

EN GIGANTISK STJERNE MED STRÅLER AV JERNBANESKINNER...

Arne Henriksen



I Paris ble det i 1978 åpnet en utstilling om jernbanestasjonenes utvikling og betydning gjennom 150 år. Publikum var nærmest som arkeologer på vandring i et byggverk som delvis er ruin og delvis er under bygging. Stadig nye innfallsvinkeler ga en dypere og mere grundig forståelse for denne bygningstypens egenart. Et av temaene oppsummerte noe mange nå både ser og føler - at jernbanestasjonen og dens nærmeste omgivelser er et truet område - truet av etaten sjøl, av publikum, av vegplanleggere, av politikere og byplanleggere.

Utgangspunktet for en vurdering av jernbanestasjonens rolle kan være de store bystasjonene i det forrige århundre, som den franske forfatter Theophile Gautier karakteriserte som «disse katedralene til den nye menneskeheten er møtestedet for nasjonene, senteret som alt stråler ut fra, kjernepunktet i en gigantisk stjerne med stråler av jernbaneskiner som strekker seg mot verdens ende».

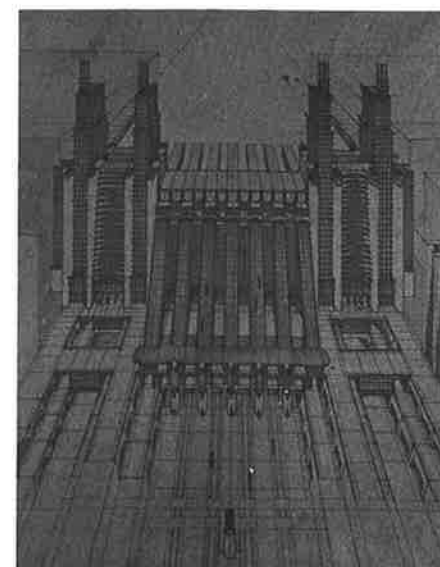
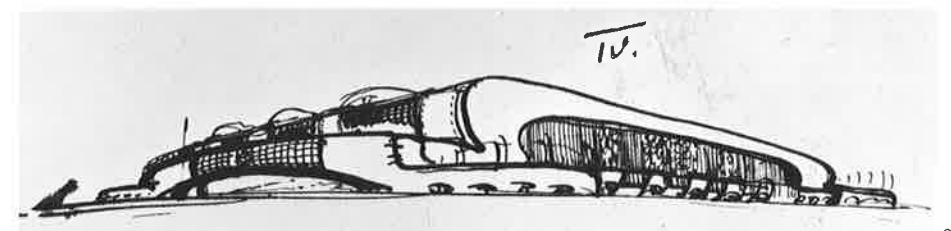
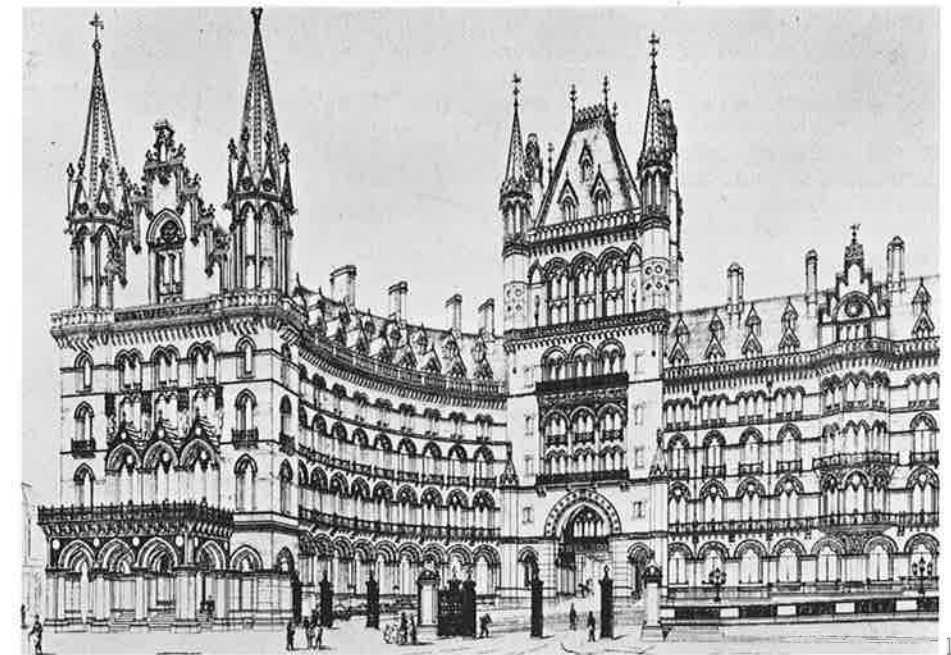
Ingeniøren - Arkitekten

