

Spor mellom fortid og fremtid

De nye metrostasjonene i Athen som visuelle historiefortellinger i lys av byens utvikling



Bykart over Athen med metrolinjene 1, 2 og 3

Karianne Visnes

Avhandling til Mastergraden i kunsthistorie

Institutt for lingvistiske, litterære og estetiske studium

Det humanistiske fakultetet

Universitetet i Bergen

Høsten 2007

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	s. 4
Innledning	s. 6
1.0 ATTIKO METRO - OFFENTLIG TRANSPORTROM I BYEN	s. 10
1.1 AM - en forbindelseslinje fra damptog til undergrunnssystem	s. 10
1.1.1 Åpningsutstilling av "Byen under byen"	s. 11
1.1.2 Utforming av metroens linjenett i Athen	s. 13
1.1.3 Design - dekor og detaljer på undergrunnen	s. 15
1.1.4 Historiske artefakter og samtidige utsmykninger på stasjonene	s. 17
1.2 Stasjonsutstillinger	s. 18
1.2.1 Det Nye Akropolis Museum	s. 18
1.2.2 Stasjonen Akropolis	s. 20
1.2.3 Stasjonen Syntagma	s. 23
1.2.4 Stasjonen Sygrou-Fix	s. 25
1.2.5 Stasjonen Evangelismos	s. 27
1.2.6 Stasjonen Megaro Moussikis	s. 29
2.0 ATHEN - FREMVEKST AV DEN MODERNE GRESKE METROPOLEN	s. 32
2.1 Steder i byen - en topografisk avgrensning	s. 33
2.1.1 Konteksten til Det Nye Akropolis Museum	s. 34
2.1.2 Konteksten til Syntagmaplassen	s. 35
2.2 Athen 1830-60 - kulturminner og visuelle erindringssteder	s. 36
2.2.1 Kleanthes - Schauberts byplan (1832/33)	s. 38
2.2.2 Leo von Klenzes byregulering (1834 og 1835/36)	s. 40
2.3 Athen i mellomkrigstiden - metroen som sosialt byrom	s. 43
2.3.1 Funksjonell sonering av byen - metrotransport	s. 44
2.3.2 Metroreisende og det flyktige øyeblikket	s. 47
2.4 Athen i overgangen til nytt millennium - metroen som byutvikling	s. 48
2.4.1 Revisjon av byplaner (1900)	s. 50
2.4.2 Revitalisering av byen (2000)	s. 52

3.0	ATTIKO METRO SOM MODERNE MUSEUM	s. 56
	3.1 <i>Museumsvirksomhet</i>	s. 57
	3.1.1 Opplysningsideologi	s. 57
	3.1.2 Utstillingsmonteren hentet fra varehandelen	s. 58
	3.1.3 Ritualisering av det profane i kunstmuséet	s. 59
	3.1.4 Museumsarkitektur - sakral eller profan bygningstypologi	s. 62
	3.2 <i>Metrostasjonene som musealt rom</i>	s. 65
	3.2.1 Trekk ved AM som museum	s. 65
	3.2.2 Den hvite kubens estetikk	s. 66
	3.2.3 Komparative utstillingseksempler	s. 68
	Bryggens Museum	s. 68
	Det Nye Akropolis Museum	s. 70
	3.3 <i>AMs strategier for stasjonsutstillinger</i>	s. 72
	3.3.1 Persepsjonspsykologiske sider ved stasjonenes romprogram	s. 74
	3.3.2 Minimalistisk estetikk	s. 76
	3.3.3 Spor av nyklassisisme i metrodesign	s. 77
4.0	METROSTASJONENE I ATHEN I EN REGIONAL KONTEKST	s. 80
	4.1 <i>Kritisk regionalisme – Frampton</i>	s. 81
	4.1.1 Pikionis’ fundament - gangveiene rundt Akropolis	s. 83
	4.1.2 Antikkens tektonikk	s. 85
	4.1.3 Stedsspesifikk kunst - identifikasjon med natur og kultur	s. 86
	4.2 <i>Postmoderne kritikk av muséet og metroen</i>	s. 87
	4.2.1 Flukten fra muséet	s. 87
	4.2.2 Metrostasjoner som sted eller ikke-sted	s. 88
	4.2.3 Universalitet - Den Internasjonale Stilen	s. 90
	4.3 <i>Kontekstualisering av de nye metrostasjonene</i>	s. 92
	4.3.1 Kritisk kontekstualisme i Athen	s. 92
	4.3.2 Det Nye Akropolis Museum - retorisk arkitektur	s. 94
	Avslutning	s. 99
5.0	REFERANSER	s. 105
6.0	ILLUSTRASJONER	s. 113

Forord

Metroen fortsetter sine daglige kjøreturer i byen. Togvognene beveger seg fra ett stopp til det neste. De ruller inn og ut fra perrongene, selv har jeg kommet til veis ende med denne avhandlingen. Som student på sporet etter empirisk materiale om tilretteleggelse for utvidelsen av metroens fem nye sentrumsstasjoner i Athen, oppdaget jeg fort at det eneste som hjalp var selv å oppsøke stedene. Iveren etter å få tak i tilgjengelig materiale har brakt meg til den greske hovedstaden tre ganger i løpet av studieperioden. I kontakt med diverse offentlige etater viste det seg å være svært vanskelig å få tak i konkret informasjon, eller i det hele tatt å få vite om publikasjonene var tilgjengelige.

Spesielt takk til Jørgen Bakke for veiledning og evig optimisme, oppfølging og omtanke i perioder av skriveprosessen. Han har vist stor forståelse, kunnskap og gitt nyttige og nødvendige korreksjoner underveis med oppgaveskrivingen. I regi av Seksjon for kunsthistorie ved Universitetet i Bergen har jeg deltatt på seminarer med forskergruppen ”Visualitet & Erindring”. Det har vært til inspirasjon med nye innspill fra fagmiljøet for mitt eget studiearbeid.

Det Nordiske biblioteket og Det Norske instituttet i Athen vil jeg også takke for gjestfriheten de ansatte viste der i forbindelse med studieturen i mai -06 og sommeroppholdet samme året. Av den daglige staben vil jeg særlig rose Merete Ludvigsen for velvillig å ha stilt opp. Hun har tatt utallige telefoner til forskjellige offentlige kontorer i Athen, tusen takk for søkehjelp og lån av pc - utstyr. En varm takk går også til transportøkonom Ioannis Pascalis i det greske Utenriksministeriet, en uunnværlig kilde til informasjon, statistisk materiale og annet tallfestet data.

Jeg takker også faren til Grete Dafne Røe, Bjørn Røe, arkitekt MNAL, professor i by- og regionalplanlegging ved Fakultetet for arkitektur og billedkunst, NTNU i Trondheim. For at han så raust stilte flere av sine publikasjoner og forskningsmateriale til min disposisjon. Sist men ikke minst retter jeg en stor takk til kunsthistorikerne Kari Hellesøy og Helene Lazaridis for korrekturlesning av masteroppgaven, samt mine daglige støttespillere Heidi Ann Jaeger og Arild Næss - Lindseth for utveksling av tanker og ideer.

Bergen, den 19. november 2007

Karianne Visnes

**As often as language
teaches us to see,
art instructs us
in telling¹.**

¹ Holly, Michael Ann, *Past Looking. Historical Imagination and the Rhetoric of the Image*, 1996, s.11.

Innledning

Infrastrukturen i Athen inngår som en del av byens rike kulturhistorie. Vei - og ledningsnett med undergrunnsbanens traséer kan leses som eksempler på historiske *spor*². Arkeologiske spor vitner om at Athen har vært bebodd siden slutten av 7000 f.Kr³. Ekspansjon av metrobanens transportnett i byen ved overgangen til det nye millennium er tema for denne avhandlingen. Vi følger utvidelsene av de to nyeste linjene 2 og 3 ved å se nærmere på et utvalg fra metrostasjonene i sentrum, som åpnet i 2000.

Etter at gjenstandene fra de arkeologiske utgravningene for Attiko Metro var gravd frem, ble de samlet, systematisert og utstilt på de nye metrostasjonene. I tillegg finnes det nye kunstneriske utsmykninger av transportrommet på undergrunnen. Et viktig moment for utstillingskonteksten har vært de materielle sporene av fortidens infrastruktur. De kan ses i lys av kulturlandskapet og den moderne topografien i byen. Formålet med denne undersøkelsen er å belyse sentrale aspekter ved stoppestedene på undergrunnen. Problemstillingen er todelt, og den vil primært ta for seg:

1. *Metrostasjonene som ramme for utstillinger av artefakter i museumsmontere og*
2. *Lokalisering av stasjonsstedene slik de inngår som offentlige rom i byens topografi.*

Metrostasjonene i Athen med utstillinger kan betraktes som små muséer. De historiske lagene av byen har blitt avdekket for publikumsbetraktninger og andre reisende på metroområdet gjennom visninger i moderne gallerirom. Avhandlingen søker å finne svar på om de utstilte gjenstandene og utsmykningene i transitthallene på metroen kan betraktes som *visuelle markører*⁴ i det geografiske bylandskapet, og om det samme forholdet gjelder for stasjonsområdene. Vi skal se at både visuelle og auditive forhold inngår som viktige komponenter for passasjerenes romfølelse og evne til å ta seg frem i det underjordiske landskapet.

Materielle levninger fra fortiden beretter om bruddstykker av byens historie, men samtidig gir utstillingene verdifull informasjon om topografiske lokaliteter i Athen. Stasjonene blir belyst i forhold til moderne kunstresepsjon og den metroreisendes relasjon til

² Spor kan leses som metafor på avtrykk fra finger eller fot, identifikasjon av tegn på liv fra tidligere tider, vitne om at stedet har blitt tatt i bruk. Noen har vært tilstede og satt igjen rester av etterlatte, fortidige spor. Vitenskapsmuséet i Trondheim utgir det arkeologiske tidsskriftet, kalt *Spor*.

³ Røe, Bjørn, *ATHENS - more than Akropolis*, upublisert, s. 3.

⁴ Audiovisuelle markører benyttes i avhandlingen som betegnelse for sansbare, synlige og auditive, distinkte elementer. De utgjør punkter i form av 'landemerke' for gjenkjenning og orientering i landskapet.

stedet. Jeg har valgt å stoppe opp på stasjonsområdet, der folk flest (et flyktig publikum på reise med metroen) løper forbi. Forholdet mellom ”stedet” og ”ikke-stedet” vil bli fortolket i lys av kritisk regionalisme.

Problemstillingen handler om bruken av de nye metrostasjonene som museum. Slik kan metrostasjonene betraktes som gallerirom og danne arkitektonisk ramme rundt de utstilte kunstverkene på undergrunnen i dag. Konteksten for utstillingene på stasjonene berører flere interessante sider ved det å formidle historie(r), uavhengig av om utstillingsmaterialet regnes for nytt eller gammelt. Attiko Metro tilstreber å følge en utstillingspraksis som skaper forbindelser mellom de historiske gjenstandene og funnstedene. Historiske referanser til fortidens monumenter, sentrale historiske hendelser, enkeltmennesker og steder i Athen er essensielle. De blir integrert i avhandlingen, og er særlig interessante i forhold til estetiske opplevelser knyttet til visningene på metroen. De auditive sidene diskuteres på lik linje med det visuelle, og er således sentrale deler av museale fremstillingsformer.

Avgrensning er foretatt ut fra følgende kriterier; utvalget av stasjonssteder er gjort ut fra de arkeologiske funnene i byen. I presentasjon av stasjoner og utstillingsmateriale har jeg forsøkt å vise et sammensatt bilde av byen. Alle stedene befinner seg som punkter etter hverandre, og følger linjene 2 og 3 på banenettet. Utstillingsmateriale som vil bli gjenstand for nærmere granskning kommer fra fem stasjonssteder i byen: 1) Akropolis, 2) Syntagma, 3) Sygrou-Fix, 4) Evangelismos og 5) Megaro Moussikis.

Avhandlingen tar mål av seg å skulle være en kvalitativ analyse av stasjonsstedene, ikke en kvantitativ undersøkelse av byen. Derfor henvises det i kapittel 2 hovedsaklig til stasjonsstedene⁵ Akropolis og Syntagma. Et annet mål med utvalget av stasjonssteder har vært å synliggjøre bredden av utstilte verker, derfor er det tatt hensyn til at både gamle og nyere deler av byen er representert. Det gjenspeiles også i at moderne kunst og historiske utstillingsobjekter stilles ut på stasjonene.

Et utvalg av de arkeologiske utgravningsfunnene ble samlet og vist på Det kykladiske muséet i Athen, da de ulike aktørene som var involvert i utvidelsene av metroen gikk sammen om å lage åpningsutstillingen ”Byen under byen”. Oversiktsverket *ATHENS – The city beneath the city* fra de arkeologiske utgravningene, gjort i perioden 1992-97 har vært en viktig kilde for data til dette prosjektet.

⁵ Benevnelsen stasjonssted vil i teksten kunne dekke to ulike lokaliteter. Det kan enten referere til topografi i byen, eller utstillingslokale i vrimlehallene på undergrunnen.

Gjenstandene *in situ proprio*⁶ på stasjonene må nok allikevel regnes som det viktigste undersøkelsesmaterialet benyttet i avhandlingen. I tillegg har inntrykk fra egne observasjoner ved innsamling av kildemateriale under korte studieopphold i Athen våren og sommeren 2006, vært nødvendige for å kunne danne seg et utfyllende og fullstendig bilde av Attiko Metro.

Tekstsamlingen *På sporet av byen* av de to samfunnsgeografene Pløger og Aspen gir en kort innføring i sentrale tendenser innenfor senmoderne byteori. Studier av Athen som by med anvendelse av teori og empiri kan åpne for metodisk forståelse av utviklingsprosesser ved urbanisering i den greske hovedstaden, men og for hendelser forut for utvidelsen av AM. Den franske antropologen Marc Augés teorier vil bli trukket inn i diskusjonen om metroen som offentlig rom og sosiale møteplasser i byen. Augé formulerer hva som karakteriserer overmodernitet, når han foretar inndeling mellom ”steder” og såkalte ”ikke-steder”. Med den sistnevnte kategorien konstituerer han transportrommet som et ”ikke-sted”⁷.

Stedsnavn, verkstitler, betegnelser for muséer, institusjoner, organisasjoner og selskaper er angitt på engelsk eller nygresk i litteraturen. I avhandlingen vil de fleste egennavn og begreper oversettes, men jeg har valgt å legge transkripsjonene så tett opp til de opprinnelige benevnelsene som over hodet mulig, kun i noen av tilfellene er det mest hensiktsmessig å beholde navnene, ført i fotnoter.

Avhandlingen er inndelt i fire kapitler. I det første kapitlet gis en gjennomgang av oppgavens kjernemateriale. Det innbefatter beskrivelser av Det Nye Akropolis Museum samt fem utvalgte sentrumsstasjoner, med en innføring om linje 1 og 2 langs storbyjernbanen i Athen, Attiko Metro. Muséets atkomst ligger plassert i forlengelsen av Akropolis stasjon, og det kan betraktes som en stor utstillingsmonter. Disse seks beskrivelsene vil være en introduksjon til utvidelsen av de nye linjene i sentrum gjennom 1990-tallet. Videre gis et omriss av den romlige oppbygningen av stasjonene på undergrunnen. Det inkluderer at også visuelle og auditive trekk ved design av stasjonene, som materialanvendelse, belysning av interiøret og lydforhold blir drøftet.

Det andre kapitlet omhandler den historiske bakgrunnen for byen, da Athen gikk fra å være en liten provins til å bli ny hovedstad i Hellas på 1800-tallet. Urbanisering med befolkningsvekst øvde press om omlegging av trafikken i sentrum. Vi skal se på tidlige

⁶ Utstillingsgjenstandene på metrostasjonene stilles ut på stedene, der materialet opprinnelig ble funnet ved arkeologisk utgravning.

⁷ Augé, Marc, *Non-Places - Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, 1995.

byplaner og følge de ulike forslagene til transformasjoner, som danner grunnlaget for urban infrastruktur med utbyggingen av Attiko Metro. Åpning av de nye metrostasjonene i Athen (2000) fikk betydning av flere grunner. Hellas sto som arrangør av de olympiske leker sommeren 2004, noe som førte til opprustning av det kollektive transportnett og positive ringvirkninger for byens miljø i nyere tid. Hurtigtogforbindelse til den nye flyplassen Elefterios Venizelos (2000) var i så måte et viktig tiltak. Utvidelser av metrotraséen gjorde det mulig å stenge av biltrafikken i indre deler av sentrum, og lede trafikken ut av byen over til motorveiene på ringsystemet.

I det tredje kapittelet vil jeg foreta en sammenlikning mellom utstillingskonteksten på undergrunnen og andre museale formidlingsformer. Metroen som gallerirom sammenliknes derfor med noen relevante museumseksempler. Det vil i særlig grad belyse historieformidling og de estetiske sidene ved utstillingskonteksten. Videre vil jeg se på museumsarkitekturs konstruksjon som utstillingslokale. Dessuten belyser jeg hva som menes med den hvite kubens estetikk. Innledningsvis i kapittelet om det moderne gallerirommet vises til *Civilizing rituals. Inside public art museums* (1995) av den amerikanske kunsthistorikeren Carol Duncan. Her appliserer jeg noen av Duncans synspunkter med tanke på stasjonene som offentlige utstillingslokaler. I artikkelen "The Museum As Ritual"⁸ berører hun ulike aspekter ved muséets formidlingsvirksomhet, relevante i forhold til drøftelsen av tilsvarende problemstillinger ved AM. Duncan argumenterer for at betrakteren i sitt møte med kunsten utfører ritualene i muséet.

Det fjerde kapittelet handler om kritisk kontekstualisering av de nye metrostasjonene i Athen. Forflytning av kunstverker fra gallerirommets visninger over til metroens transportrom, sprenger de tradisjonelle rammene som museumsinstitusjonen stiller opp om utstillingene. Denne bevegelsen krysser flere grenser, som er både institusjonelle og geografiske betinget. AM fjerner *ikke* utstillingsgjenstandene fra den opprinnelige konteksten, moderne utsmykninger av lokale kunstnere vises på stasjonsstedene. De historiske gjenstander fra arkeologiske utgravninger finnes i utstilling på de respektive funnstedene. Med dagens presentasjonsformer dreier dette kapittelet seg om stedsspesifikke verk utstilt på fem stasjonssteder, pluss Det Nye Akropolis Museum. Sentrale spørsmål knyttes til museale formidlingsformer. De blir sett i lys av postmoderne kritikk av museumsinstitusjonen. Vi ser nærmere på de virkemidler anvendt for historieformidling på metrostasjonene og de som er benyttet ved oppførelsen av Det Nye Akropolis Museums retoriske arkitektur.

⁸ Carol Duncan, "The Museum as Ritual" (1995), i: Preziosi, Donald, *The Art of Art History: A Critical Anthology*, 1998.

1.0 ATTIKO METRO – OFFENTLIG TRANSPORTROM I BYEN

1.1 Attiko metro – en forbindelseslinje fra damp tog til undergrunnsystem

Métropolitan railway, storbyjernbane gjerne forkortet til metro blir i Athen kalt for *Attiko Metro* (AM). Først ved overgangen til det nye millennium kunne man se at årtier med offentlige diskusjoner og planlegging omsider begynte å ta form, da utbyggingen av banenettverket i den greske hovedstaden igjen for alvor ble satt på den politiske dagsorden.

Halvparten av de økonomiske midlene som ble stilt til disposisjon for prosjektet med utvidelser av metroen i Athen kom til gjennom delfinansiering. Den Europeiske Union (EU) sponset konstruksjoner av tunneler og sjakter langs linjenettet, mens Attiko Metro sammen med Kulturdepartementet og Miljødepartementet sto bak kostnadene for de arkeologiske utgravningene. Prosjektet med utbyggingen kom i stand som del av tilretteleggelsen for infrastrukturen i forbindelse med at Hellas arrangerte de olympiske sommerleker 2004. Regnestykket for AM med utbyggingen av de to nye linjene, nummer 2 og 3 hadde en total kostnadsramme på EUR 1 866 millioner, hvorav EUR 933 millioner ble dekket av EU⁹.

De utvalgte stoppestedenes topografiske plassering i storbymiljøet, og stasjonenes arkitektoniske design og utsmykning vil stå som sentrale emner for beskrivelsene i det første kapittelet. Når det gjelder de generelle beskrivelsene av metrostasjonene, har jeg valgt å rette fokus mot sammenstilling av geometriske volumer, materialbruk, lys- og lydforholdene. Disse fysiske kvalitetene er tett forbundet med de reisendes opplevelse av miljøet på undergrunnen. Dessuten utgjør de bygningsmessige elementene til sammen den romlige utformingen av de nye metrostasjonene i Athen.

Fra gateplanet i byen finnes det ankomstpartier som leder ned til AM sine stasjonsområder. Det er flere valgmuligheter for de reisende. Transparente heiser av glass fører passasjerene direkte fra gatenivå ned i sjaktene på metroenes område. Stasjonsinngangene har rulletrapper i forlengelsen av gang- og nedkjørselsramper, mellom rulletrappene på stasjonene finnes det også vanlige trapper for fotgjengere. Offentlig wc, handicap - toaletter er tilgjengelige ved inngangene. Metroen kjører konstant i åpningstiden; tidsrommet mellom klokken 5:30-24:00. Flytoget til Elefterios Venizelos slutter å kjøre klokken 22.00. Gjennom hele døgnet patruljerer uniformert Securitas vakthold på metroens

⁹ European Union, Regional Policy, "Regions in action, a country on the move", i: *A selection of successful projects supported by structural Funds in Greece*, 2003, s. 21.

område, annet servicepersonale som tar seg av vedlikeholds- og rengjøringsoppgaver ses helst i aksjon om morgenen og på kvelden.

Stasjonene har ved inngangen et tilgjengelig betalingssystem, enkelt i bruk for selvbetjening av automater med mynttinnkast. Betalingsautomatene kan dessuten veksle eurosedler, og det finnes minibankterminal like i nærheten. Billetten stemples med dato og klokkeslett, og den har en gyldighet på 90 minutter fra den ble utstedt. Det koster 80 cent¹⁰ for en enkeltbillett med reise innenfor sonene av Athen sentrum, om man benytter metroen daglig kan det lønne seg å kjøpe måneds- eller årskort ved betjent infoskranke. Metroens offentlig transport i nyere tid er effektivt og lønnsomt drevet¹¹. AMs transport viser seg å være et bærekraftig satsningsområde både økonomisk og miljømessig. Prisforskjellen¹² på metrobilletten i europeiske storbyer reflekterer de ulike landenes kostnadsnivå og valutakurser, men variasjonene kan også leses som indikator på de enkelte landenes satsning på kollektive kommunikasjonsmidler.

1.1.1 Åpningsutstillingen av "Byen under byen"

I Athen foretok man ved konstruksjon av metrosystemets tunneler og sjakter den største, samlede arkeologiske utgravningen av byens sentrum i offentlig regi¹³. Utgravning av banenettverket i nyere tid hadde en størrelsesorden på et areal som i utstrekning dekker ca. 70.000 m² av byen. Et samarbeidsprosjekt mellom flere aktører måtte til for å løse enorme oppgaver med organisering, utgravninger, konservering, sortering, frakt og utstillinger



Fig 1 Bykart over Athen med de fem utvalgte metrostasjonene

¹⁰ 80 cent tilsvarer ca. NOK. 6,4 per 16.02.07. I Hellas utgjør taksten på metroens enkeltbilletter en betraktelig prisstigning sammenliknet med annen kollektiv transport. Fra den tidligere greske valutaen - enheten drakmer (GDR) hvor en sølvmynt=100 lepta. Den 1. januar 2001 ble drakmer erstattet av euro (EUR), da euroen ble innført som enhetsvalutta i Hellas tilsvarte kursen for 1 EUR= 340,75 GDR.

¹¹ EU-direktiv (2006). European Union, Regional Policy, "Hercules rides the metro", i: *A selection of successful projects supported by structural Funds in Greece*.

¹² Valutakurser pr. 16.02.07: EUR=8,0445, britiske pund GBP=11.951, danske kr DKK=107,90. Tilgjengelig: [http://wikipedia.søkedato.valuta.europe\[200623. november\]](http://wikipedia.søkedato.valuta.europe[200623. november]). Sammenliknet med andre hovedsteder i Europa koster en tilsvarende billett for metroreisen i Paris: EUR 1,30 (ca. NOK.10,40), i London: £ 2.00-2.50, i København: DKK.18,00, i Oslo: NOK. 20,00.

¹³ Elisabet Papazoi, gjengitt i: Stampolidis, Nicholas Chr., *Athens the city beneath the city*, 2000, s. 15.

av det arkeologiske funnmaterialet. Hovedaktørene bak prosjektet var *Olympic Metro Consortium* (OMC) og *Attiko Metro S. A.* (AM). Som kontraktselskap fikk Olympiako, (inngikk i OMC) ansvar for delegering av oppdrag med arbeidsoppgaver knyttet til konstruksjon og tekniske løsninger for banenettet, mens metroens eier AM stod for driftsansvaret. De to selskapene kom sammen og konstituerte alliansen med en tredje part, *Kulturdepartementet* (MoC).

Kulturdepartementet koordinerte og tilrettela for organiseringen av de arkeologiske aktivitetene på nasjonalt nivå, ut fra vedtekter i følge gresk lovgivning. I dag er det arkeologiske materialet i eie av staten Hellas, som sitter med alle rettighetene. MoC har fullmakter for verneoppdrag på vegne av myndighetene med hjemmel i statlig regelverk. Det var altså de to departementene MoC og Miljødepartementet¹⁴, som utgjorde ”ryggraden” i prosjektet. Sammen tok de hånd om faser med planlegging og prosjektering av metroen. I tillegg sto institusjonen *Det kykladiske museum*¹⁵ med Nicholas P. Goulandrís Foundation, som sentral støttespiller. Det kykladiske muséet tok seg særlig av oppgaver knyttet til formidlingsdelen med tilgjengeliggjøring og publisering for et spent publikum. Alle de involverte parter deltok i gjennomføringsprosessen av det omfattende arbeidet med å danne et nytt, større og utbedret metronettverk i Athen.

Enkelte materielle gjenstander, som fragmenter av marmorskulpturer, brukskunst i glass og malt keramikk, bronsegjenstander, gullsmykker og gravfunn ble avdekket. Noen av gjenstandene ble datert så langt tilbake som til neolittisk periode, mens andre var av atskillig nyere dato. Utgravningene i forbindelse med utvidelsen av metroen fant sted gjennom 1990-tallet, nærmere bestemt i tidsrommet 1992-97. Som nevnt innledningsvis kom temautstillingen om metroen til i forbindelse med den offisielle åpningen av de nye stasjonene ved overgangen til det nye millennium. Den lange veien frem mot ferdigstillingen av metrostasjonene i Athen sentrum begynte med visningen av det byhistoriske materialet. Utstillingen ble holdt like før åpningene av stasjonene januar 2000.

Innsats fra de ulike fagmiljøene muliggjorde at det historiske materialet som kom til syne ble systematisk registrert, og av de ca. 30 000 fremgravde artefaktene ble alle katalogisert. Et representativt utvalg på vel 500 gjenstander ble samlet mellom to permer, og materialet fra utgravningene av metrolinjene dannet grunnlaget for oversiktsverket, *The city beneath the city*¹⁶ (2000). I ettertid ble katalogiseringen stående som dokumentasjon og

¹⁴ Ministry of the Environment - Urban Planning and Public Works.

¹⁵ Museum of Cycladic and Ancient Greek Art.

¹⁶ Metro – utstillingen *The city beneath the city* ble ikke kalt ‘Subterranean’, underjordisk eller

publikasjon av AM sin utvidelse for banenettet. Åpningsutstillingen ble holdt på *Det kykladiske Museum* i Athen under ledelse av muséets direktør, Nicholas Chr. Stampolidis, professor i klassisk arkeologi. Tematisk ble utstillingen inndelt i tre seksjoner: "Offentlig & privat liv", "Religion" og "Gravskikker". Fremvisningen refererer til byens historiske utvikling med tidslag, som spenner fra mykensk (17de århundret f.Kr.) til bysantinsk (8de århundret e.Kr.) periode.

Prosjektet med utgravingen av metroens 2,6 millioner kubikkmeter lange linjenett¹⁷ har etter hvert som det skred frem, avdekket flere tidslag av byen. På grunn av manglende kunnskap hadde det tidligere blitt trukket konklusjoner på hypotetisk grunnlag om topografien i byen, fordi de ikke var fullstendig utgravd og kartlagt. Etter arkeologiske utgravninger på gamle steder i byen har nye sider kommet for dagen. Til arbeidet med dannelsen av undergrunnen ble det benyttet to tunnelboremaskiner. De to boremaskinene fikk i løpet av arbeidsperioden egne navn. Metromusene ble på folkemunnet døpt for "Persefone" og "Pluto". Gresk mytologi beretter om "Pluto", guden for det underjordiske riket og "Persfone" dronning i underverden¹⁸.

1.1.2 Utformingen av metroen i Athen

Først kommer det et par generelle betraktninger om oppbygningen av linjesystemet. Det er utvalgte stasjoner på de to nyutbygde linjene, den røde og den blå som blir tema videre i oppgaven. Et oversiktskart som illustrerer bevegelsene er en nødvendig forutsetning for å kunne følge med på forflytningen mellom i alt tre linjer på metroen. Deretter beveger vi oss videre over til hver enkelt stasjon, linje 2 og 3 eies og drives av transportselskapet Attiko Metro S.A. Tidsmessig beveger vi oss fra det første togsporet (1863) ved å følge forbindelsen mellom Athen og Piraeus, så går vi via omleggingen av sporet fra dampdrevet tog til

'Underground', undergrunn, fordi man mente det var svært uheldig med en sammenblanding med betegnelsen 'Sottoterranea'. Det ga assosiasjoner til arkeologiske utgravninger i en annen sentral historisk by ved Middelhavet, Roma.

¹⁷ Attiko Metro A.E, "Facts & Figures" (1999). Description of the project.

¹⁸ I følge myten om Persefone, hun het egentlig Kore, og var datter av Demeter og Zevs. Persefone ble kidnappet av Hades og ført til dødsriket. Han lurte henne til å spise en kjerne fra granateplet, dette frøet knyttet de to evig sammen. Ettersom de udødelige var uenig og kranglet, endte det med et kompromiss om at deler av året - om våren skulle Kore være hos sin mor, sommeren skulle hun tilbringe sammen med sin far og om høsten skulle hun bli hos Hades. Hjortsø, Leo, *Græske guder og helter*, 1984, s. 43.

elektrifiserte skinneganger. På grunn av kronologien skal vi starte med den eldste linjen, traséen for linje 1 som skulle stå klar til drift for de første moderne olympiske leker¹⁹ i 1896.

Linje 1 er grønn linje, og stort sett kjører toget oppe på landjorden, bare unntaksvis på strekningen mellom stasjonene Attiki og Monastiraki går sporet i tunnel under bakken. Stasjonen Victoria ligger imidlertid under gateplanetets overflate, mens Omonia er den eneste dyptliggende²⁰ stasjonen på linjen. Den grønne linjen har 22 stoppesteder og går i dag fra forstaden Kifissia i nord sørover til byens havneområde Piraeus. Fra starten av gikk damplokomotivet på strekningen mellom Piraeus og Athen, men allerede i 1904 ble baneforbindelsen mellom de to stedene elektrifisert. I 1976 ble den greske elektriske jernbanen omgjort til statlig operatør med opprettelse av selskapet, *Athens - Piraeus Elektriske jernbane (ISAP)*. Fremdeles er det ISAP som styrer linje 1, selskapet står også bak driften av forstadstrikken i sør. Linje 1 følger traséen mellom **Kifissia - Piraeus**²¹.

Linje 2 har 13 stasjoner totalt og den røde linjen som opprinnelig er fra 1991 ble etter ytterligere utbedringer gjenåpnet i 2000. Utvidelsen av linje nummer 2 omfattet et nytt endestopp, Aghios Antonius til Sepola i nordvestlig retning av byen. I motsatt ende av den samme linjen mot sørøstlig retning ble det overgang mellom den røde og blå linjen på Syntagma stasjon. På Syntagma stasjon finnes det overgang fra linje 2 til 3, stedet utgjør et sentralt knutepunkt for transittpassasjerer på banenettet. Videre gir Syntagma forbindelser til andre offentlige transportmidler i byen, som buss, trikk og regionale tog på den statlige jernbanen (OSE). Fra det tidligere endestoppet Daphne ble det utvidet med en stasjon til i sydlig retning, som den nye endestasjonen Aghios Dimitrios/ Alexandros Panagoulis. I dag har linje 2 følgende endestopp på traséen: **Aghios Antonios - Aghios Dimitrios/ Alexandros Panagoulis**.

Linje 3 har til sammen åtte stasjoner. Den blå linjen kom i 1997, men først i 2003 sto linjen på strekningen mellom Monastiraki og Syntagma klar til bruk. Utvidelsen spenner videre til Halandri, via hurtigtogforbindelse til den nye flyplassen Eleftherios Venizelos²². Linje 3 kjører traséen via Monastiraki mellom endestoppene: **Ethniki Amyna - Eleftherios Venizelos Flyplass**.

¹⁹ Hellas søkte om å være vertsnaasjon for OL – arrangementet i 1996, nøyaktig 100 år etter at de første moderne internasjonale sommerlekene ble holdt, da også i Athen. Det antikke romerske monumentet, Panathenske Stadium med kallenavnet "Kalimarmaro" eller 'den gode, vakre marmoren' gjennomgikk rekonstruksjon i 1894-96. Under OL 2004 ble banen benyttet til bueskyting og ankomst for maratonløperne ved åpningsseremonien.

²⁰ 'Dyp' i denne forbindelse menes ca. 20-40 meter under bakken av de kulturhistoriske lagene.

²¹ De tre ulike transportlinjene med endestasjonene og flytoget er uthevdet grafisk med "fete typer" i teksten.

²² Den nye flyplassen Eleftherios Venizelos ble tatt i bruk høsten 2000, tidligere fungerte Elliniko i sør som hovedterminal for internasjonal flytrafikk i Hellas.

Oransje linje 4: den nye linjen mellom endestoppene **Alsos Veikou – Maroussi** er per i dag kun på planstadiet. Den skal være ferdigstilt innen utgangen av 2012. De to nye metrolinjene transporterer i gjennomsnitt 450 000 passasjerer daglig. Den eksisterende ISPA linjen mellom Kiffisia og Piraeus frakter 350 000 antall reisende i løpet av en dag²³. I AMs statutter heter det blant annet at metrostasjonene skal kunne frakte store menneskemengder ved å romme bredde og mangfold med hensyn til publikumsgrupperinger.

1.1.3 Design - dekor og detaljer på undergrunnen

Det ble foretatt en helhetlig planlegging og vurdering ved utbygging av metroen i Athen. De arkeologiske utgravningene av tunneler og sjakter foregikk møysommelig av hensyn til verdifullt historisk materiale. Til stasjonsområdets gulv og vegger ble det benyttet steinfliser av polert marmor og granitt. Stål og glass ble anvendt som materialbrudd i konstruktive elementer, samt i andre detaljeringer på utspring og rekkverk.

Utsmykninger på metroområdet formet ved hjelp av lys er å regne som et spesifikt trekk for undergrunnen i Athen. AM har tatt i bruk skilter med piktogrammer på perrongene. Lysskilt for orientering er til god hjelp for de reisende, for å finne ut om bevegelsen går oppover eller nedover i metrolandskapet. Merkesystemet består av lyssymboler som viser riktige bevegelsesretninger for



Fig 2 Foto av lysskilt med rulletrapp

de reisende. Fordi viktig informasjon om topografi og lysforhold ikke eksisterer i det anonyme undergrunnslandskapet, mister passasjerene lett romfølelsen under bakken. Fra taket henger det lysskilt med symbol av rulletrappen, pilen viser veivalg for reisen. Syntagma virker som overgangsstasjon for transittpassasjerer, på stoppestedet er det gjort bruk av små, runde lys. De ligger innfelt i gulvflaten og blinker ved togets ankomst og avgang. Lysene finnes plassert hele veien langs bakkenivået, parallelt med takbelysningen og togets kjøreretning. Raden med lys er plassert nær den smale glipen, som oppstår mellom toget og perrongkanten. En slik merking med blinkende lysfelt signaliserer togets bevegelse, slik at

²³ Attiko Metro A.E., "Metro Highlights".

svaksynte og hørselshemmede passasjerer også har forutsetninger for å kunne fange opp signaler. Denne lyseestetikken gjør at de reisende ved av- og påstigning blir mer oppmerksomme på togvognene, når de ruller inn på sporet. Bruken av lys peker mot rømningsveier og kan minne om nødlys. Mellomrommet, avstanden fra plattformen til togvognene blir fremhevet på grunn av lysfeltets plassering. Det fremmer passasjerenes sikkerhet på stasjonsområdet. NB! (Fig 3 lysstripe langs gulvet, Syntagma stasjon)



Fig 3 Foto av lysstripe langs gulvet, Syntagma stasjon

Et annet eksempel på bruk av lys er blinkende tidstavler som oppdaterer passasjerer om togets ankomst- og avgangstider. Sammen med annonseringer over lydanlegg er skilter med stasjonsnavnene å se både på perrongene og inne i togvognene. Lystavlene gir passasjerene indikasjoner om lokaliteter i byens landskap. Som egne dekorative elementer er stedsnavnene markert med fargekoder. De røde fontene på skiltene samsvarer med den rødmalte overflaten på benkene. Fargene i neonbelysningen matcher med lakkeringen av benkesetene og det øvrige inventaret på stasjonen, i

t tillegg til at de ulike fargene viser bevegelsesretninger. Dette kan ses på perrongen på stasjonen Sygrou-Fix, linje 2. Fargekodingen av benk og navneskilt stemmer overens med linjenummeret, dermed forteller nummerets farge samtidig hvor på undergrunnen den reisende befinner seg. Tilsvarende finnes det en korrespondanse mellom skiltens blå bokstaver og blånyansen i benkeradene på perrongen på Evangelismos stasjon. På stasjonen samsvarer denne fargebruken med andre deler av interiøret, som benker, søppelspann, lysskilt etc. Den samme blåfargen går igjen langs den blå linjen.

Det er mulig å romorientere på metroområdet ved å følge fargekodingens forbindelser. Et eksempel på dette er Larissa stasjon, som ligger plassert på den røde linjen. Der finnes en moderne installasjon av den greske samtidskunstneren Yannis Gaitis. En rød benk med seter danner enkeltfigurer av røde menn. De er som skulpturformer sammenstilt, og til sammen utgjør de benkeraden. Gaitis verk, *Untitled* (2000) med den skulpturelle formen av sittende ”menn” fanger opp den samme formen, som utsmykningen plassert i monterer på perrongen. Bak glassveggen i utstillingen finnes det en tilsvarende samling av oppstilte menn. Formmessig kommuniserer benkeskulpturen på perrongen med utstillingen i monterer.

