
ET HJEM I ARKITEKTURENS FJERDE DIMENSJON

DOKUMENTASJON OG ANALYSE

ET HJEM I ARKITEKTURENS FJERDE DIMENSJON

DOKUMENTASJON OG ANALYSE

Dokumentasjon og analyse
Master i arkitektur
NTNU 2016

Kandidat: Ingebjørg Kvernmoen

Veileder: Bjørn Otto Braaten

INNHALDSFORTEGNELSE

INNLEDNING

- 9 Metode
- 11 Målsetting
- 11 Tidligere forskning og litteratur
- 11 Kildemateriale

KONTEKST

- 15 Sted
- 17 Jernbaneverkstedets historie
- 21 Utvikling illustrert i kart og flyfoto
- 23 Planer for området

BEVARINGSVERDIER OG -BEGREPER

- 29 Verdier
- 31 Verdibegreper og lover

BYGNINGSBESKRIVELSE OG BEVARINGSVURDERING

- 35 Betydning for byområdet
- 37 Bebyggelsesmønster
- 39 Uterom
- 41 Arkitektur
- 45 Plan
- 47 Snitt
- 49 Fasader
- 51 Vinduer

- 53 Dører og porter
- 55 Detaljer
- 57 Patina, slitasje og spor
- 59 Konstruksjon
- 63 Materialer
- 67 Samlet bevaringsvurdering

FOTOGRAFIER FRA ARKIV

- 70 Bilder

TEGNINGER OG OPPMÅLING

- 85 Utførelse
- 86 Tegninger

KILDEHENVISNING

- 93 Kildehenvisning

VEDLEGG

- 99 Vedleggsliste
- 100 Vedlegg

INNLEDNING

METODE

Det er viktig å overveie hva det vil si å lage en bevaringsvurdering av et fredet bygningsanlegg. En slik bevaringsvurdering kan oppfattes på forskjellig vis og gjøres på mange måter.

Det er ikke lagd så mange bevaringsvurderinger av fredede bygninger. Det kan være på grunn av at det heller ikke burde være nødvendig, siden bygningene nettopp er fredet og dermed sikret. Imidlertid kommer man i forvaltningen av fredede bygninger ofte til å måtte ta stilling til inngrep av den ene eller andre sorten. Inngrepene kan bety små eller store forandringer og kan være forårsaket av forskjellige forhold. I sammenheng med en stillingstagen til hva man vil tillate og ikke tillate kan det være nyttig med et mer konkret og mer detaljert overblikk over en bygnings verdier og tilstand. Hva er av størst betydning for fredningen? Er det noe som er "mer fredet" enn annet?

En grunn til å la være å lage en grundig, detaljert og nedskrevet bevaringsvurdering er at denne lett kan "gi tilbakeslag" - det vil si tolkes som noe som ikke kun inkluderer, men også ekskluderer deler av en gitt bygning. Vurderingen kan kanskje tolkes på en negativ måte. Hvis noe for eksempel ikke er nevnt, så er det ikke så fredet som det som konkret er nevnt. Her ligger et problem, som kan være vanskelig å håndtere. Og spørsmålet er om ikke det finnes andre måter å tilnærme seg en nyttig beskrivelse på?

Bevaringsvurderinger kan inneholde både arkitektoniske, tekniske og kulturhistoriske synsvinkler - og mange flere også hvis man ønsker det. Bevaringsvurderinger kan også metodisk følge forskjellige spor.

Jeg vil i det følgende kort skissere to vurderingsmetoder, hvor nummer to er det opplegget som er bakgrunn for bevaringsvurderingen av vogn- og presenningsverkstedet på Hamar.

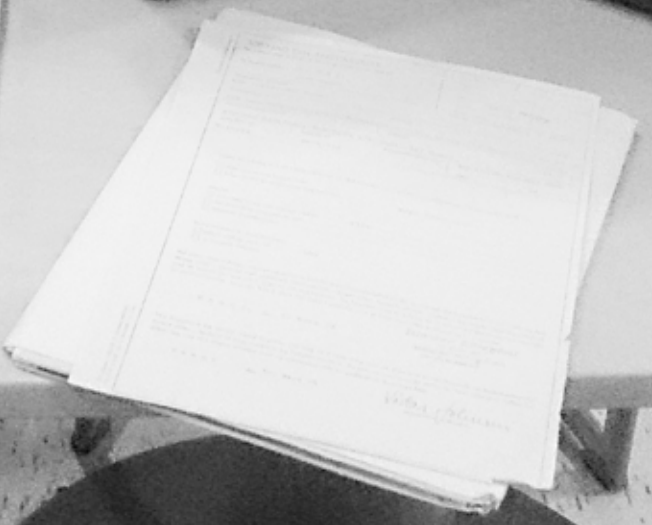
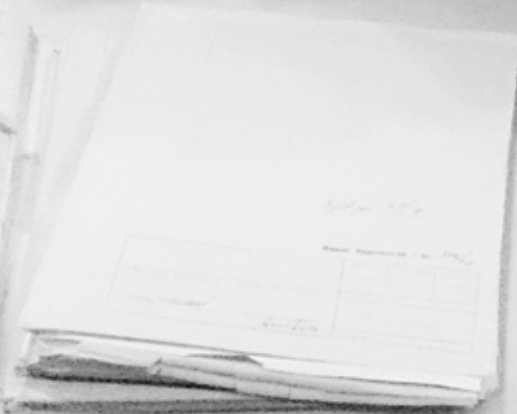
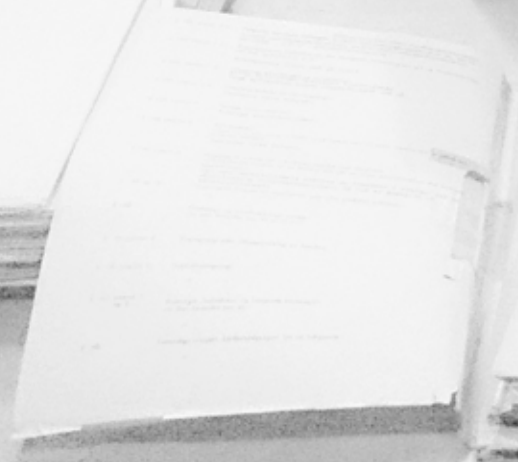
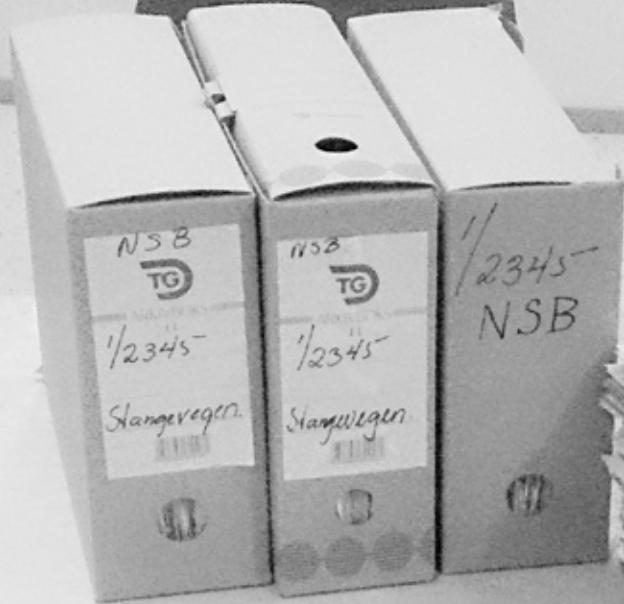
1.
En i prinsippet altomfattende vurdering, som tar utgangspunkt i alle skalatrinn, nivåer, bygninger, bygningsdeler, rom og alle detaljer. Dette vil være en bruttoliste over alle tenkelige deler av bygningen, som kan betraktes ut fra bevaringshensyn. Rom for rom, vindu for vindu, dør for dør osv. - vil man gjennomgå i denne modellen. En slik vurdering vil være svært "tung", omstendelig og tidskrevende. Den vil videre romme problemet nevnt ovenfor (det som er glemt, er ikke fredet).

2.
En mer overordnet prinsipiell vurdering hvor man som førstnevnte tar utgangspunkt i alle skalatrinn, nivåer, bygninger, rom og detaljer. Denne gangen derimot lager man ikke en fullstendig bruttoliste, men en "eksempelsamling", hvor de enkelte skalatrinn/nivåer i utvalg er gjort til gjenstand for vurderinger. De utvalgte elementene må stå som toneangivende for de andre tilsvarende elementene i bygningen.

BEGRENSNING

Tidsavgrensningen for vurderingen gjør at det er lagt vekt på bruk av fotografier i forhold til de ulike temaene for vurdering. Videre er det tatt i bruk skissering der det er hensiktsmessig.

Ved enhver sak vil det være spesielle forhold som på den ene eller andre måten betinger arbeidet. Vogn- og presenningsverkstedet er i dag fylt opp av museumselementer fra Norsk Jernbanemuseum, noe som gjør det vanskelig å komme til og registrere og måle opp overalt.



MÅLSETTING

Målet med denne dokumentasjonen og analysen er å synliggjøre kvaliteter i bebyggelse og landskap som kan inndras i planleggingen og bidra til prosjektet.

Jeg ønsker å sammenfatte observasjoner og analysere en beskrivelse av strukturens bærende verdier, og videre gi anbefalinger basert på de beskrevne observasjoner.

TIDLIGERE FORSKNING OG LITTERATUR

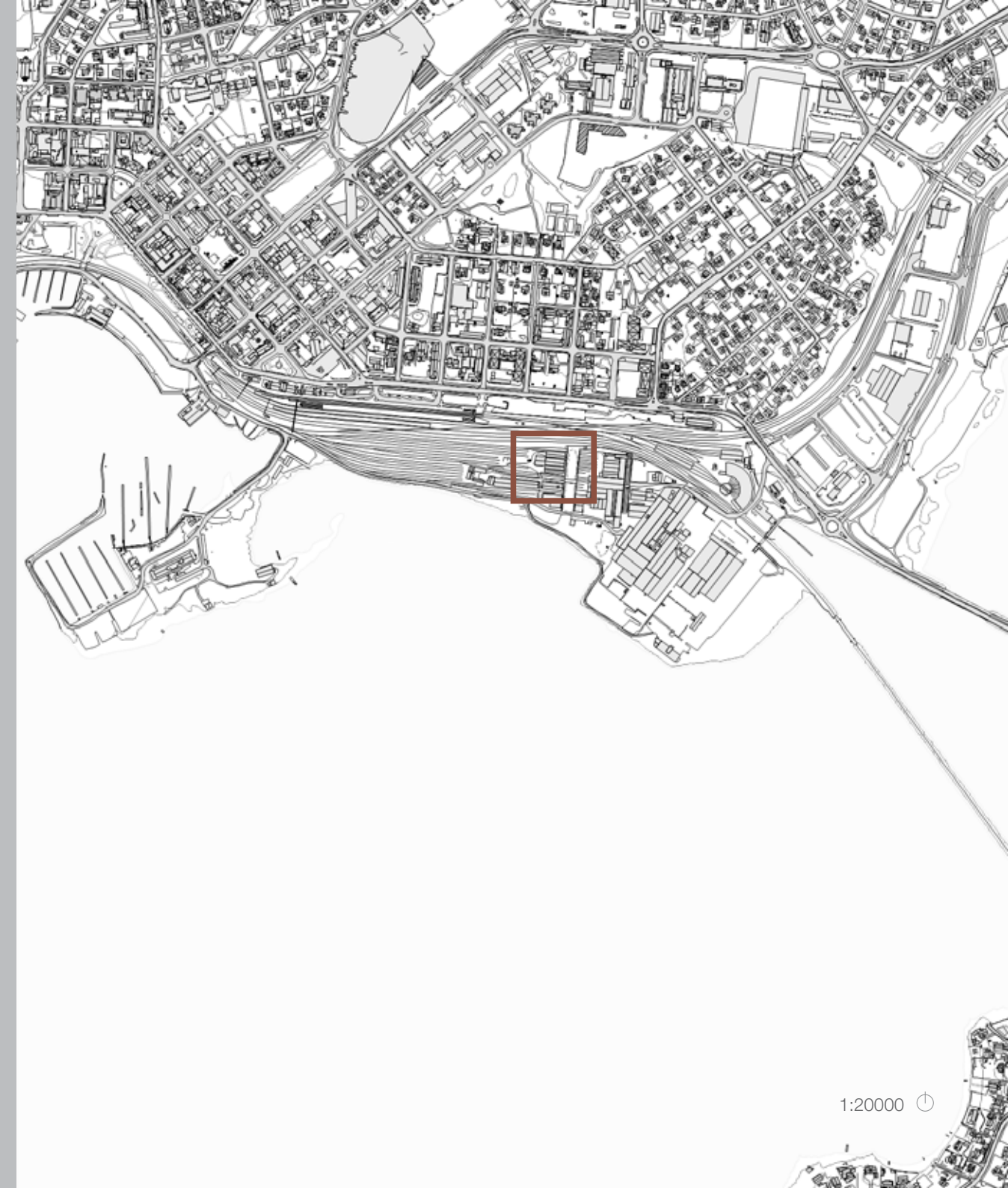
I denne dokumentasjons- og analysedelen har jeg brukt metoder jeg har lært i kurset Bygningsdokumentasjon og analyse, AAR 4825. De innbefatter kildesøk, oppmåling, tilstandsvurdering og verdivurdering.

