



BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR
BYUTVIKLING

Kulturminnedokumentasjon for Fløybanen Øvre stasjon

Reguleringsplan



Byantikvaren 2007

Forord

Det foreliggende kulturminnedokumentasjonen er bestilt av Fløybanen AS for Fløybanen øvre stasjon og omliggende område. Kulturminnedokumentasjonene utarbeides oftest på reguleringsplannivå som en del av planarbeidet. Formålet er å dokumentere kulturminner som eksisterer innenfor planområdet eller kulturminner som vil bli påvirket av planen.

Kulturminnedokumentasjonen benyttes som underlagsmateriale for videre planarbeid. Det er ikke utarbeidet en fastsatt mal for hvordan kulturminnedokumentasjonen skal være. Dette må vurderes utfra planens omfang og kulturminnenes karakter.

Denne dokumentasjonen er utarbeidet i forbindelse med at Fløybanen as ønsker å lage et servicebygg på området for Fløybanens øvre stasjon. Problemstillingen har vært sentrert rundt hvilken forandringer stasjonen og omliggende området faktisk har hatt siden åpningen av Fløyfjellsrestauranten i 1925.

Dokumentasjonen viser at området har høy vernestatus.

Kulturminnedokumentasjonen for Fløybanens øverste stasjon og omliggende interesseområde er utarbeidet av Jonatan Krzywinski. Prosjektleder har vært Marianne Knutsen.

BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING

Mai 2007

Siri Myrvoll

Byantikvar

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Innholdsfortegnelse	3
Innledning.....	4
Topografi og tidlig historie	5
Fløybanens øvre stasjon	6
Fløybanens øvre stasjon	7
Nordfasaden	7
Nordfasaden	8
Sørfasaden	9
Vestfasaden	11
Østfasaden	12
Østfasaden	13
Konklusjon stasjonsbygning	13
Fløyresturanten.....	14
Fløyresturanten.....	15
Verkstedet.....	18
Ferdselsårer	20
Ferdselsårer	21
Konklusjon	22

Innledning

Dokumentasjon, beskrivelser og vurderinger er foretatt på grunnlag av kildesøk hos Byarkivet, og Byggesaksarkivet. Viktigst var Fløybanen AS sitt arkiv på Byarkivet. Det var forbausende lite materiale på Byggesaksarkivet. Historiske foto er funnet og bestilt hos Billedsamlingen Universitetsbiblioteket Universitetet i Bergen. Befaringer og visuell observasjon har vært viktig del av vurderingen.

Området som skulle dokumenteres ligger sentrert rundt Fløybanens øvre stasjon. Det er bare foretatt utvendig dokumentasjon.

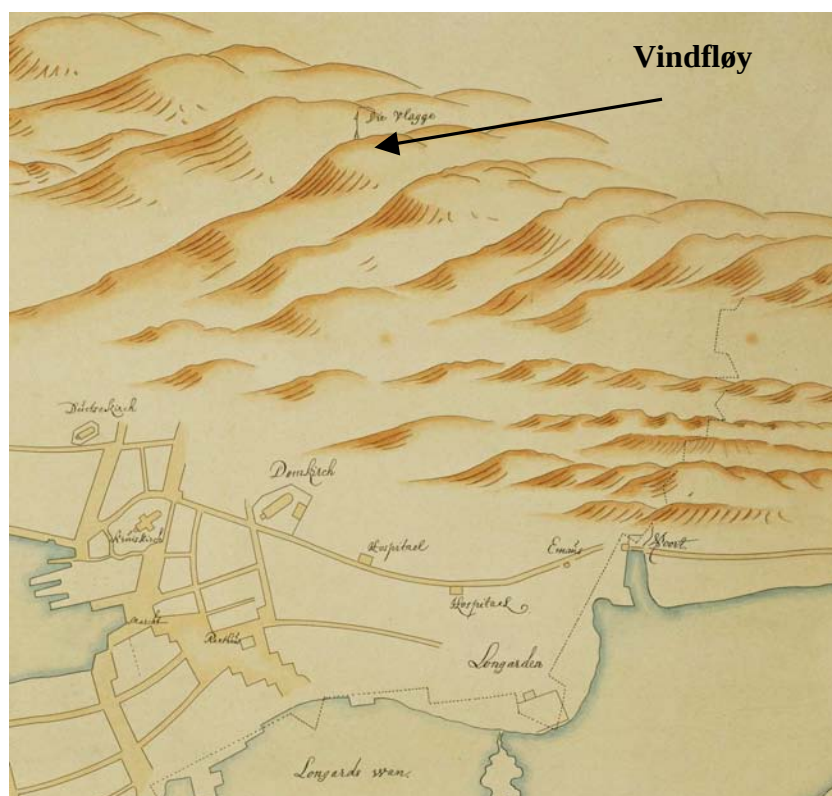
Alle tre bygninger innenfor planområdet er tegnet av arkitekt Schou. Den eldste er Stasjonsbygningen bygget i 1917. Fløyfjellsrestauranten er bygget i 1925. Den siste bygningen er verkstedet som er forutsatt revet i de foreløpige planene. Denne er bygget i 1949.

