

MIL Veteranstasjon, Lars Hilles gate 27

Kulturminnedokumentasjon



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE



Innhald

Bygningsskildring	3
Omgjevnadene	3
Eksteriør	4
Interiør	5
Historia til bygningen	5
Endringar	6
Kulturhistorisk kontekst	7
Dei tidlege bensinstasjonane	7
Norsk Brændselolje AS	7
Nyklassisismen	8
Arkitekten	8
Vurdering	8
Kjelder	9
Teikningar	10
Fotodokumentasjon	12



Bensinstasjonen som ny i slutten av 1920-åra, same utforming som stasjonen no er ført tilbake til. Foto utlånt av Museumsgruppen i Statoil Norge og Statoil detaljhandel AS

MIL Veteranstasjon, Lars Hilles gate 27 i Bergen, er ein bensinstasjon frå 1928. Stasjonen vart reist av selskapet Norsk Brændselolje AS og teikna av arkitekt Sverre Losnedahl i eit nyklassisistisk formspråk. Under skiftande merkenamn var stasjonen i samanhengande drift fram til 1998. Bensinstasjonen er sidan ført tilbake til den opphavlege utforminga.

Denne rapporten er utarbeidd i 2016 av Fylkeskonservatoren ved Kultur- og idrettsavdelinga i Hordaland fylkeskommune, som vedlegg til fredingsforslaget for bensinstasjonen. Der ikkje anna er nemnt er foto tekne av Hordaland fylkeskommune, Kultur- og idrettsavdelinga.

Bygningsskildring

Omgjevnadene

Lars Hilles gate 27 ligg i den sørlegaste delen av Bergen sentrum, på flata langs austsida av Nygårdshøyden. Området er i dag kjent som Nedre Nygård. I aust er det avgrensa av trafikkmaskinen på Nygårdstangen. Strøket har vakse fram trinnvis frå midten av 1800-talet, for ein stor del på utfyllingar i Store Lungegårdsvannet. Sidan den første Nygårdsbroen opna i 1851 har Nygårdsgaten, Lars Hilles gate og Fjøsangerveien avløyst kvarandre som hovudinnfartsåre inn til sentrum frå sør. Dei to første av desse gatene møtast i spiss vinkel mot sør. Områda langs Nygårdsgaten vart regulert og bygd ut på slutten av 1800-talet, i hovudsak med leigegardar i mur. Vossebanen vart bygd i strandkanten mot Store Lungegårdsvannet først i 1880-åra – traseen gjekk litt vest for og parallelt med Lars Hilles gate. Då jernbana flytta til austsida av vatnet i 1913, vart Lars Hilles gate anlagt. Tomtane langs denne gata er bygd ut over eit langs tidsrom. Her vart i to hovudfasar, rundt første verdskrigen, og i slutten av 30-åra, reist ein del bygningar for næringsverksemd og lettare industri, og i 1970-80-åra nokre store kontorbygg. Ein god del av dei opphavlege leigegardane frå seint 1800-tal er erstatta av nye bustadhus i tida rundt år 2000, i hovudsak tilpassa dei gamle bygningane i volum og høgde. Det er soleis eit samansett bygningsmiljø i strøket, med til dels svært store bygningsvolum på austsida av Lars Hilles gate. Lars Hilles gate 29, bygd i 1939 for bilforretninga Automobilkompagniet av 1923 (Auto 23), ligg på hjørnet der Nygårdsgaten og Lars Hilles gate møtast. Lars Hilles gate 27 ligg rett nordafor, på vestsida av Lars Hilles gate, til dels på den tidlegare jernbanetraseen.



Krysset Nygårdsgaten/Lars Hilles gate sett frå sør i andre halvdel av 1930-åra. Bensinstasjonen ligg midt i biletet, med påbygde tak over køyrearealet på begge sider av ekspedisjonslokalet. Foto: Widerøe's Flyveselskap A/S, Universitetsbiblioteket i Bergen (utsnitt)

Eksteriør

Bensinstasjonen er gitt ei arkitektonisk stram og symmetrisk utforming med eit nyklassisistisk stilpreg både i heilskapen og detaljane. Stasjonsområdet har eit nær kvadratisk grunnriss med sider ca. på 17 m. Den eine sida grensar til fortauget i Lars Hilles gate, medan stasjonsarealet på dei tre andre sidene er avgrensa av ein mur, gradvis avtrappa i høgd på kvar side. Midt på bakmuren ligg eit ekspedisjonslokalet, med dør i midten og eit vindauge på kvar side. Framfor det er pumpeområdet, dekkja av eit tak som utgjør ei forlenging av taket over ekspedisjonslokalet og strekk seg fram til gata. Taket er borte av mura firkanta pilarar langs sidene, og har eit lågt valmtak tekt med skifer. Mellom de to midtre pilarane ligg eit opphøgd platå med to bensinpumper av opphavleg type. Heile anlegget er av pussa mur. Alle murflatene er måla kvite over ein låg, mørk brun sokkel, medan dører, vindauge og pumper er måla mellombå. Under heile stasjonsområdet er ein støypt kjellar, med ein stor port midt på baksida. Her er lite gardsrom, og innkøring vidare til Nygårdsgaten. Denne går over naboegedomen, men med tinglyst vegrett. Stasjonen er ført tilbake til opphavleg utsjånad, m.a. ved at seinare tilbygg på kvar side av ekspedisjonslokalet er fjerna.

