

At give det offentlige et ansigt

Det er en stemning af optimisme blandt vores norske kolleger – og en ambition om social ansvarlighed og velfærd for almenvellet, der, ligesom hos os, griber tilbage til 1960'erne og 1970'erne. Arkitekten Arne Henriksen spiller en afgørende rolle i den forbindelse, og hans tanker og arbejder kan opfattes som en inspirerende replik til nogle af de ting, vi arbejder med i Danmark: Velfærd, bæredygtighed og offentlig transport.

Kirsten Birk har talt med Arne Henriksen.

I gennem en lang karriere har Arne Henriksen skabt en række markante arkitekturværker med almenvellet i fokus og med betydelig indflydelse på nyere norsk arkitektur.

Med en baggrund i 1960'ernes og 70'ernes venstreorienterede politiske miljø har den norske arkitekt hele tiden lagt vægt på arkitektens sociale engagement. Arkitekternes rolle står og falder med evnen til at give fællesskabet form: „At give det offentlige et ansigt“ – primært i jernbanearkitekturen – har været hans ambition i et arbejde, som er imponerende af omfang og konsistens. Med hans bygninger har Norge fået en jernbanearkitektur, der kunne blive et forbillede for alt offentligt byggeri.

I Danmark har de socialt engagerede arkitekter i din generation måske traditionelt i højere grad fokuseret på boligbyggeriet og institutionerne end på infrastrukturen? I havde designchefen på DSB Jens Nielsen, som var en stor inspirator for mig og måske den i Norden som satte fokus på det offentlige og jernbanen. Da jeg fik job på NSB [De Norske Statsbaner red.], syntes jeg bare det var fantastisk i forhold til mit politiske engagement, at jeg kunne gå ind i en offentlig institution og arbejde

dér. Dengang var der ikke krise, men der var faktisk 35-40 arkitekter, der søgte det job, og det var noget helt nyt. Tidligere var der ingen, som ville have offentlige stillinger. Stadsarkitekten i Oslo tog sig af byggeopgaver inden for det offentlige, og fordi vi jo – som Danmark – havde et stærkt socialdemokrati, var det de arkitekter med partibogen i orden, der fik jobbene. Sverre Fehn og mange andre, som ikke havde partibogen i orden, fik ingenting at lave. De store offentlige arbejder som sociale boligbyggerier, universitet m.v. blev stort set fordelt til arkitekter af socialdemokratisk observans. Det er jo spændende med de nordiske lande, at vi i den periode har haft parallelle udviklinger med stærke socialdemokratier. Velstanden er vokset, og politikken er efterhånden ændret med udviklingen.

Ankomstens og afrejsens poesi

I modernismens bysamfund får trafikknudepunkter en særlig betydning. Hvor man tidligere i 1800-tallet havde bygget de store katedral-lignende banegårde og dernæst metroerne, der var skjult under jorden, så bliver jernbanestationer som dine til nye særlige steder i byen. Ser du her en mulighed for en anden slags monumentalitet end den, vi kender fra den før-modernistiske by?

Jeg synes jo, at arkitekturhistorien, også inden for det moderne socialdemokrati, er fyldt med monumenter. Den regeringsbygning i Oslo, der blev bombet i juli 2011, er en høj blok som på en måde var et monument over det moderne samfund, en bygning som mange elskede og hadede. Og der er bygget adskillige af den slags huse i offentligt regi.

1970'erne var en brydningstid hos os. Vi fik en højre regering og socialdemokratiet har siden mistet sin dominans. Man er begyndt at privatisere, og det offentlige byggeri har ikke længere den stærke position, som det tidligere havde.

Når jeg har arbejdet med jernbanestationer, har det været meget inspirerende at tænke på to ting, ankomst og afrejse, der er to fantastiske begreber. Der er både noget hverdagsagtigt ved dem, og så er der noget næsten skæbnsvangert over dem. Man skal ud på den store rejse, og det er ikke sikkert man kommer tilbage igen. Så alle dimensioner er der.