Bygningen som er fokus for denne oppgaven skiller seg på mange måter fra den gamle trehusbebyggelsen som var fokus i ovennevnte kurs, og jeg har derfor tilpasset min metodikk til dette.

KILDEmateriale

Jeg har oppsøkt statsarkivet på Hamar og søkt i byggesaksmapper, samt sett gjennom aktuelle mapper i kommunearkivet. I tillegg har jeg vært i kontakt med Norsk Jernbanemuseum og fått kopier av tegninger og annen bygningsinformasjon. Jeg har også vært i kontakt med Arkitekt- og ingeniørfirmaet som gjorde oppmålinger i forhold til utskiftning av taket i 2008. Deretter har jeg vært på befaring og kontrollmålt den eksisterende situasjonen og registrert ombygninger og avvik.

KONTEKST



STED

HAMAR

Hamar en innlandsby og regionsentrum for Hedmark fylke. Byen hadde 26 232 innbyggere per 2014. Hamar ligger på den østre siden av Mjøsa, som er Norges største innsjø. Hamar kommune ser på byen som hovedstaden i innlandet, og ønsker at den skal fremstå som urban og skille seg fra landbruket rundt. Sentrum er formet etter et strengt rutenett, som føyer seg lett etter landskapets topologi. Dette gir byen en tydelig kontrast til andre byer i innlandet. Hamar er likevel en liten by, hvor sentrum kun spenner seg ca. 1 km fra øst til vest, og under 500 meter mot nord.

Byen ble tidlig anlagt som skoleby og et knutepunkt for handel. Hamars bosetningshistorie går nærmere fire tusen år tilbake i tid, og er blant annet omtalt som kaupang under Harald Hardrådes regjeringstid.

Nå og i fremtiden blir Hamar i økende grad viktig som en avlastningsby for Oslo, med tanke på sin gode forbindelse både med jernbane og vei.

Klimaet har typisk innlandspreg, dvs. lite vind, moderat nedbør, lav luftfuktighet, og stor daglig og årlig temperaturforskjell. Vinden blåser oftest fra nord-vest om vinteren, og fra sør-øst om sommeren.

JERNBANEVERKSTEDET

Jernbaneverkstedet ligger mellom Hamar sentrum i nord-vest og Mjøsa i syd. Det er en gunstig beliggenhet med gangavstand til sentrum og kollektivknutepunkt, samt en attraktiv nærhet til Mjøsa.

Jernbanesporene ligger som en barriere mellom verkstedet og resten av byen.



Eksteriør vogn- og presenningsverkstedet, Hamar, 1930-1935. Domkirkeoddens fotoarkiv.

JERNBANEVERKSTEDETS HISTORIE

Det er over 100 år siden NSB anla sitt nye verkstedanlegg på Hamar. I dag er det datterselskapet til NSB, MiTrans AS, som driver verkstedet. Norsk Jernbanemuseum leier vognverkstedet fra 1913, det som senere ble presenningsverksted og fikk et påbygg i 1938.

Jernaneverkstedet består av et miljø som gjenspeiler de gamle verkstedsområdene med et konglomerat av bygninger. Mens de store verkstedbygningene stort sett er bygget i teglstein, er mange av de sekundære bygningene av tre.

Dagens verkstedområde ble tatt i bruk i 1898. Det første jernbaneverkstedet på Hamar kom imidlertid med Grundsetbanen i 1862. Etter hvert som Rørosbanen ble bygd lengre nordover, økte verkstedets oppgaver, og det ble gradvis utbygd.

Da Eidsvoll - Hamarbanen skulle anlegges ble det fremlagt planer om å flytte verkstedbygningene til området hvor lokomotivstallene ligger i dag, og samtidig

utvide i nødvendig grad. Dette ble gjort i 1880, da det ble bygd en tospors lokstall med en lengde på 34 meter sammenbyggt med et verksted. Sistnevnte bestod av dreieverksted, kjelverksted og smie.

Med Eidsvoll-Hamarbanen ble Hamar en stasjon med to sporvidder; med smalspor til Østerdalen og normalspor til Eidsvoll. Materiellet til Eidsvoll-Hamarbanen ble først vedlikeholdt i Oslo, og hovedreparasjoner av smalspormateriellet skjedde i Trondheim.

Med Ottabanen ble det større behov for verksted på Hamar, og i 1894 kom de første bevilgningene til et nytt vogn- og snekkerverksted. Det ble besluttet å bygge dette på sørsiden av hovedsporet mot Oslo. På dette området hadde baneavdelingen en smie, men den kunne flyttes vestover til et oppfylt område ved Lopholmen. Der skulle det foruten til smien bli plass til snekkerverksted og materialbod. De gamle bygningene var så dårlige at det ikke ville lønne seg å flytte dem.

Fabrikktilsynet kom i 1896 på besøk og påpekte store mangler ved det gamle verkstedet. Smia utviklet alt for mye røyk, takkonstruksjonen i dreieverkstedet var for svak og røyk fra oppfyringshuset sjenerte arbeiderne i reparasjonsverkstedet. Maskiningeniøren så små muligheter for å rette på dette uten nybygg. I framlegget for Stortinget ble det foreslått å bygge maskin- og kjelhus, dreieverksted med smie, metallstøperi og blikken- og kobberslagerverksted, samt lokomotivoppsettingsverksted.

Neste etappe var å få en kontor- og forrådsbygning, samt spise- og hvilelokale. Dette ble fremmet for Stortinget i 1898/99, men allerede vedtatte utvidelser på stasjonsområdet gjorde at disse funksjonene måtte flyttes. Der forrådsbygget stod skulle det bli spor og dels kullopplag og der hvor den gamle stasjonsbygningen med spisesal var plassert skulle den nye smalsporede vognremissen reises, foruten at det også kom normalsporet lasterampe og to spor der. Begge bygninger ville la seg flytte til det

nye verkstedområdet. I 1901 begynte man å lage en utfylling i Mjøsa for å få et større verkstedområde.

Verkstedet trengte mer plass, og i 1912 startet arbeidet med en ny verkstedbygning. Dette nye vognverkstedet ble ferdig i 1913. Fra 1899 til da, hadde vognparken økt fra 550 til over 1000 vogner, noe som gjorde at rundt 15 mann til stadighet måtte jobbe utendørs med reparasjoner. I planene av dette nye vognverkstedet inngikk flytting av en materialbod og oppsetting av et skur for forråd og lager.

I 1914 ble et tilbygg til lokomotivverkstedet som skulle huse smien byggeanmeldt. I 1919 var en monteringshall for lokomotiver ferdig, men ble utvidet allerede i 1924. For å skaffe ytterligere plass ble det gamle normalsporede vognremissen som stod nord for Lopholmen flyttet til verkstedområdet i 1921. Bygningen ble noe forkortet og inndelt i tre avdelinger for tynnplateverksted, seilmaker og sadelmaker. Denne bygningen står fortsatt der.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Arvid Martinsen, Osvald Larsen, Jørgen Syversen bærer presening. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.

I 1931-32 ble det bygd forråds- og lagerrom. Neste byggtrinn kom i 1934 med et tilbygg for impregnering av trematerialer. Samme år ble deler av det vestre vognverkstedet tatt i bruk som presenningsverksted. I 1938 fikk det samme vognverkstedet et tilbygg for impregnering av presenninger.

I 1926 var det 137 faste og 16 ekstra verkstedarbeidere ansatt. Verkstedet var da organisert slik:

Lokomotivavdeling:

- Maskinverksted

Dreierverksted, armatur- og hjulreparasjoner, smie, kjele- og tenderverksted, verktøyavdeling

- Monteringsverksted

Revisjonsavdeling, dreierverksted, kobber- og blikkenslagerverksted, metallstøperi, sveiseverksted

Vognavdeling:

- Snekkerverksted

Snekkeravdeling, oppstillingsspor for vognreparasjoner

- Vognverksted

Vognreparasjon, vognvask,

malerverksted, sadelmakerverksted
- Tynnplateverksted og seilmakerverksted

Flere ganger satte NSB ned komiteer for å vurdere verksteddriften. I 1950 la en komite frem en rapport som viste at lokomotivverkstedet var dårlig utstyrt og at verktøymaskinene stort sett var gamle og umoderne. De hadde overveiet å foreslå en nedleggelse av verkstedet, men bestemte at det inntil videre burde foretas hovedrevisjon av vogner, samt fremstilling og reparasjon av presenninger. Ellers gikk komiteen inn for bygging av nytt sentralverksted på Grorud.

På denne tiden var NSB i full gang meg å modernisere sitt materiell, og i takt med dette gikk behovet for verkstedtjenester ned. På landsbasis ble antall ansatte i verkstedene redusert med 36 % fra 1952 til 1970.

I 1958 ble de store lokomotivreparasjonene overført til Grorud. For å få bedre plass til lange vogner ble to av verkstedbygningene bygget sammen med et nytt bygg på 900m². Samtidig ble den tidligere lokomotivavdelingen omgjort til vognverksted, mens malerne fikk plass i

det gamle vognverkstedet. Bakgrunnen for dette var at verkstedet da skulle konsentrere seg om godsvognreparasjoner. Verkstedet beholdt også revisjonen av distriktets egen personvognpark.

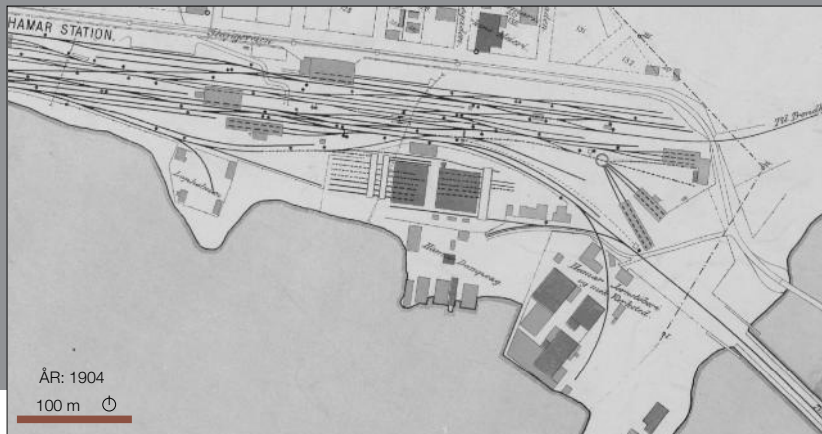
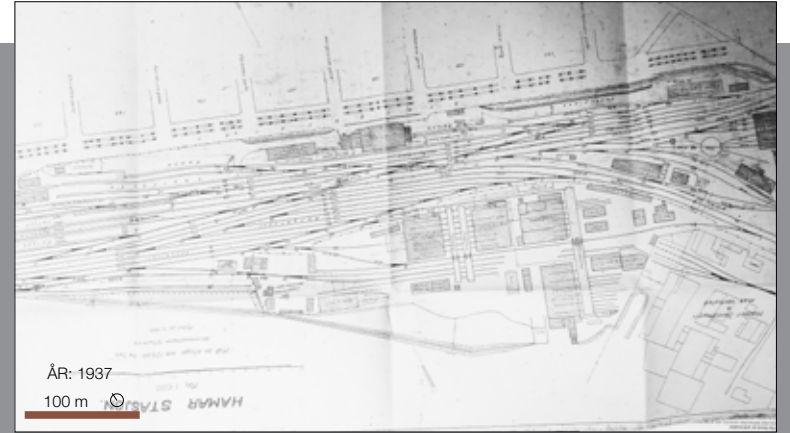
I 1966 ble det vedtatt at vedlikehold av baneavdelingens skinnegående arbeidsmaskiner skulle sentraliseres til Hamar. Denne oppgaven preget verkstedet i en årrekke.