Taket er borte av mura, firkanta pilarar – fire frittstående og to som står som hjørnepilastrar på ekspedisjonslokalet. Dei er forma som klassiske søyler med ein base av eit enkelt konvekst profil, loddrette rillar eller kannelurar på sjølve pilaren, og eit kapitel bygd opp av ei firkanta, utskytande kloss med loddrett rifling på sidene og eit smalt, boga profil opp og nede. Pilarane er av pussa tegl, medan kapitela er konstruert av ei kasse av tre, som er kledd med hønsenetting og pussa med stråpuss. Pilarane står på eit lågt firkanta postament, som på det midtre partet er endene av eit langstrakt trinn som pumpene står på, medan postamentet på hjørnepilastrane held fram som eit trinn framfor ekspedisjonslokalet og som ein lett framskoten sokkel på sidene. Pilarane mot gata har kvar eit smijerns lampeoppheng av barokkprega form, med bladflikar og voluttaktig øvre avslutning.

Taket har ein profilert gesims forma som eit kraftig, rettinkla sprang, avslutta av ein smal boga profil oppe og nede. Over gesimsen og trekt litt inn frå denne er eit valmtak med låg helling, tekt med skifer med liggande rektangulært format. Den heilt slette undersida av taket har seks runde lamper med flatboga kuppel, to lamper over kvar pumpe og to lengst inne.

Ekspedisjonslokalet har slette, pussa vegger, som på sidene er trekt litt inn frå taket. Midt på framsida er ei dør, flankert av eit vindauge midt i vegg på kvar side, over kvart vindauge ei kvadratisk ventilopning. Midt på sideveggen er tilsvarande vindauge. Vindauga er torams, sidehengsla med tre ruter over kvarandre i kvar ramme. Døra har glasfelt i øvre del, delt inn i mange små felt av sprosser i «stående mursteinsmønster»; i nedre del ei framskytande fylling med loddrett rifling, avslutta av boga profiler oppe og nede. Over døra er eit overlysfelt, der sjølve glasfeltet er halvskelforma og delt inn av skrånne sprosser. Døra og vindauga har enkle omrammingar forma i murpussen, med «ører» øvst på sidene.

Stasjonsområdet er omkransa av ein mur, på baksida like høg som ekspedisjonslokalet, og avtrappa i to trinn på sidene. Lengst til venstre på bakveggen er ei glatt metalldør med slåe. Muren er artikulert med ståande blendingsfelt, på sidene dessutan med ein lisene med avskrådd topp mellom kvar tredje blanding; under muren ein framskytande sokkel. Toppen av muren og lisenane er tekt med skifer. Ut mot gata er sidemurene avslutta av ein pilar tilsvarande dei som berer taket, men lågare. På toppen av desse ein smijerns fot med fire voluttforma bein. Mot gata er eit smijernsrekkverk mellom pilarane, med ei veksling mellom enkle loddrette stolpar og felt med symmetriske ornament av tynne, boga jern. På kvar side er ei låg, brei port med fire hengsla ledd, med nettingjerde i enkle firkanta rammer. Portane og smijernsdetaljane er svarte.

Dei to bensinpumpene er forma som ein høgrest sylinder på høg, ornamentert sokkel. Mellom pumpene er to låge, firkanta metallstolpar. Køyrearealet, som opptar heile grunnen bortsett frå der ekspedisjonslokalet står, har støypt dekke som er måla grått.

I sør er Lars Hilles gate 29 bygd inntil stasjonen, men i nord og vest er den frittliggande; i vest er ein liten gardsplass, medan nabotomta mot nord aldri er bygd ut. Grunnen her ligg mykje lågare enn gatene omkring, slik at heile kjellarnivået til stasjonen er synleg over bakken. Mot nord er stasjonen heilt enkelt utforma med ein slett, umåla mur. På vestsida er det ein profilert gesims i etasjeskiljet. Forutan gesimsen og taket, som stikk litt opp over muren på kvar side, er ekspedisjonslokalet markert med ein lisene på kvar side, med forsenska spegelfelt, og symmetrisk plasserte vindauge – to av same type som på framsida, og mellom dei eit lågare og smalare, med ei ramme med to ruter over kvarandre. I kjellaretasjen er ei stor midtstilt opning. Opninga har ei tofløya skyveport av metall, med store glasfelt i øvre del. Porten heng i ei skinne i overkant. Over porten er ein enkel metallbaldakin. Lengst til høgre på baksida er ei metalltrapp ned frå døra i vegg rundt stasjonsområdet. Trappa er nyleg kledd inn med tak og panelvegger. Rundt trappa, over den vesle

gardsplassen på høgre side av den store porten, er eit enkelt, tilnærma flatt tak på eit rammeverk av metall. Gardsplassen er omkransa av bygningar på tre sider og lukka av ein ny rulleport på den fjerde.

