



## **Universitetet i Bergen**

Institutt for lingvistiske, litterære og estetiske studier

MAHF-KUN

Mastergradsoppgave i kunsthistorie

Vår 2017

## **Fragmenter av en tapt helhet:**

Bergens sporveisarkitektur (1897–1955). Et verneperspektiv.

Thomas Cook

## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

Innledning .....	s. 6
Historikk .....	s. 9

### **KAPITTEL 1: METODE OG TEORETISK TILNÆRMING**

Eksisterende litteratur .....	s. 14
Arkivmateriale .....	s. 15
Vernet teori .....	s. 16
Problemstilling og metode .....	s. 17

### **KAPITTEL 2: SPORVEISARKITEKTUR I BERGEN 1897-1955**

En oversikt over Sporveiens bygninger .....	s. 20
Typebygg .....	s. 31
Ventepaviljongen på Minde. En bygningsanalyse .....	s. 34
Ventepaviljongen i Fridalen. En bygningsanalyse .....	s. 43

### **KAPITTEL 3: SAMTIDENS ARKITEKTURSTRØMNINGER OG NYE KOMMUNIKASJONSLINJER. ET KONTEKSTUELT OMRIS**

De nye kommunikasjoner og byens vekst .....	s. 52
Arkitektene og rådende stilidealer .....	s. 55
Sporveisarkitektur i de andre norske byene .....	s. 58

### **KAPITTEL 4: VERNEVERDIER: SPORVEIENS BYGNINGSARV SOM KULTURMINNER**

Kulturminner som kilde til kunnskap .....	s. 67
Representativitet og autentisitet: Hvor unike er kulturminnene? .....	s. 69
Kulturminner som opplevelser .....	s. 75
Kulturminner og bruksverdi: Men kan de brukes? .....	s. 78
Forvaltning av lignende kulturminner .....	s. 79

### **KAPITTEL 5: MULIGE STRATEGIER FOR VERN OG FORVALTNING**

Vern gjennom bruk .....	s. 81
Tilbakeføring til tidligere tilstand .....	s. 84

<b>AVSLUTNING</b> .....	s. 90
-------------------------	-------

<b>LITTERATURLISTE</b> .....	s. 92
------------------------------	-------

## **TAKK TIL**

Tusen takk til min veileder Siri Skjold Lexau for bra oppfølging, tydelige og gode tilbakemeldinger og hyggelige samtaler, og for å være en inspirerende fagperson. Takkes må også Siri Meyer, som dukket opp i en kritisk fase og gav nyttig og konstruktiv kritikk. En stor takk rettes også til Erlend Hofstad, som har gitt meg viktige råd underveis. Uten den tålmodige hjelpen fra Ingfrid Bækken ved Bergen Byarkiv ville denne oppgaven heller ikke blitt til. Ivar Stav har sendt fyldige e-poster med gode tips, og Bergen Kommunes byggesaksarkiv har også vært svært behjelpelige. Takk til Live for korrektur og annen støtte.

Da var det overstått.

Bergen, 14. mai 2017.

## Forord

At Bergen for bare et halvt århundre siden var en trikkeby er i dag en tilsynelatende godt skjult hemmelighet, og et faktum som lenge har fascinert meg. En av årsakene til det er kanskje nettopp at det virker så fjernt i dag. Skjønt, dersom man har øynene åpne på sin vei gjennom byen, kan man saktens oppdage reminisenser etter den historiske perioden, som fossiler fra en tapt tid: Fra tid til annen åpenbarer det seg noen meter rustne trikkeskinner under asfalten, og på mange av sentrumshusenes fasader kan man skimte trikkenes ledningsfester, i form av dekorative smijernsoppheng på bygårdenes yttervegger.

I retrospekt skulle trikkenes tid i byen vise seg å være kortlevd. I dag ser vi at en ny transporttype har overtatt som byens mest synlige og prestisjetunge kollektivtransportmiddel, og Bybanen kan på mange måter regnes som en moderne arvtager til den trikken som en gang trafikkerte Bergens sentrale strøk på kryss og tvers.

Etter å ha lest – og lett etter (det har i sannhet vært et møysommelighetsarbeid, der blant annet samtlige årganger av sporveisbladet *Nytt Spor* fra 1939 og frem til midten av 1990-tallet har blitt gjennomgått uten hell, som et illustrerende eksempel) – litteratur som omhandler ikke bare byens historiske trikkedrift generelt, men bygningsmassen som ble reist i tilknytning til denne spesielt, har det vist seg at det er et stort hull i forskningen og litteraturen på dette feltet. En god del har riktignok blitt skrevet om Bergens sporveisdrift, og en bauta i denne sammenhengen er Ola Honningdal Grytten og Fritz Hodnes jubileumsbok fra Sporveiens 100-årsjubileum i 1997. Her kan vi lese om bedriftsøkonomiske aspekter og eierskapsstruktur, passasjertall og billettpriser, rutenettets utvikling og overgangen til buss. Men *arkitekturen* – den nevnes stort sett kun indirekte.

Bygningsmassen som ble reist i forbindelse med trikkedriften har nemlig kun blitt behandlet stykkevis og delt, aldri i sammenheng. Dette har vært en motivasjon for valg av oppgave: å bedrive nybrottsarbeid på et felt som er nokså utforsket. I forlengelsen av

den påstanden vil jeg også argumentere for at dette er en oppgave som *trengs*, idet den synliggjør en bygningshistorisk sammenheng som har gått i glemmeboken. Det er også en kjensgjerning at vi her for en stor del snakker om svært karakteristiske bygninger av høy kvalitet, noe som ikke gjør det mindre interessant å beskjeftige seg med. Og det faktum at det kun finnes et fåtall bygninger igjen som har tilknytning til denne historiske perioden, gjør dem til et særlig utsatt arkitektonisk fenomen, hvor rivningsspøkelset naturlig nok er trusselen som lusker i det (kanskje ikke altfor) fjerne.

Både privat og i jobbsammenheng har jeg hatt mye å gjøre med bydelen Møhlenpris, og i den forbindelse har jeg hatt sporadisk kontakt med foreningen Bergens Elektriske Sporvei, som fra sitt tilholdssted i Trikkehallen (et bygg som er fredet av Riksantikvaren) jobber utrettelig med å gjenetablere den historiske trikkelinje nummer 3, fra Møhlenpris til Engen. I kjølvannet av dette har jeg også vært engasjert i og vært blant initiativtagerne til en interessegruppe kalt Ta Trikken Tilbake, hvor målet har vært å skape blest om og hjelpe til med å samle inn penger til denne gjengen og deres arbeid.

En aldri så liten personlig forbindelse til sporveien finnes også i min egen familiebakgrunn. Mange av trikkene endte nemlig sine dager i min families varetekt, så å si. Min oldefar Einar Cook sitt navn dukker opp flere steder i litteraturen: Han drev i sin tid skraphandel og skipsopphuggeri i Nyhavn i Sandviken, og kjøpte i den forbindelse opp en rekke av de kasserte trikkene for å få de hugget opp og omsatt som skrapjern. Nyttårsaften 1965 var det ubønnhørlig slutt for trikkens tid i Bergen, og min oldefar «gjorde rent bord i den gamle trikkehallen på Møhlenpris innen vi var kommet 14 dager ut i det nye år» (Eriksen et al, 1982, s. 15). Dette har vært en morsom og tilfeldig forbindelse, og altså lett paradoksal, idet han på sitt vis bidro til trikkenes gravferd, mens hans oldebarn altså er engasjert i trikkens gjenoppstandelse.

Skjebnen er lunefull.

## **Innledning**

Det er det empiriske materialet som er inngangen til denne oppgaven. En hel rekke bygninger ble reist i mer eller mindre direkte tilknytning til sporveisdriften i Bergen, som pågikk i perioden 1897–1965. Flesteparten av disse har allerede forsvunnet. Det er min intensjon å legge frem en oversikt over trikkedriftens arkitektoniske manifestasjon opp gjennom tidene, hvorav de fortsatt eksisterende objektene vil bli gjenstand for analyse og diskusjon, med ett unntak: Trikkehallen på Møhlenpris, som er den mest (aner)kjente bygningen i denne sammenheng, og som står i særklasse hva gjelder omfang og kvalitet. Denne vil jeg ikke gå nærmere inn på, ettersom den allerede er grundig dokumentert gjennom sin fredningsstatus.

Sporveiens bygningsprogram var mangfoldig, og det var en hel serie med forskjellige bygningstyper som ble oppført i Sporveiens regi etter hvert som denne industriens behov meldte seg. Herunder kan nevnes kraftstasjon, forskjellige vognhaller, ventepaviljonger, holdeplasser og boliger til ansatte. Disse forskjellige bygningstypene innehar ulike grader av tilknytning til sporveisdriften. Trikkevogner, skinnegang og andre tekniske innretninger kan regnes for å være sporveisdriftens primære bestanddeler; likeledes kan man si at både vognhallene og ventepaviljongene har en mer direkte relasjon til industrien enn boligkompleksene som ble bygget av Sporveiens byggeselskap for de ansatte, eller, enda fjernere: feriehjemmet som ble oppført og disponert av sporveisfunksjonærenes forening. I alle tilfeller regner jeg de førstnevnte bygningene som mer relevante, noe som forklarer hvorfor det ene blir belyst fremfor det andre.

Det er likevel min hensikt å lage en så fullstendig oversikt som mulig over den bygningsmasse som ble reist for sporveisfunksjoner. De objekter som er summarisk listet opp er tatt med for oversikten og etterrettelighetens skyld, men også fordi innsikten i helheten av sporveisarkitekturen forutsettes for å kunne ha et godt nok grunnlag til å vurdere de gjenværende bygningene. Objektene som blir gjenstand for mer dyptgående analyse og diskusjon her er altså de gjenværende bygningene.

Det vil dermed først og fremst være de to ventepaviljongene på Minde og i Fridalen som blir gjenstand for inngående beskrivelser og analyser. Ettersom det ikke finnes mye skriftlig kildemateriale som omtaler disse bygningene direkte vil mye av oppgaven gå med til nettopp dokumentasjon, beskrivelser og analyser av de to objektene. Det er med et særlig henblikk på verneproblematikk at de gjenværende trikkebygningene vil bli diskutert. I sammenheng med dette vil jeg også ta med andre ventepaviljonger og øvrige bygninger som ble planlagt, men ikke realisert, eller som har blitt revet i årenes løp.

Trikken som urbant fenomen vokste frem på samme tid over hele Skandinavia og Europa, rundt århundreskiftet 1800–1900 (Pedersen 1947; Aspenberg 1996; Grytten og Hodne, 1997). To andre norske byer hadde – og har fortsatt – trikk: Trondheim og Oslo. Et komparativt blikk vil kunne synliggjøre likheter og forskjeller fra by til by, og si noe om hvorvidt det finnes fellesnevner på tvers av byene: Kan man tale om en generell sporveisarkitektur? Begge disse byene har fortsatt en operativ elektrisk sporvei, selv om nedleggingstrusselen også spøkte her. I Trondheim ble nedleggelsen også etter lang tids diskusjon iverksatt i 1988, men etter to års avbrudd – der trikkeskinner over hele byen ble asfaltert over eller revet bort – ble det drift igjen på den ene gjenværende linjen, Gråkallbanen. Bergen er altså den eneste av Norges tre opprinnelige trikkebyer som helt har avviklet denne driften.

Jeg vil innledningsvis tegne opp et historisk omriss og beskrive bakgrunnen for etableringen av sporveien i Bergen. I metode- og teoridelen vil jeg legge frem det teoretiske rammeverket som gir grunnlag for en senere diskusjon om mulige strategier for vern og formidling av sporveissystemets verdi som kulturminne. Det er bygningsobjektene i seg selv som er utgangspunktet; da det finnes få kilder vil analysen og dokumentasjonen av bygningene være avgjørende. I forlengelsen av dette er det naturlig å ta stilling til hvorvidt den gjenværende bygningsmassen etter sporveisdriften er viktig å ta vare på for fremtiden, og eventuelt i hvilke former og til hvilke formål. Her vil jeg støtte min diskusjon på innarbeidede og vedtatte prinsipper for kulturminnevern, med grunnlag i eksisterende faglitteratur og Riksantikvarens kriterier for vurdering av verneverdi.

Mitt ønske er at denne oppgaven vil kunne gi et fundament for å bedre forstå kulturminnene som er knyttet til Bergens sporveisdrift som helhet, og dermed fungere som et grunnlag for å kunne vurdere eventuelle tiltak. Diskusjoner rundt kulturminnevern omhandler nødvendigvis også en drøfting omkring mulig vern gjennom bruk, forvaltning og synliggjøring av bygningenes felles tilhørighet. På lik linje med de lokale vernemyndighetenes kulturminnegrunnlag, vil denne oppgaven også forhåpentlig kunne fremstå som et dokument man kan konferere med for å ha et bedre beslutningsgrunnlag i spørsmål som omhandler eventuelle inngrep i sporveisbygningsmassen eller i tilknytning til denne.



## Historikk

Utover 1800-tallet og frem mot århundreskiftet ble Bergen stadig større – i særdeleshet skjedde det en stor vekst målt i byens folketall. Der byen i 1815 hadde hatt et innbyggertall på knappe 16.000, bodde det i år 1900 over 72.000 mennesker i Bergen (Grytten og Hodne, 1997, s. 19–20). Etter at det hadde blitt foretatt en byutvidelse i 1877 hadde byens geografiske omfang også blitt større, og ytterkantene av byen var nå Sandviken, Lungegården, Kalfaret, Nygård og Møhlenpris (Grytten og Hodne, 1997, s. 19–20). I 1884 ble byens sørlige ytterkanter plutselig tettere koblet sammen med bykjernen, idet den nyetablerte Vossebanen åpnet. Bergen hadde med det fått sin jernbane, og denne fungerte i realiteten som en forstadsbane til byens omegn: Både Nesttun, Hop, Fjøsanger og Solheimsviken fikk sine stoppesteder langs den nye jernbanestrekningen. Kommunikasjonen både i byen og i regionen var med dette blitt langt mer effektiv. Ti år senere åpnet en ny jernbanelinje, Osbanen, som trafikkerte strekningen mellom Os og Nesttun.

Den store veksten i både befolkning og areal gjorde at det vokste frem et nytt behov for kollektivtrafikk i Bergens sentrumsområder. Frem til slutten av det 19. århundre hadde byens innbyggere fått sine transportbehov innad i byen dekket gjennom en kombinasjon av fløttmenn – som fraktet folk og varer sjøveien – og vognførere. En videreføring av sistnevnte var de såkalte hest omnibussene, som ble introdusert i Bergen i 1893. Leif Chr. Pedersen, forfatter av boken *Femti år på sporet: Bergens Sporvei 1897–1947*, tegner opp et illustrerende bilde av de trafikale forholdene i bykjernen på slutten av 1800-tallet:

De trafikkmidler som var i bruk for transport av personer var fløttmannsbåten og hestedrosjen. Enkelte av de mer velhavende kunne ha ridehest og en- og tospennere. Ellers har Bergen vært en vanskelig by for ferdsel med hjulredskap. De fleste gater var både smale og krokete, ofte også bratte. Bærestolene skal ha holdt seg lenge her og ble avløst av to-hjulte kjøretøyer med kusken løpende ved siden av. Tung varetransport foregikk inntil for vel et hundre års tid siden for en stor del også om sommeren med sleder på de kuplete brosteinene (Pedersen, 1947, s. 7).

Hesteomnibusser var tradisjonelt det første steget på veien mot en elektrisk sporvei. I London ble de første faste hesteomnibussrutene startet opp i 1829, og også på skandinaviske trakter var man relativt tidlig ute med dette kollektivtilbudet, nærmere bestemt i Stockholm fra 1835. Det neste trinnet i utviklingen var at disse omnibussene ble skinnegående: I New York ble verdens første sporvei etablert i 1832, da med hester som trakk vognene (Grytten og Hodne, 1997, s. 1). Parallelt med at hesteomnibussen startet opp i bergensgatene tidlig i 1890-årene, hadde det blitt søkt om konsesjon for elektrisk sporveisdrift også i Bergen. Oslo fikk sin elektriske sporvei – sin trikk – i 1894, og etter kun noen få år i drift viste det seg at hesteomnibussenes levetid i Bergen var forbi, idet trafikkutviklingens siste nyvinning gjorde sin entré også her. I 1897 tok trikkeplanene veien fra tegnebrettet til byens gater, og med det var Bergen tidligere ute enn både Trondheim og Stockholm med å få sin elektriske sporvei (Grytten og Hodne, 1997, s. 2).

Det var utenlandsk kapital som hadde muliggjort denne nyvinningen. Det nyoppstartede aksjeselskapet Bergens Elektriske Sporvei, hvor det tyske firmaet Union Electricitäts Gesellschaft hadde aksjemajoriteten, skulle stå for sporveisdriften.<sup>1</sup> Bergenstrikken åpnet for alminnelig trafikk i juli 1897, og reisetiden mellom de forskjellige bydelene minket betraktelig som følge av trikkeskinnene som nå forbandt dem. Denne kommunikasjonsutbyggingen hadde stor betydning for byutviklingen. Selv om trikken er

---

<sup>1</sup> I tidenes løp har sporveisdriften hatt flere organisatoriske former. Den har vært privat og kommunal; den har hatt lokale og utenlandske eiere. Når det i resten av oppgaven refereres til Sporveien, henviser altså dette til det enhver tid ansvarlige foretaket som driftet denne kommunikasjonen, enten det på det aktuelle tidspunktet het Bergens Elektriske Sporvei (1897–1917), Bergens Sporvei, som det het fra den kommunale overtagelsen i 1917 (Aspenberg, 1996, s. 28) eller Bergen Sporvei, som var navnet fra 1973, etter kommunesammenslåingen mellom Bergen, Fana, Laksevåg, Arna og Åsane året før (Grytten og Hodne, 1997, s. 292). Ettersom det er av underordnet betydning for oppgavens fokus, har jeg valgt å ikke skille spesielt mellom disse. Selve selskapet bak trikkedriften vil altså bli referert til som Sporveien med stor «s», mens jeg med «sporveien» med liten «s», mener selve aktiviteten som sådan.

å betrakte som et urbant fenomen bidro den samtidig – sammen med utbyggingen av jernbanen – til en *suburbanisering* og en geografisk utvidelse av byen. Dette er en tendens vi også kan se i de andre norske storbyene: «Fra 1880-årene og opp mot århundreskiftet oppsto [...] trikkeforsteder og togforsteder rundt de største byene. I Bergen gikk sporveier til de nære forsteder nordover og sydover, mens toget gikk gjennom Fana» (Eliassen et al, 2006, s. 370).

Kjernen i sporveisnettet var også byens kjerne, og det var området Småstrandgaten–Torget som ble valgt som knutepunkt for de forskjellige linjene. Herfra gikk traséene ut til hver sin (ytter-)kant av byen. Med utgangspunkt i de to hovedtraséene Sandviken–Nygård og Kalfaret–Nøstet var det kort tid etter etableringen allerede fem enkeltsporede linjer i drift, med en total lengde på rundt seks kilometer (Grytten og Hodne, 1997, s. 31):

- Linje 1 mellom Kalfarbakken og Torget
- Linje 2 mellom Sukkerhusbryggen og Torget
- Linje 3 mellom Nygård og Torget
- Linje 4 mellom Bradbenken og Torget
- Linje 5 mellom Sandvikskirken og Sandbrogaten

Dette trasékartet skulle gjennomgå mange forandringer i årenes løp, i form av linjeforlengelser og -forkortelser, eller ren traséomlegging. Etter å ha hatt tilnærmet lik størrelse omtrent hele det første tiåret etter etableringen, skjøt trikkenettets vekst fart etter 1910. Nå økte passasjertallene, organisasjonen ble større, vognparken vokste, og frem mot 1916 ble linjesystemet omtrent dobbelt så stort, idet det økte fra rundt seks til nesten elleve kilometer (Grytten og Hodne, 1997, s. 79). Kommunen overtok eierskapet til sporveisselskapet i 1917, og ved overtagelsen besto rutenettet av følgende fem linjer (Aspenberg, 1996, s. 28):

- Torget–Nygård
- Torget–Sandviken
- Torget–Haukeland

- Torget–Møhlenpris
- Logen–Nordnes

På dette tidspunktet hadde sporveien allerede blitt en selvskreven og integrert del av byen:

I årene før og under første verdenskrig ble trikken et velkjent trekk i bybildet. Den knyttet de nye bydelene til sentrum, samtidig som den gjorde det mulig å flytte boligbyggingen stadig lenger vekk fra den gamle bykjernen. Og ennå hadde ikke trikkene noen sjenerende konkurranse fra automobiler (Ertresvaag, 1982, s. 450).

Linjenettets ekspansjon fortsatte, og nye destinasjoner kom til. Bare ti år senere var linjekartets utbredelse nesten doblet på nytt, idet sporveisnettet i 1927 talte 17 kilometer, mot drøye ti kilometer i 1917 (Grytten og Hodne, 1997, s. 79). Fem år senere, i 1932, hadde linjenettet oppnådd sin største utbredelse, og besto da av to dobbeltsporede og to enkeltsporede linjer (Aspenberg, 1996, s. 32). Da besto det av de følgende linjene:

- Linje 1: Sandviken–Torget–Småstrandgaten–Minde
- Linje 2: C. Sundts gate–Småstrandgaten–Fridalen
- Linje 3: Tyskebryggen–Torget–Møhlenpris
- Linje 4: Nordnes–Småstrandgaten

Driften og utviklingen – og ikke minst veksten – av den elektriske sporveien gjorde også at en hel infrastruktur ble etablert i tilknytning til denne. Skinnegang, stolper og ledningsfester i husveggene; garasjer, kraftstasjon, trikkestaller, verksted; kiosker og venteskur; boliger og feriehus: Sporveien skulle få sitt eget bygningsprogram og arkitektoniske uttrykk, en oppgave som vi skal se i stor grad ble gitt til noen av byens mest anerkjente arkitekter.

Linjenettet ble stadig større, men etter hvert skulle pendelen svinge motsatt vei, og trikken skulle gå usikre tider i møte. I *Norsk byhistorie* (2006), et oversiktsverk over

urbaniseringen av det norske samfunnet, oppsummeres denne tendensen, som slett ikke var enestående for Bergen:

Både Bergen og Trondheim hadde fått bytrikk [...], og hadde ambisjoner om å utvikle sine skinnegående transportsystemer videre. I Bergen hadde trikken blitt kommunal i 1917, og i 1920-åra ble sporveisnettet utvidet i nyinnlemmede Årstad. Fra slutten av tiåret satset byen imidlertid i tiltakende grad på buss som kollektivt transportalternativ. Noe tilsvarende skjedde i andre byer. Trondheims ambisiøse, men luftige baneplaner kom aldri lenger enn at den private Gråkallbanen ble ført frem til utfartsstedet Lian i 1933, og noen særlig boligbygging langs traseen kom ikke i gang før etter krigen. Stavanger la sine planer om et trikkesystem på is i 1920 og tok dem aldri fram igjen (Eliassen et al, 2006, s. 415).

Bussene ble etter hvert altså en svært viktig del av det kommunale kollektivtilbudet, og i og med den generelle velstandsøkningen ble privatbilen et stadig mer alminnelig fenomen. Dette, i kombinasjon med byens vekst og dertil stadige økende avstander, bidro til at den elektriske sporveisdriften opplevde stadig vanskeligere vilkår. Allerede i 1926 hadde sporveisleidelsen kommet til den konklusjon at trikkelinjene til Nordnes og Møhlenpris aldri ville komme til å gå med økonomisk overskudd, og det ble i 1940 vedtatt at trolleybusser skulle overta for trikken på disse strekningene (Aspenberg, 1996, s. 42). Dette skulle vise seg å være begynnelsen på slutten: I 1950 sluttet trikken å trafikkere strekningen mellom Møhlenpris og Bryggen, i 1951 vedtok man å legge ned trikken til Fridalen, og for hver trikkestrekning som ble nedlagt var det bussen som overtok. I 1961 ble trikken til Sandviken lagt ned, og da bussene i 1963 overtok for trikkene søndager og kveldstid på Minde-ruten, var det i realiteten slutt. Nå var det kun snakk om å avvikle sporveisdriften på en mest mulig smidig måte, og nyttårsaften 1965 markerte den siste gang trikken var å se i ordinær drift i bergensgatene. Nedleggelsen ble seremonielt markert med en offentlig minnestund, der trikken kjørte en siste æresrunde før den ble «stedt til hvile» til tonene av Chopins sørgemarsj, fremført av Sporveiens musikkorps (Grytten og Hodne, 1997, s. 262–263).

## METODE OG TEORETISK TILNÆRMING

Gjennom en kombinasjon av egne observasjoner og søk i faglitteratur og arkivmateriale, har det vært min målsetning å registrere så mye som mulig av Bergens sporveisarkitektur, så langt opplysningene lar seg verifisere. Det finnes ikke mye litteratur som omhandler arkitekturen til Sporveiens bygninger; i de få tilfeller der bygningene *er* omtalt i en arkitekturhistorisk sammenheng er det hovedsakelig stykkevis og delt, og ikke satt opp mot den helheten de var en del av.

### Eksisterende litteratur

Trikkehallen på Møhlenpris er inkludert i den kataloglignende oversiktsboken *Arkitekturguide Bergen*, som tar sikte på seg å være en «guide til Bergens særpregede og mangfoldige arkitektur» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 9). I Byantikvarens registreringsrapport over verneverdige bygninger og bygningsmiljøer på Landås (Nielsen, 1993, s. 8), nevnes trikkesløyfen i Fridalen som et viktig område i et kulturminneperspektiv, mens selve ventepaviljongen og arkitekturen som sådan trekkes ikke frem her. I Byantikvarens kulturminnegrunnlag for Wergeland omtales ventepaviljongen på Minde som en bevaringsverdig bygning med høy antikvarisk verdi, og her nevnes samtidig kort paviljongen i Fridalen i et forsøk på å kontekstualisere bygget (Byantikvaren, 2008, s. 11). Dette er ett av få steder bygningene blir omtalt i en bredere sammenheng. Disse utgivelsene fokuserer alle på arkitekturen, men omtalen av bygningene begrenser seg imidlertid til noen få setninger.

Når det gjelder litteratur om Bergens sporveishistorie er det særlig to bøker som har vært viktige i denne oppgaven: Ola Honningdal Grytten og Fritz Hodnes *Sporveien i Bergen. 1897–1997* (1997) og Nils Carl Aspenbergs *Fra Minde til Sandviken. Historien om Bergensstrikken* (1996). I begge disse utgivelsene skriver forfatterne også noe om Sporveiens bygninger, og her kan man lese om historikken bak og utviklingshistorien til de enkelte bygningene. I noen få tilfeller er også navnet på arkitekten nevnt. I sistnevnte bok er det et eget kapittel om vognhallene, der beskrivelsene begrenser seg til saksgang

og byggeprosesser, viktige årstall, funksjoner og endringer i bruk over tid – ingenting om verken arkitekten eller bygningenes utforming (utover det rent tekniske). Grytten og Hodnes jubileumsbok – skrevet på oppdrag for Sporveien selv – er en mer detaljert beretning om byens sporveishistorie. Her står utførlige redegjørelser om hver bygning, men kun i noen få tilfeller nevnes arkitektnavn, og heller ikke her får vi noen beskrivelser av bygningenes form. De eneste bygningene som omtales overhodet, er Sporveiens kraftverk, bygget ved etableringen i 1897, samt de forskjellige vognhallene. Andre bygningstyper er ikke nevnt, med ett unntak: I bildetekstene til illustrasjonene av den første tidens venteskur er disse omtalt med noen korte setninger. Bøkene om sporveien i Bergen har ikke desto mindre vært viktige idet de gir et overblikk over hele sporveissystemet i Bergen, og basert på de historiske skildringene om Sporveiens virksomhet gir de i alle fall en delvis og indirekte oversikt også over hva som ble bygget og til hvilke tider. De utfyllende beskrivelsene av de enkelte trikkelinjenes etablering, omlegginger og forlengelser, har også vært en rettesnor i arbeidet med å datere kronologien i bygningshistorien, ettersom bygninger som betjener visse funksjoner på visse linjer nødvendigvis må ha kommet til *etter* at selve traséen var etablert.

