Men kontakten med utlandet var også nær og flittig via fagtidsskrifter, bøker og aviser - og ikke minst gjennom arkitektenes egne reiser. Store plansjeverk ble spredt der arkitektene hentet forbilder.

Viktig ble Jean-Nicolas-Louis Durand (1760-1834) sin *Précis des leçons d'architecture données à l'Ecole Polytechnique* (1802-1805), en mønsterbok som viste løsninger på hvordan tidens nye bygningstyper som fengsler, sykehus, markedshaller og banker bør utformes. Durands innføring i bygningskunsten preges av vekt på nytte og

⁷¹ Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, 116; Den romanske stilen ble funnet egnet fordi den ikke - i en tankegang om vekst, blomstring og forfall - aldri hadde kommet i sin historiske fullkommelse og dermed kunne samtiden videreutvikle stilen, se Mari Lending, *Omkring 1900. Utkast til en norsk arkitekturhistorisk topikk*, PhD-avhandling, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2005, 169.

⁷² Fom. 1852 gikk Hase over til å benytte det nygotiske formspråket.

⁷³ Malmstrøm, *Fabrikk og bolig langs Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, 117.

⁷⁴ Professor Günther Kokkelink i Malmstrøm, se Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, 116.

økonomiske hensyn i tillegg til arkitektonisk symbolikk. Durand sin bok er rik på illustrasjoner og det er sannsynlig at denne boken ble brukt av jernbanearkitektene på 1800-tallet. Boken ble utgitt på tysk i 1831 med tittelen *Abriss der Vorlesungen über Baukunst*.⁷⁵

En annen viktig mønsterbok i samtiden var John Claudius Loudons (1783-1843) *Encyclopaedia of Cottage, Farm and Villa Architecture and Furniture* (1833) som var rikt illustrert med anvisninger for utforming av bygninger, møbler og hager, og hvordan de skal utformes i (henhold til) de forskjellige nystilene.

Ikke bare arkitektene, men også ingeniørene hadde viktige tidsskrifter som formidlet kunnskap internasjonalt. Når det gjaldt anlegg av jernbanenettet og bygging av nye stasjoner, var ingeniørenes kunnskaper helt grunnleggende.

2.3.4.1 Roskilde stasjon og forbindelsene videre til de europeiske jernbanestasjonene

De nye jernbaneprosjektene var omfattende ingeniørarbeider som krevde avansert teknisk kunnskap. I etableringsfasen ble denne spesialkunnskap hentet fra England. Den arkitektoniske utformingen av stasjonsbygningene var dels bestemt av rent funksjonelle behov for forskjellige venterom, billettekspedisjon, bagasjeekspedisjon og lignende. Dels ble det valgt en "stildrakt" for å kle det nye tekniske anlegget. Arkitektene som deltok i jernbaneutbyggingens etableringsfase i Norge hentet forbilder for sine jernbanestasjoner i Danmark og Tyskland.⁷⁶

I Danmark finnes en jernbanestasjon som vekker interesse i denne sammenheng når en søker etter mulige forbilder for Vestbanehallen i Christiania. Roskilde stasjon i Danmark er et sannsynlig forbilde for Vestbanehallen. Roskilde stasjon ble oppført i 1847-1848 og er tegnet av arkitekt J.F. Meyer. Jernbanestrekningen København-Roskilde ble åpnet 26. juni 1847 som den første i Norden.⁷⁷

Roskilde stasjon er en endestasjon av sidestilt type med en rektangulær hovedbygning med to fremskutte tårn og en loggia mellom dem. Tårnparet på bygningens hovedfasade vender

⁷⁵ Durand underviste også ved École Polytechnique i Paris; Jean-Nicolas-Louis Durand, *Précis of the Lectures on Architecture*, (Los Angeles: Getty Research Institute, 2000).

⁷⁶ Generelt sett er den norske arkitekturen sterkt knyttet til Tyskland. Arkitekturen i perioden betegnes derfor gjerne som "en forlenget arm" av den tyske arkitekturen frem til 1880- og 1890-årene; Hamran, "Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870", 70.

⁷⁷ Byggingen av stasjonsbygningene i København og Roskilde sto ikke ferdig ved åpningen, men ble fullført året etter. Roskilde stasjon har gjennomgått flere ombygninger og utvidelser, se Eigil Christensen, Morten Flindt Larsen, John Poulsen, Henning Sørensen og Else Trier, *Vestegnen og jernbanen gjennom 150 år: København-Roskilde banen 1847-1997*, (Smørum: Bane bøger, 1997), 276-300.

ut mot Hestetorvet og er bygningens mest markante bygningselement.⁷⁸ Rundbuemotivene er gjennomgående og bygningen er symmetrisk anlagt med det samme antall vinduer på hver side.

Dersom vi sammenligner Vestbanehallen med Roskilde stasjon kan vi først slå fast følgende; Bruk av rundbuemotiv, symmetri og tårnpar (byport-motivet) i fasaden er den samme i begge bygningene. Det er også likheter i planløsningen med en midtre vestribyle med billettsalg, og med venteværelser for forskjellige klasser på hver side av en midtre vestibyle. I tillegg har stasjonene en rekke forskjellige funksjoner, utformet med tanke på reisegods, ilgods og senere også lokaler for restaurant. De ansatte ved jernbanestasjonen bodde i umiddelbar nærhet til anlegget. Til forskjell fra Roskilde stasjon, er Vestbanehallen pusset og mer dempet i fargebruken. Med tanke på den nære forbindelse til tysk jernbanearkitektur, er det av interesse å ta utgangspunkt i de fellestrekkene vi finner i Vestbanehallen og Roskilde stasjon og se disse i sammenheng med tilsvarende arkitektur i Tyskland.

Bruk av tårnpar på hver side av inngangspartiet går igjen ved mange av de danske og norske jernbanestasjonene på 1800-tallet. Rundbuemotivene benyttes som markering av inngangspartiet og for å gi stasjonene et representativt preg. Bruken av et tårnpar det løper en loggia i mellom, gjenfinnes i flere stasjoner i Nord-Tyskland på 1840- og 1850-tallet. Nevnes kan Bayrischer Bahnhof i Leipzig (1842-1845) av arkitekt Christian August Eduard Pöttsch (1803-1889) og Hamburger Bahnhof i Berlin (1845-1847) av arkitekt Friedrich Neuhaus (1797-1876).⁷⁹ Bruken av dobbelt tårnpar gjenfinnes også enkelte steder i England, som ved Chester station, ferdig 1848, av arkitekt Francis Thompson (1808-1895), men er mindre vanlig enn i Tyskland.

I Durands mønsterbok gis det eksempler på utforming av byporter med tårn og triumfbuemotiv. Jernbanestasjonen kan ses på som en moderne byport og Durands bok blir ofte trukket frem som et sannsynlig forbilde for jernbanestasjonenes inngangsparti.⁸⁰ I Hannover fantes også et slikt eksempel; Kronprinzenwache i Grossen Garten,

⁷⁸ Stasjonsbygningen i København skal ha hatt en lignende utforming, men var oppført i treverk. Den opprinnelige stasjonen i København er senere blitt revet; Roskilde stasjon ble fredet i 1964 og nyttes fremdeles som jernbanestasjon. Bygningens eksteriør er bevart, men interiøret har gjennomgått flere større ombygninger (moderniseringer) og stasjonen er blitt utvidet. Stasjonen gjennomgikk en større renovering i 1984 og i 1998. Det er foretatt fargeundersøkelser og dagens farger i fasaden tilsvarer de opprinnelige.

⁷⁹ Thomas Kappel, *Roskilde station 1847-1997. Banens byggeskik*, (Roskilde: Roskilde Museum Forlag, 1997), 18-20; Portalen ved Bayrischer Bahnhof i Leipzig ble restaurert i 1994. Stasjonen ble stengt i 2001. Hamburger Bahnhof i Berlin er i dag Berlins museum for samtidskunst. Til forskjell fra disse tyske jernbanestasjonene går ikke jernbanens skinnegang gjennom portalen ved Roskilde stasjon og Vestbanehallen.

⁸⁰ Ulrich Kring (1985), se Kappel, *Roskilde station 1847-1997. Banens byggeskik*, 18.

Herrenhausen (oppført 1860, revet 1936-1939) av arkitekt Ch. H. Tramm. Bygningen har to hjørnetårn med en trebuet loggia imellom og er fasaden er pusset. Dette eksempelet viser også den sterke forbindelsen mellom norsk arkitektur og Hannoverskolen hvor bygningen sannsynligvis har tjent som forbilde for turbinhuset ved Hjula Veveri.⁸¹ Arkitekt Francis Thompson (1808-1895) utformet flere av stasjonene langs jernbanelinjen North Midland Railway i England. Disse mellomstasjonene er oppført i italienskinspirert villa-stil og flere av stasjonsbygningene finnes også avbildet i Loudons plansjeverk fra 1833.⁸² I dansk arkitekturhistorie har Roskilde stasjon blitt sett i lys av disse stasjonene med kubiske bygningskropper og lave valmtak. Når det gjelder Vestbanehallen har arkitekt Odd Brochmann (1909-1992) også fremmet forslag om at utformingen av tårnparret også kan ses i lys av og gripe tilbake til kampanilen (1334-1360) til Santa Maria del Fiore i Firenze utformet av Giotto di Bondone (ca. 1266/67-1337).⁸³

Samtidens syn på jernbanestasjonene kunne også henlede tanken på “forlystelsesarkitekturen” - da som resultat av assosiasjoner til utfluktssted.⁸⁴ Roskilde stasjon er blitt knyttet til Villa Borghese i Roma som på 1800-tallet ble sett på som et symbol for det romerske friluftsliv. Villa Borgheses tårnpar, som flankerer en loggia, ble kopiert i den danske stasjonsbygningen. Roskilde stasjon hadde tidligere dessuten en altan i annen etasje hvilket gjør forbindelsen med Villa Borghese enda tydeligere.⁸⁵

Det er også, når en søker etter forbilder, vanlig å se jernbanestasjonene på 1800-tallet i sammenheng med kirkearkitekturen. Fasaden med tårnparet tilsvarende kirkens gavl, mens toghallen tilsvarende kirkeskipet. Ved Firenzes gamle jernbanestasjon “Maria Antonia” (1848) lignet toghallen et kirkeskip med dekorert klerestorium, og ved den gamle München stasjon (1847-1849, Friedrich Bürklein) tilsvarte toghallen en basilika med midtskip og sideskip, og fasaden mot gaten lignet en vestfront på en basilika (kirkefront).⁸⁶

⁸¹ Malmstrøms studie av industriarkitekturen viser en det er en mulig sammenheng mellom utformingen av Hjula Veveri sin fasadeutforming på turbinhuset og Kronprinzenwache; Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerseiva: Et bygningsmiljø på 1800-tallet*, 118.

⁸² Inndeling av stasjonstyper i “villa/palazzo-typen”, “portalløsninger” og “basilika/katedral-forbildet” jf. Terje Hauken, i Hauken, “Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913”, 34-39.

⁸³ Dietrich Kutschik og Burkard Sprang (1996), se Kappel, *Roskilde station. Banens byggeskik*, 20; Brochmann, *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år*, 102.

⁸⁴ Manfred Berger (1987), se Kappel, *Roskilde station. Banens byggeskik*, 21-22.

⁸⁵ Jørgen Sestoft, “Arbejdets bygninger” i *Danmarks arkitektur*, Bind II, redigert av Hakon Lund, (København: Gyldendalske boghandel, 1979), 81-82.

⁸⁶ Jeffrey Richards og John M. MacKenzie, *The Railway Station: A Social History*, (Oxford: Oxford University Press, 1986), 28; Hauken, “Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913”, 37-39; Med oppføringen av Firenzes nye hovedjernbanestasjon ved Santa Maria Novella ble den gamle stasjonen “Leopolda” nedlagt. Stazione Leopolda fungerer i dag som utstillingshall.

2.3.4.2 Byggverk oppført i Norge inspirert av arkitekturskolen i Hannover

Hannover var, som tidligere nevnt, et viktig lærested for norske arkitekter på 1800-tallet. Tilknytningen til Hannover ble følgelig avgjørende for utformingen av mye av det som ble bygget i Norge. Byggverk inspirert av Hannoverskolen i Norge finner man i flere av de større byene som Drammen, Bergen og Christiania. La oss kort se på noen eksempler fra disse byene som utmerker seg.

Etter den store bybrannen i 1866 var det stor byggeaktivitet i Drammen. Gjenreisningen av byen har gitt byen mye av dens karakter. I Drammen er et bygningsmiljø i teglsteinsarkitektur rundt Bragernes torv inspirert av Hannoverskolen. Både Drammen rådhus (1866) av arkitekt Niels Stockfleth Darre Eckhoff (1831-1914) og Brannvakten (1866-1867) av arkitekt Halvor E. Heyerdahl (1825-1900) er oppført i upusset teglstein og med middelalderinspirerte tårn. Arkitekt Ernst Robarth Dalin Norgreen (1839-1880) har utformet Drammen kirke (1870-1871) og langkirken en nygotisk stildrakt.

Stadskonduktøren Conrad von der Lippes (1833-1901) utforming av Kjøttbasaren i Bergen (1874) er et annet eksempel. Basaren er oppført i rød teglstein og er i nyromansk stil med karakteristiske risalitter og trappegavl.

I Christiania finnes blant annet Groschgården (1897) av Bernhard Christoph Steckmest (1846-1926) med sitt tverrstilte hjørnekarnapp. I Christiania Dampkjøkken (1857) viser Bull inspirasjon fra Hannover med nyromanske trekk. Dampkjøkkenet var oppført i rød teglstein og det er brukt innslag av granitt og gul teglstein i bygningsdetaljene.

Forbilder for industriarkitekturen langs Akerselva ble også hentet fra utlandet; teknologien var engelsk, mens stilforbildene var tyske. Hjula Veveri og Nedre Vøien Spinneri ble tegnet av ingeniør Oluf Nicolai Roll (1818-1906) - tidligere student ved Høyskolen i Hannover årene 1839-1842 - viser også likheter med Hannoverskolen. Roll gjør bruk av rundbuede vinduer, murbuer, lisener og jernankre samt at teglsteinen er latt stå upusset.⁸⁷

Kontakten med Hannover, sett i forhold til Bull sine arbeider, blir av Stephan Tschudi-Madsen påpekt å være knyttet til Hannoverskolen, men også at Bulls arbeider er preget av Bulls tid ved Bauakademiet i Berlin. Man finner i Bulls arbeider både nygotikk i

⁸⁷ Malmstrøm, *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*, 51, 118-120.

hans kirkebygg og nyrenessanse i hans profanbygg, ifølge Tschudi-Madsen.⁸⁸ Gjennom Vestbanehallens blonde fargeholdning, de pussede fasadene og symmetri står bygningen nærmere klassisismen. Bull forener klassisisme og middelalderinteressen i Vestbanehallen; Bygningen er klassisiserende i sin hovedform, men gjør samtidig bruk av romanske bygningselementer.

Sentralt i Hannoverskolens arkitekturideal står sannhetskravet hvor stenen skal stå upusset i fasaden. Mange av Bulls arbeider er derimot pusset. I et innlegg i debatten om “Er Anvendelsen av Puds uforenelig med en kunstnerisk Uddannelse af arkitektoniske Former?” uttrykker Bull at en skal unngå bruk av puss, men erkjenner at en av og til må kompromisere for å kunne gi bygningen “et venligt Udseende”. Innlegget illustrerer hvordan arkitekter tilpasser sin lære til lokale forhold, den konkrete byggesituasjon. Bulls innlegg i debatten er gjengitt som følger:

Bull var ogsaa af den Formening, at man burde søge at undgaa Puds ved monumentale Bygninger; men man er ofte under vore Forholde tvungen dertil. Skulde man pudse, saa er det bedre at pudse Gesimser og alle Profiler, som dele Fladerne, end at forsyne Fladerne med Pudskvadre; denne Kvadring i Puds er en paatagelig Løgn, som man burde lade fare; derved skjærer man ogsaa Fuger i Muren, hvilke i Særdeleshed byde Vandet farlige Angrebepunkter. Ved private Bygninger er det vanskeligt at skaffe et venligt Udseende uden Puds, da en Facade i Formsten af et tilsvarende arkitektonisk Udstyr vilde komme Bygherrene for dyrt.⁸⁹

⁸⁸ Mens undervisningen i Hannover preges av en middelalderbegeistring, står undervisningen ved Bauakademiet i Berlin i Schinkeltradisjon med en beundring av den klassiske arkitekturen; Tschudi-Madsen, “Nasjonal vekst. Norsk arkitektur 1870-1914”, 17.

⁸⁹ Debatt i Polytekniske Forening i Kristiania 6. mars 1866, gjengitt i Polyteknisk Tidsskrift, 1866, 60. Sitat finnes også gjengitt i Hauken, *Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913*, 229.

3 Ombygninger, utvidelser og nye planer

Vestbanehallen har gjennomgått flere ombygninger siden den sto ferdig i 1872. Noen av disse har vært grunnet endrede behov ut i fra at behovet til jernbanen har endret seg, som for eksempel behovet for utvidelse på grunn av større trafikk. Av de større ombygningene er ombygningene i 1917, ca. 1920 og 1953. Etter nedleggelsen av stasjonen i 1989 har det foregått endringer ved bygningen i forbindelse med at stasjonen har endret funksjon. I det påfølgende vil det kort bli redegjort for ombygningene gjennom årene. Ombygningene vil bli behandlet i kronologisk rekkefølge.⁹⁰

3.1 Jernbanens endrede behov

3.1.1 Ombygning 1917

De siste tiårene av 1800-tallet og de første par tiårene utover på 1900-tallet opplevde jernbanen en stor trafikkvekst. Veksten i antall passasjerer øker ved begge jernbanestasjonene i hovedstaden og spørsmål om kapasitet og utvidelse melder seg. Antallet reisende ved Vestbanehallen passerte 740.000 i 1890 hvilket tilsvarer en økning på over 50 % siden 1880. Østbanehallens - Hovedbanen - passasjervekst var på 60 % da antall reisende nådde én million i 1890.⁹¹

Behovet for større utvidelser meldte seg ved begge hovedstadsstasjonene. I 1917, 45 år etter åpningen av stasjonen, ble den første store ombygningen av Vestbanehallen utført. Det er på dette tidspunktet behov for et tredje togspor hvilket medførte at den opprinnelige toghallen som omsluttet de to opprinnelige sporene måtte rives til fordel for en utvidelse av vestibylen. Vestibylen ble utvidet innover i kvartalet gjennom et tilbygg med søyler og bueåpninger.

Samtidig med utvidelsen ble stasjonsbygningen også ominnredet og stasjonen fikk nå matservering. Klasseinndelingen av venteværelser ble utvidet med et eget separat venteværelse for tredje klassereisende som ble lagt på høyre side av vestibylen (nordre fløy) ved siden av venteværelset for andre klasse reisende, mens venteværelsene for første

⁹⁰ Redegjørelsen av ombygningene baserer seg på gjennomgang av arkitekttegninger fra ombygningene hentet fra saksmappene i litteraturlisten og Byantikvarens grunnlagsmateriale for fredningen (1992). Dokumenter fra arkivene er spesifisert hvor disse omtales spesifikt. Ombyggingen til Nobels Fredssenter vil bli behandlet senere i et eget kapittel (kapittel 6).

⁹¹ I 1880 var passasjerantallet ved Vestbanehallen 390.000, mens det i 1890 var 740.000 reisende. Tilsvarende er tallene for Østbanehallen i 1880, 400.000 og i 1890, 1.000.000; Bjørn Holøs, *Stasjoner i sentrum: Hovedstaden i jernbanehistorien*, (Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1990), 70.

klassens reisende lå i motsatt fløy. Kjøkken og anretning ble også lagt i første etasje i den nordre fløyen og det er forskjellige buffeter for klassene. Bagasjeekspedisjonen (reisegods) ble liggende i den nye forlengelsen av vestibylen.

I annen etasje i nordre fløy ble det innredet nye hvilerom for de ansatte. Stasjonsbygningen opprettholdt fremdeles funksjonene portner, telegraf, opplysningskontor, ingeniørværelser og kontorer, men funksjonen som stasjonsmesterbolig utgikk og annen etasje i søndre fløy ble derfor omgjort til kontorrom.

3.1.1.1 Lokalstasjonsbygningen fra 1917

Som følge av økningen i passasjertrafikk ble det reist et eget frittliggende stasjonsbygg for lokaltog til Vestfold. Lokalstasjonsbygningen, som ligger ved siden av hovedstasjonsbygningen, er tegnet av arkitekt Ivar Næss (1878-1936) og er oppført i tegl. Lokalstasjonsbygningen ligger like ved siden av hovedstasjonsbygningen. Det ble opparbeidet et lite plassrom mellom Vestbanehallens søndre fløy og lokalstasjonsbygningen som skapte passasje fra gate til perrong.

Lokalstasjonsbygningen har en rektangulær hovedform med et midtparti som har to hovedetasjer. De to sidepartiene har en etasje. Bygningen har valmet tak som er tekket med lappheller.⁹² Bygningen ligger som en forlengelse av Bulls stasjonsbygning og tilpasser seg hovedstasjonsbygningen hva gjelder volum og farge, og tar opp rundbuemotivet i vindus- og dørørramninger. Bygningen har profilert gesims og konsoller på bygningens sjøside.

Bygningen rommer venteværelse for de som skulle reise med lokaltog samt godsrom, ekspedisjon og kontor for stasjonsmesteren. Stasjonsmesteren bor i en leilighet i annen etasje i bygningens midtparti. I og med rivingen av den opprinnelige toghallen, forsvant toalettfasilitetene ved Vestbanehallen. Toalettene i den nye lokalstasjonsbygningen fungerte derfor som toaletter for de reisende med lokaltog og langdistansetog.

I likhet med hovedbygningen, har også lokalstasjonsbygningen gjennomgått flere ombygninger. Viktige ombygninger fant sted i 1946, 1956 og 1992. Det er i løpet av disse årene kommet til spiserom, garderober og messanin samt at stasjonsmesterboligen er omgjort til kontorer.

⁹² Er en type skifertekning hvor hellene er spissbueformede nedentil.

3.1.2 Ombygning ca. 1920

Noen få år etter ombygningen i 1917 ble det utarbeidet nye planer for endringer i interiøret i hovedstasjonsbygningen. Plantegninger fra 1919 viser endringene i interiøret. Den største endringen skjedde i forhold til vestibylen. Vestibylen, som opprinnelig hadde en stor takhøyde som gikk gjennom to etasjer, fikk nå redusert sin takhøyde til en etasje.

Plantegninger viser at vestibylen fikk flere søyler som bærer det nye dekket. Den nye etasjen i den midtre sporoverbygningen fungerte som bagasjeoppbevaring. Billettlukene for de ulike klassene, som opprinnelig hadde ligget på hver side av inngangspartiet, ble nå samlet til venstre for hovedinngangen.

Endringer ble også foretatt i forhold til kjøkkenet. Kjøkkenet og anretning, som noen få år tidligere var lagt til nordfløyens første etasje, ble flyttet opp til annen etasje og ble større. Anretningen var fremdeles lagt til første etasje og det gikk en matheis mellom de to etasjene.