Der er også noget andet, nemlig den rejsendes vej, og her tænker jeg på vejen gennem stationen. I tilknytning til det har jeg tænkt på, at man går på en gade og man har en lille paraply og ankommer til stationen. Her er man pludselig under en stor paraply. Den offentlige myndighed tager imod dig og strækker en hånd ud.



Sandvika jernbanestation. 1994. Brunel-prisen 1996. Foto: Jiri Havran.

Omkring 1975, da jeg begyndte, skete der en revolution med jernbanerne i hele Europa: Man begyndte at tænke i højhastighedsbaner. British Railways havde et konferencested uden for London, og dér samledes europæiske jernbanefolk og chefarkitekter til en konference. British Railways er et stort foretagende, og der var inviteret franske, schweiziske, hollandske osv. repræsentanter. Det var også ved den lejlighed at Brunel-prisen* blev uddelt, og den fik jeg. Det skete samtidig med at det at bygge nye jernbaner igen var blevet en prestigesag.

Da man oprindeligt byggede de første jernbanestationer, var det jo det ypperste, man kunne lave. Da bil- og flytrafik kom til, forfaldt jernbanen og banerne blev ikke vedligeholdt.

Men i 1970'erne kom denne fornyelse, og der skete også vældig spændende ting i Spanien, Frankrig og Schweiz, og dér blev de lokale arkitektkontorer attraktive arbejdspladser for arkitekter, og der blev skabt meget fine ting. Stedets betydning var en vældig stor inspirationskilde for mig, mens man i Danmark havde en lidt anderledes filosofi, hvor man fokuserede mere på grafikken, hvor du kunne finde den samme skrift, uanset hvor du rejste hen. Det samme skiltesystem og den samme højttaler, en slags industrielt design. I Danmark forvandlede man arkitektur til et designsystem, et produkt. De sagde, at vi bygger tog, vi laver skinner, så dér er der ingen forskel. Så når du rejser, møder du en station, som også er

serede mere på grafikken, hvor du kunne finde den samme skrift, uanset hvor du rejste hen. Det samme skiltesystem og den samme højttaler, en slags industrielt design. I Danmark forvandlede man arkitektur til et designsystem, et produkt. De sagde, at vi bygger tog, vi laver skinner, så dér er der ingen forskel. Så når du rejser, møder du en station, som også er

Stedets egenart

Du nævner stationen i forbindelse med stedets betydning. Har du været meget optaget af diskussionen om Genius Loci? I Norge har Norberg-Schulz jo præget arkitekturdiskussionen på et tidspunkt med ideer om stedets ånd og betydning. Jeg har aldrig sat mig så grundigt ind i dette, men bare det at han taler om ste-

Hvis fx man ser på gamle prospekter fra Amerika, var der først jernbanen og stationen, og siden kom så et grid rundt om. Man bygger ikke nye byer uden at have et godt net.

magen til de andre. Men så er der jo det, at i Danmark er der stadig væk mange flotte, gamle stationer, som er forskellige, så det ikke slår så rent igennem.

Man kan sige, at der her i Norge var tale om en mere poetisk opfattelse af rejsen, som kommer til udtryk gennem de forskellige stationer, over for en mere industrielt design-orienteret tilgang i Danmark.

det og stedets egenart synes jeg er spændende. Jeg mener, at man kan gå ind i den diskussion på to måder. Du kan angribe den vældig traditionelt og konservativt og sige: *All right*, her er et sted og en by, her har man bygget sådan og sådan, og det skal vi forsætte med, ikke sandt? Vi kan lave nogle små variationer, men vi skal ikke komme med noget nyt. Man kan også, som jeg mener, sige at når man



Dette opslag: Bekkestua station, 2008. Fotos: Terje Solvang.

kommer til et sted, skal man selvfølgelig prøve at sanse, hvad det er for et sted. Ålesund er et godt eksempel, den brændte og gav mulighed for en opbygning i sin samtids jugendarkitektur. Hvis man i dag skal tilføje noget nyt her, så værner man om dette fine bybillede og ser måske ikke det fantastiske, der ligger i at lade sig inspirere af jugendarkitekturen og muligheden for til at skabe noget nyt.