*Trikken i Trondheim 100 år* av Rune Kjenstad (2004), følger de samme linjene som sin ekvivalent fra Bergen. Av sporveisarkitektur er det vognhallene som er i fokus også her. Her er imidlertid redegjørelsene over bygningene generelt sett lengre og mer detaljerte enn hos Grytten og Hodne, med informasjon om arkitekter og beskrivelser av bygningenes utseende. Eivind Hartmann og Øystein Mangset sin bok *Neste Stopp!* (2001) er en verneplan for Sporveien i Oslo sin bygningshistorie, og denne utgivelsen favner over alt som er av større og mindre bygninger i tilknytning til feltet, med fyllestgjørende beskrivelser og vurderinger om verneverdi.

## **Arkivmateriale**

For å fremskaffe den begrensede informasjonen som er tilgjengelig om bygningene, har arkivmateriale vært uvurderlig: Hos Bergen Byarkiv har særlig Arkivet etter Sporveien og Byarkitektens arkiv vært nyttige kilder til informasjon. Bergen kommunes

byggesaksarkiv har gitt et unikt innblikk i byggeprosessene og de forskjellige bygningenes rammevilkår. Tegninger fra arkivene lar seg sammenligne med senere fotografier, hvor særlig Spesialsamlingene ved Universitetsbiblioteket i Bergen har vært en verdifull ressurs. I de tilfeller hvor det foreligger fotografier fra et tidlig nok tidspunkt har disse kunnet belyse forholdet mellom planlagt og realisert bygning; i de tilfeller hvor det kun finnes fotografier fra lang tid etter oppførelse, har disse kunnet synliggjøre de eventuelle endringene som er gjort i årenes løp.

## **Vernet teori**

Ambisjonen for oppgaven har for en stor del vært å avdekke, dokumentere og registrere en bygningsarv som i det vesentlige er forsvunnet. I forlengelsen av dette vil dagens bygningsmasse drøftes i et verneperspektiv. Her vil jeg, med bakgrunn i de verdiene fra Riksantikvarens vernekriteriesett som er relevante, se på hvilken verneverdi dagens bygninger har, og foreslå mulige strategier for vern, forvaltning og dokumentasjon. Dette kriteriesettet, som benyttes i dagens kulturminnevern i forbindelse med fredningssaker, er basert på analysesystemet som ble lagt frem av Dag Myklebust i hans artikkel *Verditenkning – en arbeidsmetode i bygningsvernet* fra 1981. Denne artikkelen skulle vise seg å få stor innflytelse på norsk kulturminnevern. Myklebusts verditenkning er igjen basert på tenkningen til den østerrikske kunsthistorikeren Alois Riegl, som virket rundt overgangen mellom 1800- og 1900-tallet.

Flere slike metoder for å systematisere vurderingen av kulturminner har blitt lansert i ettertid, helt eller delvis basert på Myklebusts artikkel fra 1981, deriblant Ove Magnus Bores avhandling fra 1985, *Evalueringsproblemet i kulturhistorisk vernearbeid*, og Lisen Bulls artikkel *Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier* fra 1987. I denne oppgavens vernedel er det Dag Myklebust og Lisen Bull sine tekster som utgjør fundamentet – der Bulls tekst fungerer som en operasjonalisering av systemet som lansert av Myklebust – sammen med dagens forvaltningskonsensus slik den fremgår hos Riksantikvaren. Dagens rådende praksis kommer tydelig frem av Riksantikvarens utgivelse *Kulturminner i kommunen. Håndbok for lokal registrering* (2015).



## Problemstilling og metode

En nokså summarisk gjennomgang er lagt til grunn for en stor del av objektene, da flertallet av bygningene ikke lenger eksisterer. Like fullt blir de enkelte bygninger belyst med henblikk på å si noe om deres arkitekturhistoriske plassering og utviklingshistorie, og for å undersøke hvorvidt det eksisterer noe stilmessig fellesskap mellom disse bygningene, hvis slektskap for øvrig utgjøres av deres felles bransjetilhørighet og overordnede oppdragsgiver. Denne oversikten bygger opp det nødvendige grunnlaget som behøves for å kunne forstå de fortsatt gjenværende bygningene i sin opprinnelige kontekst. Av de fortsatt eksisterende bygningene vil to av disse bli gjenstand for en mer omfattende analyse, noe som skaper grunnlaget for en diskusjon om deres eventuelle verneverdi som representanter for en mer omfattende sammenheng.

Videre har jeg sett på noen av de involverte arkitektene – fremstående arkitekter som preget arkitekturutviklingen i perioden – for dermed å også kunne si noe om hvilken verkshistorisk sammenheng de individuelle bygningene inngår i, og hvordan de relaterer seg til samtidens arkitektoniske stilidealer. Slik kan man også utlede den mulige status disse oppdragene kan ha hatt. Dette kan påvirke hvordan vi vurderer kvaliteten på de forskjellige bygningene i dag.

Målet for oppgaven har vært delt, og er påvirket av flere beslektede problemstillinger. Det faktum at det øyensynlig kun eksisterer et marginalt antall bygninger som er en del av sporveiens bygningsarv har igangsatt hele prosessen, og ført til noen spørsmål som skal besvares i løpet av oppgaven. Tre spørsmål peker seg ut som særlig sentrale: Hvilke bygninger ble oppført til sporveisformål i perioden 1897–1955?<sup>2</sup> Hvor mange – og hvilke

---

<sup>2</sup> Selv om sporveisdriften varte i perioden 1897–1965, tilhører bygningene jeg diskuterer i denne oppgaven perioden frem til omkring 1955. Begrunnelsen for denne avgrensningen – som fremgår allerede i oppgavens tittel – er at man utover 1950-tallet nedprioriterte trikken og at det dermed ikke ble bygget noe i tilknytning til sporveisdriften i disse siste av trikkens driftsår.

– av disse bygningene eksisterer fortsatt? I hvilken grad har de gjenværende bygningene verneverdi, og i hvilken grad egner disse objektene seg til å formidle en bredere historie om byens historiske sporveisdrift?

Gjennom bygningsoversikten ønsker jeg å poengtere nettopp spennvidden i arkitekturen og belyse det kontekstuelle bakteppet de gjenværende bygningene nødvendigvis må sees og forstås som en del av. Selv om de fysiske bygningene for lengst er borte, finnes det nok arkivmateriale til å kunne gi en oversikt over den historiske bygningsmassen. Uten denne oversikten over Bergens historiske sporveisarkitektur vil man få et mangelfullt bilde av dagens gjenværende bygninger.

## SPORVEISARKITEKTUR I BERGEN 1897–1955

Denne oppgaven handler om de bygninger som har blitt reist i forbindelse med Sporveiens aktivitet, og selv om de mer tekniske installasjonene og bestanddelene som trikkeskinner, kjøreledninger, ledningsmaster og ledningsfester i husveggene nok også må kunne regnes inn under trikkens kulturminner i videre forstand, er de utelatt i denne sammenhengen. Dette gjelder også for bygårdene, bygget som boliger for sporveisfunksjonærene, for eksempel den såkalte Trikkebyen på Møhlenpris. Disse bygningene regner jeg for å være kun en indirekte konsekvens av trikkedriften, og de tas derfor heller ikke med. En virksomhet som Bergens Elektriske Sporvei, i sine forskjellige organisatoriske former og fra privat til kommunalt eie, har gjennom årene holdt til på mange forskjellige adresser. Når jeg i denne oppgaven ser på de bygninger som har blitt *oppført* i sporveisøyemed, er det nettopp fordi de ble bygget for sitt formål og derfor har førstegrads relevans til industrien de var en del av.

Sporveien disponerte mange andre eiendommer som hovedsakelig ble *leid*, for eksempel til administrasjonsformål. Dette gjelder flere adresser i Olav Kyrres gate og på Vågsallmenningen, samt i Strømgaten (Grytten og Hodne, 1997, s. 38). Valget om å begrense utvalget fokusobjekter til bygninger med direkte relevans for sporveisdriften handler også om avgrensning av oppgaven. En mer omfattende undersøkelse kunne tilføyd forskningen en ekstra dimensjon.

I 1958, mens trikkedriften altså fortsatt var i gang, flyttet Bergens Sporvei sitt hovedsete fra Møhlenpris og over til nye og større lokaliteter på Mannsverk. Dette er et anlegg jeg personlig vurderer til å være svært interessant arkitektonisk, men det ble ikke bygget med trikken i tankene, og det har heller aldri vært trikkeskinner her. Den eneste relasjonen anlegget på Mannsverk har til trikken, er at det i årevis fungerte som lagringsplass for den eneste gjenværende trikkevognen (Aspenberg, 1996, s. 61). Derfor er dette utelatt fra oversikten, selv om det altså ble bygget mens trikken stadig var i drift.

## En oversikt over Sporveiens bygninger

For størsteparten av bygningsmassen som ble oppført i Sporveiens regi gjelder en fellesnevner: Den har forsvunnet. For å danne et bilde av sporveiens system av bygninger og anlegg, har jeg derfor valgt å gi en kort presentasjon av både bygninger og mindre installasjoner som ble reist i tilknytning til trikkelinjene. I det følgende presenteres utvalget av byens sporveisarkitektur, både gjenværende og ikke-eksisterende byggverk, i kronologisk rekkefølge etter byggeår. Jeg vil inkludere det som finnes av informasjon om arkitekt, byggeår og dimensjoner og andre relevante opplysninger. Deretter vil jeg beskrive bygningenes eksteriør og se på objektene med et arkitekturhistorisk blikk, i tillegg til å gi en kort oversikt over bygningenes historie og utvikling.

### 1. Kraftstasjon, Lyder Sagens gate 2. Oppført: 1896–97. Arkitekt: Jens Z. M. Kielland. (Revet.)

En elektrisk sporvei trenger nettopp elektrisitet, og for å fylle sitt energibehov lot Sporveien bygge sitt eget kraftverk på Nygårdstangen (fig. 1).<sup>3</sup> Dette anlegget sto klart akkurat tidsnok til åpningen av sporveien sommeren 1897. Beliggenheten var slett ikke tilfeldig – på den nyoppførte Vestre Strømkai kunne skipene som forsynte kraftstasjonene med kull enkelt legge til kai og losse direkte ut til bygningen som lå tett på havnetilkomsten (Aspenberg, 1996, s. 15).<sup>4</sup>

Arkitekten bak denne kraftstasjonen var Jens Zetlitz Monrad Kielland (1866–1926). Kielland var også ansvarlig arkitekt for den nye jernbanestasjonen i samme strøk, som ble oppført noen år senere. I tillegg tegnet Kielland en rekke andre markante bygninger i

---

<sup>3</sup> Også i Trondheim hang etableringen av sporveien tett sammen med utbygging av elektrisk kraftverk tett sammen (Kjenstad, 2004, s. 26).

<sup>4</sup> Gatenavnet Vestre Strømkai eksisterer fortsatt, men i dag virker navnet misvisende. Hele dette området er i dag fylt igjen, og i dag kjører Bybanen over den gamle kaien, på sin vei mellom stoppestedene Bystasjonen og Nygård.

Bergen, fra boliggårder og villaer til skoler og forretningsbygg.

Sporveiens kraftstasjon var en rektangulær bygning (29,5 meter x 14,7 meter) og var orientert nord–sør.<sup>5</sup> Kraftstasjonen var oppført i én hovedetasje og hadde sin beliggenhet ved krysset mellom Vestre Strømkai og Lyder Sagens gate. Hjørnet som lå rettet mot krysset var avskåret – her var det buede inngangspartiet plassert, markert av en gesimslinje med trekantgavl. På den østre langsiden av bygget var vegglivet gjennomboret av vindusåpninger – fem vindusrekker à tre vindusfag, hvorav det midterste var noe høyere enn de to på siden, slik at de hadde en avlang, nærmest buet hovedform. Kortfasaden mot Lyder Sagens gate ble markert av et rosevindu, og under dette var det plassert lignende vindusåpninger som på langsiden. På vestsiden av bygget, hvor den høye fabrikkpipen befant seg, lå en utstikkende fløy vinkelrett på bygget. Denne bygningsdelen lar seg kun skimte på de få fotografier som finnes av bygningen i sin opprinnelige tilstand. Man kan likevel få en forståelse av hvordan det kan ha sett ut ved å konferere med tegninger fra senere ombygginger: Arkitekt Egill Reimers (1878–1946) sto for ombyggingen av kraftstasjonen da det skulle bli smørfabrikk her, og her er de vesentlige trekkene fra den opprinnelige bygningen tydelige (fig. 2 og fig. 3).

Andre av Kiellands bygninger fra rundt samme tid, som den monumentale jernbanestasjonen fra 1913, er forankret i et jugend-formspråk, men har klare referanser til middelalderarkitektur. Rosevinduer, som sto i kraftstasjonens nordfasade, er et trekk kjent fra særlig gotikkens kirker og katedraler, og også de smale, høye vindusåpningene i ytterveggene hadde et gotisk tilsnitt. Vinduene hadde også slektskap med den tidstypiske rundbuestilen, mye brukt i industriarkitektur. En iøynefallende detalj ved jernbanestasjonen, på sin side, er også vinduene, som har «nærmest likkisteform» (von Achen, 1986, s. 119). Kraftstasjonens vinduer var kan hende en tidlig utgave av disse.

---

<sup>5</sup> Spesifikke data som bygningsmål og informasjon om arkitekt er hentet fra bygningsjefens forhandlingsprotokoll om denne bygningen. Fra: *Arkivet etter Bygningsjefen i Bergen, Bergen Byarkiv, BBA-0430, Ab.*

Ornamenteringen rundt inngangsportalen i kraftstasjonens nordøstlige hjørne var et mer klassisistisk innslag, og minner om stiltrekk fra klassisk tempelarkitektur.

Sporveien brukte ikke kraftstasjonen lenge: Det å fungere som en egen kraftoperatør skulle etter hvert vise seg å være en lite hensiktsmessig ordning, og i 1906 ble bygningen overdratt til Bergens Elektrisitetsverk. Senere skulle altså smørfabrikken Ørnen innta lokalene, etter en større endrings- og ombyggingsprosess med utgangspunkt i tegninger av arkitekt Egill Reimers i 1914. Dette har ført til en misforståelse som har gjort at bygningens offisielle stamtavle har blitt forandret. Det er i dag konsensus om at kraftstasjonen er tegnet av Egill Reimers: Flere steder (for eksempel i Opus, 2006, s. 13–14 og s. 38) kan man lese at bygningen på tomten er oppført i 1914 og er tegnet av Reimers, men det er altså bare en sannhet med modifikasjoner. Sammenligner man fotografiene fra før og etter Reimers' inntreden ser man helt klart at det er samme bygning, og at bygningen fra 1914 altså ikke var noe nybygg. Bygningen beholdt noen av sine karakteristika, men fikk nye innslag som hjørnetårn, og helt andre dimensjoner. Etter en lang rekke forandringer gjennom årenes løp var anlegget knapt nok gjenkjennelig da det til slutt ble revet i 2011 for å gi plass til et hotell som ble bygget på tomten (Vestre Strømkaien, 2013). Det nye hotellet fikk navnet Ørnen, passende nok.

## 2. Vognhall, Lyder Sagens gate 17. Oppført: 1897. Arkitekt: Schak Bull (fra andre byggetrinn). (Revet.)

Litt lenger opp i gaten fra kraftstasjonen sto den første vognhallen, for oppbevaring og vedlikehold av Sporveiens vognpark, også klar i 1897, kombinert med reparasjonsverksteder. Den nesten 600 kvadratmeter store bygningen var dimensjonert for å kunne huse alle Sporveiens 16 trikkevogner samtidig. Tidlig ble det likevel klart at hallens størrelse ikke svarte til de nødvendige behovene, og anlegget ble ved flere anledninger gjenstand for ombygginger og påbygginger av provisorisk art. I 1902 ble anlegget utvidet, og her var det arkitekt Schak Bull (1858–1956) som ble engasjert og som sto oppført som arkitekt og byggmester (Grytten og Hodne, 1997, s. 55). Bull hadde også hatt andre byggeoppdrag i samme område, da han hadde tegnet blant annet

gardinfabrikk i Lyder Sagens gate nr. 1 og 3 like før århundreskiftet.

Den opprinnelige arkitekten for vognhallen i Lyder Sagens gate er ukjent.<sup>6</sup> Tegningene fra Schak Bulls ombyggingssøknad i 1902 gir oss derimot et inntrykk av anlegget slik det fremsto etter rehabiliteringen og påbyggingen (fig. 4). Her ser vi forsiden av vognhallen, med tempelgavl over de store garasjeportene, et gavlvindu som sørget for lys fra inngangspartiet, og klassiske, geometriske detaljer i fasadens dekorprogram. Det buede gavlvinduet er i fem fag, og står sentrert over inngangen. Fronten minner om andre vognhaller – de store garasjeportene som kan åpnes for vognene som skal inn og ut, samt vinduet i gavlpartiet, er begge trekk man finner igjen i andre bygninger av samme type. Fasaden er nokså enkelt oppbygget, i et klart nyklassisistisk formspråk.

Heller ikke etter ombygging skulle denne første vognhallen vise seg å tjene Sporveiens behov i overskuelig fremtid, og plassproblemene, som hadde meldt seg allerede få år etter oppførelsen, viste seg å være et varsku. Endelig ble det besluttet å bygge en ny og større hall på Møhlenpris, og vognhallen i Lyder Sagens gate, som var i Sporveiens eie frem til 1914, ble solgt (Aspenberg, 1996, s. 57).

I årene som fulgte har anlegget vært i bruk av flere andre virksomheter. Blant annet har det vært bilverksted i lokalene, og vognhallen lå i lang tid gjemt inne bak et konglomerat av tilbygg. Men da bilverkstedet ble revet i 1993 kunne man igjen se vognhallen, med trikkeskinner som gikk ut under de store garasjedørene (fig. 5). Hvilket år denne ble revet vites ikke sikkert, men i 1996 var i alle fall vognhallen i bruk som skatehall (Aspenberg, 1996, s. 57). Hallen er i dag borte og erstattet av bolighus.

---

<sup>6</sup> Jf. telefonsamtaler og e-postkorrespondanse med Byggesaksarkivet v/konsulent Gyri Tonning. Byggesaker fra 1800-tallet lar seg nemlig ikke oppdrive, noe som gjør at informasjonen fra oppførelsen ikke foreligger. Den gjeldende byggesaken viser bygningen fra ombyggingen i 1902.

3. Vognhall («Trikkehallen»), Thormøhlens gate 40 (i dag: nr. 23). Oppført: 1913.  
Arkitekt: Schak Bull. (Står fortsatt.)

Plassmangelen i Lyder Sagens gate, i kombinasjon med de begrensede mulighetene til en tilstrekkelig og formålstjenlig utvidelse, hadde gjort det klart at en flytting av Sporveiens hovedkvarter var nødvendig. I 1911 gikk derfor organisasjonen til anskaffelse av en større tomt i Thormøhlens gate på Møhlenpris. Arkitekten som ble valgt til å utføre oppdraget ble den samme som hadde foretatt utvidelsene av vognhallen i Lyder Sagens gate, nemlig Schak Bull. Han var på det tidspunktet regnet som en av Bergens ledende arkitekter, og av andre større bygninger og anlegg Bull tegnet kan nevnes Sjøfarendes Aldershjem på Nordnes (1897), Det Nævdalske Kompleks på Sydneshaugen (1890–1915) og Hagavik Kysthospital (1922–27). Bull sto også som ansvarlig arkitekt for restaurering av Korskirken (Torvanger, 2013B).

Den nye vognhallen (fig. 6) med tilhørende funksjoner sto klar for innflytning høsten 1913, og det var snakk om et påkostet anlegg av store dimensjoner: «Den ruvende nye trikkehallen var sporveiens største enkeltinvestering inntil da, og vekket stor oppmerksomhet både i og utenfor byen» (Grytten og Hodne, 1997, s. 92). Dette anlegget på Møhlenpris skulle vise seg å bli sporveisdriftens hovedsete i byen helt frem til byggingen av nytt hovedkvarter på Mannsverk på slutten av 1950-tallet.

Den 1.900 kvadratmeter store bygningen som utgjør selve vognhallen, står fortsatt den dag i dag. Den ligger litt tilbaketrukket fra hjørnet Zetlitz gate–Thormøhlens gate, og tomtegrensen i vest ligger på en høyde med utsyn over Puddefjorden nedenfor. Akkurat på hjørnet hvor gatene krysses er det åpent og ubebygget; her kjørte trikkene inn og ut. Her ligger trikkesporene seks i bredden, hvorav fem av sporene leder direkte inn i vognhallen forfra, og det siste fører ut til vestsiden av anlegget. Like ovenfor de store garasjedørene, som står i hele den sørlige frontfasadens bredde, står en like bred vindusrekke med avlange vinduer. Seks par vinduer står tett i tett – og gir fasaden et innslag av modernismen (som først kom senere) sin forkjærlighet for vindusbånd – mens det sentralt i gavlfeltet over er plassert en mindre, oval vindusåpning. Resten av



frontfasaden er i pusset tegl, med tydelig struktur i overflaten, slik at den fremstår som langt mer organisk enn tilfellet er i de glattpussede partiene andre steder på bygget.

I den nordlige enden av bygningen er alle hjørnene bebygd med hjørnetårn med takkuppel i kopper (Byantikvaren, 2013, s. 45). Langsiden i øst mot Thormøhlens gate – samt kortsiden i nord mot Stubs gate – er dekket av store, buede vinduer i tre fag (fig. 7). Her gjenkjenner vi på nytt periodens tidstypiske rundbuestil, en stil som var hyppig benyttet i industriarkitektur for å slippe rikelig med lys inn i store produksjonslokaler. Vinduene er omkranset av grovere murpuss som i frontfasaden, og deretter av en glattpusset overflate utenfor. Hvert vindusfelt er adskilt av eksponerte teglsteinspilastre. Tilhørende hallen ligger både en bussgarasje, som ble påbygget senere, og en verkstedsbygning. Alle bygningsdelene omkranser en gårdsplass med brosteinsbelegning. Trikkehallen med verkstedsbygget og gårdsplassen ble fredet av Riksantikvaren i 1994. Den regnes som et

fremtredende eksempel på industriarkitektur fra første halvdel av 1900-tallet. Bygningen kjennetegnes blant annet ved at fasaden speiler en rasjonell konstruksjon og gir bygningen et karakteristisk utseende, samt materialitet. Bygningen har [...] innslag av jugendstil, med buede støpejernsvinduer og pussvariasjoner, mens hjørnetårnene er inspirert av tysk borgarkitektur fra 1800-tallet. Trikkehallen markerer slutten på en epoke (Byantikvaren, 2013, s. 55).

I dag er Trikkehallen i bruk av Bergens Tekniske Museum, og blant foreningene som disponerer lokalene er Bergens Elektriske Sporvei, som drifter museumstrikken og står for en pågående reetablering av trikkelinje 3 fra Møhlenpris til Engen.

#### 4. Vognhall, Formanns vei/Wilhelmineborg (ukjent nr.). Oppført 1923–24. Arkitekt: Kaspar Hassel. (Revet.)

Til tross for den omfangsrrike tomten viste også det nye sporveisanlegget på Møhlenpris seg snart å være for lite for behovet. For å bøte på den prekære plassmangelen overtok Sporveien først et skur på Wilhelmineborg i Sandviken som de bygget om til en vognhall

i 1921, for deretter å oppføre et nybygg ved siden av i 1923 (fig. 8). Dette vognhallanlegget ble i all hovedsak disponert til lagring og parkering av trikkemateriell, og hadde en langt mer provisorisk karakter enn hovedanlegget, da det helt fra starten av skulle ha en supplerende rolle og fungere som depot.

Arkitekten var Kaspar Hassel (1877–1962). Han var på dette tidspunktet sjef for Bergen Kommunes nybyggingsavdeling. Allerede året etter skulle han imidlertid tiltre som Bergens første byarkitekt, en stilling han hadde helt til 1947 (Torvanger 2013A). Hassel er kanskje mest av alt kjent som skolearkitekt, da han tegnet en rekke av byens nye, store skolebygg. Hans offentlige arkitektverv skulle dessuten gi ham flere oppdrag for Sporveien.

Den nye vognhallen ble anlagt parallelt med det som i dag er Sandviksveien, og lå inntil det allerede eksisterende bygget (som fremsto av mer provisorisk art). Formen deles med andre vognhaller – også hallen på Wilhelmineborg er en avlang, rektangulær bygning med store porter i endene. Relativt små, firkantede vinduer, regelmessig plassert i rekke, sitter høyt på langsiden mot veien; frontfasaden preges av store porter i fire nisjer. Over disse står et gavlvindu som går opp i en spiss for å møte gavlens linjer. Utover disse få elementene er bygningen fri for ornamentar og påkostede detaljer. Sammenlignet med de to andre vognhallene Sporveien hadde latt bygge lar det seg slik tydelig lese av denne bygningen at den har lavere status, og var å regne for provisorisk. Slik har den heller ikke noen helt tydelig stilforankring, selv om det også her kan spores en del nyklassisistiske trekk, i dette tilfellet i en forenklet utgave. Inngangen for trikkene befinner seg på det som man må kunne regne for å være vognhallens bakside (fig. 9), på en sidestilt dør.

Sporveiens bygninger ble revet en gang etter at garasjeanlegget på Mannsverk sto klart i 1958, og i dag er området på Wilhelmineborg i sin helhet bebygget av boligblokker, uten synlige spor etter trikkevirksomheten (Aspenberg, 1997, s. 60).

## 5. Kontorkiosk, Småstrandgaten. Oppført: 1932–33. Arkitekt: Kaspar Hassel. (Revet.)

Til hjørnet av Småstrandgaten og Olav Kyrres gate – hvor Sporveien allerede disponerte en enklere brakke på det som var en av byens mange gjenværende branntomter etter bybrannen i 1916 – ble det i 1932 tegnet en bygning for Sporveien, med planlagte funksjoner som kiosk, venterom og ekspedisjonslokale (fig. 10). Arkitekt var igjen Kaspar Hassel, som nå altså arbeidet som byarkitekt i Bergen.

Bygningen, som i byggesaksdokumentene omtales ved flere navn – kiosk, ventehall, ventehus, venteskur og ekspedisjonslokale – hadde også status som provisorisk. Dette var antagelig et premiss som fulgte av at det på branntomten allerede forelå andre utbyggingsplaner – her skulle Posthuset bli bygget.<sup>7</sup> Noe som bidro til ytterligere å sementere dens status som midlertidig, var det faktum at bygningen var «av tre og ligger i murstrøket».<sup>8</sup> Foruten funksjoner som venterom og kiosk var bygningen i bruk for konduktør oppgjørene og kontrollørtjenesten (Pedersen, 1947, s. 39).