I forholdet mellom toghallen og publikumsbygningene fikk disse «katedralene» en svært så motsetningsfylt utforming. Ingeniørene konstruerte toghallen mens bygningene mot byen ble utformet av arkitektene.

Den industrielle revolusjonen hadde frembragt et helt nytt formspråk - konstruksjon med støpejern og stål. Den skapte også mennesket som kunne beherske det nye verktøyet. Ingeniørene skaper de rene palasser i stål og glass - det er nesten ingen grenser for hvordan de tøyer sine luftige overdeknninger over plattformer og spor. Arkitektene er derimot i sterkere grad bundet til tradisjoner og formuttrykk fra tidligere tiders arkitektur. De private jernbaneselskaper ønsker seg sin egen «stil» i forhold til konkurrentene. Svaret på denne oppgaven gir arkitektene ved å kopiere, tilpasse og kombinere klassiske formuttrykk - det er nesten som de kamuflerer jernbanestasjonenes funksjonelle virkelighet.

Etterhvert ble dette en torn i øyet på mer «progressive» arkitekter. Skulle det ikke være mulig å smelte de to bygningene sammen til en enhet med et samlet formspråk samtidig som jernbanestasjonen bevarte sin monumentalitet som et viktig landemerke i byene og på stedene.

Først i den nye jernbanestasjonen i Helsingfors (1910-14) av Eliel Saarinen kommer denne tanken klart frem. Men også andre skisseprosjekter fra samme tid forsøker å gi de forskjellige funksjonene i stasjonen et samlet og helhetlig formuttrykk. Prosjektene til Antonio Sant'Elia og Eric Mendelsohn er enestående i sin oppfatning av jernbanestasjonen som arkitektur og byplanelement. Det dynamiske og ekspresjonistiske formspråket er uttrykk for en ideologi som går langt ut over det reinte funksjonelle. Det er bare synd at det ikke fantes byggherrer som var dristige nok til å reise disse monumentene innen vår tids arkitekturhistorie.



Foregående side: St. Pancras stasjon, London. Stikk fra 1868. Denne side: 1. St. Pancras stasjon, fasade mot gate. Arkitekt Sir Gilbert Scott 1868-76. 2. Stasjonen i Helsinki. Arkitekt Eliel Saarinen 1910-14. 3. Skisse av stasjon, Eric Mendelsohn 1914. 4. Prosjekt til sentralstasjon for 'Città Nuova', Antonio Sant'Elia 1913-14.