Rødfargen i bakgrunnsveggen i monterer tar opp i seg fargene valgt i fontene på stasjonens navneskilter.

Klare farger uthever bokstaver og nummerering på skilter også på de eldste stasjonene langs toglinje 1. Stasjonene på strekningen Kifissia-Piraeus beholdt ved oppussingen sterke fargesammensetninger i de keramiske gulv – og veggflisene og dekor med konstruktive detaljer. Det ble brukt sterke fargenyanser på stoppestedene Omonia og Victoria, på linje 1 er fargene oransje, grønt, hvitt og blått beholdt fra det opprinnelige interiøret.

På metrostasjonene forekommer lydmessig annonsering kun i kontrollerte former. Det blir spilt klassisk musikk på metroens vrimeområder. Annen auditiv informasjon meddeles via høyttalere i togvognene og på stasjonsområdet. I sommermånedene juli og august (2006) hang det store plakater på perrongene, som informerte om den årlige Athens Festival sine kulturarrangementer, ellers finnes det få innslag av visuell reklame eller annet tilfeldig støy²⁴ av audiovisuell art i undergrunnens landskap.

1.1.4 Historiske spor og samtidige utsmykninger på stasjonene

De tre første stasjonene Akropolis, Syntagma og Evangelismos stiller ut det arkeologiske materialet som ble utgravd i området ved konstruksjon av metroens linjenett. Felles for utstillingene på disse stasjonene er at de bruker historiske bruksgjenstander fra fortiden. Utstillingene på disse tre stasjonene synliggjør funn av kulturhistoriske gjenstander, materielle artefakter datert fra mykensk til bysantinsk tid. Materialet foreligger i form av bruksgjenstander, skulpturer og arkitektoniske fragmenter.

Vi skal studere nærmere frisen fra Parthenontempelet, som er stilt ut på perrongen ved Akropolis stasjon sammen med fotografiet av Melina Mercouri. Ankomsthallen på Syntagma stasjon brukes til de permanente stasjonsutstillingene, men også til å vise midlertidige temautstillinger. Ofte er det frivillige organisasjoner som stiller ut i forbindelse med arrangementer, kampanjer eller liknende. Ministeriet benytter denne offentlige gjennomgangssonen på Syntagma stasjon både til å annonsere og informere athenerne om aktuelle ting som skjer i byen. Oppe på galleriet ses veggstratigrafien som avdekker kisten med menneskeskjellet. Gravfunnet i veggen på galleriet tematiseres i utstillingen. Evangelismos stasjon har utstilt vannledningsrør fra de arkeologiske utgravningene, og som

²⁴ Se utdypende omtale av estetikken, om audiovisuell forurensning, i Barnes, Stephen H., *Muzak, the hidden messages in music, a social psychology*, 1988.

supplement til det historiske materialet finnes det fotodokumentasjon, kartmateriale med skisser og utdypende tekster integrert i utstillingene.

De to andre stoppene Sygrou-Fix og Megaro Moussikis har moderne utsmykninger i vringlehallene, begge stedene ligger plassert i periferien av selve sentrumskjernen. Sygrou-Fix stasjon er interessant som sted i utstillingssammenheng på grunn de fremtidige utvidelsesplanene, om direkte gjennomgang til EMST - Museum for Samtidskunst i Hellas. De samtidige verkene utstilt på stasjonene spenner fra installasjonskunst med lys- og lydskulpturer til store fotografier og innfelt veggdekor. Samtidskunstverkene som presenteres på de to sistnevnte stasjonsstedene ble skapt av håndverkere og kunstnere med kjennskap og forhold til Athen. Veggskulpturen *Light-Signals* (2000) av kunstneren Zenetos Takis er av langt nyere dato enn det historiske materialet. Verket *Bambouzina* (2000) av Panayotis Feidakis dekorerer hovedveggen i transithallen på stasjonen Megaro Moussikis. Konserthallen Megaro Athens er det tematiske motiv i denne sammenheng.

1.2 Stasjonsutstillinger

1.2.1 Det Nye Akropolis Museum

Situasjonen rundt Det Nye Akropolis Museum vil bli presentert før stasjonen Akropolis, mens landskapsmiljøet og omgivelsene rundt den topografiske ”forhøyningen over byen” blir presentert under konteksten i begynnelsen av kapittel 2.

Allerede så tidlig som i 1970 ble det for første gang lyst ut konkurranse for prosjektering av Det Nye Akropolis Museum. Det gamle muséet i det sørøstlige hjørnet av Akropolishøyden ble for trangt for utstilling av de mange arkeologiske utgravningene. Derfor ble det bestemt at det gamle Akropolis muséet skulle avvikles, for å erstattes av det nye. I forbindelse med OL 2004 var det etter planen meningen at Det Nye Akropolis Museum skulle innvies. Det var ment å skulle huse antikviteter som skulpturer, arkitektoniske bygningsdeler og fragmenter fra arkaisk og klassisk tid. I dag står disse museumsgjenstandene i det gamle Akropolis Museum, samt at noen befinner seg lagret i magasiner.

Det Nye Akropolis Museum ble påbegynt oppført først i 2000 etter ny konkurranseutlysning. Blant 12 innsendte forslag til den internasjonale arkitektkonkurransen vant den sveitsisk - franske arkitekten *Bernard Tschumi*²⁵ (1944-) med konseptet ”Paradoxes & Paraboxes – New Acropolis Museum”. I følge programskiftet for utlysningen av

²⁵ Bernard Tschumi sto som hjernen bak renoveringen av det kontroversielle fri- og rekreasjonsområdet *Etablissement Parc de la Villette*, 1984-89 i det 19. arrondissement, østre del av Paris sentrum.

konkurransen sto det skrevet i artikkel 1; at målet med å føre opp en ny museumsbygning primært var å finne den beste arkitektoniske løsningen for å kunne stille ut "the great works of the Acropolis"²⁶.

Tschumi konkurrerte med andre prestisjetunge arkitekter verden over, som tyske *Daniel Libeskind*²⁷(1946-) og *Arata Isozaki* (1931-) fra Japan. Libeskind ville, som han i sitt utkast til konkurransen ga uttrykk for, bygge et monument over "the catastrophes which have befallen the Parthenon" med den hensikt å fremkalle tempelets "violent history, rape, dislocation and subsequent fragmentation"²⁸. Isozaki foreslo på sin side et mer ovalt grunnplan for bygningen, et eggformet Akropolis Museum. Den moderne museumsbygningen i fotenden av Akropolis ble tegnet av Tschumi, som kommenterte følgende om byen i et intervju i arkitekturmagasinet *Architecture on the move*²⁹:

Architecture is always in confrontation with movement"³⁰, (...) because public space is an important element of architecture. As architects, we have a certain power, the power to make architecture a sort of generator of the city. The urban is essentially the locus of exchange, of mobility³¹.

I dispuTT med den norske professor i arkitekturteori Christian Norberg-Schultz (1926-2000) fremgår det av Tschumis uttalelse, at de er uenige, særlig i synet på historien:

Dagens kulturelle forhold viser behovet for å forkaste de etablerte kategorier for mening og historiske sammenhenger (...) for å oppmuntre til konflikt fremfor syntese, fragmentering istedenfor helhet, galskap og lek snarere enn hensynsfull styring med en arkitektur som betyr ingenting, som mål³².

Arkitekten Tschumi regnes som en eksponent for den postmoderne retningen innen arkitekturen kalt *dekonstruksjon*.³³ Etter plantegningen ligger museumsbygningen forskjøvet i

²⁶ Ministry of Culture, Directorate of Museum Studies, Athens (1989), "The New Acropolis Museum. International Competition", i: *Agora, Museum*, 2006, nr.3, s. 88.

²⁷ Daniel Libeskind tegnet et triangelformet grunnplan som utkast til Det nye Akropolis Museum. Det gjorde ham til 2. premievinner i konkurransen. Libeskind, "New Acropolis Museum", i: *Architecture in Greece*, 36/2002, s.164. Libeskind var opphavsmannen til andre innovative arkitekturprosjekter som *Det Jødiske Muséet i Berlin*, (1998-2001) og *Imperial War Museum North* i Manchester (2002) og frihetstårnet ved gjenreisning av Ground Zero i New York.

²⁸ Ibid

²⁹ Tschumi, Bernard, "L'architecture est toujours en confrontation avec le mouvement", 2003, s. 28.

³⁰ Tschumi, Bernard, 2003, s.28

³¹ Tschumi, Bernard, *Architecture on the move*, 2003, s. 33.

³² Norberg – Schultz, Christian i: *Byggekunst* s. 376-78 (1983) Østengen, Johan:" Bypark for det neste århundret?"

³³ Jacques Derrida (1930-2004). Målet med dekonstruksjon i arkitekturen er i en kortfattet versjon å reorganisere, omstrukturere, forskyve det romlige i tilpasningene til stedet. Derrida refererer til bosetningsformer i vestlige land for enes eget godt befinnende posisjon og privilegium, om dekonstruksjon og metaforen om det greske huset, *oikos*. Derrida snakker om et romlig og visuelt forhold og om ordenes sannhet. Wigley, 1994.

terrenget i sydøstlig retning fra Parthenon på Akropolishøyden. Bygningsprogrammet for Det nye Akropolis Museum ble satt opp ut fra følgende disposisjon: Hovedkroppen på nybygget har en inndeling i tre plan, som danner et trapes, fordelt på henholdsvis base, midtdel og toppetasje. Basen er den delen av bygget som rommer de arkeologiske utgravningene. Den har rampe med inngangsparti til resepsjon, lobby med museumsbutikk/ bokhandel, samt praktiske funksjoner som garderobe og toaletter. Midtdelen har trapesform og den består av et utstillingslokale med mesanin – nivå hvor det finnes bar og restaurant. På topplanet ligger etasjen med det foreløpig tomme Parthenogalleriet. Nybyggets øverste plan tar opp i seg den rektangulære formen, som vi kjenner igjen fra det klassiske tempelets grunnplan.

1.2.2 Stasjonen Akropolis

Vi begynner med utstillingene på de nederste perrongene, siden beveger vi oss forbi passasjeområdet videre opp rulletrappen til transitthallen. Ved inn- og utgangene av stasjonsområdet tar vi et opphold for å se på skulpturgruppen fra østgavlen av Parthenontempelet. Deretter skal vi forflytte oss via metroens mellomsoner på vei oppover mot gateplanet hvor vi skal se nærmere på de fysiske omgivelsene i den gamle delen av byen med kjente tempelbygninger fra klassisk tid.

To avlange skulpturfelt er utstilt, de henger i hver sin retning av togsporet på den nederste perrongen. Begge er gipskopier av den 160 meter lange, sammenhengende skulpturutsmykningen, hentet fra Parthenontempelets frise³⁴. Frisen som var knapt en meter høy ble skåret ut i lavt relieff. I tempelet hang den plassert omtrent 12 meter over gulvet. Som motiv avbilder den feiringen av panathenerfesten til ære for gudinnen Athena, den største religiøse begivenheten, da Athena fikk overbrakt ny peplos. Riter³⁵ ble markert med jevne intervaller, i Athen fant denne hendelsen sted hvert fjerde år. På plattformen med kjøreretning sørover mot Dáfni henger kopien fra vestsiden av frisen, mens fra den nordlige delen av tempelfrisen finnes på plattformen mot Sepólia.

³⁴ Skulpturene tilhører del av det strukturelle utsmykningsprogrammet av Parthenon. Frisen løper over kolonnen av pronas og opisthodomos, veggene på cellaen av tempelet langs taket, og den er del av entablaturet som ligger plassert mellom arkitraven og kornissen. Parthenonfrisen stammer fra 448-442 f. Kr.

³⁵ Küilerich, Bente, *Græsk skulptur fra dadæisk til hellenistisk*, 2002, s. 127.

Frisene³⁶ henger diagonalt overfor hverandre, henholdsvis på hver av perrongenes langvegger. Begge skulpturdelenene henger slik at man i ståhøyde på stasjonen, akkurat ser dem komme til syne eller forsvinne i horisonten. Det samme visuelle forhold gjør seg gjeldende, enten om de reisende står eller sitter inne i togets vogner.

De to skulpturfeltene er utstilt sammen med to store fotografier i posterformat av Melina Mercouri (1922-1994). Sentralt for motivet står Mercouri avbildet i forgrunnen av bildet med Parthenontempet synlig i bakgrunnen. Mercouri³⁷ var kjent gresk sanger, skuespiller og en profilert politiker. Hun virket som kulturminister for Hellas i to perioder i PaSok-³⁸ regjeringen, og tok initiativ til repatriering av Parthenonskulpturene gjennom 1980-tallet.



Fig 4 Fotografi av Melina Mercouri, Akropolis stasjon



Fig 5 Kopi av frisen fra Parthenontempelet, Akropolis stasjon

Fotoene er identiske og henger overfor hverandre, ett i hver ende av kjørebanelen. De ble plassert diagonalt på den samme veggen i rommet som gipskopiene. På denne måten settes hun i direkte kontakt med stasjonsstedet Akropolis, både visuelt, men og rent hukommelsesmessig. Som reisende med toget beror det ikke på om man kommer, eller er i ferd med å forlate stedet. Uansett hvilken retning toget kjører, drar passasjerene kjensel på Mercouri. Hun hilser velkommen med sin gest, ved togets ankomst eller vinker farvel ved avgang fra stasjonen.

³⁶ De delene av frisen som vi ser utstilt på perrongen er en reproduksjon av det andre, det tredje og det fjerde metropefeltet. I dag kan disse frisedelene ses utstilt i Akropolis Museum, resten av relieffet ble skåret ut av Lord Elgin og solgt til British Museum i 1818.

³⁷ Melina Mercouri satt i PaSok regjering fra 1981-85 og 1985-89, 1993-94, den siste regjeringstiden satt hun kun i posten et halvt år.

³⁸ PaSok står som forkortelse for *Panellinio Sosialistiko Kinima*, den hellenske sosialistiske bevegelsen.

I transitt hallen står det utstilt en gruppe med fem skulpturer, de er plassert på sokkel på venstre side på vei inn på metroens område, langs med den ene langveggen av rommet.

På forhøyningen finnes skulpturene av mennesker og andre mytologiske figurer, som er skalert i overnaturlige størrelser. Skulpturene er av gips, og de ble kopiert fra østpedimentet på Parthenontempelets gavl. Gipskopiene er gjengitt i fullt format³⁹. Motivet fremstiller Athenas fødsel. Hun ble født av Zevs, som var hennes far. I følge mytologien kom hun ut fra hans panne. Skulpturen ble laget i perioden mellom 438 og 432 f. Kr.⁴⁰ Rundskulpturene utstilt på metroens område danner til sammen en dynamisk rekke langs veggen, og som gruppe har skulpturene fysisk sett mye rom rundt seg. Som betrakter kan man studere skulpturene fra tre sider. Det gjør at man i kroppslig forstand kan stå ganske tett inn på selve utstillingen. På grunn av at sokkelens høyde er senket, virker den ikke som en pidestall. De romlige kvalitetene i hallen bidrar med andre ord til at skulpturene blir mer tilgjengelige for oss som betraktere.



Fig 6 Kopi av skulpturer fra Parthenontempelet, Akropolis stasjon

38 Den skulpturelle utsmykningen på Parthenontempelet har takdekorasjoner, som består av tre enheter, kalt for metoper, frise og pediment. Tempelet var totalt utstyrt med 92 metoper, integrert som del av bygningsstrukturen. Midtpartiet av gavlen viste motivet av Athena og Poseidon, de sto på hver sin side med et oliventre i midten. Komposisjonen er utført annerledes i rundskulptur enn som gavlmotiv. Gavlskulpturen avbilder gigantkampen, hvor gudenes seier er grunnleggende ikonografi for billedprogrammet.

⁴⁰ Kiilerich, 2002, s. 128.

1.2.3 Stasjonen Syntagma

Ankomsthallen på metrostasjonen Syntagma fremstår som stor og åpen med et luftig galleri på mesaninnivå over. Området under galleriet fungerer som et vrimleområde, en sone for fri sirkulering. På dette stoppestedet starter vi med det øverste nivået først, så beveger vi oss dypere nedover under bakkenivået til perrongene etter hvert. Ved hovedinngangene på stasjonen står det oppstilt en samling av 11 glassmonter. De historiske utstillingene viser generelt sett ulike brukskunstgjenstander, det være seg helt hverdagslige ting - husholdningsredskaper eller leker, som stammer fra dagliglivets virke i fortiden.



Fig 7 (over) Lodd av keramikk, fra galleiet, Syntagma stasjon

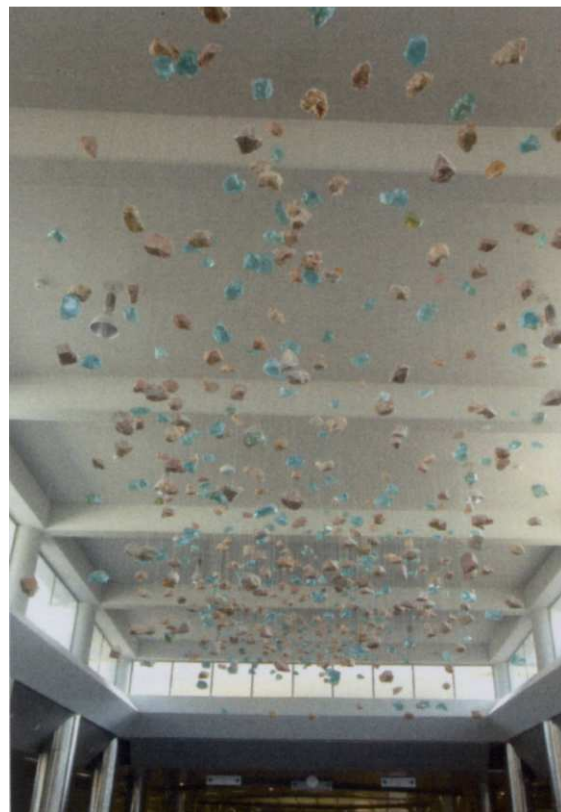


Fig 8 (til høyre) *Counting* av Costas Vaotsos. Små biter av glass, og steiner som dryss over den åpne ankomsthallen, Doukissis Plakentias stasjon

Utstillingene har forklarende teksttavler ved siden av montrene, og kartmateriale med oversikt over funn og utgravningsfeltene er hengt opp på veggen.

På stasjonsgalleriet vises noen av utstillingsgjenstandene fristilt i rommet, mens andre artefakter er plassert inne i glassmonter. I gulvmaterialet på mesaninnivået forbindes granittflatene med sokkelen i museumsmonteren. Materialmessig ”løftes” sokkelen på denne måten opp fra gulvnivået, og den fortsetter som base og nederste del av ytterveggen i utstillingsmonteren. Videre forlenges veggene i montren av at materialet deler opp monterflatene. Den øverste delen består av transparente glassflater. De fire veggene i



Fig 9 Lodd i monter, rekonstruksjon av vev, Akropolis stasjon

materialvalget og takhøyden i rommet. Dette samme forholdet vises i utstillingene ved sammenstillingen av de fremviste gjenstandene, loddene og med fragmentering av de enkelte gjenstandene, glassbiter og steiner.

En av glassmontrene som står plassert på galleriet inneholder kun ett arkitektonisk element. Selve utstillingen består bare av dette ene isolerte kapitélet, montert på en base inne i glassboksen. Kapitélet hører til den joniske søyleorden. Joniske søyler⁴¹ kjennetegnes blant annet av at de har volutter festet til søyleskaftets⁴² avslutning. På galleriet over ankomsthallen finnes en hel vegg, målt til 42 m lang og 5 m høy, som fremstiller de historiske lagene av byen. Veggene viser stratigrafien over de historiske lagene både under og over bakkenivået, ytterst er veggene trukket med en sammenhengende glassflate.



Fig 10 Et jonisk kapitél fra galleriet, Syntagma

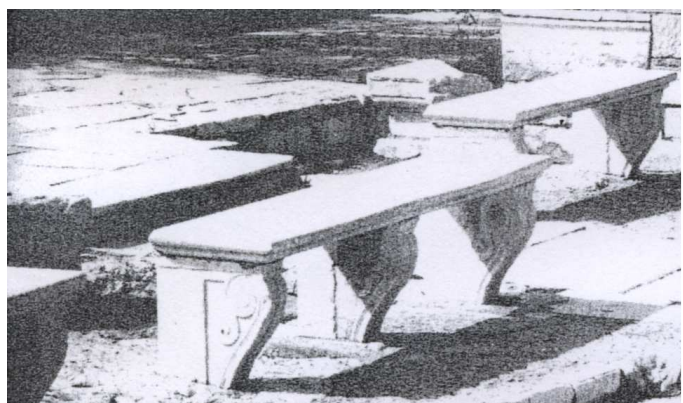


Fig 11 Spolia-benk, Filopappoushøyden av D. Pikionis

⁴¹ Betegnelsen jonisk kommer fra det geografiske område i den vestlige delen av Lille Asia. I dag tilhører det vestkysten av Tyrkia, og noen av øyene ligger i Svartehavet. Summerson, John, *The Classical language of Architecture*, 2001, s. 103.

⁴² I vokabularet for den klassiske arkitekturen gjør han en inndeling av søyleordener i fem grupperinger: toskansk, dorisk, jonisk, korintisk og kompositt søylen, som identifiserer bygningstypen genealogisk og stilmessig. Ibid.



Fig 12 Statigrafi med gravkiste i vegg, galleriet, Syntagma stasjon

De eldste arkeologiske funnene som kom til syne ved utgravningen i området rundt Amalias Avenyen, var to gravkister, gravnr. 55 og 126. De stammer henholdsvis fra tidsperiodene mellom sen - mykensk og tidlig geometrisk tid⁴³. I vegg er det avdekket en gravkiste med et skjellett fra et voksent menneske. Kisten som er stilt ut blir

datert til det 4de århundret f.Kr. Dette funnet aktualiserer tematikk knyttet til gravritus. Graven står som en visualisering av den døde menneskekroppen. Skjellettet i kisten vil forvitte med tiden. I følge religiøse skikker var det vanlig kultus at gravene ble rikelig utstyrt med offergaver som bronsesmykker, mynter, speil, små vaser og perler⁴⁴. Blant funnene finnes det også andre kister med gjenstander fra tidlig kristne graver.

De arkeologiske lagene som er synliggjort i veggutstillingen viser vannledningsrør og en cisterne fra ottomansk tid. Dessuten fremstiller utstillingen et snitt av Persistranian akvedukten i byen som ble påbegynt allerede så tidlig som i sen arkaisk tid, ca. 500 f. Kr. Som del av vannets transporthistorie i Athen ble vannledningsnettets videreført av den romerske keiser Hadrian i 125 e. Kr., for så å bli fullført av Antonius Pius i 140 e.Kr. Rørledningen som ble funnet lå senket ned i dype kanaler, gravd ut fra det skifrige grunnfjellet på bunnen av elven Iridanos.⁴⁵ Vannrørdele ble laget av keramikk. Det viser seg å være et svært bestandig materiale,⁴⁶ noe som de gamle bevarte gjenstandene er et godt eksempel på.

1.2.4 Stasjonen Sygrou – Fix

Bakgrunnen for plasseringen av stasjonen Sygrou –Fix var den opprinnelige bygningen til industrikomplekset Fix, som per i dag ligger på landjorden over metroens tunneler. Fra

⁴³ Stampolidis, Nicholas Chr., *Athens: the city beneath the city*, 2000 s. 149.

⁴⁴ Ibid. Funnene fra utgravningsfeltet ved Amalias Avenyen med kisten nr. 55 og 126 fra 11de århundret f.Kr.

⁴⁵ *Schist bedrock* betegner berggrunn av skifrig grunnfjell, et metamorfisk mineral som har blitt dannet under middels kraftig trykk og høye temperaturer. I skifer har bruddene horisontal kløvretning. Whitten, D.G.A., *The Penguin Dictionary of Geology*, 1972.

⁴⁶ Brent leire er å regne for et svært bestandig materiale. Det tåler godt fukt, store temperatursvingninger, mekanisk trykk og annen slitasje. Ibid.

begynnelsen av var dette stedet anlagt som det første ølbryggeri (1870) i Athen. Det var i kraft av den bayerske handelsmannen, gründeren, Johannes Fuchs, at bygningen Metz som stammer fra 1863 ble plassert like i nærområdet til metrostasjonen. Det var hans sønn Karolos Fuchs som ble arvtakeren. Etter brann gjenreiste han bedriften og bygde den om til et større og moderne foretak. Mellom 1870 og 1888 ble dette strøket i byen blant annet kjent for teatre og revy-scener og miljøet rundt de mange kafèene. Da det tidstypiske neoklassisistiske bygget brant ned til grunnen på 1970-tallet, ble det redesignet av den kjente greske etterkrigsarkitekten, Takis Zenetos⁴⁷. Det karakteristiske bygget beholdt den samme plasseringen, men ved senere omstruktureringer av byen ble området mer trafikkert og bygningen begynte å forfalle.

Vi skal etter hvert se nærmere på hvilken strategi som ble valgt for utviklingen av denne stasjonen. På metrostasjonen Sygrou - Fix finnes det i dag to tomme montre⁴⁸. Gangpassasjen på undergrunnsstasjonen er flankert av to soner for gjennomgang. De to sidefløyene har direkte forbindelse med gjennomgang til EMST, Muséet for nasjonal samtidskunst i Hellas. Fremtidige planer for metrostasjonen Sygrou – Fix er å bruke de to utstillingssonene på metroen som utstillingslokalene for EMST. Det er i dag slett ikke uvanlig å omskape nedlagte industribygg til å huse nye foretak, som for eksempel kulturelle formål.

Samtidsmuséet, EMST holder fremdeles på med reovering av den gamle bygningen. Mens byggeprosessen pågår ser det ut til at planene om utvidelse på metrostasjonen Sygrou – Fix er utsatt (2007). Fremdeles ser vi i begge sidefløyene av den travle passasjen tomme montre. Bare dørene i endene av montrene vitner om at de var tiltenkt som egne utstillingssoner for muséet. Denne metrostasjonen har ikke utstillinger med arkeologisk utgravningsmateriale.

⁴⁷ Takis Zenetos. Papageorgiou – Venetas, Alexander: *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, 1994.

⁴⁸ Det ene av de to tomme montrene ved inngangen er per i dag (feb. 2007) tatt i bruk som midlertidig utstillingsvindu for bokhandel.



Fig 13 *Light-Signals* av Zenetos Takis,
Sygrou-Fix stasjon



Av den offentlige utsmykningen som står ferdig utstilt på stasjonens område i dag, er én samtidig lysinstallasjon. Verket *Light-Signals* laget av kunstneren Zenetos Takis henger på veggen i ankomsthallen. Den er oppført like ved inngangen, bak stemplingsautomatene på stasjonen Sygrou-Fix. Lysskulpturen har en sort bakgrunn, som kan minne om en tavle. Flaten dekker omtrent hele langveggen. De fargesterke figurene festet til platen på veggen har et maskinelt preg over seg. Lyspærene er plassert i midten på de geometriske feltene og de slå seg av og på med jevne intervaller. Tavlen kan indikere trafikkforholdene ved å synliggjøre rytmen fra bevegelser på stedet. Som en oversikt over togets ankomst- og avgangstider, eller mange mennesker i sirkulasjon på stasjonen. Skulpturen fremstiller mekaniske forhold, med de blinkende lysene og lyden som understreker dynamikken. Jeg leser lyd- og lysskulpturen oppført i et futuristisk formspråk.

1.2.5 Stasjonen Evangelismos

I nrområdet ved Evangelismos stasjon oppdaget man ved utgraving et sentralt vann- og rørsystem fra tidlig romersk tid. Peisistratus' akvedukt brakte tidligere vannet helt fra Hymettus fjellet i øst til Athen. På stasjonen Evangelismos er rørdelene fra dette vannledningsnettets stilt ut i transithallen. Vannet ble transportert fra elven Ilissos⁴⁹ på sydsiden av Musenes høyde/ Filopapposhøyden vestover til Athen. En annen forgreining av elven fraktet også vann inn til byen, Eridanos gikk med sitt nedre løp over Lykabettushøyden. Ledningsnettets fulgte langs med de nærliggende dikene av Themistokles gamle bymur.

⁴⁹Hellenic Ministry of Culture – Directorate of museums, exhibitions and educational programmes, “Eridanos – The river of ancient Athens”, 2004.

Det ble gjort funn av sylindriske vannrør i keramikk ved utgravning under bygningsruiner. Rørene var bemalte med sorte bånd på tvers, og de ble leddet sammen, der det viste seg at de var tykke, altså på midten. Vannledningsnettets ser ut til å være gammelt, men det var tiden tatt i betraktning i forbausende god stand. Trolig dateres det helt tilbake til romersk tid. Rørsystemet ledet så videre til et stort badehus, *balneum* med størrelse 140 m langt x 35-40 m bredt, antakelig ble også dette bygget av romerne. Badehuset ble anlagt på gravplasser under keiser Hadrians styre. I den vestlige delen av byen så langt som til Olympeion, fikk man en opphopning av tilsvarende hus med badefunksjon.

I tillegg ble det funnet 17 graver fra tidlig kristen tid, datert til det 5. og det 6. århundret e. Kr. De fleste av gravene var plassert i grupper, bygd som tokammersystem eller med tre kamre innenfor de samme veggene. Takhvelvet var buet og trukket med murpuss, interiøret besto av kalk. Kamrene inneholdt beinrester, i tillegg til andre offergaver. På stasjonen finnes det en marmorurne fylt med aske og bronsesmykker, kors og mynter som er utstilt. Urnen står i glassmonter på metrostasjonen. I hellenistiske graver fant man lange, tynne parfymeflasker, oljelamper, speil, mynter, en liten perle, hårkammer, rosenkranser og noen juveler av gull (nr. 175). Det er gjort funn av en del olje- og parfymeflasker og lamper i de romerske gravene, også de formet i brent leire. Glassperler og små redskaper var lagt ved den døde i gravene⁵⁰ (nr. 147-49).

Evangelismos som stoppested langs metronettverket illustrerer at stasjonen åpner opp for forbindelser til en egen 'museumsverden'. I denne delen av byen finnes det allerede et etablert miljø for museer. Langs den trafikkerte åren, Vassilis Sofias avenyen ligger det en tett samling av forskjellige kunstinstitusjoner. Mange av de metroreisende på denne stasjonen beveger seg trolig videre mot diverse nasjonalmuseer, eller de er på vei til det fasjonable Kolonakidistriktet som ligger like ved. Den karakteristiske hotellbygningen Hilton Athens ble designet av P. Vasiliades og er et sentralt landemerke i byen. Det gjør også Evangelismos Sykehus, som gav navn til stedet. I det neste avsnittet ved den siste Megaro Moussikis stasjon, retter vi oppmerksomheten mot et annet signalbygg, nemlig konserthallen Megaro Athens.

⁵⁰ Stampolidis, *The city beneath the city*, 2000, s. 157.



Fig 14 Metroeksteriør Evangelismos stasjon



Fig 15 Inngangsparti til Evangelismos stasjon

1.2.6 Stasjonen Megaro Moussikis



Fig 16 Utsnitt fra *Bambouzina* av Panagiotis Fedakis, Megaro Moussikis stasjon

Vi ser fugler som sentralt motiv for veggdekoren på metrostoppet Megaro Moussikis. Det er svaler⁵¹ plassert i vår synsrand, som pryder veggpartiet ved inngangen til stasjonsområdet. Men også fugler er oppstilt langs fem vannrette linjer langs hele hovedveggen midt i transithallen. Som gruppe har fuglene slått seg ned, de flokker seg sammen om selve stedet. Rent visuelt utgjør fuglene motivet, og samlet sett dannet de noter i pentagrammet på veggen. I utstillingskonteksten danner de musikkpartitur på strengene i veggdekoren. Kunstneren Panayotis Feidakis har etterlatt sin signatur nedenfor utsmykningen.

Fuglene ble felt inn i veggflaten ved hjelp av stenmateriale, lagt inn som mosaikk i dekoren. Det ble brukt stensorter i mørkere nyanser enn bakgrunnen for å utheve motivet av fugler. Det innfelte stenmaterialet kan minne om *tessere*, firkantede, biter av farget glass, som

⁵¹ Fuglene som er avbildet på veggene i metroens vrirlehall tilhører svalefamilien. Svalen har latinsk betegnelse *Apus apus*. Karakteristiske kjennetegn er de lange vingene som ikke bøyes når den flyr. Fuglen har mørk farge på brystet og todelt kort hakk på stjerten, ikke fullt så dyp todeling av halepartiet, som på det 'gaffelformede' man finner hos den vanligste svaletypen *Hirundo rustica*.

oftest finnes de innlagt med bladgull. Glansen og skyggespillet danner den tredimensjonale virkningen som oppstår i billedmotiv. *Intarsia*⁵² finnes her i fjærdrakten og gir illusjon av bevegelse til fuglene. Denne teknikken ses vanligvis gjengitt i ikoner fra den bysantinske perioden, noe estetikken og motivvalget også gir konnotasjoner til.

I den kristne ikonografien står fugler som svalen og ørnen for kjente symboler⁵³. Ordtaket ”en svale gjør ingen sommer” forekommer beskrevet hos Aristoteles. Det finnes en rekke beskrivelser av at svalen fulgte som et attributt til kjærlighetsgudinnen Afrodite. Den visuelle fremstillingen av fugler, gjøre at vi, om vi legger viljen til kan forestille oss lyden av fuglekvisper⁵⁴, eller andre assosiasjoner som knytter seg til beroligende lyder fra naturen.



Fig 17 *Bambouzina* av Panagiotis Fidakis, partitur visualisert, Megaro Moussikis stasjon



Fig 18 *Untitled no 10* av Agnes Martin, stillhet uttykt med horisontale linjer

Over lydanlegget på metrostasjonen hører vi at det var musikk som ble valgt til tema for utsmykningen av området. Lyden av klassisk musikk siver ut fra høytalerne, riktignok i et passe lavt volum, slik at lydnivå ikke blir påtrengende for de reisende med metroen. Musikk appellerer til menneskets sanseapparat, og kombinasjonen av hørsels- og synsinntrykk gjør virkningen sterkere.

⁵² Håndverksteknikken kommer fra det italienske ordet 'intarsia' og brukes for eksempel om dekor på trearbeid ved restaurering av møbler.

⁵³ I antikken tiller man fuglen et utelukkende positivt betydningsinnhold. Den hadde egenskaper som kraft, fornyelse, kontemplasjon, skarpsynthet, opphøydhed, noe som gjorde den til Jupiters attributt. Ørnene har i kristen tid blitt tilskrevet herskerdyden rettferdighet, men også overmotets synd. Tydeligvis på grunn av at det ser ut som ørnens blikk rettes mot fjerne mål, og vender seg bort fra dagens krav. I kristen ikonografi ble ørnen et velkjent symbol for evangelisten Johannes. Den sto som tegn på den oppstandne Kristus. Biedermann, Hans, *Symbolleksikon*.

⁵⁴ Svalekvitringer kan sammenliknes med barbarenes språk. Barbar var den person som ikke tilhørte det greske eller romerske folk. Barbaren bablet, dvs. en ukjent person som gjør bruk av lydord i kommunikasjonen, og som dermed snakker helt uforståelig.

Om vi holder stø kurs og følger rett frem langs hovedveien kommer Athens store konserthall, Megaro Athens til syne. Jeg anser stoppestedet Megaro Moussikis for å være et viktig referansepunkt i byen. Denne koblingen mellom topografisk sted og metrostasjonen forstår jeg på bakgrunn av at *Megaro Athens* plassering. Til tross for at stoppestedet Megaro ligger i utkanten, så har stedet visuelt sett en sentral plass i vår bevissthet. Megaro Athens er regnet som det største og best egnede lokalet for konsertarrangementer i byen, og stedet tilføres ressurser i form av aktivitet knyttet opp til gjeldende signalbygg. Andre betydningsfulle institusjoner finnes like ved siden av, som for eksempel den amerikanske ambassaden⁵⁵. Det finnes ikke arkeologisk utgravningsmateriale fremstilt i utstillingene på denne stasjonen.

Beskrivelser av tilretteleggelsen for Det Nye Akropolis Museum og presentasjon av fem utvalgte stasjonssteder i sentrum av Athen danner rammen om det første kapittelet. Formålet med denne introduksjonen av Det Nye Akropolis Museum er å få frem at det spiller en vesentlig rolle for utviklingen av nærområdet i bydelen Markyanni. Utstillingene på stasjonsstedene i Athen har referanser til geografiske steder, som synlige landemerker for å ta seg frem i byens sentrum. Men de utstilte gjenstandene i AMs vrimehaller, integrert i metrodesignen virker også som visuelle og audiovisuelle markører for orientering i undergrunnens landskap. I underkapittelet Attiko Metro – en forbindelseslinje fra damptog til undergrunnssystem søkte jeg å skissere opp hovedtrekkene for AMs utforming og utvikling.

Det neste kapittelet omhandler bakgrunnen for AMs utvidelser i 2000. Her redegjør jeg for fremveksten av den moderne greske metropolen Athen, som en forutsetning og opptakt til dannelse av urbane strukturer i den greske hovedstaden. I den sammenheng drøftes sentrale trekk ved de moderne byplanforslagene, nærmere bestemt transformasjoner av de to topografiske lokalitetene for metrostasjonene Akropolis og Syntagma.

⁵⁵ Den amerikanske ambassadebygningen ble tegnet av Walter Gropius & Associates i 1957-58.

2.0 ATHEN - FREMVEKST AV DEN MODERNE GRESKE METROPOLEN

Gata er stedet vi takler kompleksitetene ved de kulturelle forskjellene som er gjort bedragerisk velkjente gjennom dagliglivets repetitive sammentreff. Vi blir i et øyeblikk brakt til å føle vår særegenhet fragmenteres i de flyktige forbindelsene av fellesskap og avhengighet, uttrykt i det øyekast eller den gestus som bygger bro over en kløft, oppløser en grense og igangsetter en dialog.⁵⁶

”I den moderne storbyen i krysningspunktet mellom nytt og gammelt (...) blir metroen ”et emblematiske uttrykk for den nye tids raske omskiftninger”⁵⁷. Byen består av et mangfold av sosiale og kulturelle systemer, som overlapper hverandre med hensyn til både kompleksitet og intensitet. Det fantes markante skiller mellom de ulike planforslagene for Athen, da byen ble erklært som hovedstad i 1833. Bosetningen ved foten av Akropolishøyden vokste betraktelig. Den demografiske sammensetningen i byen gjennomgikk radikale forandringer i årene fremover. På 1800-tallet før Athen ble Hellas’ hovedstad hadde stedet vært en liten provins med ca. 8-10 000 innbyggere⁵⁸. Befolkningstallet økte drastisk og ut fra rent plassmessige grunner meldte behovet for ekspansjon av land seg. Boligmangelen vokste på grunn av økt press på sentrum. Hellas gikk fra å være et bondesamfunn, og som del av industrialiseringen spredte den urbane migrasjonen seg i Attika regionen. Mot siste halvdel av det 19. århundret skjøt den for alvor fart. Hamskiftet⁵⁹ førte til at folk flyttet fra det rurale omlandet inn til byen Athen for å søke jobb og bo. Vi skal se nærmere på denne overgangsperioden, ved å ta et historisk tilbakeblikk til 1830-årene frem mot 1860.