Bygningens plan var rektangulær, og den lå plassert inntil hjørnet i krysset mellom de to ovennevnte gatene. Imidlertid var vegglivet mot hjørnet avskåret og trukket inn – her lå kioskdelen av bygningen i en sirkulær form, med et overhengende buet takoverbygg som ly for (u)været. På toppen av bygningen ser vi et reklametårn, prydet av et spir. Fotografier fra tiden kiosken var i bruk viser at de tilgjengelige reklameplassene ble brukt aktivt til å reklamere for alt fra internasjonale elektronikkfabrikanter til lokale rørleggere, for ikke å glemme markedsføringen for Sporveien selv (fig. 11). Vertikalt midtstilt i fasaden mot gatene var det langs hele bygningen vindusrekker.

---

<sup>7</sup> Posthuset har i senere tid blitt omgjort til kjøpesenter og fått navnet Xhibition.

<sup>8</sup> Sitatet er tatt fra byggesaken, som jeg har hentet ut hos Bergen Byarkiv. Den har følgende arkivreferanse: *A-2695 Bergen kommune. Byggprosjektavdelingen. Ta:184.*

Slike mindre bygninger med karakter av paviljonger synes å innby arkitektene til en friere, mer leken løsning enn hva tilfellet ville vært med større offentlige bygninger. Kan hende gjorde det faktum at bygningen hadde status som midlertidig også sitt til at Hassel kunne utøve sin skaperkraft uten de vanlige begrensninger; i alle tilfeller var kontorkiosken – den begrensede størrelsen til tross – rik på detaljer. I dimensjoner underla kiosken seg den omkringliggende, lavere brakkebebyggelsen, og gesimslinjen gikk i flukt med utstillingsvinduene på hver sin side av bygningen. Vindusbåndet, som strekker seg langs fasadens hovedvolumer, er et trekk kjent fra funksjonalismen; de smårutete prossevinduene og de ornamentale detaljene i dørene peker mot art deco.

Hele det lille kioskanlegget er et spill med geometriske former, der det skarpe og rektangulære (som gjør at bygget føyer seg etter gate- og kvartalsstrukturen) brytes opp av de sirkulære formene i og over inngangspartiet og på takoverbygget. Sistnevnte – den kopperklede reklamerotunden med spir – er et innslag vi kan finne igjen i annen samtidig arkitektur som står i nettopp denne brytningen mellom nyklassisisme, art deco og modernisme.

Bygningen ble til slutt revet, slik forutsetningen hadde vært helt fra starten. Det skjedde i 1953, i forbindelse med byggingen av det nye Posthuset, som sto klart i 1956 (Grytten og Hodne, 1997, s. 132).<sup>9</sup>

6. Ventepaviljong, Inndalsveien 125. Oppført: ca. 1929. Arkitekt: Kaspar Hassel.  
(Står fortsatt.)

Byarkitekt Kaspar Hassel tegnet ventepaviljongen i Inndalsveien på Minde i 1929 (fig. 13). Denne ble oppført i forbindelse med vendesløyfen som ble anlagt her da linje 1 fikk

---

<sup>9</sup> I tiden fra sporveiskiosken på Posthustomten ble revet til en ny sto klar over gaten, ble sporveiskontrollørene tilgodesett med nok en midlertidig løsning: en ominnredet buss som ble parkert i enden av Olav Kyrres gate (fig. 12). Denne fikk på folkemunne det megetsigende tilnavnet «Bussvorten» eller bare «Vorten».

sin utvidelse hertil i 1928. Ervervelsen av såkalte enretningsvogner – som, slik navnet antyder, bare kunne kjøre én retning – gjorde at det måtte anlegges vendesløyfer i enden av linjene. I begge ender av linje 1 kom det dermed sløyfer, og på Minde-siden ble det også bygget en ventepaviljong for både sporveiens passasjerer og ansatte (dette var også planlagt i Sandviken, men det ble av ukjente årsaker aldri noe av).

Ventepaviljongen på Minde står fortsatt, og er nå i privat eie. De siste årene har det foreligget planer om å ta i bruk bygningen til kafédrift. Ingenting har skjedd så langt.

Se egen analysedel for utfyllende informasjon om dette bygget.

#### 7. Ventepaviljong, Haukelandsveien 51. Oppført: 1932. Arkitekt: Kaspar Hassel. (Står fortsatt.)

I 1924 hadde linje 2 blitt forlenget fra det tidligere endestoppet ved Haukeland Sykehus til Fridalen, hvor det også ble anlagt en vendesløyfe. Som på Minde ble det også her satt opp en ventepaviljong (fig. 14), som i tillegg til funksjoner for passasjerer og kunder skulle romme en transformatoriosk.

Arkitekten var nok en gang byarkitekt Kaspar Hassel, og bygningen sto klar i 1932. Også denne står fortsatt, og den har i nyere tid vært i bruk som gatekjøkken, slik den i skrivende stund også er. Trikkeskinnene i vendesløyfen har vært borte i lang tid – her har det vært parkeringsplasser. Nylig har parkeringsarealet forsvunnet, og det har blitt anlagt snuplass for busser her, slik at området rundt kiosken er tilbake i nesten opprinnelig bruk.

Se egen analysedel for mer informasjon.

#### 8. Vognhall, Edvard Griegs vei (Solheim). Oppført: 1950–51. Arkitekt: Ukjent.

Det forelå mot slutten av 1940-tallet planer om nye vognhaller både på Mindemyren og på Sandviken, men forskjellige hindringer gjorde at man heller bygget nok en vognhall av

provisorisk art. Solheim vognhall i Edvard Griegs vei (fig. 15), som på folkemunne fleipete ble referert til som «Griegshallen», sto klar på begynnelsen av 1950-tallet.

Utformingen minnet om vognhallen på Wilhelmineborg: En avlang hall, sparsommelig dekorert, med relativt store, kvadratiske vinduer regelmessig plassert på fasadens langsider. På hver sin side av frontfasaden var et to store porter, og over disse var det plassert smale, avlange vindusåpninger i rekke. Også her gikk det trikkeskinner inn gjennom dørene, da både linje 1 og linje 2 hadde utkjøring fra denne hallen (Grytten og Hodne, 1997, s. 223).

I senere tid har bygningen vært i bruk av en bildekkforhandler. Den ble revet for få år siden i forbindelse med utbyggingen av nærings- og boligområdet Kronstadparken.

#### 9. Kontrollørkiosk, Vågsallmenningen. Oppført: ca. 1955. Arkitekt: Anders Nortvedt. (Flyttet.)

Da det nye Posthuset skulle bygges, måtte Sporveiens såkalte kontorkiosk, som hadde stått på samme tomt, i krysset mellom Olav Kyrres gate og Småstrandgaten, rives. Det ble derfor besluttet å erstatte denne med en ny kiosk på Vågsallmenningen, like over gaten, og denne ble tegnet av arkitekt Anders Nortvedt i 1955 (fig. 16). Nortvedt tegnet også en rekke sentrale bygninger i Bergen, blant annet Industrihuset på Møhlenpris (1954), Frøkenstiftelsen på Nygårdshøyden (1960) og Bergens tekniske skole (1963). I tillegg var han utførende arkitekt på en anseelig mengde av skipsreder Hilmar Rekstens eiendommer (Møllerhaug, 2016, s. 263).

Det fremgår også her av byggemeldingene at kontrollørkiosken skulle være midlertidig – likevel «stilles strenge krav til den arkitektoniske utforming».<sup>10</sup> I Nortvedts kiosk var det

---

<sup>10</sup> Dette fremkommer av dokumentene som foreligger i forbindelse med godkjenningen av byggesøknaden, signert Bjarne Lous Mohr som var reguleringsjefen i Bergen på det

dominerende materialet tre – antagelig teak – i likhet med den av Kaspar Hassels kiosker (på andre siden av gaten) som den overtok for. Materialbruken sto i motsetning til flesteparten av ventepaviljongene som var tegnet av Hassel, da disse var av mur.

Bygningen målte 4,5 meter x 5,5 meter, og besto av et kubisk volum med avrundede hjørner. Det overhengende taket speilet bygningens form, fremsto i avrundet rektangulær utforming, og var kledd i kobber. Taket stakk noe lenger ut over kortsiden, hvor det befant seg en inngangsdør. Båndvinduene gikk langs to av fasadens sider – inkludert hjørnene – og strakk seg videre over til de to andre sidene, hvor det var dører og mindre vindusåpninger, av maritim karakter.

Nortvedts kiosk, som ble bygget i 1955, fremstår som et tidstypisk uttrykk for senmodernismen. Både i form og materialbruk hadde kiosken klare likhetstrekk med kioskfrontene kioskene i Fridalen og Minde, som ble bygget på omtrent samme tid. Kiosken eksisterer fremdeles, men ble flyttet fra Vågsallmenningen i 2005 og står nå lagret utendørs på Grønneviksøren ved Store Lungegårdsvann, i svært dårlig forfatning (fig. 17).<sup>11</sup>

## **Typebygg**

Langs de forskjellige sporveistraséene ble det også reist mindre bygninger hvis eneste funksjoner var å markere trikkens stoppested og fungere som leskur for været. Disse har variert fra nokså enkle konstruksjoner til mer forseggjorte varianter med tilleggsfunksjoner. Av den enklere typen, hvis primærfunksjon altså var å tilby et tak å vente under, ble det tegnet standardtyper som kunne brukes ved flere steder.

---

tidspunktet. Disse dokumentene er datert 1955 og ligger vedlagt byggesaken, hentet fra byggesaksarkivet.

<sup>11</sup> Dette er også grunnen til at jeg ikke går nærmere inn på denne bygningen, slik jeg gjør med de to andre fortsatt eksisterende bygningene.

10. Venteskur, typebygg, diverse adresser. Oppført: 1901. Arkitekt: Schak Bull. (Revet.)

Noen få år etter at sporveisdriften først kom i gang, ble arbeidet med å oppføre slike bygninger igangsatt, og i 1901 kom det til venteskur ved endestasjonene (fig. 18 og fig. 19), også disse signert arkitekt Schak Bull. De karakteristiske bygningene var laget over samme lest: «Bygningene var sekskantede, hadde dobbel dør, skifertekket tak og spir. Nå kunne publikum vente på trikken under tak» (Grytten og Hodne, 1997, s. 58). Med sine beskjedne dimensjoner og åpne karakter minnet bygningene om mindre lysthus av typen man kan finne i hagene til ærverdige villaer fra omtrent samme tid, for eksempel på Kalfaret. Bull tegnet to forslag til venteskur.<sup>12</sup> Endestasjonene hvor venteskurene ble oppført var Kalfaret (fig. 20), ved Småmøllen i Sandviken, på Florida og ved Sukkerhusbryggen (fig. 21).

11. Venteskur, typebygg, diverse adresser. Oppført: ca. 1924. Arkitekt: Kaspar Hassel. (Revet.)

Tegninger fra 1924 viser en ny type prosjekterte ventepaviljonger, her med tiltenkt plassering i krysset mellom Inndalsveien og Bjørnsons gate (fig. 22). Tegningene er signert «Byarkitekten» og datert 1924, og det kan dermed med rimelig sikkerhet sies at det er Kaspar Hassel som har stått for tegningene. Også her er det tale om et mindre, mangekantet bygg – Hassels paviljong er åttekantet, men åpen i front (fig. 23). Her, i det åpne inngangspartiet, hviler bygningen på to søyler. På de resterende veggene er det

---

<sup>12</sup> På leting etter hvilken av Bulls to forslag som ble valgt var jeg lenge usikker, da tegningene ikke gav et utvetydig svar. Bygningsanmeldelsen av 1901, signert Schak Bull, sannsynliggjorde at det var forslaget i figur 19 som ble valgt. Dokumentet refererer nemlig til forslag A og B, og denne inndelingen fremgår kun av figur 19. Imidlertid viser fotografier at dette ikke er riktig: Venteskurene som ble bygget er de som vises av tegningene i figur 18. Bygningsanmeldelsen ligger i byggesaken jeg har fått ut fra Bergen Byarkiv, med følgende arkivreferanse: *A-0430 Bergen kommune. Bygningssjefen. Hb: 3.*



tegnet inn sirkulære vindusåpninger. Et spir avslutter bygningen vertikalt, og er et dekorativt innslag. Fotografier både herfra og fra en tilsvarende bygning i Haukelandsveien viser hvordan denne paviljongtypen ble seende ut, noe som gjør at vi kan fastslå at det dreier seg om en type tegnet for ulike plasseringer (fig. 24 og fig. 25).

## 12. Venteskur, Sandviken. Oppført: ca. 1927. Arkitekt: Kaspar Hassel. (Revet.)

Fra 1927 finnes tegninger av et planlagt venteskur i Sandviken, like ved Sandviken brannstasjon (Fig. 26). Årstallet tatt i betraktning er arkitekten også her høyst sannsynlig Kaspar Hassel. I motsetning til 1924-typen er venteskuret i Sandviken en mer avlang og luftig konstruksjon. Også her er det snakk om et klart nyklassisistisk bygg som er åpent i front, og som blir båret på søyler. Veggene er ikke bærende. Sentralt plassert på bakveggen står en inngangsdør; langs hele den åpne forsiden står taket på søyler. Fotografier fra samme år som de opprinnelige tegningene viser hvordan venteskuret så ut da det var fullført (fig. 27).

Da det ikke har lyktes meg å finne andre fotografier av tilsvarende bygninger kan det tyde på at dette var et enkeltstående bygg. Noe som imidlertid er iøynefallende er hvordan bygningen fremstår etter forandringer (fig. 28), der den bærer tydelige likhetstrekk med ventepaviljongen i Inndalsveien på Minde, både i hovedform og i bygningsdetaljer som båndvinduene og takets forhold til bygningskroppen. Både idealer fra art deco og funksjonalisme har hatt innflytelse på den eksteriørmessige oppdateringen.

Dokumentasjonen over gir et bilde av sporveissystemets bygninger, som var av både større og mindre dimensjoner og som fylte ulike funksjoner. Som nevnt er flertallet av bygningene som ble oppført for sporveisfunksjoner allerede revet. Oversikten over og redegjørelsen for disse viser helheten av – og spennvidden i – denne arkitekturen, og gir et bredere bilde å se de gjenværende bygningene i lys av. Når jeg i det følgende gjør en grundigere analyse av de to ventepaviljongene på Minde og i Fridalen, er det fordi disse to bygningene fortsatt eksisterer og står i sin opprinnelige plassering. De to gjenværende bygningene er dessuten valgt ut for å kaste lys over det arkitektoniske formspråket da de

ble bygget og den situasjonen de befinner seg i dag, som få gjenværende representanter av sporveisarkitekturen i Bergen.

### **Ventepaviljongen på Minde. En bygningsanalyse.**

Bygningsanalysen er basert på bygningen slik den fremstår i de opprinnelige tegningene fra Byarkitektens kontor ved Kaspar Hassel fra 1929 (fig. 13). Jeg vil også benytte senere fotografier for å se på enkelte detaljer ved bygningen; det er ikke desto mindre bygningens originalutforming som er gjenstand for analyse.

#### Bygningsbeskrivelse

Kaspar Hassel prosjekterte i 1929 en ventepaviljong for Bergens Sporvei, med beliggenhet i vendesløyfen som lå i den sørlige enden av sporveiens linje nummer 1. På det daværende tidspunktet hadde linjen nylig blitt utvidet, og fra 1. desember 1928 strakk denne seg fra Sandviken til dette nye endestoppet i Inndalsveien på Minde (Aspenberg, 1996, s. 83).

Ventepaviljongen ble planlagt som en nokså åpen konstruksjon – som det kommer klart frem av plantegningene var størstedelen av bygningsarealet et overbygget venteareal (fig. 13). Utover dette arealet, som altså fungerte som et oppholdsområde for trikkepassasjerer som søkte ly for været og ventet på neste avgang, ble resten av bygningen brukt til kiosk, med tilhørende toalett og telefonavlukke. Paviljongen er et offentlig bygg, reist i regi av Sporveien til bruk av allmennheten. Den er oppført under Hassels tjeneste som byarkitekt. Bygningen, som på tegningene altså kalles for ventepaviljong, er et godt eksempel på bygningstypen paviljong, som kan defineres som en «mindre fritstående byggnad, ofta uppförd för tillfälligt bruk, t.ex. som lusthus el. dyl. i en park eller som utstillningslokal» (Ahlstrand, 1976, s. 118). Bygningens romløsning og åpne karakter understreker at det er funksjonen som oppholdsrom som utgjør dens hovedformål.

## Plan

Grunnplanen er avlang, og består av en rektangulær hovedform med halvsirkulære avslutninger i begge ender, slik at det i eksteriøret ikke er noen hjørner eller rette vinkler. Planen, med sine rette linjer og halvsirkler, har en geometrisk karakter. Paviljongen har en nord-sør-orientering, med det åpne inngangspartiet vendt mot Inndalsveien i øst (fig. 29). Bygningen er også plassert parallelt med denne veien. Fra nordende til sørende måler paviljongen 12,5 meter, og den måler 4,5 meter i bredden, fra inngangspartiet til bakveggen. De to halvsirkulære endene måler 3 meter hver, «rektanglet» mellom dem 6,5 meter. Det vil si at de to endene til sammen utgjør omtrent like stor del som resten av bygningen. Hvis vi slik deler planen inn i fire tilnærmet like store deler, ser vi at størsteparten – tre fjerdedeler – av arealet altså benyttes til venteområde, og er helt åpent. Halvsirkelen i den sørlige enden er bygget inn, der en vegg skiller toalettet, telefonavlukket og kiosken fra resten av paviljongen. Toalettet har dør mot baksiden av bygningen, de to andre funksjonene er tilgjengeliggjort ved inngang fra innsiden. Bygningen bæres i ytterveggene av søyler, og den er fri for innvendige bærekonstruksjoner.

## Situasjon

Paviljongen ligger plassert i en åpen plassdannelse mellom Inndalsveien i øst og høydedraget Finnbergåsen i nordvest, som markeres av Svaneviksveien. Vendesløyvens utforming følger muren som går langs Svaneviksveien, før skinnegangen kurver seg rundt paviljongens sørlige ende. Dette trikkesporet bidrar til å «ramme inn» byggverket og gi det en definert plassering i landskapet og en avgrensning mot omgivelsene for øvrig. Den åpne plassen har karakter av et torg, og er også beplantet (fig. 30).

Paviljongen grenser med andre ord ikke direkte til annen bebyggelse, men er en frittstående bygning med god plass rundt, i det som har fungert som et viktig knutepunkt i bydelen. På tidspunktet da bygningen ble oppført gikk kommunegrensen mellom Fana og Bergen kommune akkurat her (steinen som markerer grensen er flyttet noen få meter

siden den gang, og står fortsatt plassert her). Slik står paviljongen plassert på grensen mellom to kommuner, noe som gjenspeiler seg i det omkringliggende bygningsmiljøet: Inndalsveien i forkant er bebygget med en kombinasjon av lavblokkbebyggelse i retning sentrum og eneboligbebyggelse i retning Fana, deriblant trevillaer i sveitserstil, nyklassisisme og jugendstil fra årene rundt århundreskiftet 1800-1900 (Byantikvaren i Bergen, 2008, s. 4–5). Næringsbyggene som står i kvartalet like sør for paviljongen, og som blant annet inkluderte kinoen Fanahallen, bærer preg av å være et lokalsentrum. Her har bebyggelsen en klart urban karakter. Boligområdet på Finnbergåsen, som reiser seg bak bygget, er bygget ut etter planer av boligarkitekt Jon Knudsen fra 1921, og regnes som «et av de største og viktigste eksemplene på 1920-tallets 'havebyanlegg' i Bergen» (Nielsen, 2012).

### Bygningskropp og fasade

Bygningskroppen er sluttet og frittliggende, og utgjør et enkeltstående byggverk i beskjedne dimensjoner. De opprinnelige tegningene viser en symmetrisk og strengt komponert fasade med enhetlig utforming. Bygningen har en tydelig for- og bakside. I front finner man publikumsinngangen – dette markeres av den sentralt plasserte åpningen, båret av to slanke søyler utformet i lett klassisistisk formspråk. På begge sider av inngangspartiet er vinduer tilsynelatende trukket rundt hele fasadens bredde. Imidlertid viser plantegningene at det bakre midtpartiet av bygningen er lukket igjen, uten vinduer. Det er ikke snakk om regelrette vindusbånd, men nesten: De bærende søylene i ytterveggene lager vertikale brytninger i vindusrekken, som består av trefags rutede vinduer, og gir denne et rytmisk preg. Disse søylenes plassering i vegglivet markeres av nisjer med små, dekorative søyler i samme høyde som vinduene. For øvrig er fasadens vegger glattpusset. I nyere tid har bygningen vært malt rosa, men det er ukjent hvilken farge den hadde ved oppførelsen.

Taket er tilnærmet flatt med bare en svak helning. Det speiler planens avlange form med halvsirkulære ender, og er noe større i omfang enn grunnplanen, slik at det henger fritt utenpå vegglivet. To bokser står på hver sin side av mønekammen, plassert nesten like

over ytterkantene av inngangsåpningen. Disse takrytterne ser ut til å skulle fungere som ventilasjonssjakter, og er i tegningene gitt en dekorativ karakter, prydet av lave spir med utforming som en stilisert fuglekropp. Taket er kledd i kobber, noe som gir det en irrgroen farge.

### Forandringer

I årenes løp har ventepaviljongen gjennomgått flere forandringer. Bergen kommunes byggesaksarkiv viser de forskjellige stadiene i denne prosessen. Etter oppførelsen i 1929 har det ved fire forskjellige anledninger blitt innmeldt en byggesak her, nærmere bestemt i 1938, 1956, 1979 og 1988. Det finnes også tegninger fra 1943 som viser en prosjektert vognhall på samme sted. Jeg vil gå gjennom hvilke endringer som har blitt planlagt eller utført på de ulike tidspunktene, før jeg ser på hvordan bygningen fremstår i dag.

### 1938

Tegningen fra byggesaken som er datert 1938 viser kun små avvik fra slik bygningen fremsto på de opprinnelige tegningene – her er det snakk om en tegning fra 1929 som er brukt som grunnlag for planlagte forandringer, markert med det som ser ut til å være pennestreker (fig. 31). Vi ser uansett av byggesakens tegningsmateriale at spirene på takhettene er forenklet. Én ting som derimot er virkelig iøynefallende er at bygningens mål er forandret fra det som vises på Kaspar Hassels forslag fra 1929: Vinduene er her lavere (trerutede, i motsetning til 1929-tegningenes firerutede versjoner), bygningens utstrekning kortere (10,75 meter i motsetning til de opprinnelige 12,5 meter), og hele paviljongens høyde rundt 30 cm lavere. Dette skyldes sannsynligvis at de opprinnelige målene ble endret i forbindelse med realiseringen av bygget, og at 1938-målene viser bygningens faktiske mål slik de var ved oppførelse. Dette underbygges av fotografier fra 1940-årene (fig. 32), der vi også kan se hvordan vinduene vertikalt er inndelt i tre ruter, og ikke fire, som på 1929-tegningene.

Årsaken til at det foreligger en byggesak fra dette året tilskriver seg antagelig andre

forskjeller fra bygningens opprinnelige stand. Søylene i inngangen er fjernet på tegningene fra 1938, og kan hende har man innmeldt byggesaken i anledning fjerningen av disse, for å åpne opp venterommet ytterligere. Imidlertid er det også en mulighet for at det aldri har vært søyler, slik det heller ikke har vært trerutede vinduer. Vi ser også av tegningene at toalettet ble utvidet, og, den svake pennetegningen til tross, at det også synes å være tegnet inn en vegg i bygningens nordlige ende, som tilsvarer rominndelingen på motsatt side. Utover dette er det ingen endringer.

### 1943

Sporveisarkivet hos Bergen Byarkiv inneholder en tegning datert 1943 som forestiller en planlagt trikkehall i Inndalsveien (fig. 33). En hel rekke ganger har det vært aktuelt med bygging av nye vognhaller, og flere provisoriske eksemplarer ble også oppført. Tegningen viser en bygning som er langt større enn den opprinnelige paviljongen – her synes hele arealet på den omkringliggende plassen, som i dag utgjør Ambrosia Tønnesens plass, å være bebygget. Den lange bygningens etasjer markeres ved horisontale båndvinduer i nær hele fasadens bredde. I nordenden er en stor port tegnet inn i begge etasjenes høyde; den sørlige enden ser ut til å være avrundet, og slik ta opp i seg noe av paviljongens form. Også her er det båndvinduer i to høyder, men i andre dimensjoner og plassert i forskjellige høyder enn tilfellet er ved hoveddelen av bygget. På taket av det sørlige endevolumet stikker et mindre bygningselement opp – her står en klokke, av lignende utseende som den som pryder Fridalen skole (fig. 56). Denne skolebygningen, fullført fem år tidligere, bærer flere formmessige likheter med dette forslaget til ny vognhall. Foruten klokken er den horisontale hovedformen gjenkjennelig, sammen med vinduenes dominerende rolle i fasaden. Forslaget ble ikke realisert, av ukjente årsaker.

### 1956

I byggesaken fra 1956, som ble endelig godkjent i 1957, er det bygningens funksjon som kiosk som er i sentrum. Illustrerende for dette er at alle tegningene har påskriften «Bergens Kioskkompani A/S» (en bedrift som senere skulle bli en del av kioskkjeden vi i

dag kjenner som Narvesen). Som på den foregående byggesaken kan også tegningene her si noe om hvordan paviljongen har fremstått både før og etter forandringer. Plantegninger viser den eksisterende romløsningen i 1956 (fig. 34) – her ser vi at det er store forskjeller fra den åpne planen fra 1929 (og 1938). Det åpne oppholdsarealet begrenser seg nå til et mindre rom ved inngangen. Her er ikke bare den sørlige «halvsirkelen» bygget inn, som tidligere, men også den nordlige, som har påskriften «reparatør». Denne siste forandringen ble antagelig gjort i nettopp 1938. Bakveggen har også blitt trukket nærmere inngangen og slik gjort plass til et nytt toalett.

Grunnplanen som viser romløsningen etter de planlagte forandringene (fig. 35) viser en drastisk omdisponering av bygget – til fordel for kioskdirften. Dette er noe som gjenspeiles av fasadeendringene (fig. 36). Den tidligere kioskdelen i den sørlige enden ble nå i sin helhet viet funksjonen som «spiserom for betjeningen ved Bergen Sporvei», reparatørdelen i motsatt ende overtok som offentlig pissoar, mens det åpne inngangspartiet ble bygget inn. Kioskdirften fikk nå sitt utgangspunkt i det tidligere ventearealet, flankert av en dør på høyre side av (den forhenværende) inngangen, hvor telefonkiosken var plassert. Den nye kioskfasadene var kledd i tre. Med detaljer som smale, vertikale spiler (antagelig i teak) fremsto den i et enkelt og tidstypisk uttrykk. Det ble satt inn store vinduer over hele fronten, samt en sentrert salgsluke. Utbygget gikk ikke i flukt med de allerede eksisterende ytterveggene, men stakk ut herfra, som et slags kantet, nærmest konkavt karnapp, noe som er synlig på fotografier tatt i etterkant av ombyggingen (fig. 37). Her gjennomgikk altså bygningen en omfattende forandring, en forandring som gjaldt så vel interiøret som eksteriøret.

## 1979

Byggesaken av 1979 dreide seg utelukkende om byggingen av et nytt toalett, og medførte dermed ikke noen signifikante endringer i bygget for øvrig.