3.1.3 Ombygning 1953

I 1953 ble det enda en gang foretatt endringer i forhold til bevertningen. Kjøkkenet i andre etasje ble pusset opp og en ny restaurant ble anlagt i annen etasje i midtbygningen som erstattet restauranten som tidligere lå i første etasje i den nordre fløyen. I den forbindelse ble det bygget en trapp i det nordre tårnet som leder opp til restauranten. Det søndre tårnrommet ble også en del av restauranten.

Forøvrig ble vestibylen utvidet noe, det ble anlagt en overdekning på søyler og himlingene i vestibyletilbygget fra 1917 ble flate. I sidefløyene tilkom en messaninetasje i stålkonstruksjon mellom første og annen etasje. Det ble også gjennomført bygningstekniske forandringer; deler av de eldre konstruksjonselementene som opprinnelig var av betong, ble nå byttet ut med stålkonstruksjoner.

3.1.4 Ilgodsbygningen og andre bygg tilhørende jernbaneanlegget

Jernbaneanlegget består av mer enn bare selve stasjonsbygningen. Som en del av anlegget, knyttet til driften av stasjonen, ble det oppført en ilgodsbygning i 1910. Den var 30 meter lang og 15 meter bred, og oppført i 1 1/2 etasje. Den ble lagt som en frittliggende bygning ved siden av den nordre fløyen. Bygningen er til forskjell fra Vestbanehallen oppført i upusset rød tegl, og eksteriøret er langt enklere utformet. Bygningsdetaljene er

segmentbuer og lisener og konsoller, alt i tegl.⁹³ Taket er teknet med lappskifer, det samme som ble brukt i lokalstasjonsbygningen.

Ilgodsbygningen tilhører jernbaneanleggets enklere nyttebygninger. Bygningen ble brukt for oppbevaring av ilgods og annet gods for ankommende og avgående tog. Rommene i første etasje var av denne grunn store. Loftet ble benyttet som lager. Denne type nyttearkitektur ble ofte tegnet av ingeniører og har fellestrekk med engelsk industriarkitektur.

Ilgodsbygningen har også gjennomgått ombygninger og funksjonsendringer. Av sentrale ombygninger er ombygningen i 1929 og tilbyggingen i 1943. I 1929 ble bygningen forlenget med 5,6 meter mot øst for å huse kontorer og i 1943 ble et tilbygg reist i vest for å gi jernbanepersonalet nye hvilerom samt garderober og toaletter. I tillegg er både originale vinduer og dører skiftet ut i løpet av årene.

Bryggehus, stall, boder, skur og plattformkiosker tilhører også jernbaneanlegget. Disse bygningene ble oppført i tre og lå spredt på stasjonstomta. Etter 1900 ble det vanligere med kiosker ved stasjonene. Disse lå som regel ved plattformen eller ved siden av stasjonsbygningene. Vestbanehallen hadde tre plattformkiosker for Narvesen Kioskkompagni og AS Norsk Spisevognselskap. De ble i årenes løp forandret og til slutt revet.

3.2 Mellomspillet: Nye funksjoner og nye planer

Det har jo lenge brent et blått lys over den gamle stasjonens eksistens.⁹⁴

Omtale av Vestbanehallen i 1954.

Etter at siste tog hadde forlatt stasjonen og nedleggelsen av Vestbanehallen var et faktum 27. mai 1989, har planene for utnyttningen av bygningen og tomten vært mange. Bygningen ble overtatt av andre aktører og har fått nye funksjoner. Som et resultat av funksjonsendringene, ble det gjennomført flere endringer av bygningsmassen.

Ved inngangen av 1990-tallet overtok Utenriksdepartementet Vestbanehallens lokaler. Utenriksdepartementet nyttet arealene som vendte ut mot hovedfasaden som Informasjonssenter og innredet publikums- og utstillingslokale i vestibylen med salg av kunsthåndverk samt restaurant og kiosk. Lokalene som vendte ut mot perrongen ble brukt

⁹³ Segmentbuene/stikkbuene over vinduene har en bueform som er mindre enn en halvsirkel og er avsluttet med en liten knekk over til vindusåpningenes sider. Lisene er et vertikalt, veggforsterkende bygningselement. Lisene ligner en pilaster, men har ikke basis og kapitel.

⁹⁴ Sitat fra "Vi blar i minnenes bok", *Jernbanemanden*, signert H.A., 1954, nr. 10, 4.

av Statens Veivesen. Kontorer i annen etasje og restauranten i midtbygningen ble nyttet som møtesal.

Nabobygningene - lokalstasjonsbygningen og ilgodsbygningen - fikk også en ny funksjon. Lokalstasjonsbygningen ble disponert av Norway Crafts som deres utstillings- og salgssted av husflidprodukter (i første etasje) samt som kontorlokaler (i annen etasje). Lokalstasjonsbygningen ble også nyttet som lager for den nye restauranten i Vestbanehallen. Skinnegangen ble også fjernet og tomten ble - og brukes fremdeles - brukt som parkeringsplass.

3.2.1 Forslagene for de videre planene for tomten - en skisse

Her står den charmerende lille Vestbanebygningen som en reminisens fra en forgangen bysituasjon og skal demme opp for "trykket" østfra.⁹⁵

Omtale av Vestbanehallen av Fredrik Torp i 1979.

Planer for videre utnyttelse av tomten har pågått siden nedleggelsen av stasjonen. Mange forslag er blitt fremmet, men lite er blitt bygget. Det ligger et utbyggingspress på Vestbanetomten da det er en av Oslos mest attraktive ubebyggede tomter i bysentrum ved sjøsiden.

I kapittelet ovenfor har jeg presentert hva bygningsmassen ble brukt til etter nedleggelsen av stasjonen. Dette er å regne som midlertidige funksjoner i påvente av større byggeplaner for tomten. Flere forslag ble fremmet, hvilket både innebar riving og bevaring av anlegget. Fra OBOS ble det fremmet forslag om boliger, mens stiftelsen Teknoteket ønsket å ta i bruk området som et pedagogisk aktivitetsområde ("science center").⁹⁶ Planer om nytt operahus var det mest reelle og diskuterte forslaget.

På 1990-tallet var det planer om å legge det nye operahuset til Vestbanetomten. Kulturdepartementet nedsatte en arbeidsgruppe - kalt "Hagautvalget" (1991) - som så på ulike tomteforslag for et nytt operahus. Plasseringen sto mellom Vestbanetomten, Folketeaterbygningen og Bjørvika. Etter flere konsekvensutredninger ble Vestbanetomten

⁹⁵ Fredrik Torp, "Bydel og bystruktur, boliger og brostensball" i *St. Hallvard: Illustrert tidsskrift for byhistorie, miljø og debatt*, 57. årgang, (1979), 235.

⁹⁶ OBOS, "Opera på Vestbanen", 20.11.1991, Riksantikvarens arkiv; OBOS sitt forslaget ble fremmet som en mulighet i kombinasjon med planer om operabygg. Planforslagene viser både jernbanebygningene beholdt og revet; Brev fra Teknoteket ved Dag Hagenæs Kjeldahl, "Vestbanestasjonen - en ressurs til internasjonal turisme", 04.04.1987, Riksantikvarens arkiv; Teknoteket ønsket å ta vare på hele anlegget og ta det i bruk som et aktivitetsområde.

vurdert som den mest egnede tomten.⁹⁷ I 1998 ble Vestbanetomten derfor foreslått for Stortinget, men forslaget fikk ikke flertall. Da tomtealternativene igjen blir foreslått for Stortinget juni 1999 falt den endelige beslutningen om å legge det nye operahuset til Bjørvika.

Siden planene om et nytt operahus på Vestbanetomten ikke ble noe av, ble det foreslått nye planer for området. Denne gangen var ønsket å bygge et nytt kulturhus som skulle romme Deichmanske hovedbibliotek, Stenersenmuseum, et kinosenter, og et hotell- og konferansesenter. Arkitektkonkurransen ble avholdt av Statsbygg som oppdragsgiver og i prosjektets program fra 2002 omtales tomten som “den siste større ubebygde tomta sentralt i Oslo sentrum vest”, og intensjonen var å gjøre området til et kulturelt tyngdepunkt i Oslo sentrum.⁹⁸ Office for Metropolitan Architecture (O.M.A. Rem Koolhaas) i samarbeid med norske Space Group vant arkitektkonkurransen.⁹⁹ Byggeplanene ble imidlertid forkastet og hele prosjektet ble avlyst i 2008.

Isteden ble det i mai 2008 fremlagt planer om å legge Nasjonalmuseet til Vestbanetomten.¹⁰⁰ Utredningsarbeidet for et museumsbygg konkluderte med at et nybygg på Vestbanetomta var best egnet og et rimeligere alternativ enn utbygging av Tullinløkka.¹⁰¹ Målsetningen er å skape et museumsbygg som viser Nasjonalmuseet som et ambisiøs og kvalitetsbevisst institusjon, og museumsbygget skal “(...) utformes med behørig hensyn til, og i samspill med de fredete stasjonsbygningene på Vestbanen, Oslo Rådhus, Rådhusplassen og samtidig gir rom for videreutvikling av den resterende delen av tomta.”¹⁰²

I skrivende stund foregår planleggingen av det nye anlegget for Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design. Det er blitt avholdt en arkitektkonkurranse hvor det ble mottatt 237 forslag. Av disse er tre vinnere valgt ut til den avsluttende vurderingen. Disse

⁹⁷ Institutt for byutvikling (IN´BY) var tidligere blitt engasjert av Den Norske Opera for å utrede tomtealternativer for et nytt operahus (1989). Konsulentfirmaet IN´BYs konklusjon var også at Vestbanetomten var mest egnet.

⁹⁸ Statsbygg, *Prosjektkonkurranse Vestbanen - Program*, 01.02.2002, 8.

⁹⁹ Like etter arkitektkonkurransen fisjonerte O.M.A. Det er derfor REX Architects (Joshua Prince-Rasmus) som samarbeider med Space Group om det videre prosjektet.

¹⁰⁰ Kulturdepartementet, Pressemelding “Staten vurderer et samlet nybygg for Nasjonalmuseet på Vestbanen”, nr. 67/08, 28.05.2008.

¹⁰¹ Rapport, 04.02.2009, “Kvalitetssikring (KS1) av utbyggingsprosjektet. Vurdering av alternativanalyse datert 10. november 2008”, utarbeidet av Terramar AS og Asplan Viak AS for Finansdepartementet og Kultur- og kirke departementet; Kulturdepartementet, Pressemelding “Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design blir på Vestbanen”, nr. 20/09, 13.02.2009; Trond Giske, “Fra visjon til virkelighet” i *Aftenposten* 13.02.2009.

¹⁰² Statsbygg, *Nasjonalmuseet på Vestbanen: Konkurransesprogram fase 2*, november 2009, 10.

forslaget er “Forum Artis” av Kleihues og Schuwerk Gesellschaft von Architekten mbH (Napoli, Berlin), “Urban Transition” av JAJA Architects ApS (København) og “Tryllesken” av Henning Larsen Architects AS (København). Det endelige vinnerutkastet skal kåres på senhøsten 2010 og museumsbygget skal etter planen stå ferdig i løpet av 2016.

Ilgodsbygningen er ikke blitt vurdert som bevaringsverdig i tidligere planer og forutsettes revet i planprogrammet for utbyggingen av tomten til Nasjonalmuseet. I alle vinnerforslagene for nytt Nasjonalmuseum er denne bygningen revet, kun den fredete hovedstasjonsbygningen og lokalstasjonsbygningen står igjen.¹⁰³

¹⁰³ Statsbygg, *Forslag til planprogram for Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design: Vestbanen*, 15.05.2009, 18-19.

Hoveddel 2

4 Noen begrep i kulturminnevernet

Før vi går videre til å se på fredningen av Vestbanehallen og noen diskusjoner omkring kulturminnevernet som fredningssaken reiser, vil det i dette kapittelet presenteres noen sentrale begrep i kulturminnevernet.

4.1 Kulturminner, kulturmiljø og kulturminnevernet - noen definisjoner

Med kulturminner menes alle synlige spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Et kulturminne behøver ikke å være skapt eller påvirket av et menneske. Også naturformasjoner som er knyttet til et sagn, tradisjon eller historie til, kan være et kulturminne. (...) Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. (...) Etter denne lov er det kulturhistorisk eller arkitektoniske verdifulle kulturminner og kulturmiljøer som kan vernes.¹⁰⁴

I dag er definisjonen av et *kulturminne*, som gjengitt ovenfor, en vid definisjon som omfatter alt fra enkeltbygninger til naturformasjoner. Definisjonen er mer vidtfavnende enn tidligere da den også omfatter større områder med kulturminner, det vil si *kulturmiljø*. Kulturminneloven sier ingenting om et kulturminne skal være estetisk vakkert. Forståelsen av hva et kulturminne er, avspeiles også gjennom praksis. Det er en bredde i hva som vernes; Fra arkeologiske kulturminner og stavkirker, som helleristningene i Alta og Lom stavkirke, til fartøy og bensinstasjoner, som for eksempel Skibladner og Skjolden bensinstasjon.

Lov om kulturminner tilsier at objekter fra før reformasjonen, år 1537, er automatisk fredete. Dette gjelder også byggverk fra perioden 1537-1649.¹⁰⁵ Det dreier seg blant annet om kirker, kultplasser, forsvarsverk, veier, broer, helleristninger samt samiske kulturminner, men også løse kulturminner som mynter, redskap, smykker og lignende. Bygninger, anlegg, miljøer og lignende fra nyere tid kan bli fredet gjennom vedtak.

4.1.1 Aktørene

Forvaltningsmyndighet for kulturminner og kulturmiljøer er Miljøverndepartementet. Riksantikvaren er Miljøverndepartementets rådgivende og utøvende faginstans, og har ansvaret for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført. Det er Riksantikvaren

¹⁰⁴ Definisjon gitt i "Lov om kulturminner", LOV 1978-06-09, nr. 50. Endret ved lov 3. juli 1992 nr. 96. Miljøverndepartementet.

¹⁰⁵ I 1999 ble grensen for automatisk fredning av stående byggverk flyttet fra 1537 til 1649.

som er antikvarisk myndighet på nasjonalt nivå og som dermed har myndighet til å fatte vedtak om fredning. Riksantikvaren ble opprettet i 1912.¹⁰⁶

Fylkeskommunen og Sametinget har det delegerte ansvaret for forvaltningen på regionalt nivå. Fylkeskommunen har vedtaksmyndighet til å utstede midlertidige fredninger¹⁰⁷, og vurdere arealplansaker og rivesaker. Fylkeskommunen/Sametinget forbereder fredningssaker, men det er Riksantikvaren som fatter vedtak om fredning. Kommunene har ansvar for å påse at kulturminnehensyn blir ivaretatt i saksbehandlinger (etter Plan- og bygningsloven). De større byene i Norge har oppnevnt egne byantikvarer.

4.1.2 Vernekategorier og noen sentrale begrep

Ut i fra den faglige vurderingen plasseres objekter i forskjellige vernekategorier. Vernekategoriene er *fredning*, *vernet* og *bevaringsverdig*. I det påfølgende vil det kort bli redegjort for disse tre kategoriene og noen andre sentrale vernebegrep.¹⁰⁸

Status fredet: Fredning er det sterkeste juridiske virkemiddelet som myndighetene bruker for å sikre vern av kulturminner som er av nasjonal verdi (statlig vedtak). En fredning omfatter normalt både eksteriør og interiør. Fredning av et objekt innebærer at det er forbudt å foreta endringer i eller oppføre tilbygg som berører bygningsmassen uten eventuell tillatelse fra kulturminnevern-myndighetene. Kulturminnevern-myndighetene kan gi dispensasjon fra kulturminneloven for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep (kulturminneloven §§ 15a og 19 tredje ledd). Å endre malingstype, utskifting av treverk og større reparasjoner er søknadspliktige. Dersom det foretas tiltak uten godkjenning av myndighetene kan en bli politianmeldt. Fredning av et objekt, kan også innebære en fredning av omkringliggende areal for å beskytte enkeltobjektet, det vil si en hensynssone. Det kan også utstedes midlertidige fredninger (kulturminneloven § 22 nummer 4). Det skilles mellom automatisk fredede og vedtaksfredete/administrativt fredede kulturminner.

¹⁰⁶ H. M. Schirmer var den første Riksantikvaren, men grunnet dødsfall ble Harry Fett oppnevnt som riksantikvar. Fett var i stillingen i årene 1913-1946.

¹⁰⁷ Midlertidige fredninger vedtas dersom et kulturminne eller område er utsatt for ødeleggelse/inngrep.

¹⁰⁸ Redegjørelsen baserer seg på Riksantikvarens informasjonsark om kulturminner, tilgjengelig på <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Publikasjoner> og Byantikvaren i Oslos informasjonsark, tilgjengelig på <http://www.byantikvaren.oslo.kommune.no/informasjonsark>. For mer utfyllende informasjon se bl.a. også Lisen Bull, *Kulturminner fra nyere tid: Verneverdi og utvelgelseskriterier*, (Oslo: Riksantikvaren, 1987).

Status vernet: Å regulere noe til spesialområde bevaring er kommunens mulighet til å beskytte kulturminner og -miljøer (kommunalt vedtak). I Oslo er det Bystyret som vedtar regulerings saker. Det skjer i henhold til Plan- og bygningslovens § 25.6. Det utarbeides da reguleringsbestemmelser vedrørende bruk samt mulighetene for nybygg og endringer innenfor spesialområdet.

Status bevaringsverdig: Bevaringsverdig er en status Byantikvaren kan gi til bygninger, miljøer eller andre kulturminner som Byantikvaren anser som verneverdige selv om disse objektene ikke har et formelt vernevedtak. Et objekt som har status bevaringsverdig har ikke et formelt vern, men anses likevel som så verdifulle at det bør tas vare på. Begrensninger for bygningsendringer er følgelig ikke like omfattende. En bygning har et mer formelt vern dersom bygningen er i et område som er regulert til spesialområde bevaring etter Plan- og bygningsloven.

Byantikvarens gule liste: Byantikvarens gule liste gir en oversikt over bevaringsverdige bygninger og anlegg i Oslo. Formålet med den gule listen er å gi informasjon til eiere, tiltakshavere og planleggere over hvor det foreligger erkjente og prioriterte verneinteresser. Listen er tilgjengelig via Byantikvaren sine hjemmesider. Byantikvaren understreker at det ikke gir et fullstendig bilde av Oslos verneverdier og listen er i kontinuerlig endring. Byantikvarens gule liste er et viktig redskap i det daglige arbeidet og benyttes av Plan- og bygningsetaten når etaten sorterer hvilke saker som skal behandles av Byantikvaren.

SEFRAK: Sekretariat for registrering av faste kulturminner i Norge. Ble opprettet i 1971 og påbegynte arbeidet med en landsomfattende kulturminneregistrering.

Riksantikvaren har senere overtatt ansvaret for registreringen.

4.1.3 Andre sentrale begrep

Autentisitet er et sentralt begrep for den videre behandlingen av Vestbanehallen. Det skilles også mellom *konservering* og *restaurering*.

Autentisitet: Ordet kommer av det greske ordet for opphavsmann, "authentēs".

Autentisitetsbegrepet er knyttet til om en bygning (fysiske) materialer er originale. Bygningen skal være mest mulig opprinnelig og autentisitet går ut på "(...) at noe

virkelig er det gir seg ut for å være”.¹⁰⁹ Påbygninger, tilbygg og bygningsendringer representerer i så måte en trussel mot autentisitetsidealet.

Autentisitet kan deles inn i flere underkategorier; *bruksautentisitet*, *materialautentisitet*, *visuell autentisitet*, *prosessuell autentisitet*.¹¹⁰

Venezia-charteret (1964) er det første internasjonale dokument for bevaringspolitikk og viser en stor vektlegging av autentisitet. Ved UNESCOs Nara-konferanse (The Nara Document on Authenticity) i 1995 ble autentitetsbegrepet fra Venezia-charteret reformulert og utvidet (relativt begrep). Chartre slik som Venezia-charteret virker i likhet med resolusjoner og anbefalinger fra blant annet ICOMOS retningsførende for de enkelte lands praksis.¹¹¹

Konservering: Ved konservering/istandsetting tas det vare på mest mulig av en bygnings historiske verdi og kildeverdi. I motsetning til restaurering blir spor av det historiske forløp tatt vare på (bygningssendringer). Konservering tar sikte på å bevare/sikre det eksisterende. Forstås som uttrykk for det historiske ekvivalensprinsippet hvor spor fra de forskjellige historiske periodene bygningen har gjennomgått ses på som like verdifulle. En svakhet ved konservering er at det kan gi en svakere pedagogisk verdi.

Restaurering: Ved restaurering blir en bygning tilbakeført til slik den har sett ut på et tidligere stadium, helt eller delvis. Ofte innebærer det en tilbakeføring til slik en antar at bygningen var opprinnelig. Restaurering baserer seg ofte på antakelser på hvordan det så ut opprinnelig, enten på grunnlag av dokumentasjon av tidligere utforming eller samtidige kilder (analogi) som gamle dokumenter, tegninger og fotografier. Sammenlignet med konservering, har restaurering større pedagogiske fordeler, men minuset er at den historiske utviklingen bygningen har gjennomgått, går tapt

¹⁰⁹ Riksantikvaren, *Alle tiders kulturminner: Hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljø?* (Oslo: Riksantikvaren, 2001).

¹¹⁰ Ragnar Pedersen, "Autentisitet og kulturminnevern: En diskusjon om kulturminnevernets verdigrunnlag" i *Dugnad*, nr. 1 (2000), 30, 34; Lars Roede, "Kopi eller original - flytting og autentisitet" i *Museer i fortid og nåtid: Essays i museumskunnskap*, redigert av Arne Bygge Amundsen, Bjarne Rogan og Margrethe C. Stang, (Oslo: Novus forlag, 2003), 124; For vider problematisering av autentisitetsbegrepet, se David Lowenthal, "Criteria of Authenticity" i *Conference on Authenticity in Relation to the World Heritage Convention: Preparatory Workshop, Bergen, Noeway 31 Jan. - 2 Feb. 1994*, redigert av Knut Einar Larsen og Nils Marstein, (Oslo: Riksantikvaren, 1994), 35-64; Jukka Jokilehto, "Questions About 'Authenticity'" i *Conference on Authenticity in Relation to the World Heritage Convention: Preparatory Workshop, Bergen, Norway 31 Jan. - 2 Feb. 1994*, redigert av Knut Einar Larsen og Nils Marstein, (Oslo: Riksantikvaren, 1994), 9-34.