Omorganisering av byen innebar radikale endringer både geografisk og demografisk, men og den visuelle karakteren i Athen ble betraktelig forandret. Det er i løpet av denne perioden på midten av 1800-tallet, at anleggelse av undergrunnsbanen⁶⁰ tar form og utvikles i europeiske storbyer. AM representerer i denne forbindelse intet unntak, alt før det moderne

⁵⁶ Sitatet er hentet fra utstillingsguiden. Det forelå ikke noe katalog til utstillingen, men istedenfor en kommentar av John Bird, (1992), i: Pløger & Aspen (red.), *På sporet av byen, lesninger av senmoderne byliv* 1997, s. 285.

⁵⁷ Cora Sandel, gjengitt av Selboe, Tone, ”Byens bevegelse”, i: *Litterære vaganter. Byens betydning hos seks kvinnelige forfattere*, 2003, s. 98.

⁵⁸ Bjørn Røe (1998), ”A Great Greek Planning Effort in the 1980 – a study of EPA 82-84. Operation Urban Reconstruction in Attiki, Athens Metropolitan Area”.

⁵⁹ Krokann, Inge, *Det store hamskiftet i bondesamfunnet*, 1982.

⁶⁰ Til sammenlikning innførte man i den engelske hovedstaden undergrunnsbanen, ’the tube’ allerede i 1863. London var den første storbyen i Europa hvor metroen ble innført som offentlig transportnettverk. Traséen ble bygd under elven Thames. I følge Bennet en ingeniørkunst av de sjeldne, datidens teknologi tatt i betraktning. I Paris åpnet metroen RATP som nettverk først ved århundredskiftet. Metroutbyggingen kom i forbindelse med Den Store Verdensutstillingen 1900. Bennet, David, *Metro – the story of the underground*, 2004.

OL i 1896 sto den første linjen klar til å tas i bruk. Den la grunnlaget for metrosystemet som siden ble ytterligere utvidet ved overgangen til millennium 2000, før Hellas arrangerte sommer – OL i 2004. Vi ser altså at det satses på metro i forbindelse med OL og at rytmen OL og utbygging av urban infrastruktur gjentar seg gjennom historien⁶¹.

Vi skal følge ekspansjonen av det kollektive transportnettet i Athen, sett i lys av utviklingen i sentrale bydeler. Dette kapitlet ser på de forandringene som fikk størst betydning for metroens traséer langs de utvalgte stoppestedene. Det oppsto spenninger i forholdet mellom det gamle bygningsmiljøet og ekspansjon av nye pressområder. Da den moderne byen begynte å vokse frem i 1830-årene, fantes det flest kjerreveier for mulddyr og eseltråkk. Etter hvert skal vi se at veiene rundt den indre sentrumskjernen ikke var egnet for et moderne samfunn basert på privatbilisme. Gatene var smale og krungete, de fulgte slynger i labyrintmønster.

Allerede her er det viktig å merke at utviklingen av bydelene ved Akropolis og Syntagma får avgjørende betydning for hvordan de reisende tar seg frem i bylandskapet. Derfor skal vi se nærmere på spenningen som oppstår i forholdet mellom det gamle og det nye sentrum av Athen. Målet med kapitlet er å søke etter polariseringer mellom tradisjon og fornyelse nedfelt i de tidlige byplanforslagene, dernest søke om det er mulig å spore påvirkning fra den klassiske arven, med gjenbruk av neoklassisistiske former og elementer i dagens metrodesign. Vi skal følge byen fra starten på vei mot modernisering for å se om vi kan finne ut av hvordan det hele begynte.

2.1 Steder i byen – en topografisk avgrensning

Som nevnt tidligere fremkommer det av kartet at de utvalgte stoppestedene på metroen ligger i en fortettet linje. Den går gjennom byen og følger stort sett parallelt med veiløpene i sentrum. De fem stedene ble valgt ut fra topografisk plassering i byen. Dette var tungtveiende kriterier også for AMs prosjektgruppe i den første fasen ved åpningsutstillingen (2000). Som det fremgår av Nicholas Stampolidis⁶², uttalelse var kvaliteten på funnmateriale fra de arkeologiske utgravningene en medvirkende årsak til utvelgelsen:

⁶¹ Wergeland, Even Smith, *Athen-2004: Olympisk arkitektur som postmoderne visuell kulturindustri*. Masteroppgave, Universitetet i Bergen 2007.

⁶² Nicholas Chr. Stampolidis professor i klassisk arkeologi ved Universitetet, Kreta og direktør ved Museum of Cycladic Art.

Objects in the exhibition were selected on the criteria of their being representative as much of the place of their discovery and their provenance as of their quality, the material of which they are made, and, finally, their date. To avoid giving a misleading impression if the excavation finds to the average visitor, the number of exhibits is directly proportionate to the number of finds consistent with the criteria mention⁶³

Det er to metrostopp som peker seg ut i denne sammenhengen; stasjonsstedene Akropolis og Syntagma. Fordi lokalitetene på mange måter kontrasterer hverandre, er det naturlig å drøfte spesielt disse to topografiske stedene. De representerer henholdsvis den gamle delen av byen og det moderne sentrum. Dessuten synliggjør 1) Akropolis og 2) Syntagma hver for seg forvandlinger som har skjedd, og som fremdeles pågår i Athen. I dette kapittelet befatter vi oss kun med utviklingstrekk som knyttes til de to sentrumsstedene. På grunn av tidsdimensjonen tar jeg som nevnt utgangspunkt i Akropolis og Syntagma, ut fra perspektivet fortid og fremtid. Stedene belyser på hver sin måte byens mangfold.

2.1.1 Konteksten til Det Nye Akropolis Museum

Topografisk ruver Akropolishøyden i landskapet over byen. Forhøyningen var å betrakte som en helligdom hvor det ble bygd templer for byens skytshelgen⁶⁴. Forsvarsverket ble anlagt rundt den gamle bykjernen av bosetninger i bronsealderen. Tomten for Det Nye Akropolis Museum ligger like i nærheten, kun 300 m i luftlinje fra Akropolishøyden. Det brede gateløpet Dionysios Areopagitou går nedenfor forhøyningen. I begge retninger fortsetter Dionysios Areopagitou: i vest mot Herodes Atticus Odeion, mens i sydøstlig retning grenser boulevarden opp til Dionysos-teateret og boligområdet Makryanni.

Selve metrostasjonen Akropolis ligger orientert sydøst for Akropolishøyden, på den røde linjen. Den ene av stasjonsinngangene går fra gaten Makryanni, ved de arkeologiske utgravningene, mens det andre inngangspartiet finnes i gaten Athanassiou Diakou. Metrostasjonen står som en døråpner til Det Nye Akropolis Museum. Fra Akropolis stasjon vil det komme en direkte gangforbindelse for de besøkende til den nye museumsbygningen. Det Nye Akropolis Museum står ikke bare i en tett fysisk relasjon til metroens vrimlehaller, men også visuelt finner vi forbindelser. Stoppestedet Akropolis utgjør et sentralt punkt i banenettet. Det er mulig å se opp på forhøyningen over byen fra stasjonen. Vi skal studere

⁶³ Stampolidis, Nicholas Chr., *Athens: The city beneath the city*, 2000, s. 24.

⁶⁴ Athena står som gudinne og beskytter for byen Athen, derav fikk bystaten trolig sitt navn.

nærmere forholdet mellom Akropolishøyden, stasjonen Akropolis og Det Nye Akropolis Museum.

2.1.2 Konteksten til Syntagmaplassen

Metrostasjonen Syntagma er topografisk plassert som stopp både langs den røde og blå linjens trasé, og stasjonsstedet utgjør et strategisk punkt for stopp i det nyutvidede banenettet. Syntagma viker som et knutepunkt⁶⁵, fordi stasjonen har kryssende forbindelse mellom de to nyeste linjene, nummer 2 og 3 i transportnettverket. Sentrumsnoden Syntagma spiller en sentral rolle som transittstasjon, også med overgang til den eldste linjen, nummer 1.

Direkte oversatt fra nygresk betyr *syntagma*⁶⁶ ”konstitusjon”. I avhandlingen vil ordet henspille på sin doble mening: 1) Syntagma, som navn betegner geografisk sted i byen. Området Syntagma⁶⁷ refererer til navnet på den åpne plassen foran kongens palass (Parlamentet) og Nasjonalparken, der det ble anlagt rutenettstruktur. 2) Syntagma som betegnelse på grunnloven, den konstituerer (oppstiller/vedtar) lover i overensstemmelse med gjeldende statsforfatning. Alternativt betegner syntagma Hellas’ frigjøringsprosess, som fant sted i 1821-33 med innføring av monarkiet, og fastsettelse av en ny gresk forfatning. Konstitusjonen inngår i en tradisjon med dannelsen av egen grunnlov, og virkningen av dens symbolske innhold.



Fig 19 Syntagmaplassen sett fra parlamentet



Fig 20 Monumentet av den ukjente soldat av Emmanuel Lazaridis og evzoni

Syntagma gir oss assosiasjoner til stedfestelsen av en slik demokratisk utvikling, noe som bringer oss over til neste avsnitt. Det omhandler betydningen av de forandringer som fant

⁶⁵ Helle, Knut, *Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*, 2006, s.32.

⁶⁶ Stavropoulos, D.N., *Oxford Greek-English Learner's Dictionary*, 1998.

⁶⁷ Navnet på metrostasjonen har samme opphav som plassrommet. Det kommer fra et slag som fant sted den 3.sept. 1843, da en gruppe opprørere ledet av General Ioannis Makriyanni stilte krav om at kong Otto I skulle uttegne grunnloven for Hellas. Rupp, David, *Peripatoi – Athenian walks*, 2002.

sted (1843) i området ved Syntagma. På nedsiden av avenyen Vassislis Amalias hvor *den ukjente soldat* hviler ved gravmonumentet⁶⁸ med det samme navnet, finnes det direkte atkomst til stasjonen. Alternativ tilgang til undergrunnsstasjonen Syntagma finnes fra glassheisen på den østlige siden av Syntagmaplassen, ved hovedgaten nær den store Nasjonalparken⁶⁹. Elven Illisos er i dag lagt i rør, men dens løp renner under plassen, omtrent foran monumentet av den ukjente soldats grav. Vakter fra presidentens garde, de såkalte *evzoni*, kledd i *foustanella*⁷⁰, den tradisjonelle greske folkedrakten patruljerer rundt parlamentet. Soldatene marsjerer soldatene på vakt 24 timer i døgnet.

2.2 Athen 1830-60 – kulturminner og visuelle erindringssteder

Det første stridsspørsmålet sto om utbygging av nye landområder i byen, for det andre ble man ikke enige om forholdet til bevaring av gamlebyen med kulturhistoriske monumenter. Tredje momentet i diskusjonen, som det ennå ikke fantes konsensus om, var tomtevalget for kongelig residens. I dette kapitlet presenteres den første moderne byplanen, lansert av de to tyske arkitektspirene, Stamátis Kleánthes (1801-1862) og Eduard Schaubert (1804-1860). Som vi kan se fra introduksjonen av de tidligste forslagene, var den første planen fra Kleánthes – Schaubert (1832/33) i stor grad orientert mot *romantisk nyklassisisme*⁷¹. Byplanen fra 1832/33 ble sterkt påvirket fra læremesteren K. F. Schinkel (1781-1841). I likhet med Schinkel ønsket de to studentene hans å ivareta de arkeologiske lokalitetene rundt Akropolis, som et område fritt for utgravninger.

Generalbyggmester Karl Friedrich Schinkel kom fra Berlin, men hans virke var i hovedsak knyttet til Preussens storhetstid. I likhet med Schinkel besøkte Ferdinand von Quast⁷² selv aldri Athen, likevel gjorde både Quast og Schinkel seg til talsmenn, og kom med klart formulerte ideer for hvordan den greske hovedstaden skulle utvikles. Quast forlot modellen med hagebyen i sitt planutkast. Han ville heller utvide sentrum fra Akropolis mot

⁶⁸ Monumentet over den ukjente soldat, "Mnimeio tou Agnostou Stratiotou" ble designet av Emmanuel Lazaridis i 1929/30, Rupp, 2002, s. 23.

⁶⁹ Nasjonalparken ble etablert av dronning Amalias, derav navnet Amaliasparken.

⁷⁰ *Foustanella*, gresk folkedrakt fra sør med hvite tettsittende ullbukser, kilt med 400 folder, som symboliserer de fire hundre årene under ottomansk okkupasjon. Den karakteristisk røde 'pille – eske' luen, felthatten (phesi) viser alt blod utgytt i revolusjon; kampene og slitet for frihet. Skoene (tsaroukhia) med dusker er laget av griseskinn, Rupp, 2002.

⁷¹ Romantisk klassisisme hadde sine røtter planet i den lokale byggeskikken, og ofte fikk den preg av nasjonale overtoner. Som retning støttet den seg mye på innholdet i det nasjonalromantiske program, hvor den hentet sitt ideologiske fundament. Den romantiske klassisismen fikk noe ulikt stilpreg med hensyn til utformingen, som kunne variere ut fra de stedene hvor den fikk utbredelse. Gunnarsjaa, Arne, *Arkitektur Leksikon*, 1999.

⁷² Ferdinand von Quast (1807-1891) virket som statskonservator i Preussen.

sydvestlig retning, på tomten hvor den gamle kirken Hagios Dimitrios Loumbardiars⁷³ ligger plassert. Istedenfor skulle storbyen ekspandere nordover med en crescent, i en halvsirkel eller måneformet plass, lagt rundt den gamle bykjernen, strukket mot dagens Omonia. I følge hans visjoner ble byen avgrenset i øst mot gamleveien til Mesogeia og vest av elveområdet Ilissos. Den sistnevnte øst - vest retningen skulle fungere som hovedåre, allerede her kan vi ane konturene av et fremtidig gjennomgangstema. Veien i dette kontroversielle området reiser et kjernesporsmål med hensyn til byutvikling i Athen, for andre betydningsfulle forslag til endringer blir lagt til akkurat i denne sonen mellom de to trafikkårene. I dag leder denne akse trafikken ut av byens sentrum, langs avenyen som fører mot omlandet.

I Quasts forslag pekte aksene i retningen nord - syd fra gamlebyen Akropolis til Piraeus. Markering av Panathenafeiringen⁷⁴ med *Den panathenske prosesjon*⁷⁵ førte i samme retning til havnen. Prosesjonen fulgte "den hellige veien" gjennom Dipylon, den hellige porten i Themistokles muren. "Den hellige veien" gikk på tvers over plassen og krysset den gamle agoraen. Diagonalen ledet videre langs vestbanken av elven Eridanos, forbi Eleusis til Akropolis og fortsatte sydover mot sjøfronten. Det bringer oss over til et aspekt ved metrotraséen. På den samme strekningen fra sentrum og sydover til Piraeus gikk det første dampdrevne toget. Sporet åpnet i 1896 og tilhører det som i dag er den eldste linjen, nummer 1 på AM.

Før vi fortsetter med presentasjon av den første byplanen for Athen, vender vi tilbake til utgangspunktet for avhandlingen om metroens utvidelser av fem sentrumsstasjoner i nyere tid. I begynnelsen ved graving for undergrunnslinjenettet (1992-97) hersket det usikkerhet om det var mulig å forene utvidelsene av metronettet med det gamle jernbanespor. En forutsetning var at metroens tunneler og sjakter skulle gå under de kulturhistoriske lagene⁷⁶. Undergrunnens spor skulle altså gå med en dybde på minimum fra ca. 20-40 meter under bakken. Dette ble begrunnet ut fra hensynet til kulturlandskapet, og delvis på grunn gravminnene som fantes i området.

I dag er det nærmeste metrostoppet i området lagt til den gamle traséen, hvor linje 1 stopper ved nabostasjonen Thession, men i planene for de fremtidige utvidelsene av AM frem

⁷³ Stedet ligger mellom Filopappous- og Musenes høyde, et nærområde som siden ble gjenstand for fornyet interesse. Senere i 1950-årene ble det samme stedet utformet av D. Pikionis.

⁷⁴ Hvert fjerde år ble markert, den ble holdt til ære for byens skytsgudinne Athena. Festivitaten virket som en rituell renselsesprosess, kultstatuen *Xoanon* ble vasket av to jomfruer, og Athena fikk overrakt en ny drakt, *peplos*. Kiilrich, Bente, *Græske skulptur, fra dædalisk til hellenistisk*, 2003.

⁷⁵ Wycherly, R. E., *The Stones of Athens*, 1978, ss. 17, 73, 256, 259.

⁷⁶ Mesteparten av undergrunnens linjenett går *under* de arkeologiske utgravningene, men på noen av stedene var man nødt til å bryte gjennom de kulturhistoriske lagene. Det bød på store problemer. Røe, 2005, s. 50.

mot 2012 er Kerameikos⁷⁷ prosjektert med egen metrostasjon. Den vil komme i forlengelsen av stasjonen Monastiraki⁷⁸. Linje 2 vil få overgangsordninger til andre kollektive transportmidler, som det statlige jernbaneselskap OSE for langdistansetransport og fortsette med videre forbindelse til forstadstrikken mot kysten i syd. Dette reisealternativet kompensere for de delene av byen, hvor AMs nettverket ikke er helt ferdig utbygd, ennå.

2.2.1 Kleanthes – Schauberts byplan (1832/33)

Den første byplanen for Athen blir presentert i dette kapittelet, fordi forslaget fra de to samarbeidspartnerne Kleanthes og Schaubert, fikk stor betydning for Athens urbane utforming. Kleanthes og Schaubert var for en 'garden city'⁷⁹-preget tradisjon med forankring i hagebymodellen fra den britiske Arts & Crafts-bevegelsen. Små private familier eide egne hus, omgitt av grønne flekker og indre gårdsrom. De lå fritt spedt, men var organisert rundt et offentlig torg. I første forslaget til byplan ble bygningsmessige trekk fra lokale bosetningsformer understreket. Selv om byplanen sto helt i tråd med syd-europeiske byggeskikker og innslag av klimatilpasning til Middelhavets tradisjoner var tatt med, så var det de nyklassisistiske strømningene i tiden som rådde grunnen innen byarkitekturen⁸⁰.

Nyklassisisme viste seg å være tidstypisk både for byplankonsept og de nybygg som ble oppført i det 19. århundret. Tidligere hadde Schinkel prosjektert planer for et kongelig palass på Akropolishøyden, mens hans to studenter i prinsippet var motstandere av dette. Kleanthes og Schubert ville med sitt forslag la de antikke monumentene fra klassisk tid få stå uberørt. De to unge lærlingene hadde riktignok på forhånd utarbeidet en grundig topografisk kartlegging av den gamle delen av byen rundt Akropolis. Som de vesentligste komponentene førte 1833-forslaget videre en *konsentrisk* byplan hvor arkitektonisk rigid symmetri og siktlinjer var de viktigste komponentene. I følge Kleanthes-Schauberts forslag sto gamle og nye elementer likestilt. Dette betyr at de historiske stedene skulle eksistere side om side med utbygging av det moderne Athen.

⁷⁷ Stedet Kerameikos virket i antikken som en sentral gravplass og i første omgang ble det derfor ikke åpnet metrostasjon her.

⁷⁸ Stasjonen Monastiraki tilhører den nyåpnede delen av linjenettet, blå linje 3.

⁷⁹ Sir Raymond Unwin med verket *Nothing Gained by Overcrowding* var å regne for en pioner for 'Beautiful City Movement' i Amerika, som ble en forløper til hagebybevegelsen. I England tok Ebenezer Howard opp mye av det samme tankegrunnlaget i *Garden Cities of Tomorrow* (1902). Hagebyens ideal hviler på Howards konsept om en 'antiurban' byplan. Den ideelle størrelsen på Howards hageby ble prosjektert for 30 000 innbyggere, i: Broadbent, Geoffrey, *Emerging concepts in urban space design*, 1990, s. 124.

⁸⁰ Byplanskjema fra Sentral – Europa basert på geometrisk mønster med rette gateløp og aksiale siktlinjer. Venetas - Papageorgiou, Alexander, *Athens – then ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, 1994, s. 6.

Det hersket uenighet om i hvilken retning byen skulle vokse. På den ene siden var tvilen størst om hvorvidt de moderne delene skulle vokse i forlengelsen av det historiske landskapet rundt Akropolis og den gamle bydelen Plaka, eller om man skulle velge å satse på helt nye utviklingsområder. Landskapet rundt ruinene av den historiske byen avgrenset ved Haseki - bymuren⁸¹ var det som viste seg å være naturlig utgangspunkt for ekspansjon. Dersom man gikk inn for at de arkeologiske områdene skulle konserveres, så ville det lett oppstå interessekonflikt med de nye utvidelsesplanene og om fremtidige utgravninger.

Arvet monarki ble innført i 1834 og kong Otto I⁸² og dronning Amalia fra Oldenburg⁸³ kom på tronen som statsoverhoder i Hellas. Det resulterte i at bestemmelsen om hvor kongeboligen skulle plasseres fulgte. Den tyske arkitekten Frederik von Gaertner⁸⁴ (1792-1847) førte opp palasset for kong Otto & Amalia. Dermed hadde man tatt stilling til sted for utbygging, kongens residens ble påbegynt så tidlig som i 1836. Den ble oppført ved Syntagma. Byggeperioden varte frem til 1843, senere ble palasset omgjort for å kunne tjene som parlamentsbygning. Hageanlegget rundt kongeboligen, Royal Garden fikk først navnet Amaliasparken⁸⁵. I dag heter den samme hagen National Garden eller Nasjonalparken.

I forlengelsen av Nasjonalparken ligger Hotell Grande Bretagne⁸⁶, oppført i 1842/43. Stilmessig skal vi i første omgang merke oss at det kjente hotellet hentet impulser fra andre kontinenter. Det var ikke bare i England og Frankrike at monumental representasjon med neoklassisistisk fasadearkitektur kom til å dominere, også i Hellas gjorde denne tendensen seg gjeldene. Grande Bretagne sto som selve ikonet for metropolen. Det er verdt å legge seg på minne at oppbyggingen av det moderne Athen fikk preg av en orientering mot nyklassisisme, den dominerende stileretningen i perioden. Hotellet ble brukt for å innkvartere delegatene fra CIAM⁸⁷ i 1933. Le Corbusier (1887-1965)⁸⁸, den ledende sveitisk- franske arkitekten og skribenten hadde studert tempelarkitekturen på Akropolis, og etter hvert transkriberte han de

⁸¹ I 1775-95 bygde tyrkerne den siste bymuren rundt Athen, oppkalt etter Ali Haseki fikk fortifikasjonen navnet Haseki-muren, Rupp, David, 2002 s. 16.

⁸² Kong Freidrich Otto von Wittelbach var bayersk prins, som han tok navnet Otto I. I 1834 ble han proklamert til den første greske konge.

⁸³ Clogg, Richard, *A Concise History of Greece*, 2002, s. 50.

⁸⁴ I 1835 forandret Frederik von Gaertner det sirkulære grunnplanet for slottet til å bli rektangulært. Han utførte også andre prestisjetunge oppdrag, som da han designet palass for kongen i München, og han skapte Ermitagen i Vinterpalasset, St. Petersburg, i: Rupp, 2002, s. 25.

⁸⁵ Amaliasparken fikk navnet etter dronning Amalia som beplantet det landlige området på østsiden av slottet med busker, trær og andre ville vekster.

⁸⁶ Hotell 'Megali Vretannia' ble benyttet som militært hovedkvarter under den 2. verdenskrig for greske, tyske og britiske styrker. I 1958 ble hotellet ytterligere modernisert, totalrenovert og bygd ut.

⁸⁷ CIAM, *Congrès Internationaux d' Architecture Moderne* i 1933. "Athencharteret" ble publisert i 1943.

"1. synspunktet på a) eksisterende byer, b) nye bosetninger; 2. historiske bygningers rolle og soner, bydeler i den moderne byen; 3. prinsipper for orientering mot solen; 4. størelse og situasjon for plasser for utdanning og rekreasjon; og 5. Moderne gater og deres forhold til bebyggelse". Broadbent, 1990.

⁸⁸ Charles-Edouard Jennaret-Gris (1887-1965) bedre kjent under navnet Le Corbusier.

klassiske lovene til sitt eget modernistiske formspråk. "The Greek revival style"⁸⁹, eller nyklassisismen hadde vakt fornyet interesse i Europa, og den vant økt tilslutning gjennom 1800 tallet. Symmetri er et generelt trekk i klassisismen⁹⁰, noe vi skal se at nyklassisistene tar opp og viderefører.

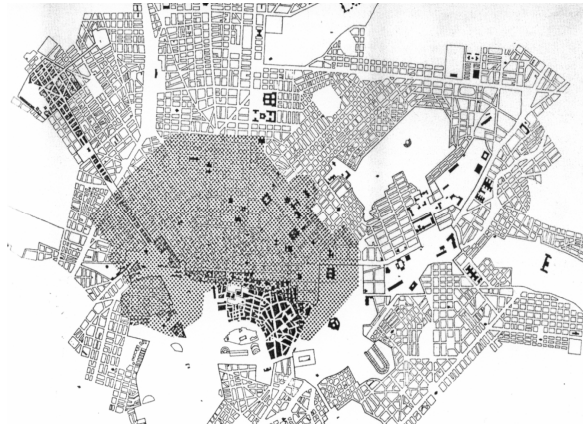
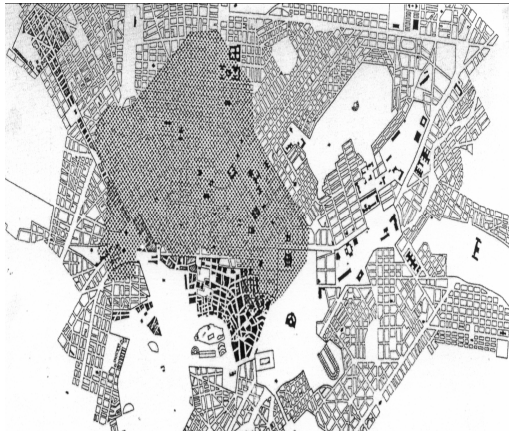


Fig 21 Kleanthes-Schauberts byplan (1833)

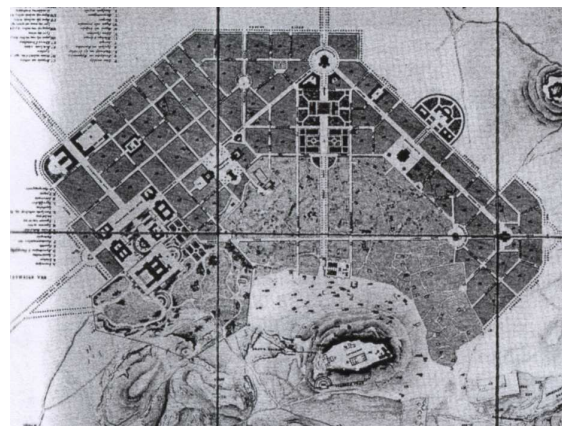


Fig 22 Leo von Klenzes byregulering (1834)

2.2.2 Leo von Klenzes byregulering (1834 og 1835/36)

Leo von Klenze (1784-1864)⁹¹ ble hyret inn som hoffarkitekt av kong Ludwig I fra Bayern. Ludwig I var far til kong Otto – den nye kongen av Hellas. Klenze sto med sitt 1834-forslag, ansvarlig for en revisjon av den første foreslåtte Kleanthes- Schaubert byplanen. Arkitekten

⁸⁹ The Greek revival – style videreført som Beaux Artes skolen, det franske akademiet med ideal fra renessansen om storslagne hager, skjønn natur for hvile og rekreasjon.

⁹⁰ Klassisismens byggeverk kan oppsummeres med arkitektur kjennetegnet av søyleorden og proporsjoner i samsvar med de klassiske lovene: Forenklete, glatte overflater med symmetriske vindusåpninger og gesims, vanligvis skrelt for dekor. Fargevalg kunne ses som imitasjon med nyanser fra sandsteinsort i hvit, beige, grått, lyseblått, mintgrønt, pastellrosa eller andre lyse farger ble foretrukket. Den stramme nyklassisismen hadde lite rom for ornamentikk. I byggets vegger fantes jevne pussede murflater, fasaden hadde uavbrutte intervaller som var det mest vanlige. Drange, Tore, *Gamle trehus, historikk, reparasjon og vedlikehold*, 1994.

⁹¹ Mellom 1840-49 designet Leo von Klenze "Den nye Ermitagen" for Tsar Nicolai I, St. Petersburg, Bazin, Germain, *The Museum Age*, 1967, s. 126.

Klenze hadde andre visjoner for lokalmiljøet om en forenklet utforming av det kuperte bylandskap. Den første planen viste seg å følge en *for* skjematisk oppstilling, mente Klenze. I hovedtrekk lanserte planen, vedtatt i byregulering i 1835/36⁹² utvidelser av gatenettet for de indre delene av sentrum.

Til forskjell fra den forrige hagebyplanen til Kleantes-Schaubert hadde Klenzes plan en langt mer fortettet bygningsmasse. Dessuten viste den nye 1834 planen en betydelig reduksjon av areal disponert for offentlig rom. Men den vedtatte planen gjennomgikk flere forandringer både i forhold til at innbyggertallet i Athen økte, og ble av pragmatiske hensyn tilpasset landets økonomi. *Stavridis-komiteen*⁹³ foretok justeringer av forslaget og utarbeidet endringer for bystrukturens orientering, mot en moderne by med kontinuerlige rette linjer. Klenze var også en eksponent for romantisk klassisisme, som fikk fotfeste i Europa på 1800-tallet. Dette synet delte han med Schinkel, hvis syn på arkitektur ble utviklet under påvirkning fra to sterke nasjoner i Europa: Frankrike⁹⁴ og England. Fransk neoklassisisme fikk en dreining mot *empire*⁹⁵, keiserlig retning, en videreføring av klassisismen, men med tyngre vektlegging på ornamenter og mer pompøs utforming, mens engelsk empire videre- førte en mer pittoresk tradisjon, gjerne betegnet som *regency style*. ”*This attitude in favor of an open and direct confrontation between ancient ruins and historical sites*”⁹⁶.

Utsagnet kom ikke overraskende fra Klenze i diskusjon om verneverdier av Akropolis. Fordi arkitekten med denne holdningen gir oss en indikasjon på en modernistisk orientering, er hans betraktninger interessante. Klenzes tanker kan igjen peke fremover mot arkitekten Bernhard Tschumis refleksjoner. Dette skal vi komme tilbake til senere i konseptet for ny - oppførelsen av Akropolismuseum.

Det fremkommer av de to planforslagene, at den arkitektoniske løsningen for Athen ble artikulert gjennom at den gamle og den nye delen av byen skulle sammenstilles. I korte trekk gikk Klenzes plan om nybygg i de historiske omgivelsene ut på at Akropolis skulle kontrastere samtidens forestillinger om konservering. Slik skulle historien føres et skritt videre, og stå i motsetning til den tidligere foreslåtte byplanen. Klenze ville plassere kongens residens i nærheten Kerameikos. Planen foreslo en løsning hvor tomten ble lagt nordvest for Pnyxhøyden. Hagen strakk seg mot Thession ved gradvis å trappes nedover på ulike plataer,

⁹² Venetas - Papageorgiou, 1994.

⁹³ Lovregulert maksimal tillatt høyde for bygninger i sentrum av Athen. Røe, 2007, upublisert.

⁹⁴ Metropolen Paris med inngangsportaler i irret jern og glass står som selve ikonet for og betoner nedgangen til metrostasjonene. Designet av den franske arkitekten Hector Guimard (1867-1942) på begynnelsen av 1900-tallet i Art Nouveau tradisjon.

⁹⁵ Empirestil som betegnelse er hentet fra Napoleons keiserdømme. Drange, 1994.

⁹⁶ Venetas - Papageorgiou, 1994, s. 10.

på den måten bredte anlegget seg utover et ganske stort område. Forslaget fikk blandet mottakelse, for valget av tomteplassing vakte kontrovers. Dette viser at Klenze ikke bare brøt med den opprinnelige planen, men han gikk helt på tvers av intensjonene til Schinkels to studenter.

Klenzeplanen fikk konsekvenser for dagens moderne sentrum. Det ble innført lange, sammenhengende kvartaler med boligfunksjon i byen. De fleste 1-2 etasjers leiegårdene ble erstattet av fortettet boligmasser med høyere bebyggelse med 7 *plot ratio*⁹⁷. En tendens var at det foregikk omlegging fra de luftige to etasjers neoklassisistiske boligene til en ekstrem fortetning i boligmassen. Dette kom særlig til syne i de urbane strukturer hvor maksimal bygningshøyde økte, først fra en til to etasjer, deretter til seks - etasjes bygg. Istedenfor de små grønne hageflekkene og parsellene mellom privathusene, tok bygningsmassen nå form av kontinuitet med rette linjer og klar sikt. På grunn av utvidelser ble det rustikke miljøet, som før tilhørte landlege områder utenfor byen, nå innlemmet i sentrum.

Ut fra byplanen fester vi oss ved at samlet sett resulterte de ulike forslagene i en reduksjon av areal disponert til offentlige formål. Det gjaldt krymping av areal benyttet til oppholdssteder og skjermende parker for allmenn rekreasjon. Plassrommet Syntagma, nær opp mot Nasjonalparken, er et sted for pulserende liv. Syntagma fikk rutenett med formmønster etter renessansebyer⁹⁸ i Nord Italia. Pardegaten Ermou⁹⁹ viste en bred aveny flankert av moteforretninger. Ermou hørte til en av de første hovedgatene tegnet inn på byplanen signert av Kleanthes og Schaubert. Langs avenyen Ermou ble det anlagt butikker på begge sider, med store utstillingsvinduer vendt ut mot byens travleste handlestrøk. Forretninger har i dag tatt over markedsfunksjonen¹⁰⁰ med kjøp og salg av varer og tjenester. Tidligere sto de gamle verkstedene og basarene i byen for slik bytte- og handelsvirksomhet. I stor grad er de tradisjonelle brune kafeene og kneipene, de såkalte ”mannfolkbarene¹⁰¹” i dag byttet ut med kontinentale fortauskafeer og restauranter. Servicenæringene ligger plassert tett i tett i området rundt Syntagmaplassen. Dessuten huser mange av lokalene i strøket viktige arbeidsplasser, instanser med kontorer for Utenriksministeriet, Kulturdepartementet,

⁹⁷ Plot ratio uttrykk for maksimal lovlig fortetning mht utbygging, med hjemmel i regelverk. Røe, Bjørn, 1998.

⁹⁸ Italienske byer fra renessansen hentet opprinnelig sin rutenettsplan fra romerske overleveringer.

⁹⁹ Hermes, gud for kjøpmennene og sjøfarerne i gresk mytologi. Gudenes sendebud for å kommunisere med menneskeheten, tilsvarer romernes handelsgud Mercurius.

¹⁰⁰ En sentral aktør er det lokale, ukentlige folkemarkedet, laiki hvor det selges friske vekster, blomster, urter, frukt og grønnsaker, pluss en del bruktvare. Det finnes også markedshaller som omsetter ferskvarer som fisk og kjøtt.

¹⁰¹ Clogg, Richard, *A Concise History of Greece*, 2006, s. 52.

Utdanningsdepartementet og andre samfunnssektorer som tar hånd om offentlige administrasjon¹⁰².

Aktiviteten fra de mange, sentrale institusjonene er karakteristisk for plassrommet. Kvartalet rundt Syntagmaplassen manifesterer seg per i dag som sentrum for kommersielle interesser innen nasjonal administrasjon. Som vi har sett bidrar aktiviteten¹⁰³ rundt den åpne plassen, konstitusjonsplassen til byens vekst og verdiskapning. Gridstrukturen som ble lagt over den indre delen av byen var en virkning av Klenze-planen. I første rekke førte den til fortetning i bykjernen, for tette husrekker erstattet de tidligere frittliggende eneboligene, først anlagt etter hagebymodellen. Et vesentlig trekk ved byreguleringen er den strategiske rollen Syntagma har med sin beliggenhet som stasjonssted. Planen fikk direkte følger for plasseringen av stasjonen i metronettverket.

2.3 Athen i mellomkrigstiden – metroen som sosialt byrom

Lille Asia-katastrofen¹⁰⁴ refererer til fordrivelsen av den tyrkisk-talende greske befolkningen bosatt på halvøyen Anatolia. Perioden etter katastrofen i 1922-23 representerte et vendepunkt for Athens byhistorie. Landområdet Smyrna hvor det også var bosatt mange grekere, ble satt i brann i 1922. Det fikk enorm innvirkning på migrasjon, og folketallet i Athen økte med hele 350 000 innbyggere. Arkitekturprofessoren i byplanlegging ved NTNU, Bjørn Røe legger frem tall for den tragiske hendelsen, og presenterer at den greske hovedstaden i perioden 1920-1928 opplevde en befolkningsvekst tilsvarende 76%¹⁰⁵.

Det sier seg selv at den største utfordringen Athen sto overfor i mellomkrigstiden var boligproblemet. Presset på byen var stort og resulterte blant annet i sosial nød. *Satelittbyen*¹⁰⁶ med funksjonsdeling av byen ble innført, som et svar på tidens utfordringer. Den kom dels i kjølvannet av industrireising og urbanisering. I trangt bebodde områder skapte fortetningen til forslumming av bymiljøet med mangel på livskvaliteter som frisk luft, lys og grønne områder for alle.

¹⁰² Historikeren Knut Helle lager en grafisk modell for teoretisk anvendelse av begrepet urbanisme. Der viser han at kombinasjonen av funksjonelle og strukturelle enheter kjennetegner bydannelse. Helle, 2006, s.18.

¹⁰³ Sosiologen Dag Østerberg definerer handlinger som foregår i byens sentrum som 'produksjon', denne type aktivitet tilfører nærmiljøet, lokalsamfunnet kunnskap og verdier. Østerberg, Dag, *Sosiologi og arkitektur*, 1998.

¹⁰⁴ Anatolia ligger plassert mellom Middelhavet og Svarthavet, hvor de greske arméer ble drevet bort (1922), da den blodige massakrén i Lille Asia fant sted. Clogg, Richard, 2002, s. 48.