1988

Tegningene av eksisterende plan og fasader slik de så ut i 1988 viser med all tydelighet kiosktilbyggets form og det sammensatte uttrykket som fasaden fikk etter 1956-ombyggingen (fig. 38 og fig. 39). Det som skjedde i 1988, og som forklarer ombyggingen, var imidlertid at byggets kioskfunksjon falt bort. Heretter skulle paviljongen benyttes til oppholdsrom for drosjesjåfører.<sup>13</sup> På plantegningene som viser forandringene kan vi se enda en stor forandring både i bygningens interne organisering og i fasadens utforming. Med unntak av det offentlige toalettet i ventepaviljongens nordlige ende, ble romløsningen totalforandret. Oppholdsrommet ble nå det rommet som opptok klart størst plass – halvparten av bygningen ble viet denne ene funksjonen (fig. 40). Ettersom all publikumskontakten også opphørte i og med kioskdriftens nedleggelse, ble selve kioskfronten også fjernet, og man støpte en ny murvegg i flukt med de gamle ytterveggene. Linjene i gesimser og kanter ble forlenget over denne nye veggen, slik at det horisontale båndet ble ivaretatt, men ikke i form av vinduer: Vindusbåndene ble verken tilbakeført (til uttrykket pre-1956) eller forlenget over denne nye veggen (fig. 41).

### Dagens tilstand

Nå har ikke ventepaviljongen vært i bruk på mange år. Det begynner å bli lenge siden taxisjåførene forlot bygningen, og kommunens involvering i bygget har i nyere tid begrenset seg til oppfølging av det offentlige toalettet.<sup>14</sup> Transportselskapet Tide, som sto som eier av bygget, har solgt det til private aktører, og disse har lansert planer om å starte et serveringssted i den gamle ventepaviljongen. I lang tid før dette var bygningen preget av dårlig vedlikehold og forfall. I sitt kulturminnegrunnlag for Wergeland, skrevet for nesten ti år siden, skriver Byantikvaren for eksempel at «bygningen ikke [er] i bruk og er tilgriset av diverse tagging» (Byantikvaren, 2008, s. 11). Spoler man frem til i dag er

---

<sup>13</sup> Dette har jeg blitt informert om i e-post-korrespondanse med Etat for Bygg og Eiendom i Bergen Kommune, v/Arild Helland.

<sup>14</sup> *ibid.*



situasjonen bedret, og årevis med forfall har foreløpig stagnert. I forbindelse med opprustningen av området da Ambrosia Tønnesens plass ble reetablert som parkområde og oppgradert i 2015, fikk også ventepaviljongen seg en overflateoverhaling. Samtidig ble de gamle trikkeskinnene hentet opp fra under asfalten og brukt som et estetisk og historiefortellende element i parken. På samme tid ble altså ventepaviljongens fasader rustet opp: Der malingen hadde flasket av og graffitien dominert, ble det nå en nymalt og plettfri fasade.

Selv om planene for kafé har vært kjent i noen år, har dette av uvisse grunner latt vente på seg. I dag står bygningen tom og ubrukt, men later til å være i tilsynelatende i OK forfatning (fig. 42).

### Arkitekturhistorisk plassering

Kaspar Hassels ventepaviljong på Minde, som var tegnet i 1929, faller inn i en historisk periode hvor modernismen eller funksjonalismen her til lands var i ferd med å avløse en mer historistisk arkitektur. Henrik von Achen omtaler denne epokens arkitektoniske formspråk som en senhistorisme som var løsrevet fra stilhistorien, og hvor nyklassisismen banet vei for nettopp funksjonalismen (von Achen, 1986, s. 5). Det finnes ganske riktig stiltrekk som peker både bakover og fremover i historien her. Båndvinduet er et trekk vi kjenner som ett av de fem sentrale punktene fra den sveitsiske modernistpionéren Le Corbusier (1887–1965) sin dogmatiske oppskrift på en ny arkitektur (Brekke et al, 2005, s. 311). Riktignok forutsatte Le Corbusiers båndvinduer, som var uavbrutte vindusflater, at bygget ble båret av innvendige søyler og ikke av ytterveggene; Hassels versjon kan sies å være en uferdig utgave av modernistisk teknikk og estetikk, og er så tett man kommer på båndvinduer i et bygg der ytterveggene fortsatt har en bærende funksjon.

Den karakteristiske formen, som fremstår nærmest som en ovalform, er noe av det som definerer ventepaviljongen. De krumme linjene og mangelen på hjørner viser et lekent spill med geometriske former, noe som bærer likhetstrekk med andre samtidige

bygninger som står i nettopp denne brytningsfasen mellom stilarter: Som eksempel kan nevnes arkitekt Ole Landmark (1885–1970) og hans monumentale hovedverk Forum kino fra 1946. Det viser en nøye komponert fasade, med kombinasjonen av skarpe kanter, lange, klare linjer og runde former (fig. 43). Som blikkfang i fasaden står en avlang, innglasset og avrundet rotunde. Det strekker seg rundt hele bygningsdelen og slipper inn lys til ventehallen under. «Dei runde formene er typiske for funksjonalismen medan fronten er art deco-inspirert», skriver Riksantikvaren i forbindelse med den nylige fredningen av kinoen, og omtaler bygget som et markant eksempel på begge disse stilretningene (Riksantikvaren, 2017).<sup>15</sup>

Vi skal heller ikke glemme det nyklassisistiske elementet i Hassels paviljong. For selv om de runde formene kan være blant funksjonalismens karakteristika ser vi også dette trekket igjen innenfor nyklassisismens arkitektur. Av sentrale byggverk innenfor denne epoken nevner arkitekturhistorikeren Henrik von Achen både Egill Reimers' Geofysisk Institutt fra 1927 (fig. 44) og Bergen Lysverkers hovedkontor av arkitektene Arnesen & Darre Kaarbø fra 1938 (fig. 45), sistnevnte beskrevet som en type «funkisklassikk» (1986, s. 155). Begge disse byggene har runde bygningsdeler som dominerende innslag i eksteriøret, og i begge fall ser vi, som i Reimers' bygg, at bygningen «avsluttes foroven av en sylindrerformet enkel tambur på samme måte som i Asplunds berømte bibliotek i Stockholm» (von Achen, 1986, s. 155).

---

<sup>15</sup> I sin «bygningshistoriske betenkning» om Forum kino dveler Knut Rommetveit ved nettopp denne ovale formen, som ikke bare er et definerende trekk ved kinobygningen. Det «karakteristiske ovale inngangsparti med avslutning i stål og glass» (1999, kapittel 2.6) får sine motsvar i den ovalt utformede trikkeholdeplassen utenfor kinoen, som også var oppført etter Landmarks anvisninger, og dessuten på Nygård, der det var flere funksjonalistiske bygninger: «her dukker det buemotivet som Landmark brukte i Forums inngangsfasade opp i flere karakteristiske gatesituasjoner!» skriver Rommetveit (1999, kap. 3.2). Blant de «gatesituasjoner» han refererer til kan vi regne med at bilforretningen Auto 23 (idag SATS), med sin karakteristiske krumme fasade, er inkludert.

Nyklassisismens «far» i Bergen – om det finnes noen slike – var arkitekt Finn Berner (1891–1947), hvis strenge fasadeplan for Torgallmenningen av 1923 regnes som et av stilretningens hovedverk her i byen, og ble «utformet nesten som en storslagen keiserplass fra romertiden; et strengt avgrenset byrom omkranset av søyler på alle sider. For å gi ytterligere monumentalitet til plassen valgte han å heve alle bygningene med en etasje i forhold til de omkringliggende» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 79). Den toneangivende arkitekten benevnte selv denne arkitekturen ikke som nyklassisme, men «søylearkitektur» (von Achen, 1986, s. 155). Dette er da også blant elementene som klart forankrer ventepaviljongen på Minde i et nyklassistisk formspråk: de enkle, klassisk utformede søylene som på de opprinnelige tegningene fra 1929 pryder det åpne inngangspartiet.

I ventepaviljongen på Minde har vi med andre ord å gjøre med en bygning som ikke enkelt lar seg klassifisere som tilhørende én enkelt stilretning, men som kan beskrives som en form for sober funksjonalisme med klare referanser til nyklassistisk arkitektur, en stilretning som «isolert sett bare ble en parentes i Bergens arkitekturhistorie, selv om sporene er store og tydelige» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 80).

### **Ventepaviljongen i Fridalen. En bygningsanalyse.**

I likhet med den foregående analysen blir denne bygningsanalysen også i hovedsak basert på de opprinnelige tegningene så langt det lar seg gjøre, og vil konferere med nyere fotomateriale der det skulle være behov for utfyllende informasjon.

#### Bygningsbeskrivelse

Bakgrunnen for byggingen av ventepaviljongen i Fridalen er til forveksling lik historien om dens motstykke på Minde. Denne bygningen fikk sin plassering ved enden av sporveiens linje 2, som ved etableringen i 1897 hadde trafikkert strekningen mellom Småstrandgaten og Kalfartoppen. Også denne strekningen hadde blitt lagt om i årenes løp, og da den i 1924 ble utvidet til å ha sitt sørlige endestopp i en ny sløyfe ved Fridalen

i Haukelandsveien, var den 4,6 kilometer lang, og endte på motsatt side ved Holbergsallmenningen på Nordnes. Den nyetablerte sløyfen var snuplass for trikken, og som for linje 1 ble en ventepaviljong planlagt også her.

Paviljongen, tegnet i 1932, hadde flere funksjoner enn bygningen som befant seg i Minde-trikkens vendesløyfe: «Transformatorkiosk og venterum m.v. for Sporveien», står det å lese på oversiktstegningene fra Byarkitektens Kontor (fig. 14). Dersom vi ser på tegningen over situasjonsplanen, gir den mer utfyllende informasjon om hva bygningen faktisk skulle inneholde: «Nødtørftshus, Transformatorkiosk for Bergens Elektrisitetsverk, Aviskiosk samt Venteskur etc. for Sporveien ved Endestasjon på Haukeland» (fig. 46).

Som bygningstype kan også denne karakteriseres som en offentlig paviljong- eller kioskbbygning, men altså med noen andre tilleggsfunksjoner enn hva ventepaviljongen på Minde hadde.

### Plan

Også her er grunnplanen en sammensatt, avlang geometrisk løsning, og i form bærer den noen likhetstrekk med paviljongen i Inndalsveien på Minde. Fridalen-paviljongen har imidlertid kun én avrundet ende, mot Minde-paviljongens to. Planen er orientert vest–øst, og sammensatt av to hovedformer: Et kvadratisk rom utgjør det bakre endepartiet (mot vest), med en midtstilt inngangsdør på endeveggen. I denne delen av bygningen befinner transformatorkiosken seg. I front utgjøres fasaden av en additiv inndeling: et sentrert mannskapsrom, flankert av henholdsvis telefonavlukke, kiosk og toalett. Frontfasaden har en konkav, geometrisert hesteskoform. Denne innover-buede formen kontrasteres av det utover-buede taket, som gir bygningen en halvsirkulær avrundning på toppen. Bygningens dimensjoner er 6,9 meter x 13,6 meter.

## Situasjon

Paviljongen har sin lokalisering på et høydedrag over Christieparken. Området den er plassert i troner høyt over omgivelsene i vest med idrettsanlegget på Nymark som en av de nærmeste naboene. Likevel ligger bygningen nederst i fjellsiden, under Ulriken. Like foran paviljongen ligger Haukelandsveien, som nordover gir tilkomst til Haukeland sykehus. Sørøver forgrener Haukelandsveien seg idet den passerer ventepaviljongen, og den fordeler seg her på Slettebakkveien, som går nedover i retning Brann Stadion, og Landåsveien (nåværende Nattlandsveien), som stiger i terrenget og leder mot nettopp Landås, Nattland og Langhaugen.

Paviljongen ligger i samme høyde som veien foran, og på den andre siden av veien stiger fjellsiden oppover. Det er nokså tett bebyggelse i nærheten av paviljongen, både større villaer fra årene omkring 1900 og bolighus av mer beskjedne dimensjoner fra tiden etter at Årstad ble en del av Bergen Kommune 15 år senere (Nielsen, 1993, s. 2–3). Bygningen står fritt plassert med en åpen plassdannelse rundt seg, delvis beplantet og med karakter av offentlig byrom eller park. Plassens ytterpunkter defineres helt tydelig av vendesløyfen som omkranser bygningen, der trikken altså kjørte rundt før den satte kursen mot sentrum igjen.

## Bygningskropp og fasade

Det overhengende taket, som stikker fritt utover bygningens veggiv i hele bygningens omkrets, er et formgrep vi kan finne igjen også i paviljongen på Minde. Frontfasaden mot Haukelandsveien preges særlig av dette taket, som er konvekst buet og henger over den motsatt konkavt formede kioskdelen av bygget. I brytningen mellom de to kontrasterende formene skapes her et åpent rom under det fritt overhengende taket.

Den symmetriske inndelingen av fasaden er tydelig i fronten. Betjeningens inngangsdør er plassert midt på fasaden, og på hver sin side strekker det horisontale vindusbåndet seg utover. Denne horisontale bevegelsen aksentueres av det flate taket, som fremstår som en

linje over bygningskroppen og som avgrenser den oppad. Sentralt over døren fortsetter likevel den vertikale orienteringen i form av en klokke, hevet over taket. Klokken er montert på et takoppbygg med lett skrånende tak, en boks som er plassert på toppen av transformator kiosken og som antagelig hører sammen med denne.

Den bakre delen er fri for dekorative detaljer, med doble dører plassert midt på kortfasaden. Forsidens båndvinduer strekker seg et stykke inn på sørfasaden, hvor en dør leder inn til kiosken. På resten av fasadens vegger mot baksiden – som alle vender mot transformator kiosken – er det plassert en smal, avlang vindusglipe. I dag er bygningen gulmalt, men det vites ikke om dette var tilfellet også ved oppførelse.

### Forandringer

Av byggesaksarkivet ser vi at bygningen har blitt forandret to ganger, i 1951 og i 1956. En ikke-realisert plan for å utvide anlegget med en tilhørende vognhall er datert 1943. På fotografier som daterer seg til like før den første forandringen, kan vi se at bygningen har en mindre åpen karakter enn det de opprinnelige tegningene gav uttrykk for (fig. 47). Blant annet er ikke båndvinduene fullført i hele fronten, og på høyre side står en inngangsdør. Fotografiet gir også et inntrykk av hvordan det omkringliggende området har vært av parklignende karakter, med høye trær som er med på å avskjerme paviljongen fra veianlegget og trafikken like foran.

### 1943

I Bergen Byarkiv finnes også tegninger fra 1943 som viser en prosjektert vognhall plassert bak ventepaviljongen i Fridalen (fig. 48). Disse plantegningene viser at bygningen skulle anlegges i flukt med transformator-delen av paviljongen, for deretter å bygge plataet som trikkeløypen sto på inn i en halvsirkel, slik at trikkene altså skulle kjøre inn gjennom bygget for å snu (fig. 49). Sammenlignet med det eksisterende bygget var dette svært omfangsrike planer, og tegningene viser at det eksisterende byggets høyde skulle rekke opp omtrent halvveis på fasaden til det foreslåtte vognhallanlegget.

Her ser vi også en horisontalt orientert frontfasade, med tre høye porter i hele byggets høyde på nordsiden – i sør finnes én port, noe bredere. Mellom disse står lavere dører til personinngang, samt garasjeporter i halve hovedportenes høyde (disse er markert ved hvert sitt avlange vindu over) – muligens innganger til andre, mindre kjøretøy. Fasadens komposisjon fremstår mindre streng enn det tilsvarende forslaget på Minde, og har et asymmetrisk preg. Overbygget med klokken, flankert av en flaggstang, er gjentatt også her. Her er det imidlertid sentralisert, slik vi kan se på Fridalen skole. Hvorfor bygningen, i likhet med det tilsvarende forslaget på Minde, ikke ble gjennomført, vites ikke.

### 1951

Det var bygningens tjeneste som offentlig toalett som motiverte den første byggesaken, og dette var en ny bygningsdel som kom til på den nordlige langsiden av paviljongen (fig. 50 og fig. 51). Dette nye tilbygget hadde rektangulær grunnplan og ble plassert i tilnærmet flukt med transformatorrommet. Taket her var noe lavere enn taket på paviljongen, og detaljeringen i dører og vinduer ble gjort i tråd med den eksisterende utformingen, slik at den ikke stakk seg ut i nevneverdig grad.

### 1956

Fem år senere sto nye forandringer for tur, denne gang på oppdrag ikke for Sporveien, men for Bergens Kioskkompani (fig. 52). Endringene som ble gjort i denne omgang speiler de forandringene som kioskselskapet hadde fått gjennomslag for i paviljongen i enden av linje 1, og relaterte seg til en omdisponering av bygningen i forbindelse med avvikling av sporveisdriften: Den 30. november 1957 gikk nemlig den siste trikken til Fridalen, og linje 2 ble deretter omlagt til trolleybussdrift (Aspenberg, 1996, s. 99). Da hadde bygningen utspilt sin rolle som venteområde for sporveisbetjening og passasjerer.

De bygningsmessige konsekvensene av denne forandringen var at den tidligere konkave fasaden ble bygget inn, og i dens plass kom et konvekst, kantet tilbygg som slik fulgte det runde takoverbygget over (og erstattet det tidligere åpne rommet under). Også her ble

kioskfasaden utført i treverk: Fronten med sentrert salgsluke fikk vertikalt, smalt teakpanel i hele sin utstrekning, med rause vindusflater til utstilling. En viss omorganisering av romfordelingen innvendig ble utført på samme tid. Fotografier fra tiden etter forandringen gir et inntrykk av hvordan disse endringene tok seg ut, hvor altså frontpartiets plutselig konvekse utforming – i flukt med takoverbyggets bue – var den mest iøynefallende forandringen (fig. 53).

### Dagens tilstand

Etter at trikken hadde sin siste tur til Fridalen i 1957 var paviljongen i bruk til ren kioskdirft. Bergens Kioskkompani og senere Narvesen har stått for kioskhandelen, en type drift som har vært hovedfunksjon i tiden etter sporveisnedleggelsen. De senere årene har det vært gatekjøkkenvirksomhet: For tiden er det Proff gatekjøkken som står for serveringen.

Denne aktiviteten har satt sitt klare preg på fasaden, med lysskilt på taket, markiser over salgsluken og omfattende reklameplakater i vinduer og på kioskfronten (fig. 54). Denne fronten, som opprinnelig viste treverkets materielle kvaliteter, er nå malt i samme gulfarge som resten av bygningen. I forhold til slik bygningen har fremstått tidligere opptar dagens virksomhet tilsynelatende stor plass visuelt, med gatekjøkkenets logo og bilder fra menyutvalget klistret over alle tilgjengelige flater. Imidlertid snakker vi her om overfladiske inngrep, som uten store vanskeligheter lar seg fjerne – dette gjelder så vel malingen på treverket som klistrefolien i vinduene og skiltingen på taket. Skiltet på taket er imidlertid ikke helt nytt, men ser ut til å være det samme som man også brukte til å reklamere for Bergens Tidende da Narvesen hadde sin kioskdirft her for flere tiår siden.

Trikkeskinnene er borte for lengst. I nyere tid har området rundt paviljongen vært i bruk som parkeringsplass. Nå har det blitt lagt ny asfalt over den gamle, og sløyfen har blitt revitalisert, ettersom den nå skal bli tatt i bruk som vente- og snuplass for busser.



## Arkitekturhistorisk plassering

Ventepaviljongene i Fridalen og på Minde, som er tegnet og oppført med kun få års mellomrom (av samme arkitekt og for nesten identisk funksjon), har en rekke vesentlige likhetstrekk. Som nevnt var dette perioden hvor modernismen eller funksjonalismen kom til å dominere som arkitekturformspråk og -ideologi også i Norge og Skandinavia, og bygningen vi her har med å gjøre viser flere prov på dette.

Arkitekt Egill Reimers' garasjebygning i Håkonsgaten for bakerifirmaet Smith-Sivertsen (fig. 55) regnes som det første funksjonalistiske bygget i Bergen (von Achen, 1986; Takvam, 2001; Lexau, 2016).<sup>16</sup> Bygningen ble oppført i 1932, og viser et rendyrket funksjonalistisk uttrykk, med avrundede søyler i front og rekker av båndvinduer i fasaden.<sup>17</sup> Her kan vi se et likhetstrekk med Kaspar Hassels ventepaviljong i Fridalen, for også denne har avrundede søyler nær fri for ornamenten, og antydde vindusbånd, kun avbrutt av ytterveggenes vertikale bæreelementer.

Mye av 1930-tallets bergensarkitektur var forankret i et funksjonalistisk uttrykk, ofte med tydelige referanser både til art deco og nyklassisisme. Flere særtrekk gikk igjen, som «krumme og sammensatte former med vertikale og horisontale markeringer» (Takvam, 2001, s. 18), en beskrivelse som utvilsomt kan appliseres på ventepaviljongen i Fridalen.

---

<sup>16</sup> Funksjonalismen som stilretning hadde helt klart sin periode i Bergen, men ble ikke et like dominerende innslag her som i andre byer. Foruten Reimers' garasjebygning kan man nevne Blaauwgården, Kalmargården, Forum kino og Bergen kunstforening, samt større bygningsmiljøer som arkitekt Leif Grungs boligområde Jægers Minde i Ytre Sandviken. I funksjonalismens regjeringstid vendte dessuten mange bergensarkitekter seg mot den ganske annerledes Arts- and Crafts-bevegelsen, som i lokal støpning har fått navnet Bergensskolen (Roald, 2010, s. 130–31).

<sup>17</sup> Skjønt, heller ikke her er det snakk om helt sammenhengende vindusbånd, slik vi kjenner det fra Le Corbusier eller slik vi kan se det her i byen, for eksempel på varemagasinet Sundt fra 1938 (fig. 57).

I den lave bygningen fremheves de horisontale linjene, og den krumme utformingen finner vi i det karakteristiske spillet mellom takets konvekse form og frontfasadens opprinnelig konkave form.

Gjennom sin lange karriere og omfattende produksjon som offentlig ansatt arkitekt viste Kaspar Hassel at han klarte å utvikle seg i takt med tiden. Der de tidlige skolebygningene og større anleggene viste en historisk bevisst arkitekt hvis bygninger for en stor del kan karakteriseres som nybarokke (med innslag også av andre nyanser av historismen), synes spesielt disse ventepaviljongene for Sporveien å være uttrykk for et mer moderne arkitektursyn og en evne til å omstille seg nye stilidealer. I likhet med Hassels siste skolebygg, Fridalen skole fra 1938 (fig. 56), peker disse sporveisbygningene klart i retning modernismen. Fortsatt er det innslag av de nyklassisistiske trekkene som preget hans tidligere produksjon, men nå med langt flatere fasader og nær fri for overflødig dekor. Dette er en bevegelse man også kan se i annen arkitektur i perioden, som tenderer til å fremstå som en slags nyklassisisme-funksjonalisme-hybrid, der man kan observere en oppstramning av formene, og en abstrahering av dekoren (von Achen, 1986, s. 157).

På Sundt-bygget på Torgallmenningen, arkitekt Per Grieg (1897–1962) sitt «mest fremtredende funksjonalistiske bygg» (Torvanger, 2013C), ser vi en statue av Merkur reise seg fra det høye bygningselementet som ruver over resten av bygningskroppen (fig. 57). Dette er blant få rent dekorative – og unyttige – innslag her. Det ligner et reklametårn, slik man kunne finne på Kaspar Hassels kontorkiosk for Sporveien i Småstrandgaten, men altså uten reklame. Tilsvarende finnes også et lignende dekorativt element tegnet inn på de opprinnelige tegningene av ventepaviljongen i Fridalen. Klokken på taket, som er montert i forlengelsen av takboksen over transformatoren, tjener en slik dekorativ funksjon, og kan som bygningselement sammenlignes med Griegs Sundt-søyle (som også har sine ekvivalenter på andre bygninger fra samme periode).

De to bygningene har relativt like dimensjoner og en grunnform som minner om hverandre: avlang, med avrundede former. Imidlertid er de forskjellig orientert: Mindepaviljongen er anlagt med lengderetningen parallelt med veien foran, og frontfasaden

med publikumsinngang er midtstilt på denne langsiden; på Fridalen-paviljongen er frontfasaden lagt til kortsiden, og her står byggets lengderetning vinkelrett på veien fremfor. Den indre organiseringen av bygningene er også uensartet, noe som følger av forskjellene i funksjoner de to imellom. I Minde-paviljongen var størsteparten av det innvendige arealet åpent og tilgjengelig for publikum, mens de øvrige funksjonene som kiosk og toaletter var samlet i en liten del av bygningens sørlige ende. Paviljongen i Fridalen ble bygget for å huse også en transformorkiosk, og denne ble plassert i den bakre delen av bygningen, som utgjør over halvparten av det samlede innvendige arealet. Her hadde publikum kun tilgang til en liten del av bygningen, som altså hadde en mer privat og lukket karakter enn den på Minde. Begge inneholdt både offentlig toalett, kiosk og ventearealer helt fra starten, men vi ser at vektleggingen av de ulike funksjonene har hatt ulik prioritet på de to paviljongene, noe som har manifestert seg arkitektonisk og dermed ført til forskjellige grader av åpenhet. Hassels to ventepaviljonger på Minde og i Fridalen kan begge stilmessig karakteriseres som en slags mellomting mellom funksjonalisme og nyklassisisme. Vi kan se hvordan begge bygninger innehar funksjonalistiske/modernistiske kjennetegn som (de antydende) vindusbåndene, spillet med krumme og organiske former, samt en nyklassisistisk tilhørighet som viser seg igjen i det klassiske dekorspråket med bruken av søyler og pilastre.

## **SAMTIDENS ARKITEKTURSTRØMNINGER OG NYE KOMMUNIKASJONSLINJER. ET KONTEKSTUELT OMRISS.**

Flere fremstående arkitekter har hatt innflytelse på utformingen av Sporveiens bygninger i Bergen. Noen har tegnet en rekke forskjellige bygninger for sporveisfunksjoner, mens andre igjen har hatt oppdrag av mer begrenset omfang. Det finnes dessuten læremester-elev-forbindelser mellom noen av de ulike arkitektene, også på tvers av de forskjellige norske byene som har hatt elektrisk sporveisdrift – Oslo, Bergen og Trondheim. I det følgende vil jeg gi en kort oversikt over noen vesentlige arkitekter som var involvert i det som ble bygget i tilknytning til sporveisdriften i Bergen, og hvilke arkitektoniske idealer som preget deres miljø og samtid. I tillegg skal jeg se på sammenhengen mellom kommunikasjonsutviklingen og byutviklingen i Bergen. For å kunne tilføre et komparativt perspektiv vil jeg også se til de to andre sporveisbyene i Norge. Av de to byene er det Trondheim som har flest likhetstrekk med Bergen, ikke bare når det gjelder byens størrelse – også sporveisnettets utstrekning og den tilhørende bygningsmassen minner om forholdene i Bergen.<sup>18</sup> En kort gjennomgang av sammenlignbar arkitektur i Trondheim og Oslo vil kunne vise hvorvidt det finnes likheter eller forskjeller mellom de forskjellige byene og de forskjellige arkitektenes måte å løse sporveiens utfordringer på arkitektonisk.