Italia

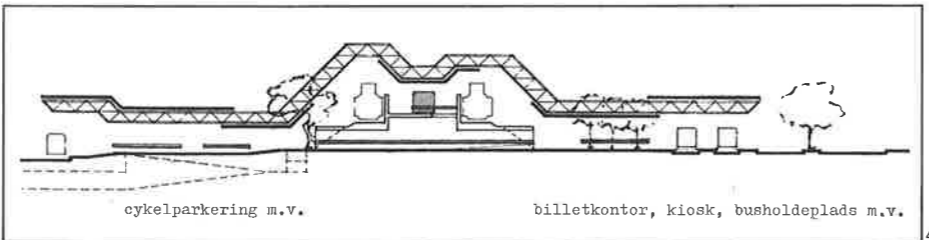
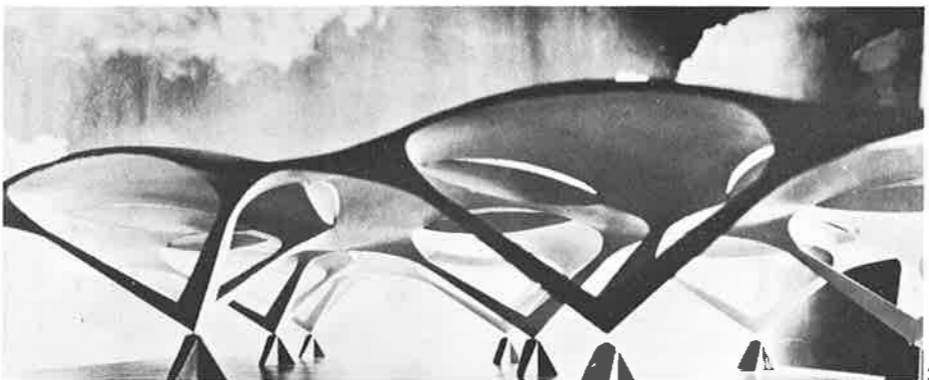
Italia går foran i den videre utviklingen av jernbanestasjonen. I 1936 var den nye stasjonen i Firenze ferdigbygget. I tråd med funksjonalismens ideer skulle pomp og prakt skrelles vekk, - klare rom og romsammenhenger skulle formidle overgangen fra jernbaneplassen til togkupeen. Den store toghallen ble erstattet av funksjonelt «riktig» utformede plattformtak, dimensjonert utfra formålet å bringe den reisende tørrskodd fra trafikkhallene til toget. Men samtidig som rommene og hendelsesforløpet i bygningen skulle være enkelt ble det hele utformet på en særdeles vakker og omsorgsfull måte. En videreføring av ideene i Firenze-stasjonen ble virkelig gjort i tverrbygningen på Roma Termini der det strengt funksjonalistiske formspråket ble myket opp med et bølget tak over trafikkhallen.

I en konkurranse om den nye jernbanestasjonen i Napoli fra 1955 viser særlig prosjektet til Enrico Castiglioni et helt nytt syn på overgangene mellom togene og byrommet (plassen). Jernbanens administrasjonsbygg er skjøvet til siden og har fått sin særegne utforming (som kontorbygg). Dermed kan trafikkhallen rendyrkes i formen i forhold til sin funksjon. En meget elegant romstruktur fanger opp den reisendes bevegelse gjennom stasjonen. Billettekspedisjonene og andre service-rom er klimatiserte romavarensninger i glass som du møter på vandring i strukturen. Pier Luigi Nervi som vant konkurransen har tatt opp mange av ideene til Castiglioni i det prosjektet som ble bygget.

1980 års stasjon

Jernbanestasjonen i Napoli er en foreløpig avslutning på de store sprangene i utviklingen av jernbanestasjonene. Men det skjer fortsatt interessante forsøk på å utvikle stasjonsbygningen. Særlig spennende er Danske Statbaners prosjekt for nybygging og rehabilitering av eldre stasjoner. Det nye ved dette er at de ser jernbanen som en del av hele kollektivtransporttilbudet. Overgangen fra jernbanen til den øvrige kollektivtransport (buss, drosje, sykkel, privatbil) skal gjøres så enkel og attraktiv som mulig. Dette får sine konsekvenser for selve stasjonsbygningen og arealene omkring. Utformingen av stasjonsbygningen er en videreføring av Castiglionis konkurranseprosjekt, der bevegelsene til publikum løses med en hovedromstruktur som tilpasses de spesielle forholdene. Ekspedisjoner, venterom og kiosker er romdannende elementer underordnet romstrukturen. På den måten uttrykker jernbanestasjonen sin egen art og gjennom formen beskriver den sin oppgave i byen/tettstedet.

1. Firenze stasjon, Giovanni Michelucci 1934-36. 2. Roma, Stazione Termini, Eugenio Montuori og Leo Calini. Ferdig 1951. 3. Prosjekt for sentralstasjon i Napoli. Enrico Castiglioni, Giorgio Bongiovanni og Edoardo Sianesi 1955. 4.-6. DSB bygningsprosjekt, arkitektfirmaet Sten Zinck 1975-76.