¹⁰⁵ Røe (2000), "The Good, the Bad, and the Evil Athens. Search for Qualitative Elements in a European Metropolis at the Turn of the Millennium".

¹⁰⁶ Lexau, Siri, *Norsk Arkitekturhistorie. Frå steinalder og bronsealder til det 21. hundreår*, 2003, s. 283.

De presserende forholdene førte til at det ble reist krav om forbedringer, blant annet gjennom sosiale reformer ble byen gradvis åpnet opp. Innførsel av lamell-bebyggelse med nord-syd-orientering av bygningens langside ga maksimal utnyttelsesgrad av lystilførsel¹⁰⁷ og flatemål. Målet var at samfunnsformingen skulle fremme bedre hygiene, helseforhold, pluss andre kvalitative forbedringer ved den urbane levemåten. I stedet for de fortettede kvartalstrukturene kom innførsel av avenyen og boulevarden, som skaffet gjennomstrømming av lys og luft. Det ga også en mer demokratisk fordeling av grønt-areal. Utenfor byens sentrum i forstedene var det rikelig med landområder og tomteprisene var billige, mange av immigrantene bosatte seg i randsonene.

Moderne planlegging med hovedakser var viktig for å regulere transportnett og vanntilførsel i byen. Vannforsyning var da som nå en forutsetning for bosetninger. Rent vann var en nødvendighet for å få bukt med smittesykdommer og fremme av bedret hygiene blant folk flest (det motvirket spredning av tyforid-og dysenterismitte). Kolera herjet landet som en farsott, og infiserte drikkevann var et av hovedproblemene for bekjempelse av smitte i storbyene.

Boulevardssystemet i Hellas som i resten av Europa fant sin inspirasjonskilde fra G.E. Haussmanns gjenoppbygging av Paris i 1860-årene¹⁰⁸. I likhet med boulevarden fikk *avenyen*¹⁰⁹ sin organisering rundt åpne plasser, hvor siktlinjer strålte utover fra et sentralpunkt. *Boulevardens* vide løp sørget for å åpne opp generalplanen. Aksene som hadde to etasjers konsentrert bebyggelse på begge sider kalles boulevarder, mens avenyen ble identifisert med *alléen*, beplantet av trær og busker. Som oftest lå den plassert mot mer landlige omgivelser, i forlengelsen av grøntområde eller parkanlegg.

2.3.1 Funksjonell sonering av byen - metrotransport

I den neste delen skal vi rette blikket mot inndeling av sentrum i soner. Byutvikling knyttes tett til muligheter for transport og forsyning av varer, tjenester og mennesker, både innad i bykjernen men og i samhandel med de omkringliggende randsonene. Det finnes ikke bare ett sentrum i Athen, men flere små samvirkende sentra innad i byen. Syntagma lå tidligere

¹⁰⁷ Gunnarsjaa, Arne, *Arkitektur Leksikon*, 1999.

¹⁰⁸ Paris ble regulert av Baron Haussmann (1809-1891) under Napoleon III i perioden mellom 1853-1870, boulevardssystemet skar gjennom byen og ble det organiserende prinsippet for gassbelysning, rør vann- og kloakkløp, som del av et 'pustende' sirkuleringsystem med grønne lunger. Graham, Stephen & Marvin, Simon, *Splintering Urbanism*, 2002, s.53-55.

¹⁰⁹ I avhandlingen vil jeg bruke betegnelsen aveny og boulevard synonymt i omtalen av oppbyggingen av det nye Athens sentrum.

utenfor den gamle bymurens grenser. Ekspansjonen av sentrum gjorde at området som før hadde tilhørt ytterkantene, nå med ett ble innlemmet i de indre delene av byen. Siden metrotraséen kom til å følge annen infrastruktur som veisystem rundt plassrommet, ble det hensiktsmessig for AM med utvidelser av banenettet i denne sonen.

Syntagma stasjon gjør at området rundt Syntagmaplassen i dag merker ringvirkningene av de mange arbeidsreisende¹¹⁰. Disse passasjerene bruker metroen til daglig for pendling. De arbeidsreisende¹¹¹ på vei frem og tilbake mellom hjem og jobb, kan være den gjennomsnittlige athener, eller folk som lever i byen. Men det kan og være de midlertidig besøkende, andre tilreisende som turister. De metrorreisende stopper gjerne opp på gjennomreise, for så å forflytte seg videre mot de mange serviceinstitusjonene i nærområdet. Denne samme besøksgruppen utgjør også publikummet på stasjonsutstillingene, de velger metroen som transportmiddel til og fra det daglige reisemålet.

Den skotske antropologen Victor Turner betegner omvandling av bestemte lokaliteter i byen som postmoderne *liminale*, dvs. ”rom som dels faller imellom, dels medierer mellom størrelser som natur og kultur, offentlig bruk og privat verdi, verdensmarkedet og det lokale¹¹²”. Liminalitet innebærer rom i forandring med blanding av funksjoner og historie, sagt med andre ord er det *ikke* en rigid sonedeling av byen. Det vil si at brukeren beveger seg *imellom* byens institusjoner. For eksempel krysser de ulike sfærer; hjemmet med arbeidsplassen og nabolaget med kjøpesentret. Syntagmaplassen illustrerer godt vekselvirkningen som finnes mellom visualisering av ulike soner, de topografiske lokalitetene i byen og fremvisning av stedsegne utstillingsmaterialer på metrostasjonene.

Hovedsakelig trekker kundegrupper inn mot sentrum på grunn av handel og konsum. En hel del mennesker i det samme området søker primært til byens fasjonable hovedgate Ermou på grunn av kommersielle interesser. Etablering av sentrale institusjoner virker som en magnet for tiltrekning av folkemasser. De mange aktivitetene på stedet fører til en enda sterkere grad av fortetning. Det gir ringvirkninger i form av øktende grad av sirkulering, for mange har sine jobber i den indre delen av sentrum. Ministeriene og ambassadebygningene sysselsetter folk i både offentlig og privat sektor.

¹¹⁰ Fritt etter Hjorthol, 1999, s. 1. I følge nasjonale undersøkelser foretatt i tidsrommet 1985-2001 om reisevaner defineres en reise ut fra sitt formål. Når man har kommet frem til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. En hovedreise er en reise som både starter og ender i basissteder som eget hjem, egen skole eller arbeidsplass. En hovedreise kan inneholde flere reisemål og dermed enkeltreiser.

¹¹¹Torkel Bjørnskau & Randi Hjorthol, ”Byutvikling og arbeidsreiser-gentrifisering som miljøfaktor”, i: Transportøkonomisk institutt - TØI, 2003, s.

¹¹² Sharon Zukin, i: Pløger & Aspen, 1997, s. 160.

Allerede i de tidlige byplanforslagene kunne man skimte konturene av ideen om funksjonell sonering av byen. I 1933 på CIAM¹¹³s samling i Athen sto levekårene i byen på dagsorden og modellen om hagebyen ble lansert. Diskusjon rundt bruk og nyttegrad av landareal i og rundt byen sto på agendaen for møtet. Le Corbusier var forfatter av teksten, samlet under tittelen *The city of Tomorrow and its Planning*. Verket hvilte på organisasjonsprinsippet om inndeling av byen i fire moderne funksjoner: *Bolig, rekreasjon, arbeid og transport*.

Fra Athens charteret kom det rigide prinsippet om funksjonalistisk¹¹⁴ soneinndeling av byen frem. I forelesning over temaer som "Luft-Lyd-Lys" redegjorde Le Corbusiers for tankene bak konseptet om "glass-wall-collective housing blocks"¹¹⁵. Bekjempelse av fattigdom, slum og bolignød kom til å stå som viktige sosiale kampsaker i mellomkrigstidens gjenoppbyggingsperiode. Tankegods fra CIAM-samlingen ble siden brakt videre, allerede på møtet i Paris 1937 ble de regionalistiske trekk gjennomgående tema. Her ble kritisk regionalisme som omhandler lokal topografi og byens historiske strukturer diskutert.

Professor i arkitektur ved Lunds Tekniske Høyskole Finn Werne peker på gjeldene tendens ved boligbygging på 1970-tallet: (...) "att människors karaktär och vandel skulle kunna förbättras med hjälp av artefakternas, arkitekturens och stadsbebyggelsens utformning blev en allmänt vedertagen sanning"¹¹⁶. Videre argumenterer Werne med at byforming ideologisk sett kan kobles direkte til kriminalitet, rusavhengighet og andre sosiale problemer, noe planmyndighetene ønsket å styre unna i postmoderne tid. "Pene steder skaper snille mennesker"¹¹⁷ uttalte den norske politikeren Rune Gerhardsen, da han satt som leder for byrådet i Oslo kommune på 1990-tallet. I likhet med Werne argumenterer Gerhardsen med utsagnet for en deterministisk funksjonalisme, fundamentert på at den estetiske utformingen av byens offentlige rom påvirker menneskesinnet. Gerhardsen setter på den måten likhetstegn mellom estetisk formgivning av byen og individets etiske handlinger.

Dette resonnement er slett ikke så forskjellig fra det den modernistiske pioneren Adolf Loos (1870-1933) fører an, riktignok i begynnelsen av det samme århundret. Det fremgår av manifestet *Ornament og Forbrytelse* (1908) fra den østerrikske arkitekten at hans tanker reflekterer en deterministisk holdning til sammenhengen mellom forbrytermenneskets og dets

¹¹³ Den 4de Internasjonale kongressen, CIAM. Congrès Internationaux d' Architecture Moderne. CIAM I 1933 ble holdt om bord på båten MS Patrias II, som gikk på sjøstrekningen mellom Marseilles og Athen. Le Corbusier, *Towards a new architecture*, 1931.

¹¹⁴ I avhandlingen vil betegnelsen funksjonalisme avgrensnes til å gjelde mellomkrigstiden. Funksjonalisme innbefatter i denne sammenhengen funksjonsdeling med sonering av bymiljøet. Det står i motsetning til funksjonsblanding.

¹¹⁵ Kan oversettes med 'boligblokk trukket med glassfasade'.

¹¹⁶ Werne, *Arkitekturens ismer*, 1998, s.135.

¹¹⁷ Pløger & Aspen, 1997, s. 32.

behov for dekorerte omgivelser. Kampen mot ornamentikk innen arkitekturen med en total sanering av byen, står som den optimale form for urban utvikling hos Loos, en nullstilling av stedet måtte med andre ord til for å kunne starte på nytt. Eksemplifisert med en nærmest asketisk bebyggelse som oppførelsen av Loos' *Steiner House* i Wien (1911). *Tabula rasa* med 'whitewash' av bymiljøet må ses i forbindelse med det forrige århundrets forestillinger om en hygienisk by. Oppfatninger om hygiene må leses i sammenheng med forestillinger om byen, som en usunn organisme. Storbyens helseskadelige miljø med dens fysiske omgivelser med slum og sosial nød skulle på slutten av det 19. og i begynnelsen av det 20. århundret for enhver pris saneres.

Werne skriver videre at funksjonalismen som isme har vært seiglivet. Funksjonalismen oppsto på 1700-tallet og var et produkt av opplysningstidens rasjonalistiske, formålsstyrte og økonomiske prosjekt. Den forble derfor helt uberørt av de senere ismene i postmoderne tid, for eksempel dekonstruksjon og kritisk rasjonalisme. Denne mekaniske måten å tenke på kan gjerne kalles "metafunksjonalistisk". I Foucaults ordelag settes den i forbindelse med en større planleggings- og verdidiksur. Werne på sin side sier at kritikken av funksjonalismen er vanskelig å forstå, på grunn av at funksjonalismens diskursive intensjonelle kontekst først får mening i fravikelsen fra det sene 1800-tallets diskurser og synlige livsmiljøer. Som vi her ser fikk funksjonsdelingen i byens sentrum med fortetningen av bygningsmiljøet konsekvenser for transporten innad i bykjernen, men også for bosetningene i de omkringliggende bydelene i Attika regionen¹¹⁸.

2.3.2 Metroreisende og det flyktige øyeblikket

*"The exhibits flash past like the countryside seen from the window of an express train. The exhibition of a single work produces a greater emotional impact on the visitor"*¹¹⁹. AM fremviser ikke en arkitektur som ene og alene ble skapt for museale formål. Undergrunnsområdet har også funksjon som offentlig rom med sirkulering og frakt av mennesker i byen. En viktig målgruppe for AMs besøkende er i tillegg til de lokale innbyggerne, de mange tilreisende i byen. De fleste utenlandsbesøkende ankommer Athen med toget fra den internasjonale flyplassterminalen, særlig i løpet av sommerhalvåret strømmer det turister til byen. Som oftest kommer de togreisende via knutepunkt Syntagma

¹¹⁸ Helle, 2000, s. 206-209.

¹¹⁹ Sazonov, Valery Petrovich, i *Thinking about exhibition*, 1996, s.298.

stasjon i transportnettverket. Observante passasjerer som beveger seg i metroens transittsoner vil på reisen kunne få et glimt av stasjonsutstillingene.

Samtidig med utgravning av metroens linjenett ble det bygd nye parkeringsanlegg under bakken, for mange av de metroreisende som ikke bor i nærheten av en stasjon trenger å kjøre et stykke først, for å komme til det nærmeste stoppet langs banen. Vi ser at metroen på den måten avlaster trafikken fra andre langt mer tidkrevende og forurensende fremkomstmidler, som private biler og motorkjøretøy.

Antropologen Augé kartlegger offentlige rom, som til tross for stor aktivitet fra mange mennesker mangler det vesentligste av alt; nemlig sosiale møteplasser. Augé hevder at transportrommet i stadig større grad preges av moderne menneskers flyktige tilværelse. Dette på grunn av økende mobilitet og fokus på konsum. Overmodernitet kjennetegnes nettopp av mangel på kontakt og samhandling mellom mennesker i offentlighetens sfære. Siden mennesker har et fragmentert og tvetydig forhold til andre mennesker og fremmede steder, opptrer de ikke lenger i grupper, kollektive sammenslutninger, men kun som individer. Metroen i Athen fremviser vesentlige trekk ved bruken av byens offentlige rom, benyttet som et viktig referansepunkt, urbant sirkuleringsområde og sosialt tilholdssted.

2.4 Athen ved overgangen til nytt millennium - metroen som byutvikling

Vi har så langt sett at Klenzes konsept, og arkitektens visjon om formingen av den nye hovedstaden innebar å integrere en fortettet bygningsmasse i de historiske omgivelsene på Akropolis. Dette synet motsetter seg enhver forestilling om bevaring, i alle fall hvis man ser på det som er dagens gjeldende retningslinjer. Om Klenzes prosjekt med 1834 - byplanen hadde blitt realisert til fulle, ville nok hans kunstneriske verdier ha satt mer varige spor etter seg i dagens greske metropol. Tiden tatt i betraktning var Klenzes tanker om en "hill town" i Athen et svært radikalt forslag, noe som kommer særlig klart frem i hans verneinteresser av de arkeologiske områdene i byen. Det Klenze gir uttrykk for kan på mange måter ses i sammenheng med den senere fortolkning av det historiske landskapet. Ideer som blant annet den greske kunstneren/ arkitekten Dimitris Pikionis i 1950-årene viderefører i oppdrag med tilretteleggelse for området rundt Akropolis.

Åpning av stasjonen Akropolis i 2000 får betydning for nærmiljøet Makryanni av flere grunner. Metrostoppet Akropolis gir økt oppmerksomhet til oppførelsen av Det Nye Akropolis Museum, og stasjonsstedet gjør atkomsten til den nye museumsbygningen mye lettere. Tilgangen til Akropolishøyden med "verdens største friluftsmuseum" blir langt på vei

utbedret, men også tilgangen til det gamle Akropolis museum med samling av monumenter fra antikken. På mange måter kan vi betrakte utvidelsen av metronettet i nyere tid som en renessanse for den omkringliggende bydelen Makryanni. Akropolis stasjon gjør det mulig å stenge gjennomkjøringen i gatene Dionysos Arepagitou og forlengelsen Apostolos Pavlou, noe som på sin side fører til omdirigering av trafikken. Med det resultat at all aktivitet fra motorkjøretøy blir lagt til utsiden av det historiske sentrum.

Gateløpet var tidligere dominert av busslaster med turister og andre tilreisende. Det ble sterkt plaget av støy og luftforurensning fra trafikkmaskiner. Før stoppet taxier og busser her, og selve stedet Arepagitou var å regne som snu- og parkeringsplass for de mange besøkende til Akropolis og Plaka. Forflytning av tungtrafikken til oppsiden av Thession og på utsiden av parkområdet får positive virkninger. Presset på de indre delene av byen ble overført og lagt til motorveiene, Andrea Sygrou avenyen og Vassilias Amalias avenyen. Det fører til revitalisering av parkområdene rundt Akropolishøyden.

I Athen manglet det egnede løsninger for en effektiv avvikling av trafikkproblemet. Det kan nok tenkes at miljøhensyn utgjorde en bakenforliggende årsak til den økte satsningen på utbygging av det kollektive transportnettet i byen i 2000. De trafikale problemene i den greske hovedstadens sentrum skyldtes delvis *for* mange private motorkjøretøy. Antallet private kjøretøy økte fra 39.000 biler i 1961 til 1.4 millioner privatbiler (2004)¹²⁰. Det førte til en uholdbar situasjon med hensyn til trafikk kaos og giftutslipp. Byen var lenge plaget av dårlig luftkvalitet.

Det viste seg at de verste kildene til utslipp av forurensning kom fra transport, industri og sentralfyring. Giftutslipp i atmosfæren (røykskyen, *nefos*) tærte på materialet brukt i vernverdige byggverk. Sandstein¹²¹ finnes i antikke ruiner og monumenter i den gamle delen av byen. Hele Parthenontempelet ble oppført i ren Pendli-marmor¹²². Dessuten var byens lokale miljø også sterkt preget av støy og hete i sommerhalvåret.

I løpet av de siste tretti årene har et presserende behov om å rydde opp i byens sentrum skapt motivasjon for organisering og iverksettelse av en rekke handlingsplaner. Forurensning har vært et tilbakevendende problem for den greske hovedstaden. Miljøsakene har vært satt på dagsorden, i løpet av de siste tiårene. Gjentatte ganger har det vært fremmet ulike forslag til

¹²⁰ Attiko Metro informerer, "Facts & Fiction", <http://ametro.gr>

¹²¹ Korres, Manolis, *The Stones of the Parthenon*, 2000.

¹²² Pendeli - marmor, krystallinsk kalkstein ble utsatt for erosjon ved angrep av SO₂, CO₂, HC - NO partikler fra luftforurensning, noe som fører til hurtig forvitring. Korres, 2000 og Whitten, 1972.

forbedringer. Restriktive arealplaner med innføring av rushtidsavgift¹²³ for å kjøre inn til sentrum ga betydelig reduksjon i privatbilisme. Greske myndigheter innførte begrensning ved at hver husstand i hovedstaden kun kan kjøre til sentrum annenhver dag. Det har resultert i en halvering av utslipp fra biltrafikken.

2.4.1 Revisjon av byplaner (1900-tallet)

I 1909 ble tyske Ludwig Hoffmann som var ledende byplanlegger i Berlin invitert til Athen for å komme med forslag til omforming av byen. Han utarbeidet en masterplan for athenerne med en S-formet boulevard. Under den første verdenskrig lanserte den britiske byplanleggeren Thomas Mawson en fullstendig byplan for Athen¹²⁴. Byplanen som ble prosjektert for ca. 400.000 mennesker av Mawson & hans partnerfelleskap, innebar en funksjonell restrukturering av den moderne metropolen. Kjernen i Mawson-planen (fase I: 1914-1919) skapte forbindelser mellom parkene og utgravningsområdene for de arkeologiske ruinene i byen. Dette var første gang at ideen om å forbinde den indre delen av byen med et sammenhengende grønt belte ble fremsatt. Like etter den 1.verdenskrig, da forslaget ble videre utarbeidet, fikk ikke disse ideene politisk gjennomslag hos planmyndighetene i Hellas. Senere ble det nedsatt et utvalg som gjenopptok Mawsons komitéarbeid.

Den britiske arkitekten Constantine Biris¹²⁵ foreslo på nytt i sin plan fra 1946: fase II et indre grønt bybelte rundt kjernen. Han ønsket å vekke liv i det samme idègrunnet, ved å ta opp igjen mye av de grunnleggende forandringene for de indre delene av byen. Alt i etterkrigstiden ville han bygge videre på den gode idéen, om å skape et sammenhengende grønt belte rundt Akropolis, men det skulle gå ytterligere et par tiår før det ble gjort noe med disse planforslagene.

Ringsystemet med hovedårene Peiraios avenyen, Kallirroos boulevarden, Vasileos Konstantinou boulevarden ble bygget i 1950 årene, i dag avlaster boulevardene mye av trafikken i gamlebyen. I den sydlige delen av Akropolis ligger triangelet Ermou, Peiraios og Stadiou¹²⁶ plassert. Aksene grenser opp til de arkeologiske parkområdene med kulturminner

¹²³ Økonomisk belastning av privatbilister, såkalt rushtidsavgift i de mest trafikkerte sentrumsområdene og tidspunktene har vært innført som prøveprosjekt i en rekke europeiske storbyer. Som restriktivt mottiltak for å fremme byens nærmiljø har det vist seg å være et svært effektivt virkemiddel i byene London og Stockholm.

¹²⁴ Papageorgiou – Venetas, 1994, s. 72.

¹²⁵ Papageorgiou – Venetas, 1994, s. 85.

¹²⁶ Stadiou avenyen ble i Kleanthes – Schaubert plan (1833) anlagt nær og vendte mot det antikke Stadium. Ibid.

og monumenter, verdifulle friområder med steder for opphold-, rekreasjon og gangveier som leder til metrostasjonene.

Dimitris Pikionis¹²⁷ (1887-1968) utformet landskapet rundt Akropolis (1951-57) ved å inkludere de omkringliggende forhøyningene Pnyx og Filopappous¹²⁸. I formgivning av det arkeologiske parkområdet materialiserte hans tanker seg til gangveiene nær Akropolis' vestside. Her ble det anlagt offentlig rom med grønne lunger for rekreasjon. Arkitekten Pikionis gjorde aldri noe forsøk på å pryde området eller forskjønne det av noe slag. Derimot var hans bearbeidelse av park- og promenadområdet preget av en poetisk tvetydighet. Med sin prosjektering valgte han en abstrahert tilnærming til stedet. Se mer om Pikionis under punkt 4.1.1 om Kritisk regionalisme og Framptons teorier i kapittel 4.



Fig 23 Gangveier til Filopappoushøyden av Dimitris Pikionis

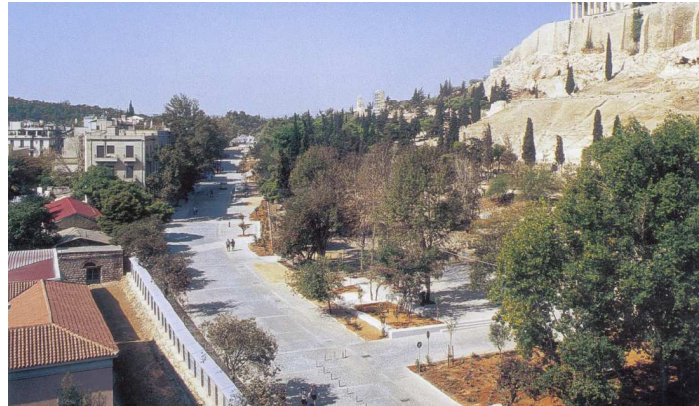


Fig 24 Sammenhengende gangveier rundt Akropolis

På 1960-tallet ble det reist forslag om utbygging av flere motorveier og togtraséer som skulle lede trafikken ut av byen. I dag går boulevardene fra sentrumskjernen og de strekker seg videre, til slutt løper de sammen med riksveien. De sentrale aksene følger ut i periferien, og fortsetter så langt øyet kan se av Attika regionen. Hovedtrafikken fører langs ringveier i samme retning som den gamle veien ut av byen mot Mesogion. I forbindelse med metroutgravningene ble det gjennom funnmateriale bekreftet at veien i gamle dager gikk på østsiden av Nasjonalparken langs Amalias avenyen. Tidligere var man klar over at ferdselsåren fulgte i denne retningen mot omlandet av Athen, men kun på bakgrunn av antakelser om det gamle gatenettet.

¹²⁷ Pikionis, Dimitris, *Architect 1887-1968. A Sentimental Topography*.

¹²⁸ Filopappous blir kalt for musenes høyde.

Først i 1979 (fase III) vekket Alexander Photiadis på nytt liv i den gamle diskusjonen. Sammen med en arkitektgruppe aktualiserte hans plan det uløste problemet med å danne et indre grønt belte i bykjernen. Problemstillingen hadde lenge opptatt planmyndighetene i Athen, særlig de med interesse for arkeologiske verneinteresser og grønne rekreasjonsområder i byen.

2.4.2 Revitalisering av byen mot 2000

Allerede på 1980-tallet ble det blåst liv igjen i de gamle planene om å skape et grønt belte rundt Akropolis¹²⁹. Diskusjonen startet for alvor igjen gjennom 1980/90-tallet, om hvordan det var mulig å skape hensiktsmessige forbindelser mellom de spredte kulturhistoriske parkområdene i indre deler av byen. Målet med prosjektet *The Unification of the Archaeological Sites* hvilte på de tidligere forkastede forslagene om sammenbinding av de arkeologiske lokalitetene med monumenter.

The network of pedestrian zones is the 'spine' of unified archaeological sites in Athens. It passes under the Acropolis, connects the six major archeological sites in the historic centre. Olympiion, North and South slope of Acropolis, Filopappou Hill, Ancient agora, Roman agora and Library of Adrianos, Kerameikos¹³⁰.

Overordnet mål for sammenbinding av de grønne lungene var gjenopprettelse av det biologiske mangfoldet i landskapsområdet, mens delmålene gikk ut på å skape gode overganger mellom parkområdene og gangveiene rundt Akropolis. Brede promenadegater binder sammen grønne friområdene med resten av de arkeologiske parkene, som omslutter Akropolis. Vi ser at på denne måte ivaretas de eldste kulturhistoriske monumentene rundt Akropolis bedre. Dessuten gir oppgraderinger av tilholdssteder gode ringvirkninger som kommer byens befolkning til del. De kvalitative forbedringene blir spesielt synlige i sentrale områder av byen, som rundt Akropolis.

Gjennom 1990-tallet var alle skjønt enige om at noe måtte gjøres med den uholdbare trafikale situasjonen i det gamle sentrum. Drastiske tiltak måtte settes i verk for å få bukt med forurensingsproblemene i byen. Det ble gjennom en rekke stedsanalyser foretatt sektorinndeling av de kulturhistoriske områdene med utredninger av forholdene i bykjernen, i tillegg til videre planlegging av områder utenfor sentrum¹³¹.

¹²⁹ Røe, Bjørn, "EAXA, Unification of Archaeological Sites in Athens", 1997.

¹³⁰ "Long walk", i katalogen, *Victory projects in Athens*, 2004, s. 21.

¹³¹ Papageorgiou – Venetas, 1994, s.133.

Trafikkregulering rundt Akropolis var en av de positive konsekvensene ved åpningen av metrostasjonene i sentrum. Det lokale miljøet kunne merke synergieffekter fra den endelige beslutningen om å stenge av gjennomfartstrafikken, noe som ga reduksjon av forurensning og støy. En annen viktig ringvirkning var gjennomførelsen av *sammenbindingen av parkområdene rundt Akropolis*. Det store friområdet ble tidligere delt av den trafikkerte gjennomfartsåren langs boulevarden Dionysos Arepagitou og det forlengede gateløpet mot vestsiden, Apostolou Pavlou. Gateløpene ble stengt for motorkjøretøy ved offentlig regulering i 2003. Fremdeles i dag (2007) er den indre delen av byen helt fri for gjennomkjøring, med omdirigering av biler og andre motorkjøretøy til utsiden av parkområdene.

Hellas som vertsnaasjon for sommer OL 2004 virket som et springbrett for den endelige satsningen på infrastrukturen. De olympiske lekene i 2004 viste seg å være et incitament for å ta tak i de utfordringene Athen sto overfor. Det skulle vise seg at OL arrangementet fikk fart på tilretteleggelse med organisering av ferdigstilling av det kollektive transportnett. På den offentlige planleggingssiden ble 50% av de økonomiske støttemidlene reist som delfinansiering fra EU. Drahjelp fra OL og EU ledet frem til og aktualiserte utvidelsen av alternative løsninger trafikkløsninger i byen¹³².

Trafikksituasjonen i sentrum av den greske metropolen var å regne for prekær, og som en direkte følge ble metroen utbedret med to nye linjenett. Nettet strakk seg over lengre avstander og åpnet flere stasjoner, noe som gjorde det mulig for AM med hyppigere avganger og effektivisering av det kollektive transporttilbudet. Ekspansjon av AMs (2000) banenettet meldte seg ut fra et stadig økende behov for å få frakt og forsyninger til å fungere. Forstadstrikken med trasé mot sjøfronten ble også forlenget ved anleggelsen av ny trikkelinje fra sentrum. Opprusting og tilretteleggelse av hurtigtogforbindelsen mot den nye flyplassen Eleferios Venezelos (2000), kan nevnes som ett av tiltakene som raskt ble satt ut i live. Dessuten ble det foretatt ytterligere utbygginger av motorveier lagt utenfor ringsystemet i sentrum.

Ett av ankepunktene for tildelingen av OL-arrangementet til Hellas var den uavklarte situasjonen for logistikk og transport i Athen. Med Hellas som vertsnaasjon og arrangør av det store idrettsarrangementet ble det satset på utbygging av metronettverket. En egen drivkraft for å sette i gang med forbedringer og tiltak var en forutsetning for å kunne gjennomføre OL.

¹³² <http://ametro.gr>

Det øvde sterk nok innflytelse på at viktige vedtak ble fattet resolutt. Dette gjaldt særlig avgjørende beslutninger om infrastruktur.

Oppgavene sto i kø: urban design og oppussing av eldre bygninger før OL med knappe tidsfrister og massive press fra andre land. Den rollen som OL har spilt som en ekstra pådriver var helt avgjørende. Fra internasjonalt hold med 'hele verdens øyne' ble oppmerksomheten rettet mot Hellas. Byens mange forfalte bygninger fikk "ansiktsløftninger" med fasadevasking som inngikk i noen av de viktigste forberedelsene. De ble iverksatt i forkant av det store organisasjonsapparatet i forbindelse med OL.

Bedret offentlig kommunikasjon, metrosystemet var en forutsetning for gjennomføringen av OL. Åpning av sentrumstasjoner gjorde det mulig å stenge parkområdet rundt Akropolis for trafikkgjennomkjøring. Det igjen førte til bredere gatestrukturer med avenyer og promenader, som ga bedre utluftning og større oppholdsareal i det offentlige byrommet. Dette var forbedringer med hensyn til kvaliteter for nærmiljøet, jfr. ekkot fra funksjonalismens dogmatiske program om fordeling av lys, luft og grønt til alle innbyggerne, som del av demokratiske rettigheter.

Om vi skal foreta en oppsummering av de ulike planforslagene, så kan det formuleres slik: I grove trekk sto to stridende parter mot hverandre, med hensyn til prinsipielle spørsmål for Athens fremtidige utvikling. De motstridende interessene gjaldt særlig for løsninger om konservering av kulturlandskapet i den gamle bydelen og utforming av det nye Athen. Det oppsto problemer med hensyn til byens utvikling, og det skulle vise seg å bli en "Herkules utfordring", enten man gikk inn for å *bevare* det historiske sentrum, eller motsatt framsatte ønske om å *sanere* de eldste stedenes bebyggelse og monumenter.

Til fordel for begge syn gjennomgikk byen modernisering. Det førte til at fortettede boligkvartaler og nye gatestrukturer ble innført. De tok form av boulevardssystemet med rette gateløp. Vi har sett at den gamle bydelen Plaka befinner seg i krysningspunktet mellom de klassiske monumentene og sonen for ekspansjon av administrasjon og næringsvirksomhet i det moderne sentrum. Fra et byplanmessig synspunkt kan det fremheves at Plaka ligger, som en slags "buffersone" i overgangen mellom antikkens erindringslandskap og den nyanlagte sonen rundt plassrommet Syntagma. Plaka står som et interessant område med hensyn til verneverdier, plassert innimellom små klynger av tradisjonelle bolighus, delvis kommersialisert av utallige souvenirbutikker og de mange fortausrestaurantene i strøket.

Vi skal avrunde dette kapittelet om fremveksten av den greske metropolen Athen. Gjennomgangen har vist at det første byplanforslaget av Kleantes – Schubert var sterkt preget av Schinkels orientering mot nyklassisisme. Et aspekt ved Klenzes dristige forslag var

at det kom som alternativ til den tradisjonelle holdningen til de historiske - arkeologiske stedene i byen. Klenzes revisjon av den første byplanen bidrog til nye verdifulle forslag om endringer i byen.

I overgangen til det 20. århundre fantes det en spenning mellom videreføringen av fortidens tradisjonelle verdier og bruddet med disse. Vi har i dette kapitlet sett nyklassisistenes interesse for byplaner skapt over akser og plassdannelser, eksemplifisert ved Syntagmaplassen. Det ble innført strukturelle forandringer i byen. I sentrum av Athen vises de i dag med bevaring av nyklassisistisk fasadearkitektur. På den ene siden fremmet læremesteren Schinkel en tradisjonell linje med videreføring av tidens neoklassisistiske strømninger, mens vi på den annen side ser artikulert de to unge studentene Kleantes og Schauberts vyer om å ha respekt for, og la fortiden forbli uforandret.

I Hellas ble arvet monarki landets nye styreform i 1833. Vi har fulgt fremveksten av den greske metropolen. Den nye hovedstaden Athen ble oppført i nyklassisismens tegn. Kongebolig og offentlig representasjonsplass utgjorde symboler på gresk frihet. Palass for kong Otto og dronning Amalia med tilhørende pittoresk landskapshage ble designet etter mønster fra renessansen, påvirket av fransk nyklassisisme og engelsk romantikk. Sentralt bak konseptet med byplanene lå ønsket om å presentere en arkitektonisk kontinuitet mellom det gamle og det nye Athen.

Byplanene ble gang på gang reviderte gjennom 1900-tallet. Tidlige forslag fremmet av byplanleggerne Mawson og Biris dannet forløpet for den endelige iverksettelsen av prosjektet med *Sammenbindingen av gangveiene rundt Akropolis* i nyere tid. Befolkningsvekst sammen med urbanisering økte migrasjonen til Athen. Lille Asia-katastrofen (1922) førte med seg en betraktelig økning i innbyggertallet i mellomkrigstiden. Byen vokste og ekspansjon i antall arbeidsreiser var en forutsetning for den økte satsningen på utbygging av banenettverket.

Befolkningen i hovedstaden fikk merke kvalitative forbedringer med virkninger for luftkvalitet, forurensning, støy, bakkevibrasjoner og kaos, særlig i gatene Dionysos Arepagagitou og Apostoli Pavlou. Det ble iverksatt andre viktige tiltak langs trafikkerte veier, inkludert "den hellige veien" og den forlengede hovedåren Alexandras avenyen. Lokalmiljøet profitterte spesielt på de trafikale oppgraderingene som ble innført ved metroutvidelsen i sentrum av Athen (2000).

Forberedelsene til de internasjonale olympiske leker innebar synlige forbedringer med hensyn til organisering av infrastruktur, i sentrumsområder i byen. Løftet for nærmiljøet gjorde det generelt mye mer trivelig for den gjennomsnittlige athener å oppholde seg på offentlige steder, både i den gamle og moderne delen av byen.

3.0 ATTIKO METRO SOM MODERNE MUSEUM

It was designed, built and perfectly organized for idling [flâner]; the wide quays, the monuments, the boulevards, the plazas...the *Palais-Royal*. The largest boutique in the world, where one can purchase anything from the most beautiful diamond to the five cent pearl; the crowd, the agitation, the engravings, the ancient books, the caricatures; the right to do anything, to see anything; the libraries are open to all, as are the museums, where centuries of works of art have hoarded their wonders.¹³³

Utstillingene på Attiko Metros stasjoner betraktes som små museer. Dette tredje kapittelet dreier seg om estetisering av artefakter, utstilt i visningsrom på undergrunnen i Athen. Kapittelet ser nærmere på de faktorer som spiller inn for utformingen av metromuséet. Det fremgravde historiematerialet anvendt i metroutstillingene formidler byens lokale kulturhistorie. Artefaktene danner kulisse for iscenesettelse av utvalgte steder i byen innen en museal kontekst. Min tilnærming er å lese de offentlige visningene i transportrommet på stasjonene inn i en museal utstillingskontekst.

Først studeres karakteristiske trekk ved oppbygningen av det tradisjonelle museumslokalet. Videre undersøkes det om AM tar opp i seg muséets visningsformer med forankring i ideologiske røtter og dannelsesidealer fra opplysningstiden. Vi ser på muséets virksomhet manifestert i konstruksjon av utstillingsrommet. Museumsarkitektur med oppbygning av det modernistiske gallerirommet står derfor sentralt. Dessuten søker vi om *den hvite kubes estetikk* avdekker noe av ideologien som skjuler seg bak konstruksjon av gallerirommet. I kapittelet aktualiseres AM historiefortelling gjennom den ritualiserende praksis, som *Carol Duncan* mener finner sted i ethvert kunstmuseum. Den kan forstås som en metafor for vårt århundrets tempel med ”religiøs” utøvelse, nedfelt i museumsinstitusjonens formidlingsformer og vestlige tradisjoner.

Det kan i denne sammenhengen være interessant å se stasjonsutstillingene i lys av andre kontemporære eksempler, som driver med tilsvarende museal virksomhet. Bymuséene Bryggens Museum i Bergen og Det Nye Akropolis Museum i Athen sammenliknes med AMs praksis for å belyse likheter og forskjeller ved historieformidling. Avhandlingen viser til komparative eksempler fra kulturhistoriske muséer til inkludering av samtidige kunstneriske utsmykninger i byens offentlige rom. Som grunnlag for sammenlikning med hensyn til design og materialanvendelse på stasjonene trekker jeg også en parallell til undergrunnsbanene i Moskva og St. Petersburg.

¹³³ Georgel, Cantel, ”The Museum as Metaphor in the Nineteenth-Century France”, i: Sherman & Rogoff, *Museum Culture, Histories, Discourses, Spectacles*. 1994, s. 117.