### **De nye kommunikasjoner og byens vekst**

Da den elektriske sporveien ble introdusert i Bergen i 1897 sto byen midt i en periode med enorme forandringer. Etter bybrannen i 1855 ble sentrum nyregulert, og i tiårene som forløp frem til den neste store bybrannen i 1916 (begge brannene la store deler av bykjernen i ruiner), forandret byen seg mer enn noensinne tidligere (Dahl, 2000, s. 161). Innbyggertallet økte stadig, byens grenser ble utvidet, og i sentrumskjernen vokste det

---

<sup>18</sup> En solid oversikt over relevante bygninger har jeg kunsthistoriker Ivar E. Stav å takke for. E-postkorrespondansen med ham har gitt meg langt større innsikt i forholdene både i Trondheim og Bergen enn det jeg ville ha klart å fremskaffe på egenhånd.

frem både nye boligstrøk og industriområder. Bergen sentrum fikk et kontinentalt tilsnitt, og de rikt dekorerte bygårdene i mur som ble oppført i de siste tiårene av 1800-tallet bidro til at byen i form begynte å ligne en europeisk storby. Byens arkitekter var på denne tiden også utdannet på kontinentet, særlig i Tyskland, og «lot seg inspirere av det som var på moten lenger sør i Europa» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 50).

En av arkitektene som særlig skulle sette sitt merke på byen i disse årene, var Schak Bull. Arkitekten hadde innledet sin karriere som assistenten til arkitekt Ernst Norgrenn under byggingen av Sandviken Kirke, og ble gitt det fulle ansvaret da Norgrenn døde i 1880. Samme år startet Bull opp sitt eget arkitektkontor i Bergen, og i tiden rundt århundreskiftet hadde han blitt en av de toneangivende bergensarkitektene, og en særlig populær arkitekt hos borgerskapet. På denne tiden var det ikke et ubegrenset antall arkitekter for Bergens byggherrer å velge fra – men det fantes andre dyktige arkitekter som Adolph Fischer, Heinrich Jess, Johan Faye og Edvard Madsen (Nordhagen, 2006, s. 207). Ingen av disse kom likevel til å prege byen i like stor grad som Schak Bull. En rekke av forretningsgårdene rundt Torgallmenningen, for eksempel, med sine tårn og spir, rike dekorasjonsprogram og balkonger, var tegnet av Bull i ulike historistiske stiluttrykk. Inspirasjonen kom nettopp fra Europa: «Stilen er ikke vanskelig å gjenkjenne, den er den mondéne byggemoten som kom til å prege Berlin og de andre tyske byene inn mot år 1900, med innslag av overdådig tysk barokk» (Nordhagen, 2006, s. 209). Med sine nesten 200 utførte byggearbeider sto Schak Bull for en særdeles flittig produksjon her i byen. Han var en allsidig arkitekt, som

meistra alle stilar, og det med eit handlag som gjorde han til den mest fasjonable fagmannen innanfor husbygginga der i staden. Berre kort tid etter år 1900 vart Bull kritisert for alle husa i «tysk stil» som han hadde fylt sentrum av byen med. På sine gamle dagar, i 1930-åra, skreiv han sjølv om denne kritikken og sa seg samd i han, og han la til at han gledde seg over at så mange av husa hans var blitt tekne av den store Bergensbrannen (1916). Etterordet hans fortel noko om det å være «stilarkitekt» under historismen og så møte den nye røyndommen som steig fram etter hundreårsskiftet (Brekke et al, 2005, s. 253).

Parallelt med at deler av bykjernen i det ytre begynte å ligne en kontinental storby, tegnet det seg et nytt urbant levesett i den nye byen. Et viktig premiss for dette var de kommunikasjonsmessige nyvinningene som bidro sterkt til å forandre Bergens indre dynamikk: Trikken forbandt de ulike bydelene, mens toget knyttet Bergen sentrum sammen med byens ytterkanter og nabokommuner som Fana. Resultatet var at innbyggerne nå kunne ferdes over langt større avstander enn tidligere.

Kommunikasjonenes rolle i byutviklingen kan knapt undervurderes, og i tilknytning til fremveksten av disse nye kommunikasjonssystemene – kombinert med det tilhørende nye tomtelandet som ble gjort tilgjengelig for bygging i byens tidligere randsoner – kom det mange oppdrag til byens arkitekter. Byen vokste, og Vossebanens trasé hadde utløst nye boligområder for byens bedre stilte innbyggere, der skinnegangen strakte seg mot Nordåsvannets bredder og videre sørover:

Langs jernbanelinjen fra Kristianborg til Nesttun bygget velhavende borgere alt mot slutten av 1880-årene romslige toetasjes villaer, med plass også til tjenerskap [...]. Tomtene var store og ble gjerne avgrenset med tette hekker. Gammelt beiteland ble forvandlet til parkanlegg i miniatyr» (Dahl, 2000, s. 213–14).

Blant de som lot seg lokke til å bygge i landlige omgivelser langs lokaltogets trasé var komponist Edvard Grieg. Da han på 1880-tallet skulle la oppføre sin villa Troldhaugen, ikke så langt fra togstasjonen på Hop, var det hans egen fetter som fikk oppdraget – nemlig Schak Bull. Valget av arkitekt skyldes antagelig ikke utelukkende den familiære tilknytningen. For ikke bare var Bull en velansett arkitekt gjennom de mange forretningsgårdene han tegnet i sentrum – han tegnet også en hel del eneboliger, heriblant flere i det nye villaområdet på Nygårdshøyden og på Dokken. I årene som fulgte ble det bygget flere fornemme villaer i områdene rundt Nordåsvannet, og nå som toget hadde gjort disse stedene lett tilgjengelig med sine faste avganger, ble det et sted man kunne bo hele året, ikke bare om sommeren: «Uten å bryte den vel innarbeidete arbeidsrytmen, kunne utflytterne fra byen gjøre reisen tur og retur to ganger daglig, slik at de i middagsstunden tok hjem og slappet av før ettermiddagsøkten på kontoret» (Kloster, 1976, s. 27). En av de nye praktieidommene som ble oppført langs den nye togtraséen

var villaen Gamlehaugen (fig. 58) på Fjøsanger, reist i 1899 for statsminister Christian Michelsen. Dette var en storslått enebolig, bygget i mur, omgitt av et parkanlegg i engelsk stil. Arkitekten her var Jens Z. M. Kielland. Han hadde tidlig i 1890-årene arbeidet ved flere ulike arkitektfirmaer i Tyskland, og da han flyttet til Bergen i 1894 arbeidet han en kortere periode som assistent hos arkitekt Schak Bull, før han etablerte sin egen arkitektpraksis midt på 1890-tallet (Torvanger, 2015).

### **Arkitektene og rådende stilidealer**

I likhet med sin tidligere læremester Schak Bull, ble Kielland, som også virket som arkitekt i Oslo, Trondheim og Ålesund, en allsidig og produktiv arkitekt. I tiden rundt 1900 var han i ferd med å etablere seg som en av de store arkitektene i Bergen, en status som nettopp Bull hadde: «Nettopp omkring år 1900 må Schak Bull ha følt 'pusten i nakken' fra yngre, dyktige utøvere, først og fremst arkitekt Jens Z. M. Kielland [...] som seilte opp og tok viktige oppdrag» (Nordhagen, 2006, s. 210). Det kom dessuten flere arkitekter på markedet. Der det i 1900 kun fantes åtte arkitekter i Bergen, var det åtte år senere 17 arkitekter som gikk sammen om å stifte Bergen Arkitektforening (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 52). Det var Kielland som ble valgt til formann, noe som sier litt om hvilken status han hadde opparbeidet seg. Den produktive arkitekten lot oppføre alt fra kiosker og villaer til bygårder og skolebygg, og var også en ivrig forkjemper for lokale byggetradisjoner. Kielland gjorde et stort arbeid med å dokumentere, måle opp og registrere historisk bergensarkitektur. Han var også engasjert i forskjellige restaureringsarbeider (både av vestlandske stavkirker og på Nidarosdomen i Trondheim), og sto bak flere store utstillinger, blant annet Landsutstillingen i Nygårdsparken (1898), den norske fiskeriavdelingen ved Pariserutstillingen (1900), og utstillingen på Bergenhus i 1910 (Torvanger, 2015).

Foruten Gamlehaugen er Kielland i Bergen kanskje aller mest kjent for fasadeplanen for de nye forretningsgårdene på Bryggen rundt 1900, og byens jernbanestasjon (1909). Jernbanestasjonen (fig. 59), som er et virkelig monumentalbygg både i kraft av sin plassering, størrelse og materialbruk, ble, i likhet med andre bygninger av råkopp, oppført

i en slags nasjonal hybridstil med røtter i nybarokken (von Achen, 1986, s. 116).<sup>19</sup> Kielland evnet å ha en personlig innfallsvinkel til sitt historistiske formspråk, som i bryggefrontene, der det ble trukket linjer tilbake til arkitekturhistorien og Hansa-tradisjonene (Nordhagen, 1982, s. 177).

Schak Bull og Jens Z. M. Kielland skulle begge sette sitt preg på den første delen av sporveisarkitekturen som ble bygget i Bergen. Kielland tegnet kraftstasjonen på Nygård, det første bygget som ble oppført på oppdrag av Sporveien. Denne bygningen, som med sine stilmessige referanser til middelalderarkitektur satte seg i sammenheng med annen industriarkitektur fra perioden, ble ferdigstilt i 1897, samtidig med at sporveisdriften ble igangsatt. Det var også i denne tidlige fasen at Schak Bull ble hyret inn av sporveisselskapet. Et steinkast bortenfor Kiellands kraftstasjon skulle Sporveiens vognhaller utvides, og det var Bull som ble gitt dette oppdraget i 1902. Samme arkitekt ble valgt da Sporveien skulle bygge sitt nye hovedkvarter på Møhlenpris ti år senere. Trikkehallen fra 1913 fremholdes av kunsthistoriker Henrik von Achen som et hovedverk innen bergensk nybarokk arkitektur, der den med sine hjørnetårn og store vindusbuer fremstår som et av de «karakteristiske eksempler på den mest frigjorte av de senhistoriske stilartene» (von Achen, 1986, s. 113).

Navnene på flere store bergensarkitekter dukker opp i fortellingen om trikkens arkitektur i Bergen. Noen av disse kan kun sies å ha hatt marginal – om noen – befatning med

---

<sup>19</sup> Om den såkalte råkoparkitekturen skriver kunsthistoriker Henrik von Achen at dens forutsetninger er «primitivismen som estetisk prinsipp, knesatt med impresjonistenes 'rå' maleri i motsetning til det gjennomarbeidede salongmaleri, og siden utviklet med Gauguin og 'les fauves', villdyrene» (von Achen, 1986, s. 85), og at denne typen hugd stein «hadde et absolutt fortrinn fremfor teglsteinen ved å være et nasjonalt materiale – noe teglsteinen jo ikke var. Råkoparkitekturens fasader ble derved mandige og kraftige, hentet opp av selve det norske fjell» (von Achen, 1986, s. 117). I boken *Arkitekturguide Bergen* kan vi lese følgende definisjon: «Naturstein hugget for mur med jevne fugeflater og naturlige ubearbeidede bruddflater i fasaden» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 284).



temaet. Dette kan sies å gjelde for Egill Reimers, arkitekten som står kreditert for ombyggingen av det som opprinnelig var Kiellands kraftstasjon på Nygård, eller for Anders Nortvedt, som tegnet en enkeltstående, mindre kioskbygning på Vågsallmenningen på 1950-tallet. Andre igjen, som Jens Z. M. Kielland, tegnet anlegg av betydelig størrelse, eller, som Schak Bull, var involvert i flere byggeoppdrag i Sporveiens regi. En arkitekt som i større grad enn noen andre skulle forme Sporveiens arkitektoniske uttrykk, var Kaspar Hassel. Hassel var omtrent 20 år yngre enn Schak Bull og dermed del av en yngre generasjon enn de første sporveisarkitektene. Og selv om også Hassel hadde videreutdannet seg i Tyskland, hadde han sin hovedutdannelse fra Norge. Han hadde studert i Trondheim, og der hadde han også arbeidet som praktikant hos arkitekt Axel Guldaahl. Da Hassel flyttet til Bergen begynte han å jobbe som assistenten til Jens Z. M. Kielland. En annen forskjell mellom Hassel og de eldre arkitekter Kielland og Bull, var at Hassel ikke skulle komme til å drive sin egen privatpraksis. For etter arbeidsforholdet med Kielland, som pågikk rundt 1903–04, gikk Hassel inn i det offentlige. Allerede i forkant av praktikantoppholdet hos Kielland hadde han vært innom distriktsingeniørens kontor, og da han i 1904 ble ansatt som arkitekt ved stadsingeniørkontoret, var løpet lagt: Hassel forble kommunalt ansatt arkitekt i resten av sitt yrkesliv. I 1924 fikk han stillingen som Bergens første byarkitekt, en posisjon han skulle ha helt frem til 1947 (Torvanger, 2013A). I denne stillingen hadde Hassel «ansvar for prosjektering og oppførelse av et stort antall av byens offentlige bygninger. I tillegg til dette hadde han ansvar for ombygginger og ominnredning av kommunens eiendommer» (Nielsen, 1999, s. 9). Dette svarer altså for hvorfor Hassels navn til stadighet dukker opp i Sporveiens byggesaker fra nevnte periode. Som byarkitekt gjennomførte han en hel del større bygninger og anlegg.

Mest kjent er Hassel for de mange skolene han lot bygge. Nyrenessansen og nybarokken var de rådende – og foretrukne – stilartene hos Bergens arkitektstand fra omtrent 1910 av og utover i det neste tiåret, og Hassels bygninger mellom omtrent 1912 og 1920 var sterkt preget av nybarokken (von Achen, 1986, s. 113). Skolene Rothaugen (1910), Møhlenpris (1911), Nygård (1918), Sydneshaugen (1918) og Nykrohnborg (1920) ble alle tegnet av byarkitekt Kaspar Hassel. Og i skolebygningene finner vi igjen nettopp denne historismen: Sydneshaugen skole er forankret i et formspråk av nyrenessanse, med klare

referanser til også middelalder og barokk (von Achen, 1986, s. 105). Både Møhlenpris skole (fig. 60) og Nygård skole har derimot klare nybarokke trekk, blant annet ved at det helhetlige anlegget fremstår «ofte bevisst asymmetrisk, og det er tilstrebt en avvekslende karakter, oppnådd ved en mangfoldighet av former samt en svært variert gruppering av volumer og konturer» (von Achen, 1986, s. 109). Hassels realiserte bygninger for Sporveien var på den annen side av gjennomgående beskjeden størrelse – ventepaviljongene var kjernen i hans produksjon her.<sup>20</sup>

### **Sporveisarkitektur i de andre norske byene**

Sammenlignet med andre kommunikasjonsformer som jernbane eller buss, ble sporveisdrift i norsk sammenheng et relativt knapt fenomen, ettersom den begrenset seg til Oslo, Bergen og Trondheim, landets tre største byer. På samme måte som denne nye kommunikasjonsformen i Bergen avstedkom byggingen av en rekke forskjellige bygninger som tjente næringens ulike behov, ble det også i de to andre byene oppført en rekke byggverk i tilknytning til sporveien. Sporveiens bygningstypologi er tilsynelatende mangfoldig, men det melder seg likevel noen klare typer. En bygning som skiller seg ut som sporveisarkitekturs kanskje mest klare bygningstype, er vognhallen. Hadde man trikker, fulgte også behovet for et sted å gjøre av dem når dagen var slutt (og ikke minst når det skulle utføres vedlikeholdsarbeid og reparasjoner). Vognhallenes form ble bestemt av deres funksjon. Dette gjør at det er liten variasjon i utformingen av denne bygningstypen fra by til by og fra arkitekt til arkitekt. Vognhallene var lange bygninger, med store porter i én eller begge ender, der trikkene kunne kjøre inn og ut på trikkesporene, som var lagt inn i selve bygningen. På langsiden sto store vinduer plassert i fasaden, for å sikre lys til hallen. Man kan finne mange form- og stilmessige fellestrekk

---

<sup>20</sup> Tegninger av de påtenkte vognhallene bak ventepaviljongene i Fridalen og på Minde viser at større prosjekter hadde vært planlagt (uten å vi vet noe om hvor nært realisering dette var). Sporveiskiosken som er tegnet inn som en del av skissene til ny torghall (fig. 71, fig. 72) er også av større dimensjoner, selv om det ikke kan sies med sikkerhet at akkurat disse tegningene virkelig er Hassels verk.

mellom Bergens forskjellige vognhaller opp gjennom historien og de som ble bygget i Trondheim og Oslo.

Trondheim, der Kaspar Hassel hadde utdannet seg til arkitekt, skulle få sin trikk noen få år etter Bergen. Her ble sporveisdriften satt i gang i 1901 (Mjelva, 2012). Den første vognhallen som ble bygget i Trondheim, på Hospitalsløkkan, sto klar samme året (fig. 61).<sup>21</sup> Den ble oppført i teglstein etter tegninger av arkitekt Alf Hofflund. På langsidene sto to og to buevinduer ved siden av hverandre i veggfagene, skilt av pilastre, og hallens arkitektoniske uttrykk trekker linjer til 1800-tallets «rundbuestil innen industriarkitekturen, med høye rundbuevinduer i hovedetasjen, og over disse, små kvadratiske vinduer» (Stav, 1987, s. 1). Dette er en grunnform som vi kjenner igjen fra Schak Bulls vognhall på Møhlenpris. Også Trondheims første vognhall var antagelig et påkostet anlegg: «Den høye bygningsmessige standard kan vel sees som et synlig uttrykk for holdningen til den nye teknologi som var tatt i bruk» (Stav, 1987, s. 2).

De to neste vognhallene i Trondheim ble oppført i 1913 og 1923, på henholdsvis Voldsminde og Dalsenget. Voldsminde-arkitekten var Axel Guldahl, som altså Kaspar Hassel hadde hatt sin arkitektpraksis hos rundt århundreskiftet. Vognhallen på Voldsminde er bygget samme år som Schak Bulls trikkehall, men fremstår likevel i et ganske annet uttrykk (fig. 62). Den sekskantede grunnplanen er helt fri for rette vinkler og er spesialtilpasset tomten, og den store hallen – som med sine 1.540 kvadratmeter er på størrelse med trikkehallen på Møhlenpris – har yttervegger i teglstein. Rektangulære, rutede vinduer står plassert i hele teglveggenes høyde, med relativt stor innbyrdes avstand

---

<sup>21</sup> Bygningsdetaljer fra trikkehallene i Trondheim er i hovedsak hentet fra Ivar Stavs mellomfagsoppgave *Tre trondhjemske trikkestaller* (1987). Utover dette har jeg også fått informasjon om sporveisrelaterte bygninger i Trondheim gjennom e-postkorrespondanse med Gunnar Houen, seniorrådgiver hos Byantikvaren i Trondheim. Jeg har også fått god hjelp av Rune Kjenstad, rådgiver i rådmannens fagstab for kultur og næring i Trondheim kommune (og forfatter av flere bøker om sporveien i Trondheim), både i direkte e-postkorrespondanse og gjennom hans utgivelse *Trikken i Trondheim 100 år*.

sammenlignet med de andre ovennevnte vognhallene. Sokkelen og hjørnepilastrene er begge upussede, og er sammen med den massive gesimsen (også denne upusset) med på å gi bygningen et tungt og massivt preg, et inntrykk som kontrasteres av den rike ornamenteringen: «Bygningen gir i sin kompliserte form og detaljrikdom et nærmest overdådig inntrykk, bygningens formål tatt i betraktning» (Stav, 1987, s. 3).

Vognhallen på Dalsenget (fig. 63) utmerker seg både i form og størrelse. Med sine 3.750 kvadratmeter er den omtrent dobbelt så stor som trikkehallen på Møhlenpris. Planløsningen er også spesiell: Vognhallen er bygget i en V-form, hvor sporveksleren er bygget inn under tak ved inngangspartiet. Arkitekten bak bygningen var Hagbart Schytte-Berg, «en arkitekt som fulgte tidens skiftende smaksretninger» (Stav, 1987, s. 4). To porter står plassert i den svært smale kortfasaden i front – herfra strekker de to fløyene seg skrått bakover. Langsidenes fasader er inndelt i rekker av vinduer, rytmisk inndelt og skilt fra hverandre med pilastre. Vindusfeltene er markert ved en rektangulær innsenkning i vegglivet – ellers er det ingen overflødig dekor å snakke om her. Den glattpussede bygningen er sparsommelig dekorert. Over portene henger smijernsbokstaver med sporveisselskapets navn. Mellom og på hver sin side av de to portene står enkelt utformede pilastre. På hver sin ytterkant av frontfasaden står store pilastre i bygningenes fulle høyde, og markerer hjørnene mot langsidenes. En lampe er plassert mot toppen. Det åpne feltet mellom midtgesimsen og takgesimsen prydes av Trondheims byvåpen. Bygningen har et klart nyklassisistisk preg, med visse referanser også til jugendstil, som for eksempel i de dekorative smijernslampene.

Holmenkollbanen i Oslo sin vognhall og verksteder på stasjonsområdet på Majorstuen (fig. 64) ble tatt i bruk i 1922, året før vognhallen på Dalsenget i Trondheim.<sup>22</sup> Oslo hadde vært først ute i Norge med etablering av sin første trikkelinje i 1894, og da Holmenkollbanen åpnet i 1898 skulle den i motsetning til hovedstadens allerede etablerte

---

<sup>22</sup> Holmenkollbanen regnes riktignok for å være en forstadsbane, og ikke en klassisk trikkelinje, men tas med for sammenligningens skyld. Det er ikke særlige forskjeller å snakke om i en vognhall bygget for bytrikker og en vognhall for forstadsbanevogner.

trikkelinjer føre folk fra tettbygde strøk og ut i periferien. Slik fikk Holmenkollbanen en lignende rolle som lokaltoget hadde i Bergen, idet den gjorde tidligere utmark tilgjengelig for byens innbyggere på en helt ny måte enn tidligere. På Majorstuen ser vi en lang hall bestående av to identiske fløyer satt ved siden av hverandre, med fire store porter i front. Hjørnene er markert med tårn, og langsiden er inndelt i fag med store buede vinduer, i en kombinasjon av ubehandlet teglstein og pussede murvegger. Like under begge gavlene i frontfasaden står et større buet vindu (fig. 65). Vi ser at også denne vognhallen bærer store likhetstrekk med Schak Bulls trikkehall på Møhlenpris, men altså i dobbel bredde.

Trikkestallen i Torshovgata er utført i tegl og har fire smale bueåpninger i front (fig. 66). Vognhallanlegget på Holtet viser en enklere utforming (fig. 67). Her prydes fasaden av fire nær kvadratiske porter; tre kvadratiske vinduer står sentrert i gavlfeltet over portene. Ytterveggene er glattpussede og frie for dekor, og bygningen er ikke svært ulik den provisoriske vognhallen på Wilhelmineborg i Sandviken. Sporveisdriften avstedkom altså identiske bygningsmessige behov på tvers av byene, og når vi ser hvordan Oslos vognhaller teller langt flere enn i Bergen, skyldes det også at trikke- og banesystemet der var langt mer omfangsrikt.

Der Bull og Kielland hadde utmerket seg med større anlegg innenfor sporveisarkitekturen, beskjeftiget Kaspar Hassel seg hovedsakelig med ventepaviljongene som ble anlagt i enden av bestemte linjer. Nettopp ventehallen er den andre helt klare bygningstypen som skiller seg ut innen sporveisarkitekturen. Ventehaller figurerer i langt større variasjon enn vognhallene, både hva gjelder omfang og bruksområde.<sup>23</sup> Noen av disse er ikke stort mer enn et tak å vente under, andre igjen er flerfunksjonsbygninger med kombinert ventehall, offentlig toalett og kiosk (som Hassels ventepaviljonger i Bergen). Andre igjen er rene stasjonsbygninger, slik vi kjenner de fra jernbanens domene. I Oslo finner vi flere eksempler på denne typen ventebygninger, for eksempel langs

---

<sup>23</sup> Ventehall, venteskur, ventepaviljong, venterom, ventehus: Kjært barn har mange navn, og disse navnene brukes om hverandre, på samme måte som trikkehall, vognhall og trikkestall alle refererer til den samme bygningstypen.

Holmenkollbanen.<sup>24</sup> Banen åpnet i 1898, og de første bygninger her ble tidstypisk nok gitt en klar nasjonal identitet i det arkitektoniske uttrykket:

De første stasjonsbygningene på Slemdal og Holmenkollen stasjon ble tegnet av Paul Due og var produsert av Strømmen Trævarefabrik. Bygningene hadde et klart dragestilpreg. [...] Arkitekturen langs Holmenkollbanen, som bar preg av dragestil og nordisk nybarokk, ble et forbilde for bebyggelsen langs banen og ble omtalt som «Holmenkollstilen» (Byantikvaren i Oslo, 2004, s. 10).

Fra rundt 1910 var det arkitekt Erik Glosimodt som ble engasjert som utførende arkitekt bak brorparten av stasjonsbygningene, leskurene og ventepaviljongene på Holmenkollbanen. Disse ble utformet i nybarokk stil, og dekorprogrammet hadde klart nasjonale motiver i detaljene (Byantikvaren i Oslo, 2004, s. 10). De små bygningene var åpne i front, slik at man kunne komme seg trygt under tak mens man ventet på banen. Glosimodts venteskur er oppført i tre, med bærende søyler som markerer fronten og inngangspartiet. Det samme motivet blir gjentatt ved bruk av pilastre langs fasadens tre vegger. På stasjonen Gråkammen finnes et representativt eksemplar. Denne bygningen skriver seg fra 1921 og er en nyklassisistisk bygning med klart nybarokt tilsnitt, som ble pusset opp i 2002 (fig. 68). Denne typen venteskur minner om Schak Bulls tidlige varianter på oppdrag for Sporveien i Bergen, som ble oppført i endestoppene på de første trikkelinjene rundt århundreskiftet 1800–1900 (fig. 18–21).

En del av 1930-tallets holdeplasser i Oslo ble oppført i betong og var utformet av arkitekt Kristoffer Lange. Disse funksjonalistiske byggverkene var plastøpte, og ett eneste eksemplar av denne varianten er beholdt på Slemdal (fig. 69). Her ser vi at det avrundede, avlange taket blir båret av tykke søyler hvis endestykke mot toppen slutter i en slags sopplignende form. Den bærer likhetstrekk med en kjent bygning fra den moderne skandinaviske arkitekturhistorien, nemlig den danske arkitekten Arne Jacobsens

---

<sup>24</sup> Det har for øvrig ikke lyktes meg å fremskaffe bilder av ventehaller fra Trondheim. Slik utgjør Oslo det eneste sammenligningsgrunnlaget akkurat når det gjelder denne bygningstypen.

bensinstasjon i Gentofte utenfor København fra 1937 (fig. 70). I Bergen finnes det ingen eksempler på rendyrket funksjonalistiske bygg som dette i tilknytning til trikken, verken store eller små, selv om det finnes flere bygninger i denne stilarten ellers i byen.

Over har jeg vist sammenhengen mellom etableringen av de nye kommunikasjoner og byens vekst og utvikling. Her har det også blitt vist hvilke arkitektoniske idealer som regjerte i samtiden, samt hvilke arkitekter som sto bak de bygninger som ble oppført på oppdrag for Sporveien og hvilken status disse hadde i sin samtid. Ved å trekke linjer også til landets to andre sporveisbyer, Oslo og Trondheim, har jeg kunnet fortelle noe om forekomsten og mangfoldet av sporveisarkitektur på et nasjonalt nivå, noe som er med på å si noe om de gjenværende bygningenes representativitet og sjeldenhet, både på lokal og nasjonal basis. Dette kommer jeg nærmere tilbake til i partiet som omhandler representativitet i oppgavens verneandel.