Bygningene, beliggenheten, rommet og veiene gir en helhetlig ramme som er unik. Denne er tross en rekke mindre endringer opp igjennom årene, lite forandret fra slik det opprinnelig var. Anlegget er fredningsverdig. En utbygging i dette området må være skånsom.

Topografi og tidlig historie

Fløyen var en del av Bergens takmark. I følge Bergen Byleksikon kon navnet Fløyen av vindfløyen (værhane) som for første gang er nevnt i Absarlon Pedersons dagbok i 1560. Den kan ses på Scoleussticket og Geelkerks kart i 1646. Veien opp til Fløyen var ganske bratt. Det ble skrevet at det var omtrent bare fjellklatrere som gikk på tur der. Dette er sikkert riktig, men det var like mye skifte i holdning i forhold til det å ”gå på tur” fra midten av 1850-tallet. Vi må likevel huske at området var brukt som beiteland og dermed hadde en utstrakt bruk. Det var etter at skog og treplantings selskapet som bygget veier opp til platået at turvandringen virkelig tok av. I den forbindelse ble Fløystuen åpnet i 1891. Denne ble meget populær.

Ideen med å lage en kabelbane opp på Fløyen kom ikke lenge etter. I følge kildene (på Byarkivet) var veien fram til den faktiske banen lang. Fløybanen ble bygget i 1917 og åpnet i 1918. Folk tok da banen opp og gikk til Fløystuen. I begynnelsen var den direkte veien fra Fløybanen til Fløystuen stengt. Dette var militært område. Spaserende måtte gå rundt på en vei som var sølet og dårlig. Etter en avisdebatt om dette åpnet de militære området slik at folk skulle slippe å gå rundt. Selv om det nok ikke var av de viktigste militære anleggene, så var dette under første verdenskrig med høy beredskap. Åpningen av denne veien viser hvor viktig Fløyen og forbindelsen Fløybanen til Fløystuen var i 1918.