3.1 *Museumsvirksomhet*

3.1.1 **Opplysningsideologi**

Vi starter med å drøfte om det ligger et ideologisk fundament til grunn for stasjonsutstillingene. Finnes det spesielle ideer og tanker bak AM sine visninger i det offentlige transportrommet? Ordet opplysning kan i denne sammenheng leses som et nøkkelbegrep, for ved muséets tilblivelse sto kunnskapsidealet fra opplysningstiden sterkt. *Opplysning* anvendt for utstillingspraksis, som metafor i betydningen om meddelelse av informasjon ved formidling, eller *opplysning* brukt for å belyse rommet, ved å rette fokus for betraktninger mot isolerte utstillingsgjenstander. Ideologien bak dannelsen av de første muséene, da kongelige private samlinger ble gjort offentlige hadde sine røtter solid plantet i tanken om opplysning og dannelse, et trekk som for så vidt gjør seg gjeldende for de fleste museumsinstitusjoner den dag i dag. I metroutstillingene som vi skal undersøke foregår opplysning ved fremvisning av materielle objekter på stasjonene. Ut fra AM sitt arkeologiske prosjekt og kunstprogram på metrostasjonene (2000) kan vi lese følgende:

The Metro Project constructed in the heart of Athens, a city full of memories and history, numerous archaeological finds in its sub-soil and remains of its glorious past, brought together - beyond any doubt - modern technology and the past. In five out of the main Metro stations, in the historic centre of Athens, ancient objects are displayed for the first time in a public area behind showcases, inviting and intriguing each and every passenger, Greek and foreigner, to look at them and examine them thoroughly¹³⁴.

Som vi ser av programformuleringen vektlegges forbindelsen mellom den historiske konteksten i Athen, antikkens gullalder og moderne teknologiske nyvinninger i samtiden. I AMs formidling gjenspeiles en tradisjonell, museal praksis med nære bånd til og forankring i fortiden.

Metromuséet bruker altså materielle artefakter som strategi for formidling i kombinasjon med nyere tids bruk av audiovisuelle medier. Annonseringer fra høytaler, musikk, lysskilt og skjerm bilde har gjort sin entré på undergrunnen i Athen. AM fremhever nye installasjoner, lys- og lydskulpturer og utsmykninger laget av dagens greske håndverkere og kunstnere, samtidig med at store fotografier benyttes til å dekorere veggene på metroen. Synliggjøring av de arkeologiske utgravningene bringer til veie nye opplysninger om athenernes dagligliv i fortiden. Dokumentasjon med tilhørende kart- og tekstplansjer avdekker nye sider ved byen, som før var uavklarte. Gjennom fremstillinger av historisk materiale og ved hjelp av moderne utsmykninger på stasjonene aksentuerer AM muséets didaktiske

¹³⁴ Athens Metro, Attiko Metpo A.E.: "Hellenic Ministry for the environment, physical planning and public works", 2004, s.1.

opplysningsaspekt. Det fremgår av utstillingspraksisen på metroen at stasjonene slett ikke skiller seg så mye fra museumsinstusjonens ”opplysende fortellermåte”.

3.1.2 Utstillingsmonteren hentet fra varehandelen

Utstillingsmonteren henspiller på en lang museal tradisjon, dens opprinnelig betydning viste frem/ stilte opp gjenstander fra magasinet for betraktninger. Fra begynnelsen ble de første fremvisningene regnet som forholdsvis ’lukkede rom’ representert ved mindre samlinger av gjenstander plassert i mørke nisjer og titteskap, som kabinettet og kammeret. Utstillingene var systematisert, oftest ble objektene inndelt kronologisk, eller tematisk i sekvenser ved hjelp av egne romlige elementer i vitriner, skap eller nisjer. Muséets samling forekom gjerne omgitt av gjennomsiktede vegger i form av glasskiler eller mindre romavlukker beregnet for utstilling¹³⁵.

Monterens fire glassflater lukket inne det synlige innholdet, slik ble forholdet mellom de utstilte verkene og publikum regulert. Betrakter kunne se, men ikke berøre gjenstandene i utstillingen. Publikum var ment å innta en betrakterposisjon med oppmodningen om ’bare å se men ikke røre’. Denne utstillingsformen henger igjen fra de eldste muséenes praksis, men har sitt opphav i kommersiell virksomhet. Handelsstanden var de første til å benytte monterer aktivt i organisering av butikkens varebeholdning. Monteren var opprinnelig skilt ut som et sikkert sted for oppbevaring av verdipapirer og forretningens kontantbeholdning. Butikkens utstillingsvindu kan ses som en stor monter¹³⁶. Det er egentlig et trekk best kjent fra reklameverden, en fremvisningsform tatt opp av muséet.

I dag utfordrer mange av muséene sitt publikum til å innta aktørrollen. Lederen i organisasjonen for Det Nye Akropolis Museum, Pandermalis uttalte at: ” *The idea of ‘don’t touch anything’ is very old fashioned. Actually, artefacts need to be handled to be preserved and protected*”¹³⁷. Pandermalis’ syn reflekterer at et deltakende publikum står stikk i strid med en gammeldags museal oppbevaringsmentalitet. Innledningsvis i boken *Tingenes tale*¹³⁸, *innspill til museologi* skriver redaktør Hans-Jakob Ågotnes at samtidsmuséets formidling hovedsaklig baserer seg på publikums egne reaksjoner:

¹³⁵ Bazin, Germain, *The Museum Age*, 1967.

¹³⁶ Sherman, 1994, s. 118.

¹³⁷ Pandermalis, Dimitrios, “The New Acropolis Museum”, i: *Blueprint*, the leading magazine (2004), hefte nr. 222, s. 43.

¹³⁸ Tittelen ”Tingenes tale” ble hentet fra Bryggens Museums utstilling 15.mai-13.sept. 1998: *Tingenes tale- funn fra Bergen og Vestlandet, 1000-1600* under prosjektledelse av Ingvild Øye, Arne Larsen og Anne Ågotnes.

(...) Handlingene her kan være nettopp utvalget av hva fra fortida som skal gjøres talende i muséet, - det kan være å engasjere seg i viktige miljøspørsmål, - det kan være å velge å la alt være eksakt slik det har vært... Uansett hvilket valg en tar, så skjer det som et valg, der det eksisterer reelle friheter til å velge annerledes. I dette ligger en etisk utfordring for alle som arbeider med museer. Dette påvirker muséets funksjon i nåtida, det påvirker fremstillingen av fortida, og det er en del av samfunnets omforming. Kort sagt, muséet kan ikke gjemme seg unna sin politiske funksjon¹³⁹.

I kommunikasjon mellom AM og det reisende publikum kan resepsjonskonteksten være et mål i seg selv for institusjonens formidlingsformer og virksomhet. På AMs stasjoner er det ikke uvanlig at hele skoleklasser besøker metromuséet, for å se utstillingene og lære mer om byens lokale historie. Dette viser at AM plukket opp mange av de samme virkemidlene samtidsmuséet bruker ved sin formidlingsvirksomhet. Vi skal se nærmere på liknende innslag av interaktive medier med bruk av lys og lyd som scenografiske virkemidler på stasjonene.

Utgangspunktet for AMs historieformidling var å vise frem kulturhistoriske artefakter, til det ble som nevnt museumsmonteren tatt i bruk. Glassmonteren avgrensner og separerer enkeltgjenstandene som blir fremvist. Utstillingen ved toppen av rulletrappen på Akropolis stasjon er i denne sammenhengen et godt eksempel på struktureringen av gjenstandene i monter. På Akropolis stasjon formidler utstillingsgjenstandenes historie ved fremvisning av keramiske krukker, brukt for oppbevaring og transport av vann, olje og vin. Slik får de besøkende på metrostasjonen et glimt av daglige bruksgjenstander fra menneskelig liv og virke i hellensk tid.

3.1.3 Ritualisering av det profane i kunstmuséet

Vi forbinder vanligvis ritualer med en type religiøs praksis, hvor symbolske offerseremonier eller spirituelle mirakler *virkelig* finner sted. I denne konteksten avgrensner jeg betydningen av rituell religionsutøvelse, til å gjelde for praksis knyttet til museale visningsformer. Duncan bruker *ikke* ritualer om daglige rutiner, derimot diskuterer hun museale institusjoners virksomhet innen en kunsthistorisk tradisjon. Det er altså ikke snakk om de vanedannende gjentakelser i hverdagen, men i mer overført betydning de strukturelle ritualer muséet som kunstinstitusjon fremmer. Duncan argumenterer for at opplysningstiden markerte et skille mellom kirke og stat. Som følge av separasjonen mellom de to mektige samfunnsinstitusjonene skjedde det en deling i religiøse og sekulariserte verdier.

¹³⁹ Ågotnes, Hans-Jakob, "Tingenes tale. Innspill til museologi", i minneordet tilegnet Jan Åge Gjestrum, Bergen Museums skifter nr. 12, 2002, s. 25.

Denne atskillelsen manifesteres arkitektonisk i oppbygningen av muséet. Parallelt med annen religiøs praksis, strukturerer muséet sine ritualer gjennom oppbygning av rommet og fremstilling av visuelt utstillingsmateriale. Duncan vektlegger at ritualene knyttes til stedsspesifikke trekk ved romstrukturen i muséet, og tilføyer: *”a ritual of any kind is a place programmed for the enactment of something. It is a place designed for some kind of performance”*¹⁴⁰. På denne måten legger muséet føringer for hva kunstinstitusjonen viser. Som det mest hellige og prestisjefylte stedet, innehar muséet rollen til å opphøye relikvier, omgitt av en verden spekket med autoritær gudsyndyrkelse og symbolisme. *”It has this structure whether or not visitors can read its cues (...) In art museums, it is the visitor who enacts the ritual”*¹⁴¹.

Siden Duncan påstår at det er de besøkende i muséet som utfører rituelle handlinger, kan det her være interessant å trekke en forbindelseslinje til publikum på metrostasjonene. Overgangen hvorvidt de reisende befinner seg innenfor eller utenfor metroområdet markeres av billettluke, betalingsautomater og stemplingsmaskiner før nedgang til perrongene. Passasjerene trer inn på stasjonen ved å krysse terskelen mellom inne og ute. Den videre forflytningen består av å skifte tog mellom stasjonssteder. Reisen inkluderer en transformasjon som dels foregår i møtet mellom den reisende og stedet, samt de flyktige inntrykkene den reisende mottar på det nye stasjonsstedet.



Fig 25 Stemplingsautomater ved inngangen til Akropolis stasjon

Publikum på AM følger reglene for oppførsel; lydig utfører de sine ritualer ved inngangen, der de må løse billett for å få adgang til stasjonen og utstillingene. En tilsvarende prosedyre foregår for de besøkende i muséet, når de betaler ved skranken for å få tilgang til å se kunstsamlingene. Allerede ved ankomst til muséet får publikum utdelt gyldig adgangsbevis og kart med plantegning over

bevegelser i ”det museale landskapet”. Kartet eller audioguiden kan være til hjelp for orientering som veiviser rundt i utstillingslokalet. Det er muséets kuratorer som på forhånd har peilet ut kursen og ”lagt opp løypen”. De besøkende stopper opp ved såkalte ’highlights’, der oppmerksomheten rettes mot utvalgte kunstverk. Hvis vi appliserer Duncans teorier på

¹⁴⁰ Carol Duncan gjengitt, Hayden, Malin Hedlin, *Out of Minimalism: The Referential Cube*, 2003, s.232.

¹⁴¹ Ibid.

metrostasjonene, så står metroen i likhet med muséet bak organiseringen av utstillingsgjenstandene.

I følge Duncan skjuler det seg en stram regi bak denne konstruerte kunstverden¹⁴². Som oppdragsgiver kan AM fritt velge ut hva som vises på undergrunnsområdet, men motsatt følger at selskapet kan bestemme og ekskludere representasjon av utstillingsmateriale. Operatøren AM definerer gjennom gallerirommets utforming og fremvisning hva de reisende får se og særlig hva de *ikke* får se. AMs virksomhet med formidling av historie på stasjonsstedene, regnes som bærer av den kollektive bevisstheten. Det lokale transportselskapet forvalter og konstituerer sådan grekernes felles historiske erindringer, gjennom visualisering av materielle artefakter på undergrunnen. Metroselskapet legger følgelig premisset for presentasjon av det utgravningsmaterialet som foreligger, noe som igjen bidrar til å definere dets identiteter¹⁴³.

Denne ritualiserende praksisen i muséet og på stasjonene kan stilles opp mot en type religiøse ritualer. I middelalderkirken var oppstilling av helligdommer, med skue av relikvieskrin selve målet for prosesjon rundt ambulatorium. Foran alteret ble det lagt inn pauser for tilbedelse, eller kontemplative stunder med stille venting. Gjennom visualisering av møtet kunne pilegrimer gjenoppleve hendelser knyttet til det eksakte stedet, og på den måten holdt synet liv i erindringene. Minner ga økt oppmerksomhet til forvandlingen som fant sted. I Hellas finnes spor fra pilegrimer helt tilbake til antikken. Valfart med pilegrimsvandringer til steder som allerede var blitt beskrevet i liturgien. Delfi hørte til den helligste plassen. Stedet ble oppsøkt av utallige pilegrimer, men det fantes også andre mindre greske helligdommer som i Pergamon, Delos, Epidaurus, Elusius¹⁴⁴.

Museumsbesøket kan by på flere former for visuelle erfaringer med assosiasjoner til det religiøse, slik Duncan betrakter det fungerer muséet som et moralsk oppbyggende sted. Enten betrakteren via kunsten søker etter en nærmest sakral opplevelse, eller om møtet mellom verk og betrakter munner ut i erkjennelser av mer verdslig art, innebærer et slikt møte noe mer. Fordi kunsten i seg selv har en iboende kraft til å bevege seg utover selve opplevelsen, kan møtet påvirke de besøkendes mottakelighet. Det transendentale befinner seg utenfor selve kunstverket, og er en forutsetning for at transformasjonen skjer.

¹⁴² Carol Duncan, i: Preziosi, Donald, *The Art of Art History: A Critical Anthology*, 1998, s. 478.

¹⁴³ Carol Duncan, "The Art Museum As Ritual" (1995), i: Preziosi, Donald, *The Art of Art History: A Critical Anthology*. s. 473-85

¹⁴⁴ Swatos, William H. & Tomasi, Luigi, *From Medieval Pilgrimage to Religious Tourism. The Social and Cultural Economics of Piety. (Religion in the Age of transformation)*, 2002, s. 4.

Victor Turner på sin side kaller denne transformasjonen for *liminalitet*¹⁴⁵ jfr. hans tidligere omtale av byrommet i kapittel 2. Duncan betegner immanensen som liminal, siden den viser til noe bortenfor kunstverket. Den følelsesmessige forvandlingen fører til en annen tilstand hos betrakteren, både på det moralske og åndelige planet. Hennes tanker om betrakters moralske forvandlinger skiller seg ikke så mye fra Adolf Loos' tette kobling, mellom individets etiske egenskaper og koblingen med "ikke-tatoverte" bygninger. I følge Loos står ornamentløshet som et ytre tegn på menneskets åndelig kraft¹⁴⁶. Han går derfor til frontalangrep mot ornamentet i de fysiske omgivelsene. Loos mener at hvit stramhet i arkitekturen gir uttrykk for individets mentale hygiene og dermed setter mal for samfunnets moralske standard.

3.1.4 Museumsarkitektur – profan eller sakral bygningstypologi

Carol Duncan mener at det finnes en felles plattform for kunstmuséet og kirkebygg, for de to institusjonenes utforming og funksjoner fremviser mange likhetstrekk. Selv om oppbygningen av museumsinstitusjonen på mange punkter skilte seg fra religiøse bygg, brakte den videre monumentale former i designen. Hun foretar en sammenlikning mellom sakrale og profane bygningstypologier.

I det 19. århundret ble kunstmuseer oppført med den neoklassisistiske fasaden av søylerekker, kopiert fra en førkristen byggetradisjon. Muséet erstattet tidligere helligdommers funksjoner, som templer skalert for prosesjoner. Tempelmetaforen med trekk hentet fra det klassisistiske bygningsvokabularet satte sitt preg på museumsarkitekturen, en profan arkitektur med gjenbruk av bygningselementer fra greske og romerske formidealer. Statlige institusjoner¹⁴⁷ ville gjennom offentlige byggeoppgaver, iscenesette tanker om demokrati, og skape nasjonale og historiske referansepunkter for borgerne. Det viste seg at AM i sin design *ikke* tok opp arven fra klassisistene.

Duncan kobler sakral arkitektur til rom reservert for mer innadvendt konsentrasjon og kontemplative handlinger. I forlengelsen av vandring til helligdommer fantes kirken med sine religiøse ritualer. De nye metrostasjonene i Athen viderefører heller ikke monumentaliteten

¹⁴⁵ Liminality kan oversettes til terskelverdi, Pløger & Aspen, 1997, s. 160.

¹⁴⁶ Adolf Loos "Ornament og Forbrytelse", 1994, s. 257.

¹⁴⁷ Organiseringen av det offentlige byrommet i den greske bystaten med plassering av *agoraen*, markedsplassen med politisk og religiøs funksjon med *stoaien*, rettslokalet kan eksemplifisere fremvisning av slike offentlige ritualer. Wycherly, *The Stones of Athens*, 1978, ss.27 og 36.

som finnes innen sakral arkitekturen. Istedenfor har AMs design fått preg av et mer forenklet modernistisk uttrykk enn det som er vanlig innen stasjonsarkitekturen¹⁴⁸.

Trappen som bygningselement blir benyttet foran muséet for å betone dets inngangsparti med oppstigning. Stigning kunne gi allusjoner til muséet og at betrakteren i møtet med kunsten ble opplyst og fikk ny innsikt. Den besøkendes bevegelse oppover kunne stå som en metafor for det å løfte menneskets bevissthet og kunsten til et høyere nivå. Dessuten kunne stigningen understreke tempelets vertikale søyler og streben oppover, med referanser til det sakrale/ ikke-verdslige/ høyere makter/ religiøse aspektet ved kirkebygget.

Metrostasjonenes innganger har trapper, men de går i motsatt retning og leder nedover under bakkeplanet. Inngangen til Sygrou–Fix stasjon har tomme montre langs kantene av nedgangen. Passasjen kan betraktes som en mellomsonne, den forbereder publikum på at stasjonsutstillingene kommer til syne. Når passasjerene forflytter seg nedover trappen, velger de å gå en vei uten særlig motstand. De besøkende trenger ikke å klatre eller å anstrenge seg for å nå frem til det gitte reisemålet på undergrunnsbanen. Det finnes andre aktuelle trapper på metroen, til sammenlikning med museumsbygningens markering av inngangsparti. På veien opp til galleriet på Syntagma stasjon vender et stort og åpent trapperom ut mot ankomsthallen. Bevegelsen på denne stasjonen går i sirkelformasjon rundt det luftige galleriet, liksom pilegrimene fulgte korets buegang i absiden av kirkerommet. De reisende med metroen passerer ”relikviene” i form av synlige gjenstander på sin vandring.

Nyskapende museumsarkitektur viste gjennom 1990 tallet i seg selv å være en attraksjon. Samtidsarkitektur tegnet av kjente arkitekter med nærmest heltestatus, gjorde at mennesker valfartet til for eksempel *Kiasma Museum for samtidskunst* (1993-98) i Helsinki tegnet av den amerikanske arkitekten Steven Holl. Den skulpturelle museumsbygningen som huser *Guggenheims samlinger* (1998) i Bilbao, skapt av arkitekt Frank Gehry. Den sveitiske duoen Herzog & de Meuron redesign av *Tate Gallery of Modern Art*¹⁴⁹ (1998-2000) i London, bare for å nevne noen. Det var ikke bare muséenes samlinger av samtidsverk, som satte store folkemengder i bevegelse. Mennesker reiste fra fjern og nær med det formål å oppleve de moderne museumsbygningene på disse stedene, kanskje fordi kunstmuséet kan betraktes som århundrets templer.

¹⁴⁸Lexau, Siri Skjold, *Norsk Arkitekturhistorie*, 2003, s. 263.

¹⁴⁹Turbinhallen i den gamle kraftstasjonen på Bankside, London som ble renoveret, var i sin tid opprinnelig designet av Sir Giles Scott. I dag regnes det omgjorte gassverket på sørsiden av Thamsen blant ett av de fremste utstillingslokalene i internasjonal sammenheng. Murray, Peter & Stevens, May Anne, *New Urban Environment, British Architecture Context*, 1998, s.130-131.

Et museum kan betraktes som artefakt, det viser seg å være langt mer omfattende enn museumsarkitekturen. Det moderne kunstmuséets innredning med gaveforretningen er på samme måte som handlesentre og motegalleriet blitt et sted for fremme av forbruk og underholdning. Ritualisering av det sakrale i kunstmuséet er omvendt proporsjonal med sakralisering av det profane i handels øyemed. Shoppingsentre og museumsbutikker baserer sin virksomhet på utsalg i muséet, som omsetter varer med reproduksjoner av kjente merker og motiver fra kunstsamlingen. I gavebutikken figurerer muséets egen logo på en rekke produkter.

Vareassortiment spenner fra utstillingskataloger, billedbøker, prospektkort, kaffekrus, tekstiler, smykker til musematter og kjøleskapsmagneter. Kunsten har fått kommersiell verdi gjennom konsumkultur. Varehandelen har blitt et fast innslag for de besøkende på sin vandring i galleriet. Museums-bokhandelen er fylt med 'krims-krams' og salgsfremmende interesser i kaféer og restauranter, og opptar mye av arealet i museumsbygningen. Duncan peker på at det moderne muséet med sitt romprogram har skiftet fokus, noe som gjør det vanskelig å skille mellom muséets kommersielle virksomhet og de mer ideelle sidene ved kunsten:

"The museum's opening statement now consists of large gallery of modern art, three new restaurants, a space for special exhibitions and a large gift and book store. It has become possible to visit the museum, see a show, go shopping, and eat, and never once be reminded on the heritage of civilization"¹⁵⁰.

Riktignok innebærer besøket på metrostasjonene et arkitektonisk kompleks spesielt programmert for transport, men gjennom AM utstillingsprogram er besøket rasjonalisert med fremvisninger av historiske objekter og kunstneriske utsmykninger. I formidlingssituasjonen på undergrunnen i Athen står ikke salgsfremmende tiltak som det mest fremtredende motivet. Det er i denne sammenheng nærliggende å nevne at AM står som en negasjon til de konsumbaserte sidene ved museumsinstitusjonene. Hvis det først skal trekkes frem så begrenser denne typen kommersialisering seg på undergrunnen til prisen for togreisen. Det koster for passasjerene 80 cent å løse billett.

Derimot finnes det nok av eksempler på undergrunnsstasjoner i andre storbyer i Europa med egne kjøpesentre. På metrostasjonen Palais Royal Musée du Louvre i Paris finnes handlesenteret Carousel du Louvre hvor flere butikker ligger samlet under ett og samme tak. En del europeiske byer har undergrunnsbaner med tilsvarende miljø, hvor innslag av kjøpskultur og kommersielle interesser setter sterkt preg på stasjonene. Ekspropriering av

¹⁵⁰ Duncan, Carol, *Civilizing rituals, inside public art museums*, 1995, s. 71.

stasjonssteder og togvogner gir seg utslag i visuelt støy fra reklame. Sponsorer dekker hele togvogner med reklame og påfølgende annonsering over høytaleranlegget på metroområdet. Slike varianter er per i dag ikke synlig eller hørbar på AMs stasjoner. I Athen har metroens vogner verken reklame fra innsiden eller på utsiden, som på undergrunnsbaner i byene, London, Paris og Madrid.

3.2 *Metrostasjonene som musealt rom*

3.2.1 Trekk ved AM som museum

I denne drøftelsen om stasjonene på undergrunnen i Athen som små visningsrom vil jeg benytte det perspektiv Duncan åpner opp for ved ritualiseringen av kunstmuséet. Fra museumsinstitusjonens oppbygning og strukturering av ritualer ledes deretter oppmerksomheten over mot Brian O'Dohertys¹⁵¹ teorier om ideologien bak det modernistiske gallerirommets konstruksjon. O'Doherty trekker frem at belysning av rommet er vesentlige dimensjoner ved muséets fremstillingsformer i nyere tid. Det aktualiserer således lyssettingen av utstillingene på "undergrunnsmuséet".

Siden utstillingsrommet på stasjonene ligger plassert i tunnel under bakken, har det ikke tilgang på naturlig dagslys og dermed er det ikke mulig å regulere innslipp av direkte himmellys gjennom takspalter. Forholdene på metroen åpner istedenfor opp for 'modellering' ved hjelp av kunstig belysning. AM anvender et prinsipp om indirekte og kontrollert belysning av utstillingene på stasjonsområdet.

Dessuten viser jeg til to analoge eksempler på kulturhistorisk formidling: Bryggens Museum i Bergen og Det Nye Akropolis Museum. Den nye bygningen for Akropolis muséet blir sett i lys av den hvite kubens estetikk. Det finnes sider ved konteksten for oppførelsen av Det Nye Akropolis Museum (2000), som jeg anser for å være interessante, ettersom de bidrar til å aktualisere metrostasjonene.

¹⁵¹ Irsk-amerikanske Brian O'Doherty (1934-) virker i rollen både som kunstner og kritiker.

3.2.2 Den hvite kubens estetikk

Den hvite kuben ble skapt ved åpningen av Museum of Modern Art (MoMA) i New York designet av arkitektene *Phillip Goodwin* og *Edward Durell Stone*. Som utstillingsrom ble kuben oppført og innviet i MoMAs nye museumsbygning i 1939. I *den hvite kube - Gallerirummets ideologi*¹⁵² skriver O'Doherty om ideologien som skjuler seg bak konstruksjonen av det modernistiske gallerirommet. O'Doherty fremsetter påstanden om at 'den hvite kuben', muséets visningslokale, konstruert og egnet for kunstutstillinger¹⁵³ ligger tett opp til billedkunsten og modernismens utvikling. Det ideelle ved gallerirommet er at veggflatene i muséet blir jevnt opplyst, som i en "celle". I følge O'Doherty er vi kommet så langt at vi som besøkende i muséet ser *rommet* før vi klarer å få øye på kunstutstillingen. Lyskilden finnes festet i taket, med det resultatet at dette rommet er fritt for skygger eller andre "forstyrrende" elementer. "Uten en eneste skygge, hvitt, rent, kunstig - rummet er viet til æstetikkens teknologi"¹⁵⁴. Det er med andre ord helt spesielle lys og skyggeforhold som opptrer i det kubiske rommet. Har muséet tilrettelagt for et visningsrom, kun myntet på utstillingsgjenstandene?

O'Doherty fremhever muséets konstruksjon av det modernistiske gallerirommet. Han beskriver at det ideologiske innholdet manifesterer seg i den hvite kubens oppbygning, fremmet av kunstinstitusjonen. O'Doherty deler synspunkt med Duncan; mens hans syn går ut på at muséet med sine innretninger fremmer en egen ideologi for presentasjon, holder hun på sin side fast ved at det er publikum i interaksjon med utstillingen, som skaper forståelsen, og på den måten former syn og verdier. I muséet står artefaktene løsrevet fra den konvensjonelle sammenhengen, der de tradisjonelt kunne forventes å inngå. Monteren som museal utstillingsform bidrar til at artefaktene isoleres, en virkning av det er at hver enkelt gjenstand dermed kommer bedre til syne. Siden gjenstander vises separat, blir hvert objekt fremhevet som selvstendig og meningsbærende. Slik undervurderes de mulige lag av ny mening, som de

¹⁵² Original tittel på Brian O'Doherty's bok, *Inside the White Cube. The Ideology of the Gallery Space* (1976).

¹⁵³ Som et eksempel kan nevnes Stiftelsen Stenersens Samlingen/ Bergen Billedgalleri. I dag ligger billedsamlingene inn under Bergen Kunstmuseums administrasjon. Bygget ble opprinnelig oppført for å huse den private kunstsamlingen, gitt fra finansmannen Rolf Stenersen til Bergen Kommune i 1971. Stenersens Samlingen ble overdratt til kommunen på betingelse av at de 250 verkene skulle være utstilt, tilgjengeliggjort for publikum. Museumsbygningen som skulle huse kunstsamlingen ble tegnet i 1978 av de to arkitektene MNAL Sverre Lied og Peter Helland-Hansen. I 1999 ble museumsbygningen renoveret, den geometriske 'rytmen' i sammenstillingen av romvolumene ble brutt opp. De åpne strukturene innad i bygningen ble ombygd ved oppdeling i mindre enheter, for eksempel ble den delen som vender mot byggets nordside tatt i bruk for kafédriфт og inngangspartiet ble skiftet ut. Betongveggene i utstillingssalen ble erstattet av hvitpussede gipsplater, de ble lagt utenpå kubens av betong. Foran de store vindusflatene i veggene ut mot Lille Lungegaardsvann ble det satt opp løsvegger. De skulle ha som primærfunksjon å blende ned lyset og stenge ute forstyrrende inntrykk fra Byparken.

¹⁵⁴ O'Doherty, Brian, *I den hvite kube – Gallerirummets ideologi*, 2002, s. 10.

gjærne kunne fått i en annen eller større sammenheng. O'Doherty peker på at det moderne gallerirommets fremste mål består i å skjærme utstillingsfragmentene og den hvite kubens indre logikk mot inntrykk fra ytterverden.

Dette synspunktet samsvarer med Duncans, som mener at utstilte verk, fjærnet fra konteksten, fratras mye av sin betydning. Hun argumenterer videre med at det moderne gallerirommets oppbygning og arrangementer isolerer objektene for det konsentrerte blikket. Duncan og O'Doherty er tilsynelatende enige om at muséet med dets romutforming gradvis dreier fokus over på det enkelte objektet, istedenfor å betrakte de utstilte artefaktene integrert i en større helhet. Muséet har i følge Duncan makt til å velge hva som skal fremstilles og hvordan utstillingen skal være, med pretensjoner om å formidle universell kunnskap og overlevere "objektive sannheter"¹⁵⁵. Som hun hevder, legger dermed kunstmuséet premissene for erindringer om kollektiv kulturarv.

I følge O'Dohertys resonnement finner vi en parallell mellom gallerirommets utforming og den formaliteten som finnes i en rettsal eller kirken. "*Med tableau'et 'personificerer' galleriet andre rom. Gallerirommet 'citerer' tableau'et og gjør det til kunst, på samme måte som deres representasjon blev til kunst inden for det traditionelle billedes illusoriske rum*"¹⁵⁶. Eller som Duncan understreker, kan muséets høytidlige stemning og publikums andektige blikk settes i forbindelse mot den helligheten som utspiller seg i kirkerommet.

I muséet sørger hvit og blek overbelysning for at lyset i seg selv ikke betoner, eller understreker vesentlige sider ved utstillingen. Kjølig, flatt lys gjør at publikums betraktninger heller ikke ledes mot de opplyste partiene av rommet, i retning av det som regnes for å være viktig å legge merke til. Muséet velger gjerne en monokromatisk palett med malte vegger i lyse farger hvit, beige eller grå. I det moderne gallerirommet får utstilte artefakter status som autonome. Verket peker bare tilbake på seg selv, oppsummert i tesen om at kunsten eksisterer kun for sin egen skyld¹⁵⁷. Kunstverket spiller opp til publikums betraktninger, og slik er det seg selv nok. Det moderne gallerirommet strippet for enhver mening lukker verden rundt seg ute. Implisitt ligger det pretensjoner om at den hvite kubens estetikk, skal oppfattes som et såkalt "nøytralt" utstillingsrom.

¹⁵⁵ Duncan, 1998.

¹⁵⁶ O'Doherty, 2002, s. 50.

¹⁵⁷ "L'art pour l'art", kunst for kunstens egen skyld, om kunstverkets autonomi, Walter Benjamin gjengitt i: Blake, Nigel, *Modernity and Modernism. French Painting in the Nineteenth Century*, 1993, s. 56-57.

3.2.3 Komparative museumseksempler

Som det første av museumseksemplene belyses Bryggens Museum i Bergen. Muséet har relevans i forhold til metroutstillingene, ut fra de strategier muséet velger for historieformidling. Felles for AM og muséet på Bryggen er at de kulturhistoriske lagene fra arkeologiske utgravninger aktivt blir tatt i bruk for fremvisninger på stedet. Artefaktene er integrert i utstillingen 'in situ proprio', på stedet der de ble funnet. Det utgjør kjernen i museumsbygningene. Historiske gjenstander vises i utstillingene, de blir koblet opp til vår egen samtid. Den stedsspesifikke konteksten for muséet kan ikke understrekes sterkt nok, siden den er essensiell for institusjonens utstillingsestetikk. Dette er et karakteristisk trekk som AM fremhever med visninger på stasjonene i Athen.

Det Nye Akropolis Museum blir også brukt i sammenlikning med metroens visningsformer, fordi det der vises til viktige trekk ved stasjonsutstillingene. De utstilte artefaktene på stasjonene visualiserer historiefortellinger om de ulike stasjonsstedene. Metrostasjonen Akropolis står i en særstilling her, fordi den i bokstavelig forstand virker som inngang til Det Nye Akropolis Museum. Dessuten spiller stoppestedet Akropolis en sentral rolle med hensyn til plassering, både geografisk og visuelt langs banenettet i byen. Referansen til det gamle Akropolis Museum og Parthenontempelet på Akropolishøyden er viktig å ha med i fortsettelsen av lesningen for konteksten til utstillingene på stasjonen.

Bryggen Museum i Bergen

Bybrannen i 1955 virket som et incitament for omfattende utgravninger i Bergen. Bymuséet i London med utgravninger av byen etter den store bybrannen (1666) var en viktig rollemodell for opprettelse av stiftelsen Bryggens Museum i Bergen (1975). I et museologisk perspektiv finnes det sammenfallende interesser for de to kulturhistoriske institusjonenes arkitektoniske utforming og formidlingsvirksomhet.

Bybrannen som rammet Bergen den 4. juli 1955, raserte store deler av sentrum. Et flatemål på ca. 5000 m² ga utgangspunktet for de omfattende utgravningene av Bryggen. De arkeologiske Bryggeutgravningene foregikk over lang tid for det var et tettpakket område av den bergenske byhistorien som her ble avdekket. Utgravningene fortsatte frem til 1968, også videre gjennom 1970-80 årene ble det tatt byarkeologiske undersøkelser av funnrester fra 10-

12 byers kulturlag¹⁵⁸. Bryggegravningene var starten på det som senere ble oppførelsen av *Bryggens Museum, Erling Dekke Næss' Institutt for Middelalderarkeologi*.

Bergensarkitekten Øivind Maurseth¹⁵⁹ tegnet museumsbygningen i arkitekturvernåret 1975. Den ble reist over ruinene av utgravningsfeltet 'in situ proprio' etter storbrannen. Byplanprinsipper med de ulike bygningstypologiene, helt ned til arkitektoniske detaljer på det konstruktive plan er integrert i utstillingen. Feltsituasjonen i Gullskogården fremstilles i den permanente utstillingsdelen og vises i muséets underetasje. Gjennom glassdelen i fasaden ses utgravningslagene, de utgjør gulvnivå inne på muséet. Bygningens eksteriør på baksiden vender ut mot Schøtstuene og Mariakirken. I Middelalderbyen fantes det andre kirker i området, fremdeles er det mulig å se ruinene fra de to gamle bygningene Lavranskirken og Maria Gildeskål. Før gikk strandbeltet helt opp til utgravningsområdet i museumsbygningen.

I Bryggens Museum består de faste utstillingene av to avdelinger: "De eldste bygårdene med bygningsrester fra byens første århundre" og "Middelalderbyen – Bergen omkring 1300"¹⁶⁰. Bryggens Museum følger en utstillingsetetikk som baserer seg på materielle funn fra middelalderens bysamfunn. Etter 1702 bybrannen, ble bryggegårdene gjenoppført slik de lå orientert før brannen. Det ble bestemt at den nedbrente norddelen av Bryggen, med de ytterste fasadene vendt mot sjøfronten skulle gjenoppbygges. Konservator Asbjørn Herteig stilte seg i spissen for bevaring av den rivningstruede Bryggen i 1960-årene¹⁶¹. På 1980-tallet ble denne delen av bygningsmiljøet, som tilsvarte de tidligere gårdene ført opp med konstruksjoner i betong, trukket av tre og betraktet som pastisj.

I London var det brannruinene langs Thamesen som genererte til bymuséets utgravninger, mens det ved Bryggens Museums som nevnt var 1955-bybrannen, som ga startskuddet for grundige arkeologiske undersøkelser. Disse to museumseksemplene har sammenfallende trekk med AMs tilretteleggelse av linjenettet. Den nye metrotraséen krevde ved utvidelser omfattende utgravninger i Athen. Bymuséene tar med sin virksomhet mål av seg at institusjonene ved hjelp av kulturhistoriske artefakter skal kunne rekonstruere og formidle sentrale hendelser i byens historie.

¹⁵⁸ Egill Reimers, "Arkeologiske utgravninger i Bergen tar til for alvor", i: *Hva funnene forteller. Bygningsrester fra Bergens middelaldrergrunn*, 1994, s.9.

¹⁵⁹ Øivind Maurseth (1928-), arkitekt MNAL ble i 1975 tildelt Det nyttige selskaps pris for god arkitektur. Han mottok Norske Arkitekters Landsforbund pris i 1979 og Betongprisen i 1980.

¹⁶⁰ Anne Ågotnes, i: "Fører til de faste utstillinger i Bryggens Museum", Den siste utstillingsdelen Middelalderbyen - Bergen omkring 1300.

¹⁶¹ Bryggens eldste bebyggelse ble fredet på grunn av sine verneverdige trebygninger. Bryggehusene sto fra 1979 oppført på UNESCOs verdensarvliste over kulturminner. Trebbi, 1999.

Bryggens Museum viser på samme måte som bymuséet i London og Attiko Metro frem arkeologiske gjenstander, noe som bidrar til å levendegjøre historiefremstillingen innen en museal kontekst. Enten de stedsspesifikke utstillingsobjektene ble funnet i havneområdet i Bergen, langs dokkene ved Thamsen i London, eller ved undergrunnens linjenett i Athen, så er og blir de viktige for synliggjøring og aktualisering av de lokale stedenes utvikling.

Det Nye Akropolis Museum

I denne delen om den midlertidige utstillingen av Det Nye Akropolis Museum vil jeg understreke at Akropolishøyden som landemerke i byen hadde avgjørende betydning for metrostasjonens plassering. Akropolis har sentral topografisk plassering, og stasjonen virker som bindeledd for forflytning mellom stedene. Akropolis belyses blant de kulturhistoriske muséene, fordi dette eksempelet får frem vesentlige sider ved stasjonsutstillingene og nærområdets utvikling i nyere tid. De materielle artefaktene visualiserer historiefortellinger om de ulike stasjonsstedene. Dessuten har stoppestedet Akropolis en meget strategisk plassering i banenettet. Metrostasjonen Akropolis virker som inngang til Det Nye Akropolis Museum.

Utgravningsmaterialet i perioden 1997-2000 fra tomten for Det Nye Akropolis Museum viser kartleggingen av området rundt Weilerbygningen¹⁶², som i dag huser den midlertidige utstillingen for Det Nye Akropolis Museum. I forbindelse med oppføring av museumsbygningen uttalte president for Organisasjon for Konstruksjon av Det Nye Akropolis Museum, Dimitrios Pandermalis¹⁶³ følgende: *"There has been no damage to the archaeological site. The exact position of the site was changed many times to avoid the archaeologically sensitive areas"*¹⁶⁴.

Utstillingslokalet er lokalisert til det samme området hvor det arkeologiske materialet ble avdekket i forbindelse med graving for metrostasjonen Akropolis og det nye muséet. Etter hvert som de ulike stadiene av utgravningsprosessen ble synliggjorte, var det mulig å danne seg et mer fullstendig bilde av stedets utvikling. Bydelen Makryanni hører til et av de eldste boligområdene i byen. Det har vært sammenhengende bosetninger her siden senantikken, fra

¹⁶² Bygningen ble oppkalt etter arkitekten Weiler, som i 1836 reiste bygget. Først ble det brukt til militært sykehus etter frigjøringskrigene. Omtrent halvparten av tomten, delt diagonalt retning ble rammet ved bombeangrep under krigen. I dag er bygget bedre kjent som Akropolis Studiesenter.

¹⁶³ Dimitrios Pandermalis er Professor i arkeologi ved universitetet i Thessaloniki.

¹⁶⁴ Pandermalis, gjengitt, "The New Acropolis Museum", i *Blueprint: the leading magazine*, hefte nr. 222, 2004, s. 43.

5te århundret før Kr. til 12. århundret e. Kr. I likhet med AMs stasjonsutstillinger og Bryggens Museum er de historiske lagene fra tomten ved Makryanni fremstilt i muséet gjennom materielle dokumentasjoner, skissemateriale, kart, tekstplansjer og fotografier.

Et av delmålene på veien frem mot åpningen av Det Nye Akropolis Museum går ut på å formidle det som er spesielt for akkurat denne situasjonen. Bak utstillingen "The Museum and the Excavation" finnes det en klar tanke om estetikken: "*Mye av ideen med utstillingen har vært å gjenskape stedet*"¹⁶⁵. Lysforholdene synliggjør tomten slik den lå åpen i dagen, delvis i friluft men plassert *under* selve museumsbygningen. Belysningen av utstillingsrommet er blendet ned med tynne, grå fiberduker, dette for å gjengi noe av den atmosfæren som kommer til å være på det nye muséets grunnplan.

Kunstsamlingene i utstillingslokalet på det gamle Akropolis museum har lenge lidd under plassmangel, derfor skal det gamle Akropolis museum avvikles, og samling flyttes over til det nye muséet, som ennå ikke er åpnet. Egentlig var det meningen at Det Nye Akropolis Museum skulle innvies i forbindelse med åpningen av olympiaden i 2004, men byggeprosessen er blitt forsinket. Museumsbygningen med ny besøksadresse i Makryannigaten 2-4 vil antakelig bli ferdigstilt i begynnelsen av 2008.

Det konstruktive grunnlag for muséet er lagt over det eksisterende jordlaget, slik at bygningen står løftet opp over det arkeologiske utgravningsområdet. Vi ser at i likhet med oppførelse av AMs stasjoner er det benyttet moderne materialer for bygging av Det Nye Akropolis Museum. Armert betong i fundamentet, stål i søyler og rammeverk, glass i større veggflater, samt ulike sorter av sand- og kalkstein i interiør og dekor. Siden bygget blir holdt oppe av frittstående søyler, kan det løpe glass rundt hele fasadelivet. Fasaden består av sammensatte prefabrikkerte glass- moduler innsatt i rammeverk av stål.

Bygningen til Det Nye Akropolis Museum blir holdt oppe fra bakken ved hjelp av pilotis¹⁶⁶, dermed har bygget en planløsning med fri-plan-prinsipper¹⁶⁷. Ytterveggene trenger ikke å være det bærende element, for bygningsmassen støtter seg på de gjennomgående søylene. Utforming av Det Nye Akropolis Museum viser innførsel av moderne konstruksjonsmetoder med en geometrisk, strigent romutforming. Det betegner og fremhever modernismens sterile estetikk, jfr. den hvite kuben.

¹⁶⁵ Basert på omskrivninger av informasjon etter omvisning på muséet den 02.02.07 formidlet av arkeolog Thatiana Vakoulis, som deltok i utgravningsarbeidet på tomten for Det Nye Akropolis Museum. Vakoulis var også med på forberedelser og tilretteleggelse for utstillingen i Makryanni gaten 2-4.

¹⁶⁶ Pilotis er det første av de fem punktene Le Corbusier stiller opp for en ny arkitektur, presentert av i *Towards a new architecture* (1923), 1986, s. 43.

¹⁶⁷ Fri plan inngår som det andre av Le Corbusiers punkter for en ny arkitektur. Lexau, Siri, 2003, s. 311.

Underetasjen i Bryggens Museum tar opp i seg akkurat den samme estetikken som Det Nye Akropolis Museum. I likhet med Bryggens Museum er lokaliteten 'in situ', for fremvisningen er helt avgjørende. Disse stedsspesifikke trekkene er også karakteristiske for galleriutstillingen på Syntagma stasjon. Stedet for presentasjonene integreres både i utstilling og formidlingssammenheng, noe som understreker kontekstens betydning. Kjentegn for historieformidlingen ved Bryggens Museum, bymuséet i London, Det Nye Akropolis Museum og AM er at de kulturhistoriske lagene av byen med materielle funngjenstander ses i relasjon til forhold i vår egen samtid. Paralleller finnes i utgravningslag på golvplanet i Det Nye Akropolis Museum og Bryggens Museum og veggen med de ulike tidslagene vist på Syntagma-galleriet. Den eneste prinsipielle forskjellen er presentasjon, de utgjør ulike arkitektoniske elementer, henholdsvis golv og vegg i utstillingskonteksten.

De spisse gavlene i de smale trehusrekkene utgjør Bryggebebyggelsen. Bygningene ligger tett i parallelle rekker vendt ut mot sjøsiden. Det hanseatiske handelsmiljøet rundt tregårdene på Bryggen representerer et område med sterk visuell og historisk identitet. I likhet med Bryggen danner Plaka ved skråningen av Akropolis et annet interessant eksempel for en bevaringsverdig kulisse¹⁶⁸. Den gamle bydelen i Athen har en tett bebyggelse med hvitkalkede murhus som 'klatrer' i det kupert landskapet. Det yrende folkelivet fra de mange fortauskafeer og restauranter i den eldste delen av byen kunne vært et velegnet sted, fremstilt som historisk tablå for turister.

Utstillingen i Det Nye Akropolis Museum representerer det eksisterende fundamentet og gjenspeiler funnmaterialet, slik det kom for dagen da det ble gravd frem. Utgravningsplanet er inkorporert i byggets golvplan på bakkenivået. I bygningens midt del, ser betrakteren rett ned på utgravningene som befinner seg under det gjennomsiktige gulvet. En tilsvarende estetikk finnes synliggjort på Syntagma stasjon og på Bryggens Museum.

3.3 *AMs strategier for stasjonsutstillingene*

O'Doherty tar høyde for de ideologiske sidene ved kunstinstitusjonen. Hos Duncan har muséet med sitt strukturerende program opphøyet kunsten, slik at den nærmest får en religiøs dimensjon. Metroområdet er i likhet med det moderne gallerirommet minimalt utstyrt, med få lysåpninger som vinduer og dører. I muséet skal ikke kunstverket referere til noe som ligger utenfor rommet. Derfor benyttes vanligvis diffusert overbelysning for utstillinger av

¹⁶⁸ Christine M. Boyer, i: Pløger & Aspen, 1997, s. 197.

skulpturer, maleri- og andre gjenstander fra kunstsamlinger i muséet. For å oppnå optimale lysforhold slippes N-lys inn gjennom åpninger i taket på bygningen, slik at himmellyset filtreres i utstillingsrommet.

Fra beskrivelsene i det første kapittelet legger vi merke til at stasjonene blir opplyst ved hjelp av lysstoffrør. Neonbelysning sørger for en mest mulig jevn overbelysning av tak og vegger i transitthallene på stasjonsområdene. Spotlights innfelt i taket lyser opp utstillingsmontrene. Rommene på metroen har de fleste lyskildene festet oppe under taket i større flater langs med veggene og gulvet, eller inne i selve monterer. Lysdetaljen langs gulvet på Syntagma mellom perrongen og togsporet har mer en praktisk funksjon enn en estetisk. Generelt består belysningen på metroområdet av hvitt og blekt lysarmatur. Minimalistisk belysning fra lysstoffrør gir en flat, demokratisk fordeling av lys. Den effekten det har for metrorommet og utstillingsgjenstandene skal vi se nærmere på. De nedre perrongene på metroen har neonbelysningen med fluoriserende stråling fra skilter i kommunikasjonsystemet, i rødt og blått i samsvar med linjenummerets farger.

Interiøret på undergrunnen kan forstås innen den ideelle konteksten for det modernistiske utstillingslokalet. Metromuséet består av lyse, blanke overflater, fargebruken i større arkitektoniske elementer på stasjonene er neddempet, slik at bakgrunnen ikke stjeler for mye oppmerksomhet fra de utstilte gjenstandene. Et unntak verd å merke seg er den oransje/rød bakgrunnsfargen, brukt i monterer på Akropolis stasjon og Larissa stasjon. I likhet med de tidlige Salongutstillingene dannet fargemettede vegger bakgrunn for bildene/maleriene. De hang tett i tett både i vertikale og horisontale bånd fra gulvet opp til taket. AM har brukt den fargesterke bakgrunnen for å oppnå motsatt effekt, for å få frem og dermed synliggjøre kontrasten mellom den nye veggen og de gamle utstilte objektene.

I utstillingssammenheng viser AMs hvite vegger til en nærmest steril utforming av stasjonsområdene. En naken estetikk samsvarer med modernistenes intensjon om å dempe ned forstyrrende elementer i rommet, for å betone det autonome kunstverket. AM har tilstrebet en design og utsmykning hvor lyskildene treffer geometriske volumer med harde overflater. Kvaliteter ved materialene med bruk av glattpussede, blanke overflater i stål, glass og stein, gir vegger, gulv og tak nærmest ikke-taktile egenskaper. Dekor er tatt i bruk på en 'ikke-overlesset' måte, kun ved utsmykning og markering av funksjoner i overganger. Bak de maskerte ortogonale strukturene i rommet finnes det ærlige konstruksjonsløsninger med en indre logikk og nøkternhet vist blant annet i sammenføyninger.

3.3.1 Persepsjonspsykologiske sider ved stasjonenes romprogram

De nye metrostasjonene i Athen fremstår som moderne og effektive med et strengt arkitektonisk uttrykk. Av AMs statutter fremgår det formuleringer om en rasjonell og hygienisk drift, uttalt som de fremste målene for metroselskapet. I nåtidens kontekst ses nok hygiene i sammenheng med forestillinger om at det hvite kan bidra til å nøytralisere utstillingsrommet, ved å slette historiske spor, fri stedet fra fortiden, for dermed å "nullstille" det, dempe ned bakgrunnen og nøytralisere konteksten for utstilling.

Den hvite kubens estetikk betraktet som et hvitt, kubisk og avlukket rom med pussede veggoverflater. I mindre skalaforhold er den hvite kuben fremstilt som monter, utformet som en transparent boks av gjennomsiktig glass og blankt stål. På stasjonsutstillingene bidrar innramningen av de historiske artefaktene i delikate utstillingsbokser av stål og glass, nettopp til å kategorisere gjenstandene og separere de enkelte artefaktene fra resten av samlingen. De enkelte delene i utstillingsrommet på metroen betones gjennom plassering og lyssetting. Metromuséet på undergrunnen er slik jeg ser det fristilt fra alle belysningsmessige detaljer, som kan distrahere evalueringen av dets estetikk.

Det hvite er ikke bare hvitt, for hvis man ser nøye etter så finnes det 50 forskjellige nyanser av hvit¹⁶⁹. "*The minimum could be defined as the perfection that an artefact achieves when it is no longer possible to improve it by subtraction*". I følge den britiske arkitekten John Pawson består enkelhetens logikk av reduksjon, for de tingene vi som betraktere sanser og oppfatter gjennomgår til stadighet forandringer. I stor grad baserer endringene seg på rytmer, slik at heller ikke den enkle hvite kuben i all sin nakenhet, redusert til et minimum kan unndra seg fra det hvite.

Fargeteoretikeren Josef Albers hevdet ut fra sine studier at: "*Colour is the most relative medium in art*"¹⁷⁰. Det vil si at farger som vi oppfatter ved persepsjon, ses ut fra lysets intensitet. Øyets betydning for optisk persepsjon av det visuelle er helt avgjørende. Skiltene på metrostasjonene fikk form av rette, monokrome lysfelt, som utgjør tekst i navneskilt på stasjonsstedene. De kan minne mye om installasjonene til den amerikanske lyskunstneren Dan Flavin (1933-1996)¹⁷¹.

Flavins arbeider var å regne for en spesiell form for belysning. Hans lysinstallasjoner besto av rette linjer, monokrome moduler i fluoriserende farger, utstyr til å belyse rommet. Vi

¹⁶⁹ Pawson, John, *Minimalism*, 1998, s.18.

¹⁷⁰ Albers, Josef, *Interaction of Colours*, 1975, s. 8.

¹⁷¹ Batchelor, David, *Movements in Modern Art Minimalism*, 1997, s. 32-34.

kunne her trekke paralleller mellom flere av Flavins lyse linjer til AMs belysning av stasjonene. Installasjonen *The diagonal of May 25 fra 1963* kan ses som en forløper til belysningen av metrostasjonene. Skinnet fra det skråstilte lysrøret fyller hele rommet, for lyset er fullt og helt tilstedeværende og verket omslutter publikum totalt. Flavin kombinerer i sin produksjon kunst med vitenskap og byggekunst, selv kommenterer han at: ”*I prefer to refer to my use of artificial light as situational*”¹⁷². Med installasjonskunst som *Ursula’s One and Two Picture 1/3* fra 1963 utforsker Flavin det fargede lysets muligheter.



Fig 26 *The Diagonal of May 25, 1963* av Dan Flavin

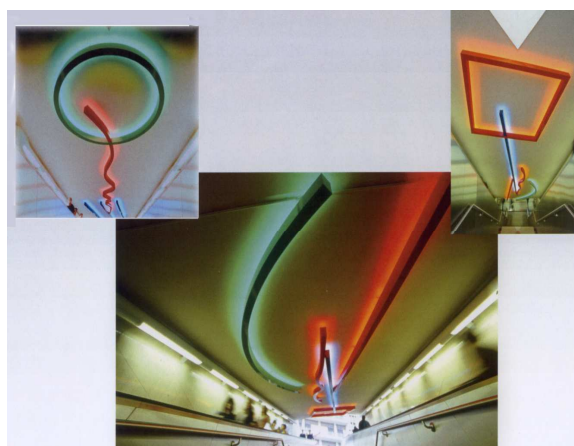


Fig 27 *Procession* av Stephen Antonakos, i rulletrappen, Ambelokipi stasjon

I forbindelse med AM kan situasjonen forstås som stedsspesifikke sider ved konteksten, altså egenskaper ved verkene utstilt på metrostasjonene. Hvis vi forflytter oppmerksomheten over til stasjonsstedet Ambelokipi på AMs linje nummer 3, henger verket *Procession* av kunstneren Stephen Anatonakos¹⁷³ ved rulletrappen. Lysskulpturen har geometriske former og fanger opp lys og bevegelser i de dynamiske omgivelsene. Vi ser at neonlysene snor seg i taket, og sender refleksjoner av rødt, grønt og blått lysskjær utover hele det åpne trapperommet.

¹⁷² Batchelor, David, 1997, s. 31.

¹⁷³ Battcock, Gregory, *Minimal Art. A Critical Anthology*, 1995, s. 330-35.

3.3.2 Minimalistisk estetikk

Som vi husker fra beskrivelsesdelen i kapittel 1 var det 'å se lyd' en sentral tematikk på Megaro Moussikis stasjon. Denne stasjonen har *ikke* fremvisning av arkeologisk materialer, istedenfor har stoppestedet nye utsmykninger av transitthallen. Vi skal i det neste avsnittet ta for oss metrostoppet og den visuelle fremstillingen av lyd. Agnes Martins¹⁷⁴ bilde *Untitled No 10* ble stilt opp mot Panayotis horisontale kolonner, som et uttrykk for artikulert stillhet. Mange minimalistiske verk har tittelen, *Uten tittel*, noe som illustrerer at verket ikke lenger skal gi assosiasjoner til noe annet utenfor seg selv, fordi kunstverket var i seg selv tilstrekkelig.

Utstillingen på Megaro Moussikis stasjon har referansepunkter til bakkeplanet over, i byens sentrum og flerbrukshallen Megaro Athens. Den sto ferdigstilt i 1991, er rikt utstyrt med lydrom og auditorium for sceneforestillinger og kan benyttes til diverse musikalske formål med oppsetninger; teater/ opera/ performances/ symfoniorkester/ kammermusikk/. Megaro Athens virker som markører for gjenkjennelse også i det underjordiske landskapet.

På Megaro Moussikis stasjonen finnes det fugler som dekorerer utstillingen: Fugler møter oss når vi kommer ved inngang, og når vi drar fra stedet på vei ut av stasjonsområdet, fugler med en klar allusjon til oss som reisende på stedet. Svalen¹⁷⁵ som trekkfugl er motiv for veggdekorasjonene. Den flyr lenger sydover i perioden mellom juli og september. Det kan variere fra år til år når den migrerer, noen ganger trekker den av gårde senere, men alltid returnerer den til Hellas igjen på vårparten, i slutten av april.

Pentagrammet på hovedveggen i ankomsthallen viser notelinjer, som tegnsystem er det universelt. Det vil si at man gjennom musikken kan kommunisere på tvers av språkbarrierer og på et internasjonalt nivå. Musikk er å betrakte som et fellesspråk i kommunikasjon mellom fremmede i møtet på metrostasjonene. I alle fall for mennesker som er i stand til å lese noter. I det urbane, offentlige transportrommet kan musikk ha en egen funksjon for de reisende. Over høytaleranlegget på metroområdet spilles det klassisk musikk. Som kjent kan musikk ha en avstressende virkning på de reisende med metroen¹⁷⁶.

AMs stasjoner med utsmykningsprogram og visninger av kunst, innen en museal kontekst gjør at det som tidligere var usynlige lag av byen, synliggjøres. Dermed er det mulig å se både stedene og de utstilte gjenstandene i et nytt lys.

¹⁷⁴ Kunstneren Agnes Martin viser i sitt kunstnerskap stor bredde, hennes arbeider spenner fra de repetitive horisontale og vertikale linjene, som deler opp billedflaten i formatet 183x183 cm til de monokromistiske, stille maleriene. Rosalind Krauss, "Griddet, skyen og detaljen", i: Bek, Lise & Oxvig, Henrik, *Rumanalyser*, 1997.

¹⁷⁵ I følge sagnet fløy svalen alltid punktlig sydover der den uten fjær overvintret blant klippene (Aristoteles, Plinius). Svalen viste hyllest, som vårens budbringer.

¹⁷⁶ Barnes, 1998.

3.3.3 Spor av nyklassisisme i metrodesign

Sentralt i utformingen av det moderne Athen sto spenningen mellom de dominerende stilretningene i perioden. Som regel blir nyklassisisme betegnet som sen historisme. Slik jeg har valgt å bruke begrepet i denne sammenheng vil det si, den siste historiserende retning før modernismen gjorde sin entré. Nyklassisismen oppsto i krysningspunktet mellom sen historisme og tidlig modernisme¹⁷⁷. Den brakte som retning med seg stilidealer, som etter hvert ble forenklet ved abstraksjon.

I kapittel 2 så vi at nyklassisisme ble valgt til offentlige byggeoppgaver, for eksempel til utformingen av monumentalarkitektur som muséer og metrostasjoner. Jeg viser her til to metrostasjoner i Russland. Denne parallellen trekker jeg for å synliggjøre noen likheter, men og noen forskjeller fra AM. Metronettverket som ble påbegynt i den russiske hovedstaden under Stalins regime på 1930-tallet, vitner om en orientering mot eksklusive byggverk. Som fellestrekk for oppførelsen av metroen i Moskva (1935) og St. Petersburg¹⁷⁸ (1955) AM og Athen (2000) sto materialanvendelsen.

Ved bygging tok russerne i bruk polerte sandsteinsflater og limestone i interiøret på metroen. På undergrunnen i Moskva og St. Petersburg ble raffinerte materialer, som onyx, glassbyggestein, marmor og granitt benyttet. Det samme gjør AM med bruk av kvalitetsmaterialene marmor, granitt og stål, riktignok i en mer beskjeden utforming. Gjenbruk av fortidens former inngikk i Sovjetstatens politiske program, stasjonsarkitekturen for metroen sto oppført i neoklassisistisk sti. AM velger et mer forenkelt geometrisk formspråk for de nye metrostasjonene i Athen fra 2000, fritt for ornamentikk og orientert mot tidlig funksjonalisme¹⁷⁹.

Det ble valgt varige byggematerialer for oppføring av AM (2000), ut fra tanken om slitasje og krav til rengjøring og vedlikehold. Støvansamling, smuss og skitt ved hyppig bruk over tid av offentlige transittområder er faktorer som gjør seg gjeldende. Store flater i vegger, tak, gulv og frittstående elementer, samt søyler i rommet ble derfor oppført i eksklusiv granitt og marmor med ulike nyanser av lokale steinsorter som sand- og kalkstein. Materialet er i likhet med metroen i Moskva¹⁸⁰ tilvirket på byggestedet. I den russiske hovedstaden gjaldt det

¹⁷⁷ Gunnarsjaa, Arne, *Arkitektur Leksikon*, 1999.

¹⁷⁸ Metroen i St Petersburg er den undergrunnsbanen i verden med de dypest liggende tunnelene under elven Neva. <http://wikipedia.nerva>.

¹⁷⁹ Funksjonalisme blir i denne sammenheng brukt synonymt med funksjonell modernisme, som term anvendt om arkitektur med et forenklet uttrykk. Stilbetegnelse for formal orden bygd over bestemte modernistiske prinsipper og estetiske verdier, stilidealer med datering avgrenset til å gjelde mellomkrigstiden. Omskriving fritt etter Findahl, Wenche, 1995, s. 12.

¹⁸⁰ Oppførelse av Moskva metroen ble påbegynt under Stalin fra 1935, den første linjen krysset byen øst-vest og gikk mellom stasjonene Sokolniki og Gorky Park, men linjenettet sto ikke ferdig utbygget før i 1960.

samme forholdet for bruk av lokal arbeidskraft. I Athen virker det annerledes, fordi her blir utenlandske operatører koblet inn. Franske og tyske kontraktselskaper tok hånd om utførelsen av byggearbeidet for å finne tilfredsstillende tekniske løsninger med hensyn til installasjon av togutstyr og sikkerhetstiltak på undergrunnen.

Et interiør fylt med luksuriøs kunst skaper ramme rundt undergrunnen i Moskva¹⁸¹. Eksteriør og dekor på undergrunnen ble bygd opp i nyklassisisme, med konstruksjoner av transithaller. Målet var at transportrommet skulle minne de reisende om salonginteriør, slik kan passasjerene 'glemme' at de befant seg på reise under bakkenivået av byen. Som et offentlig satsningsområde hyller metroen i Russland den arbeidsreisende proletaren i hverdagens slit. På den måten blir den kollektive ånden i samfunnet fremmet. I følge Duncan får den kollektive erindringens betydning en undervurdert rolle i muséets historiefortelling. Kanskje fordi den har intensjoner om å overlevere såkalte 'objektive sannheter'? De overdådige, innfelte lysene i buehvelvkonstruksjoner blir på Moskva-metroen brukt på en selvbevisst måte, omtrent på samme vis som i kunstmuséet. Det gjenkaller O'Dohertys refleksjoner over at belysning av rommet, og det lyset vi som publikum betrakter utstillingsgjenstandene i, farger vårt syn.

Det var ingen hemmelighet at den mektige metrodesignen inngikk som en del av imperialistiske ambisjoner i oligarkiet Russland, med glorifisering av sosialismen under Stalins regime. Hvis vi tar i betraktning de mange underbetalte statsansatte i Russland som finansierte 'gildet', så forsvinner ganske raskt noe av glansen fra de kostbare lysekronene. Det sterke propaganda-apparatet, som spøker i bakgrunnen av den destillerte luksusen virker da muligens mot sin hensikt. Metroen i Moskva er i dag regnet for å være blant verdens vakreste¹⁸², skalert etter romlig utstrekning, ornamentikk og utsmykninger, materialkvalitet og kunstsamlinger.

Sammenliknet med fremstillingene av den kostbare ornamentikken og luksuriøse belysningen av rommene på metrostasjonene i Russland kan vi trekke en parallell til metroiinteriøret i Athen. Det er på sin plass å understreke at det også på Athens metro finnes ideologiske føringer for utsmykningene av transithallene. Mye tyder på at AMs målsetninger med formidlingsvirksomheten på stasjonene først og fremst handler om å gjenskape historiske erindringer om antikkens storhetstid. Det utvalgte arkeologiske materiale, som benyttes til historiefortelling reflekterer en slik strategi for utvelgelse og visninger. Artefakter vitner om hendelser som fant sted i fortiden. I Athen gir de visuelle markørene i det topografiske

¹⁸¹ Bennet, 2004, s. 68-73.

¹⁸² Bennet, 2004, s. 68.

landskapet og i undergrunnens miljø en orientering, som leder oppmerksomheten over til forbindelsen med gullalderen i grekernes historie. Men det må sies at AMs stasjonsutstillinger viser seg å være langt mer moderate og neddempet i forhold til å iscenesette den historiske arven fra klassisk tid.

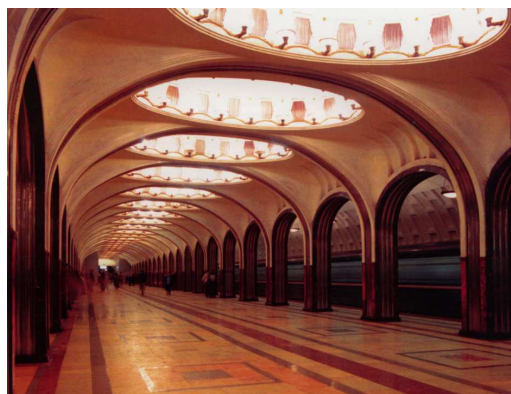


Fig 28 Interiør, Mayakovskaya stasjon i St.Petersburg

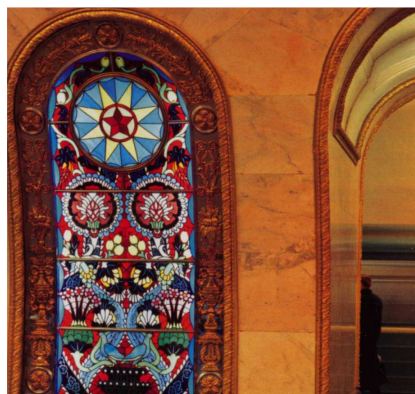


Fig 29 Interiør, Mayakovskaya stasjon i St.Petersburg

4.0 METROSTASJONENE I ATHEN I EN REGIONAL KONTEKST

Architecture is neither on the inside nor the outside.
It is not a given nor a physical fact. It has no History
and it does not follow Fate. What emerges in
differentiated experience is Architecture as an index
of the relationship between what was and what will be¹⁸³.

I det fjerde og siste kapittelet vil jeg anvende kritisk kontekstualisme som en strategi for fortolkning av de nye metrostasjonene i Athen. Jeg har valgt den kritiske regionalismen som rammeverk om utstillingskonteksten, fordi den føyer seg inn i rekken av motreaksjoner som kom i kjølvannet av modernismen. Den oppstår i postmoderne tid som en kritisk reaksjon i forlengelsen av det modernistiske prosjektet, og har sin tilhørighet i geografiske- og landskapsmessige betingelser ved tilretteleggelse og planlegging av steder. Begrepet om kritisk regionalisme knyttes som oftest opp til den britiske arkitekthistorikeren Kenneth Framptons verk, lansert i 1983. Men ble for første gang presentert i artikkelen ”The Grid and the Pathway” (1981) av teoretikerne Liane Lefaivre og Alexander Tzonis¹⁸⁴.

Den kritiske regionalismen kan i denne avhandlingen betraktes som en metodisk tilnærming, eller rettere sagt et redskap for å kunne belyse og forstå konteksten til metroutstillingene, og for at vi skal kunne plassere utstillingene på AM, ikke bare inn i en museal sammenheng, men også i en større kulturhistorisk tradisjon.

Historiske spor finnes i metroutstillingene på stedene der de ble avdekket ved AMs utgravninger. Det aktualiserer de utvalgte sentrumsstasjonene, for med sin plassering refererer utstillingene til partikulære, stedsspesifikke trekk, som får gjenklang på hvert av de respektive stedene i byen. I så henseende peker konteksten til Det Nye Akropolis Museum, Syntagmaplassen og Evangelismos seg ut med at stasjonene her har historiske ’in situ’-utstillinger.

Følgelig pekes det på en del sammenhenger mellom de stedsegne gjenstandene vist i utstillingene på metroen, og stasjonsstedenes rolle som visuelle markører i byens landskap. I sin formidling fremhever AM verkenes kontekst, noe som bidrar til å forsterke forbindelsen mellom verk og den visuelle fremstillingen av stedene. Det gjelder ikke bare i forholdet til byens topografi, men også for de reisendes relasjon til stedene.

¹⁸³ Libeskind, Daniel, *Chamber Works: “Architectural Meditations on the Themes from Heraclitus”*, AA (1983), Hays, K. Michael, *Architecture Theory since 1968*, 2002.

¹⁸⁴ Frampton, Kenneth, ”Prospects for a critical regionalism”, i Nesbitt, Kate, *Theorizing a new agenda for architecture. An anthology of architectural theory 1965-1995*, 1996 s.480.

Målet med det siste kapittelet i avhandlingen er derfor å fortolke de fremviste artefaktene, i henhold til en kulturell og topografisk kontekst i Athen. Som vi har vært inne på tidligere, presenterer AM utstillingsgjenstander innen en museal kontekst. Det finnes trekk ved estetikken på metrostasjonene i Athen som tyder på at utstillingene der kan betraktes som stedsspesifikke. Slik jeg anvender termen om kritisk kontekstualisme for metrostasjonene, vektlegges særlig de stedsegne sidene ved gjenstandene i utstillingene på metroen med deres relasjoner til stasjonsstedene i byen.

Jeg vil presisere at metrodesignen med oppbygningen av gallerirom og den hvite kubens estetik, gjør at de fem utvalgte stasjonene i byen virker, som universelle innramninger rundt de utstilte artefaktene. I motsatt tilfelle kan ikke stasjonsutstillingene løsriives fra den spesifikke situasjonen de inngår i på AM, for da mister de mye av sin rolle som historiefortellere og meningsbærende elementer går tapt.

4.1 Kritisk regionalisme - Frampton

Vi skal se de stedsspesifikke utstillingsgjenstandene på stasjonsstedene i lys av postmodernistenes kritikk av museumsinstitusjonen. I den sammenheng vises det til *Modern Architecture – A Critical History* (1983) av Kenneth Frampton (1930-). Frampton presenterer syv punkter for det han kaller *en motstandsarkitektur*. Det innbefatter regionale kjennetegn ved kultur og natur på stedet, som vi etter hvert skal gå nærmere inn på.

Alt i forordet til boken henviser Frampton til den franske filosofen Paul Ricoeurs (1913-2005) tanker om en universell teknologi preget av globalisering. "*The phenomenon of universalization, while being an advancement of mankind, at the same time constitutes a sort of subtle destruction*¹⁸⁵". I 'ricoeursk' forstand blir det globale stilt opp mot den lokale kulturen. Sagt på en annen måte, kan det se ut til at den universelle globalisering står i motsetningsforhold til de regionale særtrekkene som finnes på stedet.

Vi skal se nærmere på to utførte prosjekter for å belyse regionale fortolkninger med relevans til metrostasjonene i Athen. Disse to eksemplene henviser også Frampton til for å understreke og utdype hva begrepet om kritisk regionalisme rommer. Det ene er Dimitris Pikionis' bearbeidelse av uterommet, konteksten til Akropolis, mens det andre omhandler den venetianske arkitekten Carolos Scarpas reovering av *Museo di Castelvecchio* i Verona.

¹⁸⁵ Paul Ricour gjengitt av Frampton i innledningen til Nesbitt, 1996, s. 470.

Frampton betegner kritisk regionalisme som en motstandsarkitektur. De krefter det ytes motstand mot er modernismens mangel på stedstilhørighet og forbindelser med de kvalitative elementene som eksisterer på stedet. Den kritiske motstanden rettes til modernistenes ensartede behandling av byggeplassen og det bebygde i de fysiske omgivelser. Vi skal drøfte ett av de syv punktene som inngår i den kritiske regionalismen. Det omhandler motsetningsparet *kultur mot natur*. Frampton setter opp undergrupper av kultur versus natur. Han relaterer dem til egenskaper ved det lokale miljøet, oppsummert gjennom sansbare punkter i landskapet: *topografi, kontekst, klima, lys og tektonisk form*¹⁸⁶.

De to arkitektene Liane Lefaivre og Alexandre Tzonis dannet med sine skrifter et teoretisk grunnlag for den kritiske regionalismen og om utviklingen av de regionale trekkene i Attika skriver de følgende kommentar:

In Greece, historicist regionalism in its neo-classical version had already met with opposition before the arrival of the Welfare State and of modern architecture. It is due to a very peculiar crisis which explodes around the end of nineteenth century. Historicist regionalism here had grown not only out of the nineteenth century. Historicist regionalism here had grown not only out of a war of liberation; it had emerged out of interests to develop an urban elite set apart from the peasant world and its rural "backwardness" and to create a dominance of town over country: hence the special appeal of historicist regionalism, based on the book rather than experience, with its monumentality recalling another distant and forlorn elite. Historical regionalism had united people but it had also divided them¹⁸⁷.

Som det fremkommer av Lefaivre og Tzonis' tekster, fantes det ikke enighet blant grekerne om hva regionalisme innebar, da den greske moderne metropolen vokste frem i løpet av 1800 og 1900 tallet. Derimot fantes det store motsetninger mellom folket innad i Attika-regionen. Splittelsen ble særlig fremtredende i synet om tolkningen av de lokale-regionale tradisjonene på stedet.

De to grekerne påpeker et vesentlig ankepunkt i forhold til å bruke regionalisme som metodisk tilnærming og som modernismekritikk, for internasjonale strømninger med innslag av klassisisme har vært med å påvirke og forme arkitekturen i Hellas som alle andre steder i Europa. Gjennom arkitekturhistorien finnes det nok av eksempler på at stilimpulser har nådd frem selv til den mest bortgjemte avkrok med rurale byggeskikker og tradisjoner. Hvis vi skal trekke en parallell til hjemlige trakter kan utbredelsen av sveitserstilen med lokale variasjoner av trehusbebyggelse på landsbygden og i distrikts Norge være et passende eksempel for å få frem dette poenget.

¹⁸⁶Frampton, Kenneth, "Sex punkter för en motståndets arkitektur", i Wallenstein, Sven-Olov, *Arkitekturteorier*, 2003, s. 133-36.

¹⁸⁷ Frampton, *Studies in tectonic Culture*, 1995, s.325.

Kritisk regionalisme kan forstås som en betegnelse på den fortolkende praksis som foregår innen de ulike retningene, eller regionale miljøet for eksempel 'skolene' i Attika. Som fenomen tilhører dermed regionalismen en tradisjon med forbindelser til en politisk bevisst samfunns holdning med forankring til et geografisk sted og en bestemt tid, samt den enkeltes yrkesutøvelse innen et fagmiljø. Arkitekten Dimitris Pikionis (1887-1968) kan sies å ha aktualisert kritisk motstand i sitt virke ved *Athens School of Architecture*, da han skapte 'sin skole' ved den polytekniske høyskolen i Athen.

4.1.1 Pikionis' fundament - gangveiene rundt Akropolis

I perioden 1951-57 gikk Pikionis' oppdrag mest ut på å skape kontinuitet for anleggelse av gangveiene rundt Akropolis. Pikionis la "stein på stein" på det arkitektoniske gulvet rundt forhøyningen. Frampton trekker frem at holdningen om å la den greske byggeskikken og 'folkesjelen'¹⁸⁸ gjennomsyre arbeidet, mer enn noe annet karakteriserte Pikionis' design. Pikionis gjorde bruk av enkle grep i sin formgivning av Filopappoushøyden:

Pikionis proceeds to make a work of architecture free from technological exhibitionism and compositional conceit (...) a stark naked almost dematerialized, an ordering of "place made for the occasion", unfolding around the hill for solitary contemplation, for intimate discussion, for a small gathering, for a vast assembly¹⁸⁹.

Samtidig understreker Frampton at Pikionis hørte til blant de arkitekter, som ikke blindt lot seg lede av etterkrigstidens tendenser. I stedet for å følge den internasjonale hovedstrømmen i 1950-årene sto Pikionis for en arkitektonisk dematerialisering med sin tilnærming til stedet. Han lot landskapet vokse i tråd med de regionale særtrekkene, det vil si at de lokale teknikker og skikker bygget på det eksisterende kulturlandskapet. Frampton peker på at Pikionis' fortolkning av friområdet rundt Filopappous samsvarer med en stedsutvikling, som innbød til mer åpenhet og mer aktiv bruk av landskapet:

(...) Pikionis identifies appropriate components from the lived-in space of folk architecture, but in this project the link with the regional is not made out of tender emotion. In a completely method, as if documented by an archaeologist. The investigation of the local is the condition for reaching the concrete and the real, and rehumanizing architecture.

¹⁸⁸ Røe, Bjørn, *The Good, the Bad and the Evil Athens. Search for Qualitative Elements in a European Metropolis at the Turn of the Millennium*, 2000.

¹⁸⁹ Frampton, i Nesbitt, 1996, s. 481.

Pikionis tilrettela for åpne rom med plasser for allmenn rekreasjon, til å legge inn pauser og ta en ”pust i bakken”, noe som gjorde at stedet rommet nye muligheter til å finne frem til skjermede steder mot brennende hete fra solen, differensierte gatenivåer med små stier. De ble formet av runde steiner lagt inn i dekket på gangfeltet, iblandet smale betongstriper og ujevne natursteinsheller. Veiene som ble innført var taktile og bød de besøkende på nye måter å oppleve byrommet på. Anleggelsen av labyrintaktige gatestrukturer tok opp i seg stedenes egne snirklede landformer, med et mønster kjent fra tradisjonell, gresk bebyggelse i det kykladiske øyriket.

Gatene og bygningsvolumene tilpasset seg de ulike nivåene ut fra lokaltopografiske forhold, alltid i takt med stedet. Pikionis var opptatt av at trær og tidligere vegetasjon som vokste i regionen skulle gjeninnsettes. Små grønne lommer med utplassering av steinbenker, lave murkanter og vide trappetrinn ga oppholdsrom og gjorde det mulig å søke tilflukt i skyggen av svale olivenlunder. I Pikionis’ samtid var grekerne som tidligere nevnt sterkt influert av fransk renessanse og tradisjoner fra den engelske landskapsparken. Det ble foretrukket fremfor å søke etter uttrykk for egen identitet og videreføring av tradisjon. Pikionis gikk inn for en total bevaring av landskapet i Attika med stedets egne formasjoner og særpreg:

We rejoice in the progress of our body across the uneven surface of the earth and our spirit is gladdened by the endless interplay of the three dimensions that we encounter with every step... Here the ground is hard, stony precipitous, and the soil is brittle and dry. There the ground is level; water surges out of mossy patches. Further on, the breeze, the altitude and the configuration of the ground announce that vicinity of the sea¹⁹⁰.

Vi ser at stedet¹⁹¹ som et offentlig tilgjengelig byrom ble tilført nye kvaliteter. Denne sensitive stedstilpasningen står i sterk kontrast til funksjonalistenes rigide soneinndelinger av miljøet i byen. Planting og bevaring av lokale vekster; palmer, pinjetrær, sypresser, busker, oliventrær og granatepletrær gjorde sitt til å skape trivsel. Dessuten ga disse vekstene tilpasninger til Middelhavlandets klima og gjenkjennelser som fremmet tilhørighet.

Den greske forfatteren *Yannis Tsarouchis*¹⁹² argumenterer i sitt essay *The Hysterical Call for Greenery* for at det har vært en tendens til overkultivering av det arkeologiske landskapsområdet¹⁹³. I iveren etter å bevare området grønt ved den gamle agoraen ble det

¹⁹⁰ Frampton, 1995, s. 9.

¹⁹¹ Papageorgiou – Venetas, 1995, s. 135.

¹⁹² Yannis Tsarouchis, ”Between East and West”, <http://culture.gr/6/69/698/e69803.html>, søkedato 18.04.2007.

¹⁹³ Det fremgår av en forkastet notis adressert til *General Secretariat for Tourism* at Pikionis formulerte et forslag alt i 1946 med prinsipper for konservering av et estetisk miljø ved Akropolis. Pikionis ønsket en grundig

gjort forsøk på å vedlikeholde og videreføre det plantelivet som blomstret i antikken. Men også i denne sonen oppsto det uenighet om skjøtsel av kulturlandskapet, og om hvorvidt den gamle topografien med utgravningsområder, terrasserte landformer som knauser og fjellskrenter skulle forbli ubeplantet.

4.1.2 Antikkens tektonikk

Tektonikk beskrives med de teknologiske muligheter ved bruk av lokale materialer og konstruksjonsmetoder, som foreligger i samtiden. I Scarpa sine arbeider ser vi tektonikk demonstrert med de løsninger han velger blant annet for sammenføyninger av detaljer. Frampton viser til divergerende trekk for kritisk regionale byggverk fra utøvende arkitekter. Han holder frem arbeider fra moderne arkitekter som; finnen Alvar Aalto¹⁹⁴ (1898-1976), portugisiske Alvaro V. Siza¹⁹⁵ (1933-) og Carlos Scarpa (1906-1978), samt grekerne Aris Konstantinides og Dimitris Pikionis som eksempler på kritiske regionalister¹⁹⁶. Alle ble regnet for å tilhøre en tradisjon, av Frampton fortolket og definert som kritisk regionalisme.

Ved restaureringen av *Museo di Castelvecchio* (1956-73) i Verona endrer Scarpa interiørets karakter fra rom til rom. De regionale trekkene kommer tydeligst til syne i overgangene mellom bygningens gamle og nye deler. Det er i de mer eller mindre tilfeldige sammenføyningene av bygningen, at samspillet mellom de ubehandlede og de bearbejdede overflater trer frem. Frampton beskriver forholdet slik:

The revelation of engineered form is repeatedly assumed by Scarpa as a syntactical key from which all other junction should take their cue, whether the joint is a hinge, a pivot, a pedestal, or a fixed bracket. These are particular evident in the various forms of mounting being used to display the archaeological exhibits on the ground floor, each mounting being conceived as a tectonic complement to the piece in question¹⁹⁷.

Scarpa viser gjennom materialanvendelse, særlig i overgangene mellom de historiske og moderne delene av byggverket, artikulasjon av sidestillinger. Markering av disse

kartlegging av hele området med veier, vegetasjon, gjerder, behandling av jordsmonnet etc., spesielt gjaldt det de arkeologiske interessene i turistutsatte områder.

¹⁹⁴ *Paimio Sanatorium* (1927-29), tuberkulosepsykehus med pasientrommene vendt ut mot sydvest og skogslandskapet rundt, frisk luft og solskinn ble betraktet som en del av 'kuren' og inngikk i behandlingen.

¹⁹⁵ Boligkomplekset *Quinta da Malageira* (1977) i Evora skapte gode, differensierte mellomrom mellom de enkelte leilighetene i fattbare, menneskelig dimensjoner. Curtis, William J.R., 1996, s. 594.

¹⁹⁶ Sverre Fehn (1924-) mottok Pritzkerprisen i 1997. Med begrunnelse om at hans prosjekter samlet sett i løpet av karrieren som arkitekt har fremmet tilnærmedesmåter basert på lokale byggeskikker, anvendelse av stedsrelaterte materialer med abstraksjon av stedets tradisjoner. Som begrunnelse for utmerkelsen viser disse arbeidene fortolkninger med en videreføring av det beste innen modernismen, samt at Fehns arbeider ligger tett opp til det Frampton betegner med kritisk regionalisme.

¹⁹⁷ Frampton, 1995, s. 321.

grenseovergangene er karakteristiske for Scarpas arkitektoniske løsninger. Han separerer det fortidige fra det fremtidige. Men det skjer i form av glidende overganger, og vises i trinnene, gjerne mellom de ulike nivåene av rommet. Hans oppbygning foregår metodisk omtrent på samme vis som forskjellige tidslag avleires. Scarpas utstillingsarkitektur nærmest iscenesetter museumsbygningen i Verona. Anvendt for metroutstillingene vil de kulturhistoriske artefakter i monter antagelig stå i en enda tettere relasjon til den modernistiske utformingen av undergrunnen.

4.1.3 Stedsspesifikk kunst – identifikasjon med natur og kultur

Som fenomen oppstår stedsspesifikk kunst, med såkalt *landart* eller *environmental art* blant amerikanske kunstnere på slutten av 1960 og i begynnelsen av 1970-tallet. I møte med steder finnes det flere strategier for fortolkning med hensyn til å forholde seg til det stedsegne, enten det gjelder fortidens kultiverte landskap eller nyere tids bylandskap. O’Doherty velger følgende definisjon av det stedsspesifikke verket:

‘Site-specific’ is a term used to describe individual art projects where the location of the work is an integral component of its meaning. Since the eighties, ‘site-specific’ also has been applied to exhibitions including a number of artists whose works reference or are inspired by the site where they are shown. Preferred venues include buildings not associated with art or locations out of doors. With both individual projects and exhibitions, site-specificity connotes the inseparability of location in relation to signification¹⁹⁸.

Miljøet kan enten være vill natur og ødemark, men de fysiske omgivelsene kan også bestå av et kultivert landskap i mer urbane strøk. Selve utformingen av kunstverk oppstår i samspill med de krefter som virker på det bestemte stedet. Det kan vise til trekk som eksisterte i omgivelsene som proporsjonene til andre bygninger, skalaforhold, trafikkmønster, lys og skygge, teksturer.

Den miljømessige konteksten er utgangspunkt for stedsspesifikk kunst. De mest fremtredende egenskaper ved stedet blir det som finnes i egenskap av de fysiske omgivelser i naturen. Det stedsspesifikke verket verken forstyrrer en eksisterende tilstand, eller griper inn på selve stedet, men det blir istedenfor assimilert i sitt forhold til den spesifikke plassen. Plassering av det stedsspesifikke verk skjer ut fra valg av sted eller materialer, jordet eller bundet til lokaliteten ved hjelp av de fysiske lover, gravitasjonskraften.

¹⁹⁸ Brian O’Doherty, gjengitt i “The Exhibition Redistributed. A case for reassessing space”, Greenberg, Resa, *Thinking about Exhibition*, 1996, s.364.

4.2 Postmoderne kritikk av muséet og metroen

I postmoderne tid, som ble angitt til å begynne sin langsomme fremvekst i mellomkrigstiden, for så å munne ut i 1960-80-tallets kritikk. Egentlig startet den postmoderne kritikken innen litteraturen, men siden blir den anvendt på flere felt. Som for eksempel kunst og arkitektur, blant annet rammet modernismekritikken samfunnsinstitusjoner, museum hardt. Det moderne muséets visningsrom ble anklaget for å være anonymt og manglet identitet. Det kom reaksjoner på at muséets utstillingslokale ikke tok opp i seg de stedege kvalitene, noe som gjorde at dens moderne estetikk ble betraktet som et universelt fenomen. Dessuten kritiserte modernistene institusjonalisering av kunsten i utstillingslokalet. Modernismekritikerne mente at muséet hadde utspilt sin rolle. Veggene beregnet for visning av kunst ble slått ned. Muséets formale strukturer løses opp, dets fysiske grenser forflyttes, det institusjonelle rammeverket går i oppløsning. Muséet blir anklaget for at fremvisning av verk var uten kontekst. Verket ble fullstendig tømt for innhold, fordi det fjernet seg fra den sammenhengen som kunne tillegge det nye lag av mening, omtrent som det kubiske utstillingsrommet var muséet uten tilpasning verken til sted eller tid¹⁹⁹.

I første rekke førte det til en synkende entusiasme for muséet med dets utstillingsestetikk. Den moderne estetikk med den hvite kuben ble opplevd som tom, mest fordi den sto løsrevet både fra sin sosiale og politiske kontekst. Usynliggjøring og nøytralisering av det modernistiske gallerirommet innebar en kritikk av muséets institusjonalisering av kunst.

4.2.1 Flukten fra kunstmuséet

Forflytningen av kunsten bort fra muséet skjer i forlengelsen av avstandstaken fra kunstinstitusjonen, dels som en protest mot muséet institusjonalisering av kunsten. Det moderne museum ble betraktet som et klenodium, gammeldags og utdatert, fordi det virket kategoriserende, med et klassifikasjonssystem for oppbevaring av objekter som støvansamlere. De utstilte verkene befant seg i romlig forstand bortgjemt i muséet og løsrevet fra sitt opphav. Det modernistiske gallerirommet kunne dermed ikke unndra seg virkelighetens verden, fordi det faktisk var en del av den samme virkeligheten.

Det stedsspesifikke verket *Wrap in- Wrap out* (1969) av Museum of Contemporary Art, Chicago av kunstnerparet Christo (1935-) og Jeanne-Claude (1935-) viste en

¹⁹⁹ Werne, 1998, s.151-56.

tilnæringsmåte til muséet som på det aktuelle tidspunktet var nokså uvanlig. Samtidsmuséet i Chicago med den kjente representasjonsbygningen ble av de to amerikanske kunstnerne forvandlet, ved at de pakket bygningen inn i tekstiler. I selve utførelsen med tildekkingen transformerte kunstnerne ikke bare synet av museumsbygningen. Bak handlingen lå det innbakt en kritikk av institusjonen i sin helhet. Det synet lå som beveggrunn for selve handlingen, gjaldt ikke bare intervensjonen av muséets kunstsamlinger med også dets innhold. Men på et mer generelt plan ble det reist en massiv kritikk av hele kunstinstitusjonen og alt det usynlige den sto for:

”Det glemmes ofte, at Christo i indpakningen af muséet også – i symbolsk forstand – pakket medarbeiderstaben og dets funksjoner ind: salgsdisken, museumsomviserne, det tekniske personalet, men også underforstått, bestyrelsen. Paralyseringen af funktionerne krævede, at gulvet og trapperne blev pakket ind, og dermed blev det. Kun de sanseliggjorte vægge forblev uberørte²⁰⁰.”

Det modernistiske gallerirommet med den hvite kubens estetikk, tilslørte og avgrenset hva som kom betrakteren for øyet. I en slik avstandstaken og fiendtlig innstilling til modernistiske byggverk lå det skjult en sterk kritikk både av muséets praksis og hegemoni. Beholderen omsluttet innholdet på samme måte, som Christos’ emballasje pakket inn bygningen til samtidsmuséet i Chicago med alle de museale gjenstandene. Det moderne gallerirommet ble sett på som en container, hvor veggene i rommet sto som et ytre skall uten innhold. Kritikerne tok skarp avstand fra den minimalistiske estetikken, som på grunn av universelle løsninger var i ferd med å reduseres til det absurde. Kritiske røster tok til orde for at det moderne gallerirommet ble sett på som uavhengig av konteksten, noe universelt. Av O’Dohertys teorier kan vi trekke ut at muséets hvite kube ikke sto i relasjon til verken stedet eller de lokale forholdene.

4.2.2 Metrostasjoner som sted eller ikke-sted

Det underjordiske landskapet på metrostasjoner uten dagslys og med hvitt stedløst interiør kan betegne en reduksjonistisk og økonomiserende arkitektur, for det er likegyldig i hvilken sammenheng det inngikk. De hvite anonyme veggene kan være satt opp hvor som helst, tidløst og helt uten stedsreferanser. Som innramning kan det være plassert på et hvilket som helst sted i verden, fragmentert uten forbindelser til en større sammenheng.

Den franske forfatteren Marc Augé foretar en antropologisk studie i essayet *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité* (1995) av det han kaller ”ikke-

²⁰⁰ O’Doherty, 2002, s. 121.

steder”. Augé skiller mellom *sted* (”lieu”) og *rom* (”espace”). ”Stedet” har i følge Augé gjennom bruk produsert mening, fra etterlatte spor og menneskelig virksomhet. Slik aktivitet bidrar til å akkumulere de meningslag som finnes. ”Rommet” derimot slik Augé ser det, manglet potensiale for meningsproduksjon. I følge Augés tanker om mobilitet står terminaler og transittsoner på flyplasser og undergrunnsystemer som de fremste eksempler på ’ikke-steder’.

Han gir flere eksempler på at offentlige transportrom med store og upersonlige ventehaller, er prototypisk ”ikke-steder”. For uansett hvor de ligger plassert i verden har slike steder fått den samme monotone utformingen. ”*Senere oppdaget jeg forlatte flyplasser i Europa-forlatte arbeider, surrealistiske landskaper, ting som ikke hadde noe med funksjon å gjøre, skapte verdener uten tradisjon. Det som gradvis gikk opp for meg, var kunstige landskaper uten kulturelle forgjengere*”²⁰¹.

I sine refleksjoner over steder beskriver Augé at byer og dets miljøer i øktende grad karakteriseres av samtidens anonyme tilværelse. Med en antropologisk tilnærming til metrostasjonene kan disse forstås som en type stedløshet, eller gi uttrykk for det moderne menneskets manglende evne til å skape kontakt og opprettholde forbindelser med de stedene de besøker. For i den offentlige sfære oppstår det verken tette sosiale relasjoner eller andre former for menneskelig sameksistens.

Derimot foregår det en interaksjon på AM mellom det reisende publikum og de gamle utstillingsobjektene. Dette gjelder uansett hvilken tilknytningsform de reisende velger, om de besøkende på metroen er athenerne som kjenner byen, daglige pendlere eller andre ukjente. Utstillingene på stasjonene stimulerer til ettertanke, refleksjoner over daglige inntrykk fra metroreisen, eller små og store hendelser i hverdagen, enten det gjelder fortiden eller fremtiden. Historieformidlingen på metrostasjonene bidrar også til å skape forbindelser med de topografiske aspektene ved byen. Det skjer noe interessant i møtet mellom det overmoderne mennesket og de historiske utstillingsgjenstandene. Kanskje den hypermoderne teknologien vist i materialanvendelsen på undergrunnsbanen er satt sammen med de historiske fragmentene for at kontrastene skal bli mer synlige, med den hensikt å visualisere avstanden som finnes mellom tid og sted.

²⁰¹ Michael Fried, ”Art and Objecthood”, gjengitt av Stian Grøgaard, i: (1967) ”Kunst og Objektivitet”, s. 54.

4.2.3 Universalitet - Den Internasjonale Stilen

Kenneth Frampton innfører termen om kritisk regionalisme, som en revisjon av modernismen. Kritisk regionalisme med dens betoning av stedet²⁰², ”the building site” og ”the constructed site”, står i sterk kontrast til den nye, internasjonale stilens idealer om forflatet og ferdigstilt topografi. Den internasjonale stilen er sådan et resultat av en enhetlig og universell stil, og den blir en retningsgivende grammatikk med hensyn til byggevirksomheten i samtiden.

Betegnelsen om modernisme i arkitekturen brukes ofte synonymt med andre liknende retninger som tidlig funksjonalisme, eller *Den Internasjonale Stilen*²⁰³. Forfatterne av katalogen ”The International Style: Architecture since 1922”, Henry-Russell Hichcock og Philip Johnson, gjorde forsøk på å illustrere visuelle motiv for den nye stilen. MoMA kuratorene Hichcock og Johnson fremstiller siden *The International Style* som den nye arkitekturen i takt med den moderne tids *Zeitgeist*. På MoMA-utstilling organisert av Alfred Barr, samt duoen Hichcock og Johnson i 1932, ble Den Internasjonale Stilen betegnet for å være et universelt fenomen.

There is first a new conception of architecture as volume, rather than mass. Secondly, regularity rather than axial symmetry serves as the chief means of ordering design. These two principles with a third proscribing arbitrary applied decoration mark the productions of the International Style²⁰⁴.

Arkitekturhistorikeren Curtis sier seg enig med dem og kommenterer MoMA- utstillingen at Den Internasjonale Stilen fra 1932 var å regne som universell, delvis fordi den manglet et enhetlig uttrykk.

”Abstraksjon av en søyle uten base og kapitél med reduksjon helt ned til å gjelde kun funksjonalitet. Det var egentlig ikke abstraksjon men et forsøk på å representere virkeligheten med et dekorert og funksjonelt objekt”²⁰⁵. Modernistenes hyppige bruk av tilvirkede industrivarer og anvendelse av standardiserte konstruksjonsmetoder førte, slik Framton så det til homogenisering av våre fysiske omgivelser. Den Internasjonale Stilen kan etter konstruksjonsprinsipper oppsummeres til å gjelde tre hovedpunkter:

²⁰² Curtis benevner den sveitske arkitekten Peter Zumthors arbeid som ’taktil minimalisme’. Zumthor benytter forenkling for å øke den visuelle spenningen og intensivere betydningen av de topografiske forholdene. ”Glem formen! Det er lyset, stemningen, atmosfæren og den kroppslige bevissthet det kommer an på i hans arkitektur”. *Kurbad i Vals* (1990-96), og det lille kapellet *Sogn Nenedetg* (1989) nær Sumvig av Zumthor.

²⁰³ En internasjonal stil, gjerne betegnet som den hvite stilen, eller forbundet med innslag av elementer fra art décoratif.

²⁰⁴ Curtis, William J.R., *Modern Architecture since 1900*, 1996, s. 239.

Peter Eisenman, ”The end of the classical. The end of the beginning, The end of the end” i: Nesbitt, Kate, 1996, s. 213.

- Arkitektur som volum
- Regularitet
- Unngå tilfeldig dekor

Vi skal se etter hva som var essensielt for den estetiske konteksten til metroutstillingene i Athen. Arkitektonisk ble metrostasjonene oppførte med forenklede former, kjennetegnet ved abstraksjon med rene, glatte overflater av geometriske volumer og en begrenset palett. Det ble anvendt lite dekor og ornamentikk i utformingen, om den ikke helt og holdent var utelatt. Synlige konstruksjoner ved romutforming var estetiske trekk som ble tillagt vekt. Intervallene var jevne, og de virket harmoniske og beroligende som søylene i det greske tempelet. Symmetriske former ble ofte anvendt i bruk av industrielt fremstilte materialer, som sammenstilte modulenheter med regelmessige intervaller. Harde, glatte overflater kjennetegnet det moderne, liksom det hygieniske, sterile ved miljøet fremhever rasjonaliteten.

Overfører vi disse ideene til AM og Det Nye Akropolis Museum, kan det forstås som en ny start for utstillingsestetikken. Belysningsforholdene som finnes i utstillingsrommet kan enten viske ut forskjellene eller dempe dem ned, begge forhold gjelder for gjenstandene utstilt i monter alt etter hva og hvordan det formidles. Hvis vi tar et tilbakeblikk til beskrivelsen av Syntagma stasjonen, leste vi i kapittel 1 om utformingen av den åpne romløsningen på galleriet over ankomsthallen. Vi la merke til at det først og fremst var de arkitektoniske elementene; materialer og åpen romstruktur på galleriet, som bidrog til å løse opp utstillingsrommet.

Mens museumsrommet med den hvite kubens estetikk understreker rommets kvadratiske form, kan oppløsningen av transportrommet på undergrunnen betraktes som en like anonym, universell innramning av de historiske artefaktene. For som vi ser, illustrerer metroen et musealt rom uten vegger. Således kan det hvite, enkle i utformingen av rommet og utstillingsestetikken forstås i forlengelsen av en renskåret, modernistisk romlig innramning, arkitektonisk utformet i tråd med *den hvite stilen*²⁰⁶. Den hvite stilen refereres oftest til som tidlig modernisme med funksjonalismens hensiktsmessighet og teknologiske nyvinninger, helt i samsvar med modernistenes tidsånd.

²⁰⁶Den internasjonale stilen betegnes gjerne som den hvite stilen, eller omtales som *l'art décoratif*. Phillipides, Dimitris, 1998, *Urban Housing of the '30s. Modern Architecture in pre-wars Athens*.

4.3 Kontekstualisering av de nye metrostasjonene

4.3.1 Kritisk kontekstualisme i Athen

Frampton diskuterer de lokale forholdene som eksisterer på stedet og vektlegger dets omgivelser, før bearbeidelse av dem. Videre fremholder han at de regionale trekkene finnes i det geografiske landskapet og er i nær forbindelse med de stedsegne faktorene *kultur, topografi, klima, lys* etc. Når jeg refererer til dem, vises det til stasjonsstedene i Athen. Det eksisterende miljøet rundt stasjonsstedene kan muligens leses inn i utstillingskonteksten, og dermed kobles til visningene på metrostasjonen, for de historiske og samtidige kunstvisningene eksisterer i kraft av stedene hvor de vises. AM kommuniserer ved hjelp av visuelle artefakter, både nye og gamle gjenstander finnes på stasjonene. Denne visualiseringen av lokalitetene gjennom materielle utstillingsgjenstander, kan bidra til å styrke publikums tilhørighet og identifisering med stasjonsstedene. Dette igjen skaper forbindelser til byens topografi.

På metrostasjonen Evangelismos finnes det utstillinger som har referanser til landskapet. Utstillingen her har fragmenter fra fortidens infrastruktur. Denne stasjonen synliggjør geografiske lokaliteter i byen. Utstilt kartmateriale viser bruk av topografien og de forandringer som har skjedd over tid. Gamle gatestrukturer kan nevnes som distinkte topografiske trekk knyttet til stasjonene. På samme måte er funn av keramisk rørsystem fra ledningsnettets synlige bevis på hvor vei- og vann ble ledet gjennom byen. I tillegg ser vi spor av den gamle hovedårens løp. Det bekrefter at veien tidligere ledet den samme retning som i dag. Den fører trafikken ut av byen i østlig retning mot Mesogeia.

Den amerikansk-britiske postmoderne teoretikeren og arkitekten Charles Jencks (1939-) mente at gjenbruk av fortidens former med innslag av tvetydigheter, lek, ironi, pastisj, parodi og allegorier kjennetegnet byggverk i årene 1960-80. I verket *Post-modernism. The New Classicism in art and architecture* oppsummerer han at det postmodernistiske uttrykket beveger seg mot pluralisme, og at dermed "alt" er tillatt innen arkitekturen. Hans tanker leder vår oppmerksomhet over til Akropolis stasjon og gipskopiene tatt fra Parthenonfrisen, fordi utstillingens sammenstilling kommuniserer en slik dualisme.

Kopier av relieffene dekorerer langveggene på den nederste perrongen. *Spolia*²⁰⁷ fra klassisk tid vises brukt i denne utstillingen på stasjonsområdet, som tidligere nevnt finnes gipsfrisen utstilt, vis a vis Mercuri - fotografiene. Vi oppdaget at AM valgte en poster som presentasjonsform, en strategi for opphengning på lik linje med annonseplakater i reklame.

²⁰⁷ Spolia brukt om fragmenter av eldre bygningsdeler som settes inn i ny kontekst, gjerne integrert i en større helhet.

Hele veggens overdrevne dimensjon ga utstillingen et stort format, noe det offentlige transportrommet kunne tåle på grunn av tunnelens takhøyde. Plasseringen av frisene ble senket betraktelig i stasjonsutstillingen. Relieffene henger av disse grunner lavere på perrongene enn slik de opprinnelig var integrert i tempelet.

Den norske kunsthistorikeren Siri Lexau peker på at dobbeltkoding var typiske trekk ved postmoderne verk. Først og fremst er det kopien av Parthenonfrisen jeg har i tankene, for den ser mye eldre ut enn hva tilfellet er. Allikevel fungerer frisen godt sammen med det moderne fotografiet, til tross for den store aldersforskjellen. Sammenstillingen av fotografiet med motiv av Mercuri og Parthenontemplet kommuniserer, og åpner for dialog både med det reisende metropublikummet og med det virkelige tempelet på Akropolishøyden utenfor metroområdet. Men sammenstillingen mellom den tilsynelatende gamle frisen og de nye plakatenes forutsetter at betrakteren er innforstått med de kulturhistoriske referansene. Ellers vil det ikke være mulig med gjenkjennelse av motivet, for dermed å fortolke det som vises. Vi ser ut fra eksempelet med Parthenonfrisen at formidlingsaspektet er sterkt understreket av AM.

På metrostasjonen ga dette seg utslag i visninger med kombinasjoner av eldre utgravningsmateriale og samtidige utsmykninger. Moderne lysskulpturer finnes plassert side om side med de historiske objektene i det samme utstillingsrommet på metroen. Av det ser vi at de ulike delene av utstillingen på Akropolis- perrongen befinner seg i et motsetningsforhold til hverandre, særlig med hensyn til datering for gjenstandenes opphav. I utstillingen grenser det indre motsetningsforholdet mellom de fremviste gjenstandene opp mot *pastisj*²⁰⁸. Lexau definerer pastisj som arkitektoniske fremstillinger der stilen og formen er mål i seg selv, på bekostning av de strukturelle og funksjonelle forutsetningene. Dette er i overensstemmelse med Jencks' henvisning både til det allegoriske og tvetydige innholdet som kjennetegner det postmodernistiske verk.

Et annet av eksempel er stasjonen Megaro Moussikis. Der vises frem utsmykninger som kan forstås og tolkes innenfor den kritiske kontekstualismens rammeverk. Her retter vi blikket mot veggutsmykningen av fuglene beskrevet i kapittel 1. Det regionale kommer best frem i fortolkning av relasjonen til det spesifikke stedet Megaro Moussikis. Tematikken som er valgt for de visuelle utsmykningene på stasjonen, samsvarer med topografien og landskapet over metroen. Konserthallen Megaro Athens er selve ledemotivet for de reisende.

²⁰⁸ Lexau, Siri Skjold, *Mind the gap. Mellomposisjoner i samtidsarkitekturen*, 2000, s. 188, omskrivning.

Fuglemotivet i mosaikkene vitner ikke bare om anvendelse av gamle håndverksteknikker, men også bruk av bysantinsk billedgjengivelse. Veggdekorasjonene i transittshallen på metroen viser derfor en videreføring av kunnskap, tradisjoner og ikonografi. Foreningen mellom de moderne materialene og utførelsen av håndverket gir indikasjon om en nyfortolkning av de historiske referanser: Hellas sitt tidligere forhold til det bysantinske riket med påvirkning av de regionale tradisjoner fra blant annet øst-romerriket.

Frampton understreker at han med regionalisme ikke viser til en *sentimental fortolkning* av stedet. Derimot hevder han at de *vernakulare* tradisjoner som det vises til er sterkt bundet til kulturen på stedet. Trolig uttrykker vernakular de lokale tradisjoner og det henspiller på stedet med betydningen at vi skal opprettholde forbindelsen til historien. Men i vår relasjon til stedet trenger vi kritisk sans, for vi skal forholde oss med distanse til fortiden. Det vil si at vi ikke skal sitere de lokale særtrekkene direkte, eller låne former fra fortidens byggverk ved kopiering og gjenbruk.

Materialanvendelse, byggeteknikk- og håndverkstradisjoner kan gjerne hentes fra tidligere tider, men vi skal bruke dem kritisk i overensstemmelse med vår egen *moderne* samtid. Og vi må vokte oss vel fra å fortolke den kritiske regionalismen i favør mot det sentimentale. For det sentimentale har den svakheten at det lar seg styre av rent følelsesmessige beveggrunner. Slik Frampton ser det tangerer sentimentale tendenser mot fortolkninger, som innebærer en manglende distanse både til fortiden og historien.

4.3.2 Det Nye Akropolis Museum – retorisk arkitektur

Dette avsnittet omhandler Bernard Tschumis dekonstruksjon av Parthenon og historien. Det bringer oss over til en annen side ved Akropolis, nemlig utstillingene av monumentene fra klassisk tid. De verdenskjente skulpturene blir vanligvis referert til som *the Elgin Marbles*. Skulpturene fikk sitt navn etter lord Elgin, britisk ambassadør i Konstantinopel. De ble i 1803 fjernet fra Parthenontempelet og kom i lord Elgins hender, for så å bli solgt videre til British Museums eie i 1807. De lovmessige rettighetene til lorden av Elgin, viste at han ikke hadde tillatelse til å fjerne skulpturdeler, i alle fall ikke selge dem videre til British Museum²⁰⁹.

Arkitekten Tschumi reiste med prosjektering og oppførelsen av Det Nye Akropolis Museum interessante spørsmål vedrørende forflytning av kunstens kontekst, eller for den saks skyld forflytning av kunstverker mellom inne- og utesfæren. Ved problematikken om

²⁰⁹ Lending, Mari, "Quatremère de Quincy og et mulig rekontekstualisert Parthenon", i Agora, Museum 2006, s. 85.

repatrering av de greske Parthenonskulpturene - *Elgin Marbles* fra British Museum tilbake til Hellas aktualiseres også forflytning av kunst over større geografiske avstander, også på tvers av nasjonale landegrenser. Videre belyser denne delen om konteksten til Akropolis nettopp det kompliserte ved forholdet om nasjonale eierinteresser og tilbakeføring av kulturhistoriske skatter.

Vi skal gå nærmere inn på den arkitektoniske retorikken som fremføres ved oppførelsen av Det Nye Akropolis museum. Byggets skalering brøt dimensjonene i forhold til omgivelsene i lokalmiljøet Makryanni. Muséet ble orientert etter Parthenontempelet og følger hovedretningene i landskapet. Tschumis konsept om *Paradoxes and Paradoxes* (2000) tok utgangspunkt i at konteksten til muséet, var de stedsegne kvalitetene. Med hensyn til noen av de punktene Frampton fremsatte som avgjørende faktorer for stedet, kan nevnes lys og klima. Tschumi samarbeidet med greske arkitekten Michael Photiadis om Det Nye Akropolis Museum.

I forhold til det klassiske tempelet ligger Det Nye Akropolis Museum parallellforskjøvet i terrenget. Museumsbygningen tar opp i seg det samme rektangulære grunnplanet fra Parthenon, men i den nye bygningen utgjør det øverste nivå, nemlig Parthenogalleriet. Plasseringen av bygget sørger for å skape kontinuitet mellom det permanente muséet på forhøyningen og det nye museumslokalet nedenfor. Grunnplanet på det nye muséet har trapesform. Formmessig bryter den øverste etasjen av muséet med resten av det trapesformede planet. Topplanet har et betydelig mindre flatemål enn resten av den store bygningskroppen. Bruken av transparent byggemateriale i de store veggflatene understreker den direkte forbindelsen mellom det gamle muséet på Akropolishøyden og Det Nye Akropolis Museum. Det bidrar også til at den visuelle kontakten mellom den nye og den gamle bygningen opprettholdes.

Orienteringen fremhever den nære relasjonen mellom ute- og innrommet, slik forenes det som befinner seg på innsiden av utstillingslokalet med det omkringliggende landskapet. En åpen siktlinje mot Akropolishøyden sørger for at landskapsomgivelsene blir inkorporert som del av selve skulpturprogrammet i den nye bygningen. Den visuelle kontakten som finnes mellom museumsbygningen og Akropolishøyden, gjør at avstanden mellom kunsten og stedet virker mindre. Sådant opprettholdes kontakten mellom kunsten og stedet, og på mange måter kan skulpturene ha relasjon til utstillingslokalet. Det tilføre utstillingskonteksten nye inntrykk og dimensjoner.

Et sterkt motiv for å bygge det nye muséet har vært å tilbakeføre *the Elgin Marbles* til sin greske opprinnelse²¹⁰. Metopene som tidligere inngikk i tempelets utsmykningsprogram ble fjernet fra sin arkitektoniske kontekst. Det skjedde da de ble flyttet fra Parthenontempelet i Athen over til British Museum i London. De ble da løsrevet fra sin sammenheng, og siden fragmentene ikke kan limes på plass igjen, har de for alltid tapt sin plassering:

I arkitekturen er det tilstrekkelig med et fragment av et fremspring eller en takkrans for å se helheten. Intet er derfor enklere enn i et museum, i gips eller murverk, å bygge Parthenons søylerekke med dets gavlfelt og under denne søylerekken plassere en del av frisen; å legge inn metoper mellom triglyffene og fylle pedimentet med de gipsstatuer som utsmykket det i fortiden. Slik kunne man med et eneste blikk se alle disse bestanddelene, slik man så dem i atelieret, slik de var tenkt og i henhold til deres formål²¹¹.

Her ser vi at museumsbygningens konsept blir brukt som et eget politisk virkemiddel for å øve press og få gjennomslag for greske eierinteresser. Det Nye Akropolis Museum har ambisjoner om å stille ut skulpturene, som per i dag befinner seg i eksil i British Museum. Man kan spekulere i om det kommer til å forbli et tomrom i toppen av muséet, eller om det vil bli laget gipsavstøpninger²¹².

Det Nye Akropolis Museum benytter seg av en visuell retorikk som artikulere en stille kritikk. Den viser seg som tomrommet i utstillingssalen i muséets tiltenkte Parthenongalleri. Tomrom av skulpturer artikulere nærvær gjennom manglende verker. Vi kan snakke om fravær av nærvær eller nærvær av tomrom med fravær av historie, for det diskuteres ikke hvorvidt skulpturene skal tilbakeføres, men når. Det etterspørres *når* de skal sendes hjem igjen²¹³.

Hva skal stilles ut i det nye muséet på Akropolis? Å snakke om "hjem" i omtalen av *Elgin Marbles* og beskrivelsen om at de tilhører "del av en nasjonal samling" hviler på helt feilaktige oppfatninger. For som vi så i kapittel 2 ble den greske nasjonalstaten først opprettet i 1833. Opprinnelig tilhørte skulpturene tempelet, integrert i den arkitektoniske dekoren. Men å kunne snakke om en sammenhengende nasjonal periode fra antikkens gullalder med de gamle grekerne fram i mot våre dager, ville vel være å ta litt hardt i. På grunn av at tiden

²¹⁰ Det kan diskuteres om man i det hele tatt kan snakke om en repatriering av skulpturene til Hellas og kunstverkens opprinnelse som en kultur/ nasjonal arvstørrelse. Vi vet er at det ikke finnes noen sammenhengende forbindelse med antikken. Den greske nasjonalstaten er et forholdsvis nytt fenomen. Hellas ble konstituert som arvet monarki i 1834. Ibid.

Bernard Tscumi med konseptet: "Paradoxes Paraboxes – New Acropolis Museum" (2000).

²¹¹ Lending, Mari, "Quatremere de Quincy og et mulig rekonstruert Parthenon", i *Agora "Museum"*, 2006, nr. 3, s.103.

²¹² Replika er en eksakt kopi fra nøyaktig modell, men den blir ofte gjengitt i mindre målestokk.

²¹³ Lending, 2006, s. 89.

reorienterer, vil innføring av en retorisk arkitektur, sådan skape en ny kontekst. Den igjen kan bidra til å gi stedet en ny start med blanke ark.

Sterkest uttrykt i diskusjonene er overtalelseskraften med åpning av Det nye Akropolis Museum, en arkitektonisk retorikk fremført av arkitekten Tschumi i polemikken rundt muséet. I dispuTT mellom den britiske og den greske stat innførte Det Nye Akropolis Museum en ny estetikk.²¹⁴ For britene mente at grekerne ikke ville være i stand til å ta hånd om skulpturene på best mulig måte. Tenk bare på friluftsmuséet på Akropolishøyden som helt frem til 1980-tallet var truet av byens luftforurensning med NOx utslipp, sur nedbør og mekaniske bakkevibrasjoner. Det førte til en økt forvitningsprosess av både landskapet og de klassiske monumentene i området²¹⁵.

Det gamle Akropolis museum som i dag huser deler av skulptursamlingen, sliter med plassmangel. I det nye Akropolis muséet skal det i alle fall ikke bero på plasshensyn, hvorvidt skulpturene blir vist frem. Argumentasjonen fra britene om at skulpturene ikke tåler å stå ute lenger er snart gjort til skamme. Om skulpturene fortsatt skulle bli stående i friluft, på Akropolishøyden der de har sin opprinnelige plassering, ville de gjerne tåle det bedre ettersom forurensningssituasjonen og trafikkforholdene i byen er forbedret.

Konseptuelt og retorisk har oppførelsen av museumsbygningen stor symbolverdi. Den virker som politisk pressmiddel mot britiske myndigheter i kampen om kulturminner. Andre relevante utenrikspolitiske anliggender, aktualiserer forholdet til the Elgin Marbels. Melina Mercouri startet i 1983 aksjoner med sterk politisk appell, adressert til myndighetene i London, på det tidspunktet hun satt i ministerposten for det greske Kulturdepartementet.

The Elgin Marbles brukes som et sterkt utenrikspolitisk virkemiddel i forholdet mellom England og Hellas. Repatrieringsproblematikken har fått fornyet aktualitet i løpet av de siste 25 årene. Til stadighet er det demonstrasjoner og senest i 2007 ble det holdt en rekke aksjoner i universitetsmiljøet i den greske hovedstaden. Studentene lenket seg sammen nedenfor Akropolishøyden, Dionysos Arepagitou i protest mot at Parthenonskulpturene fremdeles mangler i Det Nye Akropolis Museums utstilling²¹⁶.

Hva var så virkningen av Tschumis konsept med Det Nye Akropolis Museum? Arkitekten Tschumi dekonstruerer våre forestillinger om hva Akropolis er og hva muséet skal være i fremtiden. Han rokker ved vår oppfatning. Dette gjør han trolig med det for øye å kunne nullstille stedet fra alle de forestillinger og forventninger vi som moderne mennesker

²¹⁴ <http://publications.parliament.uk>, kolonne 774, O'Hara.

²¹⁵ Røe, Bjørn, 1998.

²¹⁶ Athens News, 26.jan-1.feb 2007.

har om at den klassiske arven fra antikken skal videreføres. Muséet tilhører et moderne utviklingsprosjekt for byen. Det skulle egentlig ha vært innviet i forbindelse med åpningsseremonien av de olympiske leker sommeren 2004. Utstillingen i Parthenogalleriet skal etter hvert som den ferdigstilles åpnes for publikum og resten av omverdenen. Bygningens romforløp fremstår som gjennomsliktig. Parthenogalleriet kan leses på flere ulike måter. Som en hvit tavle, *tabua rasa*, et ubeskrevet blad. Historien er ikke fortalt, ennå. Den er kun i sin spede begynnelse. Veggene i museumsrommet er reist, glassflatene gjør dem gjennomsliktige. ”Den hvite boksen” står der, inntil den sprenges. Det kan representere en ny æra for kunstinstitusjonen, for som både Duncan og Lending påpeker: ”Muséer har aldri vært nøytrale rom”²¹⁷.

²¹⁷ Lending, 2006, s. 89.

Avslutning

Stasjonsstedene og de fremviste gjenstandene i metroutstillingene som visuelle historiefortellinger i lys av byens utvikling var tematikk for avhandlingen. Vi har sett at gamle gjenstander forenes med moderne utsmykninger i AMs utstillinger. Det gir mening fordi det oppstår nye sammenstillinger som igjen reiser aktuelle spørsmål om tid og sted. Videre så vi at visuelle gjenstander kommuniserer på tvers av tidsskiller og museale rammebetingelser, med et universelt språk som avkodes ved hjelp av at sanseapparatet tas i bruk. De utstilte artefaktene kommuniserer med hverandre, men også med de reisende på metroen i Athen.

Utvidelsen av AM (2000) med de nye stoppestedene i sentrum reiser flere interessante aspekter med tanke på utvikling i Athen i nyere tid. Som resultat av at de nye metrostasjonene åpnet i sentrum, var realiseringen av et sammenhengende grønt belte rundt Akropolis mulig. Regulering av trafikken med stengning av gjennomkjøring i de arkeologiske parkområdene fikk positive følger for den lokale bydelen Makryanni, og ikke minst det biologiske mangfoldet med rik flora- og fauna i området. Sentrale spørsmål vedrørende forvaltning av det kulturhistoriske landskapet så vi alt konturene av ved fremveksten av den greske metroplen på midten av 1800-tallet. En problemstilling om forvaltningsforhold og spenningen mellom bevaring av gammelt og nytt ser vi har hatt aktualitet over tid, ikke bare i dag, men den vil også gjelde i et fremtidig perspektiv.

I avhandlingen benyttet jeg spor-metaforen. Jeg fulgte sporet langs to nye linjer for å se nærmere på et utvalg av stasjonssteder i sentrum av Athen og tilretteleggelse for Det Nye Akropolis Museum. Spor vitner om at fortiden har funnet sted. Spor eller avtrykk bidrar til identifisering ved personlig signatur. Spor står i motsetning til modernistenes "hvitvask", som sletter sporene ved nullstilling av tid og sted, og sådan usynliggjør både historien og fortiden. Toget ruller på spor, og dermed er stedet for reisens begynnelse og slutt lagt.

Å synliggjøre det usynlige ble eksemplifisert ved arkeologiske utgravninger av byen, men også i oppførelsen av moderne museumsbygninger med strukturelt romprogram for utstillingslokaler. Duncan innførte en nesten religiøs dimensjon i kunstmuséet ved å demaskere publikums rituelle oppførsel i møte med kunsten. O'Doherty skisserte det ideologiske innholdet som dannet konteksten for utstillingene. I løpet av drøftelsen kom det frem at de to hadde ulik utgangsposisjon med hensyn til å betrakte det moderne muséets virksomhet.

Fem sentrale stasjonssteder langs metroens banenett var utgangspunktet for denne undersøkelsen. Avhandlingen så med et kritisk blikk på de nye metrostasjonene i Athen, og

den hadde som mål å kontekstualisere utstillingene vist i transportrommet på undergrunnen. Audiovisuelle sider ved metrodesign og utstillingene på stasjonene sto sentralt, fordi jeg leste de nye metrostasjonene som muséer, og fortolket utstillingene i lys av det moderne muséets virksomhet, innen en regional kontekst.

Som vi så, inngikk stasjonsstedene som visuelle markører i bystrukturen. AMs kriterier for å vise utstillingsobjekter på sentrumsstasjonene var å synliggjøre stedene i byen, ved å vise et representativt utvalg av arkeologiske funn fra utgravningene av de respektive stedene langs de to nye metrolinjene. Steder i byen avdekket 'de usynlige tidslagene' av historien. Det utstilte funnmaterialet fikk beholde sin opprinnelige plassering, på stasjonsstedene der artefaktene ble funnet 'in situ proprio'. I Athen ble de arkeologiske funnene fra utgravninger av byen stedsegne²¹⁸.

Første kapitlet introduserte de to mytologiske figurene "Pluto" og "Persefone". Grekerne fulgte nøye med da metromuséene, maskinene²¹⁹ "Persefone" og "Pluto" gravde ut for de mange tunneler og sjakter langs linjenettet. Metromusene symboliserte underverden med en slags lyssky virksomhet, for det knytter seg skjulte krefter til livet under grunnen. Fra det greske språket kjenner vi til at *anabasis* betegner det å klatre/ stige opp og at *katabasis* betyr det motsatte, å stige ned eller å gå av. Bevegelsen nedover har alltid vært forbundet med noe foruroligende, for å ta steget ned kan bringe med seg et stort moment av risiko, men det er ikke tilfellet for de nye metrostasjonene på undergrunnen i Athen. De fremstår derimot som oversiktlige, rene og pene med hensyn til den arkitektoniske utformingen.

Nyklassisismen hadde posisjonert seg da Athen ble urbanisert gjennom 1800-1900 tallet, og som vi så kom den til å spille en ledende rolle for utformingen av byen i tiden fremover. Fra Sentral – Europa kommer impulser med overleveringer av forbilder fra renessansen. Grekerne tok opp tendensen med neoklassisisme fra tidligere gresk-romerske byggverk. Det vil si at vokabularet med de klassiske idealene fra den antikke arven i Athen etter hvert ble abstrahert og fikk et mer modernistisk formuttrykk. Bak formgivningen av undergrunnen ses konturene av et formspråk fra tidlig modernisme.

Symbolisk sett representerte metroarkitekturen en videreføring av de klassiske lovene. I likhet med klassisismen brøt metroen i Athen arkitektonisk med alt det 'utenpåhengte' og

²¹⁸ Utstillingsgjenstandene vises på stasjonsstedene der de ble funnet 'in situ proprio' ved arkeologiske utgravninger av byen i tidsrommet 1995-97.

²¹⁹ Maskinene "Pluto" og "Persefone" spilte mye av den samme rollen, som "Madam Felle" fikk for bergenserne i tidsrommet 1988/89. Bergens befolkning fulgte spent med, da diamantboren sprenget seg gjennom de lange strekkene, henholdsvis i det søndre (3,2 km) og nordre (3,6 km) løp av Fløifjellstunnelene. Hartvedt, Gunnar Hagen, *Bergen Byleksikon*, 1999, s. 189.

overflødige. I utformingen av de nye metrostasjonene var det mulig å skimte en design ved hjelp av enkle geometriske volumer. Interiøret viste rette og glatte overflater med en minimalistisk estetikk, redusert til sammenstilling av grunnelementer. Metrostasjonene i Athen ble designet enhetlig ut fra funksjonalistenes prinsipper om gjennomgående ærlige bygningskonstruksjoner, materialekthet som tegn på synlige arkitektoniske kvaliteter.

Vi gjennomgikk de tidlige byplanforslagene for den greske hovedstaden og fulgte fremveksten av metropolen i 1830-årene, som bakgrunn for opprettelsen av undergrunnssystemet i Athen. Det oppsto interessekonflikter i motsetningsforholdet mellom kulturlandskapet i de eldste områdene av byen og den moderne ekspansjonen av sentrum. Byen opplevde befolkningsekspløsjon i mellomkrigstiden og på 1980-tallet, som resulterte i en betraktelig fortetning av byggemasser i sentrum. Boulevardssystemet ble innført i byen for å få bukt med luftforurensning og støy fra trafikk.

Det 19. århundret bar preg av diskusjoner om stil, og tett forbundet med stilspørsmålet sto et estetisk opplysnings- og dannelsesprosjekt, om stilens formålstjenlighet. Museumsbygningen ble typologisk bestemt ut fra funksjon med symboler om ideologisk innhold. Duncan fremhevet at fremfor alt så er ikke muséene å regne for nøytrale rom. O'Doherty hadde mye av det samme perspektivet, men mente at muséet skjulte føringer for verdiformidling gjennom museale iscenesettelser, og konstruksjonen av det moderne gallerirommet var det fremste eksemplet i så henseende.

Den postmoderne kritikken gikk i korthet ut på at det var nødvendig for arkitektene, ikke bare å ha et fremadrettet blikk for de mål som kommer, men også evne til å skue bakover i tid, og ha forankring i historien. Det modernistiske prosjektet innebar et brudd med fortiden, men først og fremst handlet modernisme-prosjektet vel så mye om å tilføre stedet noe nytt. Mye av den kritikken som rettet seg mot modernismen var myntet på dens byggverk og tilnærming til stedet. Kritikken gikk ut på at de modernistiske bygningene kunne reises hvor som helst og når som helst. Modernistene forandringer besto i utskiftning av konsept, form og teknologi, til fordel for å erstatte dem med tidsriktige løsninger.

Avhandlingen fortsatte med postmoderne kritikk av museumsinstitusjonen. Den hvite kubens estetikk var først og fremst gjenstand for modernistisk kritikk, på grunn av manglende innhold. Løsrevet og uten kontekst sto de utstilte verk i muséet, dermed forsvant de lag som kunne gi enkeltdelene mening og bidra til å evaluere gjenstandene i en større helhet. Det moderne museum ble eksemplifisert med AMs stasjonsutstillinger og Bernhard Tschumis dekonstruksjon av historien og Parthenontempelet. Artikulert som en stille kritikk av greske

kulturpolitiske interesser, retorisk arkitektur fremført med oppførelsen av Det Nye Akropolis Museum og fravær av Parthenonskulpturene i utstillingen.

Kritisk kontekstualisme kan oppsummeres med at stedstilpasninger til de fysiske omgivelsene ble vektlagt, noe vi fikk demonstrert med de stedsspesifikke trekkene ved AMs stasjonsutstillinger. De offentlige utstillingene i metroens transportrom fikk en senmodernistisk kledning, som dannet ramme rundt stedsspesifikke metroverkene. Framptons fortolkning av modernistisk praksis som universelle idealer og tidløse standarder, vekket til live *Den Internasjonale Stilens* hensikt om formålstjenlighet. Innen retningen betegnet som regional kontekstualisme lå tyngdepunktet i følge Frampton plassert på lokal topografi, klima, lys osv. Den internasjonale stilen mottok en del uberettiget kritikk, på grunn av at universelle løsninger ble foretrukket. Prefabrikkering av enhet og standard ble ikke forstått som tidstypiske kvaliteter, dermed delte modernismen - Den Internasjonale Stilens skjebne med kunstinstitusjonen - det moderne gallerirommet.

Det urbane miljøet i Athen opplevde en rekke kvalitative forbedringer i kjølvannet av at Hellas arrangerte OL sommeren 2004. OL var en medvikende årsak til at det var mulig å få gjennomslag for nye ideer og snu en tidligere negativ utviklingstendens. Store deler av byen gjennomgikk reovering med oppussing av fasader etc. Men det største løftet ble foretatt med hensyn til byens infrastruktur. OL gjorde nok sitt til at det organisatorisk var mulig sette de store planene om opprustning av det offentlige kommunikasjonsnett i byen ut i live. Det kollektive transportnett fikk merke positive virkninger av OL, og metroen ble opprustet ved hjelp av EU midler.

Med lyntog suser vi inn i fremtiden, hastigheten gjør at de fysiske avstandene mellom stedene i dag virker betraktelig mindre enn tidligere. I følge Augé beveger det overmoderne mennesket seg mot stedløshet i globaliseringens tidsalder. Allikevel er de lokale forutsetningene for stedene viktige for kontekstualisering av stasjonsutstillingene i Athen. Som vi ser, svinger pendelen fort mellom ytterpunktene. Den senmoderne byen fremstår som kompleks og mangfoldig, hvor ulike livsformer finnes side om side. De ulike lagene ligger plassert oppå hverandre, og dannes omtrent på den samme måten som sedimenter blir til over tid.

Åpningen av de to nye metrolinjene med sentrumsstasjonene i Athen blir stående som et mønstereksempel på dynamisk byutvikling. Prosjektet illustrerer godt at det er mulig å reversere en utvikling som bærer av sted i gal retning. Utvidelsen av Attiko Metro viser ringvirkningene av bestemmelsen om å stenge av all trafikk i de indre deler av den gamle bykjernen. På 1980-tallet var Hellas, Athen en ”versting” i Europa med hensyn til forurensing

med dårlig luftkvalitet. Det var da få som hadde optimisme og fremtidstroen i behold, nok til å se at det var mulig med en snuoperasjon, med bærekraftig utvikling for byens nærområder. I dag tenker vi at de byplanmessige grepene som ble foretatt i den gamle bydelen Makryanni virker ganske så opplagt. Selvfølgelig, fordi det nå er helt tydelig at de politiske beslutningene om å om dirigere trafikken resulterte i forfordringer.

Jeg vil avslutte med noen refleksjoner over gjennomføringen av prosjektet med sammenbindingen av de arkeologiske parkområdene rundt Akropolis. Det vekker nytt liv i Dimitris Pikionis' visjon om forbedringer og fremme av kvaliteter i nærmiljøet i bydelen Makryanni. For det gir næring til Pikionis realisering av gangforbindelsene mellom høydedragene Akropolis, Filopappous- og Musenes høyde. I etterkrigstiden, på 1950-tallet prosjekterte han ulike gangnivåer og oppholdssoner i dette historiske bylandskapet. Allerede da så han verdien av å kunne bevege seg fritt mellom de ulike sonene med kulturminner, og bevare de grønne lungene. Pikionis understreket den visuelle betydningen av å samle og ivareta de historiske monumentene som fantes i samspill med området. Ferdigstillelsen av Det Nye Akropolis Museum blir stående som selveste kulminasjonen for realiseringen, både for de mange besøkendes opplevelser av kulturen og landskapet på stedet. Det innbefatter turister og reisende, men også av hensyn til byens egen befolkning.

Sammenbindingen av det kulturhistoriske landskapet har betydning av flere grunner. Selv advarte Dimitris Pikionis på et tidlig tidspunkt i sin yrkeskarriere om farene han merket ved rovdrift på bruken av nærområdet. Allerede i mellomkrigstiden ga han uttrykk for bekymring over utviklingstendensene, at trafikkproblemet stadig overskygget mer av de eksisterende kvalitetene. Han ytret ønske om at det historiske kulturlandskapet i omgivelsene skulle bli forvaltet på best mulige måte for miljøet, for det var en utvikling på gang som vanskelig lot seg reversere. Turister og andre tilreisende trampet opp og ned og rundt Akropolis og motorkjøretøy skapte støy og kaos. Kulturvern var det som måtte til for å avlaste det følsomme jordsmonnet. Det mest bemerkelsesverdige ved Pikionis' visjon skulle i ettertid vise seg for bydelen Makryanni. I dag slipper området rundt Akropolis unna presset fra tungtrafikk med den negative belastningen det har for bakkevibrasjoner, luftforurensning og forvitring av antikkens monumenter. Sist, men ikke minst fremmer det tilretteleggelse av grønne friområder med muligheter for byens befolkning til opphold, rekreasjon og aktiv bruk av parkene. Noe som gjør at det moderne mennesket kan gjenkalle og opprettholde kontakten

med fortiden, for som den norske arkitekten Sverre Fehn sier: *“Løper man etter fortiden vil man aldri nå den igjen,- kun ved å manifestere nuet får man fortiden i tale”*²²⁰.

²²⁰Fehn, Sverre, sitat gjengitt i Arkitekturforskning, volym7, nr 1, 1994, Katja Grillmer, s. 80.

5.0 REFERANSER

Litteraturliste:

Akershus Musikkråd, Akershus Fylkeskommune, *Bedre Akustikk II. Sang og musikk ute. Gode råd om forbedring av de akustiske omgivelser ved sang og musikk ute*, Sintef delab, Lydteknisk senter –NTH, 1991.

Albers, Josef, *Interaction of Colour*, New Haven og London: Yale University Press, 1975 [1963].

Augé, Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Paris: Hachette, 1986.

Augé, Marc, *Non-Places - Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London/ New York: Verso, 1995. [Original tittel: *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992, oversatt av John Howe]

Anderson, Benedict, *Forestilte fellesskap*, Oslo: Spartacus Forlag, 1996 [1983].

Attiko Metro A.E., "Athens Metro. Archaeological project and metro stations art program", Athens: Hellenic Ministry for the Environment, Physical Planning and Public works, 2006.

Baber, Robin, *Blue Guide. City Guide Athens*, London: A&C Black Publisher Limited og New York: WW Norton, 2002.

Bachelard, Gaston, *The poetic, of space. The classical look at how we experience intimate places*, Boston: Beacon Press, 1969. [Original: *La Poétique de l'espace*, Presses Universitaires de France 1958]. Oversatt av The Orion Press.

Barnes, Stephen H., *Muzak, the hidden messages in music, a social psychology*, New York: E. Mellen Press, 1988. Barnes, Stephen H., *Muzak, the hidden messages in music, a social psychology*, 1988.

Batchelor, David, *Movements in Modern Art. Minimalism*, London: Tate Gallery Publishing Ltd, 1997.

Battcock, Gregory, *Minimal Art. A Critical Anthology*, London, California: University of California Press, 1995.

Bazin, Germain, *The Museum Age*, Brussel: Desoer, 1967.

Bennett, David, *Metro, the story of the underground railway*, London: Octopus Publishing Group Ltd, 2004.

- Bjørnskau, Torkel & Hjorthol, Randi, "Byutvikling og arbeidsreiser - gentrifisering og reurbanisering som miljøfaktorer", Oslo: Transportøkonomisk institutt (TØI), 2003.
- Blake, Nigel m.fl., *Modernity and Modernism. French Painting in the Nineteenth Century*, New Haven & London: Yale University Press in association with The Open University, 1993.
- Blueprint, "The New Acropolis Museum" (2000), i *The leading magazine of Blueprint*, London: 2002, heftenr. 222, s. 43.
- Bourdieu, Pierre, *Distinksjon. En sosiologisk kritikk av dømmekraften*. Oslo: Pax forlag, 1995 [1979].
- Brantenberg, Tore, *Byboligen, på vei mot en ny byform*, Oslo: Norsk arkitekturforlag/ Den Norske Stats Husbank, 1997.
- Brekke, Nils Georg (red.) m.fl., *Norsk Arkitekturhistorie*, Oslo: Samlaget, 2003.
- Brunette, Peter & Wills, David, *Deconstruction And the Visual Arts: Art, Media, Architecture*, Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- Carbonell, Bettina Messias (red.), m.fl., *Museums Studies – An Anthology of Contexts*, Cornwall: Blachwll Publishing Ltd., 2004.
- Calvino, Italo, *Invisible Cities*, London: The random house group limited, 1997.
- Camp, John M., *The Athens Agora. Excavation in the Heart of Classical Athens*, London: Thames and Hudson Ltd., 1986.
- Clogg, Richard, *A Concise History of Greece*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006 [1992].
- Curtis, William, J.R., *Modern Architecture since 1900*, New York og London: Phaidon Press Limited, 2002 [1982].
- Danbolt, Gunnar, *Blikk for bilder. Om tolkning og formidling av billedkunst*, Oslo: Abstrakt Forlag A/S, 2002.
- Danopolus, Constantine P. 2004. "Church-state relations, national identity, and security in post-Cold War Greece, i *Journal of Hellenic diaspora*, vol. 30:1, s. 7-37, 31 s.
- Dark, Ken, *Secular Buildings and the Archaeology of Everyday Life in the Byzantine Empire*, Oxford: Oxbow Books, 2004.
- Drange, Tore m.fl., *Gamle Trehus. Historikk, reparasjon, vedlikehold*, Oslo: Universitetsforlaget, 1996.

- Duncan, Cameron, "The Museum: A Temple or the Forum", i *Journal of World History* 14, no. 1, 1972, 197- 201, 4 s.
- Duncan, Carol & Alan Wallach, "The Universal Survey Museum", i *Art History* 3, no. 4, 1980, s. 451.
- Duncan, Carol "Art Museum and then Ritual of Citizenship", i: Karp, Ivan & Lavin, Steven D., *Exhibiting Cultures. The Poetics and Politics of Museum Display*, Washinton og London: Smithsonian Institution, 1991, s. 88-103, 15 s.
- Duncan, Carol, *Civilizing rituals. Inside public art museums*, London og New York: Routledge, 1995.
- Fossen, Erling, *Ecstacy. Innganger til en ny urbansime*, Oslo: Pax Forlag A/S, 1997.
- Frampton, Kenneth, *Modern Architecture - A Critical History*, London: Thames Hudson, 1980.
- Frampton, Kenneth, *Studies in Tectonic Culture. The Poetics of Construction in Nineteenth and Twentieth Century Architecture*, London: The MIT Press, 1995.
- Fried, Michael, "Art and Objecthood", i *KUN 204-Moderne kunst*, kopisamling, UiB, pensumtjenesten, 2003.
- Graham, Stephen & Marvin, Simon, *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2002 [2001].
- Gravagnuolo, Benedetto, *Adolf Loos – theory and works*, Milano: Idea Books Edizioni, 1982.
- Gunnarsjaa, Arne, *Arkitektur Leksikon*, Oslo: Abstrakt Forlag, 1999.
- Hartvedt, Gunnar Hagen, *Bergen Byleksikon*, Oslo: H. Aschehoug & Co og Gyldendal Norsk Forlag, Kunnskapsforlaget, 1999.
- Hayden, Malin Heldin, *Out of Minimalism: Referential Cube. Contextualising sculptures by Antony Gormley, Anish Kapoor and Rachel Whiteread*, Uppsala: Universitetsstryckeriet, 2003.
- Helle, Knut m.fl., *Norsk Byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*, Oslo: Pax Forlag, 2006.
- Hellenic Ministry of Culture – Directorate of museums, exhibitions and educational programmes, "Eridanos – The river of ancient Athens", Athens, 2004.

- Herteig, Asbjørn, E., *Håndbok i middelaldersk kulturhistorie som supplement til utstillinger i Bryggens Museum, Erling Dekke næss'*, Institutt for middelalderarkeologi, Bryggens Museum, Bergen, 1976.
- Herzfeld, Michael, *Anthropology through the looking-glass*, Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
- Hitchcock, Henry-Russell & Johnson, Philip, *The International Style*, New York, London: W.W. Norton & Company Ltd, 1995 [1922].
- Hjortsø, Leo, *Græske guder og helter*, København: Politikens Forlag, 1984.
- Hollister, Rodwin, *Cities of the Mind*, New York: Plenum Press, 1984.
- Holly, Michael Ann, *Past Looking. Historical Imagination and the Rhetoric of the Image*, New York, London: Cornell University Press, 1996.
- Jencks, Charles, *Post-Modernism. The New Classicism in Art and Architecture*, London: Academy Edition, 1987.
- Jencks, Charles, *What is Post-Modernism?*, London: Academy Edition, 1989.
- Korres, Maolis, *The stones of Athens*, Athens: Melissa Publishing House, 2000. [Original: *From Pentelicon to the Parthenon*, Athens: Melissa Publishing House, 1995]. Oversatt av D. Turner.
- Krauss, Rosalind, "Griddet, Skyen og Detaljen", i Bek, Lise & Henrik Oxvig, *Rumanalyser*. Århus: Arkitekturtidsskiftet B 1997.
- Krokann, Inge, *Det store hamskiftet i bondesamfunnet*, Oslo: Det Norske Samlaget, 1982.
- Lavin, Sylvia, *Quatremère de Quincy and the Invention of a Modern Language of Architecture*, Cambridge, Massachusetts og London: The MIT Press, 1992.
- Lending, Mari, "Quatremère de Quincy og et mulig rekontekstualisert Parthenon", i *AGORA, Journal for metsfysisk spekulasjon*, nr. 3, Otta: AIT Trykk Otta A/S, 2006.
- Lexau, Siri Skjold, *Mind the gap. Mellomposisjoner i samtidsarkitekturen*, Valdres: Akribe Forlag, 2000.
- Libeskind, Daniel, Chamber Works: "Architectural Meditations on the Themes from Heraclitus", London: Architectural Association, (1983). Hays, K. Michael, *Architecture Theory since 1968*, Cambridge: the MIT Press, 2002.

- Lothe, Jakob, *Litteraturvitenskapelig leksikon*, Oslo: Kunnskapsforlaget H. Aschehoug & Co og A/S Gyldendal Norsk Forlag, 1999.
- Lyhne, Vagn & Nielsen, Kristian Berg (red.), *Tankebygninger, arkitektur og kunsthåndverk 1851-1914*, Århus: Klim, 1994.
- Lynch, Kevin, *The Image of the City*, Massachusetts: MIT Press, 1960.
- Michalopoulos, Aristidis, *The Museums of Athens. Piraeus –Attica and the islands of the Argoseronic Gulf*, Athens: Erevnites Eidition, 2001.
- Mumford, Eric, *The CIAM Discourse on urbanism 1928-1960*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 2000.
- Nesbitt, Kate (edi.), *Theorizing a new agenda for architecture*, New York: Princeton Architectural Press, 1996.
- O’Doherty, Brian, *I den hvide kube. Gallerirummets ideologi*, Viborg: Special-trykkeriet, 2002 [1976].
- Osborne, Peter (edi.), *Conceptual Art*, London: Phaidon Press, 2002.
- Pandermalis, Dimitrios, “The New Acropolis Museum”, Organization for the construction of the New Acropolis Museum,
- Pawson, John, *Minimalism*, London: Phaidon Press Limited, 1998 [1998].
- Philipides, Dimitris, *Urban Housing of the ‘30’s. Modern Architecture in pre-war Athens*, Athen: Nereus, 1998.
- Pikionis, Dimitris, *Architect 1887-1968. A Sentimental Topography*, London: Architectural Association, 1989.
- Pløger, John (red.) & Aspen, Johnny, *På Sporet av byen, lesninger av senmoderne byliv*, Oslo: Spartacus, 1993.
- Pløger, John, *Byens språk*, Oslo: Spartacus Forlag A/S, 2001.
- Reimers, Egill ”Hva funnene forteller. Bygningsrester fra Bergens middelaldergrun”, Byggens Museum, Bergen, 1995.
- Ricoeur, Paul, *Memory, History, Forgetting*, Chicago & London: The University of Chicago press, 2004.

- Risselada, Max (red), et. al., *Raumplan versus Plan Libre*, New York: Rizzoli International Publications Inc., 1989.
- Rogoff, Irit (red), m.fl., *Museum Culture*, London: Routledge, 1994.
- Rupp, David W. *PERIPATOI Athenian Walks*, Athens: ROADS edition S.A., 2004.
- Røe, Bjørn (1998), "A Great Greek Planning Effort in the 1980 – a study of EPA 82-84. Operation Urban Reconstruction in Attiki, Athens Metropolitan Area". Department of Town and Regional Planning, NTNU, Trondheim, Paper no.
- Røe, Bjørn, (2000), "The Good, The Bad and The Evil Athens. Search for Qualitative Elements in a European Metropolis at the Turn of the Millennium". Department of Town and Regional Planning, NTNU, Trondheim, Paper no.
- Røe, Bjørn, "Atens metro: fortid møter fremtid", i *Spor*, Vitenskapsmuséet i Trondheim, nr. 1 2005.
- Røe, Bjørn, *Athens- more than Acropolis. The Good, The Bad and The Evil Athens*, upublisert 2007.
- Selboe, Tone, *Litterære vaganter. Byens betydning hos seks kvinnelige forfattere*, Oslo: Pax Forlag, 2003.
- Shanks, Michael, *Classical Archaeology of Greece: Experience of the discipline*, London: Routledge, 1996.
- Stampolidis, Nicholas Chr.& Parlama, Liana, *Athens: The city beneath the city*, Athens: Greek Ministry of Culture, Kapon Edition, 2000.
- Stavropoulos, G.N. (red.), *Oxford Greek-English Learner's Dictionary*, Oxford: Oxford University Press, 1988.
- Summerson, John, *The Classical Language of Architecture*, London: Thames & Hudson, 2001. [1980].
- Sveen, Dag (red.), *Om kunst, kunstinstitusjon og kunstforståelse*, Oslo. Pax Forlag A/S, 1995.
- Swatos, William H. & Tomasi, Luigi, *From Medieval Pilgrimage to Religious Tourism. The Social and Cultural Economics of Piety*, Westport, Connecticut og London, 2002
- Sæter, Oddrun, *Samtidkunst i nordlandske landskaper – et umulig møte?*, i: Sveen, Dag (red.), *Om kunst, kunstinstitusjon og kunstforståelse*, Oslo. Pax Forlag A/S, 1995.

- Sæter, Oddrun, 2005. "Det nye sosiale og symbolske bylandskap", i *By-og byliv i endring. Studier i byrom og handlingsrom i Oslo*, s. 2-20, 18 s.
- Tomkinson, John L., *ATHENS: The city*, Greece beyond the guidebooks, Athens: Anagnosis, 2002.
- Tomkinson, John L., *ATHENS: The suburbs*, Greece beyond the guidebooks, Athens: Anagnosis, 2002.
- Tournikiotis, Panayotis, *The Historiography of Modern Architecture*, London: The MIT Press, 1999.
- Tschumi, Bernard, "Bouge l'architecture, architecture on the move", Institut pour la ville en mouvement, Paris, 2003.
- Tschumi, Bernard, *EVENT-CITIES 3 Concept vs. Context vs. Content*, Massachusetts Institute of Technology, MIT press Cambridge, 2004.
- Venetas - Papageorgiou, Alexander, *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens: The Archaeological Society at Athens Library, 1994.
- Wallenstein, Sven-Olov, m.fl. *Arkitekturteorier*, Skiftserien Kairos, nummer 5, Stockholm, Raster Förlag, 2003.
- Werne, Finn, *Arkitekturens ismer*, Stockholm: Arkitektur förlag AB, 1998.
- Whitten, D.G.A., *Dictionary of geology*, London: Penguin Books, 1972.
- Wycherley R.E., *The Stones of Athens*, Guildford, Surrey, Princeton University Press, 1978.
- Østerberg, Dag (red.), *Handling og samfunn. Sosiologisk teori i utvalg*, Oslo: Pax Forlag A/S, 1990.
- Østerberg, Dag, 1991. "Byens form og materie", i Østerberg (red.) 1998, s. 165-179.
- Østerberg, Dag, 1998. *Sosiologi og arkitektur i Oslo*, Oslo: Pax Forlag.
- Ågotnes, Anne (red.), *Tingenes Tale. Funn fra Bergen og Vestlandet 1000-1600*, Bryggens Museum, Bergen, 1998.
- Ågotnes, Hans Jakob (red.), m.fl., *Tingenes tale. Innspill til museologi*, Bergen Museums skrifter nr. 12, Universitetet i Bergen, Bergen: Bergen Museum, 2002.

Aviser:

Morgenbladet, 12.-18. januar 2007, s.34, "Urban historie". Bokanmeldelse av John Pløger, professor i byteori og byplanlegging ved Roskilde Universitet.

Morgenbladet, 1.-7. juni 2007 s.23, "Nytt supermuseum reiser seg under Akropolishøyden", pressemelding.

Tekster og hjemmesider på internett:

[Online], tilgjengelig:<http://www.amtro.gr/cgi-bin/showinstr1.cgi> [2005, 25.august]

[Online], tilgjengelig:<http://www.culture.gr/2/21/211/21101a/e211aa01.html> [2006 5.april]

[Online], tilgjengelig:<http://www.amtro.gr/cgr-bin/showpress.cgi?id=70> [2006, 30.mai]

[Online], tilgjengelig:<http://www.publications.parliament.uk>, [2006, 23.september]

[Online], tilgjengelig:<http://www.kathamerini.gr> [2007, 25.januar]

[Online], tilgjengelig:<http://www.athensnews.gr> [2007, 26.januar]

[Online], tilgjengelig:http://www.emst.gr/news.asp?1=1&categ_id=1&lang_id=ENG [2007, 17.april]

[Online], tilgjengelig:<http://www.re-public.gr/en/wp-print.php?p=61> [2007, 15.mars]

[Online], tilgjengelig:<http://www.culture.gr/6/69/698/e69803.html> [2007, 18.april]

[Online], tilgjengelig:<http://www.urban.rail.net/eu/ath/athens-metro-line2.htm> [2007, 25.april]

[Online], tilgjengelig: <http://www.jstor.org/view/00218529/ap020174/02a00090/0?frame=noframe&userID=>
[2007,3.mai]

[Online], tilgjengelig: <http://www.europeancommission.region.inaction.acountryonthemove.gr> [2007,12.mai]

[Online], tilgjengelig: <http://www.utsmykningsfondet.no> [2007,12.mai]

[Online], tilgjengelig:http://www.greatbuildings.com/cgi-in/gbi.cgi/Pyramide_du_Louvre.html/cid_30283 [2007, 2.juli]

[Online], tilgjengelig: <http://www.museumoflondon.org.uk/English/EventsExhibition/Permanent/London41>
[2007, 27.juni og 12.juli]

[Online], tilgjengelig: <http://en.wikipedia.org/wiki/SanktPetersburg.Neva> [2007, 11.november]

[Online], tilgjengelig: <http://bora.uib.no/bitstream/1956/2284/1/MasterthesisWergeland.pdf> [2007, 15.november]

6.0 ILLUSTRASJONER

Forside: Bykart over Athen med utsnitt av metrolinjene 1, 2 og 3. Bilde fra AM infobrosjyre. Hellenic Ministry for the Environment. Physical Planning and Public Works, 2007.

Fig. 1: Bykart over Athen med fem utvalgte metrostasjoner. Bilde fra AM infobrosjyre. Hellenic Ministry for the Environment. Physical Planning and Public Works, 2007.

Fig. 2: Foto av lysskilt med rulletrapp. Bilde fra Jørgen Bakke, 2006.

Fig. 3: Foto av lysstripe langs gulvet, Syntagma stasjon. Bilde fra Jørgen Bakke, 2006.

Fig. 4: Fotografi av Melina Mercouri, Akropolis stasjon, eget foto, 2007.

Fig. 5: Kopi av frisen fra Parthenontempelet, Akropolis stasjon, eget foto, 2007.

Fig. 6: Kopi av skulpturer fra Parthenontempelet i ankomsthallen, Akropolis stasjon, eget foto fra Athen, 2007.

Fig. 7: Lodd av keramikk, fra galleriet Syntagma stasjon, eget foto, 2006.

Fig. 8: *Counting* av Costas Vaotsos. Små biter av glass, stein som dryss over den åpne ankomsthallen fra Doukissis Plakentias stasjon. Bilde fra AMs Kunstprogram, 2000.

Fig. 9: Lodd utstilt i monter, rekonstruksjon av vev, Akropolis stasjon, eget foto 2007.

Fig. 10: Et jonisk kapitel fra galleriet, Syntagma stasjon. Bilde fra AMs Kunstprogram.

Fig. 11: Spolia-benk fra Filopappoushøyden av Dimitris Pikionis. Bilde fra Venetas - Papageorgiou, Alexander, *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens: The Archaeological Society at Athens Library, 1994.

Fig.12: Statigrafi med gravkisten i veggen, Syntagma stasjon. Bilde fra Jørgen Bakke, 2006.

Fig.13: *Light-Signals* av Zenetos Takis, Sygrou- Fix stasjon, eget foto, 2006.

Fig.14: Metroeksteriør, Evangelismos stasjon, eget foto, 2006.

Fig. 15: Inngangsparti, Evangelismos stasjon, eget foto, 2006.

Fig. 16: *Bambouzina* av Panagiotis Fidakis, Megaro Moussikis stasjon, eget foto, 2006.

Fig.17: *Bambouzina* av Panagiotis Fidakis, Megaro Moussikis stasjon. Bilde fra AMs kunstprogram, 2000.

Fig.18: *Untitled no 10* av Agnes Martin. Bilde fra Pawson, John *Minimum*, London: Phaidon Press Limited, 1998.

Fig. 19: Syntagmaplassen sett fra parlamentet, eget foto, 2007.

Fig. 20: *Monumentet av den ukjente soldat* av Emmanuel Lazardis og *evzoni* foran parlamentet, eget foto 2006.

Fig. 21: Kleanthes- Schaubert, Byplan (1833). Bilde fra Venetas - Papageorgiou, Alexander, *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens: The Archaeological Society at Athens Library, 1994.

Fig. 22: Leo von Klenze, Byregulering (1834). Bilde fra Venetas - Papageorgiou, Alexander, *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens: The Archaeological Society at Athens Library, 1994.

Fig. 23: Dimitris Pikionis, Gangveier til Filopappushøyden (1956). Bilde fra Venetas - Papageorgiou, Alexander, *ATHENS. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens: The Archaeological Society at Athens Library, 1994.

Fig. 24: Sammenhengende gangveier rundt Akropolis, AM infobrosjyre, 2004.

Fig. 25: Stemplingsautomat på Akropolis stasjon, eget foto, 2007.

Fig. 26: *The diagonal of May 25, 1963* av Dan Flavin. Bilde fra Batchlor, David, *Minimalism, Movements in Modern art*, London: Tate Gallery Publishing Ltd, 1997.

Fig. 27: fig. 28: *Procession* av Stephen Antonakos, Ambelokipi stasjon. Bilde fra AMs kunstprogram, 2000.

Fig. 28: Interiør fra, Mayakovskaya stasjon, St. Petersburg metro. Bilde fra Bennet, David, *The metro story of the underground railway*, London: Octopus Publishing Group Ltd, 2004.

Fig. 29: Interiør fra Mayakovskaya stasjon, St. Petersburg metro. Bilde fra Bennet, David, *The metro story of the underground railway*, London: Octopus Publishing Group Ltd, 2004.