



# Vern av industriarkitektur etter krigsødeleggelser og gjenoppbygging

- en undersøkelse av verneverdien knyttet til NSBs  
lokstaller og lokverksted i Narvik

*KVI-3900*

**Hanne Therese Thorp-Larsen**

*Mastergradsoppgave i kunstvitenskap*

*Institutt for kultur og litteratur*

*Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning*

*Universitetet i Tromsø*

*Høsten 2011*





## Takk til

- Min veileder Hege Olaussen ved institutt for kultur og litteratur ved universitetet i Tromsø for tålmodig og velvillig bistand, oppmuntring og støtte, oppfølging og tilrettelegging for gjennomføringen av studiet.
- Ansatte på avdeling for kunsthvitenskap for velvillig imøtekommenhet, gode råd og forslag når det buttet som mest, og for å ha bidratt til et godt studiemiljø med verdifull læring og godt samvær.
- Min arbeidsgiver Museum Nord for velvillige studiepermisjoner i forbindelse med eksamener.
- Min nærmeste sjef Lars Slettjord for anskaffelse av informasjon, gode råd og spørsmål, kommentarer og innspill, databistand, støtte og tålmodighet, og ikke minst tilretteleggelse og tilpasning av sine gjøremål for at jeg kunne gjennomføre dette studiet.
- Min arbeidskollega Terje Storjord for fotobistand.
- Jernbaneverket for informasjon, tilgang til tegninger og arkiver.
- Narvik kommune, byggesakskontoret for tilgang til kommunale byggesaksarkiver.
- Informanter.
- Min familie og venner for tålmodig overbærenhet over flere år og for støtte og forståelse for gjennomføringen av studiet.

Narvik, oktober 2011.

Hanne Thorp-Larsen



## Forord

Siden 1994 har jeg jobbet innen museumsvirket og fått mer innblikk i betydningen av vår kulturarv. Foranledningen til oppgavetema var at jeg våren 2004 deltok i en nasjonal konferanse, *Kulturarv i fritt forfall*, vedrørende forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av våre kirker. I en tilfeldig samtale med en av fylkesarkeologene i Nordland kom vi også inn på andre bygninger i forfall, og jeg nevnte blant annet lokverkstedet i Narvik som eksempel, og som nylig var omgjort til bilverksted. En bygning som etter min oppfatning hadde i seg mange av kvalitetene en industribygning fra 1900-tallets typologi kan vise til, men som da hadde fått endret bruksområde. Bygningen har opp gjennom årene vært gjennom flere rehabiliteringer, men allikevel beholdt sitt formspråk. Min bekymring var at lokverkstedet skulle miste sine kvaliteter og kanskje bli fornyet ettersom bygningen stadig trengte vedlikehold. Fylkesarkeologen sparket ballen over til meg og spurte om hva jeg kunne tenke meg å gjøre med det?

Resultatet ble etter hvert denne masteravhandlingen der lokverkstedets kvaliteter blir sammenliknet med de kvalitetene en annen industribygning i Narvik har, nemlig Lokstall 1, som ble vedtaksfredet i 2002. Jeg ser det som interessant å kunne få belyst verneverdien ut fra kriteriene som ligger til grunn for å kunne oppnå en vernestatus. Derfor var det nærliggende å bruke disse to bygningene som eksempler som sammenlikning på vernekriterienes omfang og anvendelse.



## Innhold

<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>13</b>
<b>2. VERNEVERDIER OG DERES KRITERIER .....</b>	<b>15</b>
2.1. Vernekriterier generelt.....	16
2.2. Autentisitet.....	18
2.3. Bakgrunnen for fredningsforslaget av Lokstall 1.....	18
<b>3. OFOTBANEN – HISTORISK «BAKTEPPE» .....</b>	<b>20</b>
3.1. Ofotbanens tilblivelse .....	20
3.1.1. Den engelske anleggsperioden .....	21
3.1.2 Den norsk-svenske og siste anleggsperioden.....	21
3.1.3. Anleggsbyen i Rombaksbotn .....	22
3.2. Ofotbanens beskrivelse .....	22
3.2.1 Norddalsbrua.....	23
3.2.2. Ofotbanens stasjoner .....	23
3.2.4. Betydningen av Ofotbanen .....	24
3.2.6. Lokomotivene på Ofotbanen.....	24
3.3. Kjøpstaden Narvik .....	25
3.3.1. Narvik som krigsutsatt malmhavn – 1. og 2. verdenskrig .....	25
<b>4. JERNBANEARKITEKTUR OG JERNBANEARKITEKTER .....</b>	<b>26</b>
4.1. Jernbanebygging i Norge .....	26
4.2. Arkitekturen i en industriell utbyggingsepoke .....	27
4.3. Jernbanearkitekturen i historisk perspektiv.....	30
4.4. Jernbanearkitektenes pionerer og datidens stilbruk .....	31
4.5. Utførende arkitekter .....	34
<b>5. JERNBANEOMRÅDET I NARVIK .....</b>	<b>37</b>
5.1 Forholdet mellom bygninger og omgivelser .....	37
5.2 Bygningsmassens plassering .....	38
<b>6. LOKSTALL 1 samt lokstallene 2 og 3 .....</b>	<b>39</b>
6.1. Introduksjon med litt historikk.....	39
6.1. Lokstall 1, samt lokstallene 2 og 3.....	40
6.2. Beskrivelsen av Lokstall 1 ut fra opprinnelige arkitekttegninger og byggeanmeldelser.....	41
6.2.1. Bygningsbeskrivelse Lokstall 1 .....	42
6.2.2. Eksteriøret .....	43

6.2.3. Endret tilbygning mot nord .....	48
6.2.4. Interiør.....	48
6.2.5. Konstruksjon og byggematerialer .....	49
6.2.6. Kjelhuset .....	51
6.3. Lokstall 2 og 3 .....	52
6.4. Oppbyggingen etter 1940.....	53
6.4.1. Lokstall 1 samt 2 og 3 – Senere endringer .....	54
6.5. Konklusjon .....	57
<b>7. LOKVERKSTEDET samt maskinverkstedet.....</b>	<b>59</b>
7.1. Introduksjon med litt historikk.....	59
7.2. Det opprinnelige maskinverkstedet .....	60
7.3. Beskrivelsen av lokverkstedet ut fra opprinnelige arkitekttegninger og byggebeskrivelser .....	62
7.3.1. Bygningsbeskrivelse lokverkstedet .....	62
7.3.2. Eksteriøret .....	63
7.3.3. Konstruksjon og byggematerialer .....	68
7.3.3. Interiør.....	69
7.3.4. Utvidelsen av lokverkstedet i 1928-29 .....	70
7.3.5. Interiøret i utvidelsen.....	71
7.3.6. Gjenoppbygging etter krigsødeleggelse .....	72
Kap. 7.3.7. Seinere endringer .....	74
Kap. 7.4. Konklusjon .....	75
<b>8. DRØFTING I FORHOLD TIL PROBLEMSTILLINGA .....</b>	<b>76</b>
8.1. Problemstillinga.....	76
8.1.1. Grunnlaget for RAs fredningsforslag av Lokstall 1 .....	77
8.2. Verneverdier ved fredningen av Lokstall 1.....	77
8.2.1. Målbare dokumenterte objektive verdier .....	78
8.2.2. Opplevelsesverdier – subjektive, ikke målbare verdier .....	80
8.3. Lokomotivverkstedets kvaliteter i forhold til vernekriteriene .....	81
8.3.1. Målbare dokumenterte objektive verdier .....	81
8.3.2. Opplevelsesverdier – subjektive, ikke målbare verdier .....	84
8.4. Sammenstilling av frednings- og vernenivåene ved Lokstall 1 og lokverkstedet.....	85
8.4.1. Arkitekturen .....	85
8.4.2. Arkitektonisk/kunstnerisk kvalitet .....	89
8.4.3. Gjenoppbygging- og etterkrigsarkitektur .....	90

8.4.4. Situasjonen i 2011 .....	91
<b>9. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON .....</b>	<b>94</b>
9.1. Vernestatus .....	94
9.1.1. Miljøskapende verdi .....	94
9.1.2. Representativitet .....	95
9.1.3. Arkitektur og autentisitet .....	95
9. 2. Vernekriteriene i lys av vern gjennom bruk .....	97
<b>KILDER: .....</b>	<b>99</b>
Litteraturliste .....	99
Hjelpelitteratur: .....	101
Tidsskrifter: .....	101
Internettkilder: .....	101
Muntlige kilder: .....	102
Eldre foto: .....	102
Oversikt bildeliste .....	103
<b>Appendix – oversikt vedleggene 1 - 19: .....</b>	<b>105</b>







*Figur 1.0. Lokstall 1 i Narvik. Fasader mot sørøst. Foto: Terje Storjord (2009).*



*Figur 2.0. Lokverkstedet i Narvik. Fasade mot vest. Foto: Terje Storjord (2009).*



## 1. INNLEDNING

Med utgangspunkt i avhandlingens problemstilling «*Vern av industriarkitektur etter krigsødeleggelser og gjenoppbygging – en undersøkelse av verneverdien til NSBs lokomotivstaller og lokomotivverksted i Narvik*» vil vernekriteriene, i forhold til Kulturminneloven som legges til grunn for en fredningsstatus, bli gjennomgått. Avhandlingen omfatter en undersøkelse av verneverdiene som knyttes en industribygning arkitektoniske og arkitekturhistoriske verdi samt betydningen som kulturminne og hvilke kvaliteter som må til for å få en vernestatus.

To bygningsobjekter er valgt ut, Lokomotivstall 1 og lokomotivverkstedet i Narvik, begge tidligere tilhørende det tidligere NSB, Narvik distrikt. Bygningene vil bli brukt som eksempler i en komparativ undersøkelse hvor det ene har fått fredningsstatus og det andre har et svakere vern. Avhandlingens fokus er å analysere årsakene til hvorfor den ene bygningen har fått et sterkere vern enn den andre. Karakteristikkene arkitektur og autentisitet blir spesielt framhevet, mens vernekriteriene generelt gjennomgås og vektlegges i forhold til drøftingen.

Ut fra *Verneplan for jernbanebygninger*, framla Riksantikvaren i 1999 et høringsforslag om fredning av 14 jernbanebygninger på landsbasis. Tre av de aktuelle bygningene tilhører Ofotbanen, Narvik distrikt: Rombak vanntårn, Solheimsbrakka og Lokomotivstall 1.<sup>1</sup>

Rombak vanntårn og Solheimsbrakka ligger langs med jernbanestrekningen opp mot Riksgrensen, mens Lokstall 1 ligger ved Ofotbanens endepunkt, sentralt i Narvik by, nærmere bestemt Verkstedtomta. Her ligger også lokverkstedet, som en av flere industribygninger knyttet til jernbanedriften for Ofotbanen. Begge bygningskompleksene ble oppført i jernbanens tidlige etablering i Ofoten-området, som lå i daværende Ankenes, nå Narvik kommune.

Lokstall 1, oppført i 1902, er et *vedtaksfredet* kulturminne fra nyere tid, mens lokverkstedet, oppført i 1911, kommer inn under *spesialområde bevaring*, som henspeiler på regulerte områder der kulturminner og kulturmiljøer gis et noe et svakere vern enn en fredningsstatus. Vernnivåene vil bli gjennomgått og forklart nærmere under kapittel 2 og seinere drøftet i forhold til de aktuelle bygningene.

---

<sup>1</sup> Betegnelsene Riksantikvaren vil bli forkortet og omtalt som RA i deler av avhandlingen der denne ofte blir gjentatt i teksten. Betegnelsen lokomotivstall og lokomotivverksted vil i bli forkortet og omtalt som lokstall og lokverksted.

Lokstall 1 er tegnet av den kjente jernbanearkitekten Paul Due, mens lokverkstedet ble tegnet av en noe mindre kjent arkitekt, Peter L. Thane. Arkitektenes rolle vil bli trukket fram i avhandlingens kapittel 4 og seinere i drøftingen.

Begge bygningene er teglsteinsbygninger, slik den generelle materialbruken var på 1800- og tidlig 1900-tallets industribygninger. Bygningene vil bli nærmere beskrevet i egne kapitler, henholdsvis kapittel 6 og 7.

Lokstall 1 danner sammen med lokstallene 2 og 3 et sammenhengende anlegg. De to øvrige lokstallene vil få en begrenset omtale i avhandlingen. Lokverkstedet ble oppført som en utvidelse av det opprinnelige maskinverkstedet, som også vil få en begrenset oppmerksomhet i avhandlingen, lik de to øvrige lokstallene.

Beskrivelsene av de aktuelle bygningene vil omfatte opprinnelige tegninger med byggebeskrivelser fra henholdsvis 1902 og 1911, påbygninger og utvidelser fram til 1940, da bygningene delvis ble gjenstand for krigsødeleggelse under 2. verdenskrig. Oppbyggingen i ettertid og seinere endringer som kan ha påvirket arkitekturen, fram til 2011, vil også bli trukket fram.

**Kapittel 2** omhandler vernekriterier og de forskjellige formene for autentisitet. Ofofotbanens malmbanehistorie knyttet opp mot industrihistorien og jernbanehistorien har vært det grunnleggende for Riksantikvarens ønske om å ivareta bygninger med tilknytning til Ofofotbanen i forbindelse med fredningsforslaget. Vernekriteriene som ble lagt til grunn for fredningsforslaget av Lokstall 1 og som omhandler denne analysen, har en rekke verdier som tilsier et vern, enten det er fredning eller ønske om bevaring av et kulturminne, slik lokverkstedets situasjon er.

I **kapittel 3** blir Ofofotbanens historie gjennomgått som historisk bakteppe. Historien om Ofofotbanens tilblivelse var sterkt vektlagt da Lokstall 1 ble foreslått fredet og vil derfor få utfyllende presentasjon. Årsakene til hvorfor banen ble bygget og historien bak vil bli belyst, samt en beskrivelse av banen, hvilken betydning banen har hatt, og fortsatt har, og at historien ender med at byen Narvik ble etablert som utskipningshavn for malmeksporten.

**Kapittel 4** handler om jernbanearkitektur og jernbanearkitekter, der jernbanebyggingen i Norge og arkitekturen i en industriell utbyggingsepoke vil bli gjennomgått. Det vises til jernbanearkitekturen i et historisk perspektiv, omtale av jernbanearkitektenes pionerer,

beskrivelse av byggestiler innen jernbanearkitekturen og presentasjon de utførende arkitektene som var rådende i tiden da Ofotbanen ble bygget.

Jernbaneområdet i Narvik hvor verkstedtomta ligger blir omtalt i **kapittel 5**, der forholdet mellom bygninger og omgivelser og de aktuelle bygningenes beliggenhet og plassering i forhold til hverandre blir beskrevet.

**Kapittel 6 og 7** omhandler eksteriørbeskrivelser av Lokstall 1 og lokverkstedet. Ut fra opprinnelige tegninger, beskrivelser, gamle fotografier og annen informasjon, blir arkitekturen og formspråket gjennomgått og beskrevet, inklusive materialbruken og utførelsen av bygningene, slik de var planlagt og tenkt utført. Også lokstallene 2 og 3 samt det tidligere maskinverkstedet omtales og beskrives, men i noe mindre grad. Videre blir oppbyggingen etter 2. verdenskrig gjennomgått fram til i dag, med mulige endringer som kan være avgjørende for arkitekturen.

**Kapittel 8** inneholder en gjennomgang og drøfting av de to bygningenes verdier i forhold til arkitektur og kulturminnevern. Her vil de enkelte formene for autentisitet for hver av de to bygningene bli framholdt og sammenliknet med hverandre.

Oppsummeringen og konklusjonen i **kapittel 9** er en gjennomgang med kommentarer på vernekriterienes omfang og der enkelte konklusjoner blir satt og noen spørsmål blir stillet.

## **2. VERNEVERDIER OG DERES KRITERIER**

I avhandlingen vil det gjentatte ganger vises til Riksantikvarens fredningsforslag fra 1999, som ligger vedlagt denne avhandlingen, for Lokstall 1 som en av flere jernbanerelaterte bygninger i Narvik distrikt Ofotbanen. Ordrette sitater blir satt i anførsel og vil ikke bli henvist til hver gang det refereres derfra. Det vil gå klart fram av teksten når det gjøres bruk av denne referansen.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Alle nummererte vedlegg som det vises til i teksten, finnes i vedlagte appendix.

## 2.1. Vernekriterier generelt

For å avklare hvilke kriterier som legges til grunn for vern av et kulturminne, har jeg valgt å sammenlikne en fredet bygning og en bygning som i realiteten ikke kan oppnå fredning, men som har i seg verdier som allikevel kvalifiserer for et vern.

Kulturminner kan gis ulike grader av vern, basert på verdigrunnlag som lovbestemte kriterier for en vernestatus tilsier. De forskjellige nivåene for vern framgår av Riksantikvarens omtale av vernekriterier i lovverket, som blir referert til i det følgende.<sup>3</sup> Kulturminneloven har to hovedtyper fredning, fredning ved lov og fredning ved vedtak. I Plan- og bygningsloven kan et kulturminne også oppnå vernestatus gjennom regulering til spesialområde bevaring.<sup>4</sup> Kulturminneloven har forskjellig vernestatus for alle typer kulturminner.<sup>5</sup>

Avdelingsdirektør Eirik Bøe i Miljødepartementet, som var saksbehandler under fredningssaken for Lokstall 1, ble kontaktet 4.8.2011, for om mulig å innhente flere opplysninger vedrørende fredningskriteriene som ble brukt den gang. Han opplyste at det primære var å ivareta industribygninger som knyttet seg til industrihistorien. Både jernbanehistorien, malmtransporten og industrihistorien som knyttet seg til Ofofbanen ble tungten på vektskålen for fredningsforslaget av Lokstall 1.<sup>6</sup> Derfor har kapittel 3 fått en forholdsvis bred omtale i avhandlingen.

Arnt Magne Haugen hos RA har vært behjelpelig med å framskaffe en oversikt over de vernekriterier som er brukt som analyseredskap i forbindelse med sammenlikningen: <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Prosjekter/Landsvernplaner/dokumenter/>. Tekst som omhandler vernekriteriene finnes i vedleggene, pkt. 6.4 (side 42), utgitt av Arbeids- og Administrasjonsdepartementet og heter: *Forprosjekt. Statens kulturhistoriske eiendommer. Politikk for eierskap og forvaltning*, publikasjonsnr. P-0909.

I avhandlingen vil de to bygningene Lokomotivstall 1, som vedtaksfredet kulturminne, og lokomotivverkstedet, som er regulert til spesialområde bevaring, være eksempler på hva som gjør at de har fått forskjellig vernestatus.

<sup>3</sup> [http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Om\\_Riksantikvaren/Lovverk](http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Om_Riksantikvaren/Lovverk) Lest 2.8.2011.

<sup>4</sup> Iflg. Plan- og bygningsloven betyr *spesialområde bevaring* et bevaringsverdig kulturminne og kulturmiljø som kommunen ønsker å ha under oppsyn, jfr. Veileder Pbl. 2001, s. 23, kulturminner og kulturmiljøer fra nyere tid.

<sup>5</sup> <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Kulturminnesok/Vernestatus/> Lest 2.8.2011.

<sup>6</sup> Jfr. referat av samtale med avdelingsdirektør Eirik Bøe, Miljøverndepartementet, 4.8.2011. (Se vedlegg 01.2).

Når et kulturminne skal vurderes i forhold til et vern, legges en rekke verdier til grunn ved vurderingen. RA legger til grunn kilde- og kunnskapsverdier, opplevelsesverdier samt miljøverdier knyttet til bruk og ressursforvaltning i sin begrunnelse for og legitimering av kulturminnevernet og oppsummerer disse slik (direkte referat):<sup>7</sup>

- 1) *Dokumentasjonsverdier/kunnskaps- og kildeverdi* (verdier som i stor grad er objektive og målbare):
  - a. Bygningshistorisk verdi
  - b. Teknikkhistorisk/håndverkshistorisk verdi
  - c. Arkitekturhistorisk/stilhistorisk verdi
  - d. Samfunnshistorisk/sosialhistorisk verdi
  - e. Personalthistorisk verdi
- 2) *Opplevelsesverdier* (verdier som i stor grad ikke er målbare, men mer subjektivt basert)
  - a. Arkitektonisk verdi
  - b. Kunstnerisk/estetisk verdi
  - c. Brukspreget, alderspreget verdi, «patina»
  - d. Miljøskapende verdi
  - e. Identitetsskapende/kontinuitetsskapende verdi
  - f. Forbløffelses/nyssgjerrighetsskapende verdi
  - g. Symbolverdi

Forsterkende, overgripende forutsetninger som fremmer disse verdiene er

- Autentisitet/ekthet/troverdighet
- Kvalitet/vedlikeholdstilstand
- Tydelighet/pedagogisk potensiale
- Representativitet/sjeldenhet
- Anvendbarhet/funksjonsdyktighet

Ovennevnte brukes som et analyseredskap for å kunne vurdere ulike kulturminner av samme type og kategori. Det er ingen fasitsvar på hvordan man skal gå fram, men ut fra ovennevnte baseres utvelgelsen på faglig skjønn utført av fagfolk med ulik faglig bakgrunn, ifølge det tidligere nevnte forprosjektet for *Politikk for eierskap og forvaltning*.

<sup>7</sup> <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Prosjekter/Landsverneplaner/Dokumenter/> forprosjekt Statens kulturhistoriske eiendommer. *Politikk for eierskap og forvaltning*, Oslo 2002, vedlegg pkt. 6.4, s. 42. Lest 2.8.2011.

## 2.2. Autentisitet

I kulturminnevernet er det én forutsetning som er overstyrende i forhold til de øvrige vilkårene for et vern, nemlig *autentisitet*. Termen autentisitet er et samlebegrep for ekthet. Betegnelsen bærer med seg en *aldersverdi*, som ikke kan kopieres eller erstattes i ettertid. Dette er hovedprinsippet innen vernekaraktistikkene og det mest grunnleggende innen kulturminnevernet. Autentisitet kan deles inn i to hovedgrupper, *materiell autentisitet* og *prosessuell autentisitet*. I tillegg er en tredje kategori, *opplevelsesautentisitet* eller *visuell autentisitet*, lagt til.<sup>8</sup>

Begrepet autentisitet kan deles i flere kategorier.<sup>9</sup> *Materiell autentisitet* gjelder materialekthet, som ikke kan erstattes av nytt. Det kan også gjelde bruken av ulike typer verktøy. *Prosessuell autentisitet* omhandler bruks- og funksjonsegenskaper og kan omhandle tradisjonelt håndverk, rekonstruksjon av et objekt og en utprøving av kopien. Håndverket blir da det eneste gjenværende som kunnskapsgivende dersom det vernede objektet over tid blir utskiftet og helheten går tapt. *Strukturell autentisitet* dreier seg om kunnskapen om hvilke materialer, verktøy og impulser som gjelder for de tekniske og konstruksjonsmessige områdene. Plassering, lokalisering og sosial posisjon kan òg ha en strukturell autentisitet. Arkitektonisk verdi og stilhistorie knytter seg også til materialtilgang, verktøy, sammenføring og konstruksjon, men kan også inngå i den tredje kategorien, *opplevelses- eller visuell autentisitet*. Denne kategorien oppfattes som mer problematisk fordi den til dels kan omfatte materielle kopier, erstatninger av det opprinnelige, men gir allikevel en opplevelse som bygger på en historisk tildragelse eller begivenhet, som i noen tilfeller kan forveksles med det autentiske. En nøyaktig kopi kan også bidra til økt kunnskap. Som formidlingspotensiale vil en kopi ha verdi som kan innfri kategorien *opplevelsesautentisitet* eller *visuell autentisitet*. *Historisk autentisitet* omfatter sjeldenhet. *Autentisitet i forbindelse med identitet* går på gjenkjenning, men krever varsomhet, fordi ulike oppfatninger krever grundige avveielser, avhengig om bygningen er lokalt forankret eller har annen tilhørighet.

## 2.3. Bakgrunnen for fredningsforslaget av Lokstall 1

Bakgrunnen for fredningsforslaget er et samarbeidsprosjekt mellom Norges Statsbaner (NSB) og Riksantikvaren, og hadde som mål å verne et representativt utvalg av jernbanens bygninger

<sup>8</sup>Balto m.fl. 2004.«Forord», *Fortidsminneforeningen 2004, Autentisitet*, s. 7. John Arne Balto, Åse Dammann (red.).

<sup>9</sup>Godal, 2004, s. 28ff.



og anlegg etter at NSB allerede i 1978 startet en egen bygningsregistrering, samordnet med SEFRAK-prosjektet, og som ble avsluttet i 1992.<sup>10</sup>

Dette var utgangspunktet for en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger for å få vurdert og prioritert verneobjekter i et nasjonalt perspektiv. Det ble registrert rundt 5000 bygninger og av disse ble et mindre antall, ca. 120 bygninger, foreslått fredet.

Riksantikvaren viste til høringsforslag av 16.12.1999 vedr. fredning av 14 jernbanebygninger på landsbasis til de aktuelle regionene for kommentarer. Av disse tilhørte tre av dem Ofotbanen; de tidligere nevnte Rombak vanntårn, Solheimsbrakka og Lokstall 1. Forslag om fredning av Lokstall 1 av 6.9.1999, ble sendt Narvik kommune for behandling i kommunestyret 9.8.2001. Forslaget inneholder begrunnelsene for fredning av lokstallen (*vedlegg 2.2*).

Etter å ha vært behandlet i Miljøverndepartementet, hos fylkeskommunale og kommunale myndigheter og vært på høring ved forskjellige instanser og utvalg, ble blant annet Lokstall 1, sammen med Solheimsbrakka og vanntårnet på Rombak stasjon, *vedtatt* fredet i 2002 i henhold til Kulturminneloven § 15.

Vanntårnet tilhører dampdriftens æra på Ofotbanen, i tiden fra 1902 til 1923 da elektrifiseringen av Ofotbanen kom, og eneste bevarte vanntårn fra Ofotbanens tidlige drift. Det er oppført i tegl og har materiell, historisk og arkitekturhistorisk autentisitet, men er ifølge RA «et objekt uten bruksverdi». Solheimsbrakka er ei steinbrakke som ligger i et område med mange tekniske kulturminner som er knyttet opp til Ofotbanens drift og anlegg. Den er av typen «Barakke af Steen for 24 mand», en av rundt 20 brakker som ble oppført på Ofotbanen, under det norske anlegget. I tillegg til bruken som mannskapsbrakke under byggingen av Ofotbanen, ble Solheimsbrakka tysk hovedkvarter under kampene i 1940, et moment som styrker vernegrnnlaget ifølge RA.

I medhold av Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 § 15 jfr. § 22 foreslo RA en fredning av Lokstall 1, som er «en arkitektonisk, bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdifull bygning fra tiden omkring åpningen av Ofotbanen.» Fredningsforslaget omfattet både bygningens eksteriør og interiør.

---

<sup>10</sup> SEFRAK er forkortelse for SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminner i Norge, et register over eldre bygninger.

Jeg skal ikke her komme nærmere inn på ordlyden i loven, men i det følgende kommentere på hvilken måte jeg tolker at RA har benyttet seg av lovanvendelsen. Lovens § 15 sier at «Departementet kan frede byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi». De ovennevnte bygningene er *vedtaksfredete* kulturminner og kulturmiljøer i henhold til Kulturminnelovens § 15, som gjelder bygninger og anlegg fra nyere tid. De representerer kulturhistoriske og/eller kulturhistoriske verdier, som brukes for å sikre yngre kulturminner og kulturmiljøer.

Kulturminnelovens § 22 omtaler reglene for saksbehandling i forbindelse med fredning. Det vil si at bygningene ikke automatisk fredes fordi de er av yngre dato i forhold til Kml. § 2, som sier at «Alle kulturminner eldre enn 1537, samiske kulturminner eldre enn 100 år og stående bygninger som er erkjent eldre enn 1650, er automatisk fredet.»

Daværende saksbehandler hos Riksantikvaren under fredningsaken, avdelingsdirektør Eirik Bøe i Miljøverndepartementet, viste til at bakgrunnen for fredningsforslaget var å ivareta industribygninger som knyttet seg opp til jernbanedriften og påpekte at Ofotbanen også hadde en industrihistorie som lå til grunn for fredningsforslaget av blant annet Lokstall 1.<sup>11</sup>

### **3. OFOTBANEN – HISTORISK «BAKTEPPE»**

En kort oversikt over bakgrunnshistorien vil i det følgende bli gitt for å få fram hovedtrekkene, fordi banens industrihistorie har bidratt til å begrunne fredningsprosessen av Lokstall 1.

#### **3.1. Ofotbanens tilblivelse**

Ofotbanen er den eneste jernbanestrekningen i Norge som ikke er knyttet til det øvrige norske jernbanenettet, men bare er forbundet med det svenske nettet. De store jernmalforekomstene i områdene i Nord-Sverige er årsak til at det etter hvert ble etablert et bysamfunn innerst i Ofotfjorden. Etter at det ble påvist store forekomster av høykvalitets jernmalm i de nord-svenske fjellene så tidlig som på 1700-tallet, ble det etablert gruver for utvinning av jernmalmen og her ville man utnytte forekomstene til bl.a. eksport.

---

<sup>11</sup> Jfr. vedlegg 2.1.

Etterspørselen etter jernmalm vokste etter hvert som industrialiseringen gjorde sitt inntog tidlig på 1800-tallet i de nordiske landene. Både i Norge, Sverige og Europa for øvrig var jernbaneutbyggingen i rask frammarsj. Beste måte å transportere jernmalmen var og er fortsatt via jernbane til lands og videre med skip ut til hele verden. Siden Botniska Viken mellom Sverige og Finland ofte fryser til i vinterhalvåret, begynte man i 1870-80-årene å se over til Norge med sine gode dype og isfrie havneforhold, som kunne ta i mot store skip hele året. Av flere aktuelle forslag til alternative traséer for hvor jernbanen skulle legges, falt valget på Ofoten. Dette var også den korteste strekningen vestover fra Kiirunavaara, men også en krevende strekning med store utfordringer over høyfjellet og ned til Rombaksfjorden som er den innerste fjordarmen i Ofotfjorden.

### **3.1.1. Den engelske anleggsperioden**

I likhet med tidlig industriutvikling ellers i Norge i siste halvdel av 1800-tallet, ble det benyttet engelsk kunnskap og kapital. Verken den svenske eller norske stat tok initiativ til igangsetting eller hadde statlige midler å bygge jernbane så langt oppe i ødemarken i kalde strøk med lange vintre. Det ble klart at dersom jernbane skulle bygges, måtte det bli med utenlandsk kapital.<sup>12</sup> Engelskmannen William Spear, forretningsfører for en engelsk guanofabrikk på Brettesnes i Lofoten, viste interesse for å få bygget en jernbane mellom Kiirunavaara og Fagernes i Ofoten. Spear kontaktet sine kapitalsterke engelske bekjente som sammen fikk dannet selskapet «The Swedish and Norwegian Railway Company» som skulle stå for gruvedriften og transporten.<sup>13</sup> Spear skaffet engelske konstruktører og et engelsk ingeniørfirma ble valgt til å bygge jernbanen.<sup>14</sup> Den engelske anleggsperioden varte fra 1885 til 1889 da selskapet gikk konkurs. Da var banen langt fra ferdig på norsk side og heller ikke Kirunavaara-Luossavaara-området hadde transporttilknytning via jernbane.

Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag (LKAB), ble stiftet i 1890-årene. Arbeidet med å få overdratt gruverettighetene resulterte i 1896 at rettighetene til malmforekomstene ble samlet i ett selskap, LKAB.

### **3.1.2 Den norsk-svenske og siste anleggsperioden**

I 9 år lå banebygginga brakk inntil 1898, da den norske og svenske regjering ble enig om å fullføre utbyggingen av jernbanen mellom de to landene. Man valgte å følge de engelske

---

<sup>12</sup> Bjerke, 1991, nr. 67, s. 16.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Hellem, 1997, s. 29ff.

trasévalgene. Transportveier og brakker ble gjort ferdig, samtidig som arbeidet på Narvik-halvøya pågikk for fullt. Opptil rundt 2000 mann på svensk side og 1600 på norsk side arbeidet for fullt, samtidig som 600-700 mann arbeidet med LKABs anlegg på Narvik-halvøya rundt 1900. I et barskt og krevende fjellterreng skulle banen anlegges, noe som medførte mange ulykker og dødsfall under anleggsperioden. Den norsk-svenske anleggsperioden hadde vart i nesten 5 år, da det første malmtoget kjørte fra Kiruna til Narvik 15. november 1902.

### 3.1.3. Anleggsbyen i Rombaksbotn

Under en hektisk anleggsvirksomhet vokste det, innerst i Ofotfjorden, fram et lite samfunn som følge av banebygginga. Rombaksbotn ble knutepunkt for anleggsvirksomheten. Med båt fraktet man forsyninger, materiell og folk inn til Rombaksbotn for videre transport langs anleggsveien og opp til høyfjellet, til anleggene på svensk og norsk side.

I Rombaksbotn vokste det fram et «klondyke-samfunn» som følge av anleggsarbeidet. På det meste var det rundt 500 fastboende og 70-80 hus i Botn, som stedet ble kalt. Under anleggsperioden var det tre større branner i Botn, hvor flere liv gikk tapt og i 1901 ble stedet herjet av tyfus.

## 3.2. Ofotbanens beskrivelse

Ofotbanen, fra havneområdet i Narvik, er bare vel 41,9 km lang, med en stigning på totalt 521,64 m.o.h ved Riksgrensen. Deler av jernbanetraséen ligger i et bratt og ulendt terreng med løse fjellmasser, flåg og ur som gjør traséen utsatt for både snø- og steinras, steinsprang og flom, særlig i forbindelse med

snøsmelting, men også i forbindelse med mye og kraftig nedbør. I terrenget finnes en mengde elver og



**Figur 3.3.** Damplok på Ofotbanen.  
Foto: Narvik komm. fotosamling.

bekker som også skulle finne sine utløp i forhold til jernbanesporene. Det måtte prosjekteres bygging av stikkrenner, vanntunneler, linjegrøfter og overvannsgrøfter. Etter Norddalsstunnelen, ca. 34 km fra Narvik og fram til Riksgrensen, flater terrenget ut.<sup>15</sup>

Banen har en rekke større og mindre tunneler, for det meste sprengt inn i fjell, men det ble også bygget to steinhvelv ved den bratte fjellsida under Tøttatoppens nordside, og en del steder rasoverbygg, det meste av tre, men også i betong, alt for å sikre framkomsten langs linjetraséen. Banen er sprengt ut i bratte fjellsider og ligger enkelte steder langs med innerste del av Romsbakfjorden nærmest som på ei fjellhulle. Det har i NSB's arkiver vært registrert en rekke større og mindre skader på grunn av snø- og steinras, flom og steinsprang i perioden fra 1903 og fram til 1997.<sup>16</sup>

### **3.2.1 Norddalsbrua**

Det ulendte og stedvis bratte terrenget ga mange utfordringer med fjellskjæringer og dalfører som skulle forseres. Ut fra militære hensyn, ble det bygget ei bru som krysset Norddalen ved Norddalsenden, som er nesten oppe på selve høyfjellet. Norddalsbrua ble konstruert med sprengkammer som skulle aktiveres i tilfelle angrep eller krig.<sup>17</sup> Under 2. verdenskrig, i 1940, forsøkte ei norsk avdeling å sprengte brua, men den fikk bare minimale skader, og etter noen måneder kunne brua igjen passeres av tunge lokomotiver. I august 1902 var brua ferdig og traséen hadde da sammenhengende skinnegang til Sverige i slutten av september 1902. Den 15. november 1902 gikk det første malmtog fra Kiruna til Narvik. Brua hadde vært en del av Ofotbane-traséen i 86 år. Sterk slitasje og krevende vedlikehold på Norddalsbrua førte til at banen fikk ny trasé litt nord for den opprinnelige. Den ble åpnet i 1988 og gjorde brua overflødig. Norddalsbrua ble fredet som kulturminne i 1989.

### **3.2.2. Ofotbanens stasjoner**

På den vel 42 kilometer lange jernbanestrekningen fra Fagernes til Riksgrensen var det opprinnelig i alt 7 stasjoner. Stasjonene skulle betjenes av banevoktere og personell i forbindelse med krysningssporene, som bodde der fast sammen med sine familier.

Av de stasjonene som er operative i dag som stoppesteder, er det Narvik havn, Narvik stasjon, Straumsnes stasjon, som det eneste fast bebodde stasjonsområdet mellom Narvik og

---

<sup>15</sup> Krogstad, 1997, s. 62.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Bjerke, 1991, nr. 67, s. 18f.

Riksgrensen. I tillegg er Katterat stasjon, med kryssningsspor, stoppested og fungerer som rekreasjonsområde hvor tidligere jernbanebygninger er omgjort til fritidsboliger.

#### **3.2.4. Betydningen av Ofotbanen**

Utenom malmtransporten, ble Ofotbanen også brukt til godstransport, fisk ble sendt til Finland, Sverige og Tyskland, mens trelast ble importert fra Sverige.

Det ble tidlig satset på persontrafikk. Allerede i 1904 kom den første turistbåten til Narvik hvor det ble åpnet for en togtur til fjells. Så tidlig som i 1903 startet man «Stockholm-ekspressen», og i 1913 ble det opprettet daglige direktetog. I dag frekventeres Narvik med to daglige ankomster og avganger i forbindelse med personbefordring til og fra Stockholm.<sup>18</sup> Malmtransporten utgjør størstedelen av bruksfrekvensen på Ofotbanen. I tillegg kjører ARE-togene med varer mellom Sør- og Nord-Norge via Sverige 20 ganger ukentlig, det vil si 10 togsett hver vei.<sup>19</sup>

Høyfjellet ved Ofotbanen har vært brukt som turområde fra tidlig på 1920-tallet. Det resulterte i storstilt hyttebygging, siden man lett kunne frakte materiell til fjells og jernbaneansatte med sine familier kunne reise gratis med toget. Et populært hytte- og rekreasjonsområde ble etablert på begge sider av grensen og som har tiltatt etter at Mellomriksveien kom i 1984.

Og sist, men ikke minst, fikk man erfare betydningen av Ofotbanen under 2. verdenskrig, da Hitler angrep Narvik for å få kontroll over malmeksporten.

#### **3.2.6. Lokomotivene på Ofotbanen**

De første lokomotivene var dampdrevet, deretter kom elektriske og seinere dieseldrevne lokomotiver. Togtransporten ble drevet av kullfyrte damplokomotiv fram til etter første verdenskrig.

Store, sterke og avanserte lokomotiver trengtes for å frakte både fullastede og tomme malmtogvognsett, i tillegg til mindre lokomotiver for persontrafikk og godstransport. Sverige startet med elektrifisering av jernbanenettet i 1915. Ofotbanen ble elektrifisert i 1923, og større og sterkere tog kunne tas i bruk, samtidig som kjøretida ble redusert. Ofotbanen var

---

<sup>18</sup> Bjerke, 1991, nr. 67, s. 24.

<sup>19</sup> ARE-togene er forkortelse for **Artic Railway Express**, godstog som transitterer over Sverige mellom Nord- og Sør-Norge.

tredje norske bane som ble elektrifisert, og ved sammenknytningen med banen fram til Luleå, var den Europas lengste elektrifiserte jernbane, 434 km lang.<sup>20</sup>

Den utbredte bruken av Ofofbanen fordret en stor vognpark og sterke lokomotiver, som igjen krevde drifting for vedlikehold og reparasjoner.

### 3.3. Kjøpstaden Narvik

Etter hvert som utskipningshavna tok form og banebygginga gikk mot en avslutning, hadde fler og fler fått arbeid ved malmbanens endepunkt i vest. Det lille samfunnet inne i Rombaksbotn gikk mot en slutt. En rekke av husene inne i Botn ble demontert og flyttet til det nye havneområdet, som lå lunt til og skjernet for vær og vind inne i ei sydvendt vik på halvøya som danner foten av Fagernesfjellet.

Grunnlaget for et nytt samfunn vokste fram gjennom «Jernbanen» og «Bolaget» (det svenske gruveselskapet LKAB), som to hjørnesteinsbedrifter i rask utvikling.<sup>21</sup> Staten hadde allerede i 1892 sikret seg arealet som tidligere var ekspropriert av det engelske jernbaneselskapet.<sup>22</sup> På få år vokste stedet fram til et større bysamfunn. Knappt 300 mennesker bodde her ved utgangen av 1898 og i løpet av de 5 årene anleggstiden varte, fram til 1903, vokste folketallet til et sted mellom 4-5000 innbyggere.<sup>23</sup> Den 15. mai ble Otpr. Nr 31 for 1900-1901, framlagt og justiskomiteen innstilte på «opprettelse av en kjøpstad ved Ofofbanens endestasjon i Narvik». Behandling i Odelstinget og Lagtinget førte fram til Den kongelige sanksjon av 29. mai 1901 som da resulterte i at Narvik skulle bli kjøpstad fra 01. januar 1902.<sup>24</sup> Stedet ble skilt ut fra Ankenes kommune og fikk bystatus. Og dermed fikk byen sitt navn fra den opprinnelige Narvik-gården, som ble ekspropriert til havneområdet for malmutskipningen.<sup>25</sup>

#### 3.3.1. Narvik som krigsutsatt malmhavn – 1. og 2. verdenskrig

Malmtrafikken var begrenset i krigsårene under 1. verdenskrig. Mens derimot transittrafikken, med hovedsakelig fisk, var stor over Sverige til Finland og Russland fram til slutten av 1915, da den vestgående trafikken økte. Svenskenes lisenspolitikk begrenset varetransportene til

<sup>20</sup> Arvid Hjellsand, 2004, s. 28ff.