Vindfløyen på fløyen- Geelkerk kart fra 1646 Kilde: Byarkivet

Bebyggelsesstruktur

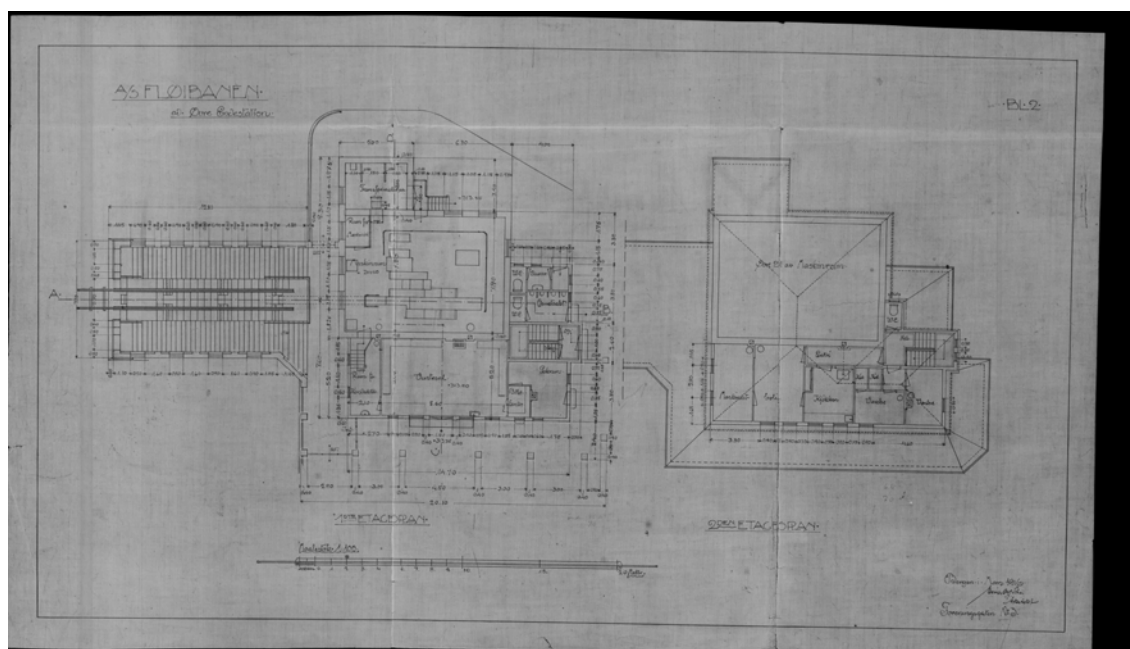
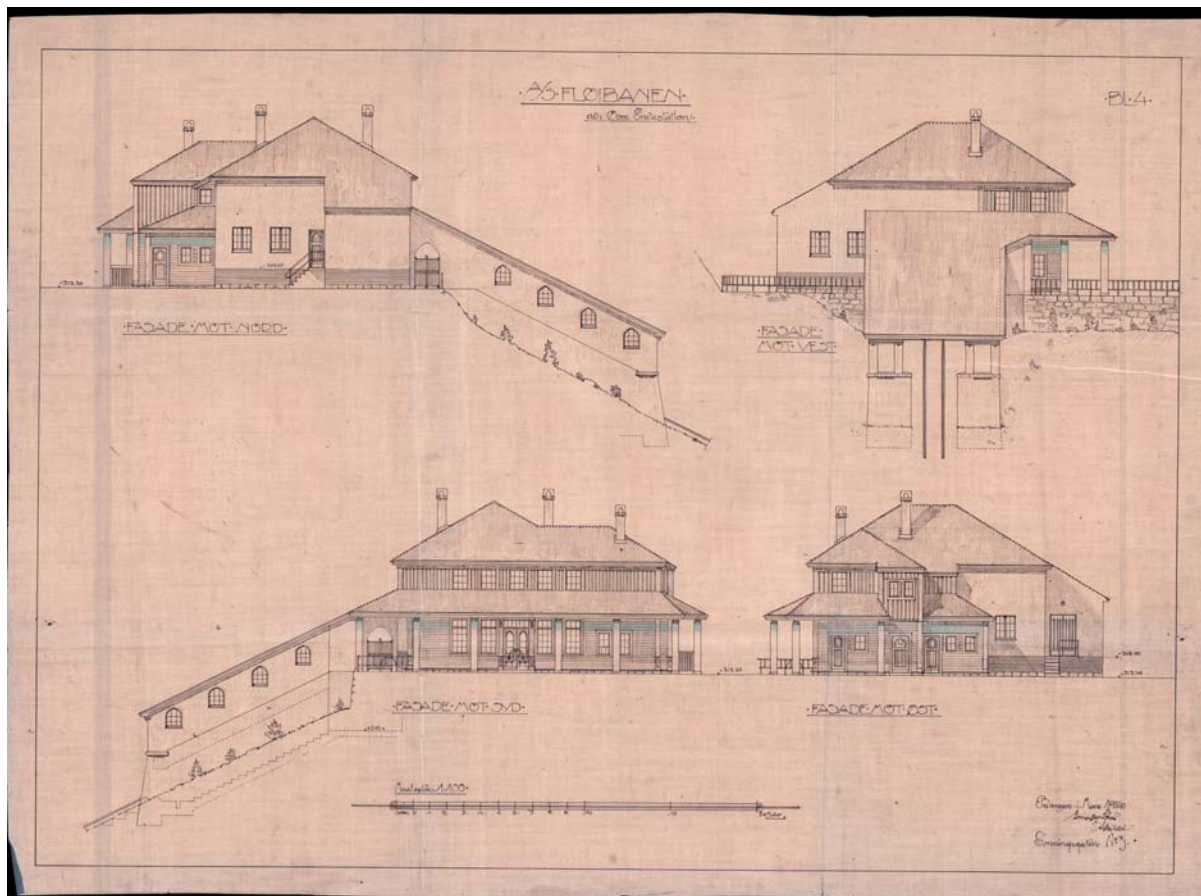
Bebyggelsen ved Fløybanens øverste stasjon består i hovedsak i tre bygninger. Fløybanens øverste stasjon, Fløyrestauranten og Verkstedet. De er alle tre tegnet av Einar Oscar Scau.