¹¹¹ Oversikt over flere internasjonale dokumenter via ICOMOS hjemmesider, http://www.international.icomos.org/centre_documentation/home_eng2.htm

4.2 Delverdier

Begrepet “antikvarisk verdi” rommer en rekke delverdier som kulturminneforvaltningen vektet i vurderingen av objekters kulturminneverdi. Et objekts vurdering som kulturminne, består av en samlet vurdering av en rekke delverdier (aspekter). Disse delverdiene, eller utvelgelseskriteriene, er; *Identitetsverdi, symbolverdi, historisk kildeverdi, aldersverdi, autentisitet, representativitet - sjeldenhet, variasjon - homogenitet, miljøverdi, pedagogisk verdi, skjønnhetsverdi, kunstnerisk verdi, bruksverdi.*¹¹² Kriterier som danner grunnlag for verdivurderinger er:

Identitetsverdi: Å skape følelse av gjenkjennelse og tilhørighet til et geografisk sted eller sosialt miljø. Kan være knyttet til nasjonen eller en lokal gruppering, enten sosialt, religiøst eller etnisk. Identitetsverdi grenser over til symbolverdi. Objektet kan være knyttet til en konkret hendelse, tro, person, tradisjon eller bruk.

Symbolverdi: Bygning som har symbolbærende elementer. Henger sammen med identitetsverdi.

Historisk kildeverdi: Bygningen som kilde/levning/historisk dokument for forskning. Bygningen bidrar som et supplement til skiftlige kilder og bidrar til å nyansere bildet av fortiden. Dokumentasjon i form av oppmåling, beskrivelser, fotografier ol. Vår tids dokumentasjon kan være mangelfull - i fremtiden kan man stille andre spørsmål til bygningen. I denne forståelsen blir autentisitet spesielt viktig nettopp for at bygningen skal være en pålitelig kilde - jo mer som er bevart, jo større historisk kildeverdi.

Aldersverdi: Selv om alle kulturminner fra forhistorisk tid og middelalder er automatisk fredet, er ikke et objekts høye alder viktig i seg selv. Aldersverdi er en målbar størrelse som i mindre grad er avhengig av skjønn enn de andre kriteriene.

Autentisitet: Ekthet. Se utdypende omtale av autentisitet ovenfor.

¹¹² I redegjørelsen har jeg valgt å forholde meg til Riksantikvarens informasjonshefte “Kulturminner fra nyere tid: Verneverdi og utvelgelseskriterier” fordi informasjonsheftet presenterer en rekke delverdier som er allment akseptert; Lisen Bull, “Kulturminner fra nyere tid: Verneverdi og utvelgelseskriterier”; Dag Myklebust, “Verditenkning: En arbeidsmåte i bygningsvern” i *Årbok: Foreningen for norske fortidsminnesmerkers bevaring*, (1981), 85-106; Hans-Emil Lidén, *Fra antikviteten til kulturminne: Trekk av kulturminnevernets historie i Norge*, (Oslo: Universitetsforlaget, 1991), 101-102.

Representativitet - sjeldenhet: Ønske om å sikre det representative på landsbasis og om et miljø, historie. Både ønske om å bevare det representative og det sjeldne går ut på å bevare bredden eller mangfoldet i historien (tverrsnitt). Målsetningen er å sikre både unike og representative eksempler. Sjeldenhet kan både forstås som objekter som har vært utbredt, men som deretter er blitt sjeldent på grunn av at mange lignende objekter er blitt revet, og som objekter som alltid har vært sjeldene.

Variasjon - homogenitet: Variasjon og homogenitet er motsetninger, men er like viktige. Homogenitet er det samme som ensartethet. Dersom det er mange enkeltminner (homogenitet) i et område, bidrar det til å øke den totale verdien til et område. Homogene miljøer er spesielt sårbare for inngrep.

Miljøverdi: Det enkelte kulturminnets betydning i sine omgivelser eller område. For eksempel gjennom objektets plassering i landskapet og hvordan objektet inngår i omgivelsene rundt.

Pedagogisk verdi: Kulturminnets evne til å illustrere fortiden og gjøre fortiden nærværende og mer forståelig. Budskapet kan tydeliggjøres gjennom skilting og guiding.

Skjønnhetsverdi, kunstnerisk verdi: Bygningers estetisk verdi (estetisk tilfredsstillelse) i seg selv eller i sammenheng med sine omgivelser. Oppfattelsen av skjønnhet (estetiske idealer) varierer gjennom historien. Skjønnhetsverdi var et viktigere fokus i kulturminnevernet tidligere.

Bruksverdi: Økonomi, bruksverdi og økologi. Lønnsomhet versus riving og nybygg. Kulturminner som ressurs kom i fokus på 1960- og 1970-tallet. Bruksverdi kan komme i konflikt med autentisitet og historisk kildeverdi.

Slik som denne redegjørelsen for delverdiene viser, er det ingen skarpe skillelinjer mellom delverdiene. Derimot ser en at delverdiene glir over i hverandre. Dette har vært et forsøk på å skille ut noen trekk. Ikke alle kulturminner har alle delverdiene representert. Hva som tillegges størst vekt varierer gjennom historien.

5 Fredningen av jernbanestasjonen

Riksantikvaren fredet Vestbanehallen, Enga 2-4, 24. juni 1994. Fredningsvedtaket hadde hjemmel i Kulturminneloven av 9. juni 1978 nr. 50, § 15, jfr. § 22. For hovedstasjonsbygningen ble både eksteriør og interiør fredet. Mens bare eksteriøret ble fredet av lokalstasjonsbygningen. Ilgodsbygningen var også foreslått fredet. Dette nådde imidlertid ikke frem. I hovedbygningens interiør gjelder fredningen for hovedkonstruksjon, opprinnelig planløsning samt opprinnelige bygningsdeler og -detaljer.

5.1 Fredningens 1994

5.1.1 Formål og begrunnelse

Hovedstasjonsbygningen og lokalstasjonsbygningen ses på som et bygningsmiljø med både arkitekturhistorisk og kulturhistorisk verdi. Hovedbygningen omtales som et representativt monumentalbygg fra annen halvdel av 1800-tallet (historismen), og som et hovedverk i norsk jernbanearkitektur som er oppført i mur. Riksantikvaren understreker Vestbanehallen som et objekt for forståelse og dokumentasjon av arkitekturutviklingen på 1800-tallet. Dette gjelder bygningens funksjon og monumentale plassering som ble viktig med hensyn til stilpåvirkning.¹¹³

Vestbanehallen er blant de best bevarte jernbanestasjonene i Norge fra perioden 1854-1913. Fredningen er derfor ment å sikre bevaringen av bygningens opprinnelige arkitektur: det vil si å bevare opprinnelig materialbruk, overflatebehandlingen og utsmykningen samt bygningens hovedstruktur. Først og fremst gjelder dette eksteriøret, men også interiøret der det er mulig, det vil si der dette er bevart.

Det poengteres at Vestbanehallen er en del av 1800-tallets murby som definerer Oslos gamle bysentrum. Fredningen er derfor viktig fordi "det er grenser for hvor meget som kan fjernes av enkeltelementer før dette preget går tapt. Vestbanestasjonen er et sentralt og monumentalt element i denne murbyen og fredningsforslaget må derfor også sees i sammenheng med ivaretagelsen av Oslos historiske `ansikt` utad".¹¹⁴

I vedtaksdokumentet erkjenner Riksantikvaren at bygninger og bygningsmiljøer fra annen halvdel av 1800-tallet har vært lite prioritert som verneobjekter. Med denne

¹¹³ Riksantikvaren, Vedtaksdokument "Enga 2-4 - Vestbanestasjonen - Hovedbygning og lokalstasjonsbygning - Oslo kommune", 1, 4-6; Lokalstasjonsbygningen ses på som et representativt bygg fra første halvdel av 1900-tallet med en vellykket tilpasning til hovedbygningen.

¹¹⁴ Riksantikvaren, Vedtaksdokument, 5.

erkjennelsen følger et behov for å gjøre denne perioden til et satningsområde, slik at et tverrsnitt av bygninger og bygningsmiljøer fra dette tidsrommet blir bevart.

Riksantikvaren hevder at *Vestbanehallen* er et kulturminne av nasjonal interesse.

Riksantikvaren hevder at Vestbanehallen både har kunnskaps-, symbol-, identitets- og opplevelsesverdi; "(...) viktig å bevare anlegget både som kilde til kunnskap og forskning, som nostalgisk minne om det som engang var Vika og som identitetsskapende, opplevelsesgivende element i bymiljøet."¹¹⁵ Riksantikvaren omtaler Vestbanehallen som en "historisk knagg" med kunnskapsverdi som gir historisk referanse og perspektiv til et område av byen - det gamle Vika - som har endret seg mye.

Når det gjelder kulturhistorisk verdi trekker Riksantikvaren frem Vestbanehallens symbolverdi gjennom at mange mennesker har et forhold til stasjonen gjennom dens rolle i norsk samferdsel og ut i fra plasseringen i bybildet.

Formålet med fredning av *Lokalstasjonsbygningen* er å bevare en representativ bygning fra begynnelsen av 1900-tallet hvor bygningen tilpasser seg hovedbygningen i hovedform, pussbruk og fargesetting. Til sammen utgjør bygningene et *bygningssmiljø*, og ønsket er å ta vare på "den visuelle helheten" mellom bygningene. Fredningen av lokalstasjonsbygningen kan også sees i sammenheng med kulturminnevernets økte prioriteringen av nyere tids - 1900-tallet - arkitektur.¹¹⁶

Ilgodsbygningen tilhører, og er en del av, bygningssmiljøet. Riksantikvaren ønsket å frede denne bygningen også med begrunnelse i kulturhistoriske og jernbanehistoriske verdier. Det endelige valg ble å legge størst vekt på de *arkitektoniske verdiene* samlet sett og velge å frede hovedbygningen og lokalstasjonsbygningen. Bygningssmiljøets kulturhistoriske og jernbanehistoriske verdier ble valgt bort med begrunnelsen at jernbanemiljøet på tomten allerede var oppløst ved at andre driftsbygninger var revet og at sporområdet var fjernet.

¹¹⁵ Riksantikvaren, Vedtaksdokument, 6.

¹¹⁶ Riksantikvaren, Vedtaksdokument, 11; Riksantikvaren, Tinglysningsdokument "Enga 2-4, Gnr. 209, Bnr. 40, Vestbanestasjonen, Hovedbygning og lokalstasjonsbygning, Oslo kommune", 6.

5.1.2 Konsekvenser av fredningen

Følgende fredningsbestemmelser - med hjemmel i Kulturminnelovens § 15, tredje ledd - gjelder for Vestbanehallen¹¹⁷:

- I Det er ikke tillatt å rive bygningene eller deler av disse.
 - II Det er ikke tillatt å bygge på bygningene med unntak av hovedbygningens fasade mot det tidligere sporområdet. Bygningen kan eventuelt bygges på der toghallen tidligere var bygget til, så fremt tilbygget tar hensyn til hovedbygningens volum og arkitektur.
 - III Utskifting av opprinnelige bygningselementer og detaljer er ikke tillatt.
 - IV Endringer i materialbruk og overflatebehandling er ikke tillatt. Unntatt fra dette er en eventuell tilbakeføring til opprinnelig materialbruk og overflatebehandling der dette senere er endret.
 - V Tilbakeføringer til opprinnelig arkitektonisk uttrykk og detaljering kan tillates dersom tilbakeføringene kan gjøres på et sikkert, dokumentert grunnlag.
 - VI Vedlikehold og istandsetting skal utføres med tradisjonelle materialer og etter metoder tilpasset bygningenes egenart.
- I tillegg gjelder Kulturminneloven §§ 15a-18.

Av de ovenfornevnte fredningsbestemmelsene ser en at bygningene hverken kan rives eller at opprinnelige bygningselementer blir erstattet.¹¹⁸ Det er kun lov å bygge på hovedstasjonen der hvor toghallen lå tidligere, men bare dersom påbygningene viser tilstrekkelig hensyn til den opprinnelige hovedbygningen hva gjelder volum og arkitektur. I samsvar med ønsket om å bevare bygningens "arkitektoniske kvaliteter" åpnes det opp for arkitektoniske tilbakeføringer av bygningselementer. Tradisjonelle materialer og metoder skal benyttes ved vedlikehold og øvrige arbeider ved bygningen. Ønsket er å bevare mest mulig av den opprinnelige bygningsmassen slik som planløsning, materialbruk og bygningsdetaljer. Fredningen skal ikke hindre muligheten for arkitektonisk tilbakeføring hvor senere endringer er kommet til.

Fylkeskommunen har det delegerte ansvaret (delegering av 30. juni 1989 med endringer av 23. desember 1992) for fredete områder, bygg og anlegg. Før tiltak iverksettes må det søkes om tillatelse fra fylkeskommunen. Byantikvaren i Oslo har myndighet til å gi dispensasjon fra fredningen og fredningsbestemmelsene.

¹¹⁷ Riksantikaren, Vedtaksdokument, 2.

¹¹⁸ Ilgodsbygningen omfattes ikke av fredningen og er dermed *ikke* beskyttet mot eventuell fremtidig riving.

5.2 Verneplan for jernbaneanlegg

Det er naturlig å se fredningen av Vestbanehallen i sammenheng med kulturminnevernets nye prioritering av jernbaneanlegg og industribygninger som verneobjekter. Starten på å gjøre jernbaneanlegg til et satningsområde i kulturminnehenseende kan spores tilbake til annen halvdel av 1970-tallet, men det var først på 1990-tallet at den første verneplanen for jernbaneanlegg forelå.

Norges Statsbaner (NSB) igangsatte arbeid med registrering av jernbanens bygningsmasse i 1978. I 1992 begynte samarbeidet mellom NSB og Riksantikvaren for å lage en verneplan for jernbanens bygningsmasse.¹¹⁹ I 1993 ble “Verneplan for jernbanebygninger” (VJ) lagt frem. Verneplanen ble deretter revidert i 1997 og den reviderte utgaven ble lagt til grunn for den endelige fredningslisten. Ønsket med verneplanen har vært å lage et representativt tverrsnitt av jernbanens historie fra 1854 til nyere tid. I tillegg til å representere tidsrommet 1860-1960, omfatter verneplanen alle jernbanelandsdeler og typer av baner (godsbaner, passasjertrafikk), samt ulike sporvidder og planeringsprofiler. Noen av jernbanestrekningene er museumsbaner mens andre fremdeles er i drift. Verneplanen omfatter cirka 8 % av jernbanens bygningsmasse. Omlag hundreogtyve bygninger ble foreslått fredet hvorav førtisju er stasjoner og tolv er andre anlegg. I tillegg kommer seks stasjonsparker.

Det har ikke eksistert noen samlet plan eller samlet politikk for bevaring av jernbanens anlegg i Norge forut for arbeidet med “Verneplan for jernbanebygninger” på 1990-tallet. Arbeidet videreføres og utvides i form av arbeidet med “Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen” (NVP) som fremdeles er under utvikling.¹²⁰ Den utvidete verneplanen for jernbanen skal i tillegg til bygninger også omfatte tekniske innretninger og konstruksjoner samt jernbanetraseer og hele jernbanemiljøer.

¹¹⁹ Omfatter både NSBs og privateide bygninger. Omfatter bygninger, bygningsmiljøer, konstruksjoner og jernbanetraseer.

¹²⁰ Høringsutkast ble lagt frem 2004, men arbeidet foregår mellom Jernbaneverket, Riksantikvaren og berørte kommuner. Ajourført liste er tilgjengelig via Jernbaneverket sine hjemmesider. Høringsutkast utkom 2004; Jernbaneverket, Verneplan for kulturminne, Verneliste nasjonal verneplan, <http://www.jernbaneverket.no/no/Miljo/Kulturminne-og--miljo/Verneplanen-for-kulturminne-i-jernbanen/>.

5.3 Høringsuttalelser og debatt

Høringsuttalelsene avdekker klare interessekonflikter mellom vern og utbygging. Fredning av Vestbanestasjonsbygningene er derfor en kontroversiell fredningssak med høyt konfliktpotensiale.¹²¹

Riksantikvarens vurdering av høringsuttalelsene.

Ofte er debatten om hva som er verneverdig eller ikke verneverdig, omfattende og engasjert, til tider opphetet. Vedrørende bevaring av Vestbanehallen kan man skille mellom to ulike syn på disse bygningene. Dette kommer frem i høringsuttalelsene til Riksantikvarens fredningsforslag. Helt klart kan en skille ut to retninger; De som er for og de som er imot fredningsforslaget.

Høringsuttalelser kom fra flere aktører - både etater, arkitekter og interesseforeninger. Aktørene var Statsbygg, Kulturdepartementet, Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, Park- og idrettsvesenet i Oslo kommune, Oslo Arkitektforening, arkitektfirmaene Telje-Torp-Aasen Arkitektkontor A/S, ØKAW A/S Arkitekter MNAL, Narud-Stokke-Wiig A/S og LPO Arkitektkontor A/S¹²², styret for Den Norske Opera¹²³, Vestbanens Venner, Oslo Byes Vel og Fortidsminneforeningens avdeling Oslo og Akershus.

Av aktører som stilte seg positive til fredningsforslaget var Fortidsminneforeningen, avdeling Oslo og Akershus, Oslo Byes Vel samt Vestbanens Venner. Disse interesse- og velforeningene sluttet seg til Riksantikvarens argumentasjon. Fortidsminneforeningen avdeling Oslo og Akershus vektla kulturhistorisk verdi, identitets- og symbolverdi. Vestbanens venner mente at alle bygningene bør fredes med begrunnelse i bygningenes arkitektoniske, estetiske, historiske og sosial/miljømessige verdier. Oslo Byes Vel så på bygningsmiljøet som verdifullt for Oslo og hevdet bygningsmiljøets "historiefortellende verdi" for det gamle Vika.

Negative til fredningsforslaget var følgende aktører (helt eller delvis imot fredning); Statsbygg, Kulturdepartementet, Plan- og bygningsetaten i Oslo, Park- og idrettsvesenet, Styret for den Norske Opera, Oslo Arkitektforening og arkitektkontorene. Hovedtendensen var at disse aktørene (delvis) så verdien av å frede hovedbygningen, men åpnet opp for

¹²¹ Riksantikvaren, Vedtaksdokument, 10.

¹²² Arkitektfirmaene Telje-Torp-Aasen Arkitektkontor A/S, ØKAW A/S Arkitekter MNAL, Narud-Stokke-Wiig A/S og LPO Arkitektkontor A/S kom med en felles uttalelse. I de påfølgende vil deres uttalelse kun refereres til som "arkitektfirmaene".

¹²³ På tidspunktet for fredningen var det planer om å legge den nye operaen til Vestbanetomten. Derfor er uttalelser fra styret til Den Norske Opera tatt med.

riving av de øvrige bygningene (lokalstasjonsbygningen og ilgodsbygningen) på tomten. Videre at en mulig utbygging av tomten (ny bebyggelse) ikke skal underkaste seg den eksisterende bebyggelsen. Denne gruppen av aktører prioriterer utbyggingspotensialet/byutviklingspotensialet fremfor bevaringsverdien. La oss se litt nærmere på aktørenes argumentasjon.

Statsbygg anser fredningen av jernbanebygningene som uheldig på det aktuelle tidspunkt. Statsbygg erkjenner verdiene tilknyttet bygningene, men vektlegger utbyggingspotensialet fremfor bevaringsverdiene. Statsbygg ønsker blant annet en konsekvensutredning i forhold til en mulig bygging av opera på tomten, og vil la en eventuell arkitektkonkurranse avgjøre om bygningen skal rives. Statsbygg går inn for riving av både lokalstasjonsbygging og ilgodsbygning - uavhengig av om en ny opera blir lagt til tomten.

Kulturdepartementet mener at fredningen bør utsettes og stiller seg bak argumentasjonen til Statsbygg. Oslo Arkitektforening ønsker også å utsette fredningen til etter at en arkitektkonkurranse er avholdt.

Felles for aktørene som går imot fredningsforslaget, er synet på at fredningen er for omfattende. Den Norske Opera, Park- og idrettsvesenet og arkitektkontorene går kun inn for å frede hovedstasjonsbygningen. Utbyggingspotensialet av den attraktive sentrumstomten sees på som viktigere enn de arkitektoniske og kulturhistoriske verdiene til bygningene. Plan- og bygningsetaten og arkitektkontorenes er redd for at fredning av tomten vil virke negativt inn og begrense den videre utbyggingen av tomten. I arkitektkontorenes uttalelse foreslås det å gi tomten et signalbygg i form av et operabygg.

5.4 Et “narrativt” vern?

Vi sitter igjen med et relik. Lukt, lyder, alt som vitner om reisen er borte.
Det gjør det riktig å snakke om et narrativt vern.¹²⁴
Dag Bjørnlands omtale av fredningsvedtaket.

Kritikere har hevdet at fredningen av Vestbanehallen er et eksempel på et “narrativt” vern. Blant de mest markante stemmene som forstår fredningen slik, er arkitekt Karl Otto Ellefsen (f. 1948). Et “narrativt” vern defineres som et vern hvor de ufullstendige, historiske fragmentene fremheves framfor det helhetlige som ved mer museale bevaringsstrategier. Vernet er rettet inn mot de historiefortellende elementene og

¹²⁴ Dag Bjørnland, referat fra halvdagsmøte vedrørende fredningens følger for utvikling av Vestbanetomta, 11.10.2001, Statsbyggs arkiv.

fremheves som ressurser som nye prosjekter kan benytte seg av. På den måten muliggjøres en kombinasjon av nye kulturelle uttrykk med dokumentasjon av historisk kontinuitet.¹²⁵

I grunnlagsmaterialet for fredningen ble det helhetlige miljøet vektlagt, men i praksis ble det tilsidesatt for andre verneverdier. De stykkvise ombygningene av bygningsmassen har også endret den opprinnelige bygningsmassen kraftig og lite er derfor igjen av den opprinnelige planløsningen og interiørdetaljer. I neste kapittel følges bygningsendringene ved ombyggingen av hovedstasjonsbygningen til Nobels Fredssenter nærmere.

¹²⁵ Karl Otto Ellefsen, "Bevaring og/eller autenticitet" i *Byidentitet*, (2002), 64; De fleste byer benytter seg av en kombinasjon av bevaringsstrategier slik som museal, rekonstruksjon, strukturell og generell bevaring.

6 Nobels Fredssenter - gammel bygning, nytt innhold

I år 2000 vedtok Stortinget å opprette et Nobels Fredssenter på Vestbanen. Jernbanestasjonens hovedbygning skulle huse det nye fredssenteret og store bygningsendringer ble foretatt. Fredsprissenteret ble åpnet i året for hundreårsmarkeringen for unionsoppløsningen, 11. juni 2005.

Ansvarlig for rehabiliteringen i årene 2001-2005 var Statsbygg.¹²⁶ Arkitekt har vært Telje-Torp-Aasen Arkitektkontor AS, T-2 PAteam AS har hatt byggeledelsen og hovedentreprenør for byggearbeidene har vært Multibbygg AS. Byggherre Statsbygg, arkitekt, hovedentreprenør og bruker Nobels Fredssenter har samarbeidet med antikvariske myndigheter ettersom bygningen var fredet.¹²⁷ Utfordringen har vært å kombinere bevaring av opprinnelig bygningsmasse med behovene til et moderne fredsprismuseum.