<sup>21</sup> «Jernbanen» og «Bolaget» ble de lokale navnene på disse hjørnesteinsbedriftene.

<sup>22</sup> Ytreberg (1953), bind I, s. 239f.

<sup>23</sup> Op.cit., s. 272f.

<sup>24</sup> Ibid.

<sup>25</sup> I dag er det kun en bygning igjen av Narvik-gården. «Posthuset» ligger fint til i øvre del av den sydvendte Valhalla-parken ned mot havneområdet, vis á vis Den svenske Sjømannskirke og ivaretas av Museum Nord avd. Narvik.

Russland. Fram til midten av 1917 pågikk noe malmtransport, men etter den tid var det stans som følge av krigen. Det samme gjaldt fisketransporten.<sup>26</sup>

Grunnen til at Narvik kom til å stå i sentrum for krigshandlingene 9. april 1940 var nettopp malmtransporten. Da var 2. verdenskrig et faktum også i Norge. Tyskernes bombing av byen og jernbanen er så godt dokumentert at detaljer om dette blir utelatt her. Fokus rettes mer på ødeleggelsene som følge av at Hitler ønsket kontroll over malmtransporten, som var så viktig og etterspurt, både i Europa og land utenfor.

Bolagets og jernbanens driftsbygninger, verksteder og kaianlegg ble ikke spart under bombingene 9. april, mens Lokstall I, som ikke ble nevneverdig ødelagt, ble raskt tatt i bruk igjen fordi «tyskerne hadde bruk for den til damplokomotivene og kontorer».<sup>27</sup> Det gjaldt også lokverkstedet. Okkupantene brukte jernbanen i stor grad, blant annet sendte de store mengder fisk i kjølevogner til Tyskland i løpet av krigen, og «Urlauber-togene» ble regelmessig satt i rute. Malmskipingen kom i gang igjen på nyåret 1941 og varte til desember 1944.

De første etterkrigsårene stod i gjenoppbyggingens tegn. Anleggene til NSB og LKAB hadde vært utsatt for store ødeleggelse og på Narvik havn lå 34 skipsvrak. Allerede under krigen ble ny jernbanekai oppført i betong ved Fagernes, og fram til 1951 ble også flere av jernbanens verksteder og driftsbygninger gjenoppbygget.

## **4. JERNBANEARKITEKTUR OG JERNBANEARKITEKTER**

### **4.1. Jernbanebygging i Norge**

I slutten av 1840-årene begynte planene om å bygge jernbane i Norge å ta form. I Storbritannia og Tyskland hadde man allerede hatt jernbane i et par tiår. Næringsgrunnlaget i Norge hadde fram til rundt 1850 vært basert for det meste på selvberging som jordbruk og fiske ga et utkomme av. Mindretallet bodde i byer og tettsteder og levde av annen næringsvirksomhet.<sup>28</sup> Tidligere på 1800-tallet hadde man etablert mindre industriforetak som bergverk, sag- og melmøller, våpenfabrikker, teglverk, glassverk, saltverk, såpekokerier, papirfabrikker og oljemøller og en del andre virksomheter. Dette var ikke særlig godt

---

<sup>26</sup> Bjerke, 1991, nr. 67, s. 27.

<sup>27</sup> Bjerke, 1991, nr. 68, s. 30.

<sup>28</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 11.



utviklede teknologiske foretak, men det var foretak som ofte hadde verkstedene knyttet til den enkelte familie med tilvirkning av varer på den gamle produksjonsmåten i små verksteder og i hjemmene.<sup>29</sup>

På 1840-tallet kom det nye industrielle teknologiske gjennombruddet til Norge. Storbritannia var et av de ledende forbildene på industri og framskritt, og i 1842 opphørte eksportforbudet på maskiner. Dette gjorde at det gamle industrisamfunnet gradvis endret seg til maskinell produksjon. Det fikk naturligvis ringvirkninger ellers i samfunnet og siden Norge fikk sin selvstendighet fra Danmark i 1814, startet en aktiv og hektisk periode med nye oppgaver som skulle bane vei for en etter hvert ny industriell og teknologisk periode. Sjøveien og elver innenlands hadde til nå vært hovedtransportåren for frakt av varer for produksjon og salg. Elvene nær tettstedene og byene var årsaken til plassering av mange av fabrikkaneleggene.

Man så til utlandet når det gjaldt utviklingen av fabrikkanelegg og varetransport. Fabrikkeiere og investeringsvillige kapitalister reiste ut i Europa for å få mer kunnskap om den tekniske utviklingen, som var i full blomstring på kontinentet. Den industrielle framveksten i Norge fikk et kraftig oppsving i siste halvdel på 1800-tallet. Transporten ble raskt utvidet til frakt av større forsyninger som utstyr, redskaper, maskiner etc.<sup>30</sup>

Den første jernbanen i Norge ble åpnet i 1854 og gikk mellom Christiania og Eidsvold, og fire år etter ble det bygget ytterligere to nye jernbanestrekninger. Dette ga starten til en hektisk virksomhet innen jernbaneutbyggingen i Norge, særlig i 1890-årene ble det satset stort på jernbanebygging. Jernbanen representerte framskritt og utvikling, og landet var inne i en høykonjunkturperiode fram til omkring 1920-tallet. Stadig nye jernbanestrekninger ble bygget over hele Sør-Norge og så langt nord som til Trondheim. Sørlandsbanen og Nordlandsbanen var de eneste to baneprosjektene som ble realisert etter at Stortinget i 1923 vedtok å bygge 15 nye banestrekninger.<sup>31</sup> Det var samme år som Ofotbanen mellom Kiruna og Narvik, som allerede var utbygget og ferdigstilt i 1902, ble elektrifisert, jfr. kapittel 3 Historisk bakteppe.

## 4.2. Arkitekturen i en industriell utbyggingsepoke

Den industrielle og tekniske utviklingen bidro til den voksende industriarkitekturen i Norge på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. I Norge så man til Europa og 1800-tallets industriutviklere og eiere her til lands reiste ut og hentet kunnskap i første omgang i

<sup>29</sup> Malmstrøm, 1982, s. 16ff.

<sup>30</sup> Op.cit., s. 116ff.

<sup>31</sup> Hartmann, Mangseth og Reisegg 1997, s. 11 ff.

Sentral-Europa, særlig fra Storbritannia og Tyskland. Jernbaneutbyggingen sammenfalt samtidig som 1800-tallets industriarkitektur i Norge for alvor kom i gang. Dette ga naturlig nok ringvirkninger innen jernbanearkitekturen, som på lik linje med industriarkitekturen generelt, ble mye preget av de tyske og engelske strømningene.<sup>32</sup> De første ingeniørene og arkitektene fikk sin utdanning fra blant annet den Polytekniske høyskolen i Hannover og var influert av både tysk og engelsk påvirkning.<sup>33</sup> Fabrikkbildet var hentet utenfor landets grenser og fabrikkbyggene ble ofte oppført i overensstemmelse med en internasjonal typologi for produksjonens bygninger. Bygningstypene var opprinnelig engelske, men var ved denne tiden spredt til Frankrike og Tyskland etter hvert som landene ble trukket inn i industrialiseringsprosessen. Under hele 1800-tallet fortsatte den engelske industriens bygningstyper å være internasjonalt normgivende, både for produksjonens bygninger på kontinentet og i de øvrige industrialiserte land, som for landene i Norden.<sup>34</sup>

Utbyggingen av jernbanen ga ringvirkninger ikke minst innen jernbanearkitekturen. Den storstilte jernbaneutbyggingen krevde naturlig nok bygninger knyttet til jernbanedriften. Jernbanearkitekturen lot seg også influere av den industrielle formgivningen.

Trebygninger egnet seg ikke for større bygninger og verksteder, men ble oppført ved mindre stasjoner som stasjonsbygning og med mindre driftsbygninger knyttet til disse. I Norge ble ofte endestasjonene bygget som murbygninger i nyromansk eller nyrenessansestil, mens mellomstasjonene ble oppført som trebygninger i sveitserstil, en bygningsstil som skulle komme til å prege byggeskikken innen trehusbebyggelsen generelt i siste del av 1800-tallet. Sveitserstilen var inspirert av tysk middelalderstils bindingsverkshus og laftede bondehus med svalganger og balkonger og kom egentlig ikke fra sveitsisk byggeskikk.<sup>35</sup>

Behovet for større produksjonsbygninger og verksteder, tilpasset etter hvert en mer maskinell produktframstilling og kapasitet, gjorde at man hentet ideer og påvirkning utenfra. I England startet man så tidlig som på slutten av 1600- og begynnelsen av 1700-tallet med industriutvikling, særlig gjaldt dette verksteder. Den engelske industribygningen ble utviklet over en periode på mer enn 150 år og gradvis eksportert til andre land da disse ble trukket inn i industrialiseringsprosessen etter engelsk mønster.<sup>36</sup> Allerede tidlig på 1700-tallet hadde man

---

<sup>32</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 27 ff.

<sup>33</sup> Malmstrøm 1982, s. 116 ff.

<sup>34</sup> Hoel 1991, s. 21.

<sup>35</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 26f. Se også Gunnarsjaa 1999, *middelalderarkitektur*, s. 510.

<sup>36</sup> Hoel 1991, s. 17.

bygget en mønsterangivende fabrikk for silkespinneri i Derwent i Derby.<sup>37</sup> Bygningene var rektangulære mursteinsbygninger i flere etasjer og etasjeskillere eller bjelkelag av tømmer som ble støttet av tresøyler. Fabrikkbygningene var utstyrt med mange vinduer som skulle medvirke til at arbeidsplassen fikk mest mulig lysinnfall. På slutten av 1700-tallet hadde man også gjort store framskritt innen glassindustrien. Kombinasjonen med jern og glass gjorde at det tidlig i 1820-årene i industribygningen ga muligheter for å utnytte dagslyset gjennom mange vinduer i vegger og vindusinstallasjoner i takkonstruksjonen.<sup>38</sup>

Bruken av tremateriale gjorde risikoen større for at en rekke branner oppstod. Man søkte derfor å finne mer brannsikre metoder og etter som jern var tatt i bruk som bygningsforsterkende element, ble også bruken av jern og støpejernssøyler som bærende element, en radikal nyvinning og en forbedring i forhold til datidens brannsikring.

Trebjelkelagene mellom etasjene ble erstattet med støpejern sammen med murstein. Det ble etter hvert utviklet jernrammer som bærende konstruksjoner og i 1796 ble den første fabrikk bygget på bare murstein og jern i Shrewsbury. Det gjaldt i første rekke innen tekstilindustrien og skapte stor entusiasme. Pengesterke folk investerte kapital for å utvikle nye konstruksjonsmaterialer og byggemetoder.

Jern var blitt det nye revolusjonerende byggematerialet som i stor grad medvirket til utviklingen av fabrikkbygningen og etter hvert større bygninger innen industriproduksjonen. Kombinasjonen av mur og jern som byggemateriale ga ringvirkninger innen ingeniør- og arkitekturoppgaver hvor man tok i bruk nyvinningen i særdeleshet i større bygningsoppdrag. Og for å rette dette inn mot jernbanebyggingen, som startet på 1880-tallet i Nord-Sverige og med Ofotbanen på norsk side, er det nettopp jernmalmen som eksportartikkel til bruk for industrien, som ga oppstarten til bygging av jernbanetraséen mellom Kiruna og Narvik.

Bruken av jern, som brannsikkert bygningsmateriale, førte til at installasjon av gasslys og sentralvarme i fabrikkbygningene snart var en realitet. De mange fabrikkpipene var også et engelsk trekk i produksjonsprosessen som snart ble adoptert til en rekke land i Europa. Også bygningene i denne avhandlingen var utstyrt med fabrikkpiper for nødvendig røyk- og gassutslipp under arbeidsoperasjonene. Det engelske fabrikkbygningssystemet ble fort et forbilde for fabrikkbygg på kontinentet. Et mekanisk veveri i Hannover i Tyskland ble bygget etter det engelske bygningsmønsteret med bæresøyler av jern og videreutviklet ved

---

<sup>37</sup> Malmstrøm 1982, s. 33.

<sup>38</sup> Hoel, 1991, s. 26f.

Hannoverskolen. Her ble tegl i forskjellige fargenyanser brukt og man tok opp formelement fra den samme skolen. Dette medvirket til at fabrikkbygningen fikk et ytre tysk preg som skulle bli Hannoverskolens «varemerke» og mønster for skolens typologi innen skoleringen av arkitekturretninger på midten av 1800-tallet.<sup>39</sup>

### 4.3. Jernbanearkitekturen i historisk perspektiv

Jernbanearkitekturen var knyttet opp til stasjonene langs jernbanelinjen. Som følge av jernbaneutbyggingen etablerte man ikke bare endestasjoner, men også stoppesteder og stasjoner underveis langs banen, både for personbefordring og varetransport. Mindre stoppesteder hadde gjerne ingen betjening, men kanskje en mindre bygning eller overdekning som fungerte som ventested for passasjerer. Stasjonene fungerte som ekspedisjonssted for passasjerer og gods. Den skulle også sikre den driftsmessige siden av jernbanevirksomheten og var i tillegg ofte bosted for jernbanepersonell og deres familier. Stasjonene dannet gjerne et eget lite samfunn og kunne etter hvert utvikle seg til tettsteder og stasjonsbyer.

Men en del av stasjonene lå i spredt befolkede distrikter og uveisomt til, noe som gjorde at stedet rundt stasjonen ikke hadde noe grunnlag for videre samfunnsutvikling. En del av stasjonene var knyttet til havnevirksomhet som også bidro til at samfunnet rundt vokste. Et slikt eksempel er Narvik, som oppstod som stasjonsby og transitthavn for malmeksporten. Byen vokste fram som endestasjon for Ofofbanen og er et resultat av byggingen av denne banestrekningen, der jernbanen og havneutbyggingen dominerte bybildet og fortsatt gjør det.

Den storstilte jernbaneutbyggingen rundt århundreskiftet la også grunnlaget for en voksende virksomhet innen jernbanearkitekturen. Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvold var basert på engelsk prosjektering, teknologi og delvis kapital. Det samme gjaldt for starten på byggingen av Ofofbanen, som opprinnelig ble etablert og basert på engelsk kapital, prosjektledelse og teknologi, før det private utbyggingselskapet gikk konkurs.<sup>40</sup>

Her hjemme så man både til England og Tyskland som foregangsland når det gjaldt jernbaneutbygging, siden det der var ekspertise og erfaring å hente, mens ingeniørene og arkitektene var tyske, eller så var det nordmenn som fikk sin utdannelse i Tyskland. Med utbyggingen av jernbanenettet fulgte en økning av bygningsproduksjon knyttet til jernbanen.

---

<sup>39</sup> Malmstrøm 1982, s. 37f.

<sup>40</sup> Se kap. 3.1.1 i denne avhandlingen.

Stasjonsanleggene fikk etter hvert et mangfold av bygningstyper knyttet opp til deres funksjon på stedet. Her kunne man finne stasjonsbygninger, godekspedisjoner eller egne godshus, privéter, boliger, uthus, lasteramper, kraner og kiosker. Dette var ofte mindre bygninger som ble utført i tre og naturstein som fundament. De større stasjonsanleggene bestod av driftsteknisk utrustning med signalanlegg, kull- og vannforsyning, dreieskiver, verksteder for vedlikehold og reparasjoner og lokomotivstaller.<sup>41</sup> Narvik med Ofofbanen var av denne kategori. Her ble alle typer jernbanebygninger oppført etter hvert som behovene vokste fram.

Denne avhandlingen dreier seg om noen av de større driftstekniske bygningene på verkstedtomta i Narvik, som gjenspeiler typologien i fabrikkbygningens utforming fra 1800-tallets industriarkitektur, og som skal analyseres og drøftes i lys av Riksantikvarens fredningsforslag av Lokstall 1. Maskinverkstedet, alle tre lokstallene og lokverkstedet er bygninger som i hovedtrekkene hadde en rekke felles arkitektoniske karakteristikk som vil bli nærmere beskrevet i kapitlene 6 og 7.

#### **4.4. Jernbanearkitektens pionerer og datidens stilbruk**

I Norge ble utformingen av jernbanens bygningsmasse ivaretatt av arkitekter og ingeniører som hadde sin utdanning fra Tyskland og som dermed var preget av tyske og dels engelske idealer. Fem arkitekter som påvirket stasjonsarkitekturen i den første utbyggingsperioden i Norge, hadde alle sin utdanning fra Tyskland. Det var Heinrich Ernst Schirmer (1814-1871) og Wilhelm von Hanno (1826-1882), som begge kom fra Tyskland, og så nordmennene Georg Andreas Bull (1829-1917), Peter Andreas Blix (1831-1901) og Balthazar Lange (1854-1937).

Disse fem jernbanearkitektene hadde lagt sitt preg på jernbanearkitekturen i Norge fra påvirkningen de fikk gjennom sin utdanning ved «Hannoverskolen» i Tyskland.<sup>42</sup> Stilidealene skiftet gradvis fra romantikken med pusset og upusset tegl i middelalderinspirert nygotikk eller nyromansk stil, til en planløsning med friere komposisjon uten symmetri, trebygninger i sveitserstil og stasjonsbygninger i mur med preg av historismen.<sup>43</sup>

Historismen, som åpnet for en blandet stilbruk og som var rådende på kontinentet, påvirket også datidens utdanningsinstitusjoner og studenter. Jernbaneutbyggingens storhetstid i Norge sammenfalt i tid med historismen, et typologisk stilpreg som dominerte innen sentrale

<sup>41</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 24.

<sup>42</sup> Den Polytekniske Skolen i Hannover.

<sup>43</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s.27ff.

utdanningsinstitusjoner på kontinentet. Siden det ikke var tilsvarende utdanningstilbud i Norge, ble den norske jernbanearkitekturen mye influert av disse strømningene, særlig gjelder det jernbanestasjonenes større murbygninger.

I forbindelse med studier av norsk jernbanearkitektur og norsk arkitektur generelt er «Hannoverskolen» ofte omtalt i forbindelse med arkitektutdannelsen på midten av 1800-tallet. Hva skolen sto for og hvilke idealer som var rådende da norsk arkitektur ble formet av arkitekter og ingeniører, påvirket av europeiske strømninger på 1800-tallet, vil kort bli gjennomgått i det følgende.

Den industrielle revolusjon var opptakten til at en teknologisk utvikling grep om seg og ga muligheter for nye byggemetoder med ny kunnskap innen materialbruk og produksjon. Dette gjorde at den tekniske utviklingen fikk et oppsving og fokus innen en voksende industri som næringsproduksjon, transport, fabrikker og bygningsutvikling. Da jernet for alvor ble tatt i bruk til maskinutvikling, som brannsikring og som forsterkende og bærende elementer innen bygningskonstruksjon, åpnet det seg mange muligheter for arkitekturen i siste halvdel av 1800-tallet.

På kontinentet hadde man allerede tatt i bruk mange av de gamle stilartene med tilleggsbenevnelsen *–ny–* i forstavelsen; eks. nyklassisisme, nygotikk, nyrenessanse, nybarokk osv. Stilutviklingen var kommet noe i bakgrunnen og tiden var åpen for bruken av en blanding av forskjellige stilarter som fikk et fellesnavn; *historisme*, som omfavnet en eklektisk stilbruk. Hannoverskolen i Tyskland, som utdannet arkitekter, var preget av den ledende arkitekten Conrad Wilhelm Hase (1818-1902) sine arkitekturidealer som bygget på middelalderforbilder og krav til en ekthet gjennom planlegging og materialbruk.<sup>44</sup> En preferanse her var bruken av upusset teglsteinsarkitektur. Hase underviste sine studenter innen bygningsteknikk og gotikkens konstruksjonsprinsipper, samtidig som han gjorde bruk av tysk middelalderarkitektur i sitt arkitektoniske formspråk.<sup>45</sup> Mange av de norske ingeniør- og arkitektstudentene fikk sin utdanning nettopp hos Hase og Hannoverskolen på 1800-tallet. Her ble den upussede teglsteinsarkitekturen høyt forfektet iblandet en idealiserende middelalderstil og gotikk som bærende elementer. Rundbuestilen (Rundbogenstil) var

---

<sup>44</sup> Gunnarsjaa, 1999, s. 326.

<sup>45</sup> Norges Kunsthistorie, 1981, bind 5, s. 15ff.

populæruttrykket for den romanske stilen innen monumentalarkitekturen på midten av 1800-tallet, og preget en del av stiluttrykket som de nyutdannede studentene ble influert av.<sup>46</sup>

I det følgende vil en del karakteristikk, som influerte datidens byggeskikk innenfor jernbanearkitekturens historismestil, bli gjennomgått. Ofte var det en blanding av forskjellige stilarter, slik som romansk middelalderarkitektur, nygotikk og innslag av jugendstil for murbygninger og nasjonalromantikken med drage- og sveitserstil for trehusbygninger. Karakteristisk for mange av jernbanebygningene var bruken av forseggjorte gavlmotiver i murbygningene. Tårnmotiver gikk også igjen i datidens formspråk. Vinduer, dører og portåpninger var som regel rundbuede (halvsirkelformet) eller segmentbuede i overkant for konstruktivt å motvirke trykket av overliggende mur. Rundbuestilen var den mest håndterlige og minst krevende av stilene på 1800-tallet.<sup>47</sup> Oppmuringen av buen på oversiden av åpningen i veggen utgjorde dermed både et funksjonelt og et dekorativt element.<sup>48</sup> Denne stilen er gjennomgående i de fleste av jernbanens murbygninger, fordi mange av jernbanearkitektene lot seg påvirke av Hannoverskolens arkitekturideologier. Murveggene hadde som regel pusset malt overflate i de større monumentale bygningene. Enkelte av bygningene kunne også ha kvaderstenselementer og gesimsmarkeringer enten i form av naturstein eller upusset teglstein sammen med en pusset muroverflate.<sup>49</sup>

De mindre stasjonsbygningene var ofte bygget i tre og utformet i nasjonalromantisk dragestil eller som sveitserhus, gjerne med første etasje i hugget naturstein og andre etasje i utvendig panelt bindingsverkskonstruksjon. Sveitserhusene var på slutten av 1800-tallet en ny og revolusjonerende trehusarkitektur som bidro til en ny byggeskikk, som snart skulle gjenspeile seg i villabebyggelsen i byer og bygder her til lands.

Verkstedbygninger og lokstaller ble ofte tegnet av jernbanens egne ingeniører, som hadde inngående kjennskap til jernbanedrift. Disse bygningenes formspråk ble gjerne preget av en mer nøktern og økonomisk arkitekturtradisjon.<sup>50</sup> Enkelte arkitekter hadde tegningsoppdraget med utforming av denne type driftsbygninger, slik det blant annet framgår av de to aktuelle jernbanebygningene i Narvik. Her gjenkjennes Hannoverskolens stilpåvirkning med sine halvsirkelformer i buer og hvelv, bruken av upusset teglstein i bygningskroppens fasader, med

<sup>46</sup> Norges Kunsthistorie, 1981, bind 5, s. 15ff.

<sup>47</sup> Fagereng, T., kap. 2.3, 2003.

<sup>48</sup> Ahlstrand, 1976, s. 26f.

<sup>49</sup> Tidligere NSBs administrasjonsbygning i Narvik er utført på denne måten, der Paul Dues sønn, Paul Armand Due, mest sannsynlig er arkitekt for bygningen. Arkitekturen vil bli nærmere omtalt seinere i dette kapitlet.

<sup>50</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 30.

sin romlige fasadestruktur ved hjelp av lisener og blinderinger og bruken av horisontalfriser i fasaden, samt bruken av jern i bygningskonstruksjonen.<sup>51</sup> Kari Hoel Malmstrøm omtaler fabrikkbygningen som resultat av de europeiske strømningene, noe som kan konkretiseres ved å trekke fram eksempler på den norske jernbanens driftsbygninger.

De fleste av bygningstypene fra rundt århundreskiftet har vært og er fortsatt representert i jernbanearkitekturen i Narvik. Noen av bygningene er revet, og nye har kommet til opp gjennom årene.

#### **4.5. Utførende arkitekter**

Samtidig med den industrielle utbyggingsperioden her til lands, fikk enkelte arkitekter omfattende tegningsoppdrag for NSB. En av disse utførende arkitektene var Paul Due (1835-1919). Han hadde, som sine tidligere og samtidige ingeniør- og arkitektkolleger, sin utdanning fra den polytekniske høyskolen i Hannover. Etter endt utdanning reiste han til New York og Chicago hvor han praktiserte som arkitekt. Så reiste han hjem til Norge og fikk sitt første oppdrag med å tegne en rekke bygninger i Drammen etter en storbrann. I 1870 startet han arkitektfirma sammen med den tyske arkitekten Bernhard Steckmest i Kristiania, hvor de hadde en rekke oppdrag. Samarbeidet med Steckmest ble oppløst i 1890, da Due ble ansatt som arkitekt for Statsbanen samme år, en stilling han hadde fram til 1912.<sup>52</sup> I denne perioden hadde han nesten monopol på Statsbanens byggeprosjekter.

Paul Dues arkitektur var preget av den eklektiske historismen, en byggestil som ofte ble kalt for stilforvirring. Due var en av Hannoverskolens framtrepende representanter i Norge. På landsbasis hadde han en stor del av det arkitektonisk utførende arbeidet i en 20-årsperiode fra 1890 til ca. 1910 innen Statsbanen. Han skal i denne perioden ha produsert god og vel over 2000 tegninger mens han var ansatt der.

Paul Armin Due (1870-1926) var sønn av Paul Due. Det har vist seg å være en sammenblanding av far og sønn i en del kilder, ved at det har forekommet usikkerhet med hensyn til hvem som har vært utførende arkitekt.

Sønnen Paul Armin arbeidet i sin fars firma i Kristiania fra 1898 etter endt utdanning i Hannover i 1896 og to års praksis i Tyskland.<sup>53</sup> Paul Due (senior)s firma hadde på denne tiden

---

<sup>51</sup> Malmstrøm 1982, s. 116 ff.

<sup>52</sup> [http://www.snl.no/Paul\\_Due](http://www.snl.no/Paul_Due). Store norske leksikon. Lest 19.10.2011.

<sup>53</sup> Bøe, [http://www.snl.no/Paul\\_Armin\\_Due](http://www.snl.no/Paul_Armin_Due). Store norske leksikon. Lest 4.2.2010.



tegningsoppdrag for Statsbanene, hvor sønnen Paul Armin etter hvert fikk en del selvstendige oppgaver.

Et stort antall stasjonsbygninger som tidligere var tilskrevet faren, viser seg i ettertid å være tegnet av sønnen, særlig fra 1900 og framover til 1910, da sønnen sluttet i sin fars firma og etablerte egen praksis i 1911, og dermed skal tegningsoppdragene for Statsbanene i stor utstrekning ha vært forvekslet. Ifølge kildene er «Paul Dues stasjonsbygninger preget av Hannoverskolen, mens P. A. Dues stasjoner er preget av jugendstil og enkel nordtysk nyrenessanse».<sup>54</sup>

Jeg finner her at en del kilder har divergerende opplysninger om Paul Dues oppdrag for Statsbanen, med hensyn til tidspunkt for hans private praksis og ansettelse som ledende jernbanearkitekt. I tidsskriftet *På Sporet* nr. 122 fra juni 2005, har Øyvind Reisegg skrevet en artikkel om Paul Armin Due, hvor det framgår at både far og sønn har fått sin utdanning fra den Polytekniske skolen i Hannover, men med ca. 40 års mellomrom.<sup>55</sup> I dette tidsrommet endret idealene seg. Mens senior ble påvirket av Conrad Hases idealer om middelalderstil på 1850-tallet, ble sønnen påvirket av jugendstil og nybarokk i 1890-årene.<sup>56</sup>

Gudmund Hoel (1877-1956) var leder for NSB Arkitektkontor fra 1913 og fram til 1947. Kontoret ble «opprettet for å oppnå lavere prosjektkostnader» og Hoel hadde da omtrent alle tegneoppdrag og prosjekteringer for stasjoner og andre bygninger tilknyttet jernbanen.<sup>57</sup>

Andre arkitekter som preget perioden var Bjarne Friis Baastad sammen med Eivind Gleditsch, Gerhard Fischer, Leif Sønberg og R. Werenskiold.<sup>58</sup>

I NSBs bygningsregistrering er oppgitt at tegningsoppdraget for lokomotivverkstedet ble utført av NSB-arkitektene G. Hoel og B. F. Baastad. Gudmund Hoel var sammen med Paul Due en av de arkitektene som har satt størst preg på norsk jernbanearkitektur. Han ble uteksaminert bygningsingeniør ved Kristiania Tekniske Skole i 1896 og var i de følgende 6 årene assistent ved forskjellige arkitektkontorer i Norge og Tyskland. Han fikk den nyopprettede stillingen som sjef ved jernbanens arkitektkontor i 1913 fram til han pensjonerte seg i 1947. «Tegningene er som oftest både signert av ham selv og en av medarbeiderne. Hvor stor innflytelse disse hadde på utformingen av bygningene er uvisst. Selv sa han i et intervju

<sup>54</sup> ArcI, <http://www.arkitekturhistorie.no/arkitekter/norge/dues.paul.armin.html> Lest 4.2.2010.

<sup>55</sup> Reisegg, 2005:122, s. 17.

<sup>56</sup> Op.cit., s. 18.

<sup>57</sup> Bøe, [http://www.snl.no/NSBs\\_arkitektkontor](http://www.snl.no/NSBs_arkitektkontor) Store norske leksikon. Lest 2.4.2010.

<sup>58</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997 s. 88f.

at han antakelig hadde tegnet hundrevis av stasjonsbygninger.»<sup>59</sup> Han arbeidet til å begynne med innen den nasjonale nybarokken, men i 1920-årene ble han mer influert av nyklassisismen.

Bjarne Friis Baastad (1886-1980) ble ansatt ved NSB Arkitektkontor i 1913.<sup>60</sup> Det finnes lite informasjon om Baastads utdanning og fagbakgrunn, bortsett fra at han hadde en lang karriere som jernbanearkitekt fra 1913 og fram til 1956 hvor han gikk av 70 år gammel. Hans stasjonsbygninger fra 1930-årene er preget av funkis-stilen.<sup>61</sup>

Iflg. tegninger over utvidelse av maskinverkstedet, det vil si det blivende lokomotivverkstedet, finner en signaturen «P. Thane, Arkt.», datert Kristiania 1911.<sup>62</sup> P. Thane er ikke nevnt i forbindelse med noen av bygningene som er registrert i NSB bygningsregistrering, Narvik Distrikt Ofotbanen. Hvem er så P. Thane? P. Thane er omtalt som en av flere arkitekter som oppførte mindre oppdrag fra 1911 til 1913, og han har sannsynligvis over lengre tid hatt oppdrag med å tegne verksteder ved de store anleggene til NSB.<sup>63</sup> P. Thane har blant annet tegnet verkstedbygninger for NSB i Trondheim og på Grorud.<sup>64</sup>

I A. Gunnarsjaa Arkitekturleksikon, 2007, er Peter L. Thane (1876-1949) omtalt med egen praksis i Oslo, og at han har tegnet et forretningspalass samt Trudvang-komplekset og stor villa med flere leiligheter, alle i Oslo. Det er ikke nevnt at han har tegnet for NSB Arkitektkontor. Med fare for en sammenblanding også her, slik som ovenfor omtalt, må det antas at P. Thane og Peter L. Thane er samme person som omtales i de forskjellige litterære kildene og som har satt signaturen på lokverkstedets tegninger fra 1911.

---

<sup>59</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 78.

<sup>60</sup> Op.cit. s. 76.

<sup>61</sup> Reisegg, 2006, s. 15ff.

<sup>62</sup> Jernbaneverkets tegningsarkiv tegn. nr. N.dB 350 og tegn.nr. N.dB 351, jfr. vedlegg 15.7 og 16.7.

<sup>63</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 204.

<sup>64</sup> Op.cit. s. 76.

## 5. JERNBANEOMRÅDET I NARVIK

### 5.1 Forholdet mellom bygninger og omgivelser

*Verkstedtomta* eller *Trekanten*, som den også kalles, ligger sentralt på Narvik-halvøya, mellom de to bydelene Oscarsborg og Frydenlund, omtrent midt mellom Narvik stasjon i nord og havneområdet i sør.



**Figur 4.5.** Flyfoto av verkstedtomta fra 1937 med bydelen Oscarsborg i bakgrunnen. Tomta avgrenses av Fagerneslinja mot Oscarsborg, Nedrelinja til venstre går mot utskipningskaiene og Forbindelsessporet som går i bue til høyre i bildet. Lokstallene nærmest og lokverkstedet med maskinverkstedet bakenfor. Foto: Narvik komm. fotosamling.

*Trekantområdet* rommer NSBs og LKABs terminalområder, hvor *Verkstedtomta* til NSB ligger med sine verksteder og lokstaller. Området er utformet som en likebeinet trekant, fra stasjonsområdet med doble spor i nord, som deler seg i to retninger. Det ene sporet, *Nedrelinja*, retter seg mot sørvest og til LKABs utskipningskaier og avgrenses mot den tidligere Demaglinjen, det vil si malmopplagringen, parallelt med den vestre jernbanetraséen.<sup>65</sup> Det andre sporet, *Fagerneslinja*, peker i retning sørøst og utgjør et forlenget spor til Fagernes, ca. 2,5 km sørøst for byens sentrum, parallelt med byens hovedgate, Kongens gate, på folkemunne kalt Gate 1, som også er E6 gjennom sentrumsområdet i Narvik. De to jernbanelinjene forenes av en svakt konkav buet

<sup>65</sup> Navnet Demag skriver seg fra anlegget som håndterte malmen på opplagringstomta. Tysk konstruksjon.

jernbanetrasé fra utskipningskaiene i vest og mot jernbanesporet som går mot Fagernes i sørøstlig retning, som kalles *Forbindelsessporet*. Tidligere ble denne trekantformede toglinjen ble kalt for *Triangelen*.<sup>66</sup>

Inne på *Trekantområdet* ligger deler av Jernbaneverkets (tidligere NSB) bygningsmasse, på den såkalte *Verkstedtomta* som ligger på gnr. 40 i Narvik kommune. Tomta er delt opp i flere bruksnummer, hvor deler av bygningsmassen i dag er solgt ut og fordelt på forskjellige eiere.

*Verkstedtomta* ligger litt sør for Narvik sentrum. Jernbanetraséen deler byen i to bydeler, som er forbundet av to bruer, ei ved jernbanestasjonen i den nordlige delen av byen og den andre i sentrum. Selve sentrum av byen ligger på Oscarsborg-siden, rett ved der jernbanesporet deler seg.

## 5.2 Bygningsmassens plassering

NSB bygningsregistrering har laget en oversikt over Jernbaneverkets bygninger på verkstedtomta, hvor hver bygning har egen beskrivelse, og som også inneholder NSBs verneklassifikasjoner. Tekst i anførsel er hentet fra NSBs bygningsregistrering fra 1991:

Bygningene har også fått verneklassifikasjon fra «**fredet** i medhold av lov om kulturminner», **prioritert** dvs. «bygningen skal prioriteres spesielt som bevaringsobjekt», **høy og middels** dvs. «endringer skal ikke foretas før arkitektkontoret har godkjent planene. Dette gjelder også utskifting av dører, vinduer, kledning, taktekking osv.», **lav og ingen** dvs. «endringer kan foretas uten godkjenning fra arkitektkontoret. Det henvises til generelle råd og retningslinjer.»

Den øvrige bygningsmassen på tomta ligger vest for lokomotivverkstedet og sør for de tre lokstallene (*vedlegg 03.5*). Jernbanens bygninger på verkstedtomta var i 1991 følgende:<sup>67</sup> Lokverkstedet (14) i øst og i nord lokstallene (1-3) med personalbygget for lokstaller (4) og elektrobygget (5), som er av nyere dato, sistnevnte ligger i det nordvestlige hjørne av jernbanetomta. Mot den tverrgående jernbanelinjen i sør, ligger en rekke av Jernbaneverkets mindre bygninger. I sør ligger det toetasjes forrådsbygget (11), som inneholder jernbaneadministrasjonens kontorer og kantine. Videre mot vest ligger en lav enetasjes avlang bygning som fungerer som jernlager (10). Mellom lokstallene i nord og multifunksjonsbygget og jernlageret i sør, ligger linjetjenesten og snekkerverkstedet (8), nå JBVs bedriftshelsetjeneste, etter det opplyste, som er en avlang rektangulær saltaksbygning i to

<sup>66</sup> Mathisen, 2000, s. 47f.

<sup>67</sup> Nummerering i parentes er tatt ut fra NSBs bygningsregistrering, 1991.

etasjer med utvendig pusset gulmalt murfasade. Like ved, plassert ved nordre side av dette, står et tilnærmedesvis kvadratisk formet to-etasjes bygg, garasje (7), med samme utvendige overflatestruktur og farge. Dette bygget har ikke synbart tak fra bakkenivå, men flatt tak. I enden av vestre hjørne av jernbanetomta ligger et enetasjes verkstedbygg (6) med tidligere rørleggerfunksjon. Yttervegger/fasader her er murt opp i naturstein.

Mellom elektrobygget og lokverkstedet ble det tillatt oppført et hagesenter på 1990-tallet, som ikke har noen tilknytning til Jernbaneverket. Dette har adkomst fra en tilknytningsvei fra E6 og til et større nytt kjøpesenter like nord for jernbanetomta. Hagesenteret har form som en saltaksbygning med ytterkledning av glass og aluminiumsplater og likner umiddelbart på et drivhus i et gartneri.

## **6. LOKSTALL 1 samt lokstallene 2 og 3**

### **6.1. Introduksjon med litt historikk**

Lokstall 1 eies i dag av Narvikgården as og brukes til oppbevaring av eldre lokomotiver, i tillegg til å bli benyttet som lokale for konserter, utstillinger og seminarer. Sammen med Lokstall 2 og 3 er Lokstall 1 fortsatt i bruk og utgjør et helhetlig anlegg som har en sentral plass i Ofotbanens historie. Venneforeningen Malmbanens Venner hadde på fredningsforslagetets tidspunkt lokaler i Lokstall 1 sitt opprinnelige tilbygg mot nord.

Lokstall 1 var, sammen med det tidligere maskinverkstedet, en av større bygninger som ble oppført på verkstedtomta etter at anleggstiden ved Ofotbanen gikk mot en avslutning ved utgangen av 1902, i henhold til byggebeskrivelsen av 12.6.1902 i forbindelse med oppføring av «Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik», tegn. B1:1471 og B1:1472. Kopi fra kommunale arkiver av de to omtalte tegningene inneholder imidlertid også utvidelsen med tilbygg for lokomotivstall for to maskiner og påbygget kjelhus for dampoppvarming. En situasjonsplan fra 28.11.1903, viser tre større bygninger på verkstedtomta; Lokstall 1 i opprinnelig form, som et enkelt rektangulært grunnplan med tilbygningen mot nord (*vedlegg 4.6*). Med på tegningen er også maskinverkstedet og en forrådsbygning, samt tre mindre bygninger med skravert grunnplan; vedskur, privét og kullskur. Denne situasjonsplanen fra 1903 viser at Lokstall 1 ikke har tilbygget sidestall. Det må da antas at ovennevnte tegningsgrunnlag har vært benyttet til de utvidelser og påbygninger som har kommet i ettertid.

Allerede året etter, nærmere bestemt 6. juni 1903, ble det kommentert fra overingeniøren i NSB om påståtte svakheter ved konstruksjonen fra bygningskommisjonens side i lokstallen<sup>68</sup>. Det forutsettes derfor at Lokstall 1 var ferdigstillet og tatt i bruk i 1903. I 1907 ble det søkt om tillatelse til oppføring av tilbygg med lokomotivstall for to maskiner samt «kjedelhus for dampopvarmning» i tilknytning til Lokstall 1. I henhold til tegning No. 235 «Plan for utvidelse paa verkstedstomten i Narvik», dat. 9. sept. 1909, er inntegnet forlengelse av tilbygg på Lokstall 1 og videre stiptet inn «fremtidig utvidelse» for ytterligere to lokstaller – parallellforskjøvet i forhold til hverandre i østvestlig retning (*vedlegg 5.6*). Den 16.10.1911 ble det søkt om utvidelse av sidestallen «i tilslutning til vestre ende av nuværende en lokomotivstald for 4 lokomotiver», og henviser til tegn. no. 204, datert 25.01. 1909. Denne må antas å være utvidelsen som Lokstall 2 framsto av.<sup>69</sup>

### 6.1. Lokstall 1, samt lokstallene 2 og 3

Lokstall 1 blir i det følgende beskrevet ut fra de opprinnelige arkitekttegningene og byggebeskrivelsene som fulgte byggemeldingen i 1902. Jeg forholder meg til de dateringer som framkommer av tilgjengelige tegninger og beskrivelser.

Bygningsbeskrivelsen til Paul Due og tegningene av grunn- og fasaderiss, «Bl. 1471 Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1459», og tegning av snitt og galvriss, «Bl. 1472 Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1460», samsvarer egentlig ikke i tid.<sup>70</sup> Beskrivelsen er datert 1902 og da var ikke sidestallen og kjelhuset foreløpig ikke oppført. Men allerede i Paul Dues bygningsbeskrivelse framkommer det at sidestallen, som seinere skulle bli Lokstall 2, er beskrevet. Utvidelsen med sidestallen og kjelhuset kom først i 1907. Men tegningene med utvidelsene er fundert på opprinnelig tegningsgrunnlag fra 1902. De aktuelle tegningene viser oppførelsen av sidestallen og kjelhuset fra 1907 og vil derfor bli beskrevet sammen med Lokstall 1, sammen med bygningsbeskrivelsen fra 1902, signert av Paul Due, fordi bygningstegningene ikke er endret, men har fått tilføyet utvidelsene.