Interiør

Ekspedisjonslokalet har eitt stort rom som fyller dei fremre to tredelane, og tre små rom på rekkje langs bakveggen. Det store rommet har ståande panel med brei staff, profilert golv- og taklist, og ei tynn, profilert list halvvegs oppe på veggen. Vindauge og dører har profilerte gerikter. Dørene til dei mindre romma er fyllingsdører med tre fyllingar i høgda og kjem frå Laura Gundersens gate 3, eit hus bygd same år som bensinstasjonen. På veggene er det sett opp ein del enkle hyller av tre. Golvet har linoleumsdekke, himlinga er plata. Golv og golvlist er måla brune, panelet lys grått, dørene er lys blå medan vindauge, gerikter og himling er kvite.

Dei tre mindre romma har ståande faspanel på veggene og elles tilsvarende detaljering som det største. Det midtre rommet har eit sisternetoalett av tidsriktig type (toalettskålen kjem frå Erik Falck, Møhlenpris og sisternen frå Sellevolds Plastindustri, Alversund). Elles er romma innreia med ei stor mengd laust inventar og varer frå 1920-talet, samla og donert frå ulike stader. Telefonen kjem t.d. frå Storjohanns butikk på Torgallmenningen.

Kjellaren er i utgangspunktet eitt stort rom, med ein synleg, kraftig berekonstruksjon av betong. Fire runde pilarar ber to dragarar i aust-vest-retning, som igjen ber tverrbjelkar. I møtepunkta mellom pilarar, dragarar og bjelkar er det skråstilte «kne». Veggene er iallfall til dels av tegl, medan tak og golv er støypt. I vestveggen fyller den store skyveporten heile plassen i midtfaget mellom dragarane. Golvet har grå farge; vegger, tak og berekonstruksjon er kvitmåla. I det støypte golvet er det midt i rommet ei smøregrav dekkja av metallrister. Langs dragarar og bjelkar går diverse røyr. Ein nedgrave bensintank er bevart med røyropplegg, slik at ei av pumpene kan brukast.

Langs sørveggen er det delt av eit kontor og eit verkstadrom. Kontoret har vegger av liggande profilert panel på utsida ståande staffpanel på innsida, ei fyllingsdør med nybarokke former og ved sida av døra eit torams sprossett vindauge, begge måla brune. Rommet skal vera frå nyare tid, men desse bygningsdelane må vera frå om lag same tid som bygningen. Verkstadrommet har platekledd vegger ut- og innvendig.

Historia til bygningen

Eigedommen Lars Hilles gate 27 vart oppretta i 1927 av areal skilt ut frå Nygårdsgaten 92 og Lars Hilles gate 25, og 26.oktober det året selt frå Norsk Transportkompani AS til Norsk Tankanlegg AS. Dette var eit dotterselskap av Norsk Brændselolje AS, som i 1920-åra bygde rundt 500 bensinstasjonar over heile landet. Stasjonen i Lars Hilles gate vart driven samanhengande gjennom 70 år av Norsk Brændselolje og dei selskapa som dette seinare inngjekk i, men i likskap med andre stasjonar med same eigar under skiftande merkenamn: først MIL, etter krigen BP, frå 1976 Norol og til sist, frå 1992, Statoil.

Bensinstasjonen vart lagd ned i 1998. Same året vart det starta opp ei museumsgruppa, i hovudsak beståande av pensjonerte Statoil-tilsette. Dei fekk i 2001 disponera bensinstasjonen, og målsetjinga deira har sidan vore å føra han tilbake til opphavleg stand, få han freda og å oppretta ei stifting for drift av stasjonen. Museumsgruppa har sidan dei overtok stått for ei omfattande restaurering. Arbeidet er gjort på dugnad, og med økonomisk stønad frå Statoil Norge AS og Statoil Detaljhandel AS. Den restaurerte stasjonen vart i 2005 opna av tidlegare riksantikvar Stephan Tschudi-Madsen. I dag vert veteranstasjonen brukt av Museumsgruppen i Statoil Norge og Statoil detaljhandel AS aktivitetar knytt til bensinstasjonshistorie og veteranbilar og framstår som eit lite museum.



Bensinstasjonen som ny i slutten av 1920-åra. Foto utlånt av Museumsgruppen i Statoil Norge og Statoil detaljhandel AS

Endringar

Stasjonen er endra og bygd om fleire gonger. Det vart tidleg, ein gong før 1938, lagt tak over bakre delen av plassen, på kvar side av ekspedisjonslokalet. Desse areala vart bygd inn med vegger før 1951. Her var det vaske- og smørehall med store rulleportar i fronten. Desse skal ha vore frå 1960-åra. Andre endringar var m.a. at vindauga på kvar side av inngangsdøra vart utvida til store, sprosselause vindauge, dei to midtre pilarane under taket vart fjerna og erstatta av ei tversgåande stålbjelke bore av ei stålsøyle midt under taket, og det meste av muren på sørsida vart fjerna.