6.1 Fredsprissenterets innhold

Nobels Fredssenter skal være en arena for informasjon om fred og konfliktløsning. Det Norske Nobelinstitutt bruker bygningen til å presentere fredsprisvinnere og fredsprisvinnernes arbeid samt å gi informasjon om Alfred Nobel, Nobelsystemet og Den Norske Nobelkomité. Konseptet for fredsprissenterets formidlingsprosjekt ble utarbeidet av Adjaye Associates og kalt "Communication Project". Det uttalte ønsket for prosjektet har vært å formidle dette gjennom moderne teknologi samtidig som den fredete bygningen legger rammer for formålet og fredssenterets identitet.¹²⁸

Hovedinngangen fra den gamle stasjonen ble beholdt. Via hovedinngangen kommer en inn i det tidligere vestibulerommet. Det tidligere venteværelset for annen klasse, på høyre hånd, er blitt omgjort til resepsjon og museumsbutikk, mens venteværelset for første klasse, på venstre hånd, er restaurant. Fra resepsjonen/museumsbutikken kommer en til utstillingsarealene i annen etasje via en rulletrapp i glass-slissen. Utstillingsareal finnes både i bygningens annen etasje og i toghallen i første etasje (Nobelkammer, Verdensrommet, Nobels hage m.m.). Administrasjonens kontorer er innredet i

¹²⁶ Gjennomgangen av rehabiliteringen baserer seg på Statsbyggs dokumentasjon av bygningsarbeidene (ferdigmelding, byggetegninger) og gjennomgang av korrespondanse mellom Statsbygg og antikvariske myndigheter i forhold til tillatelser, dispensasjoner ol. i det aktuelle tidsrommet.

¹²⁷ Prosjektkostnad var 108 millioner kroner (Nobels Fredssenters formidlingsprosjekt er ikke medregnet).

¹²⁸ Byantikvaren, Brev, "209/40 - Nobels fredssenter - formidlingsprosjektet", 28.01.2004.

loftsetasjens midtfløy som en kommer til via en ny trapp eller en heis i det nordre tårnet. Sidefløyene tjener også som lager og personalrom.

Hovedutfordringsområdene, mellom utbygger og vernemyndighetene, som det knyttet seg mest diskusjon om har vært knyttet til *hovedfasaden*, *inngangspartiet* og *resepsjonen*. Det var fordi de var de mest representative og best bevarte bygningselementene fra den opprinnelige stasjonsbygningen.

6.2 Hovedfasade og inngangsparti - spørsmålet om profilering

På bakgrunn av det foreliggende fredningsvedtaket var vernemyndighetene restriktive hva gjelder endringer av eksteriøret. Bygningens fasade fremstår i dag som opprinnelig.

Fasadene har blitt tilbakeført til tilnærmet opprinnelig farge. Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) analyserte malingsbehandlingen bygningen har fått gjennom årene. Deretter ble maling og løs puss fjernet, sprekker og skader reparert med kalkpuss og spesialsparkel, og ødelagte gipsornamenter ble erstattet. Til slutt ble et nytt malingsstrøk, som fargemessig ligger nærme den opprinnelige lysegulefargen, påført fasaden. Det er også påført en film for å forhindre tagging på ytterveggene.¹²⁹

Takkantbeslag, renner og nedløp er også skiftet ut.

Vinduer og ytterdører er ikke originale, men har sprossedetaljer som er tilnærmet lik de opprinnelige. Eldre fotografier og analogier har vært bestemmende for utformingen av vinduene og ytterdørene.

Ettersom fasaden var et av de viktige elementene i fredningen ble spørsmålet om profilering og tilføyelse av nye elementer omdiskuterte saker. Det gjelder først og fremst synliggjøring av den nye virksomheten gjennom påføring av medaljong (logo) og inskripsjon på fasaden samt oppføring av en portal, en rampe, glass-slisser og kunstinstallasjon.

Hvordan skulle fredssenteret profilere seg i den gamle bygningen? På fasaden er Nobels medaljong plassert over den midterste inngangsdøren. I tillegg er inskripsjonene “Nobels Fredssenter - Nobel Peace Center”, “Vidsyn - Broadmindedness”, “Håp - Hope” og “Engasjement - Commitment” påført over inngangspartiet. Det var et resultat av forhandlinger hvor plassering av logo skulle anpasses til bygningen. Fredssenteret profilerer seg også gjennom å henge opp bannere på fasaden ved utstillinger.

¹²⁹ Undersøkelsene er utført av NIKU, mens selve pussrehabiliteringen er utført av Stryken og Gudbrandsen AS.

Fredssenteret ønsket også å oppføre en portal foran inngangspartiet for å profilere seg bedre i omgivelsene. Kulturminnevernmyndighetene hevdet derimot at denne portalen ville bli for dominerende og ville forringe bygningens verdighet og rolle i bybildet. Løsningen ble en portal som ikke er en fast konstruksjon, men en temporær installasjon i forbindelse med utstillinger eller andre arrangementer.

Av nye påbygninger er en rampe og to glass-slisser. Foran inngangspartiet er det satt opp en ny, utvendig rampe i grorudgranitt. Det gir rullestolbrukere og bevegelseshemmede tilgang til bygningen. Går en rundt bygningen finner en to nye bygningselementer. De kileformede arealene mellom bygningens sidefløyer og toghall er bygget inn med glass - glass-slisser - som utgjør en kontrast til den eksisterende bygningsmassen. Rommene fungerer som kommunikasjonsledd - rulletrapp/trapp - mellom etasjene og som rom for driftsfunksjonene.

I forbindelse med åpningen av Nobels Fredssenter ble det invitert til en lukket konkurranse hvor den slovenske kunstneren Marjetoca Potrc (f. 1953) vant med sitt forslag "Selv-Sustainable Garden". Konkurransforlaget foreslo å installere tolv vindmøller på toghallens tak, og fokuserte, ifølge Potrc, på økologi og ressursforvaltning som en kilde til konflikt. De antikvariske myndigheter godkjente ikke forslaget fordi vindmøllene ville blitt for dominerende ovenfor bygningen. Vinnerforslaget ble derfor bearbeidet og tematikken er derfor videreført gjennom videoinstallasjonen "Genesis" som er plassert i den ene glass-slissen.

6.3 Ny bruk og kontrast i interiøret

I interiøret er noen av de gamle bygningselementene beholdt, og de nye tilføyelsene er utført i kontrast til den gamle bygningen. Slik blir det en tydelig markering av hva som er gammelt og hva som er nye tilføyelser. Utformingen av resepsjonen/museumsbutikk og restauranten av Chris Ofili (f. 1968) og David Adjaye (f. 1966) viser dette med all tydelighet.

Det opprinnelige venteværelset for første klasses reisende er omgjort til restaurant; Café de la Paix (Pascal).¹³⁰ Veggene i restauranten er bemalt i et abstrakt rutenettmønster i grønt. Det dekorerte bjelketaket er imidlertid beholdt. Bjelketaket med fyllingsfelter med

¹³⁰ Nye eiere av restauranten fom. 2010, restauranten heter nå Alfred.

strek- og sjablongdekor og det profilerte listverk er satt i stand etter undersøkelser av NIKU.¹³¹

Det opprinnelige venteværelset for annen klasses reisende er omgjort til resepsjon/museumsbutikk med knall røde vegger, tak og gulv. Støpejernsøylen, som er nedfelt midt i rommet, er beholdt og er blitt rehabilitert og overflatebehandlet. De pussede søylene i vestibylen, som ble oppført i rundt 1920, er blitt rehabilitert og overflatebehandlet. Øvrige opprinnelige pussvegger er beholdt og eksponert i fredssenteret interiør. Kalkpuss og silikatmaling. Gulv har fått et påstøp slik at det er samme gulvhøyde i alle rom. Det er også utført noen nye veggåpninger og alle dører er skiftet ut.

I Nobels hage, i andre etasje, eksponeres også det dekorerte bjelketaket. Nobels hage består av 100 små skjermer og bevegelige led-lys som viser vinnere av Nobels fredspris. Nobels hage utgjør fredssenterets faste utstilling. For øvrig har fleksible løsninger vært viktig for fredsprissenteret. Fredsprissenteret er ikke et tradisjonelt gjenstandsmuseum og ønsket fleksibilitet i forhold til de skiftende utstillingene. Den gamle toghallen fra 1917, ble foreslått revet i planleggingsfasen av Nobels Fredssenter, men en gikk senere bort fra disse planene. Toghallen nyttes som utstillingsareal hvor det store åpne rommet gir muligheter for skiftende utstillinger.

6.4 Bygningsskader og teknologi

Stasjonsbygningen hadde setningsskader i fundamenteringen. Refundamenteringen av de deler av fundamenteringen som sto på treflåter ble utført med jetpelemetoden¹³² og ble først og fremst foretatt fra utsiden slik at man unngikk inngrep i selve bygningsmassen. Denne metoden ble valgt på bakgrunn av det foreliggende fredningsvedtaket og den vanskelige tilkomsten grunnet lavt tak i krypkjelleren. Saneringsarbeider med utbedring av råtesopp-skader i trebjelkelaget og ekte hussopp ble også utført. Ved siden av dette er etasjeskillene forsterket i tillegg til at selve dekket er forsterket.

Det nye tekniske anlegget fredssenteret har fått samt venstilasjonsanlegget er lagt i loftets sidefløyer og tekniske føringer er i kjelleren. Det tekniske anlegget er derfor ikke synlig for besøkende.

¹³¹ Takdekoren har flere overflatelag, men malingslagene er ikke grundig undersøkt.; NIKU/Brit Heggenhougen, "NIKU Rapport: Dekorert tak i Rom 01-007", 25. juni 2004, Riksantikvarens arkiv, Saksnr.: 2002/1176-31.

¹³² Ved jetpelemetoden injiseres vann med høyt trykk som eroderer bort massen ned til fjellet. Massen kan dermed suges før ny betongmørtel injiseres. Refundamenteringen ble utført av Jetgrunn 2000 A/S.

7 Nye tendenser i kulturminnevernet

(...) we started looking at the interval or the distance between the present and what was preserved. In 1818, that was 2,000 years. In 1900, it was only 200 years. And now, near the 1960s, it became twenty years. We are living in an incredibly exciting and slightly absurd moment, namely that preservation is overtaking us. Maybe we can be the first to actually experience the moment that preservation is no longer a retroactive activity but becomes a prospective activity.¹³³

Arkitekt Rem Koolhaas (f. 1944) oppsummering av utviklingen av dagens kulturminnevern.

Kulturminnevernet baserer seg på vurderinger og faglig skjønn. Det finnes lite regelverk. Slik kan en si at kulturminnevern ikke handler om kulturminner, men om mennesker. Historiesynet, som skifter over tid, og kunnskapsmengden en sitter inne med, vil påvirke både hvordan kulturminnevernet utøves (dvs. praktiseres) og hvor en velger å rette fokus.¹³⁴ Ut fra dette vil verneplaner og valg av verneverdier være uttrykk for forskjellige tiders vernepraksis.¹³⁵ Kulturminnevernets historie viser hvordan en har hatt forskjellige oppfatninger om *hva* som er verdt å ta vare på, og ulike tilnærminger til *hvordan* en skal ta vare på kulturminnene.¹³⁶

På bakgrunn av skiftningene i kulturminnevernet, hevder førsteamanuensis i etnologi Arne Lie Christensen (f. 1943) at ingenting blir så fort antikvert som antikvarene. Et objekt kan, når det når en viss sjeldenhet eller alder, bli “oppdaget” med nye øyne og vurdert som et kulturminne. Oppfattelsen av objektet er da endret. Ofte er det mennesker som tilhører helt andre miljøer, som er “utenforstående”, som oppdager objektet.¹³⁷

Kulturminnelovens definisjon av kulturminner og kulturmiljøer viser at kulturminnevernet favner bredt. Det har skjedd flere endringer de siste årene som gjør at

¹³³ Hva som er blitt ansett for å være kulturminner har endret seg mye gjennom åren. Koolhaas' setter her denne utviklingen på spissen og i utdraget påpeker han at vernearbeidet tar seg selv igjen i tid. Koolhaas omtale er hentet fra Koolhaas' utarbeidelse av verneplan for Beijing. I verneplanen brukes det ikke kriterier for verneverdi, men hva som vernes er et tilfeldig (og gjennomsnittlig) utvalg gjort ved hjelp av å trekke tilfeldige “striper” (“bar code”) gjennom byen; Rem Koolhaas, “Preservation is Overtaking Us” i *Future Anterior*, nr. 2 (2004), 2.

¹³⁴ “Enhver tid får det kulturminnevern det har behov for.”; Dag Myklebust, “Tre restaureringer i et historisk perspektiv” i *Kulturarv og vern: Bevaring av kulturminner i Norge*, redigert av Dag Myklebust, (Oslo: Universitetsforlaget, 1988), 25.

¹³⁵ Lidén, *Fra antikviteten til kulturminne: Trekk av kulturminnevernets historie i Norge*, 103.

¹³⁶ Ser en for eksempel på restaureringsideologier i et historisk perspektiv, kan en skissere tre hovedholdninger til restaurering av kulturminner som står i motsetningsforhold/kontrast til hverandre: 1) Det historiske ekvivalensprinsippet eller kontinuasjonsprinsippet hvor alle bygningsendringer ses på som like verdifulle (alle historiske perioder som like verdifulle), 2) Tilslutningsprinsippet, og 3) Rekonstruksjonsprinsippet hvor en benytter analogier for å rekonstruere bygningens opprinnelige utseende. Det understrekes her at disse holdningene ikke er periodebestemt, men kan opptre side om side.; Myklebust, “Tre restaureringer i et historisk perspektiv”, 27.

¹³⁷ Arne Lie Christensen, “Antikvarenes forunderlig verden” i *Samtiden. Tidsskrift for politikk, litteratur og samfunnsspørsmål*, nr. 6 (1991), 63, 58.

“alt” i utgangspunktet kan vernes. Arkitekt Karl Otto Ellefsen, som også har vært aktiv i debatten om vern og utvikling, oppsummerer disse endringene i kulturminnevernets ideologi ved følgende fem punkter; 1) Interessefeltet er blitt utvidet fra enkeltobjekter til omgivelser, 2) verdikriteriene er utvidet ved en større vektleggelse av sosio-kulturelle kriterier gjennom ønsket om representativitet, identitetsverdi og miljøverdi, 3) et utvidet ønske om å ikke bare bevare døde fortidsminner, men også bevare levende miljøer og ta vare på håndverkstradisjoner, 4) verneverdien er blitt stedsavhengig, og 5) aldersverdi er blitt et mindre viktig kriterium for bevaring.¹³⁸ Ellefsen peker her på forhold som trer frem i fredningen av Vestbanehallen.

Vestbanehallen representerer historismens arkitektur og et stykke jernbanearkitektur. Hvilken prioritering har denne arkitekturen hatt i kulturminnevernet? For å kunne besvare dette spørsmålet må vi følge to temaer videre; Historismens arkitektur samt de tekniske og industrielle kulturminnene.

1960 kan stå som et tidsskille i fremstillingen av hendelsene innenfor kulturminnevernet. Hvordan var situasjonen før den tid, og hva hendte senere? Det kan spores en holdningsendring som følge av rivings- og restaureringsdebattene i 1960- og 1970-årene, med kulturminnevernåret 1975 som et tydelig skifte.¹³⁹

7.1 Historismens arkitektur i kulturminnevernet - en anerkjennelse av stilperioden

Synet på bevaringsverdien til arkitekturen fra annen halvdel av 1800-tallet har endret seg markant. De generelle holdningene ovenfor denne type arkitektur manifesterer seg gjennom saneringsplaner og verneplaner. Myndighetenes uttalte målsetninger viser også hvilken prioritering denne arkitekturen har hatt.

Det er først i nyere tid at historismens arkitektur er blitt en prioritert verneoppgave. 1900-tallets kulturminnevern er kontrastfylt; Det ble fremmet og utført en rekke saneringsforslag for Oslos eldre bebyggelse i løpet av 1900-tallet, og det er først utover på 1970-tallet at historismens arkitektur begynte å bli ansett for å ha kulturminneverdi.

¹³⁸ Karl Otto Ellefsen, “Behovet for endring og ønsket om vern” i *Årbok: Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring*, (1996), 169.

¹³⁹ Andre verdenskrig (1945) benyttes ikke som skille i tråd med annen eksisterende faglitteratur.; Lidén, *Fra antikviteten til kulturminne: Trekk ved kulturminnevernets historie i Norge*, 88.

7.1.1 Saneringsplanene i hovedstaden

Under modernismen¹⁴⁰ ble historismens arkitektur sett på som lite bevaringsverdig. Kritikken av historismens arkitektur vokste frem på slutten av 1800-tallet, men det er først og fremst på 1920- og 1930-tallet at denne holdningen til arkitekturen trer tydelig frem.¹⁴¹ Historismen ses nå på som en forfallsperiode og tidligere nevnte betegnelser viser denne nedvurderingen. Holdningen manifesterer seg blant annet gjennom de mange saneringsforslagene for Oslos eldre bebyggelse.

Fra slutten av 1930-tallet til 1950-tallet ble det fremlagt og utført en rekke saneringsforslag for byens eldre bebyggelse, både murgårds- og trehusbebyggelse. Saneringsforslag ble også gjennomført utover på 1960-tallet og deler av den eldre bygningsmassen ble erstattet av ny moderne arkitektur.

Bakgrunnen for saneringsforslagene var ønsket om å skape en ny og moderne by. Den nye byen skulle ha gode boliger og god trafikkregulering. Det ble ansett som nødvendig å rive den eldre bebyggelsen fordi den, med datidens øyne, representerte usunne bomiljø med for høy fortetningsgrad og et foreldret byplanmønster. Den gamle bebyggelsen var preget av slum, trangboddhet, og uhygieniske og dårlige sanitærforhold.

Motsatsen til de gamle bygårdene, og løsningen på de dårlige boforholdene, var funksjonalismens lamellbebyggelse. Eksempelvis viser lamellblokkene på syv og åtte etasjer på vestsiden av Kirkeveien, oppført i årene 1934-1938, ønsket om å skape leiligheter med funksjonelle planløsninger med rikelig lys og luft. De rektangulære lamellblokkene ligger parallelt med små grøntareal mellom hver blokk.¹⁴²

Det ble fremlagt en rekke saneringsplaner for Grünerløkka. Disse planforslagene er en god illustrasjon på holdningene ovenfor den eksisterende arkitekturen, da de foreslår å

¹⁴⁰ Med modernitet menes det å være moderne akkurat nå, mens modernisme betegner en bestemt form for modernitet, en avgrenset periode. Modernismen viser et bevisst brudd med fortiden gjennom bl.a. fravær av dekorative elementer m.m.

¹⁴¹ Mari Lending har skrevet om stil og bruddtenkningen i norsk arkitekturhistorie og har forsøkt å nyansere forestillingene om periodeinndeling i arkitekturhistorien. Lending har forsøkt å vise at det er en kontinuitet mellom historismens og modernismens tankegods, bl.a. er tanken om "nutidsstil" en topos modernismen har arvet fra historismen; Mari Lending, *Omkring 1900: Kontinuiteter i norsk arkitekturtenkning* (Oslo: Pax forlag, 2008), 159.

¹⁴² Blokkene er tegnet av flere arkitekter. Kirkeveien 98 av H.S. Wang, Kirkeveien 100 av F. Bryn og J. Ellefsen, Kirkeveien 102 av O. Olsson, Kirkeveien 104-110 av S. Poulsen, og Kirkeveien 112-114 av F. S. Platou. Lamellblokkene hadde 530 leiligheter og hadde fasiliteter som fellesvaskeri og søppelnedkast.; Rivertz-komplekset (1912) på Sagene, tegnet av arkitekt Kristen Rivertz, er et tidlig eksempel på lamellbebyggelsen i Oslo. Et ideal var boligen i hagen - Hageby-idealet - men dette innså man at var for arealkrevende, og lamellblokker var derfor det beste alternativet som ga boliger til mange. Funksjonalismens vektning av lys og luft viser med all tydelighet kontrast til de trange, små og mørke leilighetene i murgårdskvartalene.

erstatte murgårdene med lamellbebyggelse.¹⁴³ I tillegg viser planforslagene tanker om en *differensiert* by med egne boområder og hvor en skiller trafikk og rekreasjon.

I alt ble femten “usunne” områder foreslått revet i perioden fra 1937 til 1947.¹⁴⁴ Som tidligere nevnt har Grosch tegnet Basarene ved Domkirken. Også Basarene, som ble vedtaksfredet allerede i 1927, ble vedtatt revet i 1937. Disse planene ble aldri realisert da rivingsvedtaket ble opphevet i 1949. I 1960 ble restaureringsarbeidet isteden påbegynt. Vika, Enerhaugen og Vaterland var alle foreslåtte saneringsområder, der riving også ble satt ut i livet.

Saneringen av Vika med rådhusreguleringen representerer “det største enkeltinngrepet i byplanen i Oslo sentrum” siden anleggelsen av Karl Johans gate.¹⁴⁵ Store deler av murgårdsmiljøet i Vika ble revet i forbindelse med oppføringen av byens nye rådhus som ble påbegynt i 1931.¹⁴⁶ Gjennom oppføringen av rådhuset fikk en fjernet mye av “slum”-bebyggelsen, gjort området mer representativt og anlagt nye gateløp som åpnet byen mot havna. Vestre Vika ble ikke gjenoppbygd som et boligstrøk, men ble isteden et sentrumsområde med høy grad av kontor- og forretningsvirksomhet utover på 1960-tallet. Eksempelvis viser Thiis-gården fra slutten av 1950-årene karakteren på den nye bebyggelsen med sine elleve etasjer og med fasadekledning av betong og glass.¹⁴⁷

Riveforslaget for den gamle trehusbebyggelsen på Enerhaugen ble vedtatt i 1947. Enerhaugens gamle trehusbebyggelse ble revet under saneringen av området i 1960 og erstattet av fire OBOS-høyblokker som sto ferdig i 1965.¹⁴⁸ I forbindelse med saneringen ble noen få av tømmerhusene flyttet til Norsk Folkemuseum på Bygdøy. Etter

¹⁴³ Saneringsforslaget i 1936 viser at bebyggelsen skal erstattes av lamellbebyggelse med parkareal mellom blokkene. Planforslag i 1938 og 1939 også. Mest radikale saneringsforslaget kom i 1961 viser boligblokker på opp til 36 etasjer (Nils Haugtveit, Kjell Lund og Nils Slaatto), og blokker med takterrasse og barnehager (Mari og Gullik Kollandsrud). Vurderinger fra 1960-tallet viste at totalsanering ikke var lønnsomt fordi det allerede var en høy utnyttelsesgrad (“saneringsgevinst”, ”boliggevinst”). En gikk derfor bort fra totalsanering og så i steden på mulighetene for rehabilitering gjennom istandsetting og modernisering av bebyggelsen. I 1968 ble det fremmet forslag om å anlegge motorvei gjennom området. Idékonkurranse, forslag gjengitt i *Byggekunst* 6/1961. Alle forslagene fra de fire inviterte arkitektkontorene viser høyblokker.

¹⁴⁴ Det kan her nevnes at deler av Hammersborg ble revet allerede i 1921 på bakgrunn av oppføringen av Deichmanske hovedbibliotek.