Natten mellom 7. og 8. mai i 1985 brant vogn- og snekkerverkstedet ned til grunnen. Allerede etter 14 dager forelå planer for en gjenoppbygging, men det skulle trekke ut før det ble fattet noen avgjørelse. I mellomtiden måtte endel arbeider foregå ute. I 1991 ble det gitt klarsignal til et nybygg, og dette ble tatt i bruk i 1992.

I 1991 mistet verkstedet en av sine oppgaver. Presenningsverkstedet ble nedlagt. Behovet for slike var stadig blitt mindre, og det som var igjen ble overført til et privat verksted. Alle ansatte på avdelingen ble omplassert innen verkstedet. Bygningen ble senere leid ut til Norsk Jernbanemuseum, som bruker bygningen

som lager. Jernbaneverkstedet bruker fra 1998 kun den delen av verkstedsanlegget som er øst for traversen.

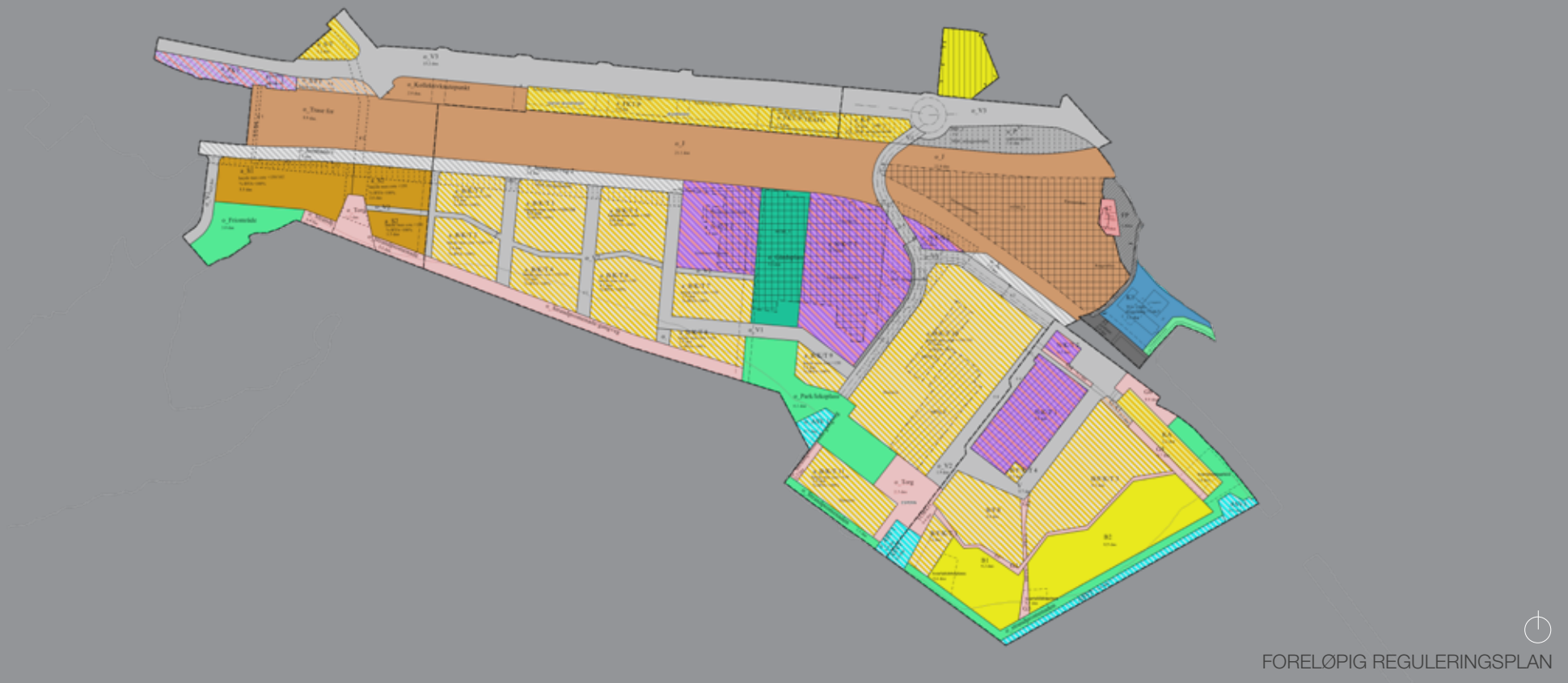
Jernbaneverkstedet ble fra 2000 en del av MiTrans AS, som har hovedavdeling på Sundland i Drammen. Det er i dag Jernbaneverket som er den største kunden, men verkstedet har også store oppdrag for NSB med ombygginger av rullende materiell.





UTVIKLING ILLUSTRERT I KART OG FLYFOTO

Kartene og flyfotoene fra 1894 til 2012 viser utviklingen av jernbaneverkstedet på Hamar. Det bygges flere jernbanespor, og bygningsmassen fortettes. Stadig mer fyllingsmasser i Mjøsa utvider området, og gir plass til flere bygninger.



PLANER FOR OMRÅDET

En hovedutfordring for Hamar kommune er å sikre tilgjengelige arealer for bygging av boliger med variasjon i boligtyper. Det sterke jordvernet rundt Hamar legger begrensninger på mulighetene for geografisk byvekst.

NY BYDEL

Ved en omforming av Hamars strandsone ønsker kommunen å skape en ny bydel med gode og varierte boliger, gode næringsområder, hensiktsmessig servicetilbud og gode utearealer med stor verdi for både beboere i bydelen og besøkende. En ny bydel i Hamars strandsone representerer ca 1/3 av fortettingspotensialet innenfor tettstedet i en periode på 30 år og utmerker seg som en sentral og attraktiv beliggenhet med optimal tilrettelegging for redusert transportbehov.

NY ADKOMSTVEG

Et nøkkelprosjekt i utviklingen av den nye bydelen er en ny adkomstveg/bru til området, da området er skilt fra resten av byen med jernbanelinjer.

MÅL

Målet er at bydelen skal ha gode kvaliteter og utnytte beliggenheten på best mulig måte. Kommunens suksesskriterier er blant annet:

- Gode boliger sentralt i Hamar
- Næringsarealer som appellerer til etablering av bedrifter
- Hensiktsmessig balanse mellom vern og utvikling
- Attraktiv strandpromenade for byens befolkning
- Byutvikling som på sikt reduserer bilbruken

KULTURMINNER

Det er et mål om å finne løsninger der deler av eksisterende bygninger og anlegg kan utnyttes som ledd i omforming og byutvikling og finne løsninger for tilpasning mellom eksisterende verneverdig bebyggelse og framtidig ny bebyggelse. Eksisterende anlegg har kvaliteter som kan komme en ny bydel til gode: estetikk, tidsdybde, variasjon, opplevelser med mer.

JERNBANEVERKSTEDET

De fleste av bygningene som inngår i anlegget blir enten brukt som lager eller står ubrukt til fall. Området skal omformes til næring, bolig, kontor og tjenesteyting som er forenlig med bevaringsformålet.

FREDEDE BYGNINGER

Riksantikvaren fredet i 2012 fem bygninger tilhørende jernbaneverkstedet. Blandt dem er vogn- og presenningverkstedet, som er fredet med sitt eksteriør og interiør. I tillegg inngår skinnføring fram til traverser, dreieskive, verksteder og lokomotivstaller i fredningen, samt sporene på det fredede anleggsområdet.

RESTERENDE BYGNINGER

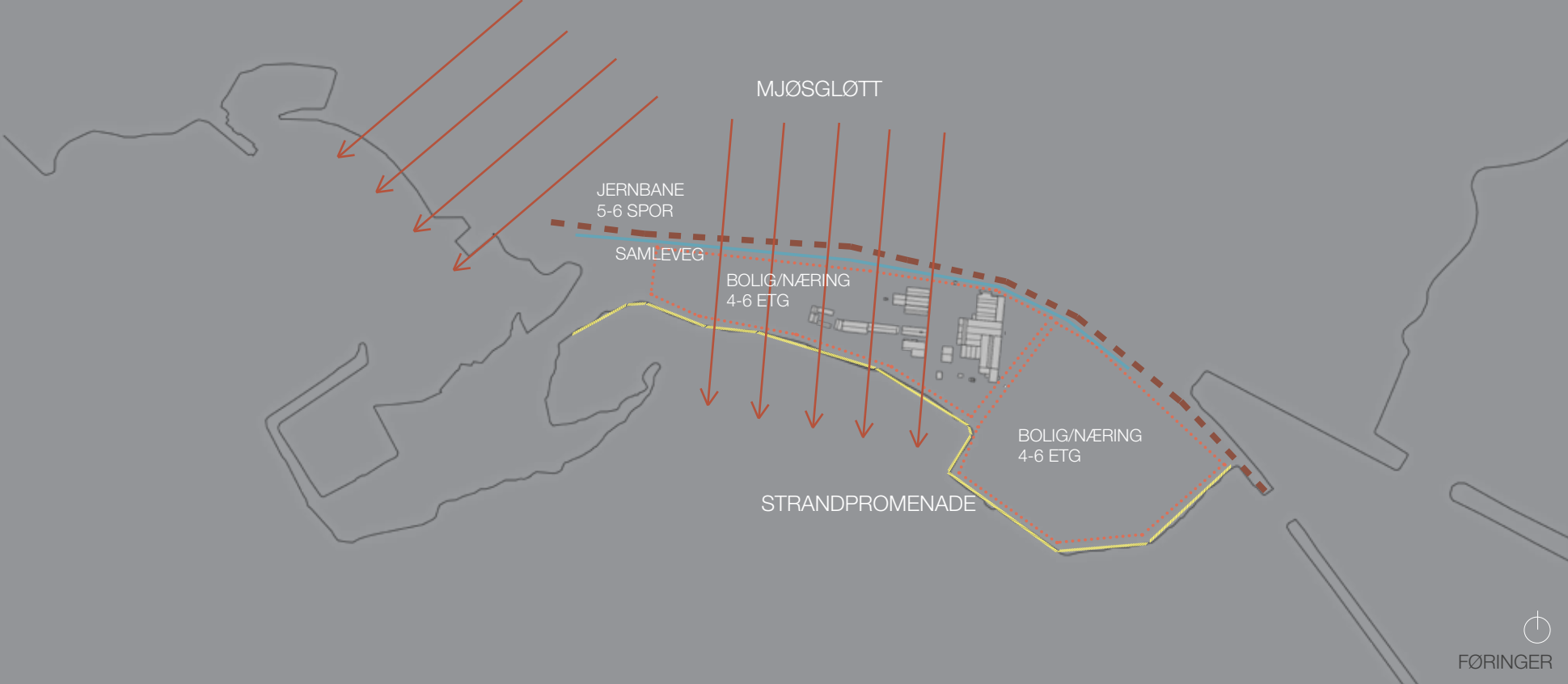
Det er ikke tillatt å fjerne/rive bygningene, anleggene eller deler av dem. Mindre eksteriørmessige endringer som følge av nye brukskrav/lovkrav kan tillates under forutsetning av kulturminnemyndighetenes godkjenning. Endringer skal formgis og utføres slik at de arkitektoniske og kulturhistoriske verdiene ikke reduseres.

GÅRDSPLASS

Området består av ubebygde arealer med tekniske anlegg (travers og sporområde). Området skal holdes ubebygde og kan foruten fredning av teknisk anlegg med travers og sporområde, brukes til jernbaneformål, uteoppholdsareal, og annet som er forenlig med hensynssoen jfr 7.1.1 for fredning etter kulturminneloven.

NY BEBYGGELSE

Utenfor hensynssoen kan ny bebyggelse tillates. Høyde og omfang for ny bebyggelse skal avklares i samråd med kulturminnemyndighetene og avgjøres gjennom detaljreguleringsplan.



UTDRAG FRA PLANBESTEMMELSENE FOR GODSOMRÅDET

[...] Det skal anlegges torg eller liknende (friområde) mot Mjøsa.

Området skal bygges ut med en blanding av bolig og næring tillatt TU skal være maksimum 150% avhengig av utforming. Tillatt byggehøyde 4-6 etasjer. [...]

Ny samleveg legges sentralt gjennom området inntil jernbanen. [...] Det skal etableres vegetasjonsbelte langs jernbanen. [...]

Strandlinjen skal gis en urban karakter. [...]