Fløyen i 1930-årene -Widerøe Fjellanger Billedsamlingen UIB

Fløybanens øvre stasjon

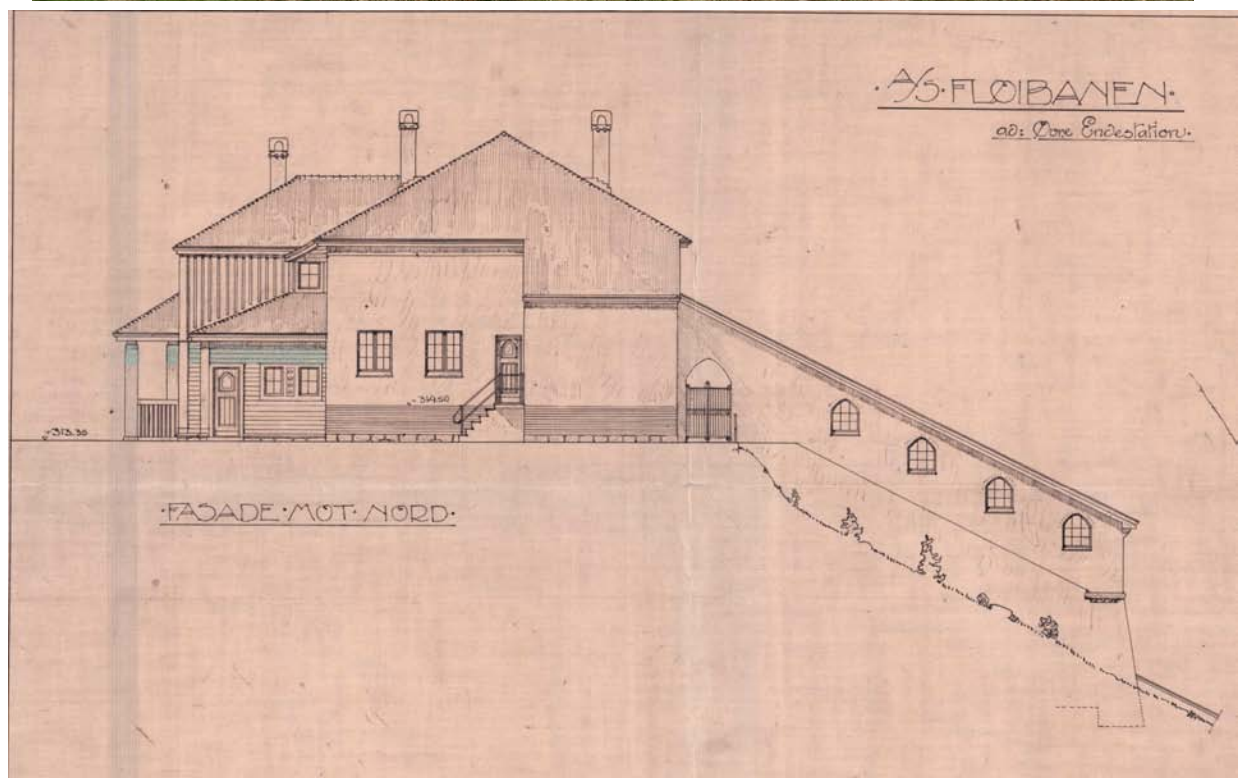
Fløybanens øvre stasjon er tegnet av Einar Oscar Scau. Tegningene som er datert 1917 viser at stasjonen i sine hovedtrekk er uendret i dag. De viktigste forandringene har skjedd på baksiden, hvor det er skjedd helt moderne tilføyelser.



Plan og fasade tegninger fra 1917- arkitekt Einar Oscar Scau

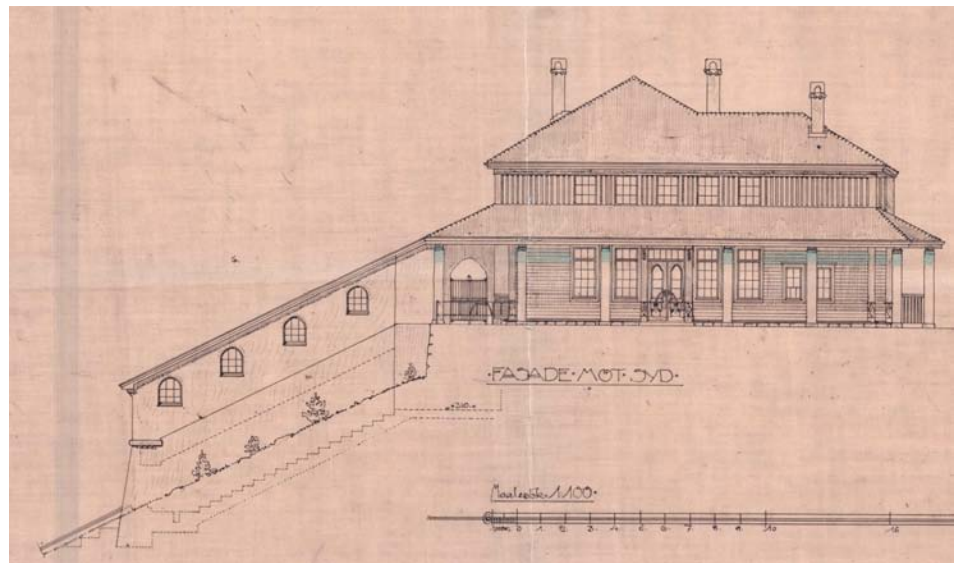
Nordfasaden

Selv om nordsiden nok har hatt de største forandringene, er huset lett gjenkjennelig på dagens bilde og original tegningene. Det har kommet tilbygg og perrongen er forandret.