¹⁴⁵ Knut Kjeldstadli, *Oslo bys historie*, Bind IV, (Oslo: J.W. Cappelens forlag, 1990), 362.

¹⁴⁶ Rådhuset er tegnet av Arneberg og Poulsson. Byggestart i 1931, men det nye rådhuset sto først ferdig noen år etter annen verdenskrig, i 1950.

¹⁴⁷ Byggestart 1956 (ferdig 1959). Thiis-gården er tegnet av Jarle Berg og har adresse Haakon VIIIs gate 1. I 1977 ble også Oslo Konserthus anlagt i kvartalet nord for jernbanetomten. Konserthuset er tegnet av den svenske arkitekten Gösta Åberg, vant konkurransen i 1957.

¹⁴⁸ Blokkene er tegnet av arkitekt Sofus Haugen.

saneringsvedtak 1954-1959, ble også Vaterland revet i løpet av 1960-tallet. Noen få gårder langs Brugata gir inntrykk av det gamle murgårdsmiljøet i dette området.

7.1.2 Rivingsdebattene på 1960- og 1970-tallet

På 1960- og 1970-tallet ble 1800-tallets arkitektur aktualisert gjennom en rekke debatter omkring rive- og saneringsplaner i Oslo. Saneringsplanene for Vika ble gjennomført, men da Enerhaugen skulle rives noen år senere vokste motstanden. Rivingsdebattene ble mange på 1960-tallet, og rivingen av Det engelske kvarter fikk mye oppmerksomhet. I tillegg bidro Arkitekturvernåret i 1975 å rette fokus på vern av eldre bygningsmasse som tidligere var blitt oversett.

På Solli plass sto tidligere det Det engelske kvarter, tegnet av arkitekt Paul Due og oppført årene 1882 til 1886.¹⁴⁹ Det engelske kvarter hadde mange av karakteristikaene som kjennetegner historismen, blant annet en rik fasadeutforming i teglstein. I tillegg hadde bygningen karnapper, balkonger og forhage.¹⁵⁰

Det engelske kvarter ble revet i 1962 og siden erstattet av Industriens og eksportens hus, kalt Indeks-huset. Forut for rivingen pågikk en offentlig debatt om riving kontra bevaring. En kan se på rivingsaken som en faktor som bidro til en holdningsendring i synet på historismens arkitektur og følgelig bidro til at mange andre bygninger fra perioden *ikke* ble revet.¹⁵¹

Mens etterkrigstiden ønsket å rive den gamle bykjernen, kom de første tegn til en alternativ tenkning omkring saneringstankegangen frem fra begynnelsen av 1960-tallet. Som en reaksjon til alle riveforslagene, vokste det frem en ny fortidsinteresse og interesse

¹⁴⁹ Adresse: Drammensveien 26-42.

¹⁵⁰ Stilmessig er bygningen blitt plassert som et eksempel på “polykrom nyrenessanse.”; Tschudi-Madsen, “Romantikkens arkitektur: En almeneuropeisk oversikt med spesielt hensyn til nygotikken”, Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo, 1949.

¹⁵¹ Viser til Lars Emil Hansen, “Hvorfor ble ‘Det engelske kvarter’ revet? En historie om estetikk, politikk og kulturminnevern” i *Byminner*, nr. 1 (2008), 42-60; En annen følge av revurderingen av den eldre arkitekturen, var tanken om at den nye arkitekturen burde tilpasse seg det eksisterende. Jan Digeruds tilbygg til Christiania Glasmagasin (1974) regnes som Oslos første eksempel på tilpasningsarkitektur; Indeks-huset er tegnet av arkitekt Jon Engh.

for historismens arkitektur. Samtidig kan en spore en kritikk av modernismen og av drabantbyene.¹⁵²

Under det europeiske Arkitekturvernåret i 1975 ble interessen for arkitekturarven satt på dagsorden. Det var en verdifull arv som en nå oppfattet som truet. I en rekke foredrag, debattmøter, bokutgivelser og lignende kom dette til uttrykk. Gjennom de siste tiårenes saneringsplaner var vern kontra fornying blitt debattert. I Arkitekturvernåret ble disse problemstillingene igjen brakt på bane.

Riksantikvar Stephan Tschudi-Madsen (1923-2007) markerte med sin uttalte i 1975 et tydelig skifte i kulturminnevernet:

Interessen er ikke bare om de store statuspregede monumenter - de er allerede sikret - men også om deres virkning i landskapet, og deres omgivelser. Det gjelder ikke bare å bevare gårdens primære hus, stue, bur og loft; nå er det også driftsbygning, seter, koje og naust som trenger å vernes. Det er ikke bare patricier-boligen og borgerens hus som står i sentrum for interessen i byene, men nå også den jevne manns bolig og de mer beskjedne små trehus. Det er ikke lenger det arkitekttegnete hus som er verneverdig, men også den anonyme boligmasse. Vi kan kort si det slik at mens man før vernet og bevarte av historiske og estetiske grunner, har vernetanken i dag fått et helt annet sosialt menneskelig og samfunnsmessig idégrunnlag.¹⁵³

Riksantikvarens uttalelse viser med all tydelighet at interessefeltet i kulturminnevernet er blitt utvidet; Fra tidligere å være mest opptatt av aldersverdi, estetikk og monumentalarkitektur er interessen nå utvidet til alle historiske perioder, sosiale lag og helhetlige bygningsmiljøer. Kulturminnevernfeltet rommer nå også den mer anonyme arkitekturen, og det fremsettes en målsetning om at kulturminnevernet skal omfatte alle samfunnslag og -grupper. Den definisjon som i dag innbefattes i begrepet “kulturminne”, viser at kulturminnevernet favner vidt.

Da vernefeltet ble utvidet - til at “alt” kan vernes - måtte også vernekriteriene diskuteres på nytt. På hvilket grunnlag skal en utvelgelse finne sted og hvilke kriterier må et objekt oppfylle for å kunne være et kulturminne? “Kriteriedebatten” på 1970- og 1980-tallet reiste spørsmål ved kulturminnevernets utvelgelseskriterier og ved begrepet “antikvarisk verdi”. En forsøkte å skape et analytisk verktøy med objektive vernekriterier.

¹⁵² Tegn på nye tendenser viser seg i den endrede begrepsbruken, fra “sanering” til “byfornyelse”. I løpet av 1960-tallet blir byfornyelse tatt opp som tema, f.eks. på Nordisk Byggedag i Göteborg i 1965, og på NALs kongress i Bergen i 1967 var gamle Bergen by tema. I 1972 var de indre deler av Oslo by tema ved Oslo Arkitektforening og Den norske ingeniørforening konferanse; Jon Guttu, “Hvordan byfornyelsestanken vokste fram” i *Fremtid for fortiden: Murbyen Kristiania 1850-1900*, nr. 3 (1999), 66-74.; Anne Louise Gjesdal Christensen benytter 1975 som merkeår og skriver at siden 1975 har rehabilitering vært en målsetning for byfornyelsen fremfor sanering, i Anne Louise Gjesdal Christensen, “Indre bydel i forandring” i *Livet i og mellom husene: Utvalgte artikler om livsform og bymiljø*, redigert av Anne Louise Gjesdal Christensen, (Oslo: Universitetsforlaget, 1991), 205.

¹⁵³ Stephan Tschudi-Madsen (1976) også gjenngett i Lidén, *Fra antikvitert til kulturminne: Trekk ved kulturminnevernets historie i Norge*, 95.

Sentrale i debatten var Erik Langdalen, Thora Holmen, Dag Myklebust og Ove Magnus. Diskusjonene som ble først viste at begrepet “antikvarisk verdi” var svært sammensatt og omfattet en rekke delverdier. Disse delverdiene ble forsøkt utskilt og definert.¹⁵⁴

7.1.3 Noen eksempler på bevaring av historismens arkitektur i Oslo

Flere eksempler på arkitektur fra annen halvdel av 1800-tallet ble trukket frem som viktige nasjonale kulturminner i Kongelig resolusjon fra 1992. Det gjelder objekter fra 1800-tallets bykjerne og industriområdene langs Akerselva. Den “homogene murgårdsbebyggelsen” trekkes frem som en særlig kvalitet i hovedstadsbebyggelsen.

Det er knyttet store nasjonale kulturminneinteresser til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer om utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Dette gjelder store deler av sentrum og indre by. I sentrum gjelder dette særlig områdene rundt Slottet, Karl Johans gate, Rådhuset, Akershus festning, Kvadraturen og Hammersborg. I indre by for øvrig gjelder det Gamlebyen med Ekebergskrånningen, områdene langs Akerselva, samt byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Utviklingen i disse områdene vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem.¹⁵⁵

Når det gjelder historismens arkitektur i Oslo, foretok Byantikvaren sin første helhetlige registrering av byens murgårder i 1995. Registreringen omfattet 1800-tallets leiegårdsmiljø frem til 1899. I 1998 ble det utført en ny registrering. Denne gangen av leiegårdsmiljøet fra perioden 1900-1914 samt eldre murbebyggelse.

Leiegårdene hadde tidligere, på grunn av at de representerte samfunnets lavere klasser, vekket negative assosiasjoner knyttet til trangboddhet, sykdom og fattigdom, blitt definert som uinteressante. Med en bredere definisjon av kulturminnefeltet var leiegårdene nå blitt bevaringsverdige objekter av verdi for den nasjonale kulturarven. Tanken om at murbyen er Oslos “sjel” vokser frem og at denne er verdt å ta vare på ved kulturminnevernets bevaringsstrategier:

Med leiegårder, industribbyggelse, forretningsgårder, kirker og gravlunder, skoler og parker, sykehus og andre institusjonsbygg; med landemerker i tårn, spir og skorsteiner er den tettbyggete murbyen fra 1800-årene det dominerende bygningsmiljøet i indre Oslo, det historiske byområdet fra før 1948. (...) “Murbyen” er Oslos “sjel”!¹⁵⁶

¹⁵⁴ Lidén, *Fra antikviteten til kulturminne: Trekk ved kulturminnevernets historie i Norge*, 101-102.

¹⁵⁵ Klg.res. 31.08.2001. I Klg.res. fra 1992 det homogene murgårdsmiljøet fra annen halvdel av 1800-tallet trukket frem blant de nasjonale verneinteressene. Den kongelige resolusjonen ble fornyet i 2001, hvor fra sitatet er hentet.

¹⁵⁶ Bystyremelding 4/2003, *Kulturminnevern i Oslo*, Byantikvaren i Oslo (Oslo kommune), 25.

7.2 Tekniske og industrielle kulturminner og industrimiljø

Fra 1970-tallet har de tekniske og industrielle kulturminnene og industrimiljøene blitt satningsområder i kulturminnevernet. Det vitner om et kulturminnevern som ønsket å favne bredere. I det påfølgende skal vi se nærmere på den økte interessen for tekniske og industrielle kulturminner, samt interessen for industrimiljøene fra og med 1970-tallet.

7.2.1 Interesse for industrihistorien

Interessen for tekniske og industrielle kulturminner oppsto i England på 1950-tallet, der dette feltet ble kjent under betegnelsen “Industrial archaeology”. Industriminnene ble definert som enhver bygning eller fast konstruksjon forut for, eller fra den industrielle revolusjon.¹⁵⁷

Spørsmål om etterbruk og vern ble reist. Interessen for fabrikkbygg og bolighus hadde like mye fokus på den økonomiske og sosiale historien som selve industriarkitekturen. Det ble foretatt utredninger for å registrere industribygningenes arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter. Gjennom museene ble det utført registreringer og dokumentering av industribygninger, industrimiljø og arbeiderboliger. I Norge skulle det gå enda noen år før oppgaver av denne art ble prioritert.

Det gjenstandsmaterialet som kunne knyttes direkte til landets industri- og teknologihistorie ble viktig for forståelsen av den økonomiske historien og for å få innsyn i tidligere tiders levekår, det vil si den sosiale historien. Registrering av disse kulturminnene fikk nå et oppsving innenfor kulturminnevernet. Tidligere hadde Norsk Teknisk Museum vært hovedaktør på dette feltet, og da med fokus først og fremst mot sitt eget ansvarsområde. I og med kulturminnevernets ønske om å satse bredere ble det nå mulig å tydeliggjøre sammenhenger, og å gå inn for bevaring av utvalgte helhetlige miljøer knyttet til norsk industrihistorie.

Forskningsfeltet krevde innfallsvinkler av tverrvitenskapelig karakter. For bare ved å sette industrimiljøene inn i en historisk og økonomisk, og i en sosialhistorisk sammenheng, ble det mulig fullt ut å forstå dette gjenstandsmaterialet.

¹⁵⁷ Begrepet “industrial archaeology” ble første gang brukt av Michael Rix ved Universitetet i Birmingham i 1955. Studiet av industriminner kom til Norden gjennom “grav-der-du-står”-bevegelser på 1970-tallet. Sven Lindqvist, *Gräv där du står. Hur man utforskar ett jobb*, (Stockholm: Bonniers, 1978); “Grav-der-du-står”-bevegelsene kan sees i lys av miljøbevegelsen på 1960- og 1970-tallet. Sentrale aktører i Sverige er Sven Lindqvist, Gunnar Sillen og Marie Nisser. I Danmark er Jørgen Sestoft sentral og prosjektet “Industrialismens bygninger og boliger”. Museiverket i Finland var tidlig ute med utredning i 1982 og en større registrering av et industrimiljø i Helsingfors.

I Norge kom professor Kari Hoel med sin doktoravhandling ved Lunds Universitet i 1982 - *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet* - til å gjennomføre et pionérarbeide som kunsthistoriker innenfor forskningsfeltet i Norge.

Allerede tidlig på 1970-tallet kan en spore en stor interesse for de tekniske og indusrielle kulturminnene, både i Sverige og Danmark. Norsk Teknisk Museum kom tidlig med. Det ble etablert et nært nordisk samarbeid på feltet, preget av stor tverrfaglighet. I forskningssamarbeidet deltok kunsthistorikere, etnologer, historikere, arkitekter og ingeniører - for å nevne de vanligste fagmiljøene. Professor Marie Nisser kom til å stå helt sentralt i dette arbeidet, og også i det internasjonale samarbeidet. TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - ble tidlig etablert og knyttet til UNESCO.¹⁵⁸ I Norden, som i de øvrige industrialiserte land, fant det fra 1960-tallet sted en omfattende nedleggelse av og fraflytting fra tidligere produksjonsmiljøer.

I Norge kom spørsmål om vern av tekniske og industrielle kulturminner først for alvor i gang på 1980-tallet gjennom arbeidet til *Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern*.¹⁵⁹ Utvalget var oppnevnt av Norsk kulturråd for å foreta en landsomfattende registrering av anlegg som burde bevares. Utvalget utarbeidet en landsomfattende bevaringsplan for denne type kulturminner. Ønsket var å "(...) gi et mer fullstendig bilde av våre omgivelser og ivareta flere sider ved vår historie (...)" på et område som tidligere hadde vært lite behandlet.¹⁶⁰ Utvalget begrenset omfanget av objekter til å være fra industrialiseringsperioden i Norge, det vil si etter cirka 1845 og til virksomheter som sagbruk, jernverk, møller, spinnerier, fløtingsanlegg, kraftanlegg, elektriske smelteverk med flere. Utvalget leverte sin innstilling for bevaring av teknisk og industrielle kulturminner i 1988.

Utvalget tok ikke stilling til jernbanebygninger og jernbanens anlegg, men rådet i sin innstilling til at Norges Statsbaner (NSB) selv skulle kartlegge sin egen historie og trekke konklusjoner med hensyn til hvilke industriminne det kunne være av særlig interesse å

¹⁵⁸ TICCIH ble grunnlagt etter den første konferansen for bevaring av den industrielle kulturarven som ble holdt i Ironbridge i England i 1973.

¹⁵⁹ Utvalget ble oppnevnt i 1984 og utvalget besto av Olina Storsand (formann), Gunnar Gregersen, Torleif Lindtveit, Kari Hoel, Finn Rafn, Jon Didriksen, Ola Hektoen (Riksantikvarens observatør). Utvalgets sekretærer var Carl Fredrik Thorsager, Einar Sørensen, Carl J. Hugo.

¹⁶⁰ Utvalgets mandat var 1) å gi oversikt over allerede utført og igangsatt arbeid med bevaring av tekniske og industrielle kulturminner, 2) foreta en landsomfattende registrering av hva som bør bevares innen feltet, 3) lage forslag til bevaringsplan, 4) se på forslag til administrative ordninger for bevaringsarbeidet og 5) finansieringsordninger; Norsk kulturråd, *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge. Innstilling fra Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern*, (Oslo: Norsk kulturråd, 1988), 16, 9; Riksantikvaren, *Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner*, (Oslo: Riksantikvaren, 1994).

bevare:

Ved museene for jernbane og vei samt ved visningsanleggene for kraftverk bør man kunne få vist interessante faser av norsk anleggsvirksomhets historie.

Anleggsbransjen har i de siste 50 år vært preget av rask teknologisk utvikling. Etter utvalgets oppfatning bør bransjen selv ta ansvar for arbeidet med å få bevart representativt utstyr og vist dette og bransjens historie på et eller flere steder i landet.¹⁶¹

I 1978 hadde Norges Statsbaners eget arkitektkontor påbegynt en bygningsregistrering i de forskjellige jernbanedistriktene og langs jernbanestrekningene. Registreringen var samordnet med SEFRAK-prosjektet, og ble ferdigstilt i 1992. Gjennom bygningsregistreringen ble det gjort klart at det var et behov for en sammenfattende vurdering samt en prioritering av verneobjekter på et nasjonalt nivå.

I 1992 startet derfor samarbeidet mellom NSB og Riksantikvaren med en verneplan for jernbanens bygningsmasse, og 12. februar 1993 forelå Verneplan for jernbanebygninger (VJ). Verneplanen fra 1993 omfatter ikke småbygninger, slik som leskur og trallebuer, og heller ikke tekniske installasjoner og konstruksjoner, slik som bruer og master. Ut fra de 5000 registrerte jernbanebygningene ble 1300 vurdert som interessante verneobjekter og 439 objekter ble tatt med i verneplanen. Av disse ble 106 foreslått fredet. Hensikten med verneplanen var å verne et representativt utvalg som skulle vise et tverrsnitt av den norske jernbanens bygningshistorie.¹⁶²

Bygningene på Vestbanetomta var blant jernbaneobjektene som ble foreslått fredet, de ble samtidig vurdert etter en skala 0-1-2. Hovedbygningen ble vurdert og ble plassert med høyest vurdering (2) etter samtlige vurderingskriterier. Lokalstasjonsbygningen og ilgodsbbygningen ble noe lavere vurdert, men ble til tross for dette også foreslått fredet.

¹⁶¹ Norsk kulturråd, *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge: Innstilling fra Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern*, 132.

¹⁶² Verneplanen fra 1993 omfatter ikke småbygninger, slik som leskur og trallebuer, og heller ikke tekniske installasjoner og konstruksjoner, slik som bruer og master.

Følgende oversikt ble satt opp for bygningene på Vestbanetomten:

	Vestbanehallen	Lokalstasjons- bygningen	Ilgodsbygningen
Bygningshistorisk verdi	2	2	1
Jernbanehistorisk verdi	2	2	2
Sosialhistorisk verdi	2	1	1
Estetisk verdi	2	2	2
Miljøverdi	2	2	2
Autentisitet	2	1	1
Brukspotensial	2	-	-

Fra Verneplan for jernbanebygning, 1993.

I 1994 ble det besluttet å utarbeide en verneplan for tekniske og industrielle kulturminner i Norge. En verneplan for kommunikasjonsanleggene i jernbanen ble da satt opp som en prioritert oppgave. Jernbaneverket fikk oppgaven med å utarbeide en slik plan i 1997. Et høringsutkast til Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (NVJ) ble levert i 2004. Den nasjonale verneplanen omfatter jernbanebygninger og jernbanemiljøer, dessuten utvalgte jernbanetraseer og konstruksjoner.

Vernearbeidet med denne type kulturminner viser at kulturminnevernet ønsker å favne bredere for derved å belyse flere sider av vår nasjonale historie som teknikk- og industrihistorie, og sosialhistorie. Til faktorer som kan påvirke utvalget av tekniske og industrielle kulturminner, hører også alder og “estetikk” med blant vernekriteriene. Ved bevaring av industriarkitekturen og industrimiljøene vil ombygninger og utskiftning av produksjonsutstyr alltid være store utfordringer. Når et industrimiljø blir fraflyttet og nedlagt, reises spørsmålet; Hva skal bygningene og tomte brukes til nå? Dersom kulturminnet befinner seg i et pressområde, kan mange og ofte motstridende interesser øke intensiteten i debatten om etterbruk. Vi skal se nærmere på disse utfordringene som oppstår ved vern gjennom bruk i kapittel 8.

7.2.2 Interesse for det helhetlige

Mulighetene for fredning av kulturmiljø er blitt sterkere de seneste år. Med til kulturmiljø regnes også industrimiljøene. Frem til 1978 var Bygningsloven §25 pkt. 6 det eneste redskap for bevaring av *områder*. I 1978 ble Kulturminneloven vedtatt og begrepet “kulturmiljø” kom inn i den reviderte utgaven av loven fra 1992.

Betegnelsen “kulturmiljø” definerer områder hvor kulturminner inngår i en større helhet eller sammenheng. Lovendringen åpnet opp for at områder kan fredes som kulturmiljø ut fra områdets totale verdi, selv uten at de enkelte elementene i området er fredningsverdige i seg selv. Et områdes *helhet* vil derfor ansees som viktigere enn de *enkelte* objektene i området.

Situasjonen i juni 2010 var at i alt seks kulturmiljøer er fredet i Norge.¹⁶³ Det første kulturmiljøet som ble fredet her til lands var Havrå i Hordaland i 1998. I 2006 ble murgårdsmiljøet rundt Birkelunden på Grünerløkka fredet. Det var den første fredningen av et kulturmiljø i by. Fredningsområdet på Grünerløkka omfatter i alt femten kvartaler. Murgårdsområdet har beholdt mye av sitt opprinnelige preg i form av hovedstruktur og detaljering, og ble fredet som et godt eksempel på historismens arkitektur og byplanhistorie samt kulturhistorie.¹⁶⁴

Det bør her nevnes at bergverksmiljøet på Røros kom inn på UNESCOs verdensarvliste i 1981. Allerede på 1920-tallet begynte Riksantikvaren å interessere seg for Røros og omlag hundre bygninger har blitt fredet siden den gang.

7.2.3 Vestbanehallen - fra jernbanestasjon til kulturminne

Flere forhold ble lagt til grunn da det ble vedtatt å frede Vestbanehallen. Fredningen av Vestbanehallen i 1994 må forstås på bakgrunn av den nye bevisstheten og interessen for historismens arkitektur som hadde funnet sted på 1960- og 1970-tallet. I tillegg til dette var det tungtveiende å sikre bevaring av et av hovedstadens markante miljøer som tilhørte de industrielle kulturminnene og som samtidig speilet så mange aspekter fra vår historie. Med den nye verneinteressen for tekniske og industrielle kulturminner ble arbeidet for sikring av disse objektene påbegynt. Når det gjelder jernbanearkitekturen var det, som allerede nevnt, først utvoer på 1990-tallet at denne type bygninger og anlegg ble foreslått

¹⁶³ De seks kulturmiljøene er: Havrå i Hordaland, Utstein i Rogaland, Sogndalstranda i Rogaland, Neiden i Finnmark, Kongsberg Sølvverk i Buskerud og Birkelunden i Oslo. Per d.d. er det fremmet forslag om fredning av tre nye kulturmiljø, deriblant Bygdøy kulturmiljø i Oslo.