PÅGÅENDE DISKUSJON OM HVOR JERNBANETRASSÉEN SKAL GÅ

I følge Nasjonal transportplan 2014-2023 skal dobbeltspor være utbygd til Hamar innen 2024. Hamar kommune samarbeider med Jernbaneverket om å lage en kommunedelplan for den framtidige Dovrebanen. I den forbindelse startet Jernbaneverket forberedende arbeid høsten 2012, hvor de har utredet ulike alternative traséer for den framtidige jernbanen gjennom Hamar.

I dag utredes det tre alternative korridorer gjennom Hamar med hver sin stasjonsplassering:

- Korridor 1: stasjonsplassering ved dagens stasjon
- Korridor 2: stasjonsplassering ved Hamar rådhus
- Korridor 3: stasjon ved Vikingskipet

I løpet av 2016 skal det godkjennes en kommunedelplan hvor traséen er vedtatt.

Dersom korridor 1 blir vedtatt vil dobbeltsporet ligge ved dagens linje, og dermed skape en liknende situasjon for jernbaneverkstedet som det er i dag. Hvis det blir korridor 2 eller 3 vil situasjonen endre seg drastisk. Det vil ikke lenger være togtrafikk her, og barriæren mot byen vil være brutt. Utbygging på dagens sporområde vil etter all sannsynlighet forekomme og knytte verkstedområdet sammen med byen.



BEVARINGSVERDIER OG -BEGREPER

DET ER IKKE VANSKELIG
Å TA AVGJØRELSER NÅR
DU VET HVILKE VERDIER
DU HAR.

VERDIER

I en bevaringsvurdering kan man snakke om en rekke ulike verdier. Nedenfor er de vurderingsparametrene jeg vil omtale i min bevaringsvurdering forklart.

ARKITEKTONISK VERDI

Proporsjoner, fasaderytme, arkitektonisk bearbeidningsgrad og samspillet mellom form, materialevirkning og funksjon. Om bygningen i den lokale sammenheng er et godt, middelmådig eller mindre heldig eksemplar av en gitt bygningstype.

KULTURHISTORISK VERDI

Representant for en særlig stilperiode, og om den er uttrykk for særlig håndverksmessig kunnskap. Herunder tas det også hensyn til bygningens sjeldenhet. Om bygningen avspeiler tekniske innovasjoner i konstruksjonen og materialmessig.

MILJØMESSIG VERDI

Verdier i forhold til kontekst forbedrer omgivelsene. Omgivelsene støtter bygningens betydning for de tilstøtende

bygninger og for helheten eller anlegget. Hvordan bygningen er plassert og tilpasset landskapet, husrekken, gatebildet eller det miljøet, den er en del av. Identitets- og symbolverdi.

ORIGINALITET

Hvor høy grad bygningens opprinnelige uttrykk er bevart, eller om helhetsinntrykket som er forsøkt skapt ved eventuelle større ombygninger fremstår originalt. Grad av autentisitet.

TEKNISK VERDI

Om bygningen er ordentlig og riktig vedlikeholdt, inkludert byggtekniske forhold. Setningsskader, oppstigende fukt, avskallet puss, hull i taket eller liknende.

BRUKSVERDI

Hvor høy grad bygningen er egnet for videre bruk og gjenbruk. Hvor fleksibel den er for ulike bruksområder.

SAMLET VERDI

Til slutt sammenfattes de ulike bevaringsvurderingene. Vurderingen av bevaringsverdien bygger på et samlet inntrykk av bygningens kvalitet og tilstand. Man foretar en avveining av hvilke forhold som veier tyngst og derfor bør tillegges størst vekt i den samlede bevaringsvurderingen. En bygning som er en vesentlig del av et anlegg vil ofte få den samme bevaringsverdi som de resterende bygninger i anlegget. Der alle bygninger er med på å danne helheten, vil den enkelte bygning bli vektet og vurdert etter sin rolle og uunnværlighet i det samlede anlegget. Fredede bygninger skal ha nasjonal betydning.

VERDIBEGREPER OG LOVER, UTDRAG FRA RIKSANTIKVARENS LISTE

FREDNING

En fredning er den strengeste form for vern. Fredning innebærer at inngrep/endringer må godkjennes av myndighetene. Lovene som benyttes ved fredning av kulturmiljøer er kulturminneloven og svalbardmiljøloven.

FREDET KULTURMILJØ

Et kulturmiljø som myndighetene tillegger så stor verdi at det må bevares for ettertiden.

FREDET KULTURMINNE

Et kulturminne som myndighetene tillegger så stor verdi at det må bevares for ettertiden. Et fredet kulturminne er automatisk fredet eller vedtaksfredet.

KULTURARV

Samlebetegnelse for materiell og immateriell kultur. Betegnelsen kulturarv blir særlig brukt i samarbeidet mellom kulturminneforvaltningen, arkivverket og museumssektoren, sammen med kommunene og lokale lag og foreninger.

KULTURLANDSKAP

Alt landskap som er påvirket av mennesker. Betegnelsen brukes når det fokuseres på den menneskelige påvirkningen av landskapet, og særlig ofte om jordbrukslandskap.

KULTURMILJØ

Et område der kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. Også naturelementer med kulturhistorisk verdi kan inngå i et kulturmiljø. Kulturmiljøer kan for eksempel være et byområde, ei setergrend, et fiskevær eller et industriområde med fabrikker og boliger.

DISPENSASJON

Fritak fra i et enkelt tilfelle å følge en lov, et vedtak eller en forskrift. Innen kulturminneforvaltningen innebærer dette:

- dispensasjon fra automatisk fredning, dvs. at det tillates inngrep i eller ved det automatisk fredete kulturminnet
- dispensasjon fra vedtaksfredning, dvs. at det gjøres unntak fra

fredningen for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i kulturminnet

- dispensasjon fra vern gjennom plan- og bygningsloven, dvs. at kommunene gjør unntak fra planbestemmelser om vern

AUTENTISITET

Autentisitet brukes om et objekts grad av ekthet og/eller opprinnelighet. Autentisitet må alltid sees i forhold til noe, for eksempel tidsperiode, stilart, materialbruk eller byggemåte.¹

¹ <http://www.riksantikvaren.no/Veiledning/Ordforklaringer-og-ordlister/Ordforklaringer-bokmaal>, lest 12.01.16

BYGNINGSBESKRIVELSE OG BEVARINGSVURDERING

MITT FØRSTE MØTE MED STEDET

Måkene skriker. De er de eneste levende skapningene jeg ser og hører. Det kan se ut til at mange av bygningene og anleggsstrukturene har vært her i mange år uten at de har blitt gjort noe med. Kanskje bare det mest kritiske, som å sørge for at takene er tette.

Det er 3. august, såvidt litt sommervær, men mest overskyet. Mjøsa trekker litt

vind inn mot området. Det er summing fra maskiner i noen bygg lenger bort. Av og til høres lyder fra vogner som passerer på jernbanesporene.

Området skriker etter omsorg og kjærlighet. Etter mennesker. Det har mistet kontakten med menneskene som bor på andre siden av jernbaneskinnene. De som arbeidet her i hopetall.

Stille står stedet tilbake og puster inn sjøluften. Den yndede kontakten med Mjøsa hvor kun en sykkelsti trekker folk forbi. Og bare forbi, for hvorfor skulle de stoppe her? Tatt en is, badet, grillet og vært med venner? Midt i byen. Nei, området innbyr ikke til det. Ikke i år.



BETYDNING FOR BYOMRÅDET

BESKRIVELSE

Verkstedanlegget kan beskrives som en "node" for Hamar by, ifølge Kevin Lynch's teorier. Vogn- og preseningsverkstedet oppleves sammen med de øvrige verkstedbygningene som en forståelig og viktig del av området. Det er et konglomerat av bygninger, med ulike påbygg og utvidelser. De eldste verkstedbyggene er i teglstein med mindre trebygninger rundt. Nyere utvidelser av anlegget skiller seg fra disse.

Verkstedet har stor tidsdybde, og framstår som det mest komplette av de gjenværende, eldre verkstedanleggene i Norge. På området står det også flere gamle trebygninger, blandt dem en vognremisse fra begynnelsen av 1880-tallet. De eldste av baneavdelingens bygninger på Lopholmen helt i nord på verkstedområdet skriver seg fra 1898-1900, og hører også naturlig med i verkstedmiljøet.

Jernbanebygg knyttet til tekniske funksjoner og vedlikehold har hittil ikke fått like

stor oppmerksomhet i det antikvariske bevaringsarbeidet som stasjonsbygninger, viadukter og broer. Bygningsanleggene for disse støttefunksjonene i jernbanesystemet, slik som jernbaneverkstedet på Hamar, har derfor i større grad blitt utsatt for forfall, riving, ombygging eller nedleggelse.

Det går en markert grense mot jernbanesporene i nord. Bykvartalene på andre siden av jernbanesporene har en tydelig planlagt kvartalsstruktur. Griddet og dets retninger former også orienteringen av bygningene på Jernbaneverkstedet. Det kan se ut til at man opprinnelig har forsøkt å bevare siktelinjer i rutenettet fra bystrukturen, mens senere fortetting av anlegget har tettet igjen noen av disse.

Ser man på eldre kart og flyfoto er det tydelig at utvidelser hovedsaklig har forekommet i øst-vest retning, samt ved stadig større fyllingsmasser i Mjøsa i syd.

Landskapet skråner svakt ned mot Mjøsa. Ved jernbaneverkstedet er det nesten ingen

hellning. Dette gjør at området er svært utsatt for flom. Flomsikring av området vil derfor være svært aktuelt i fremtiden.

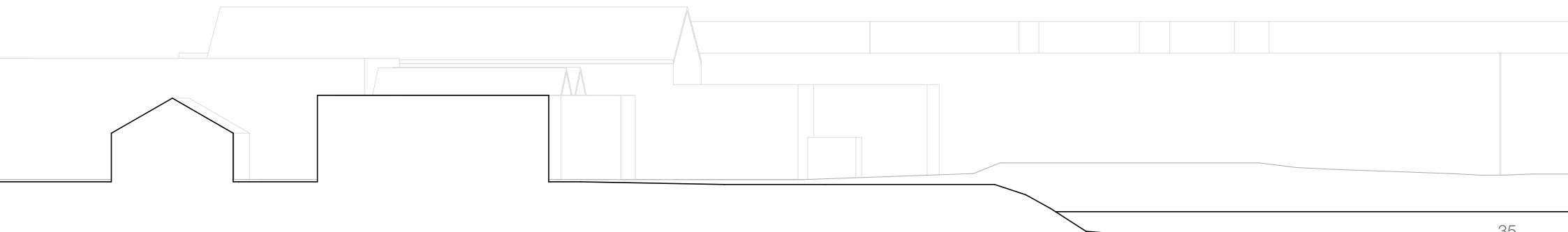
BEVARINGSVURDERING

Verkstedets plassering, bebyggelsesstruktur og romdannelser er i høy grad bevaringsverdig sett i sammenheng med omgivelsene. De forteller om en annen tid, hvor jernbanedriften hadde mye å si for Hamar som by, samt Norges jernbaneutvikling.

Bevaring av eksempler på eldre tekniske anlegg er av vesentlig betydning når det gjelder fysiske kilder til den historiske utviklingen av jernbanens mekaniske verksteder og serviceanlegg. Disse strukturene har stor formidlingsverdi når det gjelder tidligere tiders jernbanedrift. Bevaring av et anlegg av denne typen har i tillegg til sin kulturhistoriske verdi, også stor miljømessig verdi.

Å bevare et så stort anlegg er av betydning dersom man skal kunne vise helheten til

virksomheten på et jernbaneverksted - for å vise konteksten. Bevaring av konteksten sikrer representasjon av kulturminnets ulike former og funksjoner.



BYGNINGSSTRUKTUR



Bygningene i Hamar sentrum er ordnet etter en kvartalsstruktur.

VEGSTRUKTUR



Vegstrukturen former seg etter rutenettet, hvor aksene opprettholder sikt mot Mjøsa.

JERNBANESTRUKTUR



Jernbanens struktur bukker seg langs strandsonen på Hamar.