I 1998-2005 vart stasjonen ført tilbake til den opphavlege utforminga og alle seinare endringar fjerna. Tilbygga på sidene vart tekne vekk og den manglande delen av muren og dei to midtre pilarane under taket mura opp att. Det vart også m.a. støypt nytt dekke, lagt nytt skifertak, sett inn nye dører og vindauge, nye porter og andre smijernsdetaljar, alt etter dei opphavlege teikningane. To originale pumpar, tilsvarande dei som opphavleg stod her, vart sette opp. Den eine er kopla til bensintanken, slik at det er mogleg å fylla bensin frå han.



Bensinstasjonen slik han såg ut i «Norol-fasen», 1976-92. Foto utlånt av Museumsgruppen i Statoil Norge og Statoil detaljhandel AS

Kulturhistorisk kontekst

Dei tidlege bensinstasjonane

Tyskaren Karl Benz bygde den første bilen – ein motorvagn med forbrenningsmotor – i 1885, og masseproduksjon av bilar tok til i USA rett etter år 1900. Den første bilen kom til Noreg i 1895. 10 år seinare var det enno ikkje meir enn 45 bilar i landet, men etter første verdskrigen skjedde ei kraftig vekst i bilimporten. I 1921 var talet på bilar 14 000. Dette skapte ein ny marknad for sal av bensin. Den første bensinpumpa var utvikla av nordmannen John Tokheim i 1906, og frå slutten av 1920-åra tok ein i bruk elektriske bensinpumper med underjordiske tankar. Med den veksande marknaden byrja oljeselskapa på same tid å byggja bensinstasjonar sjølve, i staden for å leiga ut pumper til sjølvstendige forhandlarar. Bensinstasjonane vart gjerne plassert i sentrale strøk eller langs innfartsveggar og var spesialiserte anlegg for å selja bensin og bilrekvisita, utføra service og iblant også sal av bilar. Forutan den ålmenne spesialiseringa i forretningslivet som var skøyt fart på 1800-talet, med ulike butikkar og salslokale for ulike varer, heng utviklinga av bensinstasjonane naturlegvis også saman med at bilen i seg sjølv stilte heilt andre krav til tilkomst enn vanlege kundar. Det utvikla seg raskt faste arkitektoniske mønster for korleis bensinstasjonane såg ut, som variasjonar over funksjonelt betinga grunnelement.

I rapporten *Bygg fra privatbilismen og rutebiltrafikkens pionertid. Utvalgte byggverk foreslått til fredning* er den tidlege historia til bensinstasjonane i Noreg skildra slik:

I bilismens aller første år foregikk salg av bensin i kanner; fra for eksempel fargehandlere og maskinforretninger. Deretter fra en enkelt, frittstående pumpe på fortauet foran forretninger i byene og utenfor landhandlere. Men når øvrig service skulle utføres, noe bilene i denne perioden hadde stort behov for, var det nødvendig med egne arealer med plass for smøring og oljeskift, vask, reparasjoner og salg av bilrekvisita. En begrepsdistinksjon som bransjen selv brukte i samtiden, var bensinstasjon om dem som kun drev med bensin- og oljesalg, og servicestasjon om dem som også drev smøring og oljeskift, samt eventuelle småreparasjoner. Fortsatt er bensinstasjonene organisert rundt de samme hovedelementene: kjørebane, pumper, skiltsøyler, vaskeplass/-hall og stasjonsbygning – alt i et fast mønster tilpasset bilens bevegelser. Bensinstasjonene ble tidlig gjenkjennelige som type; selskapene bygde opp et repertoar av løsninger over en standardisert grunnstamme. I sin enkleste form var det bare en frittstående konstruksjon av søyler og tak over pumpene – tilknyttet et verksted eller butikk. På 1920-tallet, og særlig i byer og tettsteder, kom den lille kioskbygningen i bakkant av pumpetaket på søyler. Vanligvis hadde kiosken tre rom: ekspedisjon med strengt bilrelatert vareutvalg, lager og toalett. Innkjøringen til stasjonen var gjerne markert med stolper, kronet av lyskupler med merkelogo, og et lavt smijernsgjerde avdelte purnpeområdet fra øvrig trafikkareal. Stasjonsbygningene fulgte tidens nyklassisistiske stilideal, med tempelfront og saltak, eller valmtak, over pumpene.

Utetter 30-talet overtok det funksjonalistiske formspråket i bensinstasjonsarkitekturen. Dette var i takt med den ålmenne arkitekturutviklinga, men vart kanskje forsterka av den koplinga mellom modernistisk arkitektur og ny teknologi som vart framheva av Le Corbusier og andre av funksjonalismens forkjemparar. Samstundes vart det i bensinstasjonane lagt større vekt på andre tenester, som sal av bilrekvisita og vedlikehald av bilane, og dei fekk gjerne eigne vaske- og smørehallar. Stasjonane vart òg prega av ei meir heilskapleg formgjeving frå dei ulike oljeselskapa og ein meir markert reklamebruk, begge delar som ledd i medviten identitetsbygging og marknadsføring. Denne utviklinga vart ført vidare i etterkrigstida, og frå å vera individuelle, arkitektoniske formingsoppgåver gjekk bensinstasjonane med tida over til heilt standardiserte masseprodukt.