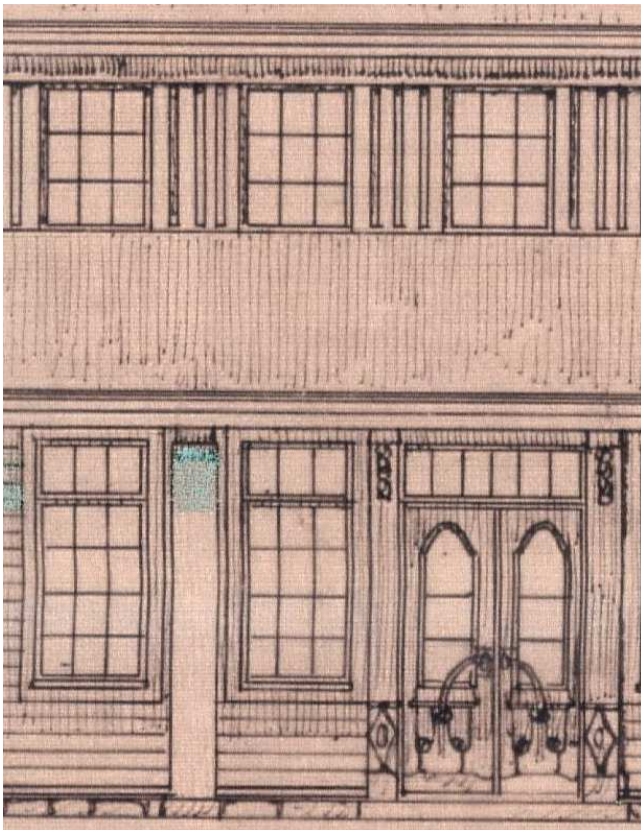


Sørfasaden

Sørsiden er den mest eksponerte siden av Fløybanens øvre stasjonsbygning. Det er her utgangen fra banen er og kiosken har sin inngang. Den største forandringen er perrongen og utgangen fra den. Utsiktspunktet er utvidet mange ganger. Inngangen til banen er nå utvidet fra en til to åpninger. Dette har ført til at selve perrongen i dag har en annen vinkel enn den opprinnelig hadde. Utover dette er graden av forandring liten. Den nye taksteinen er av en annen type enn originalt. To av tre piper er borte. Eksisterende pipe er lavere enn den originale og mangler den hetten som er på tegningen og på bildet. Døren inn til kiosken er den samme som var inn til venterommet (kiosken er blant annet i det gamle venterommet). Vindus inndelingen er den samme. Vinduene i førsteetasje er de



originale. Det er usikkert om dette gjelder vinduene i andre etasje, men de er i samme stil og plassering som originalt.



Utsnitt fra tegning av sør fasaden.



utsnitt av bilde fra sør i 2007



Vindu nærmest dør i 1930-årene



Vindu nærmest dør i 2007

Vestfasaden

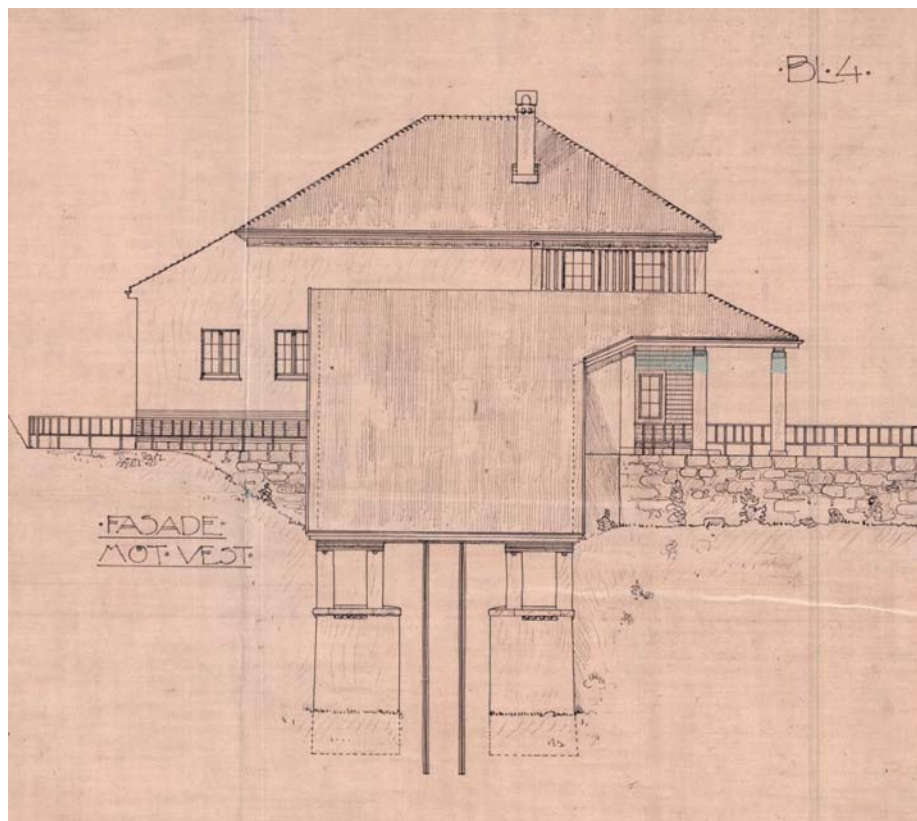
Siden ut mot byen har gjennomgått en del forandringer. På tegningen ser vi Einar Oskar Schou planlagte fasade. K. Knutsens bilde er fra desember 1917, kort tid før åpningen av banen.

Dagens foto viser mange forandringer.

Inngangspartiet er helt nytt. Vognhallen har nytt tak. Selv om vognhallen i seg selv gir samme

inntrykket, er inngangen og perrongen stort sett forandret.