¹⁶⁴ Bakgårdene var tettere bebygd med lavere uthus som stall og utedo. Mye av dette er blitt revet med årene. Trapperomsinteriørene i 14 av eiendommene ble fredet.

bevart med støtte i nasjonale verneplaner. Fredningen av Vestbanehallen er derfor et eksempel blant flere, på at kulturminnevernet nå favnet bredere enn tidligere.

8 Kulturminner i en urban kontekst

Verneverdiene vil alltid bli utfordret ved ny bruk av en bygning. Vestbanehallens beliggenhet på et attraktivt areal sentralt i Oslo, er et godt eksempel på møtet mellom forskjellige interesser; På den ene siden å bevare og på den andre siden behov for endringer bestemt av ny bruk. Før vi går nærmere inn på dette, skal forholdene i Oslo nevnes kort; De målsetninger som er definert og hvilke utfordringer en står ovenfor, videre vil fenomenene gentrifisering og transformasjon berøres. Vestbanesaken åpner for en diskusjon om kulturminnevernet som forhandlingsfelt og *skjermbevaring* som et mulig bevaringsalternativ.

8.1 Målsetninger og utfordringer i Oslo

Kulturminnevernet erkjenner at absolutt bevaring av kulturminner er en utopi, men en kan si at kulturminnevernets målsetning er å forsøke å tilnærme seg denne utopien. Spørsmålet for kulturminnevernet blir derfor; *Hvordan* kan en best bevare kulturminnene?

Målsetningen er at bygninger skal brukes, og vern gjennom bruk er et etablert hovedprinsipp. Fire alternativer for bevaring av kulturminner kan settes opp i følgende prioriterte rekkefølge; 1) Bevaring av autentisk form og bruk, 2) Bevaring gjennom ny bruk, 3) Bevaring ved ombygning og eventuelt flytting, og 4) Bevaring gjennom dokumentasjon og eventuelt illustrasjon eller gjenskapning.¹⁶⁵

Det er kun et fåtall av kulturminnene som kan bevares uendret over tid, i henhold til punkt en. I det forhandlingsrommet som skapes når vern møter ny bruk, nevnt i punkt to, utfordres verneverdiene. Utfordringen blir da å finne den rette *balansen* mellom verneinteressene og endringskreftene. Samtidig som en søker å ivareta kulturminnene, ønsker en også å tilrettelegge for utvikling og nyskapning. I hvilken grad skal byutviklingen da ta hensyn til kulturminnene? I Stortingsmelding nr. 16 *Leve med kulturminner*, omtales nettopp dette som en hovedutfordring for bevaring av kulturminner i byer og tettsteder:

¹⁶⁵ Målsetninger slik de er gjengitt i Miljøverndepartementet, *Råd og eksempler: Sentrumsutvikling*, fagrapport, 2000, 80.

Historisk sett har byen dynamisk tilpasset seg de ulike samfunnskraftene. Det er en utfordring for kulturminneforvaltningen å forstå og tolke disse drivkreftene. (...) Kulturminneforvaltningen har tradisjonelt vært opptatt av enkeltbygg. I byen er det imidlertid viktig å kunne se sammenhengen mellom landskap som helhet, områder, bygninger og detaljer. (...) Eldre bebyggelse, som for eksempel industriens fabikkbygninger, gir muligheter for å utvikle unike og attraktive boliger, kultur eller næringsarealer - ofte i kombinasjon med ny arkitektur. I møtet mellom nytt og gammelt må det legges til rette for å sikre kvalitet og verdighet både i den eldre bebyggelsen og den nye arkitekturen.¹⁶⁶

Vi berører her kjernen i utfordringen i de kommende årenes byutvikling. Det er svært få ubebygde areal i indre by i dag og byggevirksomheten i fremtiden vil bestå i å omforme eksisterende bygninger og anlegg. Denne tendensen trer allerede tydelig frem; De siste tiårenes byggevirksomhet har i økende grad bestått av *vedlikeholdsarbeid, ombygninger og påbygninger*.¹⁶⁷

8.1.1 Den levende byen

Samtidig som Oslo har den største ansamling av kulturminner, er Oslo også blant de byene i Norge som opplever den største tilveksten.¹⁶⁸ Dette gjør byen til et pressområde med et overhengende behov for areal til boliger, næringsvirksomhet og kontorer. Vestbanetomta og Tullinløkka er de to siste store ubebygde arealene i sentrum. Med dette øker tomtenes attraktivitet og utbyggingspresset er overhengende. Ved at Vestbanetomta er et slikt pressområde trer motsetningene - for og imot bevaring - tydelig frem i debatten om bruken av bygningene og tomten.

De generelle endringsprosessene for Oslo som by kan oppsummeres gjennom fem endringstrekk. For det første foregår utbyggingen hovedsaklig som transformasjon i allerede utbygde områder og ikke i naturområder som tidligere. For det andre tilstrebes det funksjonsblanding, istedenfor sonedeling. For det tredje blir industrisyssetningen stadig mindre, mens det er økt etterspørsel etter arealer for tjenesteytende næringer, kontorer og boliger. For det fjerde kan endringskreftene i hovedsak karakteriseres som sentraliserende, samtidig som det foregår en nodalisering i byens struktur. Og for det

¹⁶⁶ Miljøverndepartementet, St.meld. nr. 16 *Leve med kulturminner* (2004-2005), 50. Viser ambisjonene for ivaretagelse av kulturminner i Norge.; Understrektes flere steder, "(...) I byene er det viktig å integrere utvalgte kulturhistoriske verdier når områdene er i utvikling og omforming", St.meld. nr. 16 *Leve med kulturminner*, 6; Utfordringer i flere byer, bl.a. Drammen, se Atle Omland, Sveinung Krokann Berg, Anette Mehren og Jens Christian Eldal, *Kulturminneverdier i by mellom bevaring og byutvikling. Et kunnskapsgrunnlag*, NIKU Rapport 19, (Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning, 2007).

¹⁶⁷ Kultur- og kirke departementet, *Arkitektur.nå: Norsk arkitekturpolitikk*, 8/2009, 14.

¹⁶⁸ Oslo har de seneste årene hatt en sterkere befolkningsvekst enn resten av landet (vekstperiode); Oslo kommune Utviklings- og kompetansetaten, "Oslo hadde 586.860 innbyggere pr. 1 januar 2010", 19.02.2010, <http://www.utviklings-og-kompetanseetaten.oslo.kommune.no/oslostatistikken/article158373-42123.html>.

femte kan byutviklingen karakteriseres som prosjektbasert og drevet frem av markedsstyrte økonomiske drivkrefter.¹⁶⁹

Disse omfattende forandringer dannr bakgrunnen for debatten om bevaring og utvikling; “Fordi levende, historiske byområder er i en kontinuerlig endringsprosess, er diskusjonen om hva som er den ‘riktige’ utviklingen, dvs. avveilingen mellom byutvikling og bevaring, en stadig tilbakevendende diskusjon.”¹⁷⁰

8.1.1.1 Gentrifiseringsprosesser og transformasjon i Oslo

Byen er i stadig endring. Endringsprosessene er en del av det å være en levende by. Slik er byens fysiognomi.¹⁷¹ De to viktigste endringskreftene som kjennetegnes ved de siste årenes og dagens byutvikling er gentrifisering og transformasjon. Med disse drivkreftene følger et stort endringsbehov, noe som forsterker debatten om vern av byens eldre bebyggelse.¹⁷²

Med gentrifisering menes den prosessen hvor områder - ofte i den gamle bykjernen i indre by - endrer sin sosiale, økonomiske, kulturelle og arkitektoniske karakter.¹⁷³ Det skjer ved at mer velstående borgere, med høyere utdanning og inntekt¹⁷⁴, flytter inn i tidligere industri- eller arbeiderklassestrøk. Disse områdene går da fra å være lavstatusstrøk til å bli populære bolig- og rekreasjonsområder. Utviklingen gir seg også utslag gjennom en økning i prisutvikling som dermed fører til at mange av de tidligere beboerne presses ut av området.

¹⁶⁹ Her er Ellefsens inndeling benyttet, se Karl Otto Ellefsen, “Studier av byens fysiske transformasjon” i *By og byliv i endring: Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, redigert av Jonny Aspen, (Oslo: Universitetsforlaget, 2005), 69-71; Ellefsen sammenligner også de endringer som skjer i f.eks. Oslos arkitektur med de store omveltningene under industrialiseringen på 1800-tallet, i Ellefsen, “Studier av byens fysiske transformasjon”, 55.

¹⁷⁰ Leidurf Mydland og Grete Swensen, “Orden og harmoni eller kreativt kaos - Historiske spor i bybildet” i *Kulturminner - en ressurs i tiden*, redigert av Carsten Paludan-Müller og Grete Gundhus, (Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning, 2005), 94.

¹⁷¹ Forståelsen av at byen er i stadig endring hvor arkitektens rolle er å dekke samfunnets behov, ble beskrevet av arkitekt Aldo Rossi (1931-1997) i *L'architettura della città* (1966).

¹⁷² I et seminar om byutvikling og kulturminnevern i 2001, i forbindelse med delutredning om kulturminnevern og byutvikling, oppsummerte Ellefsen at de viktigste endringskreftene Oslo er utsatt for er gentrifisering, regionalisering og nodalisering. I henhold til oppgavens tema og omfang følges gentrifisering og transformasjon videre. Her defineres kort at regionalisering går ut på at virksomheter og folk tvinges ut av bykjernen til andre bynære områder, og nodalisering går ut på å skape flere noder eller knutepunkt rundt omkring i byen; For mer, se Karl Otto Ellefsen, innlegg “Autentisitet, verdisetting, metoder i bevaringsarbeid”, 139-140, ved seminaret “Om byutvikling og bevaring i Oslo, metoder og teorier”, 26.04.2001, arrangør Riksantikvaren, manus tilgjengelig via Plan- og bygningsetaten. Delutredning II, Vedlegg til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring indre Oslo.

¹⁷³ Definert i *ArkitekturNå* og St.meld.nr. 16.

¹⁷⁴ Borgere med høyere økonomisk og kulturell kapital (Pierre Bourdieu).

Begrepet ble første gang brukt i 1964 for å betegne prosessen hvor middelklassen flyttet inn i Londons sentrumsnære bydeler med lav status, hvilket derigjen presset arbeiderklassen ut av disse bydelene.¹⁷⁵ Gentrifisering er en sentral problematikk som også kan knyttes til mange andre storbyer. Her nevnes kort noen eksempler fra andre skandinaviske byer; Södermalm og Gamla Stan i Stockholm, Haga i Göteborg, Vesterbro og Nørrebro i København.¹⁷⁶

Gentrifiseringsprosessene har vært sterke i Oslo siden 1990-tallet, og fenomenet er blitt studert i flere av bydelene. Grünerløkka er et eksempel på en bydel som er fullstendig gentrifisert. Grünerløkka ilhørte, som tidligere nevnt, de områdene som utover på 1900-tallet ble sett på som saneringsmodne. Med usikkerhet om fremtidige saneringsplaner ble områder som Grünerløkka, Rodeløkka og Sagene sterkt preget av forslumming.¹⁷⁷ Utover på 1970-tallet ble det skapt nye holdninger og gentrifiseringen av det tidligere arbeiderstrøket begynte; Nye beboere, som yngre akademikere og kunstnere, flyttet inn mens området fremdeles ble ansett som et lavstatusområde og ble pådrivere for bevaring av området. Gradvis ble omtalen av området mer positiv og området ble mer attraktivt for borgere og næringsutvikling. I takt med at flere mer velstående grupper, eiendomsutviklere og investorer søkte seg til området, økte prisene i området. Næringsvirksomhetene i området ble også endret, og etableringen av kafeer, restauranter, butikker, atelier og gallerier kan forstås som uttrykk for de nye beboerne og deres livsstil.¹⁷⁸

Andre eksempler på gentrifiseringsprosesser er havneområdet i Vika - Aker Brygge - som har gått fra å være et tidligere industriområde med verft og verksteder til å bli til et av byens dyreste boligområder og et populært utelivsområde. I de sentrale østkantsbydelene - som for eksempel Tøyen, Grønland, Gamle Oslo og Kampen - kan en også følge en

¹⁷⁵ Begrepet "gentrification" ble første gang brukt av sosiolog Ruth Glass i London - *Aspects of Change* (1964). Gentrifisering er avledet av ordet "gentry", dvs. lavadelen eller middelklassen.

¹⁷⁶ O. Källtorp, I. Elander, O. Ericsson og M. Franzén (red.), *Cities in Transformation - Transformation in Cities: Social and Symbolic Change of Urban Space*, (Aldershot: Avebury, 1997); Neil Smith og Peter Williams, *Gentrification of the City*, (Boston: Allen & Unwin, 1986); Andre eksempler er SoHo og Greenwich Village i New York, Marais og Belleville i Paris, Prenzlauer Berg og Kreuzberg i Berlin.

¹⁷⁷ Knut Kjeldstadli, "Den delte byen. Sofiografiens historie i Oslo" i *PLAN. Tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling*, nr. 3 (1996), 5-12.

¹⁷⁸ Flere har sett på gentrifiseringsprosessene på Grünerløkka, først og fremst innen fagdisiplinene samfunnsgeografi og kulturhistorie. Blant annet Jonny Aspen (red.), *By og byliv i endring - Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, (Oslo: Scandinavian Academic Press/Spartacus forlag, 2005); Lars Emil Hansen, "Bydelen som "skiftet ham": Kulturhistoriske bilder av 1900-tallets Grünerløkka: En studie av Grünerløkkas diskursive og symbolske forvandling på 1900-tallet", Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo, 2004; Lars Emil Hansen, "Bydelen som 'skiftet ham' - Kulturhistorisk blick på 1900-tallets Grünerløkka" i *Byminner*, nr. 4 (2004), 22-44.

gentrifieringsprosess. Områdene har økt i popularitet og prisnivå de seneste årene, samt at en kan se tegn til endringer i beboernes sosiokulturelle bakgrunn.¹⁷⁹

Utvikling og omforming av tidligere areal og bygningsmasse kalles gjerne for transformasjon. Billedlig kan begrepet sammenlignes med “extreme makeover” hvor nye ordensprinsipper for arkitekturen blir etablert.¹⁸⁰ Som en konsekvens av endringsbehovene blir transformasjon en nødvendighet for å nyttiggjøre seg av bygninger og områder. Transformasjon henger også sammen med den nevnte målsetningen om at kulturminner (bygninger) skal brukes fremfor å stå tomme. Transformasjon er ikke et nytt fenomen i seg selv, men behovene eller kravene vi stiller til våre omgivelser i dag er forandret.

Med avindustrialiseringen har ikke Oslo lenger behov for mange av de gamle anleggene fra 1800-tallet. Disse arealene blir overtatt av helt andre virksomheter og får helt nye funksjoner. I dag er industrimiljøene langs Akerselva overtatt av andre virksomheter; flere er tatt over av kulturinstitusjoner, omgjort til boliger eller fungerer som kontorer for nye næringsvirksomhet. Eksempelvis er Christiania Seilduksfabrikk nylig ferdig ombygd til Kunsthøgskolen i Oslo (KHiO) på samme måte som Høgskolen i Oslo (HiO) har overtatt lokalene til Frydenlund Bryggerier. Andre eksempler er O. Mustad & Søns fabrikkbygninger på Frysja som er omgjort til atelier, Kornsiloen på Nedre Foss som nå fungerer som studentboliger, og tekstilindustriens bygninger på Vøyen, er i dag kontorer og næringsvirksomhet for Mølla Næringspark.¹⁸¹

¹⁷⁹ Samfunnsgeograf John Pløger studerte gentrifieringstendensen på Kampen i 1995, Vista Utredning har sett på konsekvensene for levekår og økonomi av boligutviklingen i Oslo indre øst, Dr.Philos Oddrun Sæter og Dr.Art Marit Ekne Ruud har sett på byutviklingen i Gamle Oslo, og nylig har samfunnsgeograf Nina Huse undersøkt endringen i beboerne i Tøyengata; John Pløger, “Byliv og modernitet: Mellom nærmiljø og urbanitet”, Dr.avhandling, Universitetet i Oslo, 1995; Finn Aslaksen, *Levekårsmessige og økonomiske konsekvenser av boligutviklingen i Oslo indre øst: Rapport 21. mai 2001: Utarbeidet for Husbanken*, (Oslo: Vista Utredning, 2001); Oddrun Sæter og Marit Ekne Ruud, *Byen som symbolsk rom: Bypolitikk, stedsdiskurser og gentrifiering i Gamle Oslo*, (Oslo: SINTEF Byggforsk, 2005); Tone Huse, *Tøyengata - Et nyrikt stykke Norge*, (Oslo: Flamme forlag, 2010).

¹⁸⁰ Ellefsen, “Studier av byens fysiske transformasjon”, 54.

¹⁸¹ Grünerløkka Studenthus (HRTB arkitekter) mottok Arkitekturprisen 2002 for å ha konvertert kornsiloen til studentboliger og videreutviklet bygningens uttrykk. AHO (Jarmund Vignæs arkitekter) og HiO (4B arkitekter) har også høstet hederlig omtale for å være vellykkede eksempler på transformasjon av eldre bebyggelse.

8.2 Kulturminnevernet som forhandlingsfelt

Med endringsbehovene kan kulturminnevernet være et konfliktfelt. Vi skal i det påfølgende se på denne påstanden og bruke Vestbanehallen som eksempel. Diskusjonen omkring Vestbanehallen og bruken av tomten har pågått lenge og er fremdeles ikke avsluttet. I diskusjonene har det vært høy temperatur, hvilket med all tydelighet viser divergerende syn på vern og bruk av kulturminner.

En av aktørene i debatten er kulturminnevernforvaltningen. Ved byggeprosjekter i områder hvor det foreligger erkjente kulturminneinteresser tar antikvariske myndigheter del som aktør hvor søknader og eventuelle dispensasjoner må godkjennes av de antikvariske myndighetene. Kulturminneforvaltningen erkjenner endringer, men skal i kraft av sin rolle som forvalter, samtidig påse at kulturminneverdier blir ivaretatt i disse forhandlingene.

Den forandring som har funnet sted innenfor kulturminnevernet - fra å fokusere på enkeltobjekter til å rette interessen mot *hele* miljøer - har økt kompleksiteten i kulturminnedebatten. Grenseflaten med andre samfunnsinteresser har blitt flere og dermed utfordres kulturminnevernets verneverdier.

8.2.1 Vestbanehallen i dag - et resultat av forhandlinger, lokalisering og endringskrefter

Perrongen har vært et av de viktigste elementene i situasjonen. Den forklarer bygningenes plassering. Det ene er en konsekvens av det andre. Dersom dette ikke synliggjøres ved at perrongrommet opprettholdes, mistes den umiddelbare forståelsen for sammenhengen bygningene har hatt med togene og perrongen. Det er også vesentlig at betongbufferne som togene har stanset mot blir stående. Disse klargjør omfanget av skinnegangen, og de er i seg selv vesentlige for funksjonsforståelsen av anlegget i fremtiden. De er det eneste av togteknisk art som står igjen.¹⁸²

Vurderingen av sporområdet i grunnlagsmaterialet for fredningen.

Slik argumentene i fredningssaken og vurderingen av bygningene i Verneplanen for jernbaneanlegg har vist, ble bygningene på Vestbanetomta vurdert som viktige kulturminner fra jernbanens etableringsfase i Norge og som "et av de få gjenværende minner fra det gamle Vika."¹⁸³ Tidligere Riksantikvar Øivind Lunde (f. 1943) oppsummerer vurderingen av Vestbanen i en artikkel i Aftenposten:

¹⁸² Sporområdet ble vurdert som viktig i grunnlagsmaterialet. Sporområdet er i dag forsvunnet helt; Byantikvaren i Oslo, Grunnlagsmateriale for fredningen, 18.

¹⁸³ Tidl. Riksantikvar Øivind Lunde (riksantikvar perioden 1991-1995) omtale av Vestbanestasjonen; Øivind Lunde, "Fredning av Vestbanen", Aftenposten, 11.11.1991.

Stasjonsbygningen er et hovedverk i norsk arkitektur. Anlegget som helhet er nært knyttet til utviklingen av det moderne Norges kommunikasjonssystem. Men viktigst av alt: Vestbanen er en uomstøttelig del av bymiljøet i Oslo - en del av "sjelen". Vi kan rett og slett ikke være den foruten.

Samtidig er Vestbanetomten en ettertraktet tomt for utbyggerne. På bakgrunn av den gjennomgang av materialet jeg har gjort, er det mitt inntrykk at til tross for erkjennelsen av kulturminneverdi, innser kulturminnevernmyndighetene at en må åpne opp for og legge til rette for ny bruk og transformering av området. I vurderingen ble hovedbygningen og lokalstasjonsbygningen prioritert, mens ilgodsbygningen og resten av tomten ikke ble omfattet av fredningsbestemmelsene. Slik ble *jernbanemiljøet* på Vestbanen valgt bort. Ilgodsbygningen og betongbufferne står fremdeles på tomta, men i de videre byggeplanene er bygningen forutsatt revet. Selv om sporområdet ble understreket som viktig i grunnlagsmaterialet, ble de andre verneverdiene prioritert fremfor å frede et helhetlig stasjonsmiljø.¹⁸⁴

Jeg forstår denne prioriteringen som et resultat av forhandlinger der tomtens attraktivitet ble tungt vektlagt og sterke utbyggingskrefter vant gjennom. Vestbanehallen er slik et eksempel på kulturminnevernet som et *forhandlingsfelt*; Kulturminneverdier *avveies* mot andre samfunnskrefter i en overordnet byplansituasjon.

Vestbanehallen er et eksempel på hvordan kulturminnevernet må *tilpasse bevaringsstrategier* til ulike situasjoner. Da Nobels Fredssenter overtok hovedstasjonsbygningen til utstillingsvirksomhet, tok kulturminnevernmyndighetene del i beslutningsprosessen. Kulturminnevernet uttalte selv at de ønsket å legge til rette for en slik ny bruk:

Byantikvaren er positiv til fredssenterets hovedkonsept for ombygging og utstilling. Derfor har vi godkjent inngrep i og endringer av mindre vesentlige bygningsdeler og rom. De tiltak som Byantikvaren til nå har godkjent på Vestbanen, vil lett kunne bevise at etaten er åpen for samtidens bidrag.¹⁸⁵

Kulturminnevernmyndighetene var med som beslutningstaker i prosessen, og forslag om endringer og tilbygg måtte søkes godkjent. Kulturminnevernet var åpne for endringer, så fremt bygningsendringene ikke ble for dominerende; "Vi mener det både er spennende og

¹⁸⁴ Eksempler på helhetlige stasjonsmiljøer ble sett på som bedre ivaretatt ved andre jernbaneanlegg.