Norsk Brændselolje AS

Med eit aukande tal bilar vart sal av bensin ein eiga næringsveg etter første verdskrigen. I tid fall dette saman med at olje vart vanlegare som drivstoff i skipsmotorar, og Norsk Brændselolje AS vart tidleg ein sentral aktør på begge desse felt. Selskapet vart stifta i 1920 for å driva landsomfattande distribusjon av alle slag brenselolje, men i første rekkje bunkerolje til skip. Det var det første deleigde norske salselskapet for oljeprodukt. Eigarane var det britiske oljeselskapet Anglo-Persian Oil Company og ei rekkje store, norske reiarlag, med eigarskapen delt 50-50 mellom britiske og norske interesser. Gjennom 1920-åra bygde Norsk Brændselolje AS bensinstasjonar ei rekkje stader i landet. Ved utgangen av 1928 hadde selskapet 480 bensinstasjonar forutan seks større importanlegg, 34 mindre tankanlegg og 542 fatlager. Salet føregjekk under merkenamnet MIL. Som følgje av internasjonal standardisering vart merkenamnet BP nytta etter krigen. Norsk Brændselolje gjekk i 1976 inn i det nyetablerte Norsk Olje AS, som under merkenamnet Norol selte bensin og

oljeprodukt. Norsk olje var frå 1987 eit heilegd dotterselskap av Statoil og skifta i 1991 namn til Statoil Norge AS. Då vart også merkenamnet Norol erstatta av Statoil.

Nyklassisismen

Nyklassisismen var ein sentral retning i norsk arkitektur i 1920-åra. Dette var del av ein felles europeisk tendens, som kan sjåast både som ein reaksjon mot både jugendstilen og mangfaldet av historistiske og nasjonalromantiske stilartar, og som ei søking etter ein reinare og meir «sakleg» arkitektur som var meir i samsvar med industrialderens rasjonelt utforma produkt og nyttebygningar.

Samstundes vart tidlegare epokar i arkitekturhistoria med eit sterkt klassisk preg trekt fram som gode førebilete. I Noreg gjaldt det særleg empirearkitekturen frå første del av 1800-talet, som for alvor vart «oppdaga» av antikvarar og arkitektur rundt år 1900. Viktige prinsipp var geometri, abstraksjon og nøkternheit, uttrykt gjennom ein roleg og oversiktleg volumorganisering, regelmessig komponerte fasadar, og måtehalden bruk av former og detaljar henta frå det klassiske vokabularet. Mellomkrigstidas nyklassisisme tok òg preg av idear som var felles for seinhistorismen etter hundreårsskiftet: eit syn på arkitekten som ein fritt skapande kunstnar, som med heile arkitekturhistorien som grunnlag kunne laga nye variasjonar over dei nedarva stilretningane; og ein vekt på gjennomarbeidde bygningar med arkitektonisk kvalitet i alle ledd, der sjølv dei minste detaljar kunne vera spesialteikna av arkitekten. Etter 1930 vart nyklassisismen avløyst av funksjonalismen som den leiande stilretninga – nokre gonger som eit brått stilskifte, men like gjerne som ei gradvis overgang der nyklassisismens dekor vart stadig meir abstrahert eller sparsam.

I Bergen fall nyklassisismen saman med gjenreisinga etter bybrannen i 1916, og mykje av bykjernen er prega av denne stilretninga. Torgallmenningen, teikna i 1923 av Finn Berner, er eit nyklassisistisk hovudverk også i nasjonal samanheng. Med ein enkel hovudform, store, glatte murflater med vindauge i regelmessig takt, og ein måtehalden bruk av klassiske former som søyler og gesimsar syner Torgallmenningen karakteristiske eigenskapar ved den nyklassisistiske murarkitektur både i Bergen og elles i landet. Også mange bustadhus og andre bygningar av tre frå 1920-åra er prega av nyklassisismen, som oftast som variasjonar over tema frå den eldre lokale trearkitekturen.

Arkitekten

Sverre Losnedahl vart fødd i Bergen i 1900 og var ferdig utdanna arkitekt ved NTH i 1925. Frå 1927 hadde han eigen arkitektpraksis i Bergen. Saman med Nicolay Brøndmo vann han i 1931 konkurransen om St. Markus kyrkje i Bergen (innvigd 1939). Elles teikna han industribygg, alders- og sjukeheimar, bensinstasjonar og mange einebustader, og hadde oppdrag over heile Vestlandet. Frå 1960 dreiv han arkitektverksemda saman med sonen Knut. Losnedahl var også aktiv på andre felt. Han sat i bystyret i Bergen 1933-40 og 1945-60. Under krigen deltok han i heimefronten og var seinare med å byggja opp Heimevernet.

Vurdering

Bensinstasjonen i Lars Hilles gate 27 er særskild karakteristisk for 1920-åras bensinstasjonar, i storleik, oppbygging og formspråk. Nokre få bygningsledd som spring ut av dei behova stasjonen skulle fylla – eit inngjerda køyreareal, eit pumpeområde med tak over, eit ekspedisjonslokale og ein bilverkstad – er sett saman på ein oversiktleg og logisk måte. Alle eller dei fleste av desse elementa går att i mange bensinstasjonar frå perioden. Dei kan organiserast på ulike måtar, men den same planløysinga som ein finn i Lars Hilles gate 27 er mykje brukt. Samstundes kan verkstaden i kjellaren seiast å peika fram mot neste generasjon bensinstasjonar, der integrerte serviceområde vart vanlegare. Oppbygginga av stasjonen tener som eit godt og tydeleg døme på korleis utbreiinga av bilar og dei behova som følgde med dette, førte til at ein ny bygningstype vart utvikla.