BEBYGGELSESMØNSTER

BESKRIVELSE

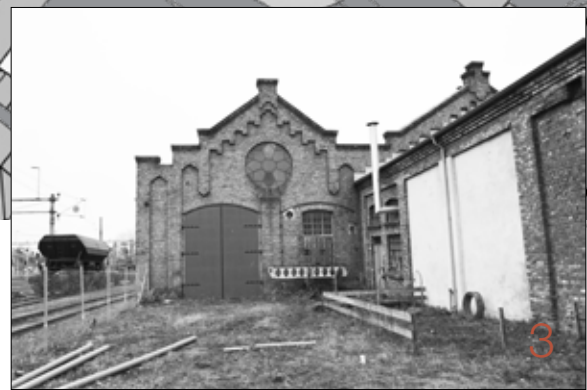
Kvartalstrukturen i Hamar sentrum kan ses som noe styrende for jernbaneverkstedets bebyggelsesmønster. Siktlinjene fra kvartalene er forsøkt bevart, og bebyggelsen har samme himmelretning som kvartalene. Bygningene følger også retningen til jernbanesporene, som også forholder seg til kvartalstrukturen. Jernbanesporene følger også landskapslinjene, som antagelig også har gitt retning til kvartalstrukturen.

Bygningene strekker seg i øst-vest retning. Det kan være flere årsaker til dette. Blant annet er det gunstig med tanke på togene som skal kjøre inn på området, og inn i byggene. Orienteringen gir også mest dagslys på langveggene.

BEVARINGSVURDERING

Verkstedets bebyggelsesmønster tydeliggjør og understreker de kulturhistoriske og fysiske oppdelinger og mønstre som gjennom århundrer har karakterisert området. Strukturer og rom kan og bør inspirere til skapende nytolkning på de nærmeste arealer.

Kvaliteter kan være sårbare for etablering av nye byutviklingsområder eller bebyggelse. Verkstedets romstruktur kan inspirere og inngå i en fremtidig helhetspreget utnyttelse av området, hvor arkitektoniske kvaliteter og historiske fortellinger kan innarbeides, slik at fortiden blir bragt i spill i fremtiden.



UTEROM

BESKRIVELSE

1. Adkomst

Dagens adkomst til vogn- og presenningsverkstedet er fra sør-vest. Man ankommer fra parkeringsplassen sør for bygget. Deretter ledes man av en veg gjennom en passasje skapt av to trebygninger.

Man kan skimte den markante teglsteinsbygningen i enden av vegen. Det er likevel ikke så lett å kjenne igjen den karakteristiske verkstedbygningen fra denne siden, på grunn av at man ikke ser den igjenkjennbare hovedfasaden fra denne kanten. Man møter istedet punktet hvor hovedbygningen har fått et tilbygg.

Uterommet er karakterisert av et langstrakt, åpent område med jernbanespor som leder frem til traversen. Her er også noen partier med grusveg. Uterommet avgrenses av vogn- og presenningsverkstedet i nord-øst, trebygninger i sør, og godsvogner stående på jernbanesporene i vest.

2. Travers

Her er den karakteristiske hovedfasaden som har blitt et kjennemerke på jernbaneverkstedet og Hamar. Øst for bygningen er det en travers, også kalt skyvebro, en innretning i sporet som kan forflytte lokomotiver og annet skinnegående materiell sideveis mellom ulike parallelle spor. Området hvor traversen går har en nedsenkning som består av en fin grønn plen.

Uterommet avgrenses av vogn- og presenningsverkstedet i vest, maskinverksted og vognverksted i øst, og et gjerde mot sporområdet i nord. Det har tidligere stått et snekkerverksted på andre siden av traversen motstående vogn- og presenningsverkstedet, men det brant ned i 1985. Mot sør avgrenses rommet av en kryssende veg samt en parkeringsplass ved vannkanten. Rommet har bevart en av siktlinjene til Mjøsa fra byens kvartalstruktur.

3. Mot sporområde

Uterommet føles i dag som en bakside som vender seg mot jernbanesporene i nord. Området avgrenses av vogn- og presenningsverkstedet i sør og øst, og et gjerde mot sporene i nord. Det er et lite innbydende sted, hvor man blant annet kan finne søppel og skrot. Bakken består av grus og gress.

SAMLET BEVARINGSVURDERING FOR UTEROMMENE

Rommene preges av takten og rytmen i portene og vinduene i bygningene. Dette gir arkitektonisk ro. Uterommens utfordring skyldes hovedsaklig manglende vedlikehold og bruk, men også avgrensningen av rommene kunne med fordel vært tydeligere. Rommenes vegger er noe ensartet i materialevirkning, men varierende på grunn av de forskjellige bygningene. De vitner om tidens slit, og skriker etter litt godt stell for å kunne leve videre i fremtiden. Spor av ombygninger støtter og beriker opplevelsen av tid, og har høy bevaringsverdi.

Traversen og dens tilhørende anlegg er av meget høy bevaringsverdi, da den binder ulike deler av anlegget sammen, og bidrar til å bevare helheten. Bevaring av traversen vil samtidig sikre bevaring av en av byens siktlinjer mot Mjøsa.

Rommens "gulv" er simple, og det er ingen egentlig bevaringsverdige belegningsflater. Men det faktum at belegningen er simpel i ordets beste forstand, er verdifullt å holde fast ved. Flater bestående av grus, asfalt og gress kler verkstedets uterom. Det er grunn til å advare mot for "pene" belegningssteiner som gir et for frisert preg, som ikke hører hjemme her. Jernbanesporene som går over uterommene er svært bevaringsverdige for helheten i anlegget.

Det industrielle kulturmiljøet uterommene fortsatt representerer, er veldig sårbart og svært lett å endre til pyntelig ukjennelighet.



ARKITEKTUR

JERNBANEARHITEKTUREN

Utbyggingen av jernbanen sammenfalt med da1800-tallets industriarkitektur i Norge for alvor kom i gang. Jernbanearkitekturen ble, på lik linje med industriarkitekturen generelt, preget av tyske og engelske strømninger.¹ De første ingeniørene og arkitektene fikk sin utdanning blant annet fra den Polytekniske høyskolen i Hannover og var influert av både tysk og engelsk påvirkning.²

Fabrikanleggene ble ofte oppført i overensstemmelse med en internasjonal typologi for produksjonsbygninger. Bygningstypene var opprinnelig engelske, men var ved denne tiden spredt til Frankrike og Tyskland etter hvert som landene ble trukket inn i industrialiseringsprosessen.

Den engelske industribygningen ble utviklet over en periode på mer enn 150 år og gradvis eksportert til andre land.³ Bygningene var rektangulære mursteinsbygninger i flere etasjer og hadde etasjeskillere eller bjelkelag av tømmer som

ble støttet av tresøyler. Fabrikbygningene var utstyrt med mange vinduer som skulle medvirke til at arbeidsplassen fikk mest mulig lysinnfall. På slutten av 1700-tallet hadde man gjort store framskritt innen glassindustrien. Kombinasjonen med jern og glass gjorde at det tidlig i 1820-årene ga industribygningen mulighet til å utnytte dagslyset gjennom mange vinduer i vegger og vindusinstallasjoner i takkonstruksjonen.⁴

Tremateriale gjorde risikoen større for at en rekke branner oppstod. Man søkte derfor å finne mer brannsikre metoder. Bruken av jern og støpejernssøyler som bærende element ble en radikal nyvinning og en forbedring i forhold til datidens brannsikring.

Jernbaneanleggene fikk etter hvert et mangfold av bygningstyper knyttet opp til deres funksjon på stedet. Her ble alle typer bygninger oppført etter hvert som behovene vokste fram.

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.⁵ 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.⁶ 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.

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.

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.⁷ Enkelte arkitekter hadde tegningsoppdraget med utforming av denne type driftsbygninger. Her gjenkjennes Hannoverskolens stilpåvirkning med sine halvsirkelformer i buer og hvelv, bruken av upusset teglstein i bygningskroppens fasader, med sin romlige fasadestruktur ved hjelp av lisener og blindinger og bruken av horisontalfriser i fasaden, samt bruken av

¹ Hartmann, Mangset og Reisegg 1997, s. 27 ff.

² Malmstrøm 1982, s. 116 ff.

³ Hoel 1991, s. 17.

⁴ Hoel, 1991, s. 26f.

⁵ Gunnarsjaa, 1999, s. 326.

⁶ Norges Kunsthistorie, 1981, bind 5, s. 15ff.

⁷ Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997, s. 30.



jern i bygningskonstruksjonen.⁸

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. I 1890 ble Due ansatt som arkitekt for Statsbanen, en stilling han hadde fram til 1912.⁹ 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. Paul Due tegnet blant annet Hamar stasjon. Hans sønn, Paul Armin Due (1870-1926) tegnet også en rekke bygg for NSB.¹⁰

Gudmund Hoel (1877-1956) var leder for NSB Arkitektkontor fra 1913 og fram til 1947. Hoel hadde da omtrent alle tegneoppdrag og prosjekteringer for stasjoner og andre bygninger tilknyttet jernbanen.¹¹

Andre arkitekter som preget perioden var Bjarne Friis Baastad sammen med Eivind Gleditsch, Gerhard Fischer, Leif Sønberg og R. Werenskiold.¹²

Jeg har ikke klart å spore opp hvem som har tegnet vogn- og presenningsverkstedet på Hamar.

Noen av de reviderte tegningene er signert H.B., men jeg har ikke funnet hva initialene står for. Det er heller ikke sikkert at H.B. er arkitekten av bygget, selv om han har revidert tegningene i senere tid. Tegninger av tilbygget er signert, men er svært utydelig og uleselig. (Se vedlegg)

BESKRIVELSE

Bygningen er oppført i upusset teglarkitektur og er preget av historismen. Alle yttervegger er oppført av rød teglstein i blokkforband. Det er solid bygget. Takt og rytme preger bygningen med vinduer og porter i bestemte posisjoner. Bygningen har mange store segmentvinduer, samt en rekke takvinduer som gir rikt og spennende lysinnfall.

Det er detaljerte og gjennomtenkte gavlmotiver. Gavlene har også sirkulære vinduer som gir bygningen en spesiell karakter. Det er en romlig fasadestruktur med lisener, blinderinger og horisontalfriser. Takformen kan beskrives som tre saltak satt sammen, og gir bygningsvolumet en tydelig form.

Tilbygget er endel mindre en hovedbygget, men viderefører samme stil og materialer, noe som gir en helhet til bygningen. Tilbygget er noe enklere i formen og har saltak. Vindusbåndene er i noen grad videreført, men det er også innslag av andre vindusformer. Lysinnslippet er mer begrenset her, da det er en mindre andel vinduer i fasadene, samt kun ett takvindu. Det er brukt samme romlige fasadestruktur.

Bygningen har en fri og fleksibel plan, som muliggjør en rekke ulike oppdelinger av rommene.

BEVARINGSVERDIER

Byggets arkitektur er i høyeste grad bevaringsverdig, både det som angår helhet, detaljering og materialitet. Helheten utgjøres ofte av en bestemt byggeskikk som kan være sårbar for endringer. Videre er mange dører, vinduer og andre detaljer å betrakte som viktige arkitektoniske elementer, men også som spor etter en lang bygningshistorisk utvikling. Man kan dermed ikke uten videre flytte et vindu eller en dør uten at en fortelling endres eller går tapt. Fasadenes rytme og orden dannet av vinduer og dører er sårbar og har høy bevaringsverdi. Takformene og materialene samler anlegget, og har høy bevaringsverdi.

⁸ Malmstrøm 1982, s. 116 ff.

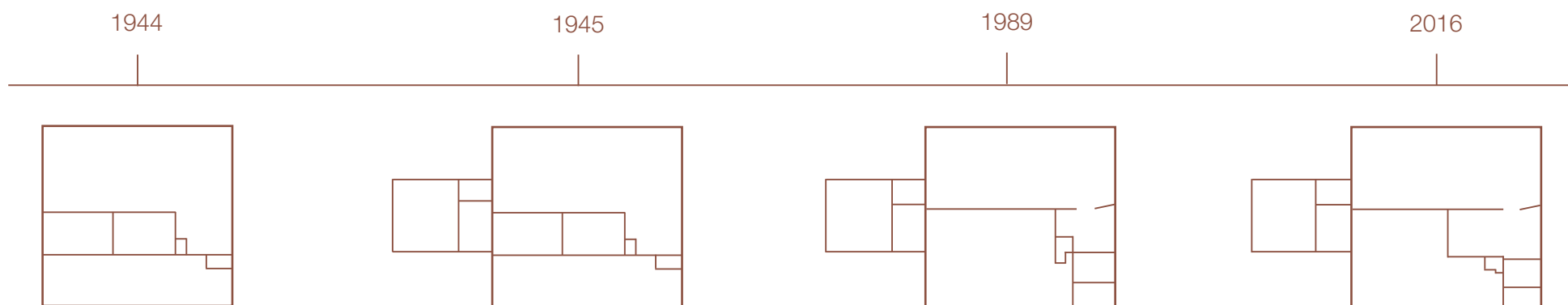
⁹ Store norske leksikon. www.snl.no/Paul_Due, lest 29.04.16.