## VERNEVERDIER: SPORVEIENS BYGNINGSARV SOM KULTURMINNER

Spørsmålet om vern, og, mer spesifikt, om hvorvidt den resterende bygningsarven etter sporveisdriften i Bergen kan vurderes til å være verneverdig – utgjør en viktig del av motivasjonen for denne oppgaven. Bør vi ta vare på slike bygninger for fremtiden? Hvorfor? Eventuelt: hvorfor ikke? Kan de to gjenværende ventepaviljongene regnes for å være viktige kulturminner?

Kulturminner blir i lovverket beskyttet gjennom Lov om kulturminner, også kjent som kulturminneloven. Denne gjelder kulturminner og kulturmiljøer, og med hjemmel i denne loven er det «kulturhistorisk eller arkitektonisk verdifulle kulturminner og kulturmiljøer» som kan vernes (kulturminneloven, 1978, § 2). Med kulturmiljøer menes «områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng» (kulturminneloven, 1978, § 2). Dette ansvaret ligger på Klima- og miljødepartementet, og Riksantikvaren er underlagt departementet, og virker som direktorat for kulturminneforvaltning, samt faglig rådgiver for departementet når det kommer til hvordan Norges politikk for kulturminner utformes.

Det vil også være relevant å diskutere sporveisarkitekturen som industrielle kulturminner, som deler av en infrastruktur og en industri bygget opp i forbindelse med sporveisdriften. Industrielle kulturminner er relativt nylig skilt ut som en egen interessesfære og eget fagfelt innenfor norsk kulturminnevern. I 1988 gav Kulturrådet ut en innstilling under tittelen *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge*, og denne ble fulgt opp av Riksantikvarens *Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner* av 1994. Disse to utgivelsene omfatter for det meste større industrimiljøer og fabrikk- og industrianlegg, fordelt på forskjellige næringer som har vært viktige i norsk industriutvikling, men inkluderer også kommunikasjonsanlegg, veier, broer og jernbaner. Om bakgrunnen for å utgi verneplanen for disse kulturminnene gir Riksantikvaren følgende begrunnelse:

Store strukturelle endringer i norsk næringsliv de siste årene har ført til et økende behov for å ta vare på kulturminner knyttet til industrialiseringen. Satsingen på vern av denne



typen kulturminner inngår som en viktig del av Riksantikvarens målsetting, som er å ta vare på et representativt utvalg kulturminner (1994, s. 17).

Den samme argumentasjonen kan benyttes for å begrunne en eventuell verneplan for bygninger tilknyttet Bergens sporveishistorie. For å parafrasere det ovenstående sitatet: Store strukturelle endringer i Bergens kommunikasjonsnett de siste tiårene har ført til et økende behov for å ta vare på kulturminner knyttet til sporveisdriften.

I artikkelen *Industri som kulturminne* peker konservator Kari Amundsen på utfordringer ved vektingen av forskjellige typer industrielle kulturminner, ettersom

bevaring i industrisektoren [har] også gjerne vært knyttet til bevaring av arkitektur. Kunsthistorikerne var tidlig ute og pekte på industribygninger som verneverdige ut fra estetiske kriterier. De estetiske argumentene veier tungt fortsatt. På sett og vis er vi blitt hengende i dette tankemønsteret ennå. Fortsatt er det de «pene» industribygningene som trekker oppmerksomheten, gjerne 1800-tallets teglsteinsbygninger. De senere rent funksjonalistiske bygningene ble mer sjelden viet den samme oppmerksomheten. Men heldigvis er det visse tegn til forandring. Funksjonalismen er nå blitt verneverdig (Amundsen, 2002, s. 5).

I tråd med dette resonnementet kan vi således tillegge ventepaviljongene en tilsvarende rolle som de senere bygningene Amundsen viser til over – bygninger som i kraft av sin alder og stil kanskje ikke har fått den fortjente oppmerksomhet.

Riksantikvaren opererer med en liste av kriterier som forutsetning for fredningssaker.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Vernespørsmålet i norsk forvaltning speiler forvaltningshierarkiet kommune-fylkeskommune-stat, og det er dermed de nasjonale kulturminnene som fredes etter kulturminneloven. De lokale og regionale kulturminnene vernes gjennom regulering etter Plan- og bygningsloven, men jeg vil for enkelhets skyld la Riksantikvarens retningslinjer utgjøre grunnlaget for min videre diskusjon, selv om det av dette ikke nødvendigvis følger at jeg vurderer de enkelte objektene til å være kulturminner av stor *nasjonal*

Disse kriteriesettene bygger på Dag Myklebusts analysesystem, som ble lansert i artikkelen *Verditenkning – en arbeidsmåte i bygningsvern* i årboken til Foreningen til norske Fortidsminnesmerkers Bevaring fra 1981. Her tar Myklebust grundig for seg den østerrikske kunsthistorikeren Alois Riegl sin minnesmerkefilosofi, slik den fremgår i hans artikkel *Der Moderne Denkmalkultus: Sein Wesen und seine Entstehung* fra 1901, og utleder et verdisystem herfra (Myklebust, 1981, s. 85). Dette systemet var en ny måte å organisere verdispørsmålene på, og et nytt analyseverktøy som skulle vise seg å bli et nyttig redskap for å argumentere for verneverdi. Dette ligger igjen til grunn for Lisen Bull sin artikkel *Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier* fra 1987. Disse to tekstene har hatt stor innflytelse på dagens praksis innenfor kulturminnevernet, hvor man fordeler kriteriene for vurderingen av et kulturminnes verdi på tre kategorier: kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier (Riksantikvaren, 2015, s. 29). Her ser man hvordan begrepene opprinnelig lansert av Bull og Myklebust, fortsatt er i bruk.

Dagens vernepraksis, slik Riksantikvaren beskriver i *Kulturminner i kommunen. Håndbok for lokal registrering* (2015), knyttes foruten de tre ovennevnte kategorier til «vesentlige egenskaper, som alder og autenticitet og [...] sammenligning med den øvrige kulturminnebestanden, særlig knyttet til begrepene sjeldenhet og representativitet» (Riksantikvaren, 2015, s. 30), begreper som er hentet direkte fra Myklebust sin terminologi. Sammen med originaltekstene til Lisen Bull og Dag Myklebust, gir dette en basis for min diskusjon rundt de gjenværende sporveisbygningenes verneverdi, og nedenfor vil jeg se på hvilke verdier som er relevante i denne sammenhengen – for å verne bygningene både som kulturminner i seg selv og som representanter for en større kontekst, altså som rester av byens sporveishistorie.

---

betydning. Disse kriteriene utgjør et analysesystem som mest utførlig brukes i fredningssaker, men ettersom de utgjør et passende rammeverk å diskutere disse problemstillingene innenfor, bruker jeg dem her.

## Kulturminner som kilde til kunnskap

Kulturminner har potensial til å fungere som kilde til informasjon – og forståelse – om tidligere tider.<sup>26</sup> De to ventepaviljongene som er gjenstand for min diskusjon her, er begge bygget for å tjene den elektriske sporveisdriften, som var en del av bybildet i Bergen i tidsrommet fra 1897 til 1965. Før den første trikken ble satt inn i ordinær drift sommeren 1897, hadde byens trafikale kollektivtilbud vært et ganske annet. Persontrafikk hadde foregått enten med (hest og) vogn, eller med fløttmenn, dersom man skulle sjøveien. Trikkenes inntreden i byen var intet mindre enn en trafikkrevolusjon, og når byen etter hvert var forbundet med trikkeskiner fra Nordnes, Møhlenpris og Sandviken til Fridalen og Minde, hadde den enkelte borgers bevegelsesrekkevidde også økt enormt. Til tross for vekst i både innbyggertall og areal fremsto byen på mange måter som mindre nå – trikken bidro til å minke reisetiden mellom ulike bydeler og viske ut tidligere oppfatninger om avstand.

Trikkens levetid ble likevel begrenset. Også i andre byer, som Trondheim, møtte sporveisdriften tøffere tider fra rundt 1950-tallet av – men i Bergen ble konsekvensene alvorligere enn i de to andre norske trikkebyene. Buss ble det nye satsingsområdet i kollektivtrafikken, og trikkenettet fikk ikke lenger prioritet, utover å opprettholde *status quo* så lenge behovet ikke var fullerstattet. Nyttårsaften 1965 var det ubønnhørlig slutt. En parallell utvikling, tilsynelatende omvendt proporsjonal med trikkens gradvise endelikt, var privatbilismens vekst. Disse forholdene beskrives i Fossen og Grønli's fire binds verk om Bergens utvikling, der de omtaler konsekvensen av 1960-årenes

---

<sup>26</sup> Av kunnskapsverdier opererer Riksantikvaren med en rekke forskjellige verdier, der jeg vurderer arkitekturhistoriske verdi og samfunnshistorisk verdi til å være mest relevante for de to ventepaviljongene jeg diskuterer. Dette fordi jeg mener at disse ikke bare er tilstede, men utgjør de viktigste kildene til kunnskap om fortiden man kan få gjennom bygningene. Andre verdier som Riksantikvaren opererer med er blant andre næringshistorie, minoritetshistorie, vegetasjonshistorie og håndverkshistorie – verdier jeg mener ikke er relevante i denne sammenhengen, og derfor ikke blir gitt prioritet her.

kommunikasjonsutvikling med et nytt prefiks: Nå er det nemlig duket for «bilbyen Bergen»:

Innen det *tettbygde byområdet* gikk omkring 1950 ennå det alt vesentlige av den kollektive passasjertransporten med *trikk*. De gule vognene, skinnene, de hvinende hjulene og klokkeklemtene dannet et særpreget innslag i bybildet. I 1970 var ingen trikk tilbake. Bare spredte rester av skinnegang i bygatene minnet om det som hadde vært, til irritasjon for hastige bilister (Fossen og Grønlie, 1995, s. 609).

Bussen opplevde formidabel passasjervekst, og sporveien hadde tilsvarende fall i sine besøkstall. Bilene ble stadig flere: Like etter slutten av andre verdenskrig hadde det vært drøye 2.000 biler i Bergen – i 1969, altså bare noen få år etter trikkens nedleggelse, hadde tallet blitt tidoblet, og økt til hele 20.000 (Fossen og Grønlie, 1995, s. 623). De to paviljongene er begge tidsvitner fra denne perioden, og fungerer som kilder til kunnskap om samfunnsutviklingen. De er historiefortellere fra en bestemt periode ikke bare i Bergens byutvikling og kommunikasjonsutvikling, men også i den nasjonale samferdselsfortellingen om de store norske byene, der de manuelle transporttypene ble avløst av kollektivtilbud som ble muliggjort av ny teknologi, og som var langt mer effektive enn sine forgjengere. Sporveisdriften er en svært viktig del av byens kommunikasjonshistorie, og de få gjenværende sporveisbygningene står i dag igjen som minner om en industri som her i byen er forsvunnet, og fra en tid hvor byveksten virkelig skjød fart. Dette understrekes blant annet i Byantikvarens kulturminnegrunnlag for Wergeland, der de om ventepaviljongen i Inndalsveien på Minde skriver følgende: «Trikkeløyfen med sporveiskiosken er fremdeles inntakt og et viktig vitne på byens kommunikasjonshistorie» [sic!] (Byantikvaren, 2008, s.2).

Samtidig som det i og med disse bygningene formidles en historie om samfunns-, kommunikasjons- og samferdselsutvikling, er de også egnet til å belyse en arkitekturhistorisk sammenheng. Paviljongenes arkitekturhistoriske plassering har blitt redegjort for i bygningsanalysen, hvor det er blitt stadfestet at de tilhører en brytningsperiode mellom nyklassisisme og funksjonalisme, noe som er tilfelle for flere andre bygninger fra 1930-årenes bergensarkitektur. Denne tendensen kan blant annet

forklares med at nyklassisismen her til lands «forløp som et kronologisk sett parallell-fenomen til modernismens definitive gjennombrudd med Bauhaus og Le Corbusier» (von Achen, 1986, s. 151). Slik kan vi regne med at norske fremtredende arkitekter som var godt orientert om de rådende stilidealer og strømninger også internasjonalt, hadde kunnskap om det modernistiske formspråket som gjorde seg stadig mer gjeldende der ute. I møtet mellom de to stilretningene ser vi at funksjonalismen preger nyklassisismens formspråk: «Det oppsto et formalt grenseland, ikke minst å se i Bergens-arkitekturen som jo først etter 1923 fikk sitt nyklassisistiske gjennombrudd» (von Achen, 1986, s. 151).

Av kunnskapsverdiene regner jeg den samfunnshistoriske verdien for å være høyest, ettersom disse bygningene forteller en historie som er i ferd med å forsvinne, og som de nærmest er alene om å formidle. Den arkitekturhistoriske brytningstiden bygningene representerer, er en interessant epoke i Bergen, og tross bygningsmessige forandringer av til dels stort omfang, innehar de fortsatt flere stiltrekk som viser tegn på denne overgangstiden. Skillet mellom nyklassisismen og funksjonalismen er imidlertid langt bedre representert i Bergen enn hva tilfellet er for sporveishistoriske kulturminner, og med forandringene fra opprinnelig stand tatt i betraktning, anser jeg den arkitekturhistoriske verdien for å være middels høy. Rent arkitekturhistorisk forteller ikke ventepaviljongene en historie som ikke andre bygninger fra samme tid og formspråk også kan fortelle, dersom man ser på bygningene isolert som arkitektur. Denne vurderingen bygger i stor grad på bygningenes autentisitet, men også på forekomsten av denne typen arkitektur, som kan si noe om hvor sjeldne eller vanlige bygningene er. Som vi skal se er det betinget av den aktuelle sammenhengen – én og samme bygning kan være unik eller ordinær, alt etter hvilket prisme man ser gjennom.

### **Representativitet og autentisitet: Hvor unike er kulturminnene?**

En evaluering av paviljongenes arkitekturhistoriske verdi basert på dagens tilstand, kan påvirkes av momenter som bidrar til å forsterke eller svekke objektet vi vurderer. Ett av disse er altså autentisitet, nærmere bestemt hvor autentiske objektene fremstår i dag ut ifra ulike kriterier. Automatisk melder det seg noen spørsmål: Hvilken tilstand skal man

måle autentisiteten opp mot? Er det den formale og materielle autentisiteten, fra slik ventepaviljongene opprinnelig fremsto ved bygging? Eller er det mot andre tidspunkt i bygningenes utviklingshistorie? Som vist utførlig i bygningsanalysen har de to paviljongene gjennomgått flere endringer opp gjennom årene. Dette er oftere regelen enn unntaket når det gjelder bygninger av en viss alder: «De færreste kulturminner er overlevert oss fullstendig urørt i sine opprinnelige omgivelser. Kulturminner i bruk over lang tid slites og repareres. Deler skiftes og endres» (Bull, 1987, s. 19). De to byggesakene i henholdsvis Fridalen og Minde har forløpt nokså likt og hatt nær identiske årsaker til endringene som har blitt foretatt. Imidlertid kan vi se at utslaget og omfanget av disse endringene har vært noe ulike, og autentisiteten har blitt påvirket begge steder.

I Fridalen fremsto paviljongen opprinnelig som en enkeltstående, klar og sluttet form, i ett volum. Påbygget som ble lagt til tidlig i 1950-årene, og som inneholdt toalettanlegg, er formmessig underlagt helheten og avdempet i uttrykket. Det fremstår ikke som noe radikalt grep, og er heller ikke noe som forandrer totalinntrykket i stor grad. Det at det kun er ett sted bygningen har et slikt utskytende volum gjør dessuten at det tydelig lar seg lese hvilke elementer som har vært tilstede fra begynnelsen og hvilke som har kommet til senere. Den senere innbyggingen av paviljongens frontparti er derimot mer iøynefallende. Dette er en forandring som i uttrykk og materialvalg på en helt annen måte speiler tidens arkitektoniske trender, og som gjør at frontfasaden endrer karakter totalt. Det er dessuten en tydelig illustrasjon av endringen i bygningens bruk. I dag ser vi også hvordan skilt av nyere dato, og vindusfolie med illustrasjoner fra gatekjøkkenets spisekart, er med på å gi bygningen et relativt rotete preg. Imidlertid snakker vi her om overfladiske elementer som uten vanskeligheter lar seg fjernes, slik at fasaden kan tilbakeføres i alle fall til 1956-stand. Dette gjelder så vel malingen på treverket som klistrefolien i vinduene og skiltingen på taket. Autentisiteten i materialer er altså i nokså stor grad tilstede, og paviljongen kan ikke sies å ha gjennomgått ombygginger til det ugjenkjennelige, slik tilfellet er for noen bygninger av lignende type som endres i takt med forandret bruksområde i årenes løp.

For ventepaviljongen i trikkeløypen i Inndalsveien fortøner saken seg annerledes. Også her har det vært gjort flere ombygginger av forskjellig art i tiårene som har gått etter oppførelsen. Disse følger i stor grad en parallell saksgang som den vi har sett i Fridalen. For også her har den indre organiseringen av bygget forandret seg i takt med forandringer i behov, også her ble frontfasaden kledd inn i treverk i forbindelse med kioskdriften på 1950-tallet. Paviljongen hadde i utgangspunktet vært en åpen konstruksjon, og ble deretter bygget inn bak den tidstypiske kioskfronten. Men da den igjen skulle ombygges til venterom for drosjesjåfører på 1980-tallet, ble kioskfronten i tre tatt bort og åpningen murt igjen. Slik har verken bygningens opprinnelige karakter eller uttrykket fra 1950-tallskiosken blitt ivaretatt. Hovedformen og -strukturen er fortsatt den samme, men paviljongen har fått et mye mindre åpent preg som følge av to momenter: Store deler av vinduene som sto horisontalt i fasaden ble fjernet ved ombygging til toalettfasiliteter; det åpne inngangspartiet som sto plassert sentralt på frontfasaden og bidro til å gi bygningens forside et symmetrisk preg (som ble fulgt opp ved kioskfronten på samme sted), har forsvunnet til fordel for en lukket vegg. Noe av bygningens særpreg har blitt redusert som følge av endringene, men på grunn av at det heller ikke er tale om omsegripende bygningsforandringer eller tilbygg, lar den opprinnelige formen seg likevel klart identifisere.

Noe annet som kan bidra i vår vurdering av bygningenes verdi er det som har med representativitet å gjøre. Med denne oppgavens oversikt over sporveisdraftens bygningsprogram har det vært intensjonen å vise det fellesskapet de gjenværende bygningene én gang inngikk i. Det er imidlertid flere kontekster man kan måle representativitet opp mot – det blir ikke relevant eller nyttig å snakke om sjelden eller ikke sjelden hvis ikke man har et klart felt å diskutere dette opp mot, så vel geografisk som tematisk.

Vanlig og sjelden er ytterpunkter på en skala der alle grader av mellomstadier finnes. Begrepene forutsetter sammenligning innenfor en definert kulturminnekategori og et definert geografisk område. Vurderingen kan bare bli tilfredsstillende dersom den er basert på registrering (Lisen Bull, 1987, s. 21).

Kulturminnekategorien er i denne oppgavens sammenheng klart definert, og oversikten i kapittel 2 har vært nettopp en registrering av hva som eksisterer og hva som har eksistert tidligere av bygninger oppført av Sporveien i tilknytning til sporveisdriften i Bergen. Den ene måten å ta stilling til de to ventepaviljongenes representativitet på er altså som representanter for arkitektur med tilknytning til sporveien i Bergen. Her er langt de fleste bygninger revet, og foruten Trikkehallen på Møhlenpris er de to ventepaviljongene i Fridalen og på Minde enestående som «levninger» etter denne driften.<sup>27</sup> De inngår altså i en kontekst hvis fysiske spor på langt nær er utslettet, og i så måte – som eksempel på bygningshistorien til den elektriske sporveisdriften i Bergen – er de ytterst sjeldne. Likevel er det vanskelig å påstå at de er *representative* for Bergens sporveisarkitektur som sådan, da denne favnet over mange ulike bygningstyper og stilepoker. Dessuten fremstår de ikke som fremstående eksempler på den arkitekturhistoriske sammenhengen de er en del av – i Bergen (og Norge) finnes flere mer fremtredende eksempler på bygninger i skillet mellom nyklassisisme og funksjonalisme.

Jeg har også gjennomgått sammenlignbare bygninger tilknyttet sporveisdriften i henholdsvis Oslo og Trondheim. I begge disse byene er en langt større del av den opprinnelige bygningsmassen bevart enn i Bergen, hvor man altså kun har tre gjenværende bygninger (de to ventepaviljongene, samt trikkehallen). I Oslo og Trondheim er det bevart flere vognhaller. Her finnes iøynefallende arkitektoniske likhetstrekk med Schak Bulls trikkehall i Bergen. Ventepaviljongene synes på sin side å befinne seg i en annen situasjon. I Oslo er det bevart en rekke ventepaviljonger av forskjellig art, og jeg har i det ovenstående brukt noen av Holmenkollbanens ventehaller som eksempel på hvordan disse kunne se ut. De tidlige versjonene av ventepaviljongene her er utformet i nyklassisistisk stil med nybarokke referanser, og kan minne om de første

---

<sup>27</sup> Kontrollørkiosken som sto på Vågsallmenningen skal riktignok heller ikke glemmes. Men ettersom denne er flyttet fra sin opprinnelige plassering, ikke er i bruk, er tilsidesatt og etterlatt til vind og vær, er i meget dårlig forfatning og det dessuten ikke foreligger noen konkrete planer for fremtidig bruk eller vedlikehold av denne – tar jeg den ikke med i beregningen.



venteskurene for Sporveien i Bergen utformet av Schak Bull (fig. 18–21). Disse var også utført i tre, med bruk av klassiske elementer som søyler, og hadde saltak med svai.

Der Kaspar Hassels ventepaviljonger befinner seg i en stilmessig brytning mellom nyklassisisme og funksjonalisme, finnes det i Oslo eksempler også på enkle ventehaller i et rendyrket funksjonalistisk uttrykk. Snarere enn ventehaller er disse imidlertid enklere uværsskur – rett og slett søyler med et tak over – og langt mindre omfangsrike i størrelse og funksjon enn det Hassels paviljonger i Bergen var. Det må likevel påpekes at det ikke finnes sporveisbygninger i denne stilretningen i Bergen, og det har det høyst sannsynlig heller ikke gjort tidligere. Kan hende skyldes det at Sporveiens byggevirkosomhet avtok i takt med at denne stilretningen fikk sitt virkelige gjennombrudd i Bergen rundt midten av 1930-tallet. Vi kan imidlertid se planer for en sporveiskiosk på Torget, med klare modernistiske trekk (fig. 71 og fig. 72). Denne ble imidlertid ikke bygget, men forteller likevel noe om de arkitektoniske idealene og stilutviklingen.<sup>28</sup> Dersom vi utvider det geografiske perspektivet og vurderer paviljongene som representanter for sporveisarkitektur på et nasjonalt nivå, forholder representativiteten seg altså annerledes enn den gjør på et lokalt nivå. Nasjonalt sett er paviljongene ikke sjeldne.

Selv om kioskfunksjonen i Sporveiens to ventepaviljonger var underordnet hovedformålet, kan man likevel også si at de i denne sammenhengen inngår som et eksempel på bygningstypen kiosk, en type arkitektur som har nær tilknytning til bylivet. Av Bergens mange historiske frittstående kiosker er det heller ikke mange tilbake i dag. Arkitekt Finn Berner sin karakteristiske kiosk på Torget fra 1920-årene, som på

---

<sup>28</sup> Tegningene som viser forslag til kiosk m.m. for Sporveien på Blomstertorget (fig. 71 og fig. 72) er å finne sammen med forslag til ny torghall på området. Ny torghall skulle imidlertid ikke komme før i 2012. Det vites ikke med sikkerhet om disse skissene fra 1947 er tegnet av Kaspar Hassel, da de kun er signert «byarkitektkontoret», og de er datert det siste året Hassel var byarkitekt. Dersom tegningene *er* Hassels, tilfører det en ny dimensjon til forståelsen av hans virke, ettersom det i så fall er det i særklasse mest modernistiske uttrykket vi har sett fra ham.

folkemunne har fått tilnavnet Rundetårn (fig. 73), er et av få gjenværende eksempler av denne bygningstypen.<sup>29</sup> Nok en gang ser vi her at graden av sjeldenhet varierer ut fra hvilken geografisk målestokk vi har på kategorien vi ser på. For som kiosk er paviljongene også sjeldne bygninger i Bergen, mens det på landsplan – og da særlig i Oslo – finnes et stort antall historiske kioskbygninger igjen, hvilket gjør kiosken til en mer vanlig bygningstype i nasjonal sammenheng.

Man kan også behandle vurderingen av disse bygningene i kontekst av arkitekten som tegnet dem, både innenfor Kaspar Hassels egen produksjon og som eksempler på en byarkitekts arbeidsoppgaver. I løpet av sin karriere som arkitekt – som nærmest i sin helhet var viet embetet som byarkitekt i Bergen – hadde Hassel i all hovedsak beskjeftiget seg med bygninger og anlegg i større dimensjoner. Ventepaviljongene for Sporveien tilhører en del av Hassels produksjon som har blitt viet svært lite oppmerksomhet i litteraturen, til tross for paviljongenes høye arkitektoniske kvalitet og det faktum at de i uttrykk skiller seg fra Kaspar Hassels kjente bygninger: De to ventepaviljongene markerer seg som et brudd med hans øvrige portefølje, både hva gjelder dimensjoner og stil. Hans større anlegg – særlig skolebygningene – var stort sett forankret i nybarokkens formspråk. Paviljongene for Sporveien er bygget i siste del av hans karriere som arkitekt, og i disse mindre paviljongbygningene synes han å være friere til å utfolde seg med moderne stiltrekk. Både i lys av Hassels produksjon og som eksempler på hva en byarkitekt bygget, kan paviljongene sies å være sjeldne. Og her fungerer det geografiske prismet motsatt: På nasjonalt nivå blir Hassels bygninger enda sjeldnere, ettersom han nærmest utelukkende virket i Bergen.

Begrepene representativitet og autenticitet er ikke håndfaste størrelser, men parametere

---

<sup>29</sup> Denne kiosken tilskrives i mange tilfeller faktisk Kaspar Hassel, og dette har det etter hvert blitt konsensus om (i likhet med oppfatningen om bakgrunnen til smørfabrikken Ørnen). Dette er imidlertid feilaktig, og i byggesaken – som jeg har fått tilsendt fra Bergen kommunes byggesaksarkiv – fremgår det klart at det er Finn Berner som har signert bygningstegningene.

som kan brukes på forskjellige måter ut ifra sammenhengen. Som vi ser kan vi vurdere ventepaviljongene til å ha et sted mellom middels høy og lav autentisitet, alt etter hvilken historisk tilstand vi sammenligner dem med. Hva gjelder bygningenes representativitet kan det på mange forskjellige plan argumenteres for at vi har å gjøre med bygninger av lav forekomst. Til tross for at representativitet og autentisitet er nokså fleksible begreper for å beskrive egenskaper i bygningene, baserer de seg likevel på faktiske og målbare størrelser. Dette er i mindre grad tilfelle med andre verdier Riksantikvaren opererer med, som opplevelsesverdiene, som i større grad er knyttet til subjektivitet og persepsjon.