Plasseringa ved ein innfartsveg til bykjernen er også typisk, noko som vert understreka av at Lars Hilles gate var ein ny gate, bygd nettopp for å ta unna ei aukande trafikkmengde. Ei rekkje andre bilrelaterte verksemdar etablerte seg i same nabolag. Dette gir ein sterk bensinstasjonen kulturhistorisk samanheng mellom sjølve bensinstasjonen og det bymiljøet den står i.

Arkitektonisk kan stasjonsanlegget karakteriserast som ganske nøkternt og rasjonelt prega, samstundes som det gjennom den symmetriske oppbygginga og detaljeringa har eit tydeleg nyklassisistisk preg. Det er ikkje ein

«rein» nyklassisisme, men prega både av ein ganske fri bruk av antikke former – særleg i utforminga av pilarane som ein særst fri variant av dorisk stil, og innslag av andre historiske formspråk, som dei barokke lampehaldarane eller døra, som er ein variant over bergenske louis-seize- og empireformer. Arkitekturen er med dette karakteristisk for mykje av den bergenske 1920-talsarkitekturen. Dei gjenskapte detaljane er utført med høg kvalitet og truskap mot dei opphavlege. Det medverkar til at den arkitektoniske kvaliteten som eit nyklassisistisk arkitektonisk verk er høg.

Tilbakeføringa til opphavleg stand har gjort at dei seinare fasane frå den 70 år lange perioden stasjonen var i drift er lite synlege i dag. Til gjengjeld gir stasjonen no eit sjeldsynt heilskapleg inntrykk av ein 1920-tals bensinstasjon og framstår slik med høg integritet. Sidan dei seinare endringane i stor grad var utført som tillegg til den opphavlege hovudstrukturen, er denne i det vesentlege intakt, medan detaljelementa i eksteriøret samt interiøret i ekspedisjonslokalet i stor grad er gjenskapte. Målt opp mot den opphavlege tilstanden er autentisiteten relativt høg.

Ekspedisjonslokalet er innreia med fast og laust inventar frå perioden, tilsvarende det som var eller kan ha vore der opphavleg. Kjellaren husar ei samling bensinpumper og andre gjenstandar knytt til bensinstasjonane si historie. Alt dette er med å byggja opp under den kulturhistoriske verdien til anlegget.

Kjelder

Byggesaksarkivet, Bergen kommune: Saksmappe for Lars Hilles gate 27
Panterregister for Bergen A.d.D.36, f. 189, tilgjengeleg på <http://arkivverket.no/Digitalarkivet>

«Personalialia: Sverre Losnedahl», i *Aftenposten Morgen* 31.3.1990, s. 22.

Johannessen, Bjørn: *Fra full tank til full mage, en bensinstasjonshistorie – Statoil detaljhandel*, Oslo 2004

Riksantikvaren: *Bygg fra privatbilismen og rutebiltrafikkens pionértid. Utvalgte byggverk foreslått til fredning*, 2006

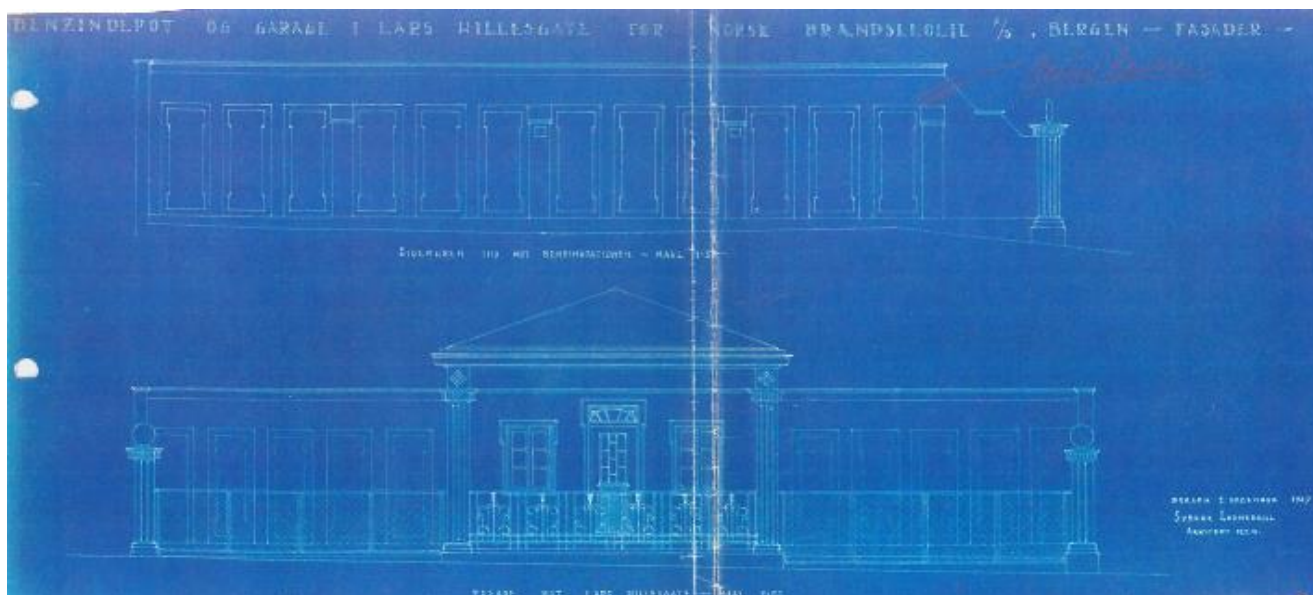
Thon, Eivind (red.): *Oljens eventyr. En historikk for Norsk Brændselolje AS*, Oslo 1950