Turistvejene

Når man rejser rundt og ser nogle af turistvejsprojekterne i Norge, kommer man til at tænke på, at de på en måde også er en slags meget forskellige stationer i forhold til bilturisme. Som sådan deler turistvejsprojekterne din tankegang med de forskelligt udformede jernbanestationer. Der er flere af dine tidligere studerende eller medarbejdere, der har været arkitekter på projekterne, ikke? Det virker, som om de også materialemæssigt har været inspireret af din arkitektur.

Her i Norge har Sverre Fehn haft meget stor betydning med sin tilgang til arkitektur. Du kan næsten læse hans arkitektur som poesi. Hvis du ser hans skitser, så udtrykker de en byggepoetisk tilgang til arkitekturen. Materialerne er jo beton og egetræ, det er basismaterialer der har hovedrollen, og så er der de stærke former.

Det som skete med turistvejsprojekterne, det var vel, at mine to gode kollegaer Carl-Viggo Hølmebakk og Jan Olav Jensen (som er 15 år yngre end mig), de kom ind på NSBs arkitektkontor. De var præget af Fehn, og de lavede de allerførste turistvejsprojekter. Et projekt som Liasanden af Jensen & Skodvin er et godt eksempel. Der var de ligesom Fehn meget japansk inspirerede. De var de første og skabte på mange måder nok grundlaget for de nye unge, som bygger disse projekter nu.

du et stort landskab og så har du et lille punkt deroppe, hvor du skal sammenfatte det med en station.

Det kendetegner måske norsk arkitektur, at vi dels har en retning, man kan kalde internationalt orienteret arkitektur, og dels har vi arven fra Fehn - med en lidt mere romantisk tilnærmelse fra Knut Knutsen.

Med Snøhetta er der kommet det forhold, at landskabet er blevet meget vigtigt i arkitekturen. Før var der huset og



Man kan sige, at der her i Norge var tale om en mere poetisk opfattelse af rejsen, som kommer til udtryk gennem de forskellige stationer, over for en mere industrielt designorienteret tilgang i Danmark.

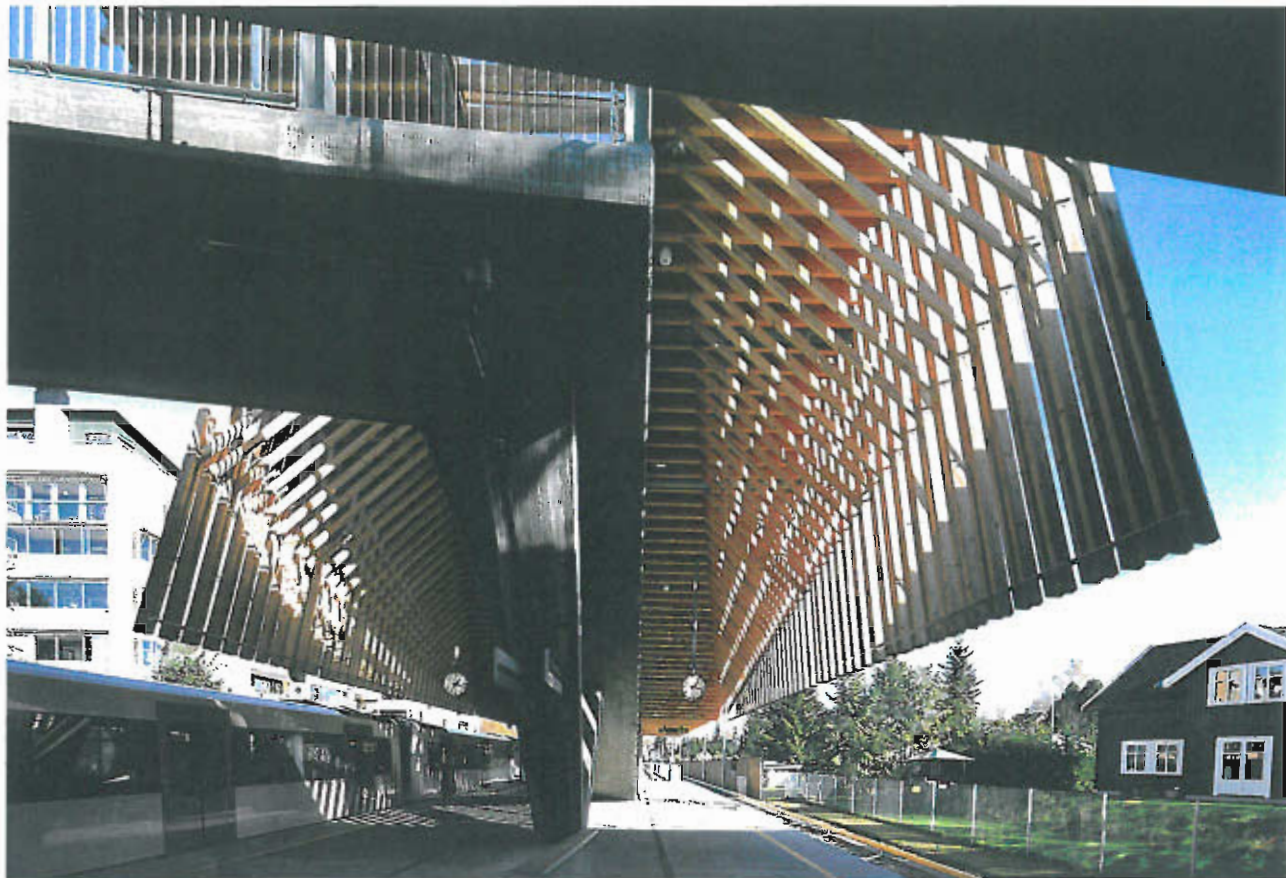
Med hensyn til turistvejprojekterne vil jeg sige, at først har du Fehn, så har du Jan Olav og Carl-Viggo, og så har du de nye unge. Min indflydelse ligger jo i, at jeg har lavet jernbaner, og det er en parallel på den måde, at det foregår i et stort, flot landskabsrum hvor noget skal sammenfattes. I turistvejsprojekterne sker det gennem næsten akupunkturagtige punkter, som kan formidle noget i det store landskab, og med jernbanerne har