Sett fra innsiden er ikke forskjellene så enorme. (se neste side). Vinduene i sideveggene er vekke og i kortveggen er de nå skrå i overkant mens de originale vinduene var rektangulære.





Østfasaden

Det er gjort små forandringer på østfasaden av bygget. Det er en del endringer i vinduer og dører, spesielt på gateplan. Hovedintrykket er at fasaden er bemerkelseverdig uendret.



Konklusjon stasjonsbygning

Stasjonsbygningen er i hovedtrekk lite forandret i forhold til hvordan den var opprinnelig. Av de fire sidene er det nord og vestsiden som har de fleste

endringene. I tillegg er det skiftet tak. Dette tak skiftet har ikke vært helt heldig. Det gir et stilbrudd på bygget.

Ingen ting av dette har ødelagt stasjonsbygget. Det har fremdeles høy autensitetverdi.





Fløyresturanten

Det var hele tiden meningen at det skulle settes opp en restaurant i tilknytning til banen. Men det viste seg umulig å få dette til samtidig med banen. Det ble også et behov for å skille banen og restauranten i to selskaper (en del av konsesjonsvilkårene). Selv om det kom inn flere forslag beholdt man likevel arkitekten som tegnet stasjonen. Da restauranten endelig stod ferdig i 1925 var det et nydelig anlegg som var bygget. Den gang var restauranten (som andre etasjen på stasjonsbygningen) ikke hvitmalt, men



En av mange forslag til restaurant som det ikke ble noe av.

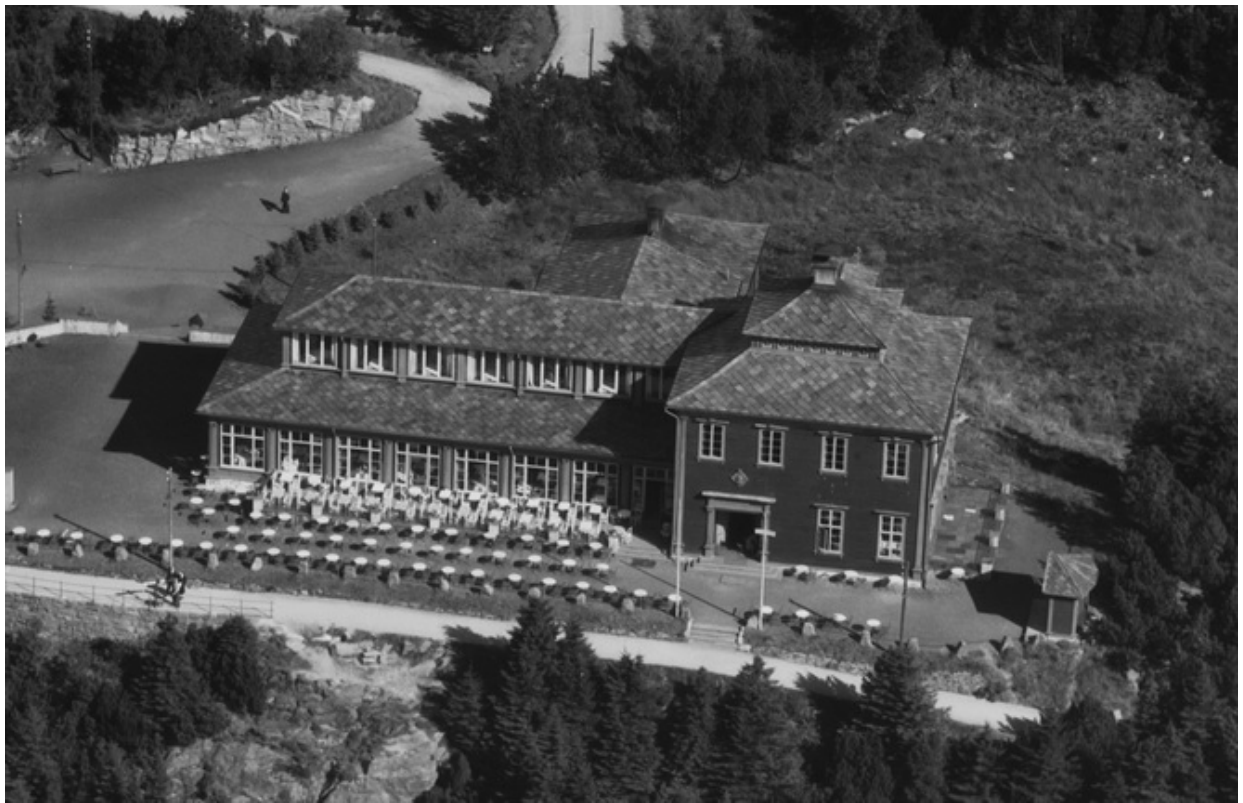
beiset/tjæret brun. Restauranten ble godt besøkt og dette førte til en sviktende omsetning på Fløystuen hvor det etter hvert ble redusert til enkel servering. Fløyresturanten fikk likevel store problemer allerede få år etter åpningen. Dette skyldtes den organiseringen som ble opprettet ved konsesjonsbehandlingen. Selve restauranten var delt i to selskaper. Et eiendomsselskap og en restauratør. I følge restauratøren førte denne organiseringen til at både eiendomsselskapet og banen skviste restaurantdriften slik at det var vanskelig å drive.