Vestvik, Silje: «Ny kraft i gamle pumper», i *Bergens Tidende* 4.2.2005, s. 20

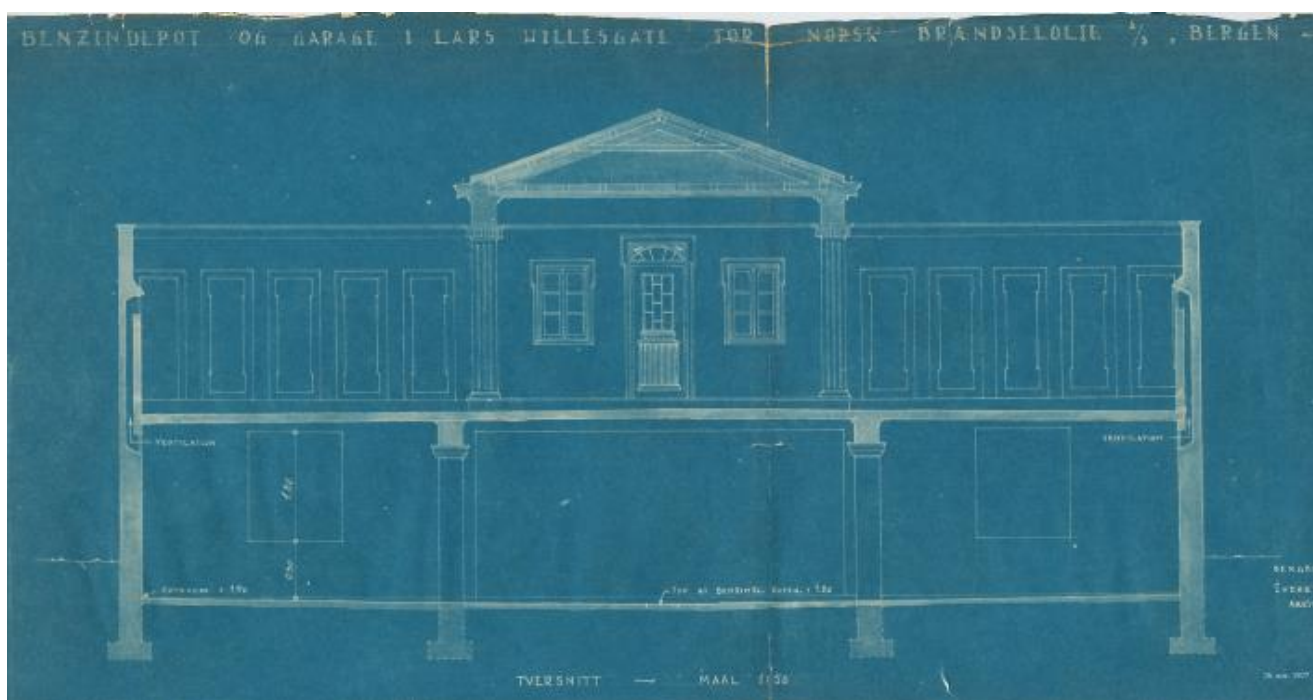
Aamo, Alv Skogstad: *Bensinstasjonen, en visuell historie*, Oslo 1995