Deretter blir andre utvidelser og påbygginger fram til 2. verdenskrig omtalt, slik at det framkommer en oversikt over forløpet fram til slik Lokstall 1, 2 og 3 mest sannsynlig framstod før bombingene i 1940. Første del av byggeprosessen med utvidelsen av

<sup>68</sup> Skriv fra Norges Statsbaner v/overingeniør Inge Thoresen Wiull, med signaturen I. Th. Wiull, dat. 6. juni 1903. Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

<sup>69</sup> Jfr. *vedlegg 9.6*.

<sup>70</sup> Bygningsbeskrivelse for Lokstall 1, dat. 22.2.1902. Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

«sidestallen», som seinere vokser fram til Lokstall 2, er så inngripende i planene for «hovedstallen», at denne vil bli beskrevet med sammen Lokstall 1. Deretter blir rehabiliteringen av Lokstall 1 i 1940 beskrevet, og de endringer som er kommet til i etterkrigstiden. Beskrivelse av bygningene ut fra tilgjengelig tegningsmateriale vil være i presensform, slik tegningsmaterialet fra 1902 – 1911 foreligger i dag.

Gjenreisningen av Lokstall 2 og 3 etter krigen, vil bli beskrevet som eget underkapittel, sammen med endringene som ble gjort i etter krigen. Endringer som er gjort i ettertid og som er avgjørende for arkitekturen, vil bli kommentert til slutt. Kapittelet avsluttes med en konklusjon over lokstallenes bygningsmessige (arkitektoniske) resultat slik de framstår i 2011.

## **6.2. Beskrivelsen av Lokstall 1 ut fra opprinnelige arkitekttegninger og byggeanmeldelser**

Både tegningene og byggebeskrivelsen i gjennomgåelsen av Lokstall 1 vil bli brukt som referanse slik den var tenkt planlagt og bygget i 1902. De stadige påbygningene og utvidelsene som er så inngripende i Lokstall 1, forårsaker at en ny lokstall nærmest vokser ut av Lokstall 1 og resulterer i Lokstall 2. «Tilbygningen» mot nord var planlagt og integrert helt fra begynnelsen av og blir nevnt i byggebeskrivelsen fra 1902, selv om navnet skulle tilsi noe annet. Lokstall 2 og 3 vil bli beskrevet delvis sammen ved situasjonen i 1940.

Sitater fra byggebeskrivelsen er satt i anførselstegn og vil i denne delen ikke bli anmerket med referanse fordi det stadig henvises til ovennevnte byggebeskrivelse.

Følgende skriv til søknad om oppføring av lokstall i Narvik 1902 er søknad fra Norges Statsbaner ved overingeniøren, dat. Narvik, den 12. juni 1902 med påtegningen «Narviks bygningskommission Sag No 80/1902»:<sup>71</sup>

Herved tillader jeg mig at oversende til approbation tegninger og bygningsbeskrivelse vedrørende jernbanens locomotivstald i Narvik. – Beliggenheden vil fremgaa af vedliggende situationsrids. Bygningens fundamenter vil overalt blive ført ned paa fjeld. –

Ærbødigst J. M. Wiull (signatur).

Vedleggene som fulgte, var bygningsbeskrivelse, tegning av grunn- og fasaderiss, Bl. 1471 «Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1459», og tegning av snitt og galvriss, Bl. 1472 «Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1460» (begge

<sup>71</sup> Mappe gnr. 40/1267 Lokstall 1. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

i 2 eksemplarer) og en situasjonsplan, som er ukjent. Det foreligger to litt forskjellige versjoner av sistnevnte tegning (*vedleggene 06.6. og 7.6*). Planen ser ut til å ha inntegnet en lokstall for 6 maskiner og ikke 8, slik det framgår av tegningstittelen. Det forutsettes at anmerkningen «reduceret efter B1:1459» henviser til nettopp dette.

Tegning Bl.1471 viser også lokstallen med to forskjellige versjoner. Forskjellen består i at den ene versjonen har ett tilbygg, sidestallen, som ovenfor er beskrevet. Den andre versjonen har også inntegnet sidestallen og viser ytterligere et tilbygg, kjelhuset, som bygger ut i nordvestre hjørne av Lokstall 1 der lokstallen og kjelhusets vestre fasader flukter. Det kan se ut til at samme tegning er benyttet til å føye til kjelhusutbygget, uten at det er påføyd datert revisjonsanmerkning. Tegningen viser inntegnet plan av kjelhuset og en kraftig utvendig høy pipe på egen sokkel inntil kjelhusveggen østre fasade samt fasaden mot nord.

Beskrivelsen i denne avhandlingen omfatter derfor også sidestallens oppføring i henhold til nevnte tegninger.

Selve byggebeskrivelsen er håndskrevet og datert «Christiania den 22.de Februar 1902» og er signert av arkitekt Paul Due. Slik det framgår av dokumentet, må det antakelig være reinskrevet av en annen person, idet Paul Dues navn er anført med «sign» i parentes etter seg.<sup>72</sup>

### **6.2.1. Bygningsbeskrivelse Lokstall 1**

**Lokstall 1** er en avlang teglsteinbygning i en etasje. Grunnplanet har en rektangulær form på ca. 61,5 x 14,5 meter, og med plass til 6 lokomotiver. Midt på langveggen mot nord er et tilbygg inntegnet, i en noe lavere etasje enn den enetasjes lokstallen. Tilbygget mot nord vil i det følgende bli omtalt som «tilbygningen», slik byggebeskrivelsens omtale lyder.

Tilbygningen var ment å huse sosiale funksjoner for personalet. Grunnplanet for tilbygningen har en bredde på ca. 15 meter og et utspring fra lokstallens langvegg mot nord på rundt 6,5 meter.

Tegningsgrunnlaget viser også en sidestall for 2 maskiner (lokomotiver) parallellforskjøvet i forhold til sørvestre hjørne av hovedstallen. Sidestallens lengde er rundt 23 meter, er 13 meter bred og stikker fram ca. 14 meter foran hovedstallens vestre gavle. Denne utvidelsen, som kom i 1907, men vil bli omtalt sammen med beskrivelsen av Lokstall 1.

---

<sup>72</sup> Mappe gnr. 40/1267 Lokstall 1. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.



### 6.2.2. Eksteriøret

Utvendig signaliserer den avlange bygningskroppen sammen med de doble jernbanesporene, som går gjennom bygningen, at bruksområdet er knyttet til jernbanevirksomhet.

Hovedstallens sidestall og tilbygning mot nord har samme arkitektoniske formspråk, og sammen danner disse bygningsdelene en helhet.

Hele bygningskomplekset tilhørende lokstallen med sidestall og tilbygning ble oppført i upusset tegl. Det framgår ikke av beskrivelsen og foreliggende tegninger om hvilken type murerforbandt teglsteinen skulle legges i, men bare at det skulle være i godt forband. Veggene ble stående igjen etter ødeleggelsene i 1940, slik at dagens situasjon følgelig viser det samme murerforbandet som fra 1902. Veggene ser ut til å være oppført i blokkforband.<sup>73</sup>

Bygningen lukkes av et saltak som strekker seg langs hele lokstallens bygningskropp og møter gavlveggene mot øst og vest. Tre oppbygde overlysvinduer på taket åpner for lysinnfall langs takåsen. Vinduene hadde en lengde på ca. 7,5 meter hver og var fordelt og plassert med lik avstand i forhold til taklengden, med ett i midten og de to andre nærmere takavslutningen til hver ende. Sidestallen hadde ett overlysvindu i samme utforming som hovedstallen.

Overlyskonstruksjonen var hevet over takåsen og vindusglassene plassert i den vertikale «veggen» på de to langsiden. Overlysvinduene ble avsluttet øverst med beslag utformet som et lite saltak i lengderetningen.

Hele bygningskomplekset er utført i én etasje; lokstallene med en større høyde, mens tilbygningen mot nord har en lavere etasjehøyde. Alle fasader artikulterer en oppbygning på én elevasjon, noe som vil bli beskrevet mer detaljert nedenfor.

Sidestallen har vinduer i alle tre fasader og en tofløyet port i den østre gavlveggen.

Sidestallens vestre gavlvegg har ingen portåpning, men vinduer i nedre og øvre del av gavlveggen. Tilbygningen mot nord har vinduer i alle tre fasader og dør ut mot nord, som er forbundet til en gjennomgang i et sandrom i tilbygningen og inn til lokstallen. Tilbygningen har i alt 4 dører med direkteforbindelse inn til lokstallen. Vinduene her skiller seg noe ut fra

---

<sup>73</sup> En murstein har en langside som kalles *løper*, kortsiden kalles *kopp* og den brede over- og underflaten kalles *liggeflate*. Steinen kan mures i forskjellige mønstre som kalles *murforband* og legges da med løper- og/eller koppsiden synlig. *Blokkforband* kalles et murmønster som har annenhver løper- og koppskift. Andre forband er *gotisk* (eller *polsk*) forband, som består av løper og kopp i samme murerskift, men at skiftene forskyves oppover slik at en kopp kommer i skiftet midt over og under en løper. Hollandsk forband er der annet hvert skift er koppskift og mellomliggende skift er en løper og en kopp etter hverandre. Kryssforband er vekselvis forskjøvet kopp- og løperskift, slik at løperne vil ligge rett over hverandre i hvert fjerde skift, jfr. Viestad, 1980.

de øvrige vinduene i hoved- og sidestallen. Etasjehøyden på lokstall og tilbygning er forskjellig, tilpasset lokomotiver i lokstallen og personalet i tilbygningen.

**Taket** er utformet som saltak i både hoved- og sidestall, mens det i tilbygningen er utformet som pulpettak ved nedre underkant av lokstallens saltak og flankert av tverrliggende saltaksformede gavlutspring på hver side.

**Den lange bygningskroppen i hovedstallen** er utvendig støttet opp av en jevn rekke lisenere, med en avstand på 3,75 meter mellom den vertikale midtlinjen i hver lisene, i begge langveggene.<sup>74</sup> Lisenene støtter opp og forsterker veggene utenfra, samtidig som de utgjør en dekor i veggflaten. Lisenene er noe smalere i veggflaten, mens hjørnene er kraftigere utformet. Over sokkelen heller den enkelte lisene svakt innover og stopper omtrent midt i vegg høyden hvor oppmuringen av teglsteinen utkrages gradvis i 3 skift oppover og likner en dryppnese i profil, som avslutter lisenens skråhelling. Herfra flukter lisenen plant med det overliggende frisefeltet som krager noe ut i veggflaten over vindusfeltene. Slik får hvert av de høye smale vinduene, som er plassert i blinderingsfeltet mellom lisenene, en markert omramming.<sup>75</sup> Arkitekten har kombinert det konstruktive og det dekorative i veggoppbyggingen.

**Langveggene** har en parataktisk struktur ved at veggen deles opp i gjentatte felter og som sammen med lisenene, utgjør en sideordnet struktur som kan gjentas i det uendelige i lengderetningen. Gavlveggene, derimot, har en hypotaktisk struktur selv om de bare bygger én etasje. De er bygget i en over- og underordnet struktur, slik at det er høyden som her angir strukturen ved at nedre del, med de to portåpningene i hovedstallens østre gavlvegg og sidestallens vestre gavlvegg med de nederste vindusfeltene som erstatter portene, danner nedre del.

**Gavlveggene** strekker seg høyere opp over takflaten og noe ut til sidene, slik at de danner en skjermfasade i den østre gavlveggen av hovedstallen og i vestre gavlvegg i sidestallen. Overgangen mellom hjørnene bunner ut i en avsluttende litt kraftigere lisene, sett fra langveggs side, og fungerer som en utbyggende skjermfasade sett fra gavlveggs front.

---

<sup>74</sup> Forskjellen på en lisene og en pilaster er at lisenen ikke har kapitel og base. Begge brukes som veggforsterkning.

<sup>75</sup> Blinderingsfeltet i snittflaten gjennom veggen er 1 teglsteins tykkelse tynnere enn veggen for øvrig. Uttrykket *blindering* beskriver en fordykning i veggflaten, jfr. Malmstrøm, 1982, s. 117.

Skjermfasaden i hovedstallen er symmetrisk oppbygget. Hovedstallen har doble portåpninger i hver ende tilknyttet de gjennomgående jernbanesporene. Sidestallen har kun doble portåpninger i østre gavlvegg, mens dens vestre gavlveggen ikke har gjennomgang. Portene er her erstattet med de nevnte vinduene i to vertikale plan.

Gavlveggene er noe forskjellig oppbygget. Hovedstallens gavlvegg mot øst og sidestallens gavlvegg mot vest har samme utforming, det vil si at disse to veggene danner en skjermfasade i forhold til den langsgående bygningskroppen. De to andre gavlveggene, hovedstallens vestre og sidestallens østre gavlfasade, har en noe annen utforming ved at de har en valmet takavslutning ved overgangen mot mønet, slik at portåpningene opptar hele den firkantede veggflaten i disse endeveggene. Arkitekten må sannsynligvis tidlig ha innlemmet sidestallen i planene for hovedstallen, ut fra de foreliggende tegningene. Ved at sidestallen er innlemmet i planene, blir arkitektens formspråk uttrykt gjennom dialog mellom bygningenes utforming i et samspill hvor det derfor er vanskelig å skille den ene bygningen fra den andre i et helhetlig perspektiv.

Konturen på de to gavlveggene som danner skjermfasader får en konkav utforming ved at lisenene, har en oppbygning som heller inn mot veggen fra sokkelen og halvveis opp. Over lisenens vertikale plan bygger gavlveggenes øvre ytterkanter ut med  $\frac{1}{4}$  stein i ca. 8 skift mot takfoten og i vertikalt plan et stykke over takfotens avslutning. På denne måten får den konkave buen sin form i gavlveggenes konturer.

Gavlveggenes øvre del, tympanon, har en utsmykning eller dekor som framkommer av utformingen på vindusarrangementet som har en praktisk funksjon ved lysinnslipp samtidig som de framstår som en dekorasjon gavlveggen med sin utforming og plassering.

En enkel ornamentering i gavlveggen er tannsnittmønsteret, murt opp langs øverste del av mønekanten, med teglsteinens kopp- og løperside ut og som følger takfallet.

Tannsnittmønsteret bryter gavlveggenes horisontale murerforband og er lagt i flukt med takfallet.

Takrytteren på de to nevnte gavlveggene kroner verket ved at mønet avsluttes øverst av en avtrappet tegloppmuring som er utkraget i forhold til veggplanet med en kvart teglstein i fire skift oppover i høyden. Den totale bredden på takrytteren tilsvarer veggbredden mellom de to portene. Takrytteren er utformet som ett oppbygg som strekker seg høyere enn mønets øvre skjæringslinje og fungerer som et dekorativt element som forsterker formspråket til

«stræbepillarererne» i langveggene, samtidig som den skjuler den bakenforliggende pipen som er knyttet til en innvendig fyringsovn.<sup>76</sup> Takrytteren er utformet slik at den nederst har tre «fingre» som «griper» veggen der de to takflatene møtes og avslutter veggen i mønets overkant. Overgangen mellom «fingrene» er utformet som to sammenhengende segmentbuer. Takrytterens øverste del har innmurt en smal stående nisje i veggflaten. Mønebeslaget er falset, både på den tredelte takrytteren og langs takfallet.

Takprofilen i skjermfasaden ender nederst i en horisontal knekk i krysningspunktet mellom takfallet og veggen, noe som går igjen på mange teglsteinsbygninger med tilsvarende skjermfasader fra århundreskiftet. Denne typen takavslutning har i Malmstrøms *Fabrikk og bolig ved Akerselva: et industrimiljø fra 1800-tallet* fått betegnelsen

«Giebelkantenknickungen» som nytt begrep, skapt av professor Günther Kokkelink.<sup>77</sup>

Begrepet kan oversettes direkte til norsk som «gavlkantknekk». Rent konstruktivt skjuler knekken en innebygget takrenne med innvendig avløp forbundet med nedgravde avløpsrør til oppsamlingskummer.

**Vinduene.** Alle vinduene i veggflatene, bortsett fra vinduene i tilbygningen, er utført i mønjemalt støpejern etter særlige skjemategninger og er oljemalt etter innmuring, alle med lik utførelse. Formen er stående rektangulær med segmentbuet overkant og vindusåpningen har rutet sprosseinndelt vindusglass.

Vinduene har en murt vindusoverdekning, «krone», av stående teglstein med løpersiden ut, i 1 ½ steins lengde, som følger segmentbuens avrunding. Avslutningen danner et dekorativ vifteformet element over hvert vindu og avsluttes i overkant av en liten utkragning med teglsteinens koppside ut.

Mens hovedstallens østre gavlvegg har to portåpninger i nedre elevasjon, har sidestallen montert inn parvise to og to vinduer på hver side av veggfeltet i midten, slik vinduene i langveggene i sør- og nordfasaden er utformet.

I hovedstallens østre og sidestallens vestre gavlvegg er det på hver side i mønet, innfelt henholdsvis fire smale vinduer på hver side av midtfeltet. Vinduenes høyde følger takvinkelens stigning, fra det laveste vinduet i hver ytterkant av gavlveggene til det høyeste vinduet på hver side av det tette midtfeltet. I hovedstallen har vinduenes underkant, på hver

<sup>76</sup> Lisenene i langveggene omtales som "Stræbepillarer" i Paul Dues byggebeskrivelse av 22. februar 1902.

<sup>77</sup> Malmstrøm, 1982. Fotnote 392 til side 117.

side av det midtre vertikale veggfeltet, en sammenhengende horisontal brystningshøyde, slik at hvert sett fire vinduer har en sammenhengende felles vindusbenk (vindusbrett). Vinduene er så tett plassert at den buete teglsteinsmurte «kronen» derved får en sammenhengende bueformet stigende linje over vinduene på hver side av det tette veggfeltet i midten, parallelt med takfallet.

I sidestallens vestre gavlvegg derimot, er det øverste vindusfeltet innplassert med underkant i samme brystningshøyde som hovedstallens østre gavlvegg. Vinduene har her ingen sammenhengende solbenk, men er brutt for hvert vindu og med en murt dekor i underkant av hvert vindu. Oppmuringen av vindusfeltene er i sidestallens vestre gavlvegg utformet slik at det øvre vindusfeltet på hver side av midtveggfeltet får med en tydelig uavbrutt vertikal avgrensning i veggflaten, sammen med de parvise to vinduene i nedre del av gavlveggen.

**Tilbygningen mot nord** er ifølge foreliggende tegninger tegnet inn med en lavere etasjehøyde enn lokstallen og har en rektangulær grunnflate og med en yttervegg som «hovedfasade» parallelt med hovedstallens langvegg.

Tilbygningens fasade mot nord er symmetrisk oppbygget og har to mindre saltaksutstikk som flankerer hver side av tilbyggets nordvendte hovedfasade som ligger vinkelrett på hovedstallens langvegg. De to utstikkene på hver side av tilbygningen er bare på ca. 30 cm ut fra veggen og framstår som to mindre gavlvegger som visuelle skjermfasader på hver side av tilbyggets fasade mot nord. Denne byggemåten gir en illusjon av at gavlveggene sammen med den midtre veggen danner en fondvegg. Det kan se ut som om de to gavlveggene her er utsmykket med et sirkulært vindu på hver av flankene i røstet over vinduene. Gavlveggens skråavslutning følger takfallet med en omvendt trappegavldekor innmurt i veggplanet. Takfallet på hver av tilbygningens saltakutstikk mot nord avsluttes nederst med den samme gavlkantknekk som øst- og vestgavlen i hoved- og sidestallen.

**Vinduene** i tilbygningen er mindre både i høyde og bredde i forhold til hovedstallen, men har større inndelte glassruter. De var utført med treinnramming i stedet for jern. Alle tre fasadene i tilbygningen kan se ut til å ha doble sidehengslede åpningsvinduer med midtstolpe og vertikal tredelt ruteinndeling. Øvre del av vinduet har segmentbuet avslutning. Tre vinduer i tilbygningens nordvestre hjørne kan være enkle sidehengslede åpningsvinduer, med tilsvarende bredde som det ene vindusbladet til de øvrige vinduene i tilbygget.

### 6.2.3. Endret tilbygning mot nord

Den inntegnede utformingen på tilbygningen viser seg å være endret i ettertid. Foto fra 1937 viser at tilbygningen har en annen utforming enn slik de aktuelle tegningene fra 1902 viser (*vedlegg 08.6*). Det er uklart når dette har vært gjort, fordi det ikke er funnet noe i den tilgjengelige dokumentasjonen som tilsier at tilbygningen er endret i form. Tilbygningen ble oppført i upusset tegl lik Lokstall 1 og har saltakutforming samt en noe avvikende veggoppbygging i forhold til de opprinnelige tegninger. Blant annet er den oppført i to etasjer og står vinkelrett på lokstallens langvegg, og har samme takhøyde som lokstallen. Gavlfasaden i tilbygningen er utformet som skjermfasade med samme takrytter som hovedstallens gavlfasade. Det framgår ikke av tilgjengelig dokumentasjon noe om vinduenes utforming.

Det er usikkert om denne utformingen har vært brukt helt siden 1902, eller om tilbygningen har endret formuttrykk i ettertid, er bygget i 2 etasjer og framstår tilnærmedesvis lik slik tilbygningen ser ut i dag. Endringen må i så fall ha skjedd før 1937.<sup>78</sup>

Veggene i tilbygningen har ingen lisener og har en noe bredere vindusutforming i 2. etasje. Forutsatt at dagens situasjon samsvarer med tilbygningens form i mellomkrigstiden, er de fire vinduene i øvre vindusrekke utformet med segmentbuet overkant og med samme vifteformet teglmuring, avsluttet med en utkraget teglbue. I nedre del av veggen er det midterste veggfeltet trukket inn ca. 50 – 60 cm og avdelt i midten av en halvsøyle som flukter med den øvrige veggflaten. Tre vinduer ligger i det inntrukne partiet og to vinduer flankerer det inntrukne feltet. Ut fra de opprinnelige tegningene hadde den østvendte sideveggen ett vindu inn mot hjørnet mot hovedstallen og to større og ett mindre vindu mot vest. Tilbygningens røstvegg har samme dekoravslutning, tannsnitt-utforming, som lokstallens gavlvegg har.

Det er usikkert hvorvidt tilbygningen kanskje er oppført fra starten av slik den er beskrevet ovenfor, eller at den er påbygget med en etasje noe seinere.

### 6.2.4. Interiør

Hovedstallen, og mest sannsynlig også sidestallen, består av hver sine store rom, som en lukket overbygning for å huse lokomotivene. Innvendige vegger er pusset og malt.

---

<sup>78</sup> Jfr. *vedlegg 08.6*. Foto fra 1937.

Alle gulv, også i tilbygningen, er bygd opp av betong med «haardtbrandte Mursten i cementblandet Murbrug» og i hovedstallen tilpasset pussegravene under de doble sporene innvendig. Gulvene heller fra yttervegger og inn mot pussegravene, slik at fukt og vann renner ned i samlekommer under pussegravene, som ligger i underkant av de doble jernbanesporene som går gjennom lokstallen. Gulvene skulle ha overflate av tyntflytende sementbruk. I hver ende av pussegravene er bygget «Trappetrinn af huggen Sten».

Sidestallen antas å ha samme utførelse som hovedstallen, og vil ikke bli spesielt beskrevet i avhandlingen.

Tilbygningen har to mindre pipeløp til fyring for oppvarming. Tilbygningen huser sosiale funksjoner for personalet med garderobe og to hvilerom, som er forbundet med inngang fra hovedstallen. Også arbeidsrommet har egen inngang fra hovedstallen. Et stort rom for sand, «Sandrum», fungerer som gjennomgang fra lokstallen og ut på baksiden. Rommet tjener også som forgang fra hovedstallen og til to vannklosett i bakkant av tilbyggets nordvestre hjørne.

#### **6.2.5. Konstruksjon og byggematerialer**

Mye av denne beskrivelsen referer seg til byggebeskrivelsen fra 1902, og gjengivelser fra denne er satt i anførsel uten at det henvises spesifikt til selve byggebeskrivelsen.

Grunnmuren er oppført på fjell som tørrmur av naturstein, «Brudsten», på inntil 1 meters bredde, mens det i tilbygningen ble tillatt noe smalere grunnmursbredde. Det ble tatt høyde for åpninger i grunnmuren for innlegging av vann- og kraftledninger og oppsamlingskummer ble utarbeidet med avløp til sjøen. Lokstall 1 er ført opp med opprinnelig bruddstein på fjell som synlig sokkel i ca. 50 cm høyde. Ifølge byggemeldingen har sokkelen fått en overflate av sementpuss. Over denne ble det oppmurt et sokkelbånd av teglstein. Ytterveggene, som ble oppført i tegl med innvendig glattpussede vegger, er forsterket med jernbjelker over portene i gavlveggene og som opplag over murgesimsen i langveggene. Ytterveggene er bærende for konstruksjonen og bruk av lisenene eller «stræbepillarene» forsterker veggene ytterligere. De utvendige lisenene danner konstruksjonspunkter, som hver av taksperrene hviler på innvendig.

Takkonstruksjonene er utført i tremateriale og taktekingen utvendig er skiferheller, både for hoved- og sidestall samt tilbygningen. Overlysvinduene ble bygget i treverk med glass i jernsprosser med ventilasjonslemmer. Alt av beslag, takrenner og nedfallsrør var utført av zink. Over galvveggens øvre avslutning ble det brukt falset zinkbeslag.

Vinduskonstruksjonene i lokstallen ble utført av smijern og med «Solbænk», eller vindusbenk i underkant av vinduet, dvs. en forsterket skråstilt utføring, dryppnese, på underkarmen, som skulle dekket med metallplater. Ifølge byggemeldingen skulle vinduene i tilbygget mot nord utføres i tre, som ble grunnet og malt, etter egne tegninger. Også disse vinduene ble bygget med tilsvarende solbenk i underkant.

Ifølge Paul Dues byggebeskrivelse skulle alle portene i stallrommene og alle dører i tilbygningen utføres etter egne skjemategninger og av gode gran- eller furumaterialer, som ble grunnet og malt. Ut fra tegningene Bl. 1471 og Bl. 1472 kan leses at dørene er fyllingsdører og de dobbelfløyete portene er konstruert av stående panelbord og avstivet med tverrliggere og skråstag.

Takkonstruksjon ble, som tidligere nevnt, utført i tremateriale og bestod av 15 takstoler som hviler på ytterveggene, som er bærende for takkonstruksjonen. Ut fra Paul Dues bygningsbeskrivelse fra 22.2.1902, kan det synes at denne beskrivelsen fortsatt er overensstemmende med dagens situasjon: «Tømmer skal opkammes paa 130/150 (5"x6") Murremmer og med Not og Tap forbindes til Veggestolper af 150/150 (6"x6") Tømmer. Strækbjælkerne maa forankres til ydermurene ved Hjælp af 3 Stk. 20 m/m (3/4") Skruebolter i hver Stolpe. ....Tagrøsterne skal afstives i Længderetning ved hjælp af Langaaser, Stolper og Skraabaand. Til Aaserne skal anvendes 150/180 m/m (6"x7") Tømmer, der i alle Skjødninger skal forbindes med franske Laase og 13 m/m (1/2") Skruebolter». Takrøstet i tilbygningen ble avbundet med taktømmer, sperrer, hanebjelker, indre åser og skråbånd og ytre åser der det i snittegningene ble antydning i konstruksjonen. Videre heter det i byggemeldingen fra 1902 at alle takflater og vinkelender skulle ha avløp til takrenner og nedfallsrør av zink.

Taket hadde tre oppbygde overlysvinduer i hovedstallen og ett i sidestallen. I byggemeldingen ble de benevnt som «Tagjalousier». I tillegg ble det montert i alt 6 «Røgrør» rett over de nedsenkede pussegravene i hovedstallen og 2 «Røgrør» i sidestallen. Røykrørene bygde ca. 2,5 meter over takåsen og var avtrekk for røyk og damp fra lokomotivene. I tillegg har alle gavlvegger i hoved- og sidestall, samt ved den ene langveggen midt i hovedstallen, innmurt ovnsnisjer, og til sammen fem oppmurte piper som fyringssovnene var montert til. Alle piper ble avdekket med pipehatter av støpejern og takflatene inndecket med pipekraver av zink.

Ifølge byggemelding, datert 6. februar 1907 det ble søkt om godkjennelse til å føre opp to bygninger: «Den ene tilbygning skal tjene som lokomotivstald for 2 maskiner, den anden er



bestemt til kjelhus for dampopvarming.» Antakelig menes det her en mindre utvidelse av den allerede oppførte sidestallen, som er inntegnet på tegn. Bl. 1471 og 1472 fra 1902. Ved sammenlikning og målkontroll viser det seg at sidestallen er forlenget med ca. 3 lengdemeter mot vest på tegning Bl. 1471 som fulgte byggesøknaden fra 1907 i forbindelse med oppføringen av kjelhuset og utvidelsen av sidestallen for 2 lokomotiver.

I ovennevnte byggemelding fra 1907 er det også anført at bygningene blir oppført overensstemmende med den før oppførte lokomotivstall med hensyn til teglsteinsmurer. Endeveggen mot vest, derimot, skulle oppføres som følgende: «Lok.staldens søndre tvervæg udføres af bindingsverk med 1" høvl.pl. indiv. panel og 1" høv. pl. udv. panel m. pap.» i motsetning til den opprinnelige gavlveggen, som var oppført som teglstensmur. I samme byggemelding er det søkt om dispensasjon fra murtvangsloven. Allikevel er det i byggetegningene for søknaden ikke tegnet inn endring til bindingsverksvegg, mens det på situasjonsplanen er påskrevet en anmerkning om at endeveggen skal være i tre.

I et skriv, dat. 17. juni 1911, fra driftsbestyrer E. M. C. Johannsen i 8. trafikkdistrikt Ofotbanen, framgår det at tillatelse til å bygge en endevegg i tre er gitt under Narvik bystyres angivne forutsetning i møte 30. april 1907.<sup>79</sup>

#### **6.2.6. Kjelhuset**

Den tidligere omtalte påbygningen på Lokstall 1 med sidestallen og kjelhuset ble søkt om i felles byggetillatelse i 1907. Sidestallen er omtalt ovenfor. Kjelhuset er ført opp i nordvestre ende av Lokstall 1 og skulle produsere dampopvarming som ledes i varmeledningskanal gjennom «den gamle stald og ind i den ny stald», altså gjennom Lokstall 1 og til sidestallen.<sup>80</sup> Det inneholdt rørkjele og maskineri for videretransport av den oppvarmede dampen. Selve rørkjelen var forbundet med en 15 meter høy utvendig frittstående fabrikkpipe.

Grunnplanet er på ca. 8,5 x 6,7 meter med pipen i ytterkant av kjelhusets østre fasade. Forbindelse til kjelhuset går via dør nederst i nordvestre hjørne av lokstallen. I nordre og vestre fasade av kjelhuset er det inntegnet to vinduer i hver fasade. Vinduene har samme form og uttrykk som Lokstall 1 for øvrig. I byggemeldingen er det anført: «Ellers blir bygningen at opføre i overensstemmelse med den før opførte lokomotivstald.» Det framgår ellers av byggemeldingen at kjelhuset skal oppføres i 1 ½ stens mur i alle vegger. Kjelhuset har samme

---

<sup>79</sup> Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

<sup>80</sup> Byggeanmeldelse, datert 6.2.1907 for sidestall og kjelhus. Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

formspråk og oppbygning som Lokstall 1. Taket har samme høyde som selve lokstallen og leses av tegningen som et valmtak i full høyde. Det er anført i byggemeldingen at taktekningen skal være med skiferstein. Det må antas at det gjelder både sidestallen og kjelhuset.

### 6.3. Lokstall 2 og 3

Den 16.10.1911 søkes det om utvidelse av sidestallen «i tilslutning til vestre ende av nuværende en lokomotivstald for 4 lokomotiver». Medfølgende tegning No. 204, datert 25. januar 1909 viser situasjonsplan med oversikt over «nuværende» og «foreslaet utvidelse», grunnplan, langfasaden mot nord og gavlfasaden mot vest samt tverrsnitt og lengdesnitt og detaljsskisse av sokkelmuren (*vedlegg 9.6*). Både fasade, grunnplan og lengdesnitt er overgangen fra gammelt til nytt stipledd inn. Anført på tegning 204 fra 1909, er det merket «Vestre ende af nuværende Stald. Cfr. Bl. 1471 & 1472.» Det antas derfor at dette er utvidelsen av sidestallen, slik tegningen og størrelsen på sidestallens utvidelse kan leses.

Samlet sett ble Lokstall 1 og Lokstall 2 ført opp henholdsvis i 1902 og 1911. Sistnevnte er delvis påbygget til full størrelse, fra 1907 som sidestall for 2 lokomotiver, deretter ytterligere utvidelse i henhold til tegningsmateriale i 1909 med tillegg for 4 lokomotiver. Påbygging av sidestallen til Lokstall 2 skjedde altså etappevis.

Ved ny gjennomgang av de kommunale arkiver har jeg funnet tegning nr. 303 «Forslag for tilbygning til Lokomotivstalden i Narvik», datert 9.8.1913 og undertegnet av E. M. C. Johannsen. Tegningen har en liten signatur i nederste høyre hjørne hvor det står «Nr. 303/J.K.» Tegningen inneholder plan, fasade, snitt samt en situasjonsskisse.<sup>81</sup> På denne skissen er det inntegnet tre lokstaller, som er parallellforskjøvet i forhold til hverandre mot vest. Byggeanmeldelsen fikk Narvik bygningskommisjons jnr. 94/1914 og saksnr. 84/1914. Det vil derfor være grunn for å anta at Lokstall 3 er ført opp rundt 1914/1915.<sup>82</sup>

Som en ytterligere bekreftelse på denne antakelsen vises til tegning Nd.B 305, datert 8.9.1913, «Plan for utvidelse paa verkstedtomten i Narvik» at det var planlagt en fjerde lokstall. På situasjonsplanen er det forskjellig skravering på bygningene, som viser til «Nuværende», «Foreslaet budgett 1914-15» og «Fremtidig utvidelse». Lokstall 3 har fått

<sup>81</sup> Mappe gnr. 40/1267 Lokstallene, Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune.

<sup>82</sup> Mappe gnr. 40/1267 Lokstallene. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

skraveringen som tilsier foreslått budsjettert 1914-15 og den fjerde lokstallen som framtidig utvidelse (*vedlegg 10.6*).

Den omsøkte utvidelsen har en lengde på 45 meter. Endeveggen mot vest var en provisorisk trestendervegg, med valmtakavslutning. Dette taket har et vindu, lik vestre gavlvegg på Lokstall 2, da denne ble byggeanmeldt i 1911. Fasaden var derimot av tegl, slik tegning nr. 204 fra 1911 viser og portene var der tegnet uten vinduer. Det har imidlertid portene i Lokstall 3, hvor øvre del av begge porters doble dørblad har ruteinndelte vinduer. En personaldør var innfelt i høyre ports venstre dørblad (sett fra vest mot øst). I byggemeldingen som tegning 204 medfulgte, ble det bemerket at «hele bygningen er utarbeidet for 6 lokomotiver, men vil foreløpig kun bli bygget for 4, ved at anbringe en provisorisk væg av træ». <sup>83</sup> Den nye utvidelsen var på ca. 630 m<sup>2</sup>. <sup>84</sup>

#### 6.4. Oppbyggingen etter 1940



*Figur 5.6. Verkstedtomta etter krigsødeleggelsene i 1940. Ruinene av Lokstall 3 nærmest til høyre. Lokstall 2 er jevnet med jorden og Lokstall 1 rimelig uskadd. Lokverkstedet rett bak Lokstall 1. Til høyre for lokverkstedet, ruinene av maskinverkstedet. Midt på bildet garasjen og linjeavdelingen. Foto: Narvik komm. fotosamling.*

<sup>83</sup> Byggemelding Sak.nr. 84/1914. Mappe gnr. 40/1267 Lokstall 1. Kommunale byggesaksarkiver. Kopi hos forfatter.

<sup>84</sup> Mappe gnr. 40/1267 Lokstall 1. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

Situasjonstegning N.dB 1904, dat. 3.12.1942 viser at Lokstall 1 rehabilitert i forhold til de mindre skadene fra krigsødeleggelsene i 1940 og Lokstall 2 ble raskt gjenoppbygget (*vedlegg 11.6*). Det samme gjelder lokverkstedet med smie og wc på søndre vegg og hjulskur på sørøstre vegg. I tillegg er et bomberom og deler av maskinverkstedet gjenoppbygd. Det er også anført at snekkerverkstedet og vognverkstedet fortsatt ligger i ruin.

Lokstall 2 ble, sammen med de fleste bygningene på verkstedtomta, sønderbombet i 1940, men planlagt ført opp på nytt allerede i 1940 med et endret formspråk og som ble gjenoppført i 1942. Utformingen av nyoppføringen av Lokstall 2 viser et formuttrykk som har endret seg i forhold til arkitekt Paul Dues Lokstall 1. Bygningen har form som opprinnelig, men har fått endrede karaktertrekk som heller mot en forenkling i fasadeuttrykket, slik at lokstallens eksteriør bærer i seg funksjonalismens idé med pussede plane murflater, ingen dekor, med nye vinduer i stående rektangulær form og to mindre overlysvinduer innfelt i selve takflaten, som også ble førende for utformingen av Lokstall 3.<sup>85</sup> (*Vedlegg 12.6*).

Ut fra tegningsmaterialet har de to portene i Lokstall 1 sin østre gavlvegg, endret utforming i forhold til opprinnelige tegninger, som viste at overkanten hadde en buet avslutning, mens øvrige portutforminger i hoved- og sidestall hadde rettvinklet avslutning. Ut fra det foreliggende materialet er det uvisst om formen endret seg under rehabiliteringen i 1940, eller om det opprinnelig ble satt inn porter med rettvinklet avslutning i overkant. Foto tatt like etter bombingene gir ikke noen klar indikasjon på utformingen av portene i østre gavlvegg i Lokstall 1, mens det går klart fram at portene i vestre gavlvegg har rettvinklet utforming. Det gjelder også for de to andre lokstallene. De samme foto viser at pipen til kjelhuset er borte. Taket på Lokstall 1 ble ødelagt i 1940, men det er mulig at man her har brukt gamle tegninger i forhold til rekonstruksjonen. En indikasjon på at taket ble ødelagt kan være at overlysvinduenes form er endret fra de gamle tegningene til slik de framstår i dag.

#### **6.4.1. Lokstall 1 samt 2 og 3 – Senere endringer**

Lokstall 1 er den eldste av de tre lokstallene på jernbanetomta sentralt i Narvik by. Den skiller seg ut fra de to andre lokstallene, først og fremst i formspråket med utvendig materialbruk. Umiddelbart synes Lokstall 2 og 3 å likne Lokstall 1 i form og størrelse. Lokstall 1 har ytterkledning i tegl og Lokstallene 2 og 3 er utført i pusset tegl og malt i en blek/dempet rødlig farge.

---

<sup>85</sup> Jfr. *vedlegg 12.6*. Lokstall 2, tegning N.dB 1768, datert 13.9.40.

Lokstall 2 og 3 har ingen form for dekor i fasadelivet og har plane veggflater med rektangulære dør- og vindusformer. Bilder fra før krigsødeleggelsene i 1940 viser tydelig at alle tre lokstaller opprinnelig var oppført med tegl som utvendig kledning og med likt formspråk i utvendig tegldekor. Lokstallene 2 og 3 har fått et divergerende formuttrykk i materialbruk i forhold til Lokstall 1, i forbindelse med gjenoppbyggingen etter krigshandlingene under 2. verdenskrig. Lokstall 2 ble gjenoppført i 1943 og Lokstall 3 ble først gjenoppført høsten 1950.<sup>86</sup> Dette gir grunn til uklarhet fordi det i NSB bygningsregistrering er anført at Lokstall 3 ble oppført i 1959. Tegn. N.dB 3850, datert 9.9.1961, viser at stallen er plassert inn på tegningen i forbindelse med ny personalbygning.<sup>87</sup> Lokstall 1 var lite skadet etter bombingene våren 1940 og ble raskt rehabilitert og tatt i bruk allerede sommeren 1940.<sup>88</sup>



**Figur 6.6.** Alle tre lokstallene sett mot øst. Fra v.: Lokstall 3 med forhall, Lokstall 2 og Lokstall 1 skimtes så vidt bakerst. Lokverkstedet i bakgrunnen. Foran garasjen. Foto: Forfatter (2010).

Lokstall 1 har ingen større endringer i ettertid ut over de rehabiliteringer som var nødvendig for raskt igjen å kunne driftes etter bombingene i 1940.

Lokstallene 2 og 3 har i hver sin østre gavlveggs høyre portåpning fått oppført hver sin forhall over det ene sporet og som bygger ut vel 10 meter ut fra selv gavlveggen. Dette gjør at ca. 22

<sup>86</sup> Olsen (u.å.), s. 46f.

<sup>87</sup> Se vedlegg 13.6.

<sup>88</sup> Olsen (u.å.), s. 46f.

meter av Lokstall 1 sin søndre langvegg er bygget inn. Forhallene var allerede planlagt og integrert i planene fra 1940 for gjenoppbygging av lokstallene etter krigsskadene.