Et sentrum for byer og tettsteder

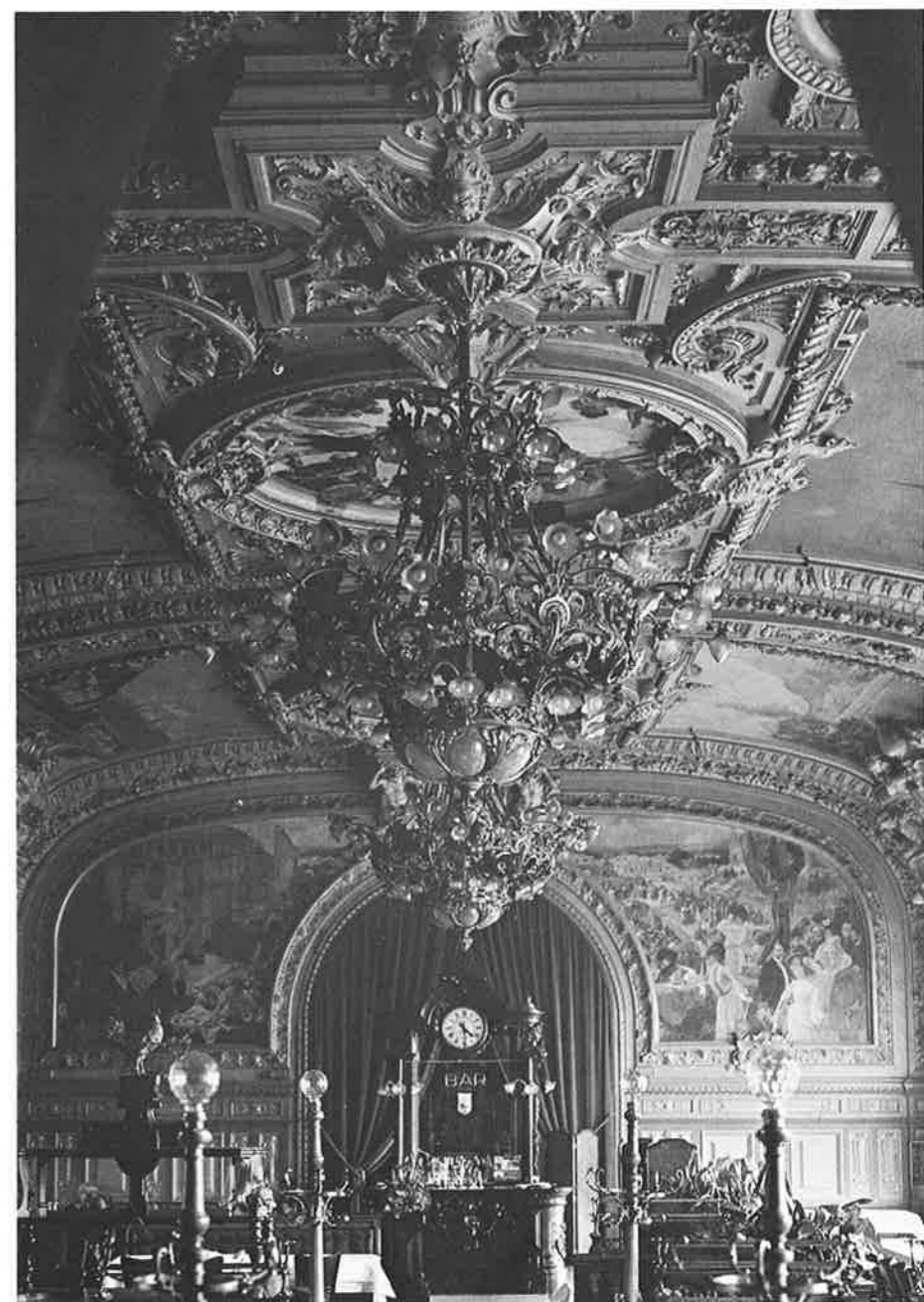
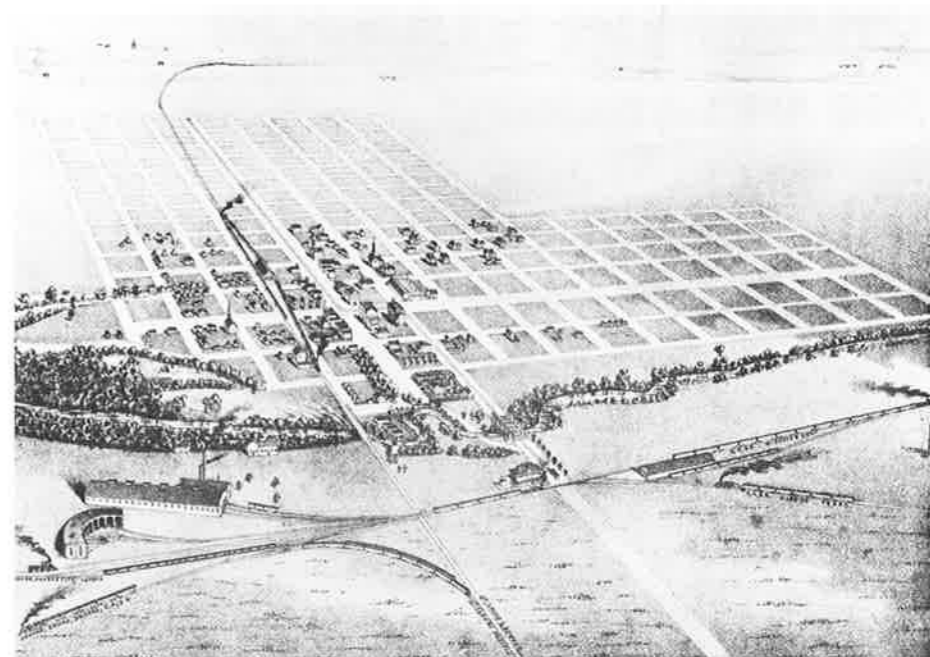
Stasjonen gir et visuelt uttrykk for en posisjon i byen og samfunnet. Det kjenner vi godt fra våre egne byer og tettsteder. Overalt har jernbanestasjonen en viktig rolle som byplanelement. Plassen foran stasjonen og den lille jernbaneparken er elementer som formidler overgangen til de øvrige sentrumsfunksjonene. Det hele er vevd sammen med bygninger, gater, plasser, parker som utgjør et tyngdepunkt i forhold til den øvrige bebyggelsen. Denne rollen skal kunne leses ut av den fysiske planen og av bygningen. Derfor bør jernbanestasjonen fortsatt utvikles som en egenartet bygning. Men for kjøpesentrumsplanleggerne er tydeligvis dette historiske skjema ikke godt nok. I deres øyne er det handelsstandens gågate som skal være sentrum i byen/stedet. I deres øyne høver det godt å legge bilgate på de «ledige» parkarealene foran jernbanestasjonen og på den måten avskjære området fra den øvrige byen.