landskabet rundt om, men med Oslo-operæen er landskabet helt integreret.

Et godt net

Kan du sige noget om, hvordan man fremover kan bygge i det offentlige rum, så man gavner almenvellet?

Hvis man tager Oslo, så var man i 1930-40-tallet vældig forudseende og fik bygget et godt tunnelbaneanlæg, som siden er blevet koblet med et vældig godt kol-



lektivt transportnet. Vi har også et godt jernbanenet, og man taler nu om at koble det sammen og bygge nogle nye tunneler for at styrke dette kollektive net. Og så er der jo vigtigt, at når man planlægger nye boligområder, skal den kollektive trafik være der. Hvis fx man ser på gamle prospekter fra Amerika, var der først jernbanen og stationen, og siden kom så et grid rundt om. Man bygger ikke nye byer uden at have et godt net.

En enkel teknologi

Mange unge arkitekter arbejder smukt og poetisk med landskabet i arkitekturen, men bryder sig mindre om udførelsen af byggeriet og dets holdbarhed. I din arkitektur kan man tydeligt fornemme, at robusthed er vigtigt?

Jernbanebyggeri udsættes for så stor slitage, at drift og vedligehold er væsentlige faktorer, og man får smertelige erfaringer hvis man gør noget lidt finurligt, placerer et lys et sted som kan være smukt og det så går i stykker; det bliver ikke repareret, og pæren bliver bare ikke udskiftet. Så på en måde tvinges man ind i en form for bæredygtig tankegang, når

man laver offentligt byggeri. Det bygges jo for offentlige penge, som er vores fælles penge, og man kan ikke bare behandle byggeriet som sit eget.

Jeg synes, det er rigtig godt, at man diskuterer bæredygtighed overalt, også i alle nordiske lande. Men langt hen synes jeg jo egentlig bare det handler om at tænke lidt fornuftigt.

Man kan tænke det som en enkel teknologi i stedet for som nu, hvor det er ved at udvikle sig til en ny kæmpe konsulentvirksomhed, hvor folk tager 3000 kr. i timen for at fortælle selvfølgeligheder. Man må prøve at få det ned i niveau og tænke lidt tilbage.