I dag har alle tre lokstaller samme type har overlysvinduer. Det er usikkert når dette ble utført, men i tegningsmaterialet for Lokstall 3 framgår det at utformingen på overlysvinduene samsvarer med dagens løsning. I tillegg har Lokstall 3 skiftet ut alle vinduer fra jernkonstruksjon til aluminiumsprofiler, rundt 2009, men utformingen er lik tidligere utgave fra 1940. Lokstall 2 har fortsatt sine vinduer fra gjenoppbyggingen etter 1940.

Kjelhuset framstår i dag som en pusset og delvis malt murbygning med et grunnplan som har en irregulær form, fordi mindre påbygg i nordre og vestre fasade er kommet opp i ettertid. I nordvestre hjørne av kjelhuset er det ført opp en noe lavere murbygning som strekker seg ut og vestover fra det felles fluktplanet som gavlveggen i Lokstall 1 og det opprinnelige kjelhuset hadde. I hjørnet mellom dette tilbygget og det opprinnelige kjelhuset er nok et mindre tilbygg satt opp. Bygningen har saltakutforming parallelt med kjelhusets takutstikk. Foran dette tilbygget er det ført opp en lavere bygning med pulttak inn mot hele kjelhusets vestvegg. Kjelhuset med sine forskjellige tilbygg har alle forskjellige høyder.

Alle fasader mot nord på tilbyggene og kjelhuset har pusset grå muroverflate uten noen form for dekor, mens kjelhusets øst- og vestvendte fasader har samme blekrøde farge som Lokstall 2 og 3. Tilbygget med pulttak i vestre del av kjelhuset har fasadeplater i profilert aluminium og takpanner av bølgeblikk med tilnærmedesvis samme rødfarge.

Portene har forskjellig utførelse. I Lokstall 1 og 2 er portene noe eldre, sannsynligvis like etter krigen, siden disse to lokstallene har samme utforming. Portene er sidehengslet og ledd-delt vertikalt på midten av hvert dørblad. I øvre halvdel er det satt inn et vindusfelt for lysinnsig. Det er også satt inn en personaldør i det ene portbladet. Portene har forskjellig farge i de to lokstallene. I Lokstall 3 er de gamle vinduene erstattet med nye aluminiumsvinduer og portene erstattet med rulleporter i aluminium.

I 1958 ble det planlagt oppført nytt toetasjes personalbygg mot østre hjørne av Lokstall 1 sin fasade mot nord (*vedlegg 13.6*). Bygningen ligger 1,5 meter fra lokstallens yttervegg og forbundet til denne med et smalt mellombygg, med direkte forbindelse til lokstallen og inngang utenfra.

Personalbygningens komposisjon og formspråk skiller seg kraftig ut fra Lokstall I. Så mye at den blir stående som en heller grell kontrast til Lokstall 1, som får ytterligere bygget inn

fasadene sine, i tillegg til det som bygger inn Lokstall 1 av andre tilbygg. Lokstall 2 dekker deler av den lange sørveggen. Personalbygningen har en nærmest kvadratisk grunnflate som strekker seg noe i nord-sør-retning. Veggene har ytterkledning av gulfargede stående profilerte aluminiumsplater. Fasadeplatene tar opp den gule fargen som går igjen på fler av bygningene som ligger på verkstedtomta (garasjen, linjetjenesten og kontor- og forrådsbygningen).

Den nye personalbygningen er nærmest kubeformet og har flatt, svakt skrånende tak i beste etterkrigstids funksjonalisme. Vinduene i begge etasjer er kvadratiske åpninger i vegglivet uten noen form for innramming eller dekor. De er spredt plassert over hele veggen mot øst og i øvre etasje mot nord og vest. Personalbygningens hovedinngang ligger noe skjult og tilbaketrukket i det innebygde mellombygget mot Lokstall 1, som fungerer som trapperom med gjennomgang. Døren er malt i en klar blågrønn komplementærfarge.

## 6.5. Konklusjon

Etterkrigsarkitekturen ble ofte eksponert gjennom påbygninger og utvidelser på 1950- og 1960-tallet på allerede eksisterende og eldre bygninger. Disse utvidelsene kunne ha et kontrasterende arkitekturuttrykk som gjenspeilte den nyere tiden, men ikke alltid i samspill med den allerede eksisterende bygningsmassen. Holdningene til førkrigsbygninger kunne i mange tilfeller være lunken og byggetillatelse kunne bli gitt mer eller mindre ukritisk, ut fra en begeistring for det nye. Dette er en tendens som også har gitt seg utslag i bl.a.

bygningmassen på verkstedtomta, og som har resultert i at Lokstall 1, som en arkitektonisk perle fra industrialiseringsperioden i Norge for mye over 100 år siden, mer eller mindre ble innebygget og neglisjert, spesielt i tiden etter 2. verdenskrig og gjenoppbyggingen.

Allerede i begynnelsen av 1930-tallet fikk funksjonalismen sitt gjennombrudd i Norden.<sup>89</sup> Idealet lå i et forenklet arkitektonisk formspråk, med lys, luft, åpenhet og god hygiene som målsetting. Enkelte bolighus og mange større offentlige bygninger ble ført opp i funksjonalistisk byggestil med mur og glass som hovedmaterialet så tidlig som på 1930-tallet, også i kombinasjon med nasjonale tradisjoner.

Gjenreisninga under og etter 2. verdenskrig bidro også til at funksjonalismen i stor grad fikk sitt innpass. Resultatet har tydeligst gitt seg utslag i byer og tettsteder som ble kraftig ødelagt under krigen.

---

<sup>89</sup> Hage, 1999, s. 136 ff.

Flere av de nordnorske byene som ble ødelagt, deriblant Narvik, stod nå i gjenreisningens tegn. Noen av bygningene som er relevante for denne avhandlingen er det tidligere maskinverkstedet, som ble oppført i 1948, i et helt annet formspråk enn det opprinnelige. De andre to bygningene er Lokstall 2 og 3. Lokstall 2 ble planlagt gjenoppført allerede i 1940. Da hadde stallen fått et tilnærmedesvis funksjonalistisk formspråk og framstod som resultat av nye tanker og ideer, til tross for at okkupasjonsmakten rådde grunnen, og at tyske tendenser gikk i retning av den gamle tyske kulturen og arkitekturen.<sup>90</sup>

Lokstall 1 har beholdt det meste av sin materielle autentisitet, siden stallen ikke ble større skadet under bombingene i 1940. Bygningen i seg selv framstår i dag omtrent slik den ble bygget i 1902.

De tre lokstallene var opprinnelig ført opp med samme formspråk som Lokstall 1. Allerede i byggebeskrivelsen for Lokstall 1 har Paul Due beskrevet sidestallen, som foranlediget Lokstall 2, og som stemmer med den opprinnelige arkitekturen. Lokstall 1 har beholdt sin opprinnelige arkitektur, Lokstall 2 ble gjenoppbygget i 1942, men i ny drakt. Lokstall 3 ble muligens først oppført i 1959 og har fått samme utforming som Lokstall 2.

I dag framstår Lokstall 1 nærmest innebygget av forskjellige tilbygg og påbygg. Lokstallens synlige langfasade mot sør og gavlfasaden mot øst gir det beste bildet på arkitekturen fra 1900-tallet. Disse to fasadene viser helheten, om enn noe redusert, om hvordan en industribygning ble formet ut fra arkitektonisk ideologi av en av landets viktigste jernbanearkitekter rundt 1900-tallet. Gavlfasaden mot vest framtrer nærmest som et fremmedelement mellom nyere tids funksjonalistisk industriarkitektur. Lokstallens fasade mot nord framtrer fragmentert mellom personalbygningen og kjelhuset i fornyet etterkrigsarkitektur med alle dens påbygninger. Denne fasaden ligger noe skjult fordi en stigning i terrenget i bakkant stenger for den nordvendte fasadens framtrede.

De to andre lokstallene har beholdt formspråket fra 1940-årene og er tilsynelatende rimelig godt vedlikeholdt.

---

<sup>90</sup> Hage 1999, s. 147.



## 7. LOKVERKSTEDET samt maskinverkstedet

Fordi lokverkstedet var et resultat av en utvidelse av det opprinnelige maskinverkstedet, vil en kort beskrivelse av denne bygningen bli tatt med i kronologisk rekkefølge.

I forbindelse med beskrivelsen av lokverkstedet, som ble bygget vegg i vegg med maskinverkstedet og som en utvidelse til dette, vil det derfor være naturlig å trekke det tidligere maskinverkstedet inn i avhandlingen. Det er også noe uklart om selve maskinverkstedet også fungerte som lokverksted, fordi det i byggebeskrivelsen også ble omtalt som *lokomotivverksted*. Det antas derfor at maskinverkstedet hadde en dobbel funksjon ut fra at det seinere ble naturlig å *utvide* det tidligere maskinverkstedet med det kommende lokverkstedet.<sup>91</sup>



**Figur 7.7.** Fagerneslinja til venstre med maskin- og lokverkstedet bak. Til høyre damplok på Nedrelinja. Foto tatt mellom 1911 og 1929. Foto: Narvik komm. fotosamling.

### 7.1. Introduksjon med litt historikk

Det opprinnelige maskinverkstedet var en av de første større driftsbygningene, som sammen med Lokstall 1, ble oppført på verkstedtomta. Byggesøknad om oppførelse av

<sup>91</sup> Mappe 40/1193. Maskinverkstedet. Kommunale byggesaksarkiver, sak nr. 79/1902, byggebeskrivelse til byggesøknaden.

maskinverkstedet, sammen med tegninger og byggebeskrivelser er dat. 1902.<sup>92</sup> Det framgår ikke av den foreliggende dokumentasjonen hvem arkitekten er.

Plan for utvidelse på verkstedtomten av 1909 viser maskinverkstedet, Lokstall 1 med utvidelse for 2 lokomotiver (seinere som Lokstall 2) og kjelhus samt forrådsbygningen som bestående.<sup>93</sup> I tillegg er det nevnt en rekke vedskur og andre mindre bygninger som foreslått oppført 1908. For 1909 er foreslått oppført lokverksted i tilknytning til maskinverkstedet og blir byggeanmeldt i 1911.

Ny plan for utvidelse av verkstedtomten i kommer i 1913, viser en «fremtidig utvidelse» av lokverkstedet i forlengelsen av vestre gavlvegg mot vest og nytt vognverksted, dvs. utvidelse av dette, i forlengelsen av bygningskomplekset til maskinverkstedets søndre del. Plan for ny utvidelse av lokverkstedet er på trappene allerede i 1913, men blir ikke realisert før i 1928 og da som utvidelse mot nord.<sup>94</sup>

## 7.2. Det opprinnelige maskinverkstedet

Det opprinnelige maskinverkstedet var en sammensatt flerfunksjonsbygning i en etasje, som inneholdt avdeling for lokomotivreparasjon og verktøymaskiner, vognverksted, smie, metallstøperi og dampkjelerom for maskiner og dynamo (*vedlegg 14.7*). Hele bygningskomplekset har samlenavnet «det tidligere maskinverkstedet» og vil bli omtalt som *maskinverkstedet* i avhandlingen, også for å unngå sammenblanding av de to bygningskompleksene. I byggebeskrivelsen fra 1902 ble det opprinnelige maskinverkstedet omtalt som lokomotivverksted. Det er som tidligere nevnt, uklart hvem arkitekten var, men bygningen var oppført i en nasjonalromantisk stil med upusset teglstein i fasadene.

Grunnplanet hadde en irregulær form og var satt sammen av tre bygningsseksjoner. Vognverkstedet var plassert lengst mot sør. På motsatt side, mot nord, lå det noe større maskinverkstedet. Mellom disse to bygningseksjonene lå en mindre og tilbaketrukket seksjon som bandt de større bygningsdelene sammen. Denne bygningsseksjonen inneholdt metallstøperiet og dampkjelerommet og lå noe tilbaketrukket i vestlig retning i forhold til de to nevnte seksjonene på hver side. I vestlig retning, og foran maskinverkstedet, ble smien oppført. Dermed dannet de fire bygningsseksjonene sammen en formmessig fondvegg, med

---

<sup>92</sup> Se *vedlegg 4.6*.

<sup>93</sup> Se *vedlegg 5.6*.

<sup>94</sup> Se *vedlegg 10.6*. Her en utvidelse i forlengelsen mot vest, mens utvidelsen i 1929 ble realisert som påbygning mot nord.

en noe større flanke på nordsiden, med metallstøperiet og dampkjelerommet i midten og vognverkstedet i sør og maskinverkstedet og smien i nord. Smien dannet sammen med maskinverkstedets doble gavlvegg mot nord, en tredje sammenhengende gavlvegg. Tre jernbanespor førte inn i selve maskinverkstedet og ett inn i metallstøperiet.

Hele bygningen var utformet som en sammensatt saltaksbygning i nord-sør retning på tvers av maskinverkstedet og vognverkstedets lengderetning, slik at vognverkstedets langvegg mot sør var utformet som en dobbel skjermfasade, dannet av to sidestilte gavlvegger, med avvikende høyder. Østre del av den doble skjermfasaden i sør fulgte saltakformen sammenhengende gjennom alle tre bygningsseksjonene mot nord. Det vil si at den østre fasaden fikk et sammenhengende veggplan. Mens den vestre saltakformen ble brutt mellom vognverkstedet og maskinverkstedet der den åpne plassen i fonden ble utformet. Midt i bygningsmassen, i kjelrommet, reiste en slank murt fabrikkpipe seg i 20 meters høyde fra bakkenivå. Det var sannsynligvis gitt dispensasjon fra kravet om en høyde på 35 meter, ut fra søknad fra NSB Ofotbanen v/overingeniøren til Narviks Bygningskommisjon, datert 19. juni 1902.<sup>95</sup>

Vegghøyden var på 5 ½ meter til underkant av takstolene. Det vil si at høyden på selve veggene hadde denne høyden. Selve saltakutformingen strekker seg over vegghøyden.

Maskinverkstedet ble oppført som teglsteinsbygning med saltakform og bygd i nasjonalromantisk stil. Taket var utført i tre med takteking av galvanisert bølgeblekk. Bygningen hviler på en sokkel av mur og hardbrente teglstein med en litt større tykkelse enn veggene for øvrig. Vinduene var utført i støpejernskonstruksjon med belgisk hamret glass og noen vinduer var utstyrt med «løse grinde for luftning».<sup>96</sup> Langs takåsene var overlysvinduer felt inn. Portene inn til bygningen skulle være utført som jernskjelett med bordkledning. Dører inn til maskinrommet og dør til metallstøperiet var dobbeltfløyede fyllingsdører.

Bygningskonstruksjonen i bygningskomplekset var i grove trekk bærende yttervegger, men i det kombinerte maskin- og lokomotivverkstedet hvilte taket på en søylerekke over to spend. Takstolene hvilte på en jerndrager som ble understøttet av jernsøyler. Samme konstruksjonsmetode ble brukt i vognverkstedet i den søndre delen.

---

<sup>95</sup> Jnr. 9392, sak nr. 85/1902. Mappe gnr. 40/1193. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

<sup>96</sup> Sak nr. 79/1902 «Beskrivelse af verkstedbygning i Narvik». Mappe gnr. 40/1193. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

Gavlveggens skjermfasader framstod med et framtrede karakteristisk formspråk etter datidens stilbruk. Veggene hadde en moderat dekor og utforming ved at lisenene sammen med et trappeliknende murutstikk i veggflaten langs takfallet dannet et mønster som formet omrammingen rundt blinderingsfeltet der vinduene var innfelt. Gavlveggens skjermfasader hadde en utforming med gavlkantknekk, særlig den vestre gavlveggen i vognverkstedet var utformet med en oppbygget toppavslutning og to mindre gavlknekk på hver side noe lengre ned i den øvre delen av mønet. Denne oppbygde toppavslutningen skjulte de saltakformede overlysvinduene som fulgte hele taklengden i vognverkstedet, sett forfra gavlveggens fasade.

Alle veggene hadde innebygde lisener. I langveggen mot øst var de plassert med like avstander og med ett vindu mellom hver lisene. Hver gavlvegg var delt i tre felt, hvorav det midterste var noe bredere enn de to på hver side. I det midterste feltet var to vinduer satt parvis sammen, mens i veggfeltene på sidene var det ett vindu. Portene hadde rett horisontal avslutning i overkant, bortsett fra porten inn til metallstøperiet, som var utformet med segmentbuet øvre avslutning.

Vinduene hadde en stående rektangulær form med segmentbuet overkant og var inndelt i mindre ruter. Den distinkte vifteformede tegloppmuringen avsluttet vindusbuens øvre del, på samme måte som i lokstallene. Under vinduene var den såkalte «solbænken» dekket av en støpejernsplate.

### **7.3. Beskrivelsen av lokverkstedet ut fra opprinnelige arkitekttegninger og byggebeskrivelser**

#### **7.3.1. Bygningsbeskrivelse lokverkstedet**

Lokomotivverkstedet ligger i det nordøstlige hjørne av verkstedtomta og har den vestvendte gavlveggen som hovedfasade. Lokverkstedet ble oppført som en utvidelse av maskinverkstedet i 1911.

Lokverkstedets planlagte oppføring og beskrivelse vil bli beskrevet ut fra de dokumenter som har vært tilgjengelig, tegningene N.dB 350 og N.dB 351, datert Kristiania 1911 og signert «P Thane Arkt.», som sammen med innmeldte anbudsbetingelser og har fått Narvik bygningskommisjons sak nr. 43/1911 (*vedleggene 15.7 og 16.7*). Både tegningene og anbudsbetingelsene titulerer lokverkstedet som «utvidelse av maskinverkstedet i Narvik».

Bygningstegningene viser bygningen slik den var planlagt i 1911. Anbudsbetingelsene blir i avhandlingen brukt som grunnlag for beskrivelse av bygningen og materialbruken.<sup>97</sup>

Beskrivelsen vil bli gjort i presens form, slik tegningene fra 1911 foreligger. Det framgikk også at bygningen skulle være klar for overlevering innen 15. november 1911. I dette tegningsmaterialet og anbudsbeskrivelsen er vestre gavlvegg i lokverkstedet oppført med en *provisorisk vegg*, utført som bindingsverksvegg og med liggende trepanel som fasadekledning. En midlertidig løsning som antakelig varte helt fram til 1929, da lokverkstedet ble påbygget.

Siden det er uklart om hvorvidt denne veggen ble stående fram til 1929, og lokverkstedet ble utvidet med nok en fløy, vil den provisoriske veggen beskrevet slik dokumentasjonen viser. Først vil en samlende beskrivelse av lokverkstedet bli gitt, deretter blir hver enkelt fasade beskrevet noe mer detaljert.



*Figur 8.7. Lokverkstedet med fasader mot nord-vest. Foto: Terje Storjord (2009).*

### 7.3.2. Eksteriøret

Lokverkstedet var iflg. anbudsbeskrivelsen en mursteinbygning, som hvilte på en sokkel av betong på fjell og avsluttet med overflate av pusset sement øverst. Grunnformen er

---

<sup>97</sup> Anbudsbeskrivelse Jno.34/1911, Sag 43/1911. Mappe 40/1304. Lokverkstedet. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune. Kopi hos forfatter.

rektangulær i øst-vest-retning. Lokverkstedets utvendige bygningskropp og volum gir umiddelbart inntrykk av en basilikaform. Formen på bygningen, med hovedfasadens inngangparti i gavlveggen mot vest, strekker seg opp som midtskipet på en basilika. Maskinverkstedet mot sør og den noe mindre sidebygningen mot nord, kan minne om sideskipene på hver side. Om arkitekten hadde denne ideen i tankene i forhold til utformingen, er uvisst. På den andre siden var denne formen naturlig for å kunne tilpasses de innvendige tekniske installasjonene, med bl.a. traverskraner som skulle kunne løfte lokomotivene i forbindelse med reparasjoner og vedlikehold.

Bygningen har en høyde på ca. 17 meter, en bredde på 24 meter og en lengde på vel 45 meter, og dominerer med sin størrelse i forhold til de lavere bygningene på verkstedtomta. Bygningskroppen har en fortettet og kompakt form, og med sin størrelse kan den virke monumental.

Lokverkstedet var planlagt som en teglsteinsbygning, men som tidligere nevnt, ble oppført i 1911 med en provisorisk bindingsverksvegg i vestre fasade. Det framkommer ikke av tilgjengelige dokumenter hvorfor man har valgt å sette opp en provisorisk vegg, en bindingsverksvegg med liggende vestlandspanel utvendig og liggende faspanel innvendig. Denne veggen kan ha vært provisorisk helt fram til utvidelsen av lokverkstedet i 1929.

Gavlveggen av tre gir et noe nedtonet inntrykk av bygningens størrelse, som kan være en respons på veggens lukkede oppbygging med de store veggflatene og få åpninger. Gavlveggen sammen med sidebygningens sidevegg mot vest, har sammenhengende liggende trepanel som fasadekledning. Port- og vindusåpningene i veggflaten er samlet i hver sine over- og underliggende felt og artikulerer fasaden som rolig og samlet.

De øvrige fasadene i den vel 45 meter lange bygningen gir et adskillig mer monumentalt uttrykk, spesielt i fasaden mot nord og i gavlfasaden mot øst. Begge disse fasadene har tre forskjellig utformede parallelle horisontale vindusrader. Kombinasjonen av de tre vindusradene i fasaden mot nord, med forskjellig utformede vindusåpninger, gir formspråket en vital effekt.

Mot sør ruver lokverkstedets bygningskropp over taket til maskinverkstedet. Her er innfelt vindusåpninger over maskinverkstedets taknivå. Denne raden er plassert på et halvplan mellom den øverste og midterste vindusrekken i forhold til de tre vertikale nivåene med vindusrekker i den østre og nordlige fasaden. Vinduenes forskjellige brystningshøyde er

tilpasset møneoppbyggingen i maskinverkstedet, men har lik høyde i overkant. Alle vinduene i lokverkstedet og maskinverkstedet, inklusive vinduene i portene, er sprosseinndelte i mindre ruter.

De mange og kraftige lisenene i teglsteinsfasadene understreker bygningens størrelse i et samspill med vinduenes plassering i de tilnærmelsesvis symmetrisk utformede veggkomposisjonene. I gavlveggen mot øst er lisenene noe større og kraftigere enn lisenene i veggene mot nord. Nedre del av gesimsen danner en linje som følger bygningen i murfasadene. I sidebygningen mot nord og i dennes sidevegg mot øst danner nevnte linje underkanten av den øvre raden med vinduer.

Takflaten er skult bak gavlfasadens møneavslutning i den østre skjermfasaden og flukter noe med den provisoriske gavlveggenes fasade mot vest. De oppbygde overlysvinduene i takflaten mot sør er synlig i den vestre gavlfasaden, men skjules av skjermfasadens oppbygging mot øst.

Bygningens horisontale oppbygging avviker i forhold til den enkelte fasades elevasjonsinndeling. Den provisoriske gavlveggen mot vest består av en elevasjon hvor veggene ikke har noen markert horisontal oppdeling. På bakkeplan er det innfelt tre porter side om side i en sammenhengende veggflate på begge sider av portåpningene, inklusive sidebygningen. Et stykke ovenfor portene er innfelt parvise vindussett på hver side av et markert felt der et veggur er plassert. Dette veggfeltet er plassert noe til venstre i gavlveggen.

Den østre gavlveggen har derimot to elevasjoner, med en horisontal gesimsmarkering mellom den nedre og de to øvre vindusradene.

Fasadeoppbyggingen mot nord har også en todelt elevasjon, fordelt på to vindusrader ovenfor hverandre i selve sidebygningen som tilsvarende fasadens nedre elevasjon. I øvre elevasjon, som ligger over sidebygningens takavslutning, følger et parataktisk vindusbånd langs hele veggflaten før hovedbygningen lukkes av taket.

Lokverkstedets søndre fasade har to elevasjoner, hvorav den ene bygger over maskinverkstedets takavslutning. Den andre, som ikke er synlig utenfra, har vegg med dør- og vindusåpninger felles med maskinverkstedet og blir den nedre elevasjonen, med et tydelig karakteristisk avtrykk av maskinverkstedets veggoppbygging, sett innenfra, jfr. *vedlegg 15.7*.

Bortsett fra den provisoriske gavlveggen mot vest dekkes veggflatene av vinduer i hele bygningen der lysinnfall gjør det mulig. Veggen, som er felles med og ligger inntil maskinverkstedet, har også vinduer mellom de to bygningene. Antakelig er vinduene i den felles veggen blitt beholdt da utvidelsen til maskinverkstedet ble iverksatt. Vinduene i det nye lokverkstedets nedre elevasjon har samme utforming som maskinverkstedets opprinnelige vinduer. Disse vinduene har en stående rektangulær form med segmentbuet avslutning øverst, kronet med teglstein i stående oppmuring som en vifteform, lik vinduene i Lokstall 1. Utformingen av lokverkstedets øvrige vinduer er endret ved at de har en rettvinklet øvre avslutning, men med samme vifteformede markering over vinduet.

De tre portene i den provisoriske vestre gavlveggen, som ligger side om side, bare avgrenset med en stolpe mellom hverandre, er ikke beskrevet i anbudsbeskrivelsen, men det forutsettes at de er utført som trerammeverk og fyllinger med faspanel, slik porten i østre gavlvegg er beskrevet. Portene er tofløyete med sidehengsling. Den østre porten har segmentbuet avslutning øverst, mens de tre portene i vestre gavl har vinkelrett avslutning. Alle portene har et ruteinndelt vindusparti i øvre del.

Det er nærliggende å tro at ønsket om å beholde samme vindusform i den nye bygningens nedre del har vært til stede, kanskje for å gi bygningene et visst slektskap. Rent stilmessig ser det ut til at arkitekten samtidig har hatt en intensjon om å framheve en forskjell mellom de to bygningenes formspråk, selv om enkelte elementer, som vindusutformingen og liseneoppbyggingen fra maskinverkstedet, blir gjentatt i den nye bygningen. I nedre elevasjon i sidebygningen har den øvre vindusrekken, med en lavere høyde, en rettvinklet avslutning øverst. Samtidig er disse vinduene plassert parvis to og to rett over den nedre vindusrekka mellom hver lisene. De samme vindusutformingene gjentas med parvise to vinduer i nedre elevasjons to sidevegger i sidebygningen.

Mot vest har den provisoriske bindingsverksveggen profil ingen gavlkantknekk, men et ubrutt takfall. Veggen er heller ingen skjermfasade og følger bygningskroppens form. Taket bygger så vidt ut over veggplanet. Gavlfasaden er utstyrt med vindski og kraftige hjørnebord samt belistning rundt vinduer som også har vannbrett. Sideveggen mot vest i sidebygningen på langsiden mot nord er også utført i treverk og er uten vinduer. Hele veggen har fasadekledning i liggende vestlandspanel. Vegguret, som er innfelt mellom de parvise plasserte vinduene, er eneste dekor i fasaden. De fire vinduene har en nesten kvadratisk form med rette avgrensede sider. Gavlfasaden har et noe lukket formuttrykk ved at den totale



veggflaten i vestfasaden har få åpninger som gir lysinnfall, i motsetning til gavlfasaden mot øst.

Veggplanet i den østre gavlfasaden er et helt plant i øvre elevasjon over den markerte gesimsen. Vindusrekken i veggplanets nedre elevasjon har en stående rektangulær form med segmentbuet overkant og er noe høyere enn vinduene i maskinverkstedet og i nedre rekke i sidebygningen mot nord. De to øverste vindusrekkene har rett avslutning i overkant.

En portåpning med doble sidefløyede dører, forbundet med det midtre jernbanesporet som går tvers gjennom bygningen, erstattet to av vinduene i det midtre feltet i den nedre elevasjonen. Portåpningen har innfelt en gangdør. I anbudsbeskrivelsen gjenspeiles datidens praktiske løsninger ved at «Gangporten gjøres selvlukkende, idet den hængsles skjævt eller forsynes med stighængsler etter jernbanens nærmere bestemmelse.»

Den midtre vindusrekken i hovedbygningens østre gavlvegg er symmetrisk oppbygd og vinduene er plassert sammen to-tre-to, alle med lik høyde.

Som eneste dekor i den østre gavlfasaden, skjermveggen, er det murt opp fem smale stående nisjer på hver side av den øverste vindusplasseringen i mønedelen. Høyden på de tre øverste vinduene øverst i mønet følger takvinkelens skrå fall, slik at det midterste vinduet er høyest med lavere vinduer på hver side. Denne linjen overføres og fortsetter i nisjenes fallende høyde. Overkant av nisjene på hver side av vindusåpningene avsluttes og bindes sammen av en rett skråkant av teglsteinens stående koppsider i en sammenhengende rad over hver av de fem nisjeoppbyggingene på hver side. Denne linjen går parallelt med takfallets vinkel.

Nisjene har gjennomgående solbenk, vannbrett, i hvert sitt felt på hver side av vinduene og danner en relieffvirkning i veggflaten, samtidig som de presiserer de vertikale gjennomgående lukkede veggfeltene i fasadeuttrykket.

Skjermfasadens profil opptas i gavlveggenes avtrappende gavlkantknekk midt i takfallet og den avsluttende gavlkantknekkene i nederste del av taket. Gavlkantknekkene tar opp og markerer de vertikale linjene i fasadeoppbyggingen.

Ved at arkitekten har laget en strammere utforming av vinduene i øvre elevasjon og nesten ingen dekor i oppmuringen, i kombinasjon med stilistiske elementer fra maskinverkstedet, gjør at bygningen får en flytende overgang fra en utvannet nasjonalromantisk stil til en mer nøktern nyklassisime og en gryende funksjonalisme.

Som murverksbygning med en monumental oppbygging sammen med de mange vindusformene og de store portåpningene artikulterer lokverkstedet en arkitektur som framhever jernbanens autoritet i kraft av statlig myndighet, samtidig som bygningen uttrykker en funksjonsbasert rolle.

### 7.3.3. Konstruksjon og byggematerialer

**Konstruksjon.** Bygningen ble utført som en kombinert massiv- og skjelettkonstruksjon av jern ved at bæringen hviler på jernsøyler med jernbjelker plassert inntil innsiden av ytterveggen. Frittstående søyler bærer veggen over sidebygningen med galleridelen i nord. Hovedkonstruksjonen var utført av jern. Ut fra anbudsbeskrivelsen var lokverkstedets bærekonstruksjon basert på jernarbeider, dvs. søyler, takstoler, vindavstivningbånd, fagverk for lengdeavstivning, taksperrer i tilbygg, jernåser til hovedtaket, bæring over mesaninetasjens vinduer, vertikale jern mellom vinduer, dragere og jernbjelker til galleri samt murankere.

Ytterveggen var av mur, som ble forsterket med horisontale jernbjelker dels over dør- og dels både over og under vindusåpninger. Takstoler og takåser til hovedtaket skulle være utført av jern som igjen hvilte på de nevnte jernsøylene. Taksperrere i sidebygningen var også utført av I-bjelker av jern, det samme gjaldt for lengdeavstivning i konstruksjonen. Det øvre taket var utført med taksperrer av tre og kledd innvendig med trepanel og utvendig takteking av bølgeblikk.

Som isolasjon skulle brukes «beste sort isolasjonspap» i samtlige murvegger. Teglvegger skal mures «med bedste sort velbrændt sten av godkjendt kvalitet i godt forband og med anvendelse av velblandet mørtel», det vil si at mørtelblandingen skulle være 1 del sement, 2 deler kalk og 5 deler sand. Vinduene var utført av jern i mønjemalt stand og utvendige solbenker (dryppnese) belagt med 6 millimeter tykke riflede jernplater. Overlysvinduene sider skulle være utført av bindingsverk av tremateriale.

Basilikaformen synes å opptre tydeligst i gavlfasaden mot øst. Murveggene ble bygget opp med teglstein, slik tegningene viser. Teglsteinen ikke inntegnet i fasadetegningene, som kan se ut som om veggene har en pusset muroverflate. I anbudsbeskrivelsen framgår det imidlertid at fasadematerialet skal være i tegl og i godt forband.<sup>98</sup> Gammelt fotomateriale viser også fasadene utformet med teglsteinskledning, antakelig i blokkforband. I henhold til foto av

<sup>98</sup> Se beskrivelse av murerforband under kap. 6.2.1.

dagens bygning varierer det mellom blokkforband, kryssforband og hollandsk forband.<sup>99</sup> Imidlertid er det antydning av en oppmuring av en teglsteins løperside over ett av de rette vinduene i østfasaden på tegning N.dB 350, noe som kan tyde på at overkant vinduer skulle ha en murdekor som avslutning øverst.

Lisenene, som veggforsterkning, er murt opp i alle murfasadene. Hver av lisenene er avtrappet med to høydenivåer, dvs. en kraftigere nedre del av med en skrå avtrapping, hvorpå lisenen strekker seg ytterligere oppover i en noe flatere del før den får en skrå avslutning inn mot veggen. I anbudsbetingelsene skulle avtrappingene, i likhet med vinduene, ha vannbord eller «solbænk belæg av 6 m/m tykke riflede jernplater som for den nuværende bygning» (maskinverkstedet) og «Strævepillarene avdækkes med flater av samme sort».

Lokverkstedet og maskinverkstedet har felles vegg som er lukket mellom de to bygningskroppene, men de har forbindelse gjennom to doble døråpninger i felles langvegg og felles vindusåpninger mellom de to bygningskroppene. I forhold til sidebygningen i nord kan det synes på tegningene at det er bæresøyler mellom «midt- og sideskip».

Selv om lokverkstedet er oppført med en provisorisk fasade mot vest, blir denne å anse som en naturlig hovedfasade ut fra plasseringen på tomten og tilgang til bygningen.

I skriv av 31. august 1911 i sak 3391/11 ble det meddelt fra Det Kongelige Departement for de offentlige Arbeider at det gis spesiell dispensasjon «...vedrørende lov om forbud mot opførelse av træbygninger i landets byer m.v. av 19de mai s.a. skal departementet herved bestemme: At uanset nævnte lovs bestemmelser tillates Norges Statsbaner at anbringe en provisorisk endevæg av træbindingsverk i en verkstedsbygning ved jernbanestationen i Narvik overensstemmende med de indsendte tegninger under den i bygningskommissionens møte den 9de juni 1911 anførte forudsætning.»<sup>100</sup>

### 7.3.3. Interiør

I den innvendige søndre veggen er det felt inn et relieffmønster i nedre del. Veggflaten viser konturene av maskinverkstedets nordre fasadeoppbygging og de tydelige relieffene danner en dekor og skaper bevegelse i veggplanet. Det er usikkert om når vinduene i den felles veggen mellom de to bygningskompleksene ble murt igjen. Så lenge vinduene var der, var de med på å gi en visuell forbindelse mellom de bygningene, samtidig som den søndre veggen nærmest

<sup>99</sup> Se beskrivelse under kap. 6.2.1.

<sup>100</sup> Se foranstående nevnte anbudsbeskrivelse.

kan minne om et klerestorium i en basilika. En nesten tilsvarende overgang mellom hovedfløyen og sidebygningen i nord, med bæresøyler uten veggavdeling, gir assosiasjoner til basilikaformen med hovedskip og midtskip. Veggen er bygget over høyden til maskinverkstedets takutforming for å tilpasses lokverkstedets planlagte høyde. Innvendig består veggene av pusset muroverflate, malt i dempet gul farge, i vestre, søndre og østre fasader. Under anbudspunkt nr. 2 Stenskuring, er anført at «Indvendige vægger stenskures og hvidtes-gulfarvetone som i nuværende verksted-likesaa indvendige nuværende mot tilbygningen vendende gavlvægger. De nederste 1,8 m gives en mørkere farve efter jernbanens nærmere bestemmelse.»<sup>101</sup>

Lokverkstedets sidebygning er omtalt i forbindelse med gallerioppygging langs hele lokverkstedets lengdeakse med adkomst via en rettløpstrapp opp til galleriet. Sidebygningen er åpen mot hovedrommet og bare avdelt med et rekkverk i hele lengden.

De to jernbanesporene som førte inn i lokverkstedet, hadde lysgraver i underkant langs sporene. En støpt murtrapp i enden av hver av de to sporene gjorde adkomst ned i lysgravene enklere. Det ene sporet var gjennomgående i bygningen. Et mindre spor krysser jernbanesporene i østre del av bygningen på tvers og med forbindelse inn til maskinverkstedet. Dette sporet var til bruk for å frakte maskindeler inn i maskinverkstedet.

#### **7.3.4. Utvidelsen av lokverkstedet i 1928-29**

Tegning nr. NdB 1650 «Utvidelse av verkstedet Narvik» fra Norges Statsbaner, Narvik Distrikt, datert 26.6.1929, som viser grunnplan og plan av galleri, samsvarer med sistnevnte byggeanmeldelse (*vedlegg 17.7*). På denne tegningen er det tegnet inn sanitærrom med tre dusjer og tre toaletter på galleriplanet, som tidligere er benevnt som sidebygningen. Ut fra måltaking på tegningene samsvarer utvidelsen med det angitte arealet på utvidelsen, som i byggeanmeldelsen er opplyst å være 675 m<sup>2</sup>. Samlet sett utgjør lokverkstedets grunnflate ca. 1685 m<sup>2</sup> etter denne utvidelsen.

På denne tegningen er den doble gavlveggen mot vest uttegnet som murverksvegg og på tegningen framgår denne fasaden som speilvendt av gavlfasaden mot øst. Det er sannsynlig at da utvidelsen av lokverkstedet skulle foretas i 1929, ble den tidligere provisoriske trestenderveggen mot vest, revet og bygget opp som teglsteinsmur. Ingen tilgjengelige dokumenter antyder at den provisoriske bindingsverksveggen mot vest skulle endres til

<sup>101</sup> Jfr. den tidligere nevnte anbudsbeskrivelsen.

murverk på et tidligere tidspunkt. Det anses derfor som sannsynlig at dette har skjedd i forbindelse med utvidelsen i 1929, ut fra ovennevnte tegninger og beskrivelser.

I korte trekk nevnes byggeanmeldelsens punkter; som at bygningen blir fundamentert på fjell, den får drenering, kloakk og vannledning, takstol utført i jernkonstruksjon og har et sokkelfremspring på 10 cm. Videre er det anmerket at bygningen skulle oppføres i hårdbrent teglstein. Isolasjon skulle legges mellom sokkel og oppmur. Taket skulle isoleres med papp og fyll av korkeavfall, og med taktekning av papp og bølgeblikk. Det skulle også monteres sentraloppvarming og veggventiler.<sup>102</sup> Vannklosetter og bad skulle installeres i sidebygningen, noe som også framgår av tegning N.dB. 1650.

I beskrivelsen er anført at endeveggene skal oppføres med 2 steins murtykkelse. Det framgår tydelig av tegning nr. 1651, med fasadetegninger og snitt, datert 26.6.1929 og signert A. Æbeltoft, at den doble gavlfasaden både mot øst og mot vest har fått samme utforming som den opprinnelige teglsteinsfasaden mot øst (*vedlegg 18.7*).

Ut fra ovennevnte tegninger og byggeanmeldelse ble en nesten nøyaktig kopi av planene og den arkitektoniske utformingen for det tidligere lokverkstedet ble ført opp i utvidelsen mot nord, slik at lokverkstedet framstod som en dobbel saltaksbygning med sidebygg på verkstedtomta. Den nye utvidelsen har ett jernbanespor som fører inn i bygningen. De doble gavlfasadene gjenspeiler nå hverandre i både østlig og vestlig retning. Den nye utvidelsen har fått overlysvinduer slik det tidligere lokverkstedet. Overlysvinduene er plassert i motfallstaket mot det opprinnelige lokverkstedet.

### **7.3.5. Interiøret i utvidelsen**

Innvendig er den doble verkstedbygningen et stort åpent rom. Konstruksjonen ligger åpen i rommet. Selve bæringen i verkstedet er forsterket av ett ekstra sett I-bjelker av jern, i tillegg til de parvise to fra tidligere. De forsterker og støtter opp takkonstruksjonen mellom de to fløyene der den tidligere overgangen mellom verksted og galleri var. Mellom det nye galleriet og verkstedfløyen bæres veggen av parvise to og to I-bjelker. Jerndragere på langs i bygningen understøttes av disse og forankres på oppmurte støttepillarer i motsatte gavlvegger. Lokverkstedet har fått montert en ny senkegrav på tvers av det midtre jernbanesporet.

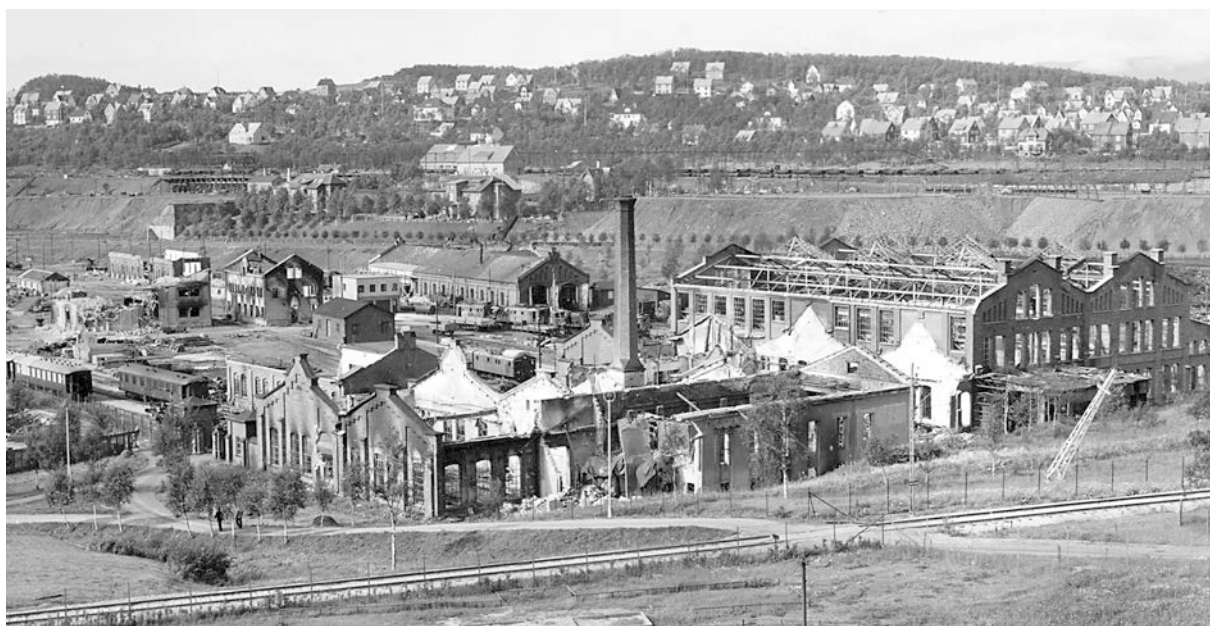
---

<sup>102</sup> Byggeanmeldelsen er fra mai 1929 og har fått jnr. 62/1929 og sak nr. 67/1929. Mappe 40/1304. Lokverkstedet. Kommunale byggesaksarkiver. Kopi hos forfatter.