¹⁰ Arc! www.arkitekturhistorie.no/arkitekter/norge/du/paul.armin.html, lest 29.04.16.

¹¹ Store norske leksikon, http://www.snl.no/NSBs_arkitektkontor, lest 29.04.16.

¹² Hartmann, Mangset og Reisegg, 1997 s. 88f.

TIDSLINJE - ENDRINGER I PLANEN



PLAN

BESKRIVELSE

Planen består av det store verkstedsrommet i den eldste delen av bygget, samt fire rom i tilbygget hvorav ett er betydelig større enn de andre.

Det store verkstedsrommet er igjen oppdelt av tynne skillevegger i tre med panel, kryssfiner, glassfelt og enkelte steder plastduk. Disse går sjeldent helt opp til takkonstruksjonen, noe som gjør at man får et lite hint om størrelsen på hele hallen. Rom med tidligere funksjoner som garderobe, pauserom og vaktrom er lukkede rom med "tak" som holder seg under den overordnede takkonstruksjonen.

Oppdelingen av rommet har blitt endret gjennom tiden, og forteller om en historisk utviklingsprosess. Men de er ikke nødvendigvis naturlige i forhold til rommets karakter og uttrykk. Enkelte steder kan man se spor i gulvene hvor det tidligere har stått vegger.

Det er fire graver langs enkelte av sporene. To korte graver i spor to, samt lange graver i spor tre og seks. Støpte murtrapper i endene av hver av gravene gjorde adkomst ned enklere.

Verkstedrommet har store lyse rom. 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. En rekke innvendige endringer rent bygnings- og vedlikeholdsmessig har vært gjort opp gjennom årene. Overlysvinduene er supplert av kraftige arbeidslys.

I tilbygget er veggene plassert slik de ble oppført til å begynne med. Her er også en 2. etasje. Denne etasjen er ikke delt opp videre. På bakgrunn av tegningsmaterialet kan det se ut til at det har vært en 2. etasje over enkelte deler av rommene i den eldste delen av bygget. Det er ikke funnet noen tegninger

som viser disse 2. etasjene, men en av tegningene har en påskrift ved en inntegnet trapp hvor det står "til vaktmesterens kontor". Man kan dermed anta at denne 2. etasjen ikke har vært større enn dette kontoret.

BEVARINGSVURDERING

Planene har iboende kvaliteter. De store rommene er bevaringsverdige og typiske for verkstedsbygninger. De gir følelsen av ett stort rom, som samtidig er oppdelt. Rommene er gode med hensyn til romvirkning og belysning, og kan være forbilde for fremtidig utnyttelse. Planenes hovedtrekk bør bevares.

Som driftsbygning i nærmest kontinuerlig bruk i 100 år er det vanskelig å kunne bevare det opprinnelige interiøret. Rominnvidingen har endret seg flere ganger, og innerveggene har blitt skiftet ut. Driften har tilpasset seg den teknologiske utviklingen og hensynet til arbeidsforholdene til de ansatte. Dette har ført til stadig vedlikehold, forbedringer og endringer.

Skilleveggene som deler på langs og på tvers er ikke i seg selv bevaringsverdige alle sammen. Det bør nøye vurderes hvilke som eventuelt kan fjernes og hvor man eventuelt kan sette opp nye. I denne forbindelse bør hensyn til søyle/drager-konstruksjoner og tak og dekke spille en avgjørende rolle. Også det design som introduseres bør overveies nøye. Alt sammen for å styrke helhetspreget og de store romdannelsene i verkstedet.

Planoppdelingen i tilbygget er bevaringsverdig og man burde implementere funksjoner som passer til rommene. Stemninger, detaljer og spor bør bevares og videreføres i hele bygget.

SNITT

BESKRIVELSE

Bygningenes snitt henger nøye sammen med konstruksjon og romvirkning. Den bærende og avstivende funksjon til fasader, søyler, dragere, bjelkelag og himling er svært tydelig i verkstedshallene. Man opplever konstruksjonen når man ferdes i verkstedsrommene. De rommene som er omkranset av skillevegger og tak/etasjeskillere oppleves mer avgrensede.

BEVARINGSVURDERING

Forholdene i snittene gjør det mulig å oppleve konstruksjonene, det bærende og det bårne. Dette er svært bevaringsverdig. Det betyr at søylerekker, dragere med skråbånd, bjelkelag og synlig takform aktivt og synlig bør inngå i den fremtidige romdisponeringen. På samme måte bør de rå, kalkede veggene inngå synlig som rommenes ytre grenser. Snitt gjennom de mindre rommene har andre karakteristikk av mer tradisjonell art. Disse trekkene bør likeledes respekteres. Det er ikke minst i bearbeidingen av snittet, at bygnings- og romkarakter fastholdes og styrkes.



FASADER

BESKRIVELSE

Fasadene er ordnede og veldisponerte. Oppbygningen av vindusrytmer, -takter og grupperinger gir bygningen en helt særegen karakter. Samtidig bidrar de enkelte fasadenes særlige detaljering til en god arkitektonisk opplevelse og til virkningen av både homogenitet og variasjon.

Bygningskroppen har en fortettet og kompakt form, der alle fasader artikulerer en oppbygning på én elevasjon. Som murverksbygning med en monumental oppbygging sammen med de mange vindusformene og de store portåpningene artikulerer verkstedet en arkitektur som framhever jernbanens autoritet i kraft av statlig myndighet, samtidig som bygningen uttrykker en funksjonsbasert rolle.

Gavlfasadene synes å hente inspirasjon fra basilikaformen. De strekker seg høyere opp over takflaten og noe ut til sidene, slik at de danner en skjermfasade. Ornamentering i gavlveggen er murt opp langs øverste del av mønekanten og danner et tannete mønster

som følger takfallet.

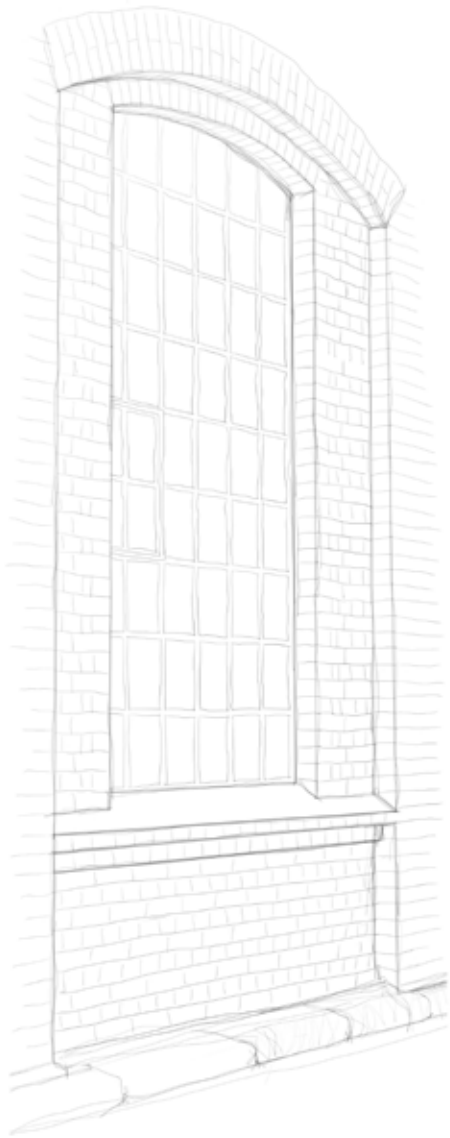
Lisener, som veggforsterkning, er å finne i alle fasadene. De støtter opp og forsterker veggene utenfra, samtidig som de utgjør en dekor i veggflaten. Hvert av vinduene, som er plassert i mellom lisenene får dermed en markert omramming. Lisene er noe smalere i veggflaten, mens hjørnene er kraftigere utformet. Arkitekten har kombinert det konstruktive og det dekorative i veggoppbyggingen.

Utvendig er verkstedets arkitektur bevart rent visuelt gjennom fasadenes formspråk, tross mange rehabiliteringer. De variasjoner som fremkommer, fordi nye behov har dukket opp og laget små endringer og spor, som f.eks. gjenmurte portåpninger, beriker opplevelsen fordi de ikke tilslører det ensartede, ordnede og taktfaste som prinsipp.

BEVARINGSVURDERING

Fasadene er svært bevaringsverdige slik de er. De representerer ordensprinsipper som bør fastholdes. Likestilt med de dominerende ordensprinsippene i fasadene er de ulike brudd og avvik. Disse representerer i forskjellig grad spor av den bygningshistoriske utvikling anlegget har gått gjennom fra det ble oppført til i dag. Endringer av disse "avvik og unntak" bør kun gjennomføres etter nøye vurdering og etter å ha forstått hva avviket eller unntaket skyldes; hvilken historie det forteller.

Alle detaljeringer i murverk og vinduer er svært bevaringsverdige og bør ikke forringes eller endres.



VINDUER

BESKRIVELSE TYPE 1

Et stort antall av vinduene er utført i støpejern med ett lag glass. Formen er stående rektangulær med segmentbuet overkant og vindusåpningen har rutet sprosseinndelt vindusglass. De er velproporsjonerte og passer til tidens arkitektur. Stort sett alle er inntakte. På utsiden er de malt i fargen; 10C5/10D6 grå-brun-rød.

Vinduene har en murt vindusoverdekning, som følger segmentbuens avrunding. Avslutningen danner et dekorativt vifteformet element over hvert vindu.

På innsiden har alle vinduene som er i verkstedshallen et innervindu i tre. Disse er trolig satt inn på et senere tidspunkt for å isolere ytterligere for vinterkulden. Innervinduene er malt hvite, og har samme oppdeling som yttervinduene horisontalt, men kun halvparten av srossene vertikalt. På denne måten bevares fasadeuttrykket. Både yttervinduene og innervinduene har et parti som kan åpnes. Vinduenes tekniske

tilstand er generelt god.

BEVARINGSVURDERING

Alle inntakte støpejernsvinduer i fasadene er svært bevaringsverdige, og av stor betydning for byggets arkitektoniske uttrykk. (Ved ny bruk kan det bli utfordringer angående krav til brannredning og utlufting. Disse utfordringene bør føre til grundige vurderinger og forsiktig bevarende tiltak i forhold til både vedlikehold og formgivning av eventuelt nye vinduer.)

BESKRIVELSE TYPE 2

I hver av galvfasadene er det tre store sirkulære støpejernsvinduer, plassert sentrert under takspissene. Disse har ett lag glass og ingen innervinduer. Vinduene er inndelt med sprosser som danner et dekorativt mønster som kan likne en blomst. Det kan se ut til at vinduene er inspirert av gotikkens rosevinduer som ofte var satt inn i kirkefronten og tverrskipgavlene. Alle vinduene er inntakte.

BEVARINGSVERDIER

Verkstedets "rosevinduer" er svært bevaringsverdige, og av svært stor betydning for det arkitektoniske uttrykket. De beriker bygget med sin detaljering, og forsterker inntrykket av monumentalitet og identitet.

BESKRIVELSE TYPE 3

Tilbygget har enkelte vinduer som formmessig skiller seg ut fra resten av vinduene. Vinduene er såkalte kryssportvinduer. Vindustypen er vanligere å finne på bolighus enn på verkstedsbygninger. De er av tre, har to lag med glass, og er i god stand. Disse er satt inn på et senere tidspunkt, antagelig for å bedre isolasjonen. Tegninger viser at det opprinnelig har vært like vinduer som på motstående vegg.

BEVARINGSVURDERING

Vinduene forteller om endringer som har oppstått under byggets levetid, og er i noe grad bevaringsverdige.

BESKRIVELSE TYPE 4

Alle takvinduene er nye fra da taket ble skiftet ut i 2008. De består av et yttervindu og et innervindu med samme oppdeling.

BEVARINGSVURDERING

Vinduene er tilpasset byggets arkitektur og passer godt inn i omgivelsene. De har ikke samme bevaringsverdi som de opprinnelige vinduene ville hatt, men det kan se ut til at man har tatt utgangspunkt i de tidligere takvinduene ved utformingen av de nye.



DØRER OG PORTER

DØRER

BESKRIVELSE

Rundt omkring i bygningen, i eksteriøret og i interiøret, er det forskjellige dører.

Det dreier seg om labankdører, panelte dører og fyllingsdører. Noen av dørene er typiske og arkitektonisk virkende dører, andre er typisk for nettopp verkstedvirksomhet.