Jeg har sådan et lille sted nede i Sverige, og når jeg kører derned, bliver jeg chokeret over at møde den armada af trailers, der kører ind i Norge fra Europa. Det er, som om vi ikke producerer noget selv, at vi er fuldstændig afhængige af en kæmpeimport, som bliver transporteret op til os på vogntog gennem Sverige. Så også som arkitekt må man overveje, om det produkt eller materiale, man vælger, nødvendigvis skal importeres, evt. endda med et fly!

Den nordiske skåltale?

Når man ser på det nordiske i dag, kan man måske synes, at alt det mytologiske i arkitektverden, om lyset i og fra Norden som fx franskmændene har talt meget om, kan blive lidt besværgende. Er det ikke tit skåltaleretorik, når man taler om det Nordiske som noget særligt?

Jeg mener, at lyset er spændende og vigtigt på flere måder, lad os holde fast i det. Lyset i Middelhavsområdet er jo meget skarpt og tegner alle arkitektoniske former knivskarpt, mens det nordiske lys er meget mere fladt og blødt, så alle arkitektoniske former bliver mere bløde og får en anden skygge.

Det er ét aspekt af det.

Hvad materialitet angår, så synes jeg, at der er et andet aspekt: Det at vi bor her i naturen og er meget glade for naturen. Vi ser på naturen, vi ser på træstammer og udsigter, og vi synes det er helt fantastisk, når lyset skifter og der falder skygge og der opstår alle mulige gråtoner. Så sådan set går vi ret brutalt til værks, når vi fælder træer og skærer stenblokkene ud af fjeldet for at få byggematerialer. Her oplever jeg, at der er to mulighe-



Dette opslag: Borkeplassen. 2005. I samarbejde med C.V. Hølmekbakk Arkitektkontor og Jensen & Skodvin Arkitektkontor. Fotos: Nils Petter Dale.

der: Du kan anvende træet i din arkitektur på en måde, så det stadig lever, eller du kan bruge det på en måde så det fremstår helt dødt, ligesom du kan skære og hugge i stenen, til den er helt død.

Mener du, at den fornemmelse for materialiteten er særlig nordisk, eller er det bare kendetegnende for god arkitektur?

Hvad angår træ og træ-materialer, er det jo ikke uden grund, at vi synes, at det er behageligt at røre ved træ, at det udstråler noget godt, ikke bare visuelt, men også haptisk/taktilt. Det er noget særligt, vi har heroppe, denne nærhed. Folk ved Middelhavet har et mere abstrakt forhold til materialerne, tror jeg. Tænk bare hvordan vi oplever naturen i de grå skumringstimer vi har her. I skumringen fremstår naturen som levende - du ser trolde og levende ting, det bliver levende alt sammen.

Kræfternes løb

Når vi nu taler om materialerne, om stenen og betonen og om træet, hvad mener du så om sammensætning af materialer, om tektonik, som jo er et begreb, der nævnes meget for tiden? I din arkitektur og dine konstruktioner kan man som regel se, hvordan kræfterne løber.

Jeg har altid været optaget af, hvordan man sætter materialer sammen, og at konstruktionen i arkitekturen. Og det har noget med jernbanerne at gøre. Du ved, sådan som arkitekturen har udviklet sig, er den jo blevet meget scenografisk på mange måder. Man kan fx sige, at Frank Gehry er en fantastisk arkitekt, men det er egentlig én stor scenografi han skaber, hvor man konstruerer store former som man på en eller anden måde klæder på. Det bliver som en teaterforestilling, hvor du skal se tingene på en beetemt måde og konstruktionen er skjult på forskellig vis,

en bygning og kan iklæde os ydre attributter, og vi kan forandre vores udseende. Vi kan lægge meget på, men hvis det bliver for meget, mister man hele det grundlæggende.

Lad gamle bygninger være

I Danmark har vi en diskussion om, hvordan eksisterende bygninger kan isoleres uden at ødelægge deres udseende, deres eksteriøre fremtræden. Et spørgsmål er, hvorvidt vi kan bevare bybilledet i den europæiske by. Hvordan forholder I jer til disse spørgsmål i Norge?