Arrangement ved fløyrestauranten 1934

Restauranten må likevel betegnes som en suksess den første tiden.

Driften skiftet ofte eiere og stedet ble vist nok ganske ramponert av okkupantene under krigen. Etter krigen var driften vanskelig. Bergen Tomteselskap overtok eiendommen og restauranten stod lenge i fare for å bli revet. Takke være iherdig innsatts blant annet fra Fortidsminnesforeningen ble bygningen bevart. Restaurantdriften åpnet igjen i 1992 og har siden vært i full drift. Bygningen er i dag restaurert og holdes i god stand.



Fløyrestauranten fra vest



Fløyrestauranten fra sør



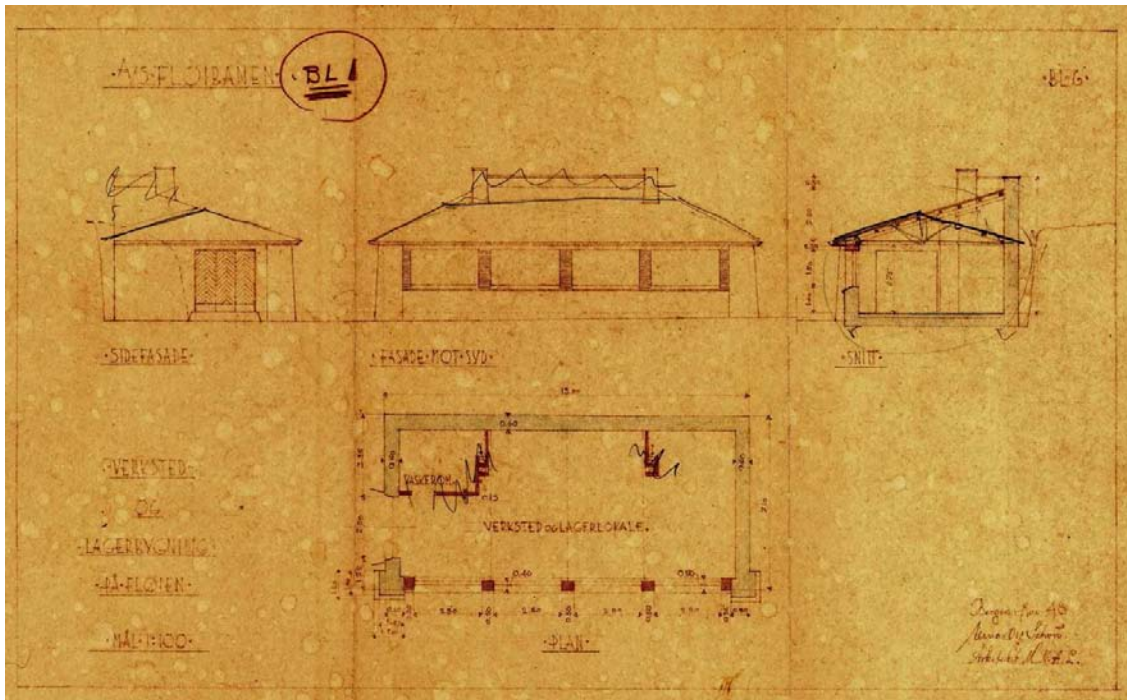
Fløyrestauranten fra øst.