¹⁸⁵ Uttalelse fra tidl. Byantikvar Axel Mykleby; Axel Mykleby, "Vindmøllene på Vestbanen", Aftenposten, 08.07.2004.

utfordrende med kombinasjonen av nytt og gammelt, så lenge hensynet til den fredete Vestbanen blir tatt tilstrekkelig hensyn til.”¹⁸⁶

I eksteriøret var kulturminnevernmyndighetene restriktive; Kunstprosjektet “Self-Sustainable Garden” med vindmøller på taket ble stoppet, fordi det ble sett på som for dominerende i forhold til bygningen. Som et kompromiss ble tematikken videreført i en kunstinstallasjon i en av glass-slissene. Glass-slissene ble godkjent fordi de ikke syntes fra hovedfasaden og ble oppført i kontrasterende materialer. Vestbanehallens fasader ble tilbakeført og fremstår i dag som opprinnelig i farge og detaljer (visuell autentisitet).

I interiøret ble det derimot åpnet opp for nye elementer. Det har bakgrunn i at ombygningene gjennom årene har endret mye av den opprinnelige planløsningen og bygningsdetaljer. Nye tilføyelser slik som utformingen av rommene for resepsjon/museumsbutikk og restaurant ble utført i sterk kontrast til det eksisterende. De steder der den originale planløsningen og bygningsdetaljer var intakt ble det ivaretatt. For eksempel ble detaljer som bjelketaket og jernsøylen beholdt. I tillegg foregikk refundamenteringen av bygningen på en skånsom måte for å hindre store inngrep i selve bygningsmassen.

Vestbanehallen blir slik et eksempel på kulturminnevernet som forhandlingsfelt hvor kulturminnevernmyndighetene deltar i prosessen med utbygger. I forhandlingene må en inngå *kompromisser* og det blir slik en “gi-og-ta”-prosess.

Kulturminnevernmyndighetene “gir” gjennom å tillate bygningsendringer for å muliggjøre ny bruk. Eksempler er krav i forhold til brannsikkerhet og tekniske installasjoner samt den nye virksomhetens ønske om profilering. Kulturminnevernmyndighetene skal samtidig påse at bevaringen er skånsom og at bygningsendringene ikke blir for dominerende i forhold til kulturminneverdiene. Derfor ble for eksempel kunstprosjektet med vindmøllene omarbeidet og flyttet til glass-slissen.

8.2.1.1 “Et fragment”

Etter denne oppsummeringen av hva som er igjen av Vestbaneanlegget og hvilke verdier som er ivaretatt under transformasjonen av hovedstasjonsbygningen, skal vi kort se på noen meningsytringer fra arkitekter og arkitekturhistorikere etter fredningen. For det første kritiseres bygningen har mistet sin kontekst, og for det andre at fredningen fungerer som en hemske for den videre utviklingen av tomta.

Noen omtaler Vestbanehallen slik den står i dag som et fragment eller et relik. Arkitekt Karl Otto Ellefsen betegner Vestbanehallen som en anekdote som har blitt

¹⁸⁶ Tidl. Riksantikvar Nils Marstein (f. 1950, Riksantikvar 1995-2009) i “Riksantikvaren og Vestbanen”, Dagens næringsliv, 20. januar 2005.

frarøvet sin kontekst. En annen av de sterke kritikerne, som setter det på spissen, er arkitekt Håkon Mjelva (f. 1924); “Berøvet fra det travle liv som trafikken skapte i området, står disse i dag nærmest som døde, hjemløse kulisser som må fjernes fordi de står i veien for et nytt, stort monumentalbygg.” Arkitekturkritiker Mari Lending (f. 1969) foreslår like godt å gi bygningen til Barne-TVs Sesam Stasjon.¹⁸⁷

Bygningens opprinnelige kontekst og funksjon er borte, derfor kan en hevde at lesbarheten kun fremtrer for dem som har spesialkunnskap om bygningen. Den historiske sammenhengen bygningen er et uttrykk for fremtrer ikke for “mannen i gata”.

Fredningen blir også omtalt som et hinder for utviklingen av tomten. Kunsthistoriker Lotte Sandberg (f. 1956) hevder at Vestbanen danner et emblem på det hun mener er et kulturminnevern som “ignorerer samfunnsendringen og transformasjon.”¹⁸⁸

8.2.2 Skjermbevaring og fasadomi

Kan vi på en tilstrekkelig og adekvat måte sikre viktige kulturminneverdier som estetiske, arkitektoniske verdier identitetsskapende verdier og miljøkvaliteter ved å ta vare på en fasade, en skjerm, ja endog ved å gjenoppføre en kopi? Det er derfor kanskje viktigere å bruke tid og krefter på å diskutere ‘hvor’ og i ‘hvilke tilfelle’ skjermbevaring kan finne sted, ikke ‘om’.¹⁸⁹

Antikvar Ulf Holmenes refleksjon omkring skjermbevaring.

En gjennomgang av endringsprosessene muliggjør innsyn i de interesser som er knyttet til byutvikling. Videre hvordan disse interesser utfordrer bevaring av kulturminner i by. Skjermbevaring er en bevaringsmåte hvor det meste av bygningsmassen rives og kun bygningens fasade står igjen. Skjermbevaring blir derfor også kalt for fasadebevaring eller skallbevaring. Internasjonalt er denne bevaringsstrategien kjent under betegnelsen “facadism” (fasadomi).

Hvordan kan Vestbanehallen, slik den står i dag, sees med utgangspunkt i en slik definisjon? Fasadene står igjen som opprinnelige, men interiøret fremstår som endret. Endringene i interiøret følger selvsagt av alle ombygningene som har endret original planløsning og detaljer i vesentlig grad. Vestbanehallen viser likevel en *kompromissløsning* mellom bevarings- og utviklingskreftene.

¹⁸⁷ Ellefsen, “Behovet for endringer og ønsket om vern”, 172-173; Håkon Mjelva, “Bygg uten ansikt”, Aftenposten, 12.02.1992; Mari Lending, “Avklarende om opera”, Aftenposten, 28.03.1998.

¹⁸⁸ Lotte Sandberg, “Vern og aktualitet i en kompleks urban sammenheng: En historisk og tekstanalytisk kontekstualisering av Vestbanesaken”, Masteroppgave, Arkitektur- og Designhøgskolen i Oslo, 2006, 84.

¹⁸⁹ Ulf Holmene, “Løgn eller forbannet dikt?” i *Fremtid for fortiden*, nr. 3 (2008), 9.

Spørsmålet blir om de interesser som er knyttet til byutvikling og kulturminnevern fører til skjermbevaring som den eneste mulige løsning for bevaring av kulturminner i et bymiljø? Med noen eksempler på *skjermbevaring av historismens arkitektur i Oslo* belyses dette forholdet nærmere. La oss kort se på Karl Johan-kvartalet, Wattgården og Gyldendalhuset.

Karl Johans gate 37-43 - Karl Johan-kvartalet - er et av de tidligste eksemplene på skjermbevaring i Oslo. Utover på 1960-tallet tok flere til orde for fredning av kvartalet. I bevaringsspørsmålet ble “fasaderekken” spesielt viktig for å kunne bevare gatens hovedpreg og “byens ansikt”. Fasadene ble beholdt, mens kvartalet innenfor ble revet og erstattet med et nybygg. Kjøpesenteret Paléet åpnet i 1990.¹⁹⁰

Wattgården som ligger litt lenger ned i Karl Johans gate - Karl Johans gate 14 - er et annet eksempel på skjermbevaring. Bygården ble oppført i 1858 av arkitekt Jacob Wilhelm Nordan og har en lang bygningshistorie med flere påbygninger og ombygninger som følge av ulike brukergruppers behov; bygningen har fungert som kontor for Telegrafverket, Postverket, Den Norske Creditbank og er i dag et tv-hus.¹⁹¹ Gjennom ombygningene er “innmaten” endret totalt, særlig etter ombygningene på 1980- og 1990-tallet, og det er kun fasaden som i dag står igjen fra 1800-tallet.

Gyldendal Norsk Forlag har holdt til i Universitetsgaten 16 siden 1912 og har i årenes løp kjøpt opp areal innover i kvartalet.¹⁹² Arkitekt Sverre Fehn (1924-2009) fikk oppdraget med å bygge om forlagshuset for Gyldendal fordi den eksisterende bygningsmassen var blitt lite hensiktsmessig og forlagets måtte ha mer plass. Fehn ble engasjert i 1995, men det var først i 2004 at byggearbeidene ble påbegynt. Det nye Gyldendalhuset sto ferdig i 2007.

¹⁹⁰ Karl Johans gate 37-43 ligger mellom Universitetet og Grand Hotel. Bygningsrekken er oppført i 1840-årene. Fasaden i nummer 41-43 ble revet og det ble oppført en kopi av den opprinnelige. Det bemerkes også at det kun var Restaurant Blom også ble trukket frem som bevaringsverdig i kvartalet. Bjørn Sverre Pedersen utførte registreringsarbeid av bygningene. Sammen med Stephan Tschudi-Madsen var han sentral i revurdering av denne type bebyggelse. Ble regulert til spesialområde bevaring i 1976; Christensen, *Karl Johans fasader - et kulturhistorisk nærbilde*, 202, 208.

¹⁹¹ Her nevnes kort hovedpunktene: I 1890-93 ble gården ombygd og påbygd av arkitektens sønnen Victor Nordan i Telegrafverkets og Postverkets regi. Det er fra disse årene gården har fått sitt bestemte uttrykk med det avrundede hjørnet og nyrennesansepreg. Som følge av brann ble gården ominnredet i 1902. Som følge av at Den Norske Creditbank overtok lokalene ble gården rehabilitert i 1975. Da ble gården revet og kun fasaden sto igjen. I 1980 sto arkitektene Per-Johan Eriksen og Bengt Espen Knutsen for ombygningen av det gamle gårdsrommet til en innvendig butikkhall. I 1993 ble gården igjen ombygd, denne gang av Lorentz Gedde-Dahl (f. 1946). I dag har tv-huset TV2 tilhold i gården.

¹⁹² Forlagshuset Aschehoug flyttet først inn hit i 1888.

Det nye Gyldendalhuset er kanskje det mest radikale eksempelet på skjermbevaring fra de seneste år.¹⁹³ Gyldendalhuset ligger som en del av en bygningsrekke med én fasade ut mot Universitetsgata og én ut mot Sehesteds plass. Gyldendalhusets fasade inngår i å gjøre Sehesteds plass til en symmetrisk åttekantete plassdannelse. Arkitekt Paul Due (1835-1919) har latt seg inspirere av Place Vendôme i Paris hva gjelder plassdannelsen og bygningene tilhører den arkitekturen som er påvirket av Hannoverskolen.¹⁹⁴ Opprinnelig var dette et boligkompleks med store leiligheter for det velstående borgerskapet. I dag er det forlagsvirksomhet i bygningene, og de to store forlagshusene - Aschehoug og Gyldendal - holder til på hver sin side av plassen.

Fasadene ble rehabilitert og bevart, men bakenfor fasadene er det skjedd store forandringer. Kvartalets bygningsmasse ble revet og erstattet med ny i kontrasterende materialer og form. Kontoretasjene åpner ut mot og er orientert rundt et indre atrium med "Danskehuset" som midtpunkt. Bygningen er i tillegg påbygd med en etasje. Denne er tilbaketrukket slik at den ikke skal fremtre fra gaten. Forlagshuset har økt sitt areal med cirka 3000 kvadratmeter.

Disse eksemplene kan bidra til å gi et bilde av noen av utfordringene knyttet til spørsmål om bevaring av kulturminner i en urban kontekst. De tre eksemplene jeg nevner har, i likhet med Vestbanehallen, gjennomgått mange ombygninger slik at autentisiteten er svekket. Vernemyndighetenes argumentasjon om autentisitet for bevaring vil følgelig være svakere hvilket åpner opp for større grad av bygningsendringer.¹⁹⁵ De nevnte eksemplene kan også bidra til å peke på interessante eksempler i en diskusjon om kulturminner som del av et bymiljø (kulturmiljø).¹⁹⁶

¹⁹³ I skrivende stund gjennomgår Sehesteds gate 6 også en rehabilitering og skal få nye kontorlokaler på omlag 1800 m².

¹⁹⁴ Sehesteds plass sto ferdig i 1880; Stephan Tschudi-Madsen, *Sehesteds plass: Bokens plass*, (Oslo: Aschehoug, 1997), 11, 18-23; Thomas Thiis-Evensen, "Sehesteds plass: Et sted i Oslo" i *Byggekunst* (1975), 8-11; Fasaden ut mot Universitetsgaten er av Hans H. Kaas (1822-1885) fra 1868, og Kaas utformet flere av nabogårdene.

¹⁹⁵ Det understrekes samtidig at de nevnte bygningseksemplene ikke har status fredet slik du Vestbanehallen er, men er bevaringsverdige. Lovverket er dermed ikke like sterkt.

¹⁹⁶ Et internasjonalt eksempel kan også nevnes. Tate Gallery of Modern Art i London overtok Bankside Power Station som utstillingsareal for sin samling av samtidskunst. Arkitektkontoret Herzog & de Meuron transformerte det tidligere kraftverket. Museet sto ferdig i 2000 (1994-2000).

8.2.2.1 Fasadenes arkitektur

Kritikken som fremmes mot skjermbevaring består i at arkitekturen blir redusert til “kulisser”, at arkitekturen blir “falsk” og at bevaringen blir så “fragmentarisk” at alt like gjerne kan rives når så lite står igjen av den originale bygningsmasse. Fra kulturhistorisk hold er det hevdet at den negative holdningen mot skjermbevaring kan sees i sammenheng med funksjonalismens syn på ekthet. Vektleggingen av autentisitet kan forstås som et uttrykk for en vitenskapeliggjøring i kulturminnevernet hvor en vektlegger bygningen som et historisk kildemateriale.¹⁹⁷

I kjølvannet av åpningen av Gyldendalhuset ble skjermbevaring aktualisert og diskutert. Blant annet tok Fortidsminneforeningens medlemsblad *Fremtid for fortiden* opp problemstillingen som et hovedtema begynnelsen av 2008.¹⁹⁸ Seksjonssjef ved Riksantikvaren, Ulf Holmene, bekreftet at skjermbevaring er et utfordrende tema i sektoren. Et poeng, som kom frem i debatten, var at det finnes ulike former for vern og at vernestrategiene må avveies og tilpasses de enkelte kulturminnene og kulturmiljøene; “Kan vi på en tilstrekkelig og adekvat måte sikre viktige kulturminneverdier som estetiske, arkitektoniske verdier, identitetsskapende verdier og miljøkvaliteter ved å ta vare på en fasade, en skjerm, ja endog ved å gjenoppføre en kopi?”¹⁹⁹

UNESCO World Heritage Committee åpner opp for at fredede kulturminner kan gis ny bruk, men går sterkt imot fasadisme hvor *kun* fasaden blir stående igjen av den opprinnelige bygningen. UNESCO fraråder slik praksis i sine retningslinjer:

The practice of facadism (...) undermines the basic principles of urban conservation, as it results from the demolition of existing fabric, and is generally accompanied by introduction of new, otherwise incompatible, large-scale functions into the historic fabric. New construction in historic centres should possess artistic vitality and be designed according to the highest standards, in harmony with the scale and character of the World Heritage site into which they are inserted.²⁰⁰

Kulturminnevernet har et ambivalent forhold til skjermbevaring. UNESCOs retningslinjer kan stå som et ideal, men i de konkrete bysituasjonene blir vern en av flere avveieinger i den overordnede byutviklingspolitikken. I de konkrete byggesakene kan ny bruk komme i konflikt med kravet om autentisitet og bygningen som historisk kildemateriale. I tillegg

¹⁹⁷ En vektla ikke kun det visuelle, men ønsket også å ta vare på bygningen som et historisk kildemateriale. Dermed er autentisitetsbegrepet blitt viktig; Arne Lie Christensen, “Skjermbevaring - onde eller nødvendig?” i *Fremtid for fortiden*, nr. 2 (2008), 4.

¹⁹⁸ Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus, *Fremtid for fortiden*, 2/2008 og 3/2008.

¹⁹⁹ Holmene, “Løgn eller forbannet dikt?”, 9.

²⁰⁰ Bernard M. Feilden og Jukka Jokilehto, *Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites*, 2. utg. (Roma: ICCROM, 1998), 92.

kan skjermbevaring bli en fremgangsmåte for å bevare gaterommet/byrommet som et helhetlig kulturmiljø.

I tilfeller hvor kulturminner er brannskadet, vil det være lettere å godta skjermbevaring som bevaringsløsning. Enkelte vil hevde at det kun er i slike tilfeller skjermbevaring har sin berettigelse.²⁰¹ Da det tidligere trelastlageret i Schweigaardsgate 28 på Grønland ble ødelagt under en brann i 2003, ble det besluttet å bevare fasaden ut mot gaten. Trelastlageret og kontorbygningen var tegnet av arkitekt Harald Kaas i 1911. Et tungt argument for bevaring fra antikvarisk hold, var den store betydning det ville være å sikre fasaden som uttrykk for tidligere næringsvirksomhet i et markant byområde i hovedstaden. Frontfasaden ble derfor gjenoppført etter brannen og er i dag en skjerm mellom gaten, og boligkompleks og kontorer bakenfor.²⁰² Trelastlageret på Grønland har i så måte den samme rolle som Vestbanestasjonen har i å skulle fortelle om den tidligere virksomheten i Vika.

Dette er et eksempel på at bygninger i et bymiljø også er en del av sine omgivelser og at bygningenes fasader utgjør vegger i byrommet. Ulf Holmene skriver at “Byrommets arkitektur er jo (...) først og fremst fasadenes arkitektur.” Skjermbevaring kan slik være akseptabelt “alt etter omstendighetene, beroende på hvilke verdier og hensyn som skal ivaretas.”²⁰³ Dersom byrommet eller gaten er viktigere enn bygningen i seg selv så kan en i enkelte tilfeller gå inn for skjermbevaring for slik å opprettholde kulturmiljøet - alt avhenger av *hvilke* verdier og hensyn en vektlegger.

Betydningen av å bevare fasader er å beholde virkningen av kulturminnet i miljøet og å opprettholde et kulturmiljø. Slik vil en fasade, til en hvis grad, fungere som et historiefortellende element som skaper dybde og perspektiv i byen.

Samtidig som et områdets karakter blir opprettholdt gjennom skjermbevaring, går skjermbevaring på bekostning av kravet til autenticitet. Dermed vil ikke en bygning kunne tjene som et historisk dokument som er fullgodt. Forskere som ønsker svar på nye spørsmål blir derfor henvist til bruk av andre typer kildematerialer. En må derfor ha et bevisst forhold til hvilke verdier en vektlegger og hva som risikerer å gå tapt. Kravet om autenticitet blir viktig i bevaringsspørsmålet.

²⁰¹ Svein Solhjell, “Et skalkeskjul for de riveglade” i *Fremtid for fortiden*, nr. 3 (2008), 15.

²⁰² Det nye anlegget sto ferdig i 2009.

²⁰³ Holmene, “Løgn eller forbannet dikt?”, 10, 12.

Vestbanehallen, slik den står i dag, er et eksempel på vern gjennom ny bruk hvor kulturminnet har fått en ny funksjon. I ombyggingsprosessen har verneinteressene forhandlet med utbyggingsinteressene. Vestbanehallen står i dag som et historisk minne på et teknisk-industrielt kulturminne og som minne om miljøet i Vika på 1800-tallet. Bygningen er også viktig i kraft av at mange mennesker har et forhold til stasjonen.

Sammenfatning og konklusjoner

Ønsket med denne masteravhandlingen har vært å løfte frem et stasjonsmiljø fra 1800-tallets Pipervika. Dette miljøet tilhørte de viktigste bygningsmiljøene fra den første industrialiseringsperioden i landet.

En målsetning har vært å gjennomføre en undersøkelse av anlegget på Vestbanetomta, med tyngde på *hovedstasjonsbygningen*. Dokumentasjon og analyse har vist på hvilken måte Vestbanehallen representerer en ny bygningstype knyttet til industrialiseringen og de teknologiske nyvinningene på 1800-tallet. Vestbanehallen er et eksempel på historismens arkitektur. De norske arkitektene var utdannet i Tyskland og deres arbeider i Norge vitner om påvirkning fra Europa. Anleggelsen av jernbanen i Norge viser forbindelse til Tyskland med hensyn til stilvalg og til England hva gjelder jernbaneteknologi.

Ved å følge bygningshistorien, og de bygningsendringer og utvidelser som har funnet sted, kan en slå fast tre forhold som avgjørende; De nyvinninger på det teknologiske området innenfor bygging og drift av jernbaneanlegg, den store trafikkveksten og de funksjoner jernbanestasjonen har hatt.

Bygningsmiljøet på Vestbanen settes inn i en bredere sammenheng, og følges videre. Stasjonen slik den står i dag, som et kulturminne med ny bruk, har åpnet opp for en diskusjon om bygninger som får helt nye funksjoner enn den opprinnelige. I dette tilfellet har det åpnet opp for en diskusjon om kulturminnevernets omskiftelighet, da med tanke på at synet på historismens arkitektur og på de tekniske og industrielle kulturminnene er forandret. Skjermbevaring, som en bevaringsstrategi for kulturminner i en urban kontekst, er også berørt. Valg av slike løsninger blir utfordret av endringsprosessene i byen.

Et sentralt spørsmål er formulert i oppgavens andre hoveddel og må her betraktes som hovedproblemstilling: *Hvilke verneverdier var fremtredende ved fredningen av Vestbanehallen og hvordan er disse verdiene ivaretatt under senere ombygning?*

I 1994 ble hovedstasjonsbygningen og lokalstasjonsbygningen fredet ut i fra deres arkitektoniske og kulturhistoriske verdier. De fremtredende argumentene ved fredningen av Vestbanehallen var kunnskaps-, symbol-, identitets- og opplevelsesverdi. Bygningsmiljøet ble ivaretatt gjennom å opprettholde “den visuelle helheten” mellom hovedstasjonsbygningen og lokalstasjonsbygningen. Ilgodsbygningen ble derimot ikke underlagt fredning.

Belyst ved en gjennomgang av transformasjonen av hovedstasjonsbygningen til Nobels Fredssenter, er Vestbanehallen et eksempel på vern gjennom bruk, hvor kulturminneverdier møter andre interesser og viser slik hvordan kulturminnevernet er et forhandlingsfelt. Verneverdiene ble utfordret gjennom ombygningen, og resultatet ble at det er bygningens rolle i byrommet, som en “historisk knagg” som gir historisk dybde i Vika, som fremstår som best ivaretatt. Bygningens fasade fremstår som opprinnelig, mens det i interiøret er foretatt endringer.

Det finnes ikke noe fasitsvar på rett og galt vern, men med Vestbanehallen som eksempel, har jeg vist at kulturminnevernet er et forhandlingsfelt hvor en til tider må kompromisse for å finne løsninger som åpner for ny bruk av en eldre bygning. Eksempelet Vestbanehallen blir slik ett eksempel på en løsningsmulighet ut i fra sin historiske situasjon.