Man kan tænke det som en enkel teknologi i stedet for som nu, hvor det er ved at udvikle sig til en ny kæmpe konsulentvirksomhed, hvor folk tager 3000 kr. i timen for at fortælle selvfølgeligheder.

fx kan den ligge bagved som et stort stål-netværk der er skruet sammen af mindre stykker. Og dér må jeg sige, at jeg er vældig glad for at kunne følge konstruktionen i en bygning. Vi er jo selv konstruktioner, vi går rundt med en konstruktion indvendig som et skelet, og vi er på en måde som

Det er meget vanskeligt, for hvis det er en smuk bygning, kan man jo ikke isolere den udvendig. Så må man lade den være i fred. Så kan man måske sænke temperaturen 4 grader og få foræret en frakke, hvis man skaf bo dér og varme op. Vi har en diskussion, som er helt komisk



om vores regeringskvarter. Der er lavet en udredning med fem alternative forslag til en videreudvikling af regeringskvarteret og de har regnet på højblokken, som er så vigtig symbolsk. Den kan isoleres til en vis grad, men vil alligevel have et større varmetab end en ny bygning. I et 50-års perspektiv vil det betyde en merudgift til opvarmning på nogle hundrede mio kr., og derfor vil man rive den ned. Jeg tror ikke det ender sådan, men med de argumenter kan man rive alle bygninger ned. Det er klart, at man ikke skal ødelægge gamle bygninger ved at isolere dem udvendigt, men så må de bare få lov til at være sådan, som de er. Man bør have råd til at lade ældre bygninger være og så sørge for at bygge nye med mindre varmetab.

Genuin arkitekturforskning

Vi som er vokset op med modernismen har på en måde lært at sætte spørgsmålstegn ved tidligere bygninger, som fx 1800-tallets kæmpestore jernbanestationer i London, Paris og hvor de nu var bygget. På en måde kan vi sige, at perioden før os blev devalueret. Tror du 1900-tallets moder-

nisme, som vi jo også har forholdt os kritisk til gennem postmodernismen, dekonstruktivismen etc., på tilsvarende vis vil blive devalueret?

Jeg var selv influeret af postmodernismen. Det skammer jeg mig overhovedet ikke over, og jeg synes, det var spændende at være med i. Faktisk har den periode spillet en væsentlig rolle for og måske været nødvendig for, at vi kunne finde tilbage til rødderne i modernismen. Men umiddelbart efter skete der nogle mærkelige ting. I hvert fald i Norge opstod der en funkis-stil, som minder om 1930'erne. Og det blev anset for moderne! Faktisk er den jo lige så postmoderne som det, der kaldes postmodernisme. Disse funkisagtige kasser, disse kubiske former er jo ganske uinteressante. Sådan nogle efteråbninger af 30'ernes arkitektur er i højeste grad postmodernistiske!

Men i dag synes jeg, at mange af de førende arkitekter i verden som Herzog & de Meuron, Jean Nouvel m.fl. udfører, hvad jeg vil kalde genuin arkitekturforskning. Før var det jo mestrene som fx Arne Jacobsen og de få folk omkring

ham, der udviklede ideerne. I dag er det nærmest forskningsteams i de førende arkitektfirmaer, der driver udviklingen i bestemte retninger. Det påvirker os, og vi skal påvirkes af denne udvikling. Vi må jo på en måde prøve på at finde vores eget udtryk mellem disse påvirkninger.

*Brunelprisen er opkaldt efter ingeniøren Isambard Kingdom Brunel (1806-1859), grundlæggeren af The Great Western Railway og designer af gigantskibet SS Great Eastern. Prisen gives til jernbaneselskaber for at opmuntre til fremragende frembringelser af arkitektur, grafik, industrielt design og kunst i relation til jernbaner.

LITTERATUR

Ulf Grønvold: *Arne Henriksen*. Oslo 2010
Karl Otto Ellefsen m.fl. (red.): *Two Summer Houses, Arne Henriksen Arkitekter*. Oslo 2011
Einar Bjarki Malmquist: „Kjoler og konstruktioner, interview m. Arne Henriksen”, i: *Arkitektur N*, 02-12, s.58.