Informasjon frå Museumsgruppen i Statoil Norge og Statoil detaljhandel AS

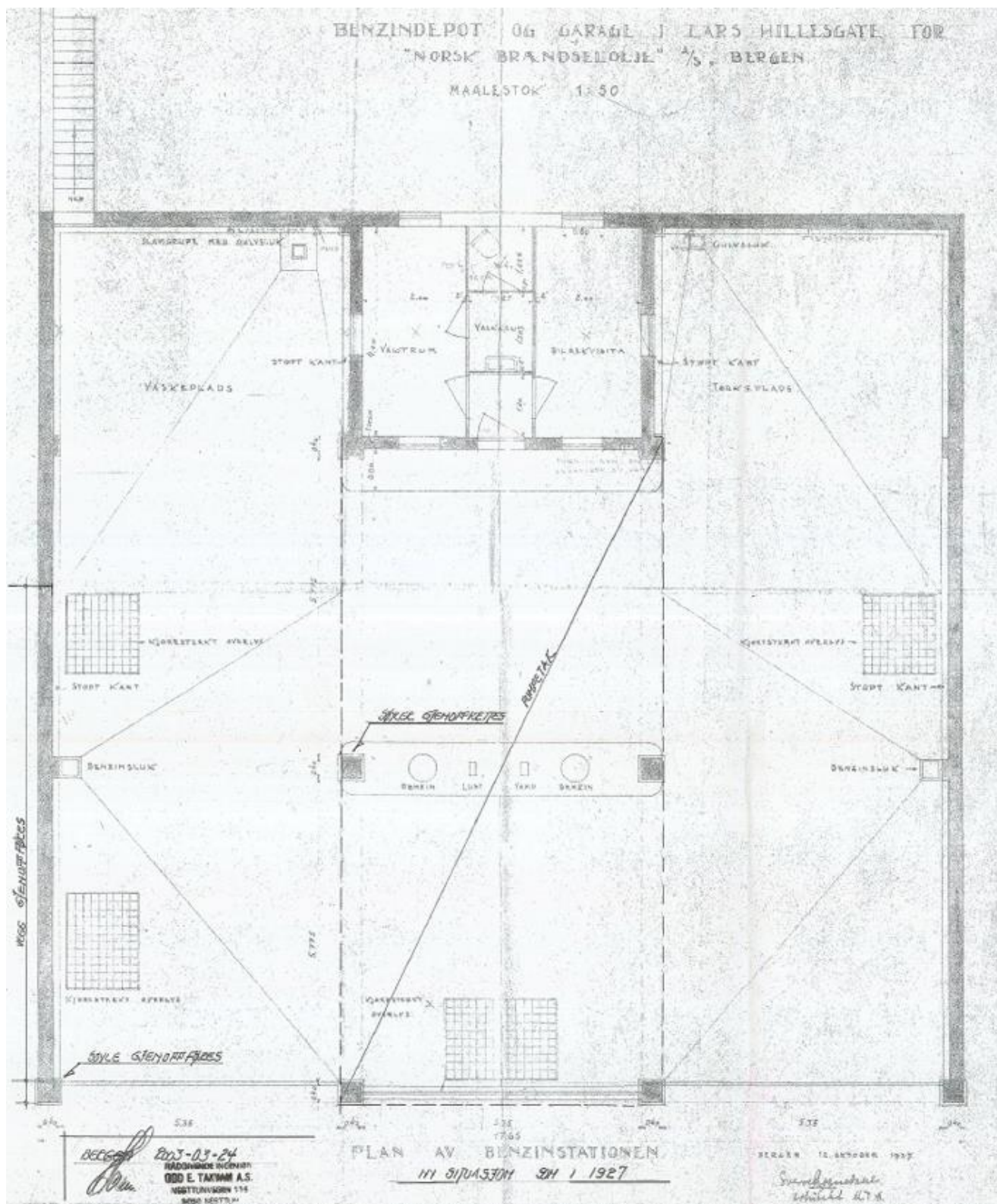
Teikningar



Fasadeteikning av arkitekt Sverre Losnedahl, 1927. Byggesaksarkivet, Bergen kommune



Snitt-teikning av arkitekt Losnedahl, 1927. Foto viser at ein del detaljar vart utført i noko forenkla form, m.a. feltinndelinga i dei omkransande murane og pilarane i underetasjen.



Grunnplan av stasjonen slik han vart planlagt, med tilbakeføringer frå siste restaurering avmerka. Planløyninga i ekspedisjonslokalet er i dag ei anna, med eitt stort rom framme og tre små rom i bakkant, og vart kanskje aldri utført som på denne teikninga. Byggesaksarkivet, Bergen kommune

Fotodokumentasjon



Bensinstasjonen med næraste omgjevnader sett frå nordaust. I framgrunnen Lars Hilles gate. Til venstre for bensinstasjonen Lars Hilles gate 29, bygd for bilfirmaet Auto 23 i 1939



Eksteriør frå nordaust



Eksteriør frå søraust



Eksteriør frå aust



Pumpeområdet frå søraust



Pumpeområdet frå nordaust



Bensinpumpe av opphavleg type og del av fronten til ekspedisjonslokalet, sett frå aust



Eksteriør frå nordvest, i framgrunnen den ubygde nabolomma



Eksteriør frå vest, sett frå tilkomstvegen mot porten til underetasjen



Den overbygde gardsplassen på sørvestre del av tomta, sett mot sør



Ekspedisjonslokalet mot sør



Det sørlege av dei tre små romma langs bakveggen, sett frå ekspedisjonslokalet



Det midtre av dei tre små romma, innreia som toalett



Underetasjen sett mot vest. Midt i bildet smøregraven i golvet



Underetasjen sett mot sør



Underetasjen sett mot nordaust



Underretasjen, det avdelte kontoret i sørvesthjørnet, sett mot nord



Underretasjen, det avdelte verkstadrommet ved sørveggen, sett mot vest

Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle Hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



Agnes Mowinckels gate 5
Postboks 7900
5020 Bergen

Telefon: 55 23 90 00
E-post: hfk@hfk.no

www.hordaland.no