En bygning med utsmykking og anstendighet

Jernbanestasjonene var engang bygninger med utsmykking og anstendighet. I forrige århundre førte konkurransen mellom jernbaneselskapene til at hvert enkelt selskap ønsket å markere seg med sin egen «stil». Oppgaven ble gitt til akademiske kunstnere som hadde avlagt svenneprøven i «dekorasjonskunst». Motivet skulle gjerne være skildringer av forvaltningen, fremskritt, endemålet for linjen - en idyllisk hymne til jernbaneimperiet.

De mer samfunnskritiske kunstnerne som Monet og Courbet gikk sterkt imot at dette skulle være oppgaven til kunstnere i det nye industrisamfunnet. De mente at nettopp jernbanestasjonen som var møtestedet for store folkemasser fra forskjellige kanter av landet og forskjellige sosiale klasser kunne bli et operasjonsfelt uten sidestykke til å popularisere den nye kunsten. Men kunsten kom aldri inn i stasjonsbygningene. Det gjorde derimot reklamen. Funksjonalismen og rasjonalismens nakne veggflater var som skapt for store reklameplakater. Reklamen er blitt det viktigste budskapet på jernbanestasjonene i dag. På de mest utsatte og iøynefallende steder i rommet kan de som har penger få kjøpe seg en plass. De som ikke har penger må ty til kniven eller sprayboksen for å formidle sitt budskap. Graffiti er et internasjonalt fenomen en folkekunst som har hatt særlig gode kår i jernbaneanlegg. I dette visuelle kaos må det nå foretas en opprydding og en klargjøring av hvem som skal utsmykke slike omgivelser.

Den nye generasjon av T-banestasjoner i Stockholm kan være et godt eksempel på hvordan dette kan løses. Kunstnere har endelig fått spille den sentrale rollen som Monet og Corbet kjempet for i forrige århundre. Rommene er tatt i bruk slik at publikum befinner seg inne i selve kunstverket. Arkitekturen og utsmykkingen er så overveldende at det som finnes av «veggklussing» fullstendig forsvinner i helheten.



7. Plan over Herington, Kansas, USA, 1887.

8. Interiør fra Gare de Lyon, Paris.