### **Kulturminner som opplevelser**

Hvordan oppleves et kulturminne for de som oppholder seg rundt det, for den såkalte allmenheten? Her er det flere faktorer som spiller inn, og det skilles mellom mange ulike verdier for å beskrive verdiene som påvirker vår opplevelse. Også her er det min oppfatning at noen verdier er mer relevante enn andre, i denne konteksten. Blant disse er den arkitektoniske verdien. Den ovenstående arkitekturhistoriske plasseringen av bygningene innebærer ikke at paviljongene automatisk har høy arkitektonisk verdi. Som kunnskapsverdi er ikke den arkitekturhistoriske (kilde-)verdien fremragende, men i kraft av noen egenskaper vil jeg likevel hevde at de to paviljongene har relativt høy arkitektonisk verdi. Begge bygninger er tegnet av en anerkjent bergensarkitekt, og er svært særegne bygg i både stil, størrelse og utforming. Mangelen på dokumentasjon og omtale i litteraturen gjør at det at de er tegnet av en av 1900-tallets mest markante arkitekter her i byen, er en skjult side ved bygningene. Det kan evne til å forbløffe, noe som vi skal se også er blant verdiene som kan påvirker opplevelsen av et kulturminne.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Også her velger jeg å se bort fra noen verdier, idet jeg ikke regner de for å ha høy relevans: Selv om det er tale om bygninger som er nesten 90 år gamle synes det for eksempel ikke riktig å bruke ordet patina om noen av paviljongene. Likeledes er ikke den kunstneriske verdien, som synes å relatere seg til en «allmenn» oppfatning av hva som er estetisk tiltalende eller vakkert, noe å trekke frem her i særdeleshet. Symbolverdien

Gitt den opprinnelige årsaken til oppførelsen av paviljongene – her skulle det anlegges vendesløyfer der trikken skulle snu – følger det at disse bygningene ble liggende sentralt plassert på en i hovedsak åpen plassdannelse. Begge steder grenser paviljongene til både parkanlegg av varierende størrelse og omkringliggende halvurban boligbebyggelse, og de to paviljongene har slik preget omgivelsene de står i helt siden oppførelsen, og kanskje også vært med på å definere dem. De er begge en selvsagt del av bybildet og gir karakter til området de står i. Tomtenes utforming – hvor yttergrensene ble markert av trikkeskinnene som kurvet seg i en såkalt vendesløyfe rundt paviljongene – har nær tilknytning til byggene selv, slik at det kan hevdes at bygningene på sett og vis dikterer den omkringliggende topografien. På Minde er som nevnt deler av trikkeskinnene blitt bevart og brukt som estetisk element i parkområdet på Ambrosia Tønnesens plass, i det som i dag kalles Trikkeløyfeparken. I Fridalen har de siste årene plassen (der trikkeskinnene for lengst er borte, enten fjernet eller overdekket med asfalt) vært brukt til parkering, før man nylig tilbakeførte området rundt dagens gatekjøkken til noe som ligner plassens opprinnelige formål: Her er det blitt snu- og venteplass for buss.<sup>31</sup> Der man på Minde aktivt har nyttet trikkehistorien i utformingen av parken, er den historiske virksomheten nærmest revitalisert – om enn på en annen måte – også i Fridalen. De to paviljongene er begge kontinuitetsbærere, så vel i form av måten de forvalter minnet om fortidens aktivitet på, som gjennom sin blotte tilstedeværelse og fortsatte drift.

De to paviljongene, som er oppført i overgangen mellom 1920- og 1930-tallet, har vært en selvsagt del av sine respektive omgivelser i nær et århundre. Den siste trikken på linje 2 gikk i retning Fridalen allerede den 30. november 1957, mens linje 1 til Minde ble

---

regner jeg heller ikke for å være en relevant størrelse her, da dette er noe som trekkes mer frem i forbindelse med for eksempel krigsminnesmerker.

<sup>31</sup> Informasjon om saksgangen i omgjøringsprosessen av tomten rundt den gamle trikkeløyfen i Haukelandsveien – der de siste årenes bruk av området som parkeringsplass endelig måtte vike da Statens Vegvesen gjorde plassen om til snuplass for buss – har jeg fått gjennom e-post-korrespondanse med Etat for bygg og eiendom i Bergen Kommune, ved jurist Birthe Helland.

nedlagt sammen med resten av byens sporveisdrift i 1965. I etterkant har imidlertid ventepaviljongene på begge linjene vært i bruk som kiosker i en årrekke. I Fridalen ble denne virksomheten avløst av gatekjøkkendrift, som også er dagens bruksområde. Konkrete planer for (snarlig) etablering av kafé foreligger for Minde-paviljongen. For begge bygninger gjelder altså den kjensgjerning at de har vært i nær kontinuerlig drift – på den ene eller andre måten – gjennom snart 90 år. De har altså en særlig tilhørighet til sine omgivelser, og er med på å prege stedsidentiteten der. Kulturminner kan bidra til å skape tilhørighet gjennom det å være kontinuitetsbærere: «Den raske samfunnsutviklingen de siste 40 årene med tilsvarende store endringer i våre fysiske omgivelser har ført til øket oppmerksomhet omkring menneskers behov for kontinuitet og tilhørighet» (Bull, 1987, s. 14), skrev Lisen Bull allerede i 1987. Samfunnsutviklingen har ikke akkurat sakkert ned siden den gangen.

For hvert tiår som har passert etter at trikken sluttet å gå i 1965, har de fysiske minnene som står igjen etter den historiske virksomheten blitt stadig færre. Foruten mindre stykker av rustne trikkeskinner som her og der åpenbarer seg under lappetepper av asfalt, og ledningsfester høyt oppe på bygårdenes yttervegger, er det ikke mange synlige spor som tyder på at trikken har gått i Bergens gater overhead.<sup>32</sup> Uten detaljert kjennskap til denne historien vil heller ikke mange kjenne de to ventepaviljongenes opprinnelse, og det faktum at de er en del av byens sporveishistorie. En synliggjøring av bygningenes historie åpner altså opp en dør til en langt større fortelling. Denne delen av opplevelsesverdiene er det som påkaller det vitebegjærlige hos publikum som observerer kulturminnene, verdier som Riksantikvaren beskriver med ord som «undring, refleksjon, forbløffelse, gjenkjennelse, nysgjerrighet» (Riksantikvaren, 2015, s. 31).

---

<sup>32</sup> Ledningsfestene som gjemmer seg på mange av byens husvegger må man være «ekspert» for å identifisere. Eventuelt svært nostalgisk anlagt.

## Kulturminner og bruksverdi: Men kan de brukes?

Bruken av et kulturminne kan være det som opprettholder dets unike verdi, men også det som forringer verdien av det (Riksantikvaren, 2015, s. 32). Forskjellige typer bruk passer forskjellige kulturminner, basert på egenskaper som tilstand, alder og beliggenhet, og hvilket potensial som best kan oppfylles i de aktuelle bygningene. For ventepaviljongene i Bergen kan dagens tilstand illustrere dette. En faktor som kan påvirke hvor attraktivt det er å ta bygningene i bruk, er hvilken tilstand de er i, noe som har økonomiske implikasjoner. Er vedlikeholdstilstanden dårlig, er det kanskje mindre interessant – eller dyrere – for eieren å ta bygningen i bruk, fremfor å bygge nytt. Paviljongen i Fridalen er i bruk fortsatt og fremstår i relativt god stand. På Minde har bygningen, som resultat av flere års eksponering for vær og vind uten å være i alminnelig bruk, vært gjenstand for forfall. Paviljongen er imidlertid nå rehabilitert i fasadene, og arbeidet med å få den i stand innvendig pågår fortsatt. Begge bygningene er dermed fortsatt av relativt høy kvalitet, i alle fall i eksteriøret.

Kioskdriften har siden starten vært en viktig del av begge paviljongene, og til dette formålet har bygningene vist seg å være formålstjenlige selv i nyere tid. Denne typen enklere detaljhandel skulle kunne være et realistisk bruksområde også i fortsettelsen. De to paviljongene virker fleksible: I ventepaviljongen i Fridalen har det nå i flere år vært gatekjøkken i lokalene, noe som viser at byggene også lar seg disponere til andre typer bruksområder, som serveringsvirksomhet. Planene for etablering av kafé i ventepaviljongen i Inndalsveien, som visstnok er planlagt å ferdigstilles sensommeren 2017, underbygger også dette.<sup>33</sup> «En del kulturminner som er gått ut av bruk, både bygninger og andre objekttyper, er av en slik art eller har en beliggenhet som gjør det

---

<sup>33</sup> Jeg har forsøkt å oppdatere meg på statusen til Minde-paviljongen gjennom Facebook-siden til den ikke ennå åpnede kaféen: <[www.facebook.com/cafeambrosia](http://www.facebook.com/cafeambrosia)>. Her informerer initiativtagerne av og til om fremdriften. Siste nytt, per 9. april: «Bygget er under renovasjon og vi kan nå informere om at åpningen av Cafe Ambrosia blir i august, og ikke i mai slik som antatt. Det ble dessverre litt forsinkelser på papirfronten.»

vanskelig å tenke seg at bruk vil bli aktuelt igjen» (Bull, 1987, s. 25), skriver Lisen Bull. For de to ventepaviljongene er det ikke vanskelig å tenke seg fremtidig bruk.

### **Forvaltning av lignende kulturminner**

Dokumentasjon av kulturminner er ikke bare en måte å verne på, men en måte å forvalte arven på, uavhengig av hva som skulle hende med de fysiske kulturminnene. Dette kan være enten i form av bokutgivelser, utstillinger, artikler eller fotografier. En bok virker å være et hensiktsmessig format for å samle tegninger, planer, fotografier og tekster om arkitekturen som ledsaget sporveisdriften. Svakheten ved utgivelser som *Sporveien i Bergen. 1897–1997* av Ola Honningdal Grytten og Fritz Hodne (1997) og *Trikken i Trondheim 100 år* av Rune Kjenstad (2004) – med henblikk nettopp på arkitekturen og på vurderingen av de fysiske gjenlevningene etter sporveisdriften som kulturminner – er at de ikke favner om denne dimensjonen av virksomheten. Dette har tilsynelatende heller ikke vært verken forfatterens direkte mandat eller interesse, men all den tid begge disse utgivelsene fremstår som fyldige beskrivelser av omtrent alle sider ved sporveisdriften – både økonomisk og samfunnsmessig, og der vi får innsyn i alt fra teknologiens fremskritt til bedriftenes velferdstilbud og arbeidernes fagorganisasjoner – er dette en mangel.

I Oslo har man derimot angrepet problemstillingen også fra dette perspektivet, noe som kommer til syne blant annet i *Byantikvaren i Oslo sin utgivelse Verneplan for Holmenkollbanen* (2012) – som beskriver en prioritert liste over bygninger og anlegg som utvalget regner som verneverdige – og den mer bredt anlagte utgivelsen *Neste stopp!* av Eivind Hartmann og Øistein Mangset (2001), som er en bygningshistorisk oversikt over Oslo-sporveiens bygninger med en påfølgende verneplan. En avgjørende forskjell mellom Oslo og Bergen (og Trondheim) gjør det imidlertid vanskelig å diskutere sporveisarkitekturen her med samme perspektiv: I Oslo er trikken og forstadsbanene fortsatt i drift, og deres lokalisering langs fortsatt virksomme traséer og knutepunkt gjør at de fortsatt står mer eller mindre i sine opprinnelige omgivelser. I Trondheim begrenser dagens trikkedrift seg til den enslige Gråkallbanen, og slik er de resterende bygninger her – i likhet med i Bergen – for en stor del fjernet fra sin forhenværende kontekst.

Likevel synes flere av bygningene som av ulike årsaker ikke lenger er i bruk til sporveisformål, uten store vanskeligheter å kunne la seg adaptere til annen bruk. Særlig gjelder dette for de store vognhallene. I Oslo kan her nevnes flere: Majorstuen vognhall, som ble reist på stasjonsområdet på Majorstuen i 1922, er i dag bruk som sporveismuseum. Vognhallen på Holtet nyttes faktisk fortsatt til sporveisdrift, og er for tiden under ombygging, idet den skal bli en sentral del av fornyingsarbeidet som pågår rundt Oslos sporveisdrift.<sup>34</sup> Trikkehallen i Torshovgata er restaurert tilbake til gammel prakt, og er i dag i bruk som teaterscene av Oslo Nye Teater.<sup>35</sup> I Trondheim ble det også bygget flere vognhaller gjennom historien. Her deler de forhenværende trikkehallene en lignende skjebne som i hovedstaden: Den første vognhallen i Trondheim, som ble tegnet av arkitekt Hofflund, var ikke i drift i sin opprinnelige funksjon lenger enn til 1923. Deretter ble den solgt og omgjort til kontorer. I dag står vognhallen fortsatt, men ikke i original stand, da den i nyere tid har blitt gjenstand for omfattende bygningsmessige forandringer i forbindelse med omgjøring til boligformål. Vognhallen på Volsdminde er ikke lenger i bruk til sporveisformål, men huser en skatepark.

De store, åpne vognhallene, som reiste seg i alle byene der det gikk trikk, viste seg altså å kunne brukes til andre aktiviteter. De to eksisterende ventepaviljongene er langt fra like omfangsrike og fleksible. I den følgende delen skal jeg se på hvilken strategi man kan benytte seg av i møte med disse bygningene, for å verne og forvalte dem på en best mulig måte.

---

<sup>34</sup> Informasjon om Holtet vognhall og utviklingen av ny trikkebase på samme område har jeg funnet på Oslo-sporveiens internettsider, på følgende nettside:

<[https://www.sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p\\_document\\_id=2849614](https://www.sporveien.com/inter/prosjekter/prosjekt?p_document_id=2849614)>

<sup>35</sup> Teater og annen kultur virker altså å være et adekvat bruksområde dersom man skal nytte de utrangerte bygningene til ny aktivitet. Vognhallen på Kjelsås, som Ivar Stav i en e-post til meg refererer til som «en liten funkistrikkestall i trikkesløyfa på Kjelsås», er også bevart og er i dag i bruk som kultur- og ungdomshus.



## MULIGE STRATEGIER FOR VERN OG FORVALTNING

Det er flere alternative muligheter dersom målet er å verne om de kvaliteter som finnes ved de to forhenværende ventepaviljongene og den forhistorien bygningene har tilhørighet i: vern gjennom alminnelig bruk; nye bruksområder som er mer egnet til å synliggjøre bygningens historie, som museale funksjoner; en synliggjøring av sporveisarkitekturen gjennom ren formidling og dokumentasjon, for eksempel utstillinger eller websider, uten hensyn til bygningene selv; en bygningsmessig tilbakeføring til et tidligere stadium – for kun å nevne noen. Jeg vil her skissere opp to ulike hovedstrategier for vern og forvaltning av de to paviljongene og dertil formidling av den historiske sammenhengen de er en del av:

### 1. Vern gjennom bruk

Det mest åpenbare forslaget til hvordan man kan forvalte den gjenværende bygningsarven med tilknytning til Bergens historiske sporveisaktivitet, gir seg nærmest selv, nemlig ved å se på dagens status: bygningenes bruk. Nettopp bruk er ofte en hensiktsmessig form for bevaring, og dersom bruksverdien er høy nok, blir bygningen gjerne stående uansett (Bull, 1987, s. 25). Bruksverdi som begrep var ifølge Myklebust høyaktuelt allerede i 1981: «Med vår tids ressursknapphet og voksende gjenbrukstankegang er bruksverdien blitt et argument for bevaring i seg selv» (1981, s. 100). Slik er dagens bruksområde – som gatekjøkken for Fridalen-paviljongen og som planlagt kafé for Minde-paviljongen – kanskje ideell? I alle fall kan en slik tilnærming være økonomisk rasjonell, siden det etter all sannsynlighet er rimeligere å foreta bygningsmessige justeringer for å tilpasse bygningen ny bruk enn å rive for så å bygge nytt: «I de fleste tilfeller vil jevnt vedlikehold eller eventuelt full istandsetting etter forsømt vedlikehold være lønnsomt fremfor riving og nybygging», skriver Lisen Bull (1987, s. 25). Og dette er også et rimelig argument for bevaring av kulturminner, for huseiere som kanskje er vel så opptatt av å gjøre en god investering når det kommer til den rent økonomiske verdien som kulturminneverdien: «De [kulturminnene] representerer ofte store økonomiske og bruksmessige verdier i form av boliger,

produksjonsanlegg og driftsarealer – enten de er i opprinnelig bruk eller i ny funksjon i dagens samfunn» (Myklebust, 2003, s. 15).

En slik mer pragmatisk bruk av bygningsmassen, der den nye tidens aktivitet nødvendigvis også vil kunne komme til å påvirke bygningens autentisitet, kan gå på bekostning av andre verdier: «Bruksverdien kan lett komme i konflikt med andre delverdier, f.eks. autentisitet og historisk kildeverdi. Bruk kan kreve en del endringer og tilpasninger for at kulturminnet skal fungere» (Bull, 1987, s. 25). I de to paviljongene vi snakker om her, er deler av den materielle autentisiteten alt gått tapt, særlig det som har med bygningenes interiører å gjøre. Selv om interiørene kan ha vært interessante i sin tid er det imidlertid disse som har vært gjenstand for desidert flest forandringer i årenes løp, ettersom de har måttet tilpasse seg den stadige forandringen i betingelser i form av endret bruk, både i sporveisperioden og senere. Og selv om endringene har medført en svekket materiell autentisitet sammenlignet med den opprinnelige bygningen, speiler forandringene likevel den skiftende bruken av bygningen. Dersom bygningen skal være i bruk til andre formål enn det opprinnelige, må vi dessuten også være nødt til å akseptere forandringer av forskjellig omfang i *eksteriøret*. Dette kan for eksempel være tekniske anretninger som knytter seg til ventilasjon eller kjøling, eller nyere tilbygg som blir oppført for å imøtekomme dagens krav til universell utforming. Dette gjelder for nær sagt alle eldre bygninger som skal tas i bruk i en annen tid og til andre formål – de må forandres for å kunne brukes. Slike bygningsendringer kan fungere på forskjellig vis. Noen endringer kan være relativt nøytrale, som tilfellet er med toalettbygget på Fridalen-paviljongen. Forandringene kan i noen tilfeller også tilføre en slags verdi, eller i alle fall en tydelig illustrasjon over kronologien i byggeprosessen og en innsikt i hvordan bygningenes funksjon ikke er en statisk størrelse. I Fridalen viser de forskjellige forandringene den historiske endringen i bygningens bruk på en illustrerende måte, noe som gir en spesiell innsikt i paviljongens utvikling.

Slike endringer er del av kulturminnets historie og har sin verdi av den grunn. I en del tilfeller kan slike endringer være spesielt interessante fordi flere perioders brukskrav og smak stilles opp mot hverandre innenfor samme kulturminne. På denne måten kan de

også ha en spesielt høy pedagogisk verdi (Bull, 1987, s. 20).

I andre tilfeller kan endringer føre til at arkitekturen blir forringet. Et eksempel på sistnevnte kan man hevde er tilfellet ved Solheim sekundærstasjon i Fjøsangerveien, hvor påbygget fra 1950-tallet er i utakt med resten av bygningen og forstyrrer og dels overskygger det opprinnelige bygget. Resten av bygningen med sine forseggjorte detaljer er fra 1915, mens et påbygg fra etterkrigstiden «reduserer helhetsinntrykket» (Nyberg og Røyrane, 2008, s. 67).

Dagens bruk, både for Minde- og Fridalen-paviljongen, synes ikke å avstedkomme umiddelbare behov for endringer eller tilbygg – dagens fysiske rammer ser ut til å fungere. Tiden har vist at detaljhandel og matservering er to typer virksomheter som paviljongene lar seg bruke til uten behov for store bygningsmessige endringer. For Fridalen skal det dessuten som sagt kun mindre grep til før den materielle autentisiteten er tilbakeført til tidligere – om ikke opprinnelig – stand. Ved en eventuell tilbakeføring kunne man latt arkitekturen spille hovedrollen, og underordne driften disse hensynene. Et eksempel på en slik bruk, der de arkitektoniske verdiene er ivaretatt og gitt høyere prioritet enn andre interesser, kan man se på 1700-tallshuset med adresse Bryggesporden 2. I det verneverdige huset med empirefasade fra begynnelsen av 1800-tallet, har Byantikvaren ikke tillatt at kulturminneverdiene går på akkord med hurtigmatkjeden McDonald's sine næringsinteresser. I dag er restaurantens logo *malt* på den hvite trefasaden, og omsøkte neonlysskilt – slik de har på nær sagt alle sine restauranter verden over – blir ikke tillatt her: «Skilting i området bør underordne seg strøkskarakteren, tradisjon og historiske verdier. Dagens skilt er neddempet og utført som påmalte bokstaver over hovedinngang, og føyer seg fint inn i en historisk tradisjon for fasadeskilt», skriver Byantikvaren i en uttalelse der de anbefaler å avslå spisestedets søknad om skilt med belysning (Gillow, 2013, s. 2).

Dagens aktiviteter kan også på sitt vis nyttes til å synliggjøre fortidige aktiviteter. Tiltak som kan bidra i denne retningen er for eksempel en bevisst bruk av historien som en faktor i markedsføring og navnevalg. En nystartet bar i Nøstegaten, kalt Trikken 106, har

altså samme tematiske tilhørighet som ventepaviljongene. Der har de brukt deler av en gammel trikk i interiøret sitt. Skilting, navn, inventar og bilder ville også – uavhengig av hvilken (om noen) bruk – vært et effektivt grep for å synliggjøre den for mange ukjente historien paviljongene er en del av. Begge bygningene er lett tilgjengelige og har en type bruk som gjør at de blir besøkt av mange, slik at informasjonsskilt vil ha en klar betydning for «aktivisering av pedagogisk potensiale» (Bull, 1987, s. 23).

Et lignende virkemiddel ser vi på Minde, der tiltakshaverne ønsker å spille på stedsidentiteten: De har gitt kaféen navnet Café Ambrosia, etter billedhuggeren som også den omkringliggende plassen har tatt sitt navn fra. I tråd med denne måten å trekke frem historiske referanser på, kan man se for seg at kaféen også kunne hatt navnet Hassel (etter arkitekten), eller noe som mer direkte hentydet til sporveisdriften. Bruk av bilder og dekor og grafisk profil kunne vært lagt opp i henhold til den samme tilnærmingen.

Bruk kan altså være en rasjonell måte å bevare historiske bygninger på, og her ligger en stor verdi i at bygningene kan forbli i fortsatt aktivitet, og ikke bare fungere som passive minnesmerker om en tid som er forbi. Samtidig forutsetter bruk at man tillater inngrep som gjør det mulig å faktisk bruke bygningene på en hensiktsmessig måte. Dette kan i noen tilfeller ha uheldige konsekvenser både for den arkitektoniske verdien og bygningens autentisitet, men som vist er det også mulig å utøve nok aktsomhet i måten man foretar endringer på til at dagens bruk er velfungerende samtidig som kulturminneverdiene ivaretas mer eller mindre intakte.

## **2. Tilbakeføring til tidligere tilstand**

En annen strategi kan være å gjøre bygningsmessige endringer slik at bygget fremstår slik det gjorde på et tidligere stadium. Dette fordrer evnen til å kompromisse og prioritere, for også med denne strategien inntreer et dilemma idet noen verdier må vektlegges fremfor andre, med den konsekvens at noe vil gå tapt. En vurdering her kan være at hvis man velger «å føre et minnesmerke tilbake til en tidligere tilstand, det være seg ved frilegning eller komplettering, må man kunne godtgjøre at det som oppnåes i historisk verdiøkning

er mer enn det som går tapt (dersom man da ikke vil prioritere en annen verdi høyere)» (Myklebust, 1981, s. 100). Vi har sett at Fridalen-paviljongen uten større problemer vil kunne tilbakeføres til en tidligere tilstand – kun overfladiske forandringer må gjøres før bygningen er tilbakeført til 1956-utgave. Skiltingen må forenkles, det må legges føringer for en mer begrenset bruk av reklameplakater, og kioskfrontens malte overflater må pusses ned. I en balansegang mellom ressursbruk og oppnådd verdi synes dette å være en adekvat løsning hvor man får mye igjen for relativt liten innsats. Å tilbakeføre Fridalen-paviljongen til opprinnelig stand er en langt mer omfattende oppgave. I så fall må tilbygget fjernes, kioskfronten må tas bort og man må gjenskape de tidligere ytterveggene i den originale fasaden. Dette ville ikke vært hensiktsmessig, etter mitt skjønn, da en tilbakeføring til «kiosk-utgaven» av paviljongen både virker realistisk og markerer et interessant stadium i bygningens utvikling. Dette er et viktig valg man må ta stilling til ved tilbakeføring: Hvilket tidspunkt i historien skal objektet tilbakeføres til? Min argumentasjon for en tilbakeføring til 1956-stand er delvis knyttet til økonomi og ressursbruk, samt en vurdering av de konsekvensene det har for den materielle autentisiteten å gå inn for et enda tidligere stadium. Samtidig er det den sporveishistoriske tilknytningen som er den vesentlige for bygningen, og ved en tilbakeføring til et stadium der det arkitektoniske uttrykket ble gitt av en annen virksomhet, mister man en mulighet til å synliggjøre denne delen av historien.

Når det gjelder Minde-paviljongen virker det ikke like åpenbart hvilket stadium man eventuelt skulle ha tilbakeført bygningen til. Som nevnt i bygningsanalysen er dagens utgave verken i samsvar med originalen eller med kioskutgaven fra 1950-tallet: Den fremstår slik den gjorde da man skulle gjøre den om til et venterom for intern bruk, og i ombyggingsprosessen forsvant både mange av kvalitetene paviljongen opprinnelig hadde hatt (åpen, luftig romløsning, rekker med båndvinduer), og samtidig de nye kvalitetene den hadde fått i forbindelse med ombyggingen til mer rendyrket kioskformål i 1950-årene (den tidstypiske løsningen i både utforming og høy kvalitet i materialbruk). I det tidligere åpne inngangspartiets sted står det nå bare en vegg, der kantlinjene fra vindusbåndene fra begge sider er videreført, men der altså vinduene ikke er blitt videreført. Denne forlengelsen av gesimslinjer synes å være gjort for å minske virkningen av den tomme

veggen og få den til å harmonere med bygningens komposisjon for øvrig. Dette er imidlertid ikke en fullgod løsning, slik jeg ser det, og det tegner seg dermed to muligheter for tilbakeføring av bygningen:

1. Tilbakeføring til opprinnelig stand, slik bygningen fremsto ved oppførelse. Det ville medført at veggpartiet i midten av frontfasaden ville blitt revet, og man kunne reetablert det åpne rommet innvendig. Dette ville nødvendigvis kommet i konflikt med dagens planer om bruk som kafé (og lignende bruk), og ville forutsatt en *helt* annen bruk av bygningen. I så tilfelle ville en mer museal funksjon kunne være aktuell: Benkene der man satt og ventet på trikken kunne blitt reetablert; rammene som hang på rekke og rad innvendig (og som antageligvis pleide å vise tidtabeller, prislister og annen sporveisrelatert informasjon) kunne blitt tatt i bruk i utstillingsøyemed. Her kunne man vist frem fotografier fra sporveishistorien, eller arkivmateriale fra denne bygningen, og paviljongen ville kunne fungere som en infokiosk som forteller om historien som er blitt borte i fysisk forstand. Dette er blant tilnærmingene man kunne hatt for å fremvise det samlede kulturminnet som trikkesystemet er, ved hjelp av det materialet som finnes i form av bilder og arkivmateriale – samtidig som man tok i bruk ett av de få gjenværende fysiske fragmentene etter sporveisdriften, nemlig en av de tidligere ventepaviljongene.
2. Fullstendig gjennomføring av intensjonen man tilsynelatende har hatt idet man har valgt å fortsette linjeføringen på den nye veggen. Dette måtte blitt gjort i form av å sette inn vinduer her, på samme måte som på fasaden for øvrig. Slik ville vindusbåndet blitt forlenget, et innslag som man kunne argumentert for ville vært i overensstemmelse med bygningens stilmessige forankring. Også i andre av Hassels prosjekter, som Fridalen skole og de to forslagene til vognhaller, ser vi en mer utstrakt bruk av vinduer på denne måten, altså tilnærmet vindusbånd. Et slikt grep ville gjort bygningen mer formfullendt og ville ha rettferdiggjort de dekorative elementene som i dag antyder plassering av vinduer. Pedagogisk ville det ha en verdi i kraft av at den ville ha formidlet bygningens stilmessige

tilhørighet – altså den omtalte overgangen mellom nyklassisisme og funksjonalisme/modernisme – på en mer illustrerende måte enn det dagens bygning gjør, og mer i tråd med de arkitektoniske idealene fra tiden paviljongen ble oppført.<sup>36</sup> Dette ville imidlertid medført at vi ville ha fått en helt ny bygning, uten reell historisk forankring (noe som for så vidt også kan gjelde for paviljongen i dag eller slik den fremsto etter de tidligere forandringene). Denne typen «rehabilitering» er ikke uten kontroverser, og selv om autentisiteten per i dag heller ikke er meget høy ville dette inngrepet i alle fall ikke ha forsterket den materielle autentisiteten. Samtidig ville det vært en slags middelvei mellom å tilbakeføre den til et troverdig stilmessig uttrykk og samtidig tilrettelegge for at bygningen kunne ha blitt bevart gjennom videre bruk. Uten å dra det for langt, og sett bort fra det faktum at man i tilfellet med ventepaviljongen på Minde innehar god dokumentasjon av bygningens eksteriører, kan en slik metode minne om metoden man valgte ved restaureringen av vestfronten av Nidarosdomen i Trondheim – uten sammenligning for øvrig.<sup>37</sup> Der benyttet man en kombinasjon av kunnskap om den historiske perioden og funn på stedet, og brukte deretter kunstnerisk frihet til å komponere en fasade som – tross mangel på arkeologisk belegg – var i «samklang med det gamle» (Danbolt, 1997, s. 321). I dette tilfellet snakker vi altså om en strategi for restaurering som «det ikke fantes videnskapelig belegg for utførelsen av» (Myklebust, 1988, s. 31). Denne pragmatiske formen for restaurering kaller kunsthistoriker Gunnar Danbolt for en antikvarisk-funksjonell løsning (Danbolt, 1997, s. 320). En slik løsning er svært kontroversiell i henhold til de strengere prinsippene som har vært rådende de siste tiårene, men min påstand er at de likevel burde kunne forsvares for en forhenværende ventepaviljong i utkanten av Bergen sentrum.

---

<sup>36</sup> Eller kanskje den snarere ville formidlet dagens oppfatning av denne historiske stilperioden?

<sup>37</sup> Det er tross alt forskjeller mellom en av Norges mest spektakulære kirkebygninger, med historie tilbake til 1000-tallet, og en ventepaviljong fra sporveiens dager.

De foreslåtte strategiene viser at det finnes mange mulige fremgangsmåter for bevaring og forvaltning av de gjenværende bygningene. Det finnes nødvendigvis også andre innfallsvinkler, og mye avhenger av hvilken historie man vil fortelle. Ved en bygningsmessig tilbakeføring ser vi at vi – avhengig av om vi lar for eksempel økonomi, materiell autentisitet eller arkitekturhistorisk verdi være mest tungtveiende – kan komme til å formidle forskjellige deler av historien. Kan man ved å basere seg på de fortsatt eksisterende bygningene finne en formålstjenlig måte å presentere og synliggjøre det sporveishistoriske fellesskapet på? I denne oppgaven har fokuset vært på arkitekturen, og hvordan denne kan formidle historien om sporveien. Ettersom det stort sett er nettopp bygninger som gjenstår av sporveissystemet fører det i seg selv til en vektlegging av det arkitektoniske. Det er imidlertid ikke sikkert at det ville fortont seg på denne måten dersom trikkesystemet var bedre bevart som teknisk system. En strategi for vern kunne hatt en bredere tilnærming, for eksempel basert på de historiske traséene, der jo trikkeskinner her og der fortsatt er synlige. Her kunne man sett til løsninger som har blitt gjort andre steder. Ett eksempel er Københavns såkalte grønne sykkelruter, der man har anlagt sykkelstier som blant annet «løber igennem byrum, der kendetegner Københavns udvikling og historie: parker, søer, nedlagte jernbaner, havnen, boldbaner og byens forskelligartede kvarterer» (Københavns kommune, 2015, s. 3). Et annet sted der den tidligere infrastrukturen i seg selv utgjør et revitalisert samferdselshistorisk kulturminne i aktiv bruk, er The High Line i New York, der en forhenværende jernbanelinje er gjort om til et stort, sammenhengende parkområde.

Men hvor mye av sporveishistorien kan de gjenværende paviljongene egentlig formidle alene? Selve sporveishistorien vil kanskje best bli formidlet i sammenheng med andre eksisterende elementer, som Trikkehallen, det lille som er bevart av rullende materiell, og skinnegangen. En tilleggsmulighet er å gjenopplive selve sporveisdriften, i alle fall delvis, for slik å skape bevissthet om denne tilbakelagte historiske perioden. Dette har blitt gjort med hell i Stockholm, der en museumstrikk knytter bykjernen sammen med Djurgården. Det arbeides da også med å tilbakeføre og istandsette den historiske linje 3 mellom Engen og Møhlenpris. Dette er et arbeid som har pågått i lang tid, og som ikke



har noen sluttdato i skrivende stund.<sup>38</sup> En slik løsning ville medført at både skinnegangen og vognmateriellet hadde blitt aktivisert, og man ville kunne formidlet den historiske aktiviteten som lå til grunn for arkitekturen som denne oppgaven omhandler. Det ville også bidratt til at Trikkehallen hadde blitt en aktiv del av historiefortellingen, som utgangspunkt og endestopp for ruten. Den kasserte kontrollørkiosken som det ikke har vært budsjett til å verken vedlikeholde eller pusse opp, og som man heller ikke har funnet en egnet plassering til, kunne sågar blitt flyttet til et sted langs museumstrikkens trasé, for eksempel i enden.

Det finnes mange muligheter for bevaringsstrategi, og jeg har i det ovennevnte foreslått det jeg mener kunne vært to realistiske og adekvate måter å gjøre det på.

---

<sup>38</sup> Mange ganger har man kunnet lese om den snarlige ferdigstillingen av museumstrikkelinjen. «Bergens Elektriske Sporvei vil sette i gang trikken fra Møhlenpris til Studentsenteret fra senhøsten. Deretter forlenges linjen til teateret», kunne man for eksempel lese i universitetsavisen På Høyden i 2011 (<<http://pahoyden.no/2011/06/trikken-kommer-til-hosten>>). Av forskjellige grunner – blant annet at alt arbeidet gjøres på dugnad av et knippe idealister – har fullføringen av trikkelinjen blitt utsatt, år etter år. I skrivende stund er det ikke mye som mangler før den gamle traséen er komplett. Men det hører med til historien at det planlagte strekket frem til Studentsenteret fortsatt ikke er klart, når vi nå skriver mai 2017. Kanskje til høsten?

## AVSLUTNING

Byen er full av usynlige sammenhenger og underformidlede historier. Drøyt 50 år etter at trikkene sluttet å trafikkere byens gater er Bergens sporveishistorie i ferd med å bli en av disse. De fysiske minnene etter denne delen av byens transporthistorie blir stadig færre, og gjenværende bygninger kan i dag telles med én hånd. Slik kan viktigheten av å bevare disse få gjenværende restene – samtidig som at sammenhengen de er en del av kan formidles – fremholdes med stadig økende tyngde.

I Oslo har man for noen år siden grepet fatt i denne utfordringen og anerkjent risikoen for at den bygningshistoriske siden ved byens sporveisdrift var i ferd med å bli glemt: «Det er skrevet mye om sporveiens historie, men hittil har denne mest vært konsentrert om skinner og rullende materiell. Sporveien har imidlertid også en interessant bygningshistorie, som utgjør en viktig del av byens historie», skriver forfatterne av *Neste Stopp!* (Hartmann og Mangset, 2001, s. 1). Dette gjelder i aller høyeste grad for Bergen, men her har vi fortsatt til gode å ta tak i og løfte frem sporveiens bygningshistoriske dimensjon.

Min masteroppgave er et forsøk på nettopp dette. Underveis har det vært vist seg med all tydelighet hvor lite litteratur det finnes om nettopp det bygningshistoriske materialet, noe som har gjort at empiri og byggesaksarkivalia har vært den viktigste (og ofte eneste) kilden til informasjon. Prosessen med å registrere og dokumentere de av Sporveiens bygninger som relaterer seg til trikkedriften – som jo i de aller fleste tilfellene er revet for lengst – er en måte å børste støv av fortiden på. Dette har skaffet til veie en oversikt over og en redegjørelse for Sporveiens bygningsprogram som ikke tidligere har vært å oppdrive, der registreringen av bygninger har vist bredden og mangfoldet i den historiske sporveisarkitekturen i Bergen. Dette gir en ny mulighet til å kunne se denne arkitekturen under ett. Linjene til de andre norske sporveisbyene er med på etablere denne forståelsen av sporveisarkitekturen som et samlet fenomen, eller hvilke fellestrekk som finnes mellom den samme industriens bygninger på tvers av ulike geografiske områder.

En innvending mot mitt valg om å inkludere også listen over den forsvunne delen av bygningshistorien, og gjøre den til en sentral del av oppgaven kunne vært det følgende spørsmålet: Hva skal man med en oversikt over ikke-eksisterende bygninger, som kun finnes på tegninger og svarthvitt-fotografier? Jeg vil argumentere for at kun på denne måten kan man tilegne seg den kontekstuelle forståelsen som bør ligge til grunn for en vurdering av de få bygningene som er igjen innenfor dette feltet. Disse delene utløser i seg selv en langt større historie. Mitt mål har vært at dette prosjektet kan fungere noenlunde som vernemyndighetenes kulturminnegrunnlag: et grunnlag å fatte fremtidige beslutninger på, et dokument som øker kunnskapen om disse bygningene og som synliggjør sammenhenger som uten et slikt oversiktsverk er usynlig. Slik har jeg også benyttet grunnforskningen jeg gjorde i og med opparbeidelsen av oversiktslisten over den historiske arkitekturen: Som et grunnlag for å ta stilling til de to sporveispaviljongenes verneverdi. Og her er anbefalingen min at de begge burde bevares for ettertiden, selv om det som vist er flere måter man kan nærme seg denne typen vurderinger på.

Samtidig har det i løpet av dette arbeidet blitt åpenbart for meg at man kan gå lenger inn i dette stoffet. Det åpner seg flere nye spørsmål her, men med hensyn til mastergradsoppgavens størrelsesbegrensning har jeg måttet foreta noen avgrensninger som har gjort det mulig for meg å behandle stoffet på en adekvat måte. Dette har imidlertid medført at jeg ikke har tatt for meg noe av det vi kunne kalle for Sporveiens sekundære (eller tertiære) bygninger, altså boliger, feriehus og administrasjonslokaler. Innenfor industrielt kulturminnevern er også de tekniske installasjonene og tilhørende anlegg viktige bestanddeler. Jeg har her fokusert på arkitekturen, men en oppgave som skulle redegjøre for alle trikkens kulturminner burde også ta for seg ledningsfester, skinnegang, stolper og andre objekter som er av mer teknisk art: Det er jo nettopp skinnene og vognene som er trikkens hovedelementer, og dermed kanskje den mest sentrale delen av sporveisvirksomheten (uten skinner – ingen trikk). Her gjenstår altså mye arbeid, for den som vil ta på seg arbeidet med å registrere og dokumentere hele det kulturminnefeltet som er (og var) Bergens sporveishistorie.

Første etappe er unnagjort.

## LITTERATURLISTE

Ahlstrand, J. T. (1976) *Arkitekturtermer. Lexikon över svenska, engelska, tyska och franska arkitektur- och stadsplanetermer.* Lund: Studentlitteratur.

Ahmer, C. (2004) *Bergensskolen som et nasjonalt fenomen – og et bidrag til den internasjonale Arts and Crafts-bevegelsen* [doktoravhandling]. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU).

Amundsen, K. (2002) Industri som kulturminne. *Museumsnytt*, årgang 51, nr. 5/6, s. 4–5. Oslo: Norsk museumsforbund.

Aspenberg, N. C. (1996) *Fra Minde til Sandviken. Historien om Bergenstrikken.* Oslo: Baneforlaget.

Bore, O. M. (1985) *Evalueringsproblemet i kulturhistorisk vernearbeid: vern av faste kulturminner fra nyere tid: en teoretisk drøfting av verdianalysens innhold og formelle struktur* [hovedoppgave]. Universitetet i Bergen.

Brekke, N. G., Lexau, S. S., og Nordhagen, P. J. (2005) *Norsk arkitekturhistorie: frå steinalder og bronsealder til det 21. hundreåret.* 3. opplag. Oslo: Samlaget.

Bull, L. (1987) Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier. *Informasjon fra Riksantikvaren* (3), s. 1–39. Oslo: Riksantikvaren.

Byantikvaren i Bergen (1997) *Kommunedelplan næringskorridoren. Kulturminnegrunnlaget.* Bergen: Byantikvaren.

Byantikvaren i Bergen (2008) *Wergeland. Kulturminnegrunnlag som innspill til strategiprogram for lokalsenter S-11 Wergeland.* Bergen: Byantikvaren.

Byantikvaren i Bergen (2013) *Antikvarisk dokumentasjon. Møhlenpris skole, Trikkehallen og omgivelser*. Bergen: Byantikvaren

Byantikvaren i Oslo (2012) *Verneplan for Holmenkollbanen*. Oslo: Oslo kommune/Byantikvaren i Oslo.

Bøe, A. (1958) Før funksjonalismen. *Byggekunst*, 40 (5). Oslo: Norske arkitekters landsforbund, s. 114–142.

Cook, T. (2016A) *Ventepaviljongen i Haukelandsveien: arkitekturhistorie og verneverdi* [bacheloroppgave]. Universitetet i Bergen.

Cook, T. (2016B) *Ventepaviljongen i Inndalsveien: en representant for en brytningstid i bergensarkitekturen* [skriftlig bearbeidelse av seminarinnlegg]. Universitetet i Bergen.

Dahl, W. (2000) *Fortellingen om Bergen*. Bergen: Eide forlag.

Danbolt, G. (1997) *Nidarosdomen: fra kristkirke til nasjonalmonument*. Oslo: Andresen & Butenschøn.

Eliassen, F.-E., Helle, K., Myhre, J. E. og Stugu, O. S. (2006) *Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax forlag.

Eriksen, S., Fotland, O-C., Olsen, J. G. & Wilson, R. (1982) *Trikkene i Bergen*. Bergen: Forening for Teknisk Museum i Bergen.

Ertresvaag, E. (1982) *Bergen bys historie, bind III. Et bysamfunn i utvikling 1800–1920*. Bergen: Universitetsforlaget.

Flagtvedt, K. (1965) *68 år på sporet*. Bergen: Reklametrykk A.S

Fossen, A. B. & Grønlie, T. (1995) *Bergen bys historie, bind IV. Byen sprenger grensene*

1920–1972. Bergen: Alma Mater Forlag.

Gillow, J. (2013) *Byantikvarens uttalelse. Bryggesporden 2 Gnr 166 bnr 500. Skilt*. [intern korrespondanse mellom Seksjon for Byggesak og Byantikvaren, Bergen Kommune]. Tilgjengelig fra: <[www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak/0/VEDLEGG/2014049234-4151614.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/0/VEDLEGG/2014049234-4151614.pdf)> [lest 07.05.2017].

Gjermstad, E., Kjenstad, R., og Siposs, C. (2016) *Linjenettets utvikling av Trondheim Sporvei og Graakalbanen i Trondheim*. Trondheim: Sporveishistorisk Forening.

Grytten, O. H. og Hodne, F. (1997) *Sporveien i Bergen. 1897–1997*. Bergen: A/S Bergen Sporvei.

Grytten, O. H. (2000) Hundreoggett ute. Om etableringen og avviklingen av sporveien i Bergen. I: Ertresvaag, E. og Gjerstad, J. red. Bergens Historiske Forening. Skrifter nr. 95 – 2000. Bergen: Bergens Historiske Forening, s. 17–53.

Hamran, U. (1963) *Kiosken fra Konstantinopel til Kristiania*. Oslo: Foreningen til norske fortidsminnemerkeres bevaring.

Hartmann, E. og Mangset, Ø. (2001) *Neste stopp! Verneplan for bygninger. Sporveiens bygningshistorie*. Oslo: Baneforlaget.

Holm, A., Krokann Berg, S., Stenbro, R. og Swensen, G. (2012) *Transformasjon av industrimiljøer i by*. NIKU rapport 58. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU).

Hauge, L.-E. (1991) Kampen om Trikkehallen i Bergen. I: Forseth, T. red. Fortidsvern. 17. årgang. Nr. 2 – 1991. Oslo: Foreningen til norske Fortidsminnesmerkeres Bevaring.

Jahnsen, B. R. (2008) *Byarkitekten* [internett]. Bergen: Bergen Byarkiv. 5. februar 2008.

Tilgjengelig fra:

<[www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2008/02/05/byarkitekten/](http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2008/02/05/byarkitekten/)> [lest 05.03.2017].

Jahnsen, B. R. (2008) *Boligarkitekten* [internett]. Bergen: Bergen Byarkiv. 11. Mars

2008. Tilgjengelig fra:

<[www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2008/03/11/boligarkitekten/](http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2008/03/11/boligarkitekten/)> [lest 05.03.2017].

Kjenstad, R. (2004) *Trikken i Trondheim 100 år*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

Kloster, R. (1976) *Nordåsvannet. En kulturhistorisk revy med aktuelt point*. Bergen:

Foreningen til norske fortidsminnemerkeres bevaring, den bergenske avdeling.

Københavns kommune (2015) *Velkommen på Københavns grønne cykelruter*.

København: Københavns kommune, teknik- og miljøforvaltningen.

Kulturminneloven. *Lov av 9. juni 1978 nr. 50, lov om kulturminner*. Oslo: Klima- og miljødepartementet.

Lexau, S. S. (2016) Funkis i Bergen, i: Gatland, J. O. red. *Funkis i Bergen*.

*Utstillingskatalog*. Bergen: Universitetsbiblioteket i Bergen, s. 2–11.

Mjelva, O. (2012) Sporvei, i: *Store norske leksikon* [internett]. Oslo: Foreningen SNL.

Tilgjengelig fra: <<https://snl.no/sporvei>> [lest 15.04.2017].

Myklebust, D. (1981) Verditenkning – en arbeidsmetode i bygningsvernet. I: Calmeyer,

R., Kollandsrud, M., Lidén, H.-E. og Magnus, B. red. *Foreningen til norske*

*Fortidsminnesmerkers Bevaring. Årbok 1981*, s. 85–106.

Myklebust, D. (1988) Tre restaureringer sett i et historisk perspektiv. I: Hinsch, L. Lidén,

H.-E., Myklebust, D. og Tschudi-Madsen, S. red. *Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge*. Oslo: Riksantikvaren/Universitetsforlaget, s. 25–34.

Myklebust, D. (2003) Kulturminnevernets begrunnelse – en pest eller rett og slett bare en plage? I: Seip, E. red. *Verneideologi. NIKU-seminar 4. februar og 25. april 2002*. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU). Tema 5, s. 7–19.

Møllerhaug, N. (2016) *Stupet. Leif Grungs krig*. Bergen: Vigmostad & Bjørke.

Nielsen, M. (1999) *Byarkitekt i Bergen - Kaspar F. Hassel (1877-1962). En analyse av hans skolebygninger i perioden 1910–1920* [hovedfagsoppgave]. Universitetet i Bergen.

Nielsen, M. (1993) *Landås bydel. Verneverdige bygninger og bygningsmiljøer*. Bergen: Byantikvaren.

Nielsen, M. (2012) *Historier fra en bydel – Årstad. «Havebyen» Finnbergåsen* [internett]. Bergen: Bergen Byarkiv. 15. mai 2012. Tilgjengelig fra: <<http://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/havebyen-finnbergasen/2983> > [lest 01.03.2017].

Nordhagen, P. J. (1982) Arkitekt Jens Zetlitz M. Kielland og reguleringen av Tyskebryggen 1899-1912. I: Lidén, H.-E., Magnus, B., Myklebust, D. & Kollandsrud, M. red. *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring. Årbok 1982*. Oslo, Sats + Paste, s. 163–186.

Nordhagen, P. J. (2006) *En storby i miniatyr. Bergens bygningsverden 1850–1916. Artikler om arkitektur*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

Norsk Kulturråd (1988) *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge. Innstilling fra Utvalg for teknisk og industrielt kulturvern 1988*. Oslo: Norsk Kulturråd.



Nyberg, J. og Røyrane, E. (2008) *Arkitekturguide Bergen*. Bergen: Mediehuset Bergens Tidende.

Nygaard, L. L. (2008) *Hva er konsekvensene av universell utforming for vår verneverdige kulturarv? Et casestudie om endringer av et fredet kulturminne* [masteroppgave]. Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo.

Olsen, I. B. (2005) *Tidløse katedraler. Om modernismens kornsilarkitektur* [hovedoppgave]. Universitetet i Bergen.

Opus Bergen AS (2006) *Ørnenkvartalet. Kulturminnedokumentasjon for gnr 164 bnr 1275, 1428 m.fl.* Bergen: Opus Bergen AS. Tilgjengelig fra: <[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak/0/VEDLEGG/2010049048-2657351.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/0/VEDLEGG/2010049048-2657351.pdf)> [lest 26.04.2017].

Pedersen, K. (2009) Kiosk til overs. *Bergens Tidende* [internett], 05.03.2009. Tilgjengelig fra: <<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Kiosk-til-overs-196325b.html>> [lest 08.01.2017].

Pedersen, L. C. (1947) *Femti år på sporet: Bergens Sporvei 1897–1947*. Bergen: A. Garnæs' Boktrykkeri.

Riksantikvaren (1994) *Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner*. Nr. 23-1994. Oslo: Riksantikvaren.

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

Riksantikvaren (2015) *Kulturminner i kommunen. Håndbok for lokal registrering*. Oslo: Riksantikvaren.

Riksantikvaren (2017) *Forum kino* [internett]. Oslo: Riksantikvaren. Tilgjengelig fra: <[www.riksantikvaren.no/Fredning/Fredninger/2017/Forum-kino](http://www.riksantikvaren.no/Fredning/Fredninger/2017/Forum-kino)> [lest 08.03.2017].

Roald, H.-J. (2010) *Byplanen. En historie om utviklingen av Bergen by*. Oslo: Scandinavian Academic Press c/o Spartacus Forlag.

Rommetveit, K. (1999) *Forum kino: en bygningshistorisk betenkning*. Oslo: Riksantikvaren / Bergen: Hordaland Fylkeskommune.

Stav, I. E. (1994) *Industriarkitektur i Trondhjem 1855–1925. Med hovedvekt på tiden etter 1890 og utvalgte bransjer – bygninger, prosjekter og arkitekter* [hovedoppgave]. Universitetet i Bergen.

Stav, I. E. (1987) *Tre trondhjemske trikkestaller* [mellomfagsoppgave]. Universitetet i Oslo.

Sætre, J. (2014) En sporvognskiosk til besvær. *Bergens Tidende* [internett], 17.09.2014. Tilgjengelig fra: <[www.bt.no/nyheter/lokalt/En-sporvognskiosk-til-besvar-268439b.html](http://www.bt.no/nyheter/lokalt/En-sporvognskiosk-til-besvar-268439b.html)> [lest 12.01.2017].

Storsletten, O. (2016) Erik Glosimodt, i: *Store norske leksikon* [internett]. Oslo: Foreningen SNL. Tilgjengelig fra: <[https://snl.no/Erik\\_Glosimodt](https://snl.no/Erik_Glosimodt)> [lest 10.04.2017]

Meld. St. 35 (2012-2013) *Fremtid med fotfeste. Kulturminnepolitikken*.

Takvam, T. M. (2001) *Forgjengelighet og bevaring – et paradoks?* [hovedoppgave]. Universitetet i Bergen.

Torvanger, Å. M. (2013A) Kaspar Frederik Hassel, i: *Norsk kunstnerleksikon* [internett]. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: <[https://nkl.snl.no/Kaspar\\_Frederik\\_Hassel](https://nkl.snl.no/Kaspar_Frederik_Hassel)> [lest 19.02.2017].

Torvanger, Å. M. (2013B) Schak Bull, i: *Norsk kunstnerleksikon* [internett]. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: <[https://nkl.snl.no/Schak\\_Bull](https://nkl.snl.no/Schak_Bull)> [lest 12.02.2017].

Torvanger, Å. M. (2013C) Per Geelmuyden Grieg, i: *Norsk kunstnerleksikon* [internett]. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: <[https://nkl.snl.no/Per\\_Geelmuyden\\_Grieg](https://nkl.snl.no/Per_Geelmuyden_Grieg)> [lest 12.04.2017].

Torvanger, Å. M. (2014) Egill Reimers, i: *Norsk kunstnerleksikon* [internett]. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: < [https://nkl.snl.no/Egill\\_Reimers](https://nkl.snl.no/Egill_Reimers)> [lest 02.01.2017].

Torvanger, Å. M. (2015) Jens Zetlitz Monrad Kielland, i: *Norsk kunstnerleksikon* [internett]. Oslo: Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: <[https://nkl.snl.no/Jens\\_Zetlitz\\_Monrad\\_Kielland](https://nkl.snl.no/Jens_Zetlitz_Monrad_Kielland)> [lest 03.03.2017].

Vestre Strømkaaien (2013), i: *Bergen Byleksikon* [internett]. Bergen: Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra: <[www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1424872](http://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1424872)> [lest 1. februar 2017].

von Achen, H. (1986) *Senhistorismens arkitektur 1900–1930. Arkitekturen i Bergen mellom byggekrakk og funksjonalisme*, vedlegg 2 til *Historismens arkitektur i Bergen: arkitekturoppfattelser, bygninger og bygningsforhold* [dr.art.-avhandling]. Universitetet i Bergen.

Øines, O. (2015) *Åpnet Ambrosia Tønnesens plass* [internett]. Oppdatert 5. mai 2015. Bergen: Bergen Kommune. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/etat-for-utbyggingsavtaler/10000/10009/article-125822>> [lest 28. november 2015]

## Arkiver

A-0513 Bergen kommune. Byarkitekten

- o Fd:1, mappe 4: ventepaviljong i Inndalsveien og mappe 6: byggeanmeldelser 1923-30

A-2695 Bergen kommune. Byggprosjektavdelingen

- o Ta:172 – ventepaviljongen i Inndalsveien, kiosken i Haukelandsveien og kiosk på Blomstertorget
- o Ta:184 –ventepaviljongen på Posthustomten, skur/ventepaviljong i Sandviken og Inndalsveien

A-0430 Bergen kommune. Bygningsjefen

- o Hb:3 – sporveiskioskene til Schak Bull
- o Diverse byggesaker

A-3811 Bergen sporvei

- o Tb – mappe med bygningstegninger fra Sporveiens arkiv.