Ytterdørene er to-fløyet labankdører, og bærer tydelig preg av historismen. De er malt i fagen 30D5 grågrønn.

BEVARINGSVURDERING

Dørene i fasadene og innerdørene er av forskjellig verdi. Dørene i eksteriøret er av stor betydning for helheten til anlegget og har høy bevaringsverdi. De har alle betydning for atmosfæren i bygget og vitner om det som har foregått i bygningen. Dørene bør inngå i en fremtidig bruk.

PORTER

BESKRIVELSE

Portene er nyrestaurerte, og i svært god stand. På utsiden er de malt i fagen 30D5 grågrønn. På innsiden er de malt hvite. Portåpningene i veggflaten er samlet i over- og underliggende felt og artikulerer fasaden som rolig og samlet.

Porten i vest-fasaden er fra nyere tid, og skiller seg drastisk ut fra de andre. På utsiden er den malt i en sterk rødtoner. Innsiden er kledd med lyse plater.

BEVARINGSVURDERING

Portene er av stor betydning for byggets arkitektoniske uttrykk, og er svært bevaringsverdige. Den nye porten er ikke like bevaringsverdig.



Jernbanespor som går fra utsiden og inn gjennom portene.

Jernbaneskinner innfelt i gulvet.

Murverksdetaljer i gesims, rundt vinduene og i møte med bakken.

Rester av hengsler etter tidligere portåpning.



Utstyr til å heise opp presenninger.

Takkonstruksjon med innmerkinger fra tømreren.

Bru for reparasjoner i høyden.

Murverksdetaljer i gavlvegg og rundt de runde vinduene. Møtet mellom murverket og de spinkle støpejernsvinduene er en umistelig del av byggets arkitektoniske karakter.

DETALJER

BESKRIVELSE

På motstående side er det vist noen eksempler på detaljer som preger verkstedet. Detaljene gir arkitekturen og rommene en spesiell stemning og karakter.

BEVARINGSVURDERING

Detaljene som er vist her, er alle eksempler som er svært bevaringsverdige, men de er vel og merke ikke de eneste som er bevaringsverdige. Det er like eller sammenliknbare detaljer over hele bygningen som bør bevares og behandles med omhu.



PATINA, SLITASJE OG SPOR

BESKRIVELSE

Generelt har bevaring av patina, slitasje og bygningshistoriske spor svært positive innvirkninger i forbindelse med gjenbruk.

Det utvendige murverket står med en fin patina. Innvendig er de murte veggene pusset, og noen steder malt. Veggene gir rommene en autentisk verkstedsatmosfære og bør ikke dekkles til med bekledninger eller moderniserende overflater.

BEVARINGSVURDERING

Overflatenes patina og slitasje som ikke er teknisk truende, samt bygningshistoriske spor er svært bevaringsverdige fenomener ved bygget.

Spor etter ombygninger og tilføyelser bør registreres og inngå i bevaringen som positive fortellende ledd. Nye inngrep bør overveies i forhold til om de kan forringe bygningens bevaringsverdi og historiske fortellerverdi.

Noen bygningsdeler forteller en historie og skaper stemning. De kan være vanskelige å bruke, men bør bevares som formidling der det er mulig.

Nedbrutte partier av teglstein og fuger må naturligvis feltvis istandsettes, men bør ikke føre til en unødvendig og overomfattende murverksreovering.



KONSTRUKSJON

BESKRIVELSE VOGN- OG PRESENINGSVERKSTED

Byggeår: 1913
 Gnr./Bnr.: 1/2345
 Byggherre: NSB
 Bygningens art: Presenningverksted
 Opprinnelig bruksformål: snekker/presenningverksted (impregneringsrom, vognverksted, presenningverksted i 1957) (vognverksted=malerverksted i 1977)
 Nåværende funksjon: lager
 Forhold til andre hus: del av anlegg; sammenbygd
 Forhold til andre: del av anlegg, frittstående

Dimensjoner:
 Hovedmål: 36 x 34 m
 Bebygd areal: 1224 m²
 Antall etasjer: 1

Installasjoner:
 Elektrisitet: innlagt
 Oppvarming: oljefyranlegg/el
 Vann: innlagt (tilknyttet off. vannverk)
 Montering av 2 stk. varmluftsaggregat, 1989

Bygningsdel:	Type konstruksjon:
Fundament Fundamentering Underbygging	Fuget gråsteinsmur Bankett/såle Grunnmur, naturstein uten bindemiddel (tørrmur)
Kjeller	Støpt golv direkte på grunnen
Kjeller underetasje	Oppfylt betong på kult
Yttervegg Fasadekledning	Teglmur Teglstein
Takform Taktekking	Saltak/tannet tak Papp
Vertikale bærekonstruksjoner Horisontale bærekonstruksjoner	Tegl, stål Tre

BESKRIVELSE PRESENNINGTØRKE

Byggeår: 1938
 Byggherre: NSB
 Bygningens art: Presenningtørke
 Opprinnelig bruksformål: Presenningstørke, Salmakerverksted
 Nåværende funksjon: lager
 Forhold til andre hus: del av anlegg; sammenbygd

Dimensjoner:
 Hovedmål: 17 x 14 m
 Bebygd areal 238 m²
 Antall etasjer: 2 (delvis 2. etasje med salmakerverksted)

Installasjoner:
 Elektrisitet: innlagt
 Oppvarming: olje
 Vann: innlagt

Bygningsdel:	Type konstruksjon:
Fundament	Betongmur
Kjeller underetasje	Oppfylt betong på kult
Yttervegg Fasadekledning	Teglmur Teglstein, puss
Takform Taktekking	Saltak Papp
Vertikale bærekonstruksjoner Horisontale bærekonstruksjoner	Tegl Tre, stål



LET ER:
1948-75
JERNVÆNNS MUSEUMS KORPS
FÅMÅL
som spiller

Helens

BESKRIVELSE OG TILSTAND

Ytterveggene er bærende for konstruksjonen og bruk av lisenene forsterker veggene ytterligere. De utvendige lisenene danner konstruksjonspunkter, som hver av taksperrene hviler på innvendig. Taksperrene støttes også opp av innvendige søyler og dragere av jern. I tilbygget hviler taksperrene kun på ytterveggene.

I 1982 ble det registrert begynnende forfall av taket. I 2008 ble taket rehabilitert, og er nå i god stand. Nils Petter Engelstad, bygning- og vedlikeholdsansvarlig ved Norsk Jernbanemuseum, kan fortelle at det var ingeniører der når taket ble skiftet. De måtte vurdere taket ut i fra skjønn, og at man på byggetiden var kjent for å bygge med godt håndverk. Videre forteller han at tregulvet er flekkvis skiftet nylig, grunnet lekkasje fra det gamle taket. Man kan også se at enkelte områder av gulvet er skiftet ved en annen periode. Engelstad forteller også at det finnes jernbanespor under tregulvet, som lett kan åpnes igjen ved behov. Tegninger fra arkivsøk viser hvor disse sporene ligger.

Fra arkivsøk har jeg funnet at det er registrert teglstein i dårlig forfatning i 89. Engelstad vet at det er endel synlige skader på teglverket, men ellers vet han ikke så mye om tilstanden til bygget.

Gulvet i presenningtørke heller tydelig mot nord-vest. Dette tyder på setningsskade, noe som ikke er uvanlig ved tilbygg. Det kan tyde på at fundamentet er dårlig, og bygget har sunket. Bygget "henger fast" i det andre bygget, noe som har ført til at tilbygget ikke har sunket likt i alle hjørner. Setningsskadene er tydelige i form av sprekker i murveggene. Sprekkene er i 45 graders vinkel, noe som viser at setningsskadene er en følge av at bygget har sunket. Sprekkene ses i størst grad i salmakerverkstedet. Etasjeskilleren heller også her sterkt mot nord-vest. I inngangspartiet er det også tydelige sprekker i betonggulvet. Det er ikke sprekker i gulvet i presenningstørke på grunn av at det her er prefabrikerte betongheller, og disse er mer bevegelige seg imellom.

BEVARINGSVERDIER

Konstruksjonen og dens prinsipper og logikk er svært bevaringsverdig, da det viser datidens håndverk, teknikker og byggeskikk.

Utbedringer må dog regnes med der manglende vedlikehold og skader har forekommet. Dette gjelder særlig setningsskadene og sprekker og skader i teglvegger. Utbedringene må vurderes i hvert tilfelle og det er viktig å påse at reparasjonene ikke blir for altomfattende, men konsentrerer seg om områdene hvor behovet gjelder.



MATERIALER

BESKRIVELSE

Byggets hovedmaterialer er tegl, tre og jern. Nedenfor vil jeg derfor gå litt dypere inn på disse tre.

Tegl

Tegl er hovedmaterialet i bygget. Teglstein fremstilles av leire ved forming og brenning. Kunsten å lage byggestein av brent leire er over 5000 år gammel, men i Norge ble dette byggematerialet først kjent på 1200-tallet. Norsk leire ga ved brenning røde teglstein, og lysere eller mørkere valør ble oppnådd ved hjelp av tilsetningsstoffer. Norsk industriell teglproduksjon har vært konsentrert til Fredrikstad/Sarpsborg, Oslo, Romerike, Drammensfjorden, Sandnes og Trondheimsfjorden. Muligens kommer teglsteinen i vogn- og presenningsverkstedet på Hamar fra et av teglverkene på disse stedene.

Teglsteinene er murt i blokkforband og kryssforband. Blokkforband er et murforband hvor de enkelte skift vekselvis er løpeskift og koppeskift. Alle ståfugene står

loddrett over hverandre i annethvert skift. Forbandet karakteriseres ved at steinene danner et kors der koppen alltid ligger over en løper (teglsteinens langsida kalles løper og kortsida kalles kopp).

Kryssforband er et blokkforband der løperen i annet hvert skift er forskjøvet 1/2 stein. Kryssforband er brukt i Vest-Europa siden middelalderen, i Skandinavia først på 1600-tallet. Kryssforband brukes oftest i bærende vegger.

En teknisk-faglig vurdering av kvalitet på murstein krever spesialkompetanse og utstyr. Det er likevel mulig å gjøre en grei kvalitetsundersøkelse ved hjelp av noen enkle tester.

1. Form: Murstein bør ha en ensartet form og størrelse
2. Brenning: En murstein bør ikke være overbrent eller underbrent. En murstein som ikke er brent skikkelig har ofte en ujevn farge (gjerne med blå eller sorte skyggeparti).
3. Overflate: Overflaten av en murstein bør føles jevn og hard. Murstein med for grov,

myk eller støvete overflate kan tyde på middels eller lav kvalitet.

Teglsteinen på vogn- og presenningsverkstedet er av ulik kvalitet ut i fra disse testene. Det er variasjon i form og størrelse. Fargen varierer og enkelte partier har blå eller sorte skyggeparti. Overflaten på steinene føles hard, men mange er ujevne i overflaten.

Der muren er i dårlig forfatning eller skadet bør man først og fremst finne årsaken til skaden, for deretter å reparere. Skaden kan for eksempel skyldes vannlekkasje, feil mørtelsammensetning, sterk uttørring eller bare naturlig slitasje. Det som over tid svekkes i en teglfasade er fugene. Disse må av og til skiftes.

Tre

Tre er brukt i takkonstruksjonen, samt i innervegger, dører og gulv. Taket er utført med taksperrer av tre og kledd innvendig med trepanel. Innerveggene lot seg enklest reise av trematerialer. Det var

fleksibelt og tillot å gjøre raske endringer dersom behovet meldte seg, noe det til stadighet gjorde her. I dag kan man se spor av at vegger har blitt bygget på i høyden, kuttet i for å lage nye åpninger, tettet igjen osv. Tre som materiale i innerveggene gjorde det også enkelt å henge opp og feste ting i veggen. Dører ble også, som tradisjonelt var, utført i tre. Det kan se ut til at materialet tre er brukt der man forutså at det kom til å kunne skje endringer. Et eksempel er tregulvet i presenningsverkstedet som er lagt over tidligere spor. Her har man tenkt at man lett skal kunne åpne opp sporene igjen dersom det ble nødvendig.

Jern

Jern er benyttet som materiale i de innvendige søylene og dragerne, samt i takkonstruksjonen og vinduer. Som tidligere nevnt var bruk av jern og støpejernssøyler som bærende element en nyvinning og en forbedring i forhold til brannsikring. Like bortenfor Jernbaneverkstedet lå Hamar Jernstøperi. Kanskje ble jernkonstruksjonene som er brukt i verkstedbygningene laget her.