Billedliste

1. Østbanehallen. 1910-1930. Ukjent fotograf. Norsk Jernbanemuseums samling.
2. Vestbanestasjonen sett fra vest på banens åpningsdag. 1872. Ukjent fotograf. Norsk Jernbanemuseums samling.
3. Vestbanehallen. 1874. Ny Illustreret Tidende.
4. Utsikt mot Vestbanehallen, sett fra Akershus festning. 1877. Fotograf Olaf Martin Peder Væring. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
5. Lokomotivstallen Oslo V. 1883. Maleri av N. Hagerup. Norsk Jernbanemuseums samling.
6. Alternativt Vestbaneforslag. Riksantikvarens arkiv.
7. Fasade. Tegning signert av G. Bull. Riksantikvarens arkiv.
8. Min oppmåling av planløsning i 1. etg foretatt på bakgrunn av arkivtegninger. Tegningen er ikke målbar.
9. Snitt. Tegning signert av G. Bull. Riksantikvarens arkiv.
10. Vestbanestasjonen med toghallen sett fra vest. 1872. Ukjent fotograf. Norsk Jernbanemuseums samling.
11. Trondheim stasjon, Drammen stasjon og Østbanestasjonen.
 - 11 a) Trondheims første jernbanestasjon på Kalveskinnet, bygningen er pyntet og jernbanepersonalet oppstilt foran stasjonen. 1864. Fotograf Johan Rostad (?). Norsk Jernbanemuseums samling.
 - 11 b) Stasjonsbygningen i Drammen, sett fra bysiden. 1868-1875. Ukjent fotograf. Norsk Jernbanemuseums samling.
 - 11 c) Jernbanetorget med fasaden på Østbanestasjonen. 1882-1890. Fotograf Holmsen. Norsk Jernbanemuseums samling.
12. Basarene. 1904. Fotograf Olaf Martin Peder Væring. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
13. Norges Geografiske Oppmaaling. Ca. 1890. Fotograf Olaf Martin Peder Væring. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
14. Sehesteds Plads. Ca. 1900. Ukjent fotograf. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
15. a) og b) Roskilde stasjon. 2010. Fotograf Ingvild Tjønneland.
16. Tegning. Hentet fra Durand, *Précis of the Lectures on Architecture*, plate 8.
17. Vestbanen, perrong. 1925. Fotograf Anders Beer Wilse. Byhistorisk samling, Oslo Museum.

18. Plantegning av 1. etasje, Vestbanestasjonen Om- og tilbygning. Datert 1915, Statsbanernes Arkitektkontor. Byantikvaren i Oslos arkiv.
19. Lokalstasjonsbygning. Fra NSB.
20. Vestbanen, vestibyle. 1925. Fotograf Ander Beer Wilse. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
21. Vestbanestasjonen, restaurant. 1966. Fotograf Wilhelm Råger. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
22. Ilgodsbygning. Tegning hentet fra NSBs Registrering av bygninger.
23. Vestbanestasjonen. Ca. 1960. Ukjent fotograf. Sporveismuseet, Oslo byarkiv.
24. Oversiktsbilde over Oslo V, sett fra Rådhuset. 1938-1950. Fotograf Mittet. Riksantikvarens arkiv.
25. Skiturister på plattformen utenfor toget på Oslo Vestbanestasjon. 1936. Fotograf Herman Neupert. Norsk jernbanemuseums samling.
26. Vestbanehallen i dag. Fotograf Ingvild Tjønneland.
 - 26 a) Eksteriør
 - 26 b) Interiør: Nobels Fredssenter. Fotografiene i interiøret samt portalen utenfor inngangspartiet er tatt under utstillingen "Mot og motstand" med sørafrikansk kunst, sommer 2010.
27. Det engelske kvarter. 1902. Fotograf Anders Beer Wilse. Byhistorisk samling, Oslo Museum.
28. Kart over Oslos murbebyggelse hentet fra Kulturminnevern i Oslo (Byantikvaren), s. 27.
29. a) og b) Gyldendalhuset. 2008. Fotograf Ingvild Tjønneland.
30. Vestbanestasjonen sett fra bysiden; bygningen er på det nærmeste ferdig. 1872. Ukjent fotograf. Norsk Jernbanemuseums samling.

Bilder finnes kun i den trykte utgaven.

Litteraturliste

Bøker, tidsskrift

- Aslaksen, Finn. *Levekårsmessige og økonomiske konsekvenser av boligutviklingen i Oslo indre øst: Rapport 21. mai 2001: Utarbeidet for Husbanken*. Oslo: Vista Utredning, 2001.
- Achen, Henrik von. "Historismens arkitektur: Internasjonalt oversyn og norske varianter". I *Plysj, palmer og pomponger: En hyllest til historismens epoke 1840-1900*, redigert av Anniken Thue, 21-36. Bergen: Vestlandske Kunstindustrimuseum, 1987.
- Aspen, Jonny (red.). *By og byliv i endring - Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. Oslo: Scandinavian Academic Press/Spartacus forlag, 2005.
- Backer, Lars. *Lars Backer: Arkitektens arbeider omtalt i dagspressen og fagtidsskrift: Skisser, utkast, byggverk*. Oslo: Kølbelske bok- og kunsttrykkeri, 1930.
- Berg, Arno. *Det gamle Christiania*. Oslo: Dreyers forlag, 1965.
- Bergh, Trond. *Jernbanen i Norge 1854-2004: Nye spor og nye muligheter 1854-1940*. Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2004.
- Brochmann, Odd. *Bygget i Norge: En arkitekturhistorisk beretning*. Bind II. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981.
- Brochmann, Odd. *Stadskonduktøren: Om Georg Bull og Christiania i historismens år*. Oslo: Norsk Arkitekturforlag, 1989.
- Bull, Lisen. *Kulturminner fra nyere tid: Verneverdi og utvelgelseskriterier*. Oslo: Riksantikvaren, 1987.
- Christensen, Anne Louise Gjesdal. "Indre bydel i forandring". I *Livet i og mellom husene: Utvalgte artikler om livsform og bymiljø*, redigert av Anne Louise Gjesdal Christensen, 204-218. Oslo: Universitetsforlaget, 1991.
- Christensen, Arne Lie. "Antikvarenes forunderlige verden". *Samtiden. Tidsskrift for politikk, litteratur og samfunnsspørsmål*, nr. 6 (1991): 56-66.
- _____. *Karl Johans fasader - et kulturhistorisk nærbilde*. Oslo: Pax forlag, 2007.
- _____. "Skjermbevaring - onde eller nødvendig?". *Fremtid for fortiden*, nr. 2 (2008): 4-7.
- Christensen, Eigil, Morten Flindt Larsen, John Poulsen, Henning Sørensen og Else Trier. *Vestegnen og jernbanen gjennom 150 år: København-Roskilde banen 1847-1997*. Smørum: Bane bøger, 1997.
- Källtorp, O., I. Elander, O. Ericsson og M. Franzén (red.). *Cities in Transformation - Transformation in Cities. Social and Symbolic Change of Urban Space*. Aldershot: Avebury, 1997.

- Durand, Jean-Nicolas-Louis. *Précis of the Lectures on Architecture*. Los Angeles: Getty Research Institute, 2000.
- Ellefsen, Karl Otto. "Behovet for endring og ønsket om vern". *Årbok: Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring*, (1996): 165-178.
- _____. "Bevaring og/eller autentisitet". *Byidentitet*, (2002): 58-65.
- _____. "Studier av byens fysiske transformasjon". I *By og byliv i endring: Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, redigert av Jonny Aspen, 53-86. Oslo: Scandinavian Academic Press/Spartacus forlag, 2005.
- _____. "Autentisitet, verdisetting, metoder i bevaringsarbeid". Seminar om byutvikling og kulturminnevern, Riksantikvaren 26.04.2001. Delutredning II Prinsipper og metoder for å avveie mellom kulturminnevern og endring i byutvikling. Vedlegg til Kommunedelplan for byutvikling og bevaring indre Oslo. Tilgjengelig elektronisk hos Plan- og bygg.
- Feilden, Bernard M og Jukka Jokilehto. *Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites*. 2. utg. Roma: ICCROM, 1998.
- Gulowsen Jon og Helge Ryggvik. *Jernbanen i Norge 1854-2004: Nye tider og gamle spor 1940-2004*. (Bergen: Vigmstad & Bjørke, 2004).
- Guttu, Jon. "Hvordan byfornyelsestanken vokste fram". *Fremtid for fortiden: Murbyen Kristiania 1850-1900*, nr. 3 (1999): 66-74.
- Hamran, Ulf. "Homansbyen 1858-1878: En studie i romantikkens villaarkitektur i Christiania". Magisteravhandling, Universitetet i Oslo, 1959.
- _____. "Det nye Norge bygger. Norsk arkitektur 1814-1870". I *Norges Kunsthistorie. Det unge Norge 4*, redigert av Knut Berg, 7-125. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981.
- Hansen, Lars Emil. "Bydelen som ´skiftet ham´: Kulturhistoriske bilder av 1900-tallet". Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo, 2004.
- _____. "Bydelen som ´skiftet ham´ - Kulturhistorisk blick på 1900-tallets Grünerløkka". *Byminner*, nr. 4 (2004): 22-44.
- _____. "Hvorfor ble ´Det engelske kvarter´ revet? En historie om estetikk, politikk og kulturminnevern". *Byminner*, nr. 1 (2008): 42-60.
- Hauken, Terje. "Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913: En studie i en av 1800-tallets nye bygningstyper, med vekt på dens funksjonelle og arkitekturhistoriske forutsetninger". Magisteravhandling, Universitetet i Bergen, 1986.
- Hartmann, Eivind og Øistein Mangset. "Norske jernbanestasjoner i sveitserstil". Diplomoppgave, Norges tekniske høgskole, 1974.
- Hartmann, Eivind, Øistein Mangset og Øyvind Reisegg. *Neste stasjon: En guide til jernbanens arkitekturhistorie*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1997.

- Henriksen, Arne. "En gigantisk stjerne med stråler av jernbaneskiner...". *Byggekunst: Arkitekter, plan og miljø*, nr. 5, (1979): 354-357.
- Hitchcock, Henry-Russel. *Early Victorian Architecture in Britain*. London: New Haven, 1972.
- Hoel, Kari. *Beauty & Utility: Myren Engineering Workshop - A Creator of Industrial Buildings in Norway in the 19th Century*. Oslo: Ad Notam forlag, 1991.
- _____. *Monumentalarkitektur i Oslo: Fra kongens slott til kunnskapens tempel*. Oslo: Vigmostad & Bjørke, 2008.
- Holmene, Ulf. "Løgn eller forbannet dikt?". *Fremtid for fortiden*, nr. 3 (2008): 8-13.
- Holøs, Bjørn. *Stasjoner i sentrum: Hovedstaden i jernbanehistorien*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1990.
- Hopstock, Carsten og Stephan Tschudi-Madsen. *Stoler og stiler*. Oslo: Aschehoug, 1955.
- Huse, Tone. *Tøyengata - Et nyrikt stykke Norge*. Oslo: Flamme forlag, 2010.
- Indahl, Trond. "Georg - minstemann og hovedstadsbygger". *Byminner: Bare Bull*. nr. 1 (2003): 126-144.
- Jokilehto, Jukka. "Questions About 'Authenticity'". I *Conference on Authenticity in Relation to the World Heritage Convention: Preparatory Workshop, Bergen, Norway, 31 Jan. - 2 Feb. 1994*, redigert av Knut Einar Larsen og Nils Marstein, 9-34. Oslo: Riksantikvaren, 1994.
- Jæger, Henrik Bernhard. *Kristiania og Kristianienserne*. Kristiania: F. Beyers Forlag, 1890.
- Kappel, Thomas. *Roskilde station 1847-1997. Banens byggeskik*. Roskilde: Roskilde Museums Forlag, 1997.
- Kjeldstadli, Knut. *Oslo bys historie*. Bind IV. Oslo: J.W. Cappelens forlag, 1990.
- _____. "Den delte byen. Sofiografiens historie i Oslo". *PLAN. Tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling*, nr. 3 (1996): 5-12.
- _____. *Fortida er ikke hva den en gang var: En innføring i historiefaget*. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget, 1999.
- Koolhaas, Rem. "Preservation is Overtaking Us". *Future Anterior*, nr. 2 (2004): 1-4.
- Lending, Mari. *Omkring 1900. Utkast til en norsk arkitekturhistorisk topikk*. PhD-avhandling, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2005.
- _____. *Omkring 1900: Kontinuiteter i norsk arkitekturtenkning*. Oslo: Pax forlag, 2008.
- Lidén, Hans-Emil. *Fra antikviteten til kulturminne: Trekk ved kulturminnevernets historie i Norge*. Oslo: Universitetsforlaget, 1991.

- Lindqvist, Sven. *Gräv där du står. Hur man utforskar ett jobb*. Stockholm: Bonniers, 1978.
- Lowenthal, David. "Criteria of Authenticity". I *Conference on Authenticity in Relation to the World Heritage Convention: Preparatory Workshop, Bergen, Norway, 31 Jan. - 2 Feb. 1994*, redigert av Knut Einar Larsen og Nils Marstein, 35-64. Oslo: Riksantikvaren, 1994.
- Mallgrave, Harry F (red.). *In What Style Should We Build? The German Debate on Architectural Style*. Santa Monica: The Getty Center Publication Programs, 1992.
- Malmstrøm, Kari Hoel. *Fabrikk og bolig ved Akerselva: Et industrimiljø på 1800-tallet*. Oslo: Norsk Teknisk Museum, 1982.
- Mydland, Leidurf og Grete Swensen. "Orden og harmoni eller kreativt kaos - Historiske spor i bybildet". I *Kulturminner - en ressurs i tiden*, redigert av Carsten Paludan-Müller og Grete Gundhus, 93-111. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning, 2005.
- Myklebust, Dag. "Verditenkning: En arbeidsmåte i bygningsvern". *Årbok: Foreningen for norske fortidsminnesmerkers bevaring*, (1981): 85-106.
- _____. "Tre restaureringer i et historisk perspektiv". I *Kulturarv og vern: Bevaring av kulturminner i Norge*, redigert av Dag Myklebust, 25-34. Oslo: Universitetsforlaget, 1988.
- Norsk kulturråd. *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge. Innstilling fra Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern*. Oslo: Norsk kulturråd, 1988.
- Omland, Atle. Sveinung Krokann Berg, Anette Mehren og Jens Christian Eldal. *Kulturminneverdier i by mellom bevaring og byutvikling. Et kunnskapsgrunnlag*. NIKU Rapport 19. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning, 2007.
- Pedersen, Ragnar. "Autentisitet og kulturminnevern: En diskusjon om kulturminnevernets verdigrunnlag". *Dugnad*, nr. 1 (2000): 21-48.
- Pevsner, Nikolaus. *A History of Building Types*. London: Thames and Hudson, 1976.
- Pløger, John. "Byliv og modernitet: Mellom nærmiljø og urbanitet". Dr.avhandling, Universitetet i Oslo, 1995.
- Pryser, Tore. *Norsk historie 1800-1870: Frå standsamfunn mot klassesamfunn*. Oslo: Det Norske Samlaget, 1999.
- Richards, Jeffrey og John M. MacKenzie. *The Railway Station: A Social History*. Oxford: Oxford University Press, 1986.
- Riksantikvaren. *Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner*. Oslo: Riksantikvaren, 1994.

- Riksantikvaren. *Alle tiders kulturminner: Hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljø?* Oslo: Riksantikvaren, 2001.
- Roede, Lars. "Kopi eller original - flytting og autentisitet". I *Museer i fortid og nåtid: Essays i museumkunnskap*, redigert av Arne Bygge Amundsen, Bjarne Rogan og Margrethe C. Stang, 117-141. Oslo: Novus forlag, 2003.
- Sandberg, Lotte. *Vern og aktualitet i en kompleks utban sammenheng: En historisk og tekstanalytisk kontekstualisering av Vestbanesaken*. Masteroppgave, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2006.
- Sestoft, Jørgen. "Arbejdets bygninger". I *Danmarks arkitektur*, Bind II, redigert av Hakon Lund. København: Gyldendalske Boghandel, 1979.
- Smith, Neil og Peter Williams. *Gentrification of the City*. Boston: Allen & Unwin, 1986.
- Solhjell, Svein. "Et skalkeskjul for de riveglade". *Fremtid for fortiden*, nr. 3 (2008): 14-15.
- Sæter, Oddrun og Marit Ekne Ruud. *Byen som symbolsk rom: Bypolitikk, stedsdiskurser og gjenfrysing i Gamle Oslo*. Oslo: SINTEF Byggforsk, 2005.
- Thue, Anniken. "Da antikken og rokokkoen ble likeverdige: En introduksjon til historismens epoke". I *Plysj, palmer og pomponger: En hyllest til historismens epoke 1840-1900*, redigert av Anniken Thue, 11-20. Bergen: Vestlandske Kunstindustrimuseum, 1987.
- Thiis-Evensen, Thomas. "Sehesteds plass: Et sted i Oslo". *Byggekunst* (1975): 8-11.
- Torp, Fredrik. "Bydel og bystruktur, boliger og brostensball". *St. Hallvard: Illustrert tidsskrift for byhistorie, miljø og debatt*. 57. årgang (1979): 232-237.
- Tschudi-Madsen, Stephan. "Romantikkens arkitektur: En almeneuropeisk oversikt med spesielt hensyn til nygotikken". Hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo, 1949.
- _____. "Victoriansk dekorativ kunst 1837-1901". *Nordenfjeldske Kunstindustrimuseums årbok* (1952): 9-92.
- _____. "Veien hjem. Norsk arkitektur 1870-1914". I *Norges kunsthistorie. Nasjonal vekst 5*, redigert av Knut Berg, 7-108. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag, 1981.
- _____. *Sehesteds plass: Bokens plass*. Oslo: Aschehoug, 1997.
- Tvedt, Knut Are (red.). *Oslo byleksikon*. 4. utg. Oslo: Kunnskapsforlaget, 2007.
- Østby, Leif (red.). *Norsk kunstnerleksikon: Bildende kunstnere, arkitekter, kunsthåndverkere*. Bind I. Oslo: Universitetsforlaget, 1982.
- Østerberg, Dag. *Arkitektur og sosiologi i Oslo: En sosio-materiell fortolkning*. Oslo: Pax forlag, 1998.

Bystyremeldinger, fagrapporter, stortingsmeldinger

Byantikvaren i Oslo. Bystyremelding 4/2003, *Kulturminnevern i Oslo*.

Kultur- og kirkedepartementet. *Arkitektur.nå: Norsk arkitekturpolitikk*. 8/2009.

Miljøverndepartementet. Fagrapport/brosjyre/veiledning, T-1322. *Råd og eksempler i Sentrumsutvikling*. Publ. 10.05.2000.

Miljøverndepartementet. St.meld. nr. 16 *Leve med kulturminner* (2004-2005).

Pressemeldinger og dokumenter relatert til prosjektkonkurransen på Vestbanen

Kulturdepartementet, Pressemelding “Staten vurderer et samlet nybygg for Nasjonalmuseet på Vestbanen”. Nr. 67/08, 28.05.2008.

Kulturdepartementet, Pressemelding “Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design blir på Vestbanen”. Nr. 20/09, 13.02.2009.

Statsbygg. *Prosjektkonkurranse Vestbanen - Program*, 01.02.2002.

Statsbygg. *Nasjonalmuseet på Vestbanen: Konkurransprogram fase 2*, november 2009.

Statsbygg. *Forslag til planprogram for Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design: Vestbanen*. 15.05.2009.

Lovverk

“Lov om kulturminner”. LOV 1978-06-09. nr. 50. Endret ved lov 3. juli 1992 nr. 96. Miljøverndepartementet.

Informasjonsark, oversikt over internasjonale dokumenter og verneliste på internett

Oslo kommune - Utviklings- og kompetanseetaten. “Oslo hadde 586.860 innbyggere pr. 1. januar 2010”. 19.02.2010. <http://www.utviklings-og-kompetanseetaten.oslo.kommune.no/oslostatistikken/article158373-42123.html> (opsøkt 09.06.2010).

Oslo kommune - Byantikvaren i Oslo. Informasjonsark. <http://www.byantikvaren.oslo.kommune.no/informasjonsark> (opsøkt 09.06.2010)

ICOMOS. http://www.international.icomos.org/centre_documentation/home_eng2.htm (opsøkt 09.06.2010).

Jernbaneverket. Verneplan for kulturminne. “Verneliste nasjonal verneplan”, <http://www.jernbaneverket.no/no/Miljo/Kulturminne-og--miljo/Verneplanen-for-kulturminne-i-jernbanen/> (opsøkt 10.10.2010).

Riksantikvaren. Riksantikvarens publikasjoner. <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Publikasjoner> (opsøkt 01.10.2010).

Div. dokumenter fra arkiv, spesifisert i teksten

Brev. “209/40 - Nobels fredssenter - formidlingsprosjektet”. 28.01.2004. Byantikvaren i Oslo.

Byantikvaren i Oslo. Grunnlagsmateriale for fredningen. Juni 1992. Astrid Opsal. Dag Hagenæs Kjell Dahl. “Vestbanestasjonen - en ressurs til internasjonal turisme”, 04.04.1987. Riksantikvarens arkiv.

OBOS. “Opera på Vestbanen”, 20.11.1991. Riksantikvarens arkiv.

Referat. Halvdagsmøte vedrørende fredningens følger for utvikling av Vestbanetomta. Statsbyggs arkiv.

Riksantikvaren. Vedtaksdokument “Enga 2-4 - Vestbanestasjonen - Hovedbygning og lokalstasjonsbygning - Oslo kommune”.

Riksantikvaren. Tinglysningsdokument "Enga 2-4, Gnr. 209, Bnr. 40, Vestbanestasjonen, Hovedbygning og lokalstasjonsbygning, Oslo kommune".
Terramar AS og Asplan Viak AS. Rapport "Kvalitetssikring (KS1) av utbyggingsprosjektet. Vurdering av alternativanalyse datert 10. november 2008". Utarbeidet for Finansdepartementet og Kultur- og kirkedepartementet. 04.02.2009.

Aviser

Aftenposten. 5.10.1872. nr. 232, 13. årgang.
Aftenposten. 7.10.1872. nr. 233, 13. årgang.
Aftenposten. 13.02.2009. Trond Giske, "Fra visjon til virkelighet".
Aftenposten. 11.11.1991. Øivind Lunde, "Fredning av Vestbanen".
Aftenposten. 08.07.2004. Axel Mykleby. "Vindmøllene på Vestbanen".
Aftenposten. 12.02.1992. Håkon Mjelva. "Bygg uten ansikt".
Aftenposten. 28.03.1998. Mari Lending. "Avklarende om opera".
Dagens Næringsliv. 20.01.2005. Nils Marstein. "Riksantikvaren og Vestbanen".
Jernbanemanden. 1954, nr. 10.
Ny Illustreret Tidende. 1874. nr. 1. 1. årgang.
Polyteknisk tidsskrift, 1860.
Polyteknisk tidsskrift, 1866.

Vedlegg