Tekniske anordninger til bruk for driften må hele tiden fornyes og tilpasses den teknologiske utviklingen. Dette framgår ikke av byggesakspapirer og vil heller ikke bli omtalt i beskrivelsen.

Det ble innredet et verksmesterkontor midt på den doble gavlveggen mot øst, i overgangen mellom den gamle og den nye fløyen. I nordvestre hjørne, under galleriet, ble det bygget inn et høyspentprøverom. Utvidelsen av lokverkstedet skjedde 6 år etter at Ofotbanen ble elektrifisert i 1923. Deler av galleriet er kledd inn med vegg mot verksteddelen. I nordvestre hjørne er det montert en ny trapp som fører opp til galleriet der det er innredet garderober med tre vannklosetter og tre dusjrom. Denne delen har ikke forbindelse med resten av galleriet. Over høyspentrommet ble det innredet rom for elektrikere. Adgang til galleriet skjer via en trapp omtrent midt på langveggen mot nord. De ansatte har fått eget spiserom oppe på galleriet.

### 7.3.6. Gjenoppbygging etter krigsødeleggelse



**Figur 9.7.** Krigsskadet verkstedtomt 1940, sett mot Framnes på Frydenlund-siden. I forgrunnen maskinverkstedet og til høyre lokverkstedet. Midt i bildet bak ligger Lokstall 1. Foto: Narvik komm. fotosamling.

Sannsynligheten taler for at mye av lokverkstedet var i slik stand at bygningen kunne rehabiliteres rimelig raskt på krigsruinene. Det framgår av notater fra NSB at arbeidet med opprydding på verkstedtomta tok til allerede 25. juni 1940. Lokverkstedet ble tatt i bruk igjen

allerede våren 1941.<sup>103</sup> Det framgår også av den samme kilden at et samlet regnskapsoverslag på reparasjoner over bygninger som tilhørte verksteddriften, kom seg på over 3 millioner kroner, antatt inklusive maskinverkstedet. Til sammenlikning viste det samme regnskapet at reparasjoner på Lokstall 1 kom seg på 108.000 kroner. Det skulle innebære at skadene var adskillig større for lokverkstedet og maskinverkstedet til sammen. Da må det tas hensyn til at maskinverkstedet ble bygget opp helt på nytt. Foto tatt like etter bombingene viser at det meste av lokverkstedets yttervegger er i behold. Det skulle da bety at lokverkstedet ikke måtte gjenoppbygges helt, men indikerer at bygningen ble rehabilitert på ruinene.

For lokverkstedets vedkommende ser det ut til at den opprinnelige arkitekturens formspråk er beholdt til tross for store skader i tak og innvendige ødeleggelser. For maskinverkstedets bygningskompleks var situasjonen ut fra foto mye den samme. Men kanskje var det et ønske om å bygge nytt i stedet for å restaurere den gamle bygningen?

Deler av maskinverkstedets enkeltseksjoner ble delvis gjenoppbygget under 2. verdenskrig, for såvidt gjaldt smien, seksjonen med metallstøperiet og dampkjelerommet og et mindre utbygg i bakre ende som fungerte som bomberom. De øvrige seksjonene, vognverkstedet og selve maskinverkstedet lå fortsatt i ruiner i slutten av 1942.<sup>104</sup>

Byggeomeldelse om gjenoppbygging av **maskinverkstedet**, datert 1.4.1947, med påtegning om branngodkjenning 12.6.1947, viser at hele bygningskomplekset skulle gjenoppbygges. Tegning i forbindelse med byggeomeldelsen viser maskinverkstedets fasader etter gjenoppbyggingen. Bygningen stod ferdig i 1948. Grunnplanets form ble endret fra å være sammensatt til å bli rektangulært i nord-syd-retning og har mindre bredde enn lokverkstedets lengde. Smien er inkludert i bygningsmassen, men er plassert inntil lokverkstedets sørvegg, i flukt med dets vestre fasader og bryter dermed den rene rektangulære grunnformen til maskinverkstedet (*vedlegg 19.7*).

De nye fasadene til maskinverkstedets bygningskompleks ble murt opp med pusset overflate som ble malt i en nesten hvit farge. Bygningen var en lav saltakbygning på en etasje med delvis kjeller under. Vognverkstedet helt i sørenden var noe høyere. Takvinkelen var svakt hellende, på bare vel 5 grader for hele bygningen. Begge seksjonene hadde overlysvinduer langs midtre deler av takåsen. Vinduene, som var plassert med en vindusåpnings bredde mellom hverandre, tilsvarte formen på de øvre vinduene i lokverkstedets gavlvegger, som

---

<sup>103</sup> Olsen, u.å., s. 46ff.

<sup>104</sup> Tegning N.dB 1904, dat. 3.12.1942, se *vedlegg 11.6*.

stående rektangulært utformede med mindre ruteinndeling. Eneste dekor i veggflaten var oppe ved mønet NSB-logoen med årstallet 1948 under.

Som lokstallene 2 og 3 har maskinverkstedet fått en ny utforming. Ny etterkrigsarkitektur framstår ikledd funksjonalismens formspråk og kontrasterer lokverkstedets teglsteinsfasader.

### **Kap. 7.3.7. Seinere endringer**

En del reparasjoner har forekommet i lokverkstedet, men arkitekturen er ikke endret. Et vindu er blitt erstattet med et tilsvarende relieff-felt, likt det i mønet, mellom de to midtre vinduene i nederste del av øvre elevasjon. Det er ikke kjent om vinduet ble satt inn i forbindelse med oppføringen av sidefløyen, eller om dette er blitt gjort i ettertid. I tillegg er det satt inn en personaldør i underkant av vinduet ved spor 1.

Bruken av bygningene har krav til stadig vedlikehold. Lokverkstedet utsettes for tekniske oppdateringer som påvirker innvendige installasjoner. En god del ombygginger, i forbindelse med galleridelen i lokverkstedet, gjør at innvendig planløsning ofte utsettes for midlertidige tiltak og forandringer. Utvendig har gavlveggen mot øst fått påbygget utvidelser i nedre del mot maskinverkstedet. Deler av disse utvidelsene har endret funksjon og bygges stadig om. I tillegg til hjulskuret med sveiserom, som er ført opp i krigsårene, er det i forlengelsen mot nord av hjulskuret, ført opp en vaskehall i 1987.<sup>105</sup> Et midlertidig utbygg i nordøstre hjørne av sidebygningen (galleridelen) ble revet i 2004. Resultatet er fem vindusåpninger som er murt igjen, tre med teglstein og to i betong, hvor fire er i nederste plan og ett vindu ovenfor. Teglsteinmuringen har varierende kvalitet. Frisefeltet over øverste vindusrekke i sidebygningen er murt opp i en lysere teglsteintype, noe som muligens er gjort i etterkrigstid. Det er noe usikkert om den søndre veggens struktur, over maskinverkstedets tak, er blitt endret etter krigen. Vegg framstår i dag som pusset og malt murvegg. Fargen er tilpasset fargen på teglsteinen.

Vedlikeholdet har vært løpende, men noe ser ut til å være av midlertidig art. I 1969 ble det montert nye overlysvinduer på motfallstakene i lokverkstedet samt maskinverkstedet og vognverkstedet. Vinduene er fjernet i lokverkstedets tak, men står fortsatt i maskinverkstedets tak.

Ny takkonstruksjon for lokverkstedet ble lagt oppå sekundærbæringen i 1989. Vannskader fra takkonstruksjonen har gjort sitt til at deler av gavlveggene er skiftet ut og erstattet med Leca

---

<sup>105</sup> Tegning N.dB 1904 fra 1942 viser at hjulskuret er inntegnet i bakkant av lokverkstedet, se *vedlegg 11.6*.



Isoblokk, forblendet med teglstein på utsiden og pusset og malt innvendig. Nye vinduer og delvis porter ble skiftet ut på 1990-tallet både for lokverkstedet og maskinverkstedets bygninger.

Det eneste felles i dag på de to bygningene er de nye vinduene og leddelte rulleporter, som har samme form, materialbruk og sprosseinndeling. Det kan spores tilbake til at det tidlig på 1990-tallet ble skiftet ut vinduer både på lok- og maskinverkstedet under forutsetning av at det ble lagt vekt på «at bygningene beholder den opprinnelige stilføringen så langt dette er mulig.» ifølge påtegning av daværende bygningssjef.<sup>106</sup>

Et overveldende møte med mekaniske og teknologiske installasjoner samt ombygginger gjør at bygningens innvendige arkitektur kommer noe i bakgrunnen. Interiøret domineres av tekniske installasjoner og ventilasjonsanlegg med kanaler for utlufting og tilførsel av frisk luft er. En rekke innvendige endringer rent bygnings- og vedlikeholdsmessig har vært gjort opp gjennom årene. Innvendig oppvarming gjøres elektrisk. Overlysvinduene er erstattet av kraftige arbeidslys. Ny traverskran for å heise lokomotivene av boggien (understellet med hjulene) er montert i den nyeste fløyen mot nord. Nærmest som en kuriositet framstår konturene av de gamle gavlveggene til maskinverkstedet som relieffer i lokverkstedets sørvegg.

Lokverkstedet har vært i bruk til samme formål som det fortsatt er i dag, bortsett fra et lite avbrekk på 4 år, da det ble benyttet som bilverksted. Bygningen ble sammen med maskinverkstedet solgt til Narvik Sentralverksted AS i 2003 og kjøpt tilbake av Jernbaneverket i 2007. Etter å ha vært i bruk som bilverksted i disse årene og med de endringer dette medførte, måtte Jernbaneverket tilbakeføre lokverkstedet til opprinnelig bruk, da de fikk det på egne hender i 2007. Store deler av bl.a. strømføringen måtte rettes opp og man måtte etablere nye transformatorer og nye kabler, fordi Sentralverkstedet hadde hentet strøm herfra tidligere.<sup>107</sup>

## **Kap. 7.4. Konklusjon**

Som driftsbygning i nærmest kontinuerlig bruk i 100 år er det vanskelig å kunne bevare det opprinnelige interiøret i lokverkstedet. Romløsningen er delvis den samme, men driften som

---

<sup>106</sup> Jnr. 1329/90, ark.nr. 511 BS/GC, dat. 25.5.1990. Mappe gnr. 40/1304. Kommunale byggesaksarkiver, Narvik kommune.

<sup>107</sup> Jfr. intervju 11.2.2010 med Bjørn Larsen, fagansvarlig for Jernbaneverkets bygninger i Narvik fra 2004 til 2010. Kopi hos forfatter.

mest mulig er tilpasset den teknologiske utviklingen og hensynet til arbeidsforholdene til de ansatte, krever et stadig vedlikehold, forbedringer og bygningsmessige endringer, spesielt innvendig.

Utvendig har man klart å bevare lokverkstedets arkitektur rent visuelt gjennom fasadens formspråk, tross mange utvendige rehabiliteringer. Endringer som her er gjort, med bl.a. gjenmurte vindusåpninger, kan være reversible, men vedlikehold og reparasjoner har tilført bygningen nye materialer og vil ikke kunne erstatte den opprinnelige materielle bygningsstrukturen. Lokverkstedet har på mange måter delvis vokst fram som en kopi av seg selv.

Maskinverkstedet framstår som nytt etter 2. verdenskrig. Hele bygningsmassen er oppført i en funksjonalistisk etterkrigsstil, jfr. kommentarer om framveksten av gjenreisningsarkitekturen under kapittel 6.4 om lokstallene. Eksteriøret har fortsatt sin opprinnelighet fra 1948 i behold. Hvorvidt det interiørmessige er opprettholdt, er ikke relevant i denne sammenheng. I dag er hele bygningen hvitmalt. Med nye eiere drives bygningen i dag som bilverksted. Fortsatt har sørveggen i vognverkstedet NSB-logoen med årstallet 1948 på, i konkurranse med mange forskjellige bilreklameskilt. Og fortsatt går synlige jernbaneskiner inn i bygningen. Som nevnt under lokverkstedets endringer, fikk maskinverkstedets bygningskompleks også skiftet vinduer og porter.

## **8. DRØFTING I FORHOLD TIL PROBLEMSTILLINGA**

### **8.1. Problemstillinga**

*Vern av industriarkitektur etter krigsødeleggelser og gjenoppbygging – en undersøkelse av verneverdien knyttet til NSBs lokstaller og lokverksted i Narvik.*

Store deler av sentrum i Narvik ble bombet våren 1940 og svært få bygninger unngikk større ødeleggelser. Også bygningene på verkstedtomta til NSB fikk store materielle skader, slik at et omfattende oppryddingsarbeid måtte til for å sikre jernbanedriften under 2. verdenskrig.

Som den eneste av de opprinnelige bygningene på verkstedtomta stod Lokstall 1 opp av ruinene med minimalt skadeomfang. Lokstallen var derfor eneste bygning på verkstedtomta fra begynnelsen av 1900-tallet som hadde kvaliteter i seg til å oppnå fredningsstatus ut fra

Riksantikvarens syn. Utgangspunktet for drøftinga blir vernekriteriene som lå til grunn for fredning av Lokstall 1 i Narvik i 1999. Kriteriene vil bli gjennomgått i det følgende. Deretter følger en sammenlikning av disse i forhold til lokverkstedet, om hvorvidt de samme argumentene kan brukes her og om loven inneholder andre vernekriterier som lokverkstedet kvalifiserer til.

### **8.1.1. Grunnlaget for RAs fredningsforslag av Lokstall 1**

I fredningsforslaget ble den materielle autentisiteten ved lokstallen, som jernbanerelatert industribygning, sterkt vektlagt med bakgrunn i industrihistorien knyttet til Ofotbanen. Gjenreisning og etterkrigsarkitektur vil også bli omtalt fordi temaet som involverer lokstallene 2 og 3 berører *Lokstall 1 som del av sammenhengende anlegg*, samt det tidligere maskinverkstedet der *lokverkstedet er en utvidelse av en eksisterende bygning*.

Lokverkstedets vegger stod fortsatt etter krigsødeleggelsene og kunne rehabiliteres i forbindelse med gjenoppbygginga våren 1941. Både lokstallen og lokverkstedet har begge bevart sin førkrigsarkitektur, som gjør sistnevnte til et formålstjenlig sammenlikningsgrunnlag. Begrepet autentisitet refererer seg i hovedsak til materiell autentisitet her.

### **8.2. Verneverdier ved fredningen av Lokstall 1**

Riksantikvarens fredningsforslag av 6.9.1999 for bl.a. Lokstall 1 vil bli gjennomgått med bakgrunn i oversikten over verneverdier og vernekriterier som er gjennomgått i kapittel 2. Vernekriteriene er i det følgende forsøkt plassert inn i denne oversikten. Sitater fra fredningsforslaget vil ikke bli gitt henvisning til hver gang de omtales i gjengivelsen av utdrag av fredningsforslaget, men bare satt i anførsel. Andre referanser vil bli gitt henvisning til.

Ut fra nevnte oversikt vil tilsvarende argumenter bli belyst og drøftet for eventuelt å finne tilsvarende kvaliteter ved lokverkstedet. Punktene vedrørende forsterkende overgripende forutsetninger som fremmer verneverdiene, blir trukket inn i de enkelte verdibetraktningene.

Omfanget av fredningen gjelder Lokstall 1 fra 1902 med tilbygget på nordsiden. Fredningen omfatter både eksteriør og interiør. Riksantikvaren har i fredningsforslaget også listet opp en rekke forslag til fredningsbestemmelser som gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner fra nyere tid.

### 8.2.1. Målbare dokumenterte objektive verdier

Bakgrunnen for fredningsforslaget var et samarbeidsprosjekt mellom NSB og Riksantikvaren, om vern av et representativt utvalg av jernbanens bygninger og anlegg. Formålet var en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger.

Formålet med fredningen var å bevare en arkitektonisk, bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdifull bygning fra tiden rundt Ofotbanens åpning i 1902-03 som skulle sikre bygningens opprinnelige arkitektur ved å opprettholde arkitekturen og detaljene i fasaden. Lokstall 1 ble av RA ansett som et kulturminne av nasjonal interesse, både som kilde til kunnskap og forskning, og som et opplevelsesgivende element i miljøet. Lokstall 1 har høy kunnskaps- og opplevelsesverdi og framstår som et representativt kulturminne i norsk jernbane- og samferdselshistorie, ifølge RA.

Omfanget av fredningen gjelder både eksteriøret og interiøret, og det midtstilte tilbygget på nordsiden. Innvendig var hensikten å bevare rominndelingen og de bygningsdelene som har opprinnelig karakter. Det ble utarbeidet forslag til fredningsbestemmelsene og det vises til de følger som dette vil få. RA mener Lokstall 1 sammen med lokstallene 2 og 3 utgjør et helhetlig anlegg med sentral plass i Ofotbanens historie.

De formale og materielle kvalitetene som knyttes til bygningens arkitektoniske verdi, gir kilde til kunnskap om endringer og tendenser i arkitekturen rundt århundreskiftet. Fredningen skulle sikre bygningens opprinnelige arkitektur både i formspråkets hovedstruktur og detaljering.

Fredningen av Lokstall 1 skal vise og sikre et representativt tverrsnitt av jernbanens bygningshistorie, bygninger og anlegg. Lokstall 1 er den eneste av de opprinnelige bygningene som stod igjen på verkstedtomta, ifølge fredningsforslaget fra 1999. Lokstall 1 fikk noen skader under krigsødeleggelsene, men var disse begrenset. Så selv om det opp gjennom årene har vært gjort bygningsmessige tilføyninger med ulike påbygninger, har autentisiteten vært grunnleggende til stede.

Innledningsvis sier RA at bygninger og anlegg fra begynnelsen av 1900-tallet er blant de kulturminner som i liten grad har vært sett på som verneobjekter og anser det som «en prioritert oppgave å gjennomføre fredning på et representativt utvalg av bygninger fra denne tiden». I den sammenheng ble Lokstall 1 ansett som et kulturminne av nasjonal interesse og

som kilde til kunnskap og forskning. Utvelgelsen av bygningen for fredning var ifølge RA «et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av jernbanens samlede bygningsmasse.»

Daværende saksbehandler Eirik Bøe uttrykte i telefonsamtale at hovedutfordringen var å ivareta jernbanens industribygninger som knyttet seg opp til industrihistorien og jernbanehistorien. Lokstall 1 har høy autentisitet, ifølge Bøe, men Ofotbanen hadde også en industrihistorie som knyttet seg til malmbanefrakten som var viktig å ivareta.<sup>108</sup> Historien rundt byggingen av Ofotbanen var bakgrunnen for fredningsforslaget. Lokstall 1 var en av tre bygninger på Ofotbanen som ble foreslått fredet av Riksantikvaren, en bygning som ikke ble større skadet under 2. verdenskrig enn at reparasjoner og endringer var reversible. Bygningen har høy autentisitet, noe som var avgjørende i fredningssammenheng.

RA vektlegger at Lokstall 1 har en arkitekturhistorisk verdi fordi den er en del av produksjonen til en av landets betydelige arkitekter på den tiden, Paul Due (1835-1919), og er med på å vise bredden i hans produksjon av jernbanebygninger rundt århundreskiftet. RA skriver også at Paul Due var knyttet til jernbanen da prosjekteringen av Ofotbanen kom i gang og at han skal ha levert rundt 2000 tegninger til jernbanen. Ønsket om å framheve arkitekt Paul Dues bredde, variasjon og kvalitet i norsk jernbanearkitektur, ligger også til grunn for RAs fredningsinnspill.

Lokstall 1 har ifølge RA en arkitektonisk høy verdi som er viktig å bevare, for å sikre bygningens opprinnelige arkitektur, både i hovedstrukturen i formspråket og detaljeringen ved «fasadeløsning med eldre vinduer, dører, materialbruk, overflatebehandling og dekor skal opprettholdes.»

Ifølge RA er «Bygningens arkitektoniske verdi knyttet til dens formale og materielle kvaliteter» og at betydningen som kilde til kunnskap om endringer og tendenser i arkitekturen rundt århundreskiftet, er av stor betydning. RA beskriver videre lokstallens utvendige utforming og materialbruk, hvor han bl.a. karakteriserer teglsteinbruken som nøktern teglsteinsarkitektur. Innvendig er det åpen takkonstruksjon med overlys, og at det opprinnelige utbygget mot nord har fått himling og nye skillevegger er satt opp, mens vegger og tak er platedekket. Et par nye rektangulære vinduer er også satt inn i tilbygningen mot nord. RA avklarer at vedlikholdstilstanden er god, med høy grad av opprinnelighet.

---

<sup>108</sup> Jfr. Intervju med Eirik Bøe, 4.8.2011. Se *vedlegg 1.2*.

RA bemerket at jernbanens bygninger ble «tegnet av landets fremste arkitekter og ble utformet i tråd med de mest moderne og stilidealer og byggeteknikker.» Lokstall 1 har verdi som del av produksjonen til en av landets betydeligste arkitekter den gang. RA begrunner bevaring av et representativt utvalg vil være av stor betydning for vår kunnskap om arkitektur og byggeskikk i denne perioden. Jernbanearkitekturen fikk stor betydning for utbredelsen av den nye arkitekturen og var med på å påvirke utviklingen av den lokale byggeskikken i hele landet der det ble lagt jernbane.

Eksteriørmessig har veggene høy grad av materiell autentisitet, mens taket med overlysvinduene, som ble skadet under 2. verdenskrig, er blitt endret ut fra de opprinnelige tegningene og oppføringen. Formålet med fredningsforslaget var å bevare mest mulig av de opprinnelige bygningselementene og detaljene.

RA kommenterte at vedlikeholdsstanden var god, og bemerket at Lokstall 1 har «gjennomgått visse endringer, men hovedtrekkene i bygningen er intakt og de arkitektoniske kvalitetene i behold», men at endringene i stor grad er reversible.

Vedlikeholdet av fredede bygninger og anlegg skal, ifølge RA, skje i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikk og materialbruk i samsvar med fredningsbestemmelsene. Dette er til en viss grad ikke gjennomført i tiden fram til fredningsvedtaket, men, som nevnt ovenfor, kommentert av RA som er reversible endringer.

### **8.2.2. Opplevelsesverdier – subjektive, ikke målbare verdier**

Lokstall 1 danner, sammen med Lokstall 2 og 3, et sammenhengende anlegg. Lokstallen ligger på verkstedtomta og utgjør en del av virksomheten knyttet til jernbanedriften.

Bygningen ble beskrevet «som et opplevelsesgivende element i miljøet.»

Lokstall 1 signaliserer hva som har vært og er, i mindre grad i dag, en av byens hjørnesteinsbedrifter, sammen med gruveselskapet LKAB, som har ansvaret for transporten og utskipningen. Byen Narvik ble etablert nettopp på grunn av de store malmfunnene i Nord-Sverige og på grunn av beliggenheten med gode isfrie havneforhold. Dermed ble byggingen av Ofotbanen «en løsning på transporten av malm fra de ubebodde fjellområdene i Sverige, et problem som hadde eksistert siden malmutvinningens begynnelse på 1600-tallet.»

Lokstallen er en del av Narviks historie og jernbanehistorien generelt. Byggingen av Ofotbanen «fikk stor publisitet i samtidige aviser og tidsskrifter.» Spesielt var det alle de snø-

og rasoverbygningene, sammen med Norddalsbrua, som ble trukket fram som avansert ingeniørkunst. Brua ble bygget av forsvarshensyn fordi militære myndigheter krevde at jernbaneforbindelsen skulle kunne brytes ved en eventuell krig. Saksbehandler Eirik Bø understreket at historien rundt Ofotbanens tilblivelse var en forsterkende faktor for fredningsforslaget av Lokstall 1. «Jernbanehistorien, malmfrakten og industrihistorien, som knytter seg til Ofoten, som gjenspeiles i Lokstall 1, som samlet ble tungen på vektskålen for gjennomføringen av fredningsforslaget.»

Paul Dues bygninger preges til å begynne med av historisme og sveitserstil, men han tegnet også trebygninger i dragestil og etter århundreskiftet gikk over til jugendstil.<sup>109</sup> RA sier også at byggestilen på Ofotbanen representerer varianter av historismen, og nevner at enkelte av bygningene har samme stil og likhetstrekk med enkelte bygninger på Bergensbanen og Hell-Sunnan-banen.

RA mener Lokstall 1 har stor kulturhistorisk betydning med høy kunnskaps- og opplevelsesverdi, og også høy bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdi. Lokstallen er med på å fortelle om hvordan jernbanen bygde for å imøtekomme funksjonelle behov og for å gi status til sin virksomhet. Lokstall 1 framstår som et representativt kulturminne i norsk jernbane- og samferdselshistorie.

### **8.3. Lokomotivverkstedets kvaliteter i forhold til vernekriteriene**

Lokverkstedets kvaliteter vil her bli sammenliknet med vernekriteriene som er lagt til grunn for vurderingen av RA sitt fredningsforslag av Lokstall 1. En rekke spørsmål dukker opp, spesielt i forbindelse med vernekriteriene *autentisitet* og *arkitektur*, og vil derfor bli vektlagt i større grad enn de andre kriteriene. Noen punkter vil bli forsøkt besvart, andre forblir stående ubesvart.

#### **8.3.1. Målbare dokumenterte objektive verdier**

Lokomotivverkstedet ble ført opp i 1911, ca. 9 år etter Lokstall 1. Lokverkstedet ble opprinnelig oppført som en *utvidelse av maskinverkstedet*, som var oppført samtidig som Lokstall 1, altså i 1902. Lokverkstedet har vært en sammenhengende del av Ofotbanens historie. I dag, i 2011, er det 100 år siden første del av bygningen ble oppført og tatt i bruk. Utvidelsen, lokverkstedet, har felles vegg med maskinverkstedet, som hadde et noe annet

---

<sup>109</sup> Vi kjenner i ettertid til at sønnen Paul Armin Due (1870-1926) arbeidet sammen med sin far om en rekke arkitektoppdrag for jernbanen fra rundt år 1900, se kap. 4 i avhandlingen.

formspråk. I NSBs bygningsregistrering fra 1991 har lokverkstedet fått status som *høy verneverdi*, og er i ettertid i kommunedelplanen for Narvikhalvøya regulert inn som spesialområde bevaring.<sup>110</sup>

Lokverkstedet ble utvidet mot nord i 1929 som en kopi av den opprinnelige utgaven fra 1911, slik at bygningen ble utvidet til det dobbelte. Utvidelsen mot nord gjorde at gavlveggene mot øst og vest fikk dobbel saltaksform, slik at to av takflatene danner motfallstak. Den provisoriske gavlveggen mot vest ble endret til teglsteinvegg i forbindelse med utvidelsen i 1929.

Det framgår ikke av tegningene at lokverkstedets utvidelse i 1929 er tegnet av P. Thane. Mye tyder på at hans opprinnelige tegning av maskinverkstedets utvidelse fra 1911 ble kopiert, siden utvidelsen i 1929 er en nøyaktig kopi av hans opprinnelige tegninger. Ofte var det ingeniører som sto for utformingen av verkstedbygninger og andre industribygninger, noe som kan være tilfellet i forbindelse med utvidelsen i 1929.

Uansett rehabiliteringer og diverse utskiftninger, har hovedtrekkene i lokverkstedet vært intakte – helt fra 1911 med utvidelsen i 1929 og fram til idag.

I kombinasjon med tilpasning av teknologiske nyvinninger til enhver tid, fungerer lokverkstedet i dag nærmest som et teknisk kulturminne i bruk. Til tross for svekket autentisitet, men med forsterket brukspotensiale, har lokverkstedet fortsatt å være i bruk som verksted for jernbanens lokomotiver, men med, som tidligere nevnt, et lite avbrudd på 4 år.

Sammen med lokstallene former lokverkstedet området på verkstedtomta til et fortsatt åpenbart jernbanepreget industriområde.

Oftobanen har sitt endepunkt i Narvik og byen er, bokstavelig talt, bygget opp rundt jernbanedriften og malmutskipningen. Jernbanesporet går tvers gjennom hele byen og ned til havneområdet og deler byen i to bydeler, Oscarsborg og Frydenlund. Verkstedtomta med lokstallene og lokverkstedet setter sitt tydelige preg på bybildet og forteller om hvilke virksomheter som raskt etablerte byen Narvik. Lokverkstedets virksomhet skaper i stor grad kontinuitet, som lokstallene ikke alene gjør, ut fra dagens situasjon. De to anleggene er samlet

---

<sup>110</sup> Narvik kommunes forslag til kommunedelplan Narvikhalvøya: <https://www.narvik.kommune.no/artikkel.aspx?Aid=3468&back=1&Mid1=1334&MI> Lest 7.7.2011. Kopi hos forfatter.



med på å forsterke inntrykket av byen som industriby sammen med utskipningsanleggene til LKAB.

Lokverkstedet er, sammen med de øvrige industrianleggene i Narvik, med på å beskrive den lokale kulturhistorien. Ofotbanens tilblivelse er en forsterkende faktor for lokverkstedet som jernbanerelatert bygning, som bygger opp om jernbanehistorien, både lokalt og nasjonalt.

Opp gjennom årene har lokverksteder vært bygget og tatt i bruk som en nødvendig del av jernbanens mange typer industribygg. I *Neste Stasjon* er det kommentert at verkstedene er industrianlegg som må tilpasses etter skiftende krav, med forandringer, tilføyelser og rutiner for vedlikehold, etter hvert som ny teknologi tas i bruk.<sup>111</sup>

Lokverkstedet er et godt eksempel på at spesielt den materielle autentisiteten er vanskelig å etterstrebe i verksteder generelt, spesielt fordi verksteder i kontinuerlig bruk må vedlikeholdes og til en hver tid tilpasses endrede og nye krav. Under større rehabiliteringer for lokverkstedet, som tak, vinduer, deler av vegger etc., har man prøvd å tilpasse seg den opprinnelige arkitekturen, selv om materialbruken er fornyet.

Det er utarbeidet egne retningslinjer for enkelte verksteder som skal sikre helheten i anleggene uten at enkeltbygninger blir trukket fram.<sup>112</sup> Det er ukjent om lokverkstedet i Narvik inngår i disse retningslinjene.

Arkitekten Peter L. Thane (1876-1949) har ifølge *Neste stasjon* hatt oppdraget med å utforme jernbanens verkstedbygninger, hvor det framgår at denne oppgaven har vært så spesialisert, at man ansatte egen arkitekt til dette arbeidet.<sup>113</sup> Boken omtaler en rekke lokverksteder, men ikke lokverkstedet i Narvik.

Rent stilmessig skiller lokverkstedet seg ut i forhold til Lokstall 1. Verkstedet er også utført som teglsteinsbygning og har en noe dempet dekor i form av nisjer i øvre elevasjon og gesimsmarkering mellom elevasjonene i forhold til Lokstall 1. Utformingen med skjermfasader og gavlkantknekk har begge bygningene. Vinduene i lokverkstedet har en rettvinklet form i gavlfasadens øvre elevasjon, med en symmetrisk inndeling og oppbygging tilpasset takformen i gavlfasadene. Vinduene i nedre elevasjon har samme utforming med segmentbuet overkant slik som maskinverkstedet og Lokstall 1.

---

<sup>111</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 204.

<sup>112</sup> Ibid.

<sup>113</sup> Ibid.

Lokverkstedets stilutforming hører til en begynnende «nøktern nyklassisisme og forsiktig funksjonalisme», slik stilbetegnelsen om mellomkrigstiden blir karakterisert i *Neste stasjon*.<sup>114</sup> Om det er bevisst fra arkitektens side eller det er en forenklet teknisk ingeniørmessig innflytelse, er en diskutabel påstand, som vil bli stå ubesvart her.

### 8.3.2. Opplevelsesverdier – subjektive, ikke målbare verdier

Kan de formale kvalitetene oppnå verneverdi når det kan vises til at lokverkstedets opprinnelige arkitektur, gjennom formspråkets hovedstruktur og detaljer, er opprettholdt?

Lokverkstedet har, som industribygning fra begynnelsen av 1900-tallet, i grove trekk mye potensiale i seg, både i bruksforstand og formidlingsøyemed. I utgangspunktet er det tatt et arkitektonisk hensyn til utformingen. Spesielt artikulterer vindusplasseringene i gavlveggene, som er symmetrisk oppbygd, nisjene som gir relieffvirkning i veggen, og vindusbåndet mot nord sammen med vindusplasseringen i tilbygget, en industriell tilknytning. De mange ruteinndelte vinduene og spesielt vindusbåndet mot nord, forteller betrakteren at dette er en industribygning med 1800- og tidlig 1900-talls typologi. Behovet for mest mulig lysinnfall var en nødvendighet i en tid da nok kunstig lys ikke var en selvfølge. I tegninger både fra 1929 og fra 1969, har taket i lokverkstedet den samme typen overlysvinduer. Vinduene er plassert, i rett vinkel på takåsen, i motfallstakene mellom de to fløyene. I dag er taket lukket og overlysvinduene erstattet med kunstig lys innvendig.

Lokverkstedets formspråk kan forbindes direkte til de opprinnelige bygningstegningene som er signert av P. Thane. De materielle kvalitetene er mye redusert, mens det formale i grove trekk synes å være etterstrebet opp gjennom årene, med vekslende hell og ikke like godt gjennomført. Som eksempel trekkes fram bruken av nyere tegl i gesimsen på tilbygget mot nord, som skiller seg klart ut rent fargemessig, noe som kan indikere en utskiftning i ettertid. Sørveggen framstår som pusset malt murvegg.

Spesielt leder lokverkstedets nordre fasade hen på assosiasjoner til et fabrikkbilde, hentet utenfor Norge, spesielt England og Tyskland, som begge var ledende land innen industribygningens utforming på 1800-tallet, og som var inspirasjonskilde til utviklingen av den norske mer nøkterne industriarkitekturen i siste halvdel av 1800-tallet.<sup>115</sup>

<sup>114</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 86.

<sup>115</sup> Malmstrøm, 1982, og Hoel, 1991, passim – begge kilder.

Lokverkstedet er ikke spesielt utformet med de kvaliteter som skulle tilsi en framtrødende kunstnerisk verdi, men man har opprinnelig bestrebet seg på å utforme bygningen med et likevektig symmetrisk balansert eksteriør som bærer preg av en estetisk tilnærming, som er tiltalende.

Krigsødeleggelsene, stadige reparasjoner og vedlikehold har svekket lokverkstedets materielle autentisitet, mens hovedtrekkene i eksteriøret rent arkitektonisk er intakte, og utgjør den strukturelle autentisiteten.<sup>116</sup> Innvendig har lokverkstedet hatt løpende endringer, tilpasset tidens teknologiske utvikling, men selve verkstedhallen har beholdt sin form.

Lokverkstedet signaliserer gjennom sitt formspråk og materialbruk en 1900-talls industritypologi. Et interessant poeng er at lokverkstedet har felles vegg med det tidligere maskinverkstedet, og her framkommer tydelig avtrykk av maskinverkstedets opprinnelige veggprofil som et minne om en arkitektur fra begynnelsen av 1900-tallet og før gjenreisningsarkitekturen gjorde seg gjeldende i etterkrigstiden, hva angår det tidligere maskinverkstedet.

#### **8.4. Sammenstilling av frednings- og verneivåene ved Lokstall 1 og lokverkstedet**

I dette kapitlet vil arkitektur og autentisitet bli vektlagt som mest relevant til denne avhandlingen, men øvrige verneverdier og kriterier vil også bli behandlet der lokverkstedets kvaliteter tilsier det. Kapitlet omhandler primært en sammenlikning av Lokstall 1 og lokomotivverkstedet på verkstedtomta i Narvik, men også tilliggende bygninger, lokstallene 2 og 3 samt det tidligere maskinverkstedet (nå Sentralverkstedet as), som vil bli omtalt og kommentert i det følgende.

##### **8.4.1. Arkitekturen**

I RAs begrunnelse framgår det at arkitekten er en av årsakene som ligger til grunn for fredningsforslaget. Rent arkitekturhistorisk viser Lokstall 1 generelt til hvordan industribygninger ble oppført rundt århundreskiftet 18-1900. Norsk jernbanearkitektur ble mye formet av Paul Dues stilidealer i den tiden han var ledende arkitekt ved Statsbanene i en 20-års periode mellom 1890-1910. Det viser seg i seinere tid at sønnen, Paul Armin Due, også var med på å influere den stilhistoriske delen fra rundt 1900-tallet. Dette er omtalt i kap. 4 om

---

<sup>116</sup> Godal, 2004, s. 31ff.

jernbanearkitektene. Lokstall 1 viser typologien til tilsvarende bygninger som ble oppført samtidig, noe som unektelig knyttes til jernbanedriften i Norge.

Som nevnt tidligere hadde NSB egen arkitekt når det gjaldt planlegging av verkstedbygninger etter århundreskiftet, og at det ved de store anleggene har vært P. Thane over lengre tid.<sup>117</sup>

Det blir derfor naturlig å forholde seg til at lokomotivverkstedet er oppført etter tegningene som tidligere omtalt, fordi tegningene og bygningen *in situ* har en identisk arkitektur og et samsvarende formspråk.

Har lokverkstedet en arkitektonisk verdi når bygningen ble tegnet av en norsk arkitekt som var med på å forme jernbanens verkstedbygninger i de første 10-årene av 1900-tallet?

I NSBs bygningsregistrering for Narvik distrikt, fra 1991, er det angitt at arkitekt for lokverkstedet var G. Hoel og Bjarne Baastad. Disse opplysningene kan bero på usikre dateringskilder fordi Gudmund Hoel ble ansatt som leder av NSB Arkitektkontor først i 1913, etter at han hadde startet egen praksis i 1910. Ulike kildeopplysninger bidrar til usikkerhet om hvorvidt bygningstegningene kunne være tegnet av andre, men som leder av NSB Arkitektkontor kan Gudmund Hoel ha hatt innflytelse på utformingen av bygningene. Utvidelsen av lokverkstedet i 1928-29 kom i hans lederperiode.<sup>118</sup> Denne hendelsen antas derfor å tilskrives disse sammenfallene. Som tidligere nevnt under kap. 4, forutsettes det at P. Thane og Peter L. Thane er en og samme person.

I forhold til det arkitekturhistoriske har lokverkstedet visse kvaliteter som formidlingspotensiale med hensyn til den originale utformingen og åndsverket. Arkitekten P. Thane, som utformet det opprinnelige verkstedet, var den som i en periode hadde ansvaret for arbeidene med de større verkstedene hos NSB, og hans arkitektoniske arbeider artikuleres fortsatt klart i lokverkstedet, tross de mange rehabiliteringer og restaureringer. Utvidelsen i 1929 er klart en kopi av det opprinnelige lokverkstedet med tilbygget mot nord, laget av P. Thane, selv om det mest sannsynlig var jernbanens ansvarlige ingeniører som uttegnet utvidelsen av lokverkstedet på grunnlag av de opprinnelige tegningene fra 1911. Utvidelsen, som kom 18 år seinere, er basert på P. Thanes opphavelige idé og utført som en kopi, uten at det har vært fjernet eller tilføyd arkitektoniske elementer i formspråket for så vidt gjelder

---

<sup>117</sup> Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 204.

<sup>118</sup> Op.cit., s. 78.

eksteriøret. Den provisoriske treveggen ses ikke på som endelig i denne sammenheng, men som midlertidig ut fra de opprinnelige planenes hensikter.

Kan en her snakke om to generasjoner arkitekter? Spørsmålet om hvorvidt 9 år utgjør en generasjonsforskjell eller om den enkelte arkitekt bruker sitt eget formspråk er interessant. Eller kan endringer i tiden gjøre at stilutformingen blir påvirket? Rent stilmessig framstår lokverkstedet som en blanding av flere stilarter, mens Lokstall 1 framstår som noe mer ensartet.

Om det forekommer en generasjonsforskjell, må det ses til de to arkitektenes liv og virke: Paul Due levde i tiden 1835-1919, Peter L. Thane i tiden 1876-1949. Det tilsier 41 års aldersforskjell mellom de to arkitektene og helt klart en generasjonsforskjell i alder og år. Men det avgjørende er i hvilken skole de tilhørte, og hvordan de tillot utviklingen og tendenser i samtiden påvirke deres arkitektoniske uttrykksform. Det kan også være av betydning at bygningen har fått en utforming og dekor alt etter hvilket formål den var bygget for.

Den arkitektoniske formgivningen i de to bygningene brytes ved at formspråket mellom Lokstall 1 og lokverkstedet er noe avvikende. Utformingen, bygningskroppen, til de to bygningene har forskjellig funksjon og får dermed forskjellig form.