BEVARINGSVERDIER

Materialene og deres karakter og egenskaper er svært bevaringsverdige. De forteller om alt fra hvordan de ble produsert, bearbeidet og tatt i bruk med datidens kunnskap, tradisjoner og håndverk til hvordan tidens tann har slitt og virket på dem.

Logikken i materialenes bruk bør kunne videreføres ved ny bruk.

SAMLET BEVARINGSVURDERING

De forhold som veier tyngst og derfor bør tillegges størst vekt er etter min oppfatning helheten i forhold til konteksten. Det er dette som også er Riksantikvarens bakgrunn for fredningen av bygget. Ut i fra dette kan man undre seg over hvorfor kun et fåtall av bygningene anlegget består av er fredet. Alle bygningene i anlegget er med på å danne denne helheten som er av Nasjonal betydning og dermed er kvalifisert til fredning. En årsak kan være at Vogn- og presenningsverkstedet har en større rolle og uunnværlighet i det samlede anlegget enn flere av andre bygningene. Bygningens verdier som veier tyngst for å opprettholde helheten er ut i fra mine vurderinger byggets fasade og konstruksjon, samt bygningens logikk og karakteristiske detaljer.

FOTOGRAFIER FRA ARKIV



Flyfoto Ham-jern, Jernbaneverkstedet, Hamar, 1949. Foto: Widerøes Flyveselskap A/S. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Flyfoto Ham-jern, Jernbaneverkstedet, Hamar, 1949. Foto: Widerøes Flyveselskap A/S. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Eksterør presenningsverkstedet, Hamar, 1951. Verksmester P. Stendahl i hvit frakk tar en prat med materialforvalter Østbye. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverksted, Hamar, 1951. Fv. P. Stendahl, Rolf Østby, Osvald Larsen, Leif Bakken, Bjarne Henriksen. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Jørgen Syversen trykker på presening. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Osvald Larsen og Rolf Østbye impregnerer presening. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Osvald Larsen og Rolf Østbye impregnerer presening. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverksted, Hamar, 1951. Paul Antonsen syr på singer symaskin. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Sittende f.v. Leif Bakken, Jørgen Syversen, Arvid Martinsen, bak f.v. BJ. Eriksen, Ingvald. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Preseningsverkstedet, Hamar, 1951. Rolf Østbye og Leif Bakken. Fotograf Normann. Domkirkeoddens fotoarkiv.



Bildet ble funnet når Jernbanemuseet ryddet ut av salmakerverkstedet. Viser julefeiring i presenningsverkstedet.

TEGNINGER OG OPPMÅLING



06A02A

02B

02C

02D

02E

02F

02G

02H

02I

06A02D 02G

Hondorp st.
Werkby.
Tog 40/402 1200/1200

03F

04D

PLAATEN WERKSTUUF

60904

UTFØRELSE

UTSTYR

- Innsamlet tegningsmateriale
- Lasermåler
- Tommestokk
- Målestokk
- Blyant
- Linjal
- Vinkellinjal
- Ark
- Skisseblokk
- Vater
- Kamera

TEGNINGSMATERIALE OG PREMISSE

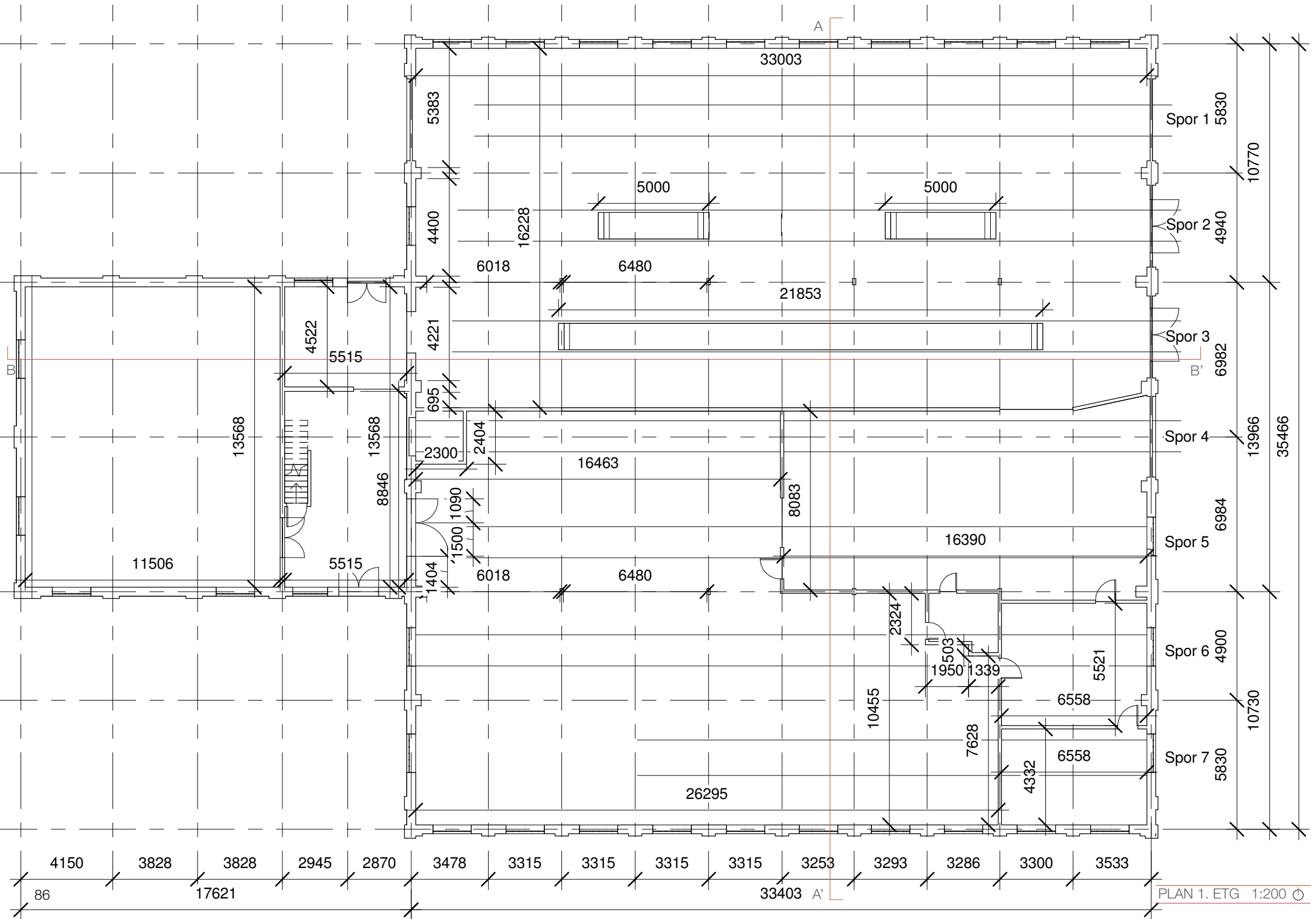
Da jeg skulle utføre oppmålingen og registreringen av bygget hadde jeg med meg en mappe med alle tegninger jeg hadde samlet inn i arkivsøket. Jeg tok utgangspunkt i den nyeste plantegningen av bygget, fra 2008, som ble tegnet i forbindelse med rehabilitering av taket. Denne brukte jeg til å registrere mine mål og skissere endringer/avvik på. De eldre tegningene brukte jeg for å finne spor etter tidligere ombygginger og liknende.

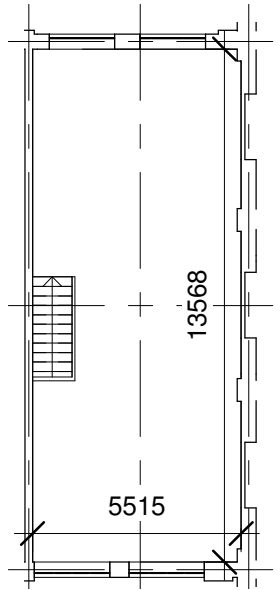
På grunn av at bygningen i dag hovedsaklig brukes som lager for Norsk Jernbanemuseum, var flere områder i bygget utilgjengelige for oppmåling. Til tross for dette, vurderer jeg min oppmåling som tilstrekkelig, da bygget innehar mye symmetri og rytme, som fører til mange like mål.

OPPMÅLING OG REGISTRERING

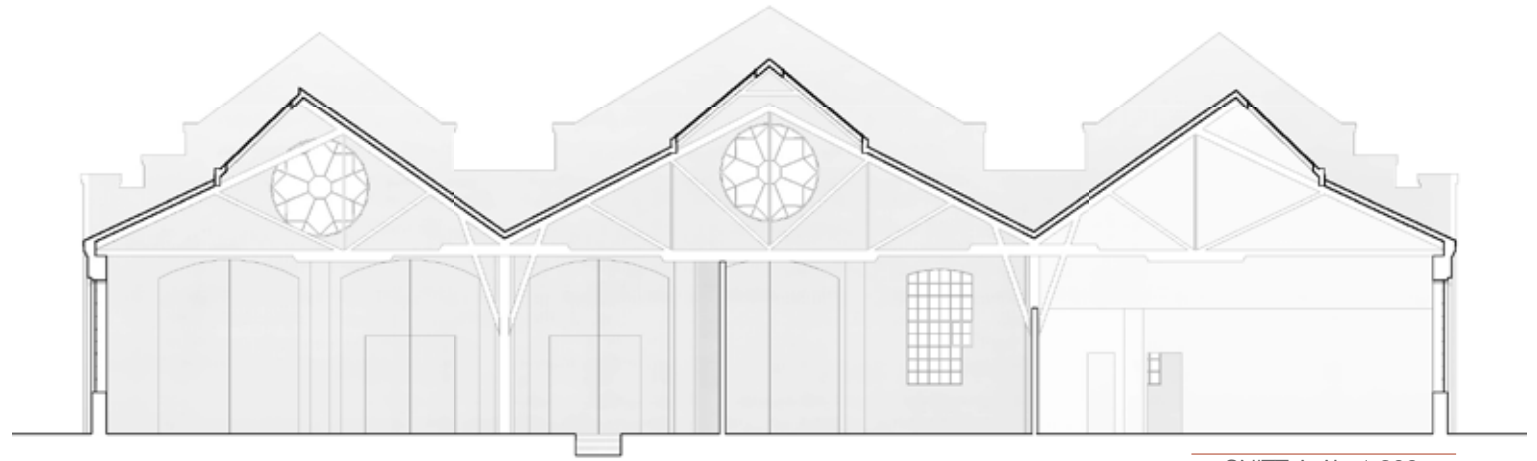
De fleste mål ble utført med lasermåler. Målene ble dobbeltsjekket, samt sammenliknet med målene på det innsamlede tegningsmaterialet.

Fotografier ble tatt underveis i oppmålingen. Avvik, endringer og spor ble tegnet inn på plantegningen eller tatt bilde av ettersom de ble registrert. Notater ble også ført suksessivt.

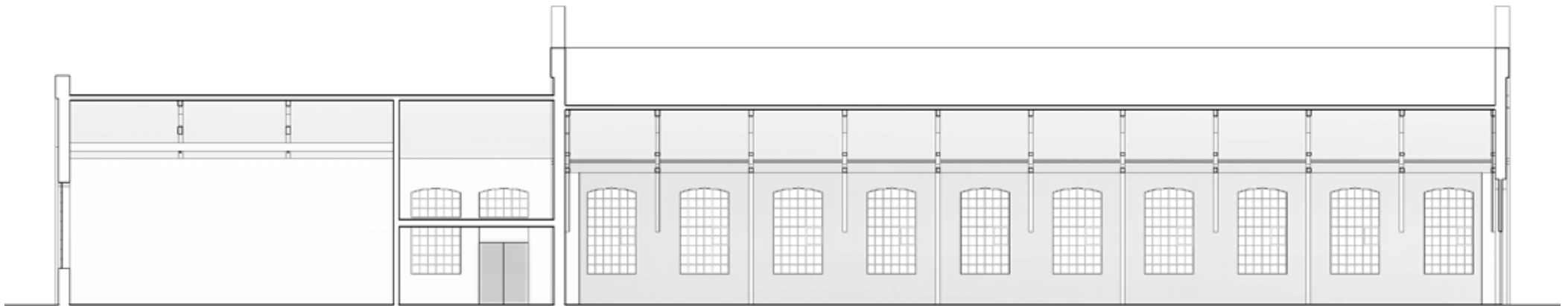