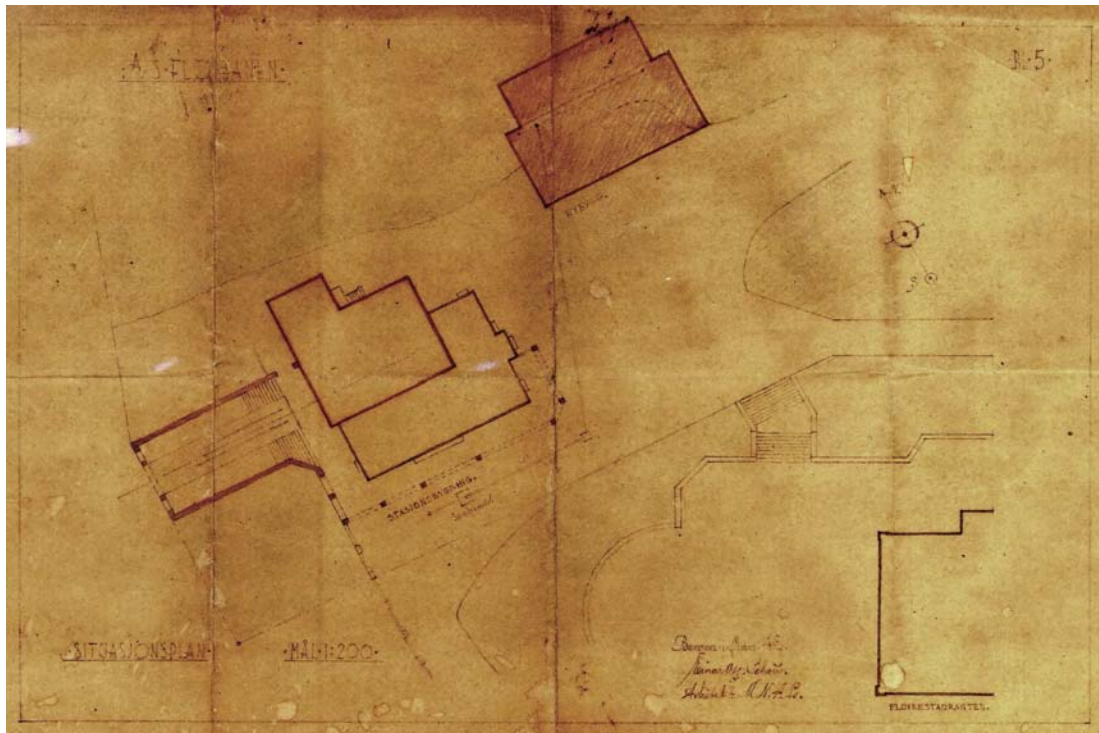
Fløyrestauranten fra øst.

Verkstedet

I 1947/1948 ble det bygget et verksted på plassen bak stasjonen. Denne var også tegnet av Einar Oscar Schou som et enetasjes verkstedsbygg. I dag er dette et to etasjes bygg hvor påbyggingen bryter ganske radikalt med de opprinnelige tegninger. Første etasjen som er bygget etter de opprinnelige planene og andreetasjen har to forskjellige stilarter.



Plassen



Stasjonsområdet tegnet av Einar Oscar Schau i 1948 i forbindelse med det nye verkstedet.

Planområdet har i løpet av perioden, helt fra at restauranten åpnet, vært forbausende lite forandret. Utsiktsplassen ble utvidet med 5m en gang etter 1951, og siste gang utvidet i 2007. Utvidelsen i 2007 er tilsvarende stort sett den utvidelsen som ble foreslått av Fløybanen AS i 1993 (utarbeidet av Cubus). Den gangen ble det gitt avslag. Den siste utvidelsen i 2007 er ikke sett i sammenheng med den nå pågående reguleringsplan.



Området i 1951. Vi ser de opprinnelige stabbesteinene som var på veien opp til Fløyrestauranten fra Stasjonen. Området bak restauranten er fremdeles naturmark.



Situasjonen i 2005 er ikke så dramatisk forskjellig. Restauranten og nærområdene rundt er rimelig like. En brakke (utebarnehage?) bak restauranten er fjernet. Det samme er en liten bygning på østsiden. Ingen av disse var en del av det opprinnelige anlegget. Stasjonen er mer forandret. Det mest slående er den svarte takflaten og den nye vognstallen. Området bak restauranten er opparbeidet til lekeplass og friluftsscene.

Ferdselsårer

Veier er vanskelig å dokumentere ut fra et antikvarisk synspunkt. En vei som til en vis grad endrer trase, dekke, får en annen høyde, blir rettet ut osv, er det samme veien? Samme problem får en på Fløyen.

Vi har to viktige veier i planområdet. Den ene går fra stasjonen opp foran restauranten og videre nedover mot skansemyren. Den andre er veien som går fra Fløybaneområdet til Fløysvingene/vindpilen. Her lå den gamle Fløystuen. Da banen åpnet i 1918 var veien imellom stasjonen og Fløystuen gjenstand for en stor avis diskusjon. (se topografi og tidligere historie) Veien er, i hvert fall innenfor planområdet, den samme som lå der da banen åpnet i 1918.



Konklusjon

Området har høy grad av verneverdi. Bygningene, plassen, veiene og forholdet til byen og fjellene er sett i sammenheng fredningsverdige. Spesielt de to bygningene; Fløybanen øvre stasjon og Fløyrestauranten som er begge tegnet av Einar Oscar Schou er som anlegg et fredningsobjekt. Området bør i en reguleringsplan reguleres til spesialområde vern.

Verkstedet Fløyen 1b er også tegnet av E.O.Schou , gjennomført i 1948. Bygningen er i dag meget forskjellig fra slik den var planlagt. Hele andre etasjen var ikke i prosjektet og har et annet uttrykk en første etasje. Sannsynligvis skjedde dette da bygningen ble bygget. I 1951, 3 år etter at bygningen ble bygget ser vi at den har samme utformingen som i dag. Fløyen 1b er ikke et unikt hus slik som restauranten og stasjonen, selv om huset har arkitektoniske verdier. Som en del av helheten er likevel verkstedet, Fløyen 1b, viktig for området som kulturminneområde.