Som Lokstall 1, har Lokverkstedet stort sett, tross løpende rehabiliteringer, beholdt sitt visuelle uttrykk ut fra sine opprinnelige tegninger fra 1911 og fra utvidelsen i 1929.

Og spørsmålet blir da: Når formspråket ikke er endret, men bygningen materialmessig delvis er fornyet, kan det da ha en arkitektonisk og stilhistorisk verdi? Dersom den visuelle autentisiteten legges til grunn, bør lokverkstedet kunne ha i seg kvalitetene som uttrykker bygningens opprinnelige formspråk.

I forbindelse med fredningen av Lokstall 1 har arkitekten hatt en avgjørende rolle for den arkitekturhistoriske dokumentasjonen av bygningen, som har bidratt til at Lokstall 1 ble fredet. Av dette kan det konkluderes med at i vernesammenheng har arkitekt og bygning en klar forbindelse.

I motsatt fall kan det være fristende, ut fra den nevnte usikkerheten om hvem som var opphavsideens arkitekt i forhold til lokverkstedet ut fra en samfunns- og kulturhistorisk

kontekst, å trekke inn og overføre det til Michel Foucault sitt essay «What is an Author?». <sup>119</sup> Hvis man bytter ut ordene author med arkitekt og verket med bygning blir fokus noe endret, men kan brukes i samme kontekst, slik han selv også har kommentert. Foucault spør om det er verket i seg selv (bygningen med det som er knyttet opp til den) eller forfatteren (arkitekten) som er avgjørende for på hvilken måte et verk (bygning) skal betraktes, om forfatterens (arkitektens eier-) forhold til verket/teksten (arkitekturen) og påpeker at forfatterkonseptet i stor utstrekning er en historisk framstilling. I sitt essay avslutter han med å spørre om det spiller noen rolle hvem tekstprodusenten (arkitekten) er.

Hvis vi overfører tankegangen til Lokstall 1: Hvilken verdi hadde lokstallen som fredet objekt, uten at signaturen er til stede? Hadde da bygningen i seg selv hatt en arkitektonisk verdi og er formspråket en kvalitet i seg selv? Lokstallen kunne ha stått på egne bein hva angår arkitekturen, men knyttes i stedet opp til signaturen og blir dermed uselvstendig i sin framturen. Hva med lokverkstedet? Her framtrer bygningen som et mer selvstendig bygningsobjekt i forhold til andre byggverk, hvor arkitekturen i seg selv er interessant, kanskje nettopp fordi arkitekten ikke her er så innlysende.

Denne betraktningen kan være en kommentar på at lokverkstedets arkitektoniske utforming har vært den samme fra bygningen ble oppført og fram til i dag, tross ulike kilders informasjon om hvem arkitekten var. Lokverkstedet har på en måte framstått med en autonom arkitektur, siden det ikke i større grad har vært fokusert på arkitekten, men allikevel tatt hensyn til arkitekturen.

Lokverkstedets formspråk har en brytning mot en mindre dekorert bygningskropp i forhold til lokstallen. I nedre elevasjon har bygningen elementer i seg som kan likne på lokstallens vindusutforminger og omramminger, med segmentbueformet overkant, plassert i blinderingsfeltet mellom lisenene. De samme arkitektoniske elementene hadde også maskinverkstedet. Rent stilhistorisk er formspråket mer sammenfallende mellom disse to bygningene enn det man ser i lokverkstedet.

Gavlkantknekkene i nederste del av takfallet gjentas i alle tre lokstallene. Det gjelder også for lokverkstedets del, men noe mer markert i lokverkstedet idet det lange takfallet i gavlfasadene brytes opp av en ekstra gavlkantknekk omtrent midtveis i takfallet. Rent formalt kan det se ut som en ren dekor som bryter takfallets linje, men den artikulere samtidig de vertikale linjene

---

<sup>119</sup> Foucault, 1969, s. 299ff.

i gavlveggens utforming. Rent konstruksjonsmessig fungerer frittstående kraftige jernsøyler som bærende element i lokverkstedets midtre del og langs ytterveggene. Disse er også understøttelser for løftekonstruksjonene inne i lokverkstedet. I lokstallen fungerer ytterveggene som selvbærende for konstruksjonen.

Elementer i veggplanet og vindusutformingen over gesimsen i lokverkstedets øvre elevasjon, endrer form og uttrykk og skiller seg dermed ut fra lokstallens stiluttrykk. Den nye vindusutformingen i lokverkstedet har rette avslutninger og varierer i høyden. En markert forskjell utgjør også det parataktiske vindusbåndet i fasaden mot nord over sidebygningens pulttak. Langveggene til Lokstall 1 kan også sies å være parataktiske, spesielt mot sør, med sine lisener, blinderingsfelter og vinduer som ubrutt kan fortsette i det uendelige.

Veggflaten i lokverkstedet er plant oppmurt i øvre elevasjon, mens nedre elevasjons veggflate brytes opp av lisenene som innebygde støtter i veggene. Gesimsutbyggingen poengterer et skille på en noe eldre og en nyere bygningsstil i lokverkstedets utforming. Disse bygningselementene utgjør en forenklet dekor i fasadene, noe som gir assosiasjoner til Lokstall 1 sitt formspråk. Den eneste formen for markert dekor i lokverkets øvre elevasjon, ser ut til å være de innfelte nisjene på hver side av vinduene i gavlveggens møne og at vinduene har en innmurt vifteform med stående teglstein plant med veggflaten.

På grunn av lokverkstedets funksjon om industribygning, gjøres stadig tilpasninger til ny teknologi, forandringer, tilføyelser og vedlikehold, slik at bygningen mister sin originalitet. Innvendig har det pågått løpende forandringer, særlig kan man se dette i tilbygget mot nord med galleridelen. En del av de tekniske konstruksjonene, jernsøylene som bærende for bygningskonstruksjonen og traverskranen i søndre del, kan være elementer som er kvalifiserbare som byggtekniske installasjoner/konstruksjoner i bygningshistorisk sammenheng.

Både Lokstall 1 og lokverkstedets arkitektoniske utforming gjenspeiler europeisk industriarkitektur fra århundreskiftet 18-1900 og tidlig 1900-tall, med sin utforming og funksjonelle løsninger, i sitt materialvalg og mange ruteinndelte vinduer i vegger og tak, slik lokverkstedet opprinnelig ble oppført.

#### **8.4.2. Arkitektonisk/kunstnerisk kvalitet**

Lokstall 1 for det meste beholdt sin opprinnelighet, både den materielle autentisiteten og det arkitektoniske formspråket er framtrædende. Lokverkstedet har beholdt sitt opprinnelige

formspråk gjennom rehabilitering. Bygningen fått skiftet ut en god del av teglsteinen i forbindelse med vedlikehold, selv om noe fortsatt er intakt. Lokstall 1 oppfyller kravene både i forhold til arkitektur og materiell autentisitet.

Lokverkstedet er først og fremst utformet etter funksjon, med stor innvendig høyde og volum som avspeiler bygningens eksteriørmessige utforming. Arkitektonisk gjenspeiler bygningen også tendenser i tiden som stilmessig leder hen til en nøktern nyklassisisme og forsiktig funksjonalisme og skiller seg en del ut i forhold til Lokstall 1, som heller mer til historismen med ispett av nasjonalromantiske strømninger i sin eklektiske stilutforming, noe som ofte preget Paul Dues bygninger.

Til tross for at lokverkstedets funksjon sannsynligvis var overstyrende og arkitekturen ikke nødvendigvis avgjørende for formålet, er utformingen av lokverkstedets arkitektoniske uttrykk virkningsfullt utført. Linjer er trukket mellom tidligere nasjonalromantiske stilelementer er forent med den begynnende funksjonalistiske stilutformingen som gir et representativt preg på en industrirelatert jernbanebygning. Vil i så fall den visuelle autentisiteten ha betydning for lokverkstedets verneverdi som formidlingspotensiale som viser hen til arkitekturs opphav litt ut på 1900-tallet? Kanskje kan kulturvernmyndighetene gi et svar?

#### **8.4.3. Gjenoppbygging- og etterkrigsarkitektur**

Hvilke kvaliteter ligger i gjenreisningsarkitektur? Begrepet *gjenreisning* knyttes til gjenoppbyggingen av landet, for å få landet på fote i forhold til krigsødeleggelsene, både i løpet av krigen og etterpå. Lokverkstedet ble raskt gjenoppbygget på ruinene av den krigsødelagte bygningen og ble tatt i bruk igjen allerede våren 1941, fordi den tyske okkupasjonsmakten trengte lokverkstedet til bruk for jernbanedriften som de da kontrollerte.

Hvis man sammenlikner formspråket til lokverkstedet og det tidligere maskinverkstedet, slik de to bygningene framstår i dag, ses en forskjelligartet arkitektur. Lokverkstedet gjenoppstod med tilnærmelesvis opprinnelig arkitektur, mens maskinverkstedet ble helt ødelagt og gjenreist etter krigen (1948) i ny drakt. Norsk etterkrigsarkitektur bærer preg av en frigjøring fra den tyske okkupasjonsmaktens motvilje mot de nye tanker og ny arkitektur som funksjonalismen bar med seg, ved at de norske arkitektene kombinerte funksjonalismens nøkternhet i samspill med den eldre norske byggeskikken.<sup>120</sup> En tendens som gjorde seg

---

<sup>120</sup> Hage 1999, s. 147.



gjeldende allerede under 2. verdenskrig. En medvirkende årsak til at man forfektet bruken av funksjonalisme kunne også være en kombinasjon av materialknapphet etter krigen og fordi ”Funksjonalismens demokratiske idé, med gode, lyse og hensiktsmessige hus for alle, hadde slått rot og kom til å blomstre i etterkrigstida”.<sup>121</sup>

Funksjonene var ikke vesentlig forandret fra det opprinnelige, men noe omplassert ved gjenoppbyggingen etter 2. verdenskrig. I dag fungerer bygningen som bilverksted. Rent bygnings- og arkitekturhistorisk har maskinverkstedet mistet sin opprinnelse, når det nå står fram i etterkrigsarkitekturens drakt. Spørsmålet vil naturlig bli om i hvilken grad har etterkrigsarkitekturen en verneverdi?<sup>122</sup> Dette spørsmålet vil bli stående åpent i denne avhandlingen.

#### **8.4.4. Situasjonen i 2011**

RA bemerket i fredningsforslaget at Lokstall 1 ligger i et område som er under endring og utvikling. Både LKAB og Jernbaneverket utreder omstrukturering av egen virksomhet og deler av området vil bli tatt i bruk for andre byfunksjoner om de to instansene flytter sin nåværende virksomhet ut av området. I dag er deler av området til LKAB og en del bygninger tilhørende JBV(Jernbaneverket) allerede blitt tatt i bruk til andre formål. Riksantikvaren viste i fredningsforslaget til et scenario om at dersom gjennomføringen fører til fjerning av spor og omdisponering av bygninger og arealer, vil Lokstallene 1, 2 og 3 blir uten sportilknytning og bygningene vil få en annen bruk enn den det har vært. Og RA tilføyer at «I et slikt perspektiv vil det blir vanskelig å bevare lokstall 1 som et jernbanerelatert kulturminne med smøregraver, utstyr, vegger, fasadeelementer m.v. intakt slik fredningsbestemmelsene legger opp til.»

Både Lokstall 1 og lokverkstedet er i dag mye bygget inn av tilbygg i kontrasterende byggestil som gjør sitt til at særlig Lokstall 1 nesten rent arkitektonisk blir borte. Lokstall 1 har tilbygg både i nordøstre og nordvestre del. I tillegg dekker lokstallene 2 og 3 i ny utforming den sørvestre delen av lokstallen. Fredningen av Lokstall 1 kom i siste liten.

For lokverkstedet er det bare østre gavlfasades nedre del som er innebygget. Bygningen i seg selv har en størrelse som tilsier at den ikke uten videre kan forsvinne i «tilfeldige» tilbygg. Tilbyggene avspeiler funksjonsbehov som har vært overstyrende på bekostning av utforming

---

<sup>121</sup> Hage, 1999, s. 148.

<sup>122</sup> Hage, 2004, passim.

og tilpasning på det estetiske plan i etterkrigsårene, og for en god del kan det se ut som behovet for arkitekt har vært fraværende i denne sammenheng.

RA uttrykker i sitt fredningsforslag en uvisshet vedrørende framtidig virksomhet for bl.a. lokstallene, noe som antakelig lokverkstedet også kan bli berørt av. I en 4-årsperiode var lokverkstedet kjøpt opp og brukt som bilverksted, men kjøpt tilbake av JBV.

Hva med lokverkstedets brukspotensiale dersom driften rundt jernbanevirksomheten innskrenkes? Mange industribygninger er blitt bygget om og tatt i bruk til andre formål som boliger, forretninger, kontorer og annen type virksomhet, og til en viss grad beholdt fasadeuttrykket, men er tilpasset og bygget om innvendig til det formålet bygningen skal oppfylle gjennom gjenbruk. I dag brukes lokstallen som et flerbrukshus som omfatter oppbevaring av lokomotiver og er i tillegg arena for konserter, seminarer og utstillinger. Lokverkstedet derimot, har holdt sitt brukspotensiale i hevd gjennom 100 år.

Ofofbanen har sitt endepunkt i Narvik og byen er, bokstavelig talt, bygget opp rundt jernbanedriften og malmutskipningen, som ligger midt i byens sentrum. Jernbanespolet går tvers gjennom hele byen og ned til havneområdet. Jernbanetomta med lokstallene og lokverkstedet setter sitt tydelige preg på bybildet, og forteller om hvilke virksomheter som raskt etablerte byen Narvik. Lokverkstedets virksomhet skaper i stor grad en kontinuitet, som lokstallene alene ikke gjør, ut fra dagens situasjon. De to anleggene er samlet med på å forsterke inntrykket av byen som industriby, sammen med utskipningsanleggene til LKAB.

Lokverkstedet er det jernbaneanlegget i Narvik som klart viser jernbanevirksomhetens kontinuitet ved at verkstedet fortsatt er i operativ drift med løpende virksomhet gjennom 100 år. Lokverkstedet vitner om nødvendigheten av jernbanedriften på Ofofbanen, som pr. i dag er inne i en utbyggingsfase med flere krysningsspor. Økt eksport og flere aktører innen malmutvinning er kommet på banen og ønsker å benytte seg av mulighetene ved en allerede etablert malmbane og utskipningshavn der mange av Bolagets og jernbanens industribygninger, knyttet til driften, kan gå inn i en ny framtidig revitalisering.

Lokverkstedet er nært knyttet til Ofofbanens tidlige virksomhet, og har en forsterkende miljøskapende verdi sammen med lokstallene som industrianlegg tilknyttet jernbanedriften. I tillegg har lokverkstedet et brukspotensiale som fortsatt kontinuitetsskapende virksomhet etter 100 år, en virksomhet som ser ut til å fortsette framover i tid. Rent jernbanehistorisk framstår

lokverkstedet, med sin vedvarende virksomhet og sitt arkitektoniske formspråk, som et kulturminne i bruk, som er viktig for ettertiden å bevare, tross svekket materiell autentisitet.

Ut fra dagens situasjon i 2011, ser det ut til at malmutskipningen over Narvik havn er i stadig vekst. LKAB har uttrykt behovet for økt kapasitet på Ofotbanen og arbeidet med utvidelse av flere og lengre kryssningsspor er allerede igangsatt fra Jernbaneverkets side. I tillegg har et kanadisk gruveselskap, Northland Resources, som driver med gruvevirksomhet for leting og produksjon av jernforekomster i Nord-Sverige og Finland, meldt sin interesse i forhold til malmtransport over Ofotbanen. Forekomstene i Kaunisvaara i Nord-Sverige er ventet satt i produksjon i 2012. Lokverkstedet og lokstallene vil få ny aktualitet dersom økt malmtransport blir etablert over Ofotbanen i forbindelse med det nye gruveselskapets virksomhet.

Byen Narvik virker fortsatt som transitthavn og er preget av infrastrukturen som malmtransportens eksport tilsier via jernbane og skipstrafikk.

Rent symbolsk er lokverkstedet, sammen med den øvrige industrirelaterte aktiviteten til jernbanedriften og utskipningen med hensyn til malmtransporten, med på å bekrefte at Narvik er en industriby. Som en erkjennelse på nettopp det vises til at Narvik sommeren 2011 fikk status som norsk ankerpunkt i den europeiske industriorganisasjonen ERIH, sammen med Odda/Tyssedal, Rjukan og Oslo.<sup>123</sup>

Vil lokverkstedet ha sin berettigelse som et kulturminne i bruk også i framtiden? Ja, mener banesjef Thor Brækkan. Både lokstallene og lokverkstedet har et framtidig brukspotensiale, fordi flere jernbaneaktører er på banen og har meldt sin interesse for å bruke disse driftsbygningene i en jernbanerelatert anvendelse både for malmtrafikk, godstrafikk og noe persontrafikk.

Jernbaneverket har planer om å kjøpe tilbake Lokstall 1 og 2, for framtidig drift og eventuell utleie, og lokverkstedets bruk vil forsterkes. Det er i tillegg på tale å gjenåpne den fredede Norddalsbrua for å kunne avhjelpe presset på Ofotbanens kapasitet ved å gi rom for en økende malmeksport. Dette åpner for at det ved Ofotbanen vil være flere kulturminner i bruk i framtiden.

**Lokstall 1** oppfyller hovedkravene om materiell og prosessuell autentisitet, i tillegg til opplevelse og visuell autentisitet, selv om endringer har vært gjort. Lokstallen ble foreslått

---

<sup>123</sup> ERIH er forkortelse av European Route of Industrial Heritage. Henvising til nettstedet [www.erih.net/anchor-points/norway](http://www.erih.net/anchor-points/norway).

fredet som den eneste opprinnelige bygningen på verkstedtomta i Narvik. Fredningen omfatter hele stallen samt tilbygningen mot nord og gjelder både eksteriør og interiør. Tilbygningen i nord omfattet også fredningen, men har fått en annen form enn de opprinnelige tegningene beskriver. Lokstallen har fra 1903 vært påbygd en rekke ganger opp gjennom årene, delvis med utbygging av Lokstall 2, men også på selve Lokstall 1. Slik lokstallen står i dag, i etterkrigstid, er den på god vei til å bli innebygd i forhold av forskjellige påbygninger. Det gjelder særlig personalbygningen mot nord i en kontrasterende bygningsstil med helt andre materialer og i tillegg diverse påbygninger i vestre ende. Fredningen kom i 12. time.

## 9. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Som forsterkende overgripende forutsetning for fredning og vern av bygninger er autentisitet en avgjørende faktor, spesielt er det den materielle autentisiteten som vektlegges. Det finnes forskjellige former for autentisitet i tillegg til forannevnte. Strukturell autentisitet utgjør sammenføringer, konstruksjon, stil, ombygging, lokalisering og sosial posisjon, er også aktuelle emner i denne avhandlingen.<sup>124</sup> I tillegg kommer kvaliteten og vedlikeholdstilstanden, det bygningshistoriske, arkitekturhistoriske og kulturhistoriske som kilde til kunnskap, forskning og opplevelse, men også representativitet og anvendbarhet.

### 9.1. Vernestatus

De to bygningene har fått forskjellige former for vernestatus ut fra kulturminneloven. Lokstall 1 er *vedtaksfredet* og lokverkstedet er regulert til *spesialområde bevaring*. I NSBs bygningsregistrering fra 1999 er Lokstall 1 gradert til *spesiell prioritering som bevaringsobjekt*, mens lokverkstedet fått *prioritering med høy verneverdi*.

#### 9.1.1. Miljøskapende verdi

Lokverkstedet er med på, sammen med bl.a. lokstallene, å opprettholde et kulturmiljø knyttet til jernbanedriften på verkstedtomta i Narvik. Som miljøforsterkende faktor signaliseres Jernbaneverkets virksomhet gjennom lokstallenes og lokverkstedets beliggenhet. Lokverkstedet er fortsatt i aktivt driftsmessig bruk, slik formålet for verkstedets bruk var og

---

<sup>124</sup> Godal 2004, s. 28f.

oppfyller dermed deler av kriteriene for *strukturell autentisitet* med arkitektur, funksjon og beliggenhet, sagt med andre ord; stil, lokalisering og sosial funksjon. Lokstallene brukes i dag til oppbevaring av eldre lokomotiver og er ikke i operativt bruk rent driftsmessig, men har vært brukt av interesseforeningen Malmbanens venner til ivaretagelse og vedlikehold av enkelte eldre lokomotiver som ikke er i drift.

### 9.1.2. Representativitet

Lokverkstedet og Lokstall 1 er de to eneste bygningene oppført med fasader i teglstein fra eldre tid på verkstedtomta, bortsett fra elektrobygningen fra 1980-tallet. Begge bygningene er oppført som industribygninger knyttet til jernbanedriften. Lokverkstedet som ble oppført i 1911, og utvidet i 1929, framstår i samme formspråk som opprinnelig. Lokstall 1 har beholdt sin opprinnelse helt fra 1902, slik den er utformet av arkitekt Paul Due. Lokverkstedet er utformet av en mindre kjent arkitekt, Peter L. Thane, som hadde oppdraget med en rekke verkstedbygninger for jernbanen. Lik Lokstall 1 er lokverkstedet å anse som en del av byens identitet og kulturhistorie, men også som symbol på en jernbanerelatert driftsbygning i så godt som kontinuerlig bruk fra tidlig på 1900-tallet. Derfor har lokverkstedet både en bygningshistorisk, arkitekturhistorisk og kulturhistorisk verdi, som samlet knyttes til byggingen av Ofotbanen, på samme måte som Lokstall 1.

### 9.1.3. Arkitektur og autentisitet

Som forsterkende, overgripende forutsetning som fremmer dokumentasjons-, kunnskaps- og kildeverdiene samt opplevelsesverdiene, har begrepet *autentisitet* har en overordnet betydning og kan deles opp i forskjellige kategorier. Dette gjør at et verneobjekt kan vernes ut fra forskjellige nivåer og av forskjellige hensyn. Dermed blir det et bedre håndterbart og fleksibelt redskap når et kulturminne skal defineres.

Lokstallen og lokverkstedet faller inn under flere av kategoriene autentisitet, hvor den materielle autentisiteten utgjør en overordnet konsekvens for faste kulturminner. Lokstall 1 kommer, som et vedtaksfredet kulturminne fra nyere tid, inn under flere kategorier autentisitet. Lokstallen har beholdt en stor del av den *materielle autentisiteten*, ved siden av *den strukturelle*, som omfatter både materialer, verktøy og impulser i konstruksjonssammenheng, i tillegg til lokalisering og sosial posisjon, sammen med arkitektonisk verdi og stilhistorie. Som *opplevelses-* eller *visuell autentisitet* har lokstallen i seg verdier som knyttes direkte til bygningens arkitektur, beskaffenhet og bruksområde.

Lokverkstedet har generelt mindre av de samme autentisitetkategoriene som ligger i bunn for verneinteressene. Den *materielle autentisiteten* er mye falt bort og blitt svekket. Dermed blir det *bygningshistoriske verdien* også svekket, fordi en ikke lenger i større grad kan lese den opprinnelige bygningen. Men lokverkstedets arkitektoniske utforming har i stor grad beholdt hovedtrekkene tross vedlikehold og utskiftninger av en del bygningselementer. Den *stilhistoriske verdien* står fortsatt ved lag i lokverkstedets formuttrykk. Sammenliknet med tegninger fra 1911 og 1929 har bygningen beholdt sitt formspråk. Lokverkstedet opprettholder en *visuell autentisitet* i eksteriøret.

Sammen med de tre lokstallene bekrefter lokverkstedet historien rundt byggingen og driften av Ofotbanen. Som del av det industrielle kulturmiljøet på verkstedtomta er lokverkstedet med på å bekrefte Narviks opprinnelse og eksistens. Lokverkstedet har en viss *strukturell autentisitet* gjennom plassering, lokalisering og sosial posisjon, spesielt gjennom beliggenheten og brukspotensialet, jfr. kapittel 9.1.1. Lokverkstedet fungerer i dag som et teknisk industrielt kulturminne i bruk, slik vernebestemmelsen som omfatter «regulert til spesialområde bevaring», innebærer.

Sammen har de to bygningskompleksene *en samfunnshistorisk og sosialhistorisk verdi*. Lokstall 1 var bygget og tatt i bruk i 1902. Underveis har det blitt en del påbygninger, bl.a. utvidelse av lokstallen som etter hvert ble til Lokstall 2. Dette har ikke berørt eller endret Lokstall 1 sin autentisitet og arkitektur, slik at sistnevnte kan leses som original utførelse, siden Lokstall 1 ikke ble nevneverdig skadet under 2. verdenskrig.

Jeg viser også til den arkitekturhistoriske opphavsidéen og stiller spørsmålet om lokverkstedet, som formidlingspotensiale, har en arkitektonisk- og kildemessig verdi slik det framstår i dag som resultat av en dokumentasjon i form av tegninger og bygningsbeskrivelser, eller er det kun de opphavelige tegninger som har en beviselig autentisitet? Dette er spørsmål som ikke kan besvares her, men forblir stå ubesvart i denne avhandlingen.

Det er gjort for store og for mange endringer på lokverkstedet i form av rehabiliteringer og vedlikehold opp gjennom årene, slik at en tilbakeføring vil være for omfattende og den materielle autentisiteten forsvinner. I tillegg til at man til en hver tid må forholde seg til de teknologiske nyvinninger som effektiviserer arbeidet slik at det primært vil være behov for stadig å etterstrebe disse kravene så lenge bygningen fortsatt er i drift. I mange sammenheng er det problematisk å etterkomme bevaring av den materielle autentisiteten hvis det går på

bekostning av driften. Lokverkstedet er regulert til spesialområde bevaring, noe som kanskje er viktigere for lokallhistorien, enn det at verkstedet har nasjonal verdi.

Hvorvidt det kan sies at lokverkstedet har en visuell autentisitet kan også tolkes slik at det kanskje kan være en reproduksjon av den opprinnelige bygningen, bygget som en kopi av originalen. I så fall er lokverkstedet en fornyet utgave i gammel drakt.

Som i Lokstall 1 er også hovedtrekkene ivaretatt i lokverkstedets eksteriør. Fredningen av Lokstall 1 omfatter deler av interiøret, noe som er lite anvendelig for lokverkstedets tilfelle. For mange ombygninger opp gjennom årene med endringer og tilpasninger, gjør det lite formålstjenlig å bevare interiøret i sin helhet eller deler av det.

Riksantikvaren sier i sin begrunnelse for fredning i forhold til Lokstall 1, at «hovedtrekkene er intakte og mindre endringer reversible». Vil det kunne også gjelde for lokverkstedet? Ifølge P. Thaness tegninger fra 1911 og tegninger for utvidelsen fra 1929, ser det ut til at hovedtrekkene i stor grad er intakte. Ut fra tilgjengelig tegningsgrunnlag kan det slås fast at lokverkstedet har en visuell autentisitet som bygger på de opprinnelige tegningene fra 1911 og framstår i dag som en overbevisende kopi av lokverkstedets utvidelse i 1929.

De samme spørsmål dukker stadig opp: Når formspråket ikke er endret, men bygningen er materialmessig delvis fornyet, kan den da ha en arkitektonisk og stilhistorisk verdi, en visuell autentisitet? Kan det settes en verdi på en rehabilitert bygning som hele tiden har forholdt seg til den opprinnelige arkitektoniske idé? Dette kan jeg ikke gi svar på, men sparker ballen videre til kulturminnevernmyndighetene.

## **9. 2. Vernekriteriene i lys av vern gjennom bruk**

Avhandlingens fokus har vært å se på om kravene til forskjellige nivåer for vern kan kombineres med et kulturminne i bruk i industriell sammenheng, noe som kan være en større utfordring enn det å ivareta et fast kulturminne der objektet ikke krever teknisk oppdatering for å utfylle sin bruk og funksjon. Vernekriterienes omfang åpner for at et kulturminne også kan brukes og driftes i industrisammenheng. Ved at kommunene gjennom Plan- og bygningsloven kan sette kulturminner, uten oppnådd fredningsstatus, inn i reguleringsplanen skaper forutsigbarhet og langsiktighet. Dermed oppnås større muligheter for at kulturminner ikke går tapt uten at de har vært behandlet i forkant.

Arkitekturen vil være sentral i forbindelse med vern av industribygninger spesielt, fordi kombinasjonen mellom eksteriørmessig vern og innvendig teknisk bruksanvendelse skal kunne gå hånd i hånd. Ved hjelp av vernekriteriene som analyseverktøy har man kunnet avklare de forskjellige nivåene i vernesammenheng og samtidig avklare kulturminneverdien på et verneobjekt. Dette fører igjen til at begrensninger og muligheter defineres tydeligere i forhold til vernehensyn, og at brukerne av verneobjektet får klarere retningslinjer å forholde seg til.



**KILDER:****Litteraturliste**

- Berg, Knut, m.fl. (red.), (1981). *Norges kunsthistorie*, Bind 5: *Nasjonal vekst*. Oslo: Gyldendal.
- Berger, Harald, og Leif Simonsen (1998): «Ofotbanens små lokomotiver». I: Hanne Thorp Larsen, Rolf Abrahamsen, Thor Johnsen, Jørn Aalmen, Lars Slettjord og Arne Harald Hansen, (red.): *Årbok 1998 – fra Ofotbanens historie*. Narvik: Ofoten Museum.
- Dahl, Aasmund, overarkitekt (1991): *Bygningsregistrering. Narvik distrikt. Ofotbanen*. NSB-Arkitektkontoret, (red.): Oslo: NSB Arkitektkontoret.
- Fagereng, Tove Irene (2003): *Industriarkitektur i forandring – Nedre Elvehavn i Trondheim*, Hovedfagsoppgave i kunsthistorie. Universitetet i Bergen.
- Foucault, Michel (1998) [1969]: «What is an Author?». I: Donald Preziosi (red.): *The Art of Art History: A Critical Anthology*. Oxford: Oxford University Press.
- Godal, Jon Bojer (2004): «Restaurering og autentisitet». I: John Arne Balto og Åse Dammann (red.): *Årbok 2004 Fortidsminneforeningen, Autentisitet*. Oslo: Fortidsminneforeningen.
- Gunnarsjaa, Arne (2007) [1999]: *Arkitekturleksikon*. Oslo: Abstrakt forlag AS.
- Hage, Ingebjørg (1999): *Som fugl Fønix av asken – gjenreisningshus i Nord-Troms og Finnmark*. Oslo: ad Notam Gyldendal AS.
- Hage, Ingebjørg (2004): «Gjenreisningsarkitektur og autentisitet». I: John Arne Balto og Åsa Dammann (red.): *Årbok 2004 Fortidsminneforeningen, Autentisitet*. Oslo: Fortidsminneforeningen.
- Hartmann, Eivind, Øistein Mangset og Øyvind Reisegg (1997). I: Eivind Moe NSB BA og Nils Marstein, Riksantikvaren (red): *Neste stasjon – En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag ASA.
- Hellem, Rolf (1997): «William Spear (1848-1933)». I: Lars Slettjord, Jørn Aalmen, Rolf Abrahamsen, Thor Johnsen og Arne Harald Hansen (red.): *Årbok 1997- fra Ofotbanens historie*. Narvik: Ofoten Museum.
- Hjellsand, Arvid (2004): «Elektrifisering og elektrisk drift på Ofotbanen 1923-1945». I: Liv Trønnes Hansen, Thor Johnsen, Ole Nicolaysen, Lars Slettjord, Jørn Aalmen og Arne Harald Hansen, (red.): *Årbok 2004*. Narvik: Ofoten Museum.
- Hoel, Kari (1991): *Beauty & Utility – Myren Engineering Workshop – a Creator of Industrial Buildings in Norway in the 19th Century*. Oslo: Ad Notam forlag.

Krogstad, Arne (1997): «Naturkrefter ved Ofotbanen». I: Lars Slettjord, Jørn Aalmen, Rolf Abrahamsen, Thor Johnsen og Arne Harald Hansen (red.): *Årbok 1997- fra Ofotbanens historie*. Narvik: Ofoten Museum.

Mathisen, Waldemar (2000). «Verkstedtomta og Forbindelsen». I: Rolf Abrahamsen, Thor Johnsen, Hanne Thorp Larsen, Lars Slettjord, Jørn Aalmen og Arne Harald Hansen (red.): *Årbok 2000 – fra bane, bygd og by*. Narvik: Ofoten Museum.

Malmstrøm, Kari Hoel (1982): *Fabrikk og bolig ved Akerselva – Et industrimiljø på 1800-tallet*. Oslo: Norsk Teknisk Museum.

Olsen, Johan [u.å.]: *NSB Narvik distrikt under krig og okkupasjon 1940-45*, [u.sted.]: NSB.

Svendsen, Oddvar (2002): *Narviks historie. Bind II 1950 – 2002. Storhetstid, brytningstid, framtidshåp*. I: Einar-Arne Drivenes, Hallvard Tjelmeland, Arne Harald Hansen, Thor Johnsen, Ellen Margrethe Julin, Eva Forsaa Mikkelsen og Lars Slettjord (red.) Narvik: stiftelsen Narviks historieverk.

Theander, Agge (1993): *I rallarens spor. Tracing the Navvies*. I: Ofoten Museum, forfatter og fotografer (red.). Narvik/Kiruna: Ofoten Museum/Fabricii Trykkeri AB.

Ytreberg, Nils A. (1953): *Narviks historie. Bind I. Ofoten i Eldre tid. Narvik inntil 1914*. I: Alfred Nilsen, Knut Røssaak, Jac.C. Normann, Edit Astrup og Magnus Røger (red.). Narvik: Narvik kommune.

Ytreberg, Nils A. (1954): *Narviks historie. Bind II. Fra første verdenskrig til våre dager*. I: Alfred Nilsen, Knut Røssaak, Jac.C. Normann, Edit Astrup og Magnus Røger (red.). Narvik: Narvik kommune.

Aas, Steinar (2001). *Narviks historie. Bind I 1902 – 1950. Byen, banen og bolaget*. I: Einar-Arne Drivenes, Hallvard Tjelmeland, Arne Harald Hansen, Thor Johnsen, Ellen Margrethe Julin, Eva Forsaa Mikkelsen, Lars Slettjord og Jørn Aalmen (red.) Narvik: stiftelsen Narviks historieverk.

**Hjelpelitteratur:**

Ahlstrand, Jan Torstein (1976) [1969]. *Arkitekturtermer*. Lund: Studentlitteratur.

Viestad, Konrad M. (1980): *Byggeteknisk fagleksikon*, Oslo: Universitetsforlaget.

**Tidsskrifter:**

Thor Bjerke (1991). «Ofotbanen, del 1: Tiden fram til 1923». *På Sporet*. 1991:67, s. 15-27.

Thor Bjerke (1991). «Ofotbanen, del 2: Fra 1923 til i dag». *På Sporet*, 1991:68, s. 25-41.

Øyvind Reisegg (2005). «Norske jernbanearkitekter, del 5». *På Sporet*, 2005:121, s. 33-40.

Øyvind Reisegg (2005). «Norske jernbanearkitekter, del 6». *På Sporet*, 2005:122, s. 17-24.

Øyvind Reisegg (2006). «Norske jernbanearkitekter, del 8». *På Sporet*, 2006:126, s. 15-25.

**Internettkilder:**

[http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Om\\_Riksantikvaren/Lovverk](http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Om_Riksantikvaren/Lovverk)

Lest 2.8.2011.

<http://riksantikvaren.no/Norsk/Kulturminnesok/Vernestatus>

Lest 2.8.2011.

<http://riksantikvaren.no/Norsk/Prosjekter/Landsverneplaner/Dokumenter/>

Lest 2.8.2011.

[http://www.snl.no/Paul\\_Due](http://www.snl.no/Paul_Due)

Lest 19.10.2011.

[http://www.snl.no/Paul\\_Armin\\_Due](http://www.snl.no/Paul_Armin_Due)

Lest 4.2.2010.

<http://www.arkitekturhistorie.no/arkitekter/norge/ue.paul.armin.html>

Lest 4.2.2010.

[http://www.snl.no/NSBs\\_arkitektkontor](http://www.snl.no/NSBs_arkitektkontor)

Lest 4.2.2010.

<https://www.narvik.kommune.no/artikkel.aspx?Ald=3468&back=1&Mld1=1334&Ml..>

Lest 7.7.2011. Kopi hos forfatter.

<http://www.erih.net/anchor-points/norway.html>

Lest 2.8.2011.

### **Muntlige kilder:**

Bjørn Larsen, fagansvarlig og ansvarshavende for Jernbaneverkets bygningsmasse på Ofotbanen, eide og leide bygninger. Intervju 11.2.2010.

Arnt Magne Haugen, Riksantikvaren. Telefonsamtale og e-post 2.8.2011.

Eirik Bøe, avdelingsdirektør ved Miljøverndepartementet. Telefonsamtale 4.8.2011.

Alexander Ytterborg, Riksantikvaren. Telefonsamtale 12.8.2011.

Magnar Fuglsøy, siv.arkitekt Trondheim, som jobber med JBVs eiendommer og tekniske kulturminner. Telefonsamtale 12.8.2011.

Thor Brækkan, banesjef ved Jernbaneverket, Narvik distrikt. Muntlig samtale 13.9.2011.

### **Eldre foto:**

NAB-registeret ved den digitale billedregistreringsenheten [www.it-nordland.no/Primus](http://www.it-nordland.no/Primus), som er en billedsentral knyttet opp til museene i Nordland. Innsyn i registeret krever tildelt brukernavn og passord.

## Oversikt bildeliste

NAB-bilder er hentet fra It-Nordland, Primus-fotoregister.

Med nummerrekkefølge og kapittelreferanse.

- Fig. 1.1      *Side 11: Lokstall 1 med fasade mot sørøst. Foto: Terje Storjord (2009).*
- Fig. 2.1      *Side 11: Lokverkstedet med fasade mot vest. Foto: Terje Storjord (2009).*
- Fig. 3.3      *Side 22: Damplok på Ofotbanen. Foto: Narvik komm. fotosamling. Primus-henvisning NAB 2004020039. Fotograf: Harald Johansen. Usikkert årstall.*
- Fig. 4.5      *Side 37: Flyfoto av verkstedtomta fra 1937 med bydelen Oscarsborg i bakgrunnen. Tomta avgrenses av Fagerneslinja mot Oscarsborg, Nedrelinja til venstre som går mot utskipningskaiene og Forbindelsessporet som går i bue til høyre i bildet. Lokstallene nærmest og lokverkstedet med maskinverkstedet bakenfor. Foto: Narvik komm. fotosamling. Primus-henvisning NAB 1980020006. Fotograf: Widerøe flyselskap as (1937).*
- Fig. 5.6      *Side 53: Verkstedtomta etter krigsødeleggelsene i 1940. Ruinene av Lokstall 3 nærmest til høyre. Lokstall 2 er jevnet med jorden og Lokstall 1 rimelig uskadd. Lokverkstedet rett bak Lokstall 1. Til høyre for lokverkstedet, ruinene av maskinverkstedet. Midt på bildet garasjen og linjeavdelingen. Foto: Narvik komm. fotosamling. Primus-henvisning (NAB1998010843). Foto: eier NSB (1940).*
- Fig. 6.6      *Side 55: Alle tre lokstallene, sett mot øst. Fra v.: Lokstall 3 med forhall, Lokstall 2 og Lokstall 1 skimtes så vidt bakerst. Lokverkstedet i bakgrunnen. Foran garasjen. Foto: forfatter (2010).*
- Fig. 7.7      *Side 59: Maskin- og lokverkstedet med Fagerneslinja til venstre. Til høyre damplok på Nedrelinja. Foto tatt mellom 1911 og 1929. Foto: Narvik komm. fotosamling. Primus-henvisning NAB11951010280. Fotograf Harald Johansen (mellom 1911-29).*

- Fig. 8.7 *Side 63: Lokverkstedet med fasader mot nord-vest. Foto: Terje Storjord (2009).*
- Fig. 9.7 *Side 72: Krigsskadet verkstedtomt 1940, sett mot Framnes på Frydenlund-  
siden. I forgrunnen maskinverkstedet og til høyre lokverkstedet. Midt i bildet  
bak ligger Lokstall 1. Foto: Narvik komm. fotosamling. *Primus-henvisning*  
(NAB 1998010689). *Fotograf ukjent (1940).**

## Appendix – oversikt vedleggene 1 - 19:

Bygningstegninger og beskrivelser fra arkiver til: Jernbaneverket Narvik Distrikt, og Narvik kommune v/byggesakskontoret. Foto vedlegg 8.6 er hentet fra bilderegisteret Primus hos It-Nordland. Vedleggene er angitt med nummerrekkefølge og kapittelreferanse. Tegninger og kart er forminsket.

### Kapittel 2:

- 1.2. Notat fra telefonsamtale med avdelingsdirektør Eirik Bøe, Miljøverndirektoratet, 4.8.2011.
- 2.2. Riksantikvarens fredningsforslag av 6.9.1999 med oversendelsesbrev dat. 9.8.2001 til Narvik kommune. (Kopi: Museum Nord – Narvik).

### Kapittel 5:

- 3.5. Oversiktskart over verkstedtomta med nummerhenvisning til de enkelte bygningene. Hentet fra NSB Bygningsregistrering (1991).

### Kapittel 6:

- 4.6. *Situasjonsplan over verkstedtomta fra 28.11.1903.* Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.
- 5.6. *Tegning nr. N.dB 235. «Plan for utvidelse paa verkstedtomten i Narvik». Dat. 9.9.1909.* Situasjonsplanen viser maskinverkstedet og Lokstall 1 med påbygget sidestall som de eneste større «Bestaaende» bygninger. Utvidelse av Lokstall 2, Lokstall 3 og en fjerde lokstall er stiplet inn som «Fremtidig utvidelse». Øvrige bygninger er «Foreslaet 1908» og «Foreslaet 1909». *JBVs tegningsarkiv, Narvik.*
- 6.6. *Tegning Bl. 1471. «Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1459». Dat. 1.2.1902.* Tegningen viser grunnplan av hoved- og sidestall, samt fasader mot nord med tilbygningen og gavlfasader mot vest. *Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 7.6. *Tegning Bl. 1472. «Lokomotivstald for 8 Maskiner i Narvik, reduced efter Bl. 1460». Dat. 1.2.1902.* Tegningen er den samme som vedlegg 6.6, men inntegnet med grunnplan av kjelhuset og dennes fasade mot nord. *Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 8.6. Foto over verkstedtomta og havneområdet i Narvik. De nærmeste bygningene tilhører NSB. Fra venstre er av større bygninger; maskinverkstedet med den karakteristiske fabrikkpipa, lokverkstedet med dobbel fløy, bak forrådsbygningen, det er uklart om de to lyse saltaksbygningene midt i bildet er linjeverkstedet og garasjen. Til høyre i bildet de tre lokstallene, hvor Lokstall 1 ligger til venstre med tilbygningen og kjelhuset, videre følger lokstallene 2 og 3. Bygningene nærmest havna tilhører LKAB. *Foto:*

*Narvik komm. fotosamling. Primus-henvisning NAB 19800020011. Fotograf: Widerøes Flyselskap as (1937).*

- 9.6. *Tegning nr. 204. «Forslag til utvidelse af lokomotivstaldene i Narvik». Dat. 25.1.1909. Tegningen viser utvidelse av sidestallen til å bli Lokstall 2. Plan, snitt og fasader mot nord og vest. Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 10.6. *Tegning N.dB 305. «Plan for utvidelse paa verkstedtomten i Narvik». Dat. 8.9.1913. Situasjonsplan over verkstedtomta som viser Lokstall 3 som «Nuværende», «Foreslaaet budgett 1914-15» og «Fremtidig utvidelse». Lokverkstedet, som en forlengelse vest av maskinverkstedet, og den 4. lokstallen er markert som framtidig, men ble aldri bygget, mens Lokstall 3 er markert som budsjettert 194-15. JBV's tegningsarkiv i Narvik.*
- 11.6. *Tegning N.dB 1904. «Plan over Ofotbanens verkstedområde». Dat. 3.12.1942. Planen viser situasjonen på verkstedtomta i 1942 der noen av bygningene er markert som ruiner. Mappe gnr. 40/1267. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 12.6. *Tegning N.dB 1768. «Lokstall 2». Dat. 13.9.1940. Plan, snitt og fasader av den «nye» Lokstall 2. Mappe gnr. 40/1268. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 13.6. *Tegning N.dB 3850. «Narvik. Verkstedtomten. Lokstaller.» Dat. 9.9.1961. Situasjonsplanen viser deler av verkstedtomta med de tre lokstallene og den nye personalbygningen som er ført opp mot det nordøstre hjørnet av Lokstall 1. JBV's tegningsarkiv i Narvik.*

## **Kapittel 7:**

- 14.7. *Tegning L.N° B/1. «Værkstedbygning i Narvik». Dat. 8.3.1902. Tegningen viser plan, snitt og fasader over maskinverkstedet. Mappe gnr. 40/1193. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 15.7. *Tegning N.dB 350. «Udvidelse af maskinverkstedet Narvik. Kristiania 1911. P. Thane Arkt.». Tegningen viser plan, lengdesnitt og fasade mot øst. Snitt B-B viser hvordan den provisoriske gavlveggen mot vest er utformet, sett innenfra. Lengdesnittet viser konturene av maskinverkstedets nordre fasade innebygget i den felles veggen. I dag er vinduene murt igjen og veggen har en glatt pusset overflate, mens veggens øvrige utforming framstår som relieffer. To dører har fortsatt forbindelse inn til maskinverkstedet. Mappe 40/1304. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 16.7. *Tegning N.dB 351. «Udvidelse af maskinverkstedet Narvik. Kristiania 1911. P. Thane Arkt.». Tegningen viser lengdesnitt sett innenfra mot galleriveggen, fasaden mot nord, samt plan av galleridelen og fasaden mot vest som provisorisk gavlvegg. Mappe 40/1304. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*



- 17.7. *Tegning N.dB 1650. «Utvidelse av verkstedet Narvik». Dat. 26.6.1929. Grunnplan av lokverkstedets utvidelse. JBV's tegningsarkiv i Narvik. Mappe 40/1304. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 18.7. *Tegning N.dB 1651. «Utvidelse av verkstedet Narvik». Dat. 26.6.1929. Tegningen viser det utvidede lokverkstedets fasader mot nord, øst og vest, samt snitt av lokverkstedets nye fløy. JBV's tegningsarkiv i Narvik. Mappe 40/1304. Kommunale byggesaksarkiver. Narvik kommune.*
- 19.7. *Tegning N.dB 1651b. «Fasader. Snitt. Over Verksteder. Narvik». Dat. 11.8.1969. Denne tegningen viser alle fasadene til hele anleggskomplekset med både maskinverkstedet og lokverkstedet i sammenheng. I tillegg vises snitt av både maskinverkstedet og lokverkstedet. JBV's tegningsarkiv i Narvik.*



# Vedlegg 01.2

## **Refererat fra telefonsamtale med avdelingsdirektør Eirik Bøe i Miljøverndepartementet 4. aug. 2011:**

Eirik Bøe var saksbehandler under da forslaget om fredning av bl.a. Lokstall 1, Solheimsbrakka og vanntårnet på Rombak på Ofotbanen ble utarbeidet i 1999.

Hovedutfordringa var å ivareta industribygninger som knyttet seg opp til industrihistorien. Man søkte ut av pressområdene for å finne bygninger som hadde tilknytning til jernbanedriften. Ofotbanen hadde en industrihistorie å vise til og som det framgår av fredningsforslaget er Lokstall 1 den eneste gjenstående bygningen etter krigsødeleggelsene under 2. verdenskrig.

Bygningen i seg selv har høy autentisitet, men iflg. Bøe var det også jernbanehistorien, malmfrakten og industrihistorien som knytter seg til Ofotbanen og som gjenspeiles i Lokstall 1, som samlet ble ”tungen på vektskålen” for gjennomføringen av fredningsforslaget.

Ingen spesielle vernekriterier utenom de som gjelder i dag, bortsett fra ovennevnte beslutning om tilknytning til industrihistorie og jernbanevirksomhet. Fredningsforslaget er basert på et faglig skjønn (noe som også framkommer i fredningsforslaget), slik at dagens kriterier kan legges til grunn i analysen.

Autentisiteten er en meget viktig faktor i forbindelse med fredningssaker.

---

Videre legger Bøe til at lokverkstedet burde ha et brukspotensiale og miljøtilknytning, siden autentisiteten er en del svekket.





DERES REF.

VÅR REF.  
99/1513 MO  
Ark. B-418

545

VÅR DATO  
9 AUG 2001

Narvik kommune  
8501 Narvik

## -VEDLEGG 2.2

### LOKOMOTIVSTALL 1 VED NARVIK STASJON, OFOTBANEN, GNR. 40 BNR. 3, NARVIK KOMMUNE

### OVERSENDELSE AV FREDNINGSFORSLAG FOR BEHANDLING I KOMMUNESTYRET, JFR. KULTURMINNELOVEN § 22.3

Riksantikvaren oversender herved fredningsforslag av 6. september 1999 for Lokstall 1 gnr. 40 bnr. 3 i Narvik kommune, samt kopi av høringsuttalelser.

#### **Kommunestyrets behandling**

I henhold til lov om kulturminner av 9. juni 1978, nr. 50, § 22, tredje ledd, skal fredningsforslag behandles i kommunestyret etter at forslagene har vært ute på ordinær høring. Kommunestyret er, som kommunens øverste planmyndighet en sentral høringsinstans. Kommunens uttalelse vil danne et viktig grunnlag for Riksantikvarens endelige vurdering av fredningssaken. Vi ber derfor om at fredningssaken blir lagt frem for behandling i kommunestyret så raskt som mulig, senest 15. november 2001.

#### **Saksgang og høringsuttalelser**

Fredningsforslaget ble i henhold til kulturminneloven § 22 annet ledd sendt eier, kommunen og fylkeskommunen den 6. september 1999. Samtidig ble det kunngjort i Norsk lysingsblad, Fremover og Aftenposten at fredningssaken var lagt ut til offentlig ettersyn i Narvik kommune. Det ble gitt en frist på seks uker fra kunngjøringsdagen til å komme med uttalelser.

Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 3 uttalelser.

- 1) Nordland fylkeskommune behandlet fredningsforslaget i møte 26. november 1999. Fylkesrådet sluttet seg til Riksantikvarens fredningsforslag.
- 2) Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring uttaler i brev av 28. september 1999 at de støtter forslaget om fredning.
- 3) Jernbaneverket uttaler seg i brev av 16. desember 1999 om flere fredningssaker. Når det gjelder Lokstall 1 påpeker jernbaneverket at endringer i området kan medføre at bygningen blir liggende uten spor tilknytning og med annen bruk. De viser for øvrig til NSB BA som eier av bygningen.

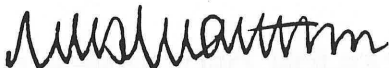
546

**Riksantikvaren vil bemerke følgende**

Riksantikvaren konstaterer at det er oppslutning om fredningsforslaget. Etter vår vurdering er det ikke kommet frem argumenter i saken som tilsier at det bør gjøres endringer i fredningsbestemmelsene eller i omfanget av fredningen.

Vi ber om at kommunen lar dette brevet med vedlegg følge fredningssaken når den legges frem for kommunestyret.

Vennlig hilsen



Nils Marstein  
riksantikvar



Unni Grønn

Vedlegg: -fredningsforslag, datert 6.9.99  
-brev fra Jernbaneverket 16.12.99  
-brev fra Fortidsminneforeningen 28.09.99  
-brev fra Nordland fylkeskommune 10.01.00

Gjenpart

u/vedl.: - Miljøverndepartementet  
- Nordland fylkeskommune  
- NSB BA Eiendom Narvik, 85 01 Narvik  
- Jernbaneverket, Pb 1162 Sentrum, 0107 Oslo  
- Linje arkitekter as, Skippergt. 31, 0048 Oslo



06 SEPT. 1999

547

Likelydende brev til:  
se adresseliste

## LOKOMOTIVSTALL VED NARVIK STASJON, OFOTBANEN, GNR. 40 BNR. 3, NARVIK KOMMUNE

### FORSLAG OM FREDNING - HØRING JFR. KULTURMINNELOVEN § 22

I medhold av lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 § 15 jfr. § 22 foreslår Riksantikvaren fredning av Lokomotivstall 1 ved Narvik stasjon, gnr.40 bnr.3, Narvik kommune.

#### Omfanget av fredningen

Fredningsforslaget med hjemmel i kulturminneloven § 15 gjelder lokomotivstallen fra 1903 inkl. det midtstilte utbygget på nordsiden. Fredningen omfatter bygningens eksteriør og interiør.

Bygningen foreslått fredet er avmerket på vedlagte kart datert og påført Riksantikvarens stempel (vedlegg 1).

#### Formålet med fredningen

Formålet med fredningen av Lokstall 1 i Narvik er å bevare en arkitektonisk, bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdifull bygning fra tiden omkring åpningen av Ofotbanen.

Fredningen av bygningens eksteriør skal sikre bygningens opprinnelige arkitektur. Både hovedstrukturen i det arkitektoniske uttrykket og detaljeringen så som fasadeløsning med eldre vinduer, dører, materialbruk, overflatebehandling og dekor skal opprettholdes.

Formålet er videre å bevare rominndeling, bygningsdeler og overflater i de deler av interiøret som har opprinnelig karakter.

## Forslag til fredningsbestemmelser

548

Fredningsbestemmelsene er fastsatt med hjemmel i kulturminneloven § 15, tredje ledd. Bestemmelsene er utformet i samsvar med fredningens formål og gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete kulturminner fra nyere tid.

1. Det er ikke tillatt å rive bygningen eller deler av den.
2. Det er ikke tillatt å bygge om bygningens eksteriør eller interiør. Unntatt fra dette er eventuelle tilbakeføringer, jfr. punkt 5.
3. Utskifting av bygningselementer eller materialer, forandring av overflater eller farger eller annet arbeid utover vanlig vedlikehold på bygningens eksteriør eller de deler av interiøret som inngår i fredningen, er ikke tillatt. Unntatt fra dette er eventuelle tilbakeføringer, jfr. punkt 5.
4. Vedlikehold og istandsetting skal skje med tradisjonelle materialer og metoder tilpasset bygningens egenart og på en måte som ikke reduserer de arkitektoniske og kulturhistoriske verdiene.
5. Tilbakeføringer der det er foretatt endringer i senere tid, kan gjennomføres dersom det kan gjøres på et sikkert, dokumentert grunnlag og etter godkjennelse av antikvarisk myndighet.

### Følger av fredningen

Når det gjelder behandlingen av fredete hus og anlegg, vises det til kulturminneloven §§ 15a - 19 samt ovennevnte fredningsbestemmelser.

I henhold til Miljøverndepartementets vedtak om delegering av 30. juni 1989 med endringer fastsatt 23. desember 1992, er forvaltningen av fredete områder, bygninger og anlegg tillagt den enkelte fylkeskommune. Riksantikvaren er klageinstans for enkeltvedtak fattet av fylkeskommunen, jfr. forvaltningsloven § 28.

I henhold til kulturminneloven §§ 15a kan departementet i særlige tilfelle gi dispensasjon fra fredningen og fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep, eller dersom det dreier seg om mindre endringer. Denne dispensasjonsmyndigheten er i henhold til forskrifter av 23. desember 1992 delegert til den enkelte fylkeskommune.

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Søknad om tillatelse skal sendes fylkeskommunen som avgjør om tiltaket kan iverksettes eller ikke. Oppstår det tvil om hva som anses som vanlig vedlikehold, skal fylkeskommunen likeledes kontaktes.



Det grunnleggende prinsippet for vedlikehold av fredete bygninger er å bevare mest mulig av de opprinnelige eller eldre bygningselementene og detaljene som kledning, vinduer, dører, listverk, gerikter og overflatebehandling. Vedlikehold av fredete bygninger og anlegg skal så langt som mulig skje i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikk og materialbruk og for øvrig i samsvar med fredningsbestemmelsene.

Det er eier som har ansvar for det løpende vedlikeholdet av fredete bygninger og anlegg.

Mens fredningssaken pågår, er det en forutsetning at det ikke settes i gang arbeider på eiendommen som er i strid med intensjonene i fredningsforslaget.

### **Bakgrunn for fredningssaken**

Denne fredningssaken har sin bakgrunn i et samarbeidsprosjekt mellom NSB og Riksantikvaren. Dette samarbeidet har som formål å verne et representativt utvalg av jernbanens bygninger og anlegg. NSB startet sin egen bygningsregistrering i 1978, samordnet med SEFRAK-prosjektet. Da registreringen ble avsluttet i 1992, satte NSB og Riksantikvaren i gang arbeidet med en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger med det formål å få en sammenfattende vurdering og prioritering av verneobjekter i nasjonalt perspektiv.

Storparten av bygningsmassen som er inkludert i verneplanen, er i NSB's eie. Planen omfatter dessuten privatbanene og i prinsippet også statsbanebygninger som er solgt. Av de vel 5000 registrerte bygningene ble 441 valgt ut som spesielt verneverdige og oppført på en verneliste som skal vise et tverrsnitt av jernbanens bygningshistorie. Et mindre utvalg fra vernelisten, ca. 120 bygninger, vil bli foreslått fredet med hjemmel i kulturminneloven.

### **Lokalisering og eierforhold**

<i>Stasjon:</i>	2402 Narvik (2400-2402 Narvik Havn-Narvik)
<i>Banestrekning:</i>	Ofofbanen
<i>Kommune:</i>	1805 Narvik
<i>Gnr./bnr.:</i>	0040/0003
<i>Fylke:</i>	Nordland
<i>Eier:</i>	NSB BA Eiendom Narvik, 8501 Narvik

### Lokstall I som kulturminne - beskrivelse av bygningen

I 1883 ble det ved en kongelig resolusjon gitt konsesjon til "The Swedish and Norwegian Railway Co. Limited" på en normalsporet jernbane fra Luleå til Ofotfjorden. Hensikten med banen var å lage en permanent løsning for malmtransporten fra det uveisomme svenske høyfjellet. Selskapet fullførte imidlertid ikke anlegget, og arbeidet ble innstilt i 1889. Det halvferdige jernbaneanlegget ble stående i 9 år uten vedlikehold. I mellomtiden ble det gjort betydelige malmfunn ved Kirunavarre og Luossavarre, og banestrekningen fikk ny aktualitet.

Stortinget bestemte nå at banen skulle bygges, forutsatt at svenskene gjorde seg ferdig sam-tidig. I 1898 ble den svenske og norske staten samt Gruveselskapet LKAB enige om å fullføre jernbaneutbyggingen fra malmfeltet til Ofoten. Med banen fikk man en løsning på transporten av malm fra de ubebodde fjellområdene i Sverige, et problem som hadde eksistert siden malmutvinningens begynnelse på 1600-tallet.

Anlegget fikk stor publisitet i samtidige aviser og tidsskrifter. Især var det banens snø- og rasforbygninger og den 180 m lange Nordalsbrua som ble trukket frem som avansert ingeniørkunst. Nordalsbrua fikk sin plassering utfra forsvarshensyn, da militære myndigheter krevde at jernbaneforbindelsen skulle kunne brytes med en bru ved krig. Bygningsprogrammet var nokså beskjedent; bare 5 stasjoner var planlagt til banens åpning. Det ble imidlertid bygd mange boliger for å huse arbeidsstokken. De fleste av disse var provisorier, men noen var likevel planlagt som vokterboliger og ble stående etter at anlegget sto ferdig.

Banen ble åpnet for midlertidig trafikk sent i 1902. Kong Oscar II foretrakk å vente til sommeren året etter med å holde "den store innvielsen".

Da prosjekteringen av Ofotbanen kom igang rundt 1900 var Paul Armin Due (1835-1919) knyttet til jernbanen som arkitekt. Due virket i en 20-årsperiode med intens jernbaneutbygging, og han leverte over 2.000 tegninger til jernbanen. Due var som de fleste av hans samtidige kolleger utdannet i Tyskland, og historisme og sveitserstil preger hans første produksjon. Men etterhvert som stilidealene skiftet, tegnet han også trebygninger i dragestil, og etter århundreskiftet også i jugendstil. Byggestilen på Ofotbanen representerer varianter av historismen.

Jernbanens store bystasjoner var preget av at bygningene skulle gjenspeile statens myndighet. De ble bygget av mur, ofte i en monumental middelalderstil preget av rundbuen. Mellomstore og små stasjoner ble vanligvis bygd i tre. Øvrige bygningstyper ble som regel tilpasset de enkelte stasjonsmiljøer.

Ved gamle Taraldsvik stasjon ble Narvik stasjon bygd 1900/1901. Den bestod av stasjonsbygning, ilgodshus og privét. Dette var normalbebyggelsen på en middelsstor stasjon i disse tiårene. Stasjonsbygningen ble oppført i en særpreget stil, med første etasje i murt naturstein og en halvetasje i tre. Bygningene ble tegnet av arkitekt Paul Due som oppførte bygninger med samme stil også på Bergensbanen og Hell-Sunnanbanen. De øvrige to bygningene på Narvik stasjon var i tre. Ingen av disse bygningene står i dag.

På Narvik havn var det i den første perioden ingen bebyggelse. Det ble imidlertid anlagt et krysningsspor mellom havnen og de øvrige arrangementene kalt Kleven krysningsstasjon. Her ble det oppført en vokterbolig som fortsatt står. Paul Due har signert tegningene. Due har også tegnet NSB's administrasjonsbygning som fortsatt kneiser på høyden over Narvikbukta. Den opprinnelige distriktsjefsboligen like ved ble oppført 1949.

På utsiden av direkteforbindelsen fra rangerområdet til havnesporet fikk gruveselskapets verkstedsbygninger og lokmotivstall plass. De opprinnelige bygningene her var verkstedsbygning, lokstall, forrådsbygning, privetbygning, smie og vedbu. Med unntak av lokstallen, dagens Lokstall 1, er de andre bygningene borte.

De øvrige bygningene i Narvik som ble bygget i forbindelse med jernbaneanlegget, var to funksjonærboliger i Frydenlundgate 10 og 12, oppført etter samme tegninger som Kleven vokterbolig.

Lokomotivstallen ble bygd i 1903. Under krigshandlingene i 1940 ble bygningen skadet i brann. Den danner sammen med lokstall 2, oppført 1942 på fundamenter fra 1903-09, og lokstall 3, oppført 1959, et sammenhengende anlegg. Mot nord ble det tilbygd en garasje/personalrom i 1959. Ifølge tegningene inneholdt det opprinnelige utbygget værelse for arbeidsformann, sandrom, WC og hvilerom. Det ble senere tatt i bruk som fyrrom, verksted og kontor for verkstedsformennene. I dag er det i tillegg innredet toaletter i første etasje og velferdsrom på loftet. I denne delen av lokstallen er enkelte vinduer skiftet, og noen av de eldre vinduene murt igjen. Her har venneforeningen Malmabanens Venner lokaler i dag.

Lokomotivstallen er en avlang teglsteinsbygning med skifertekket saltak, oppført i én etasje med et utbygg sentralt på langfasaden mot nord. Bygningen er preget av nøktern teglsteinsarkitektur. Utmurte lisenere som tar hovedtrykket, deler veggene opp i regelmessige felter. Mellom lisenene er det tynnere vegger hvor det er rundbuede vinduer med jernsprosser. Gavlene ender i avtrappete gavlspisser. Stallen er fundamentert på fuget gråsteinsmur. To spor fører inn i hallen hvor det er to smøregraver. Smøregravene går ned i kjelleren som er støpt i betong på grunn.

Innvendig er veggene pusset og takkonstruksjonen åpen med overlys. Alle dører og porter er skiftet, men eldre vinduer er bevart. I utbygget er det lagt himling, nye skillevegger er satt opp, og vegger og tak er platedekket. Her er det også satt inn et par nye rektangulære vinduer.

Vedlikeholdstilstanden er god.

Anlegget består i dag av følgende bygninger:

nr.	bygning	funksjon nå	byggear
001	Lokstall 1	lokstall, lager, verksted	1903
002	Lokstall 2	lokstall	1942
003	Lokstall 3	lokstall	1959
004	Velferdshus	personalrom, gard./spissa	1959
005	Verksted	elektro, verksted, lager	1979
006	Verksted	verksted, lager, pers.rom	1915
007	Garasje	garasje, overnatting	1938
008	Verksted	verksted, legektr., velferd	1922
009	Lagerbygg	lager, kontor	1916
010	Lagerbygg	lager	1942
011	Kontorbygg	kontor, lager, bed.kafé	1949
012	Tilfluktsrom	tilfluktsrom	1960
013	Trafo/omformerst.	trafo/omformerst.	1950
014	Verksted	verksted	1911
015	Annen type	portvakthus	1948
016	Kontorbygg	kontor, lager	1971
017	Verksted	verksted	1945

#### Vurdering av kulturminnet - begrunnelse for fredningsforslaget

I henhold til Stortingsmelding nr. 39 (1986-87) om Bygnings- og fornminnevernet er det et overordnet mål å sikre og bevare et representativt utvalg av kulturminner med bred variasjon i tid, type, etnisk og sosial tilhørighet og geografisk fordeling. De kulturminnene som til nå er fredet med hjemmel i kulturminneloven, representerer som totalitet ikke denne variasjonen. Fredningslisten er av ulike grunner skjevt sammensatt. For å nå det overordnede målet, vil det være nødvendig å supplere listen over fredete kulturminner med kulturminnetyper som til nå har vært dårlig representert eller som mangler helt.

Bygninger og anlegg fra begynnelsen av 1900-tallet er blant de kulturminnene som bare i liten grad er blitt prioritert som verneobjekter. Det er få kulturminner fra denne tidsepoken som er fredet. Det er en prioritert oppgave for Riksantikvaren å gjennomføre fredning for et representativt utvalg av bygninger fra denne tiden.

Jernbanen endret kommunikasjonsbetingelsene på en måte som ble avgjørende for næringsutviklingen fra andre halvdel av forrige århundre. Nye knutepunkter og tettsteder ble opprettet som følge av jernbaneutbyggingen. Jernbanens bygninger ble tegnet av tidens fremste arkitekter og ble utformet i tråd med de mest moderne stilidealer og byggeteknikker. Jernbanens bygninger fikk stor betydning for utbredelsen av den nye arkitekturen og påvirket utviklingen av den lokale byggeskikken utover landet. Bevaring av et representativt utvalg av jernbanens bygningsmasse vil være av stor betydning for vår kunnskap om arkitektur og byggeskikk i denne perioden.



Lokstall 1 ved Narvik stasjon er den eneste av de opprinnelige bygningene som står tilbake på verkstedstomten. Det vises på bilder som er tatt under krigshandlingene i 1940 da store deler av området brant. I dag utgjør bygningen sammen med lokstall 2 og 3 et helhetlig anlegg, med en sentral plass i Ofotbanens historie. Da eksteriøret har høy grad av opprinnelighet og deler av interiøret er bevart, har bygningen høy bygningshistorisk og jernbanehistorisk verdi.

Lokstallen har gjennomgått visse endringer, men hovedtrekkene i bygningen er intakt og de arkitektoniske kvalitetene i behold. Endringene er for en stor grad reversible, og det åpnes derfor i fredningsbestemmelsene for en mulig tilbakeføring. Anlegget har fortsatt høy kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.

Riksantikvaren begrunner forøvrig fredningsforslaget for Lokstall 1 både ut fra bygningens arkitektoniske verdi og dens kulturhistoriske betydning.

Bygningens arkitektoniske verdi er knyttet til dens formale og materielle kvaliteter og til dens betydning som kilde til kunnskap om endringer og tendenser i arkitekturen rundt århundreskiftet. Bygningen har også verdi som del av produksjonen til en av landets betydelige arkitekter på denne tiden. Den er med på å vise bredden i Paul Dues produksjon for jernbanen.

Lokstall 1 har høy kulturhistorisk betydning som et representativt eksempel på hvordan jernbanen bygde for å imøtekomme sine funksjonelle behov og for å gi status til sin virksomhet. Sammen med andre viktige eksempler på jernbanens bygningsmasse, fremstår Lokstall 1 i Narvik som et representativt kulturminne i norsk jernbane- og samferdselshistorie. Den er med på å vise bredden, variasjonen og kvaliteten i norsk jernbanearkitektur.

Lokstall 1 er valgt ut som fredningsobjekt fordi den sammen med de øvrige bygninger og anlegg som også er foreslått fredet, skal sikre et representativt tverrsnitt av jernbanens bygninger og anlegg på en kulturminnefaglig tilfredstillende måte.

Riksantikvaren ser lokstallens verdi som kulturminne ikke bare isolert, men også i sammenheng med jernbanens kulturminner som for øvrig søkes bevart. Utvelgelsen av denne bygningen for fredning er derfor et resultat av en kulturminnefaglig vurdering av jernbanens samlede bygningsmasse.

Riksantikvaren vurderer Lokstall 1 ved Narvik stasjon som et kulturminne det er av nasjonal interesse å bevare, både som kilde til kunnskap og forskning og som et opplevelsesgivende element i miljøet.

#### **Saksgang frem til fredningsforslaget**

Melding om oppstart av arbeid med fredning av Lokstall 1 ved Narvik stasjon ble i samsvar med kulturminneloven § 22.1 sendt Nordland fylkeskommune, Narvik kommune og NSB BA Eiendom Narvik 22. juni 1993. Samtidig ble frednings-saken kunngjort i Norsk lysingsblad, Fremover og Aftenposten.

Det er ikke kommet inn uttalelser til meldingen.

### Den videre behandling av fredningsforslaget

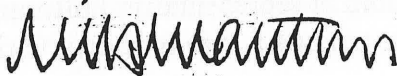
I medhold av lov om kulturminner § 22.2 har Riksantikvaren bedt Norsk lysningsblad, Fremover og Aftenposten kunngjøre at fredningsforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn i Narvik kommune og Nordland fylkeskommune.

I henhold til kulturminneloven § 22.3 skal forslaget legges frem for kommunestyret før vedtak om fredning treffes. Så snart perioden med offentlig ettersyn er utløpt, vil følgelig eventuelle innkomne merknader bli oversendt kommunen. Vi ber om at den interne behandling i kommunen planlegges allerede nå, slik at kommunestyrets uttalelse kan foreligge så snart som mulig etter at perioden med offentlig ettersyn er over.

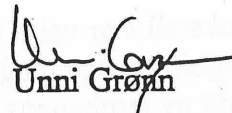
Høringsuttalelsene og kommunestyrets behandling vil bli innarbeidet i en ny vurdering av fredningsforslaget i forbindelse med den avsluttende behandlingen hos Riksantikvaren.

Høringsuttalelsene til fredningsforslaget må være Riksantikvaren i hende innen 6 uker fra dette brevet er mottatt.

Vennlig hilsen



Nils Marstein  
riksantikvar



Unni Grønn

Vedlegg: 1. Kart  
2. Tegning

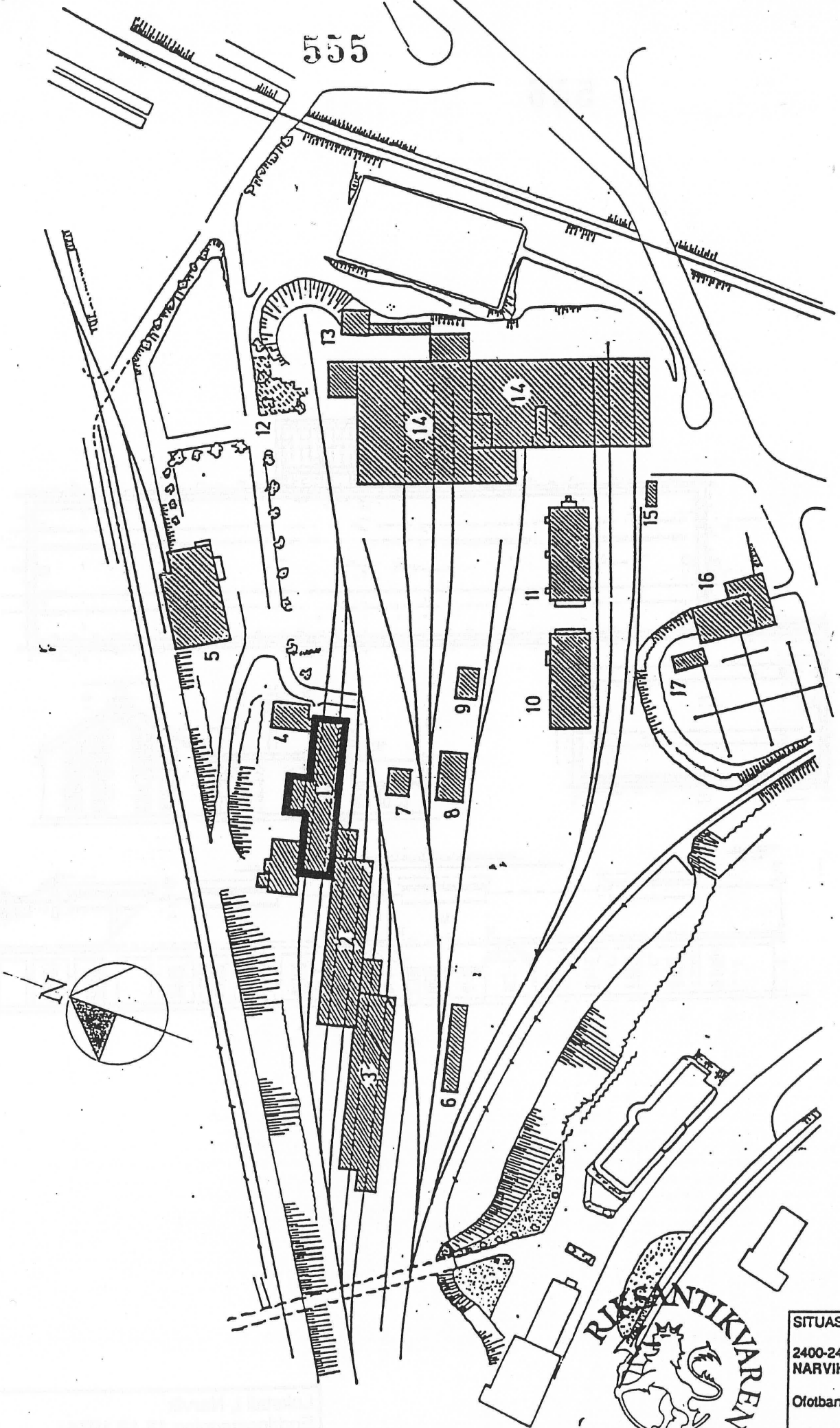
Gjenpart

m/kart: Miljøverndepartementet  
NSB BA Eiendom, Arkitektkontoret, 0048 Oslo  
Norsk Jernbanemuseum, 2300 Hamar  
Norsk Jernbaneklubb, 0116 Oslo  
Fortidsminneforeningen avd. Nordland, 8001 Bodø  
Malmbanens Venner Narvik avd., 8501 Narvik

Adresseliste:

Nordland fylkeskommune, Kulturavd., 8002 Bodø  
Narvik kommune, 8501 Narvik  
NSB BA Eiendom Narvik, 8501 Narvik

555

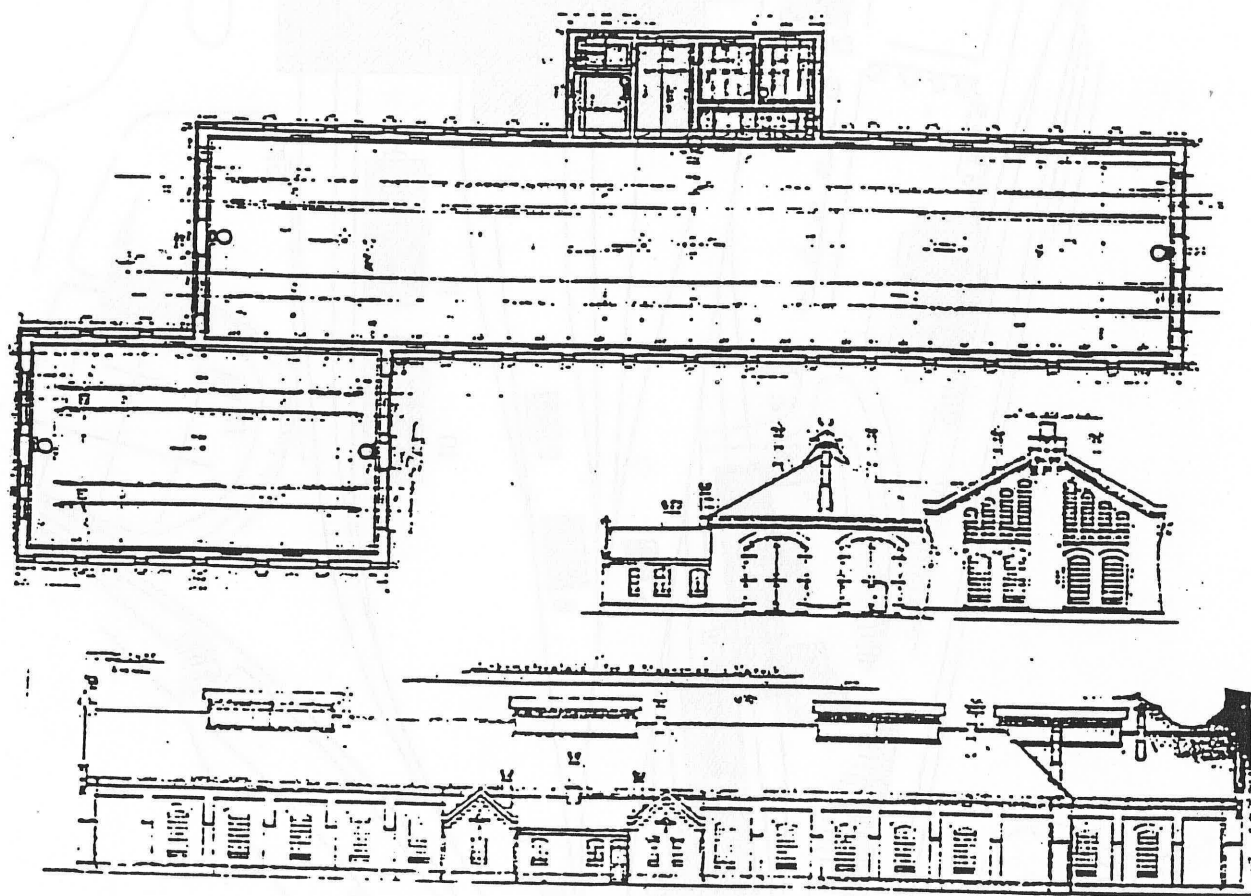


- 1 SEPT. 1999



SITUASJONSKART  
2400-2402  
NARVIK LOKSTALL 1  
Ofotbanen  
målestokk: 1:2500  
dato: 01.11.93  
utsnitt: Nd. B. 3416

556



Lokstall I, Narvik  
Endringstegning 13.12.1974  
Målestokk 1:500





Riksantikvaren  
Postboks 8196 Dep

0034 OSLO

att: E.T.Bøe/M.Oftedal

<b>RIKSANTIKVAREN</b>		
Arkivkode: B-418		
Krysshenv:		
Saksnr:	Dato:	28. september 1999
99/1513-5	30/9-99	
Avd:	Saksb:	Avskr:
K	AAR	TE 1/10-99

**LOKOMOTIVSTALL VED NARVIK STASJON, OFOTBANEN, GNR. 40 BNR 3, NARVIK  
KOMMUNE**

**FORSLAG OM FREDNING**

Vi har mottatt til uttalelse Riksantikvarens brev av 06.09.1999 med forslag om fredning.

Antikvarisk utvalg nedsatt av styret i Fortidsminneforeningen, Nordland avdeling, har gjennomgått det mottatte materiale.

Fortidsminneforeningen ser positivt på at også denne del av vår kulturarv blir bevart for ettertiden, og støtter fullt ut forslaget til fredning.

Med hilsen  
for Antikvarisk utvalg

Gisle Jakhelln

kopi:

Nordland fylkeskommune, kulturvernseksjonen, Fylkeshuset, 8002 Bodø



558

Saksbehandler: Turid Følling Eilertsen

RIKSANTIKVAREN

Riksantikvaren  
Postboks 8196 DEP

0034 Oslo

Arkivkode: B-418

Krysshenv:

Saksnr:

Dato:

99/1513-7

12/1-2000

Avd:

Saksb:

Avskr:

K

MAO

**UTTALELSE TIL FREDNINGSSAKER I FORBINDLSE MED OFOTBANEN, NARVIK KOMMUNE**

Det vises til brev av 6. september 1999 angående fredning av lokomotivstall ved Narvik stasjon, Sølheimsbrakka mellom Katterat og Bjørnefjell og vanntårn på Rombak stasjon på Ofotbanen.

Nordland fylkesråd behandlet fredningsforslagene på sitt møte 26. november 1999 under sak 10/99. Fylkesrådet sluttet seg da til Riksantikvarens fredningsforslag.

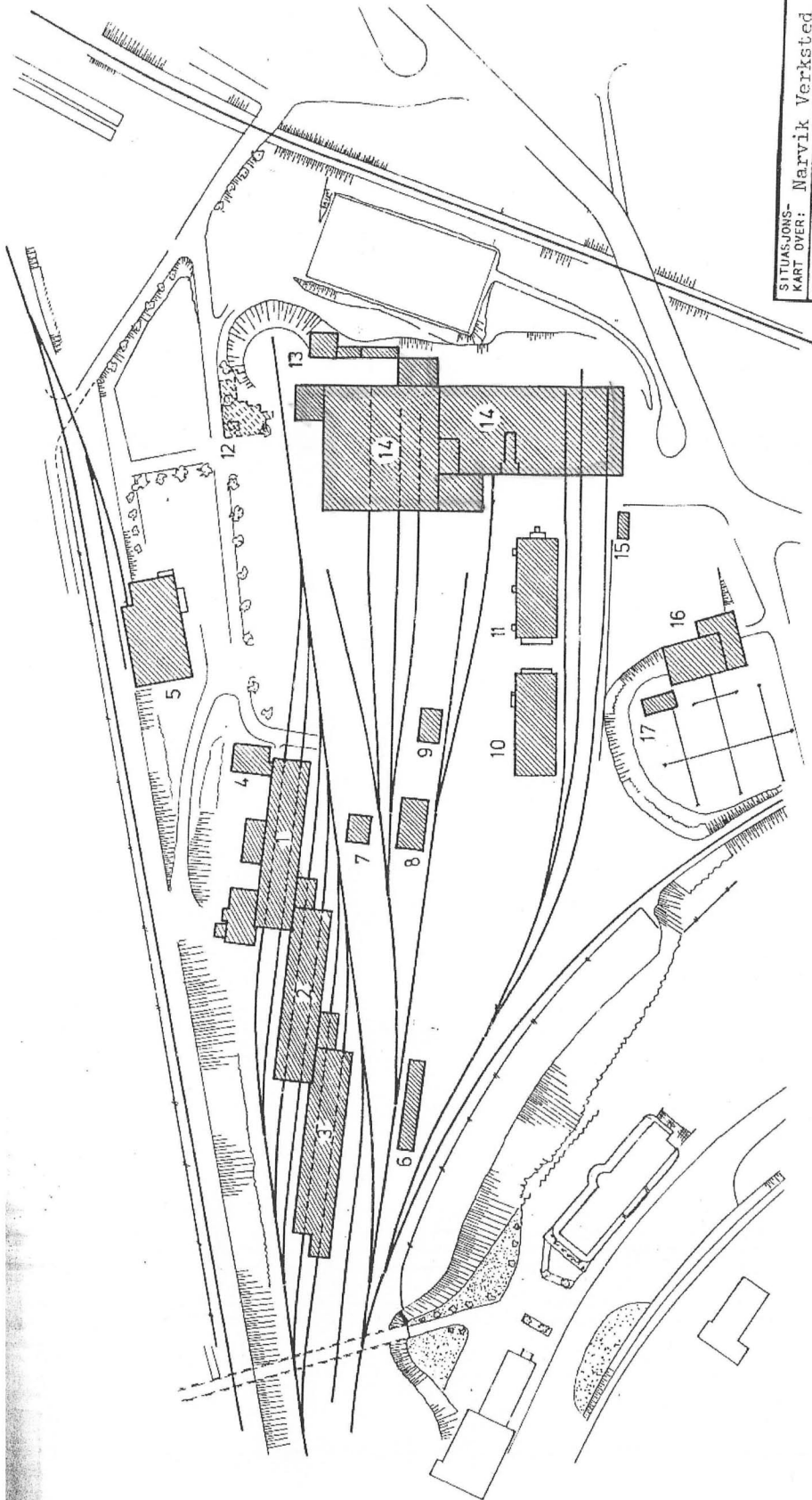
Med hilsen

Aaslaug Vaa  
Kultursjef

Turid Følling Eilertsen  
kulturvernkonsulent

Kopi: Narvik kommune

# Vedlegg 03.5



SITUASJONS- KART OVER:	Narvik Verksted
BANE-	
STREKKNING:	Narvik-Riksgrensen
MÅLSTOKK:	1:2500
UTSNITT AV LINJEKART NR.:	Nd.B. 3416
DATO:	7.9.1979
BUSSHOLDEPLASS I DIREKTE TILKNYTNING TIL STASJONEN?	JA <input type="radio"/> NEI <input type="radio"/>
DRUGSHOLDEPLASS I DRUGNET TILKNYTNING TIL STASJONEN?	JA <input type="radio"/> NEI <input type="radio"/>

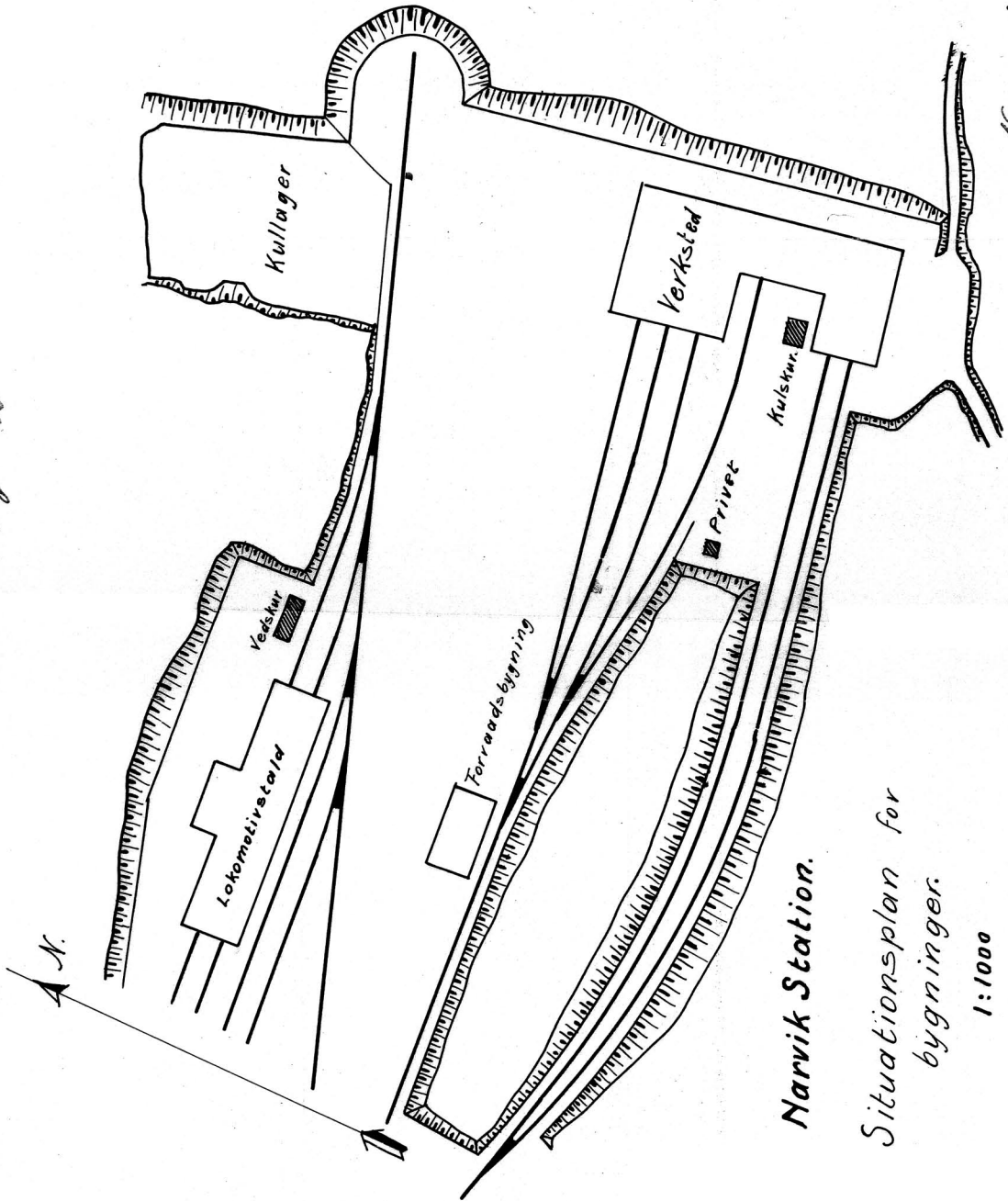


# Vedlegg 4.6

Narvik bygningskommission.  
Sag nr 407-1903  
53-1904  
Narvik reguleringskommission.  
Sag nr 28-1904

600 1000  
700 1000

Malin



Narvik 28 Mars 1903.

r. a. p.

Narvik Station.

Situationsplan for bygninger.

1:1000



## PLAN FOR UTVIDELSE PAA VERKSTEDSTOMTEN

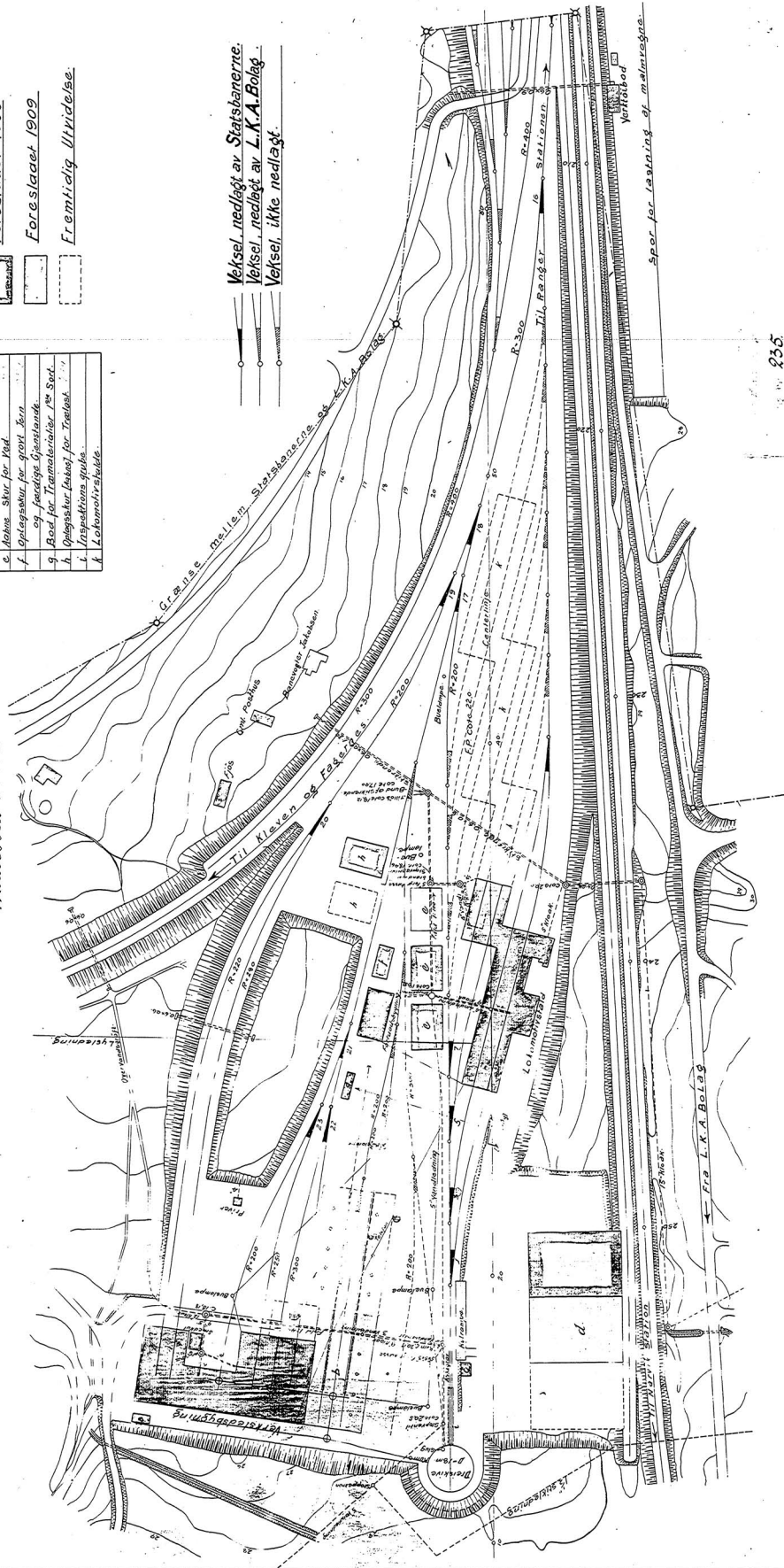
### NARVIK

Målestokk = 1:1000.

a.	Destinfaktorovnn.
b.	Lokomotiv- og spektakelstred.
c.	Senadskiringen.
d.	Overdekning over kullplog.
e.	Akkumulatorkabiner.
f.	Opplagskabiner for grovt kull og ferdige spærstanker.
g.	Road for Trammekabiner, 1 <sup>ste</sup> Sækk.
h.	Opplagskabiner for Trøst.
i.	Inspektionsstasjon.
k.	Lokomotivstasjon.

	Bestaaende
	Foreslaaet 1908
	Foreslaaet 1909
	Fremtidig Utvidelse

Veksel, nedlagt av Statsbanerne.  
 Veksel, nedlagt av L.K.A. Bolag.  
 Veksel, ikke nedlagt.



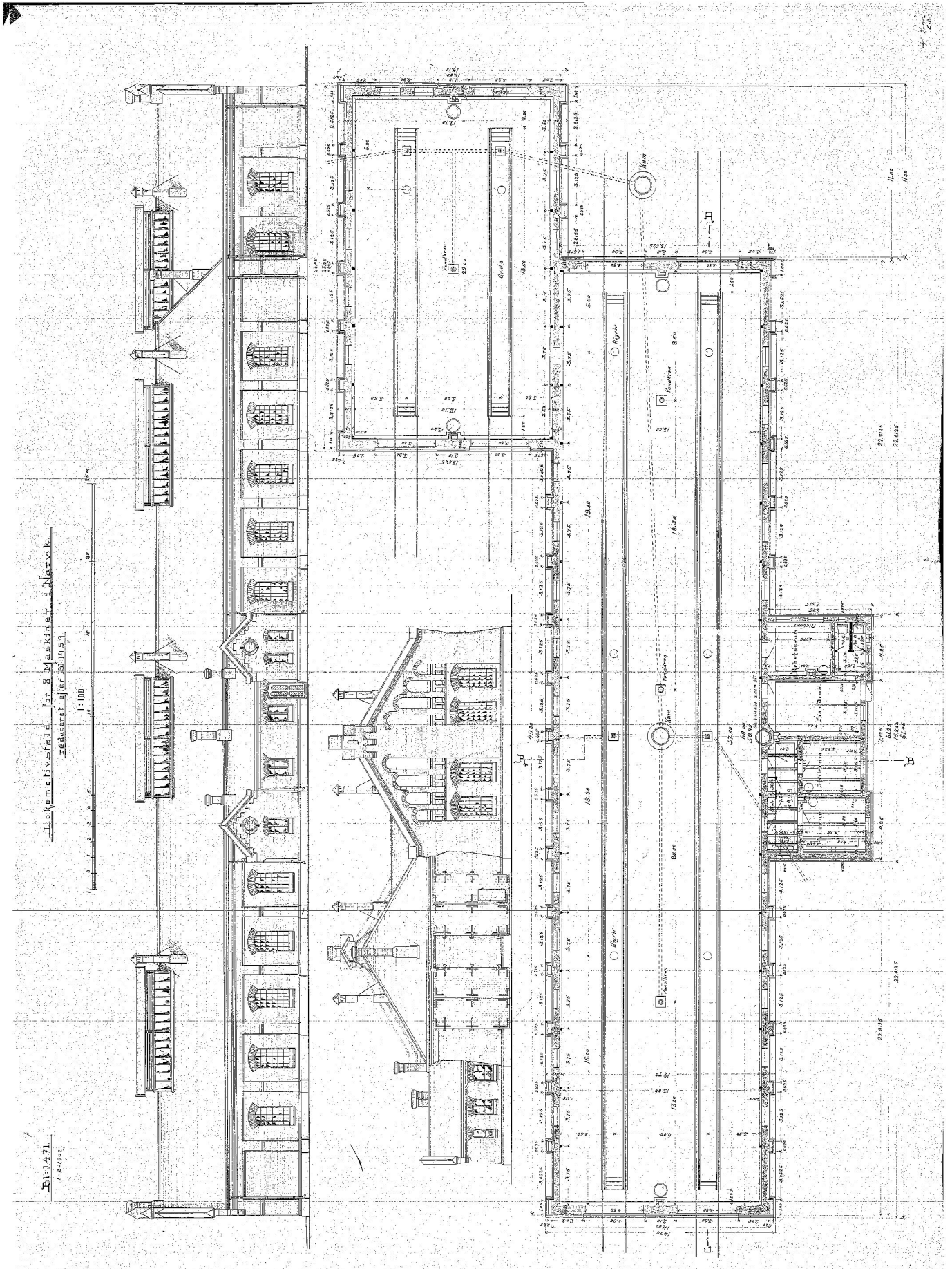
255

9. Sept. 1909

*L. O. Hammer*

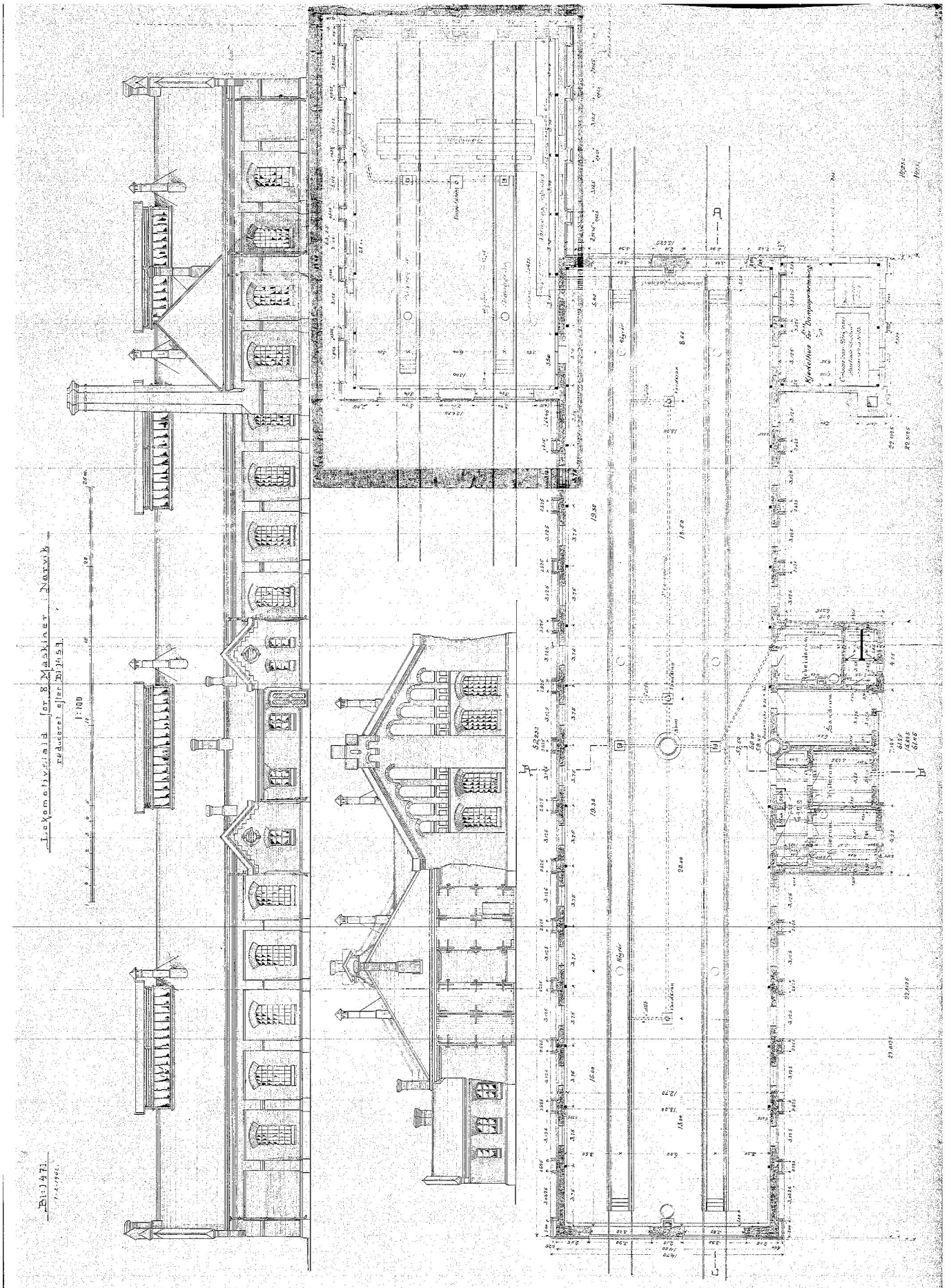








# Vedlegg 7.6







# Vedlegg 08.6









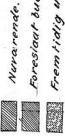


# Vedlegg 10.6

NORGES STATSBANER—  
—MARNVIK DISTRIKT—

Plan for utvidelse paa  
verkstedstomten i Marnvik

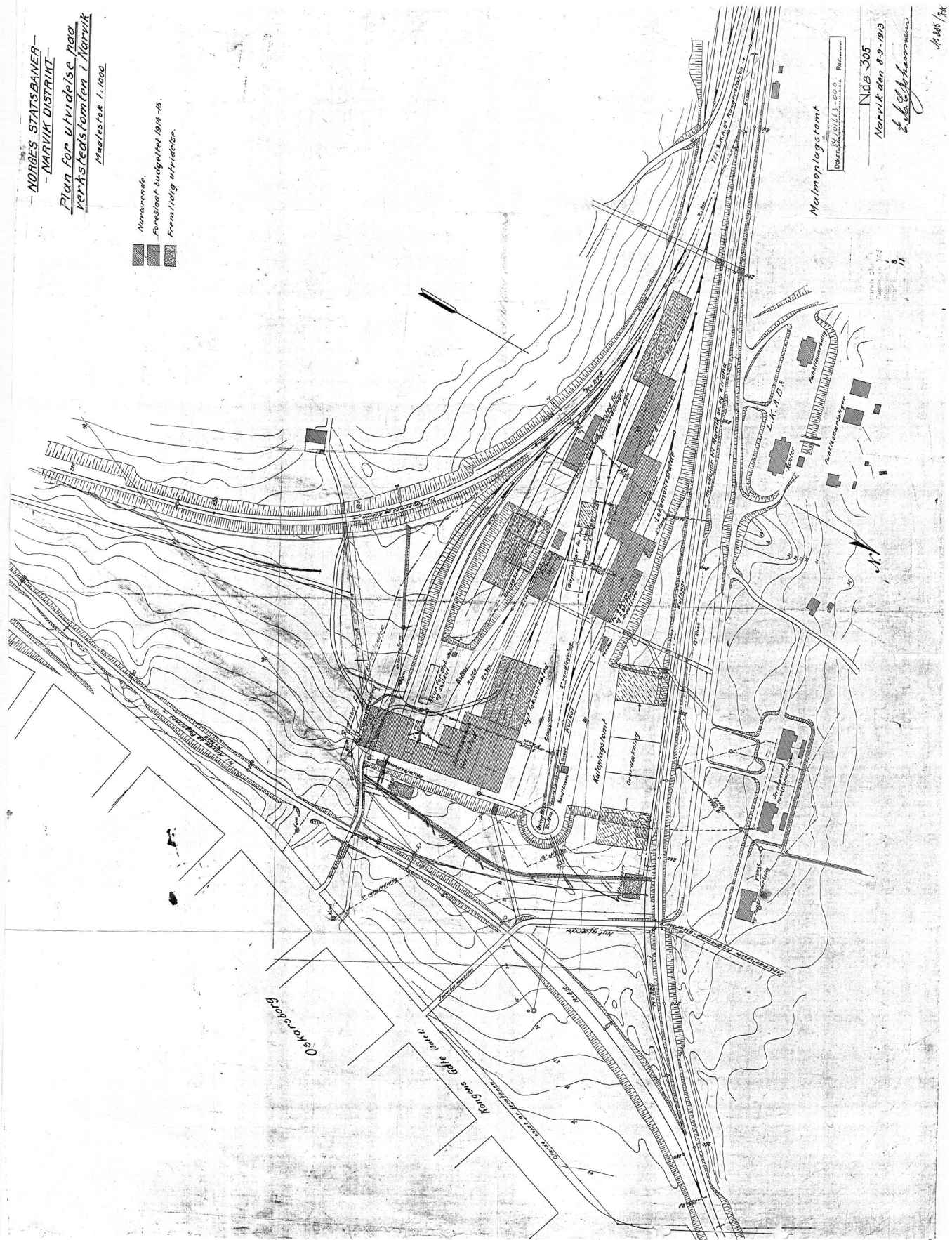
Marshestok 1.1000



Nyarende.

Foreslaaet budgetet 1914-18.

Fremtidig utvidelse.



Marnvikstasjonsstomt

Dokumentation: 1.1000

Nr. 305  
Marnvik den 8.9.1913

*E. G. Hansen*

4.85 / 54







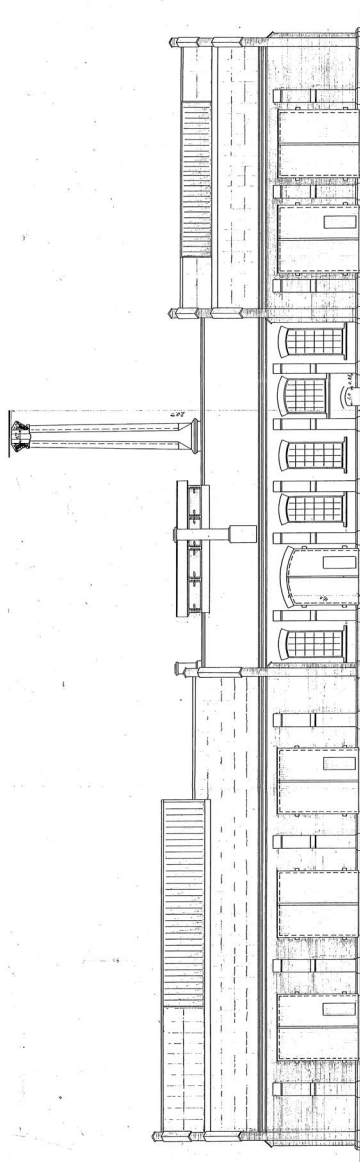




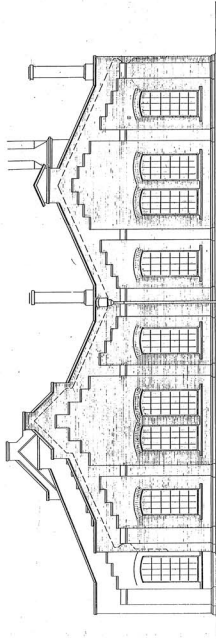




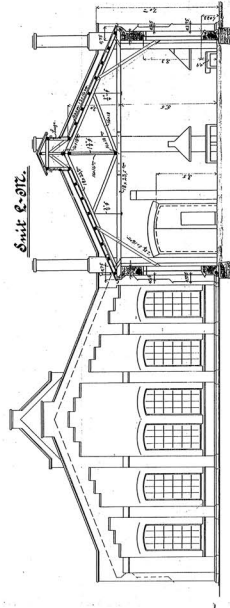




Seest fra Syd.



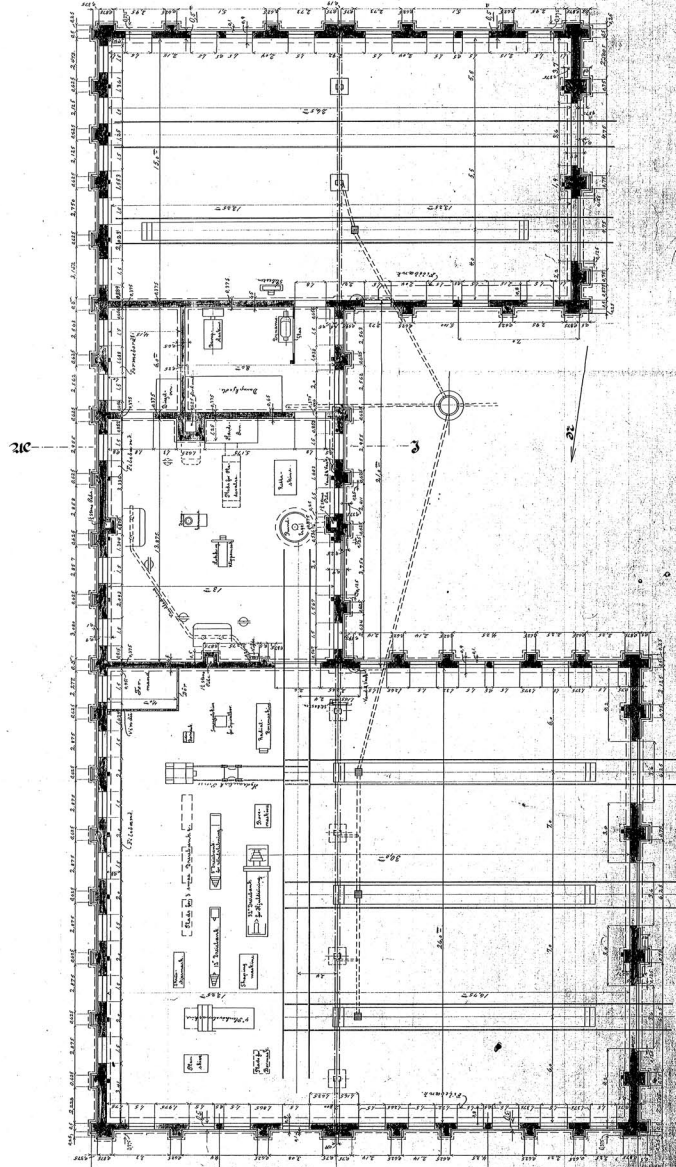
Seest fra Syd.



Praktisk bygging i Larvik.

Skala 1:100

Chr. Hansen Søn







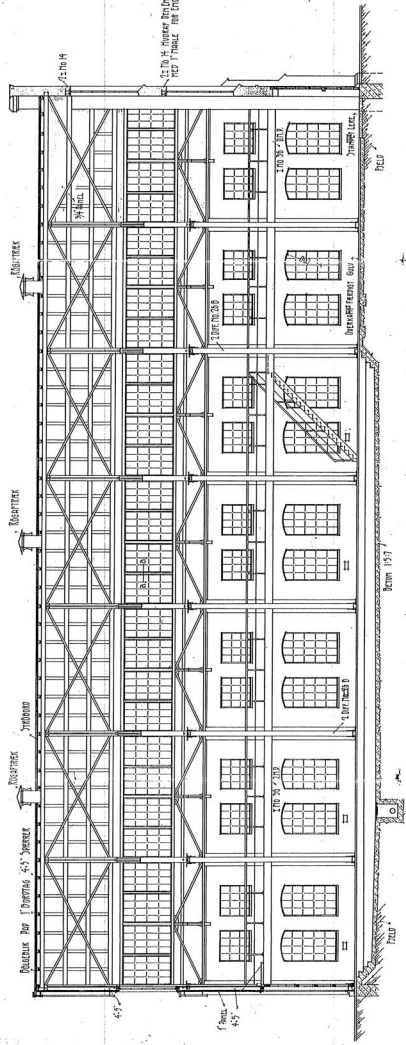


Teikn No 551.

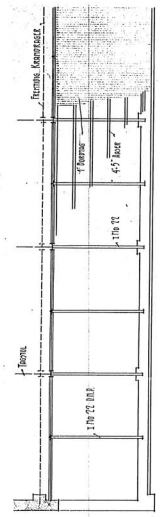
NORGES STATSBANER  
 DIVISIONEN AF MASKINVERKSTEDET I ÅRVIK

1874-1875  
 864/1023A

SNIT C-C

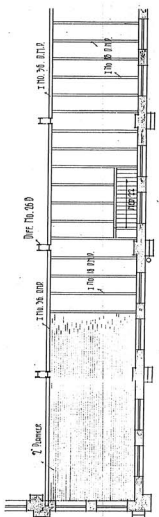


PLAN AF JERNVEJENS TEG

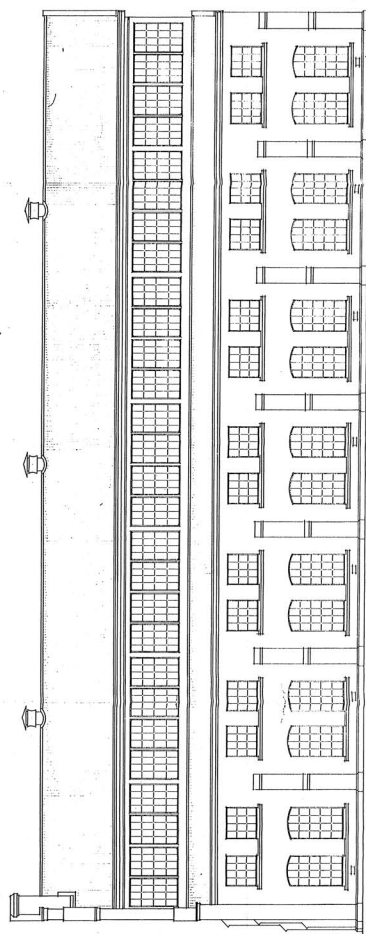


2. OG 3. DEKKE BRUGS-UDRAGSPLAN  
 FOR TEGEN AF TEGEN

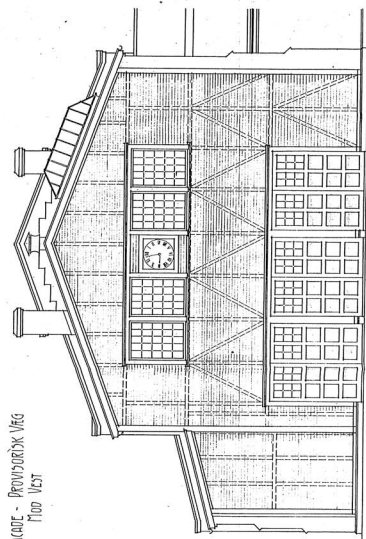
PLAN AF GALLEN



FACADE MOD NORD



GENERELLE - PROJEKTIVS VÆG  
 TIL OG VEST



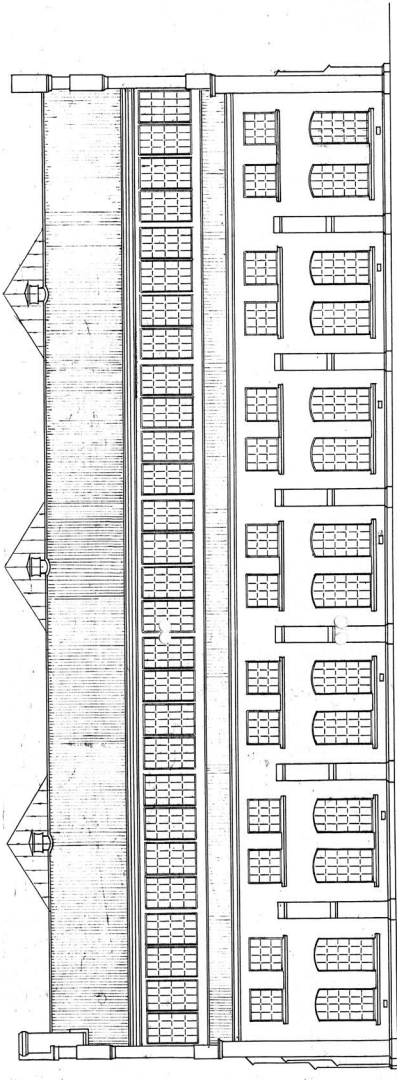
MINOTANIA 1911.  
 1128-1129



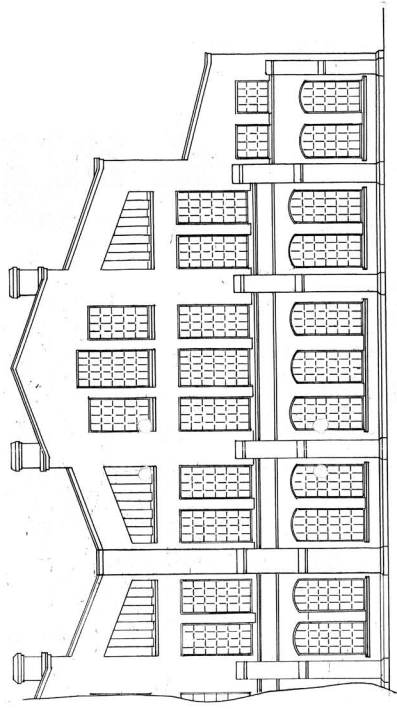




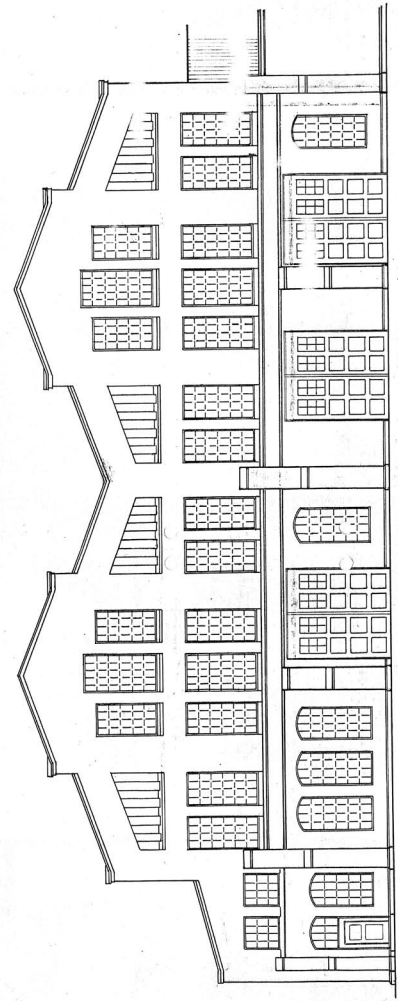




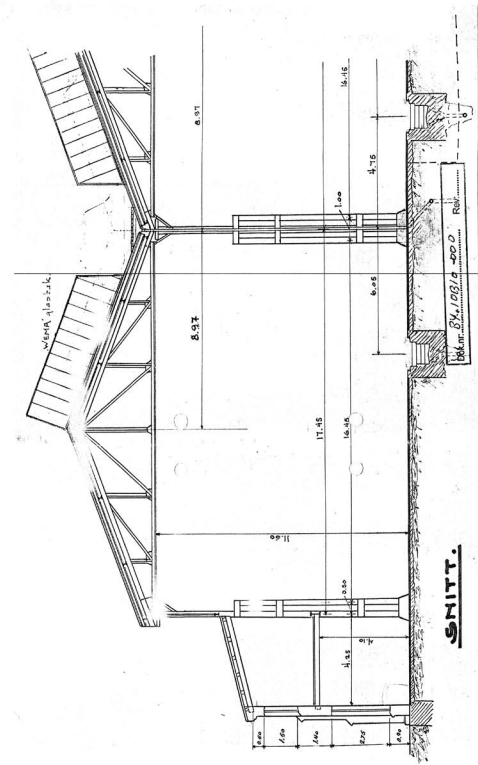
**FASADE : NORD.**



**FASADE : ØST.**



**FASADE : VEST.**



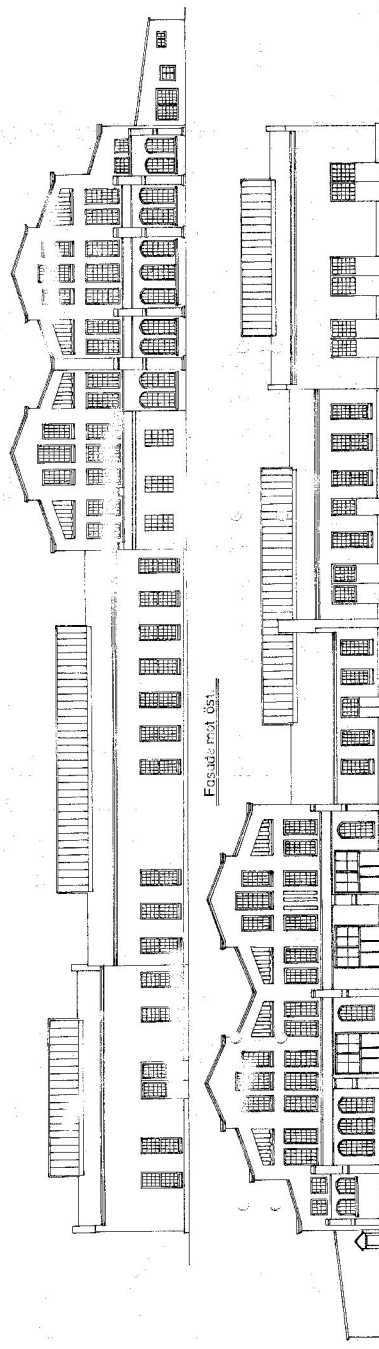
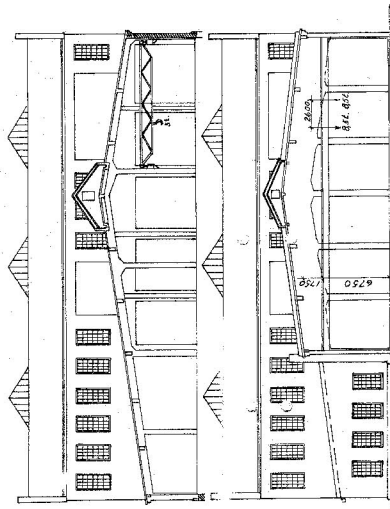
**SMITT.**

NORSES STATSBANKER NARVIK DISTRIKT Narvik 1895-1923 <i>Handwritten signature</i>		M = 1:100 N:o 1651
UTVIDELSE A' VEDKOMSTEDET NARVIK.		1895-1923 1651

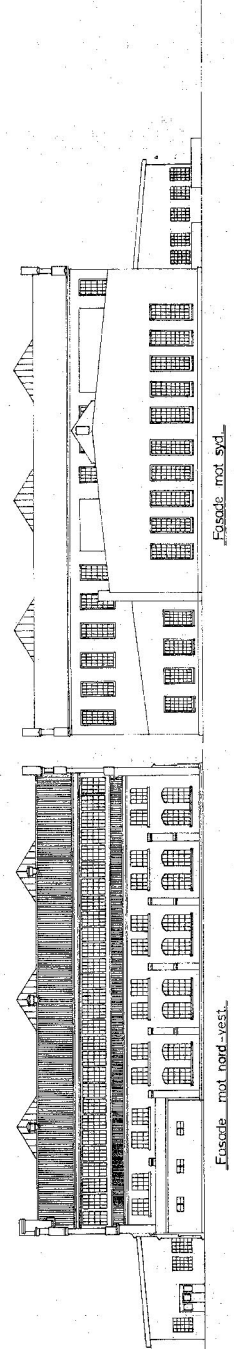
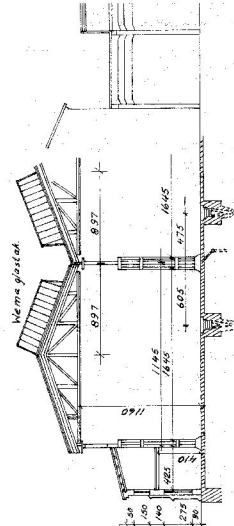


# Vedlegg 19.7

Spill. F-6



Spill. D-E



Fasade mot øst

Fasade mot vest

Fasade mot syd

Fasade mot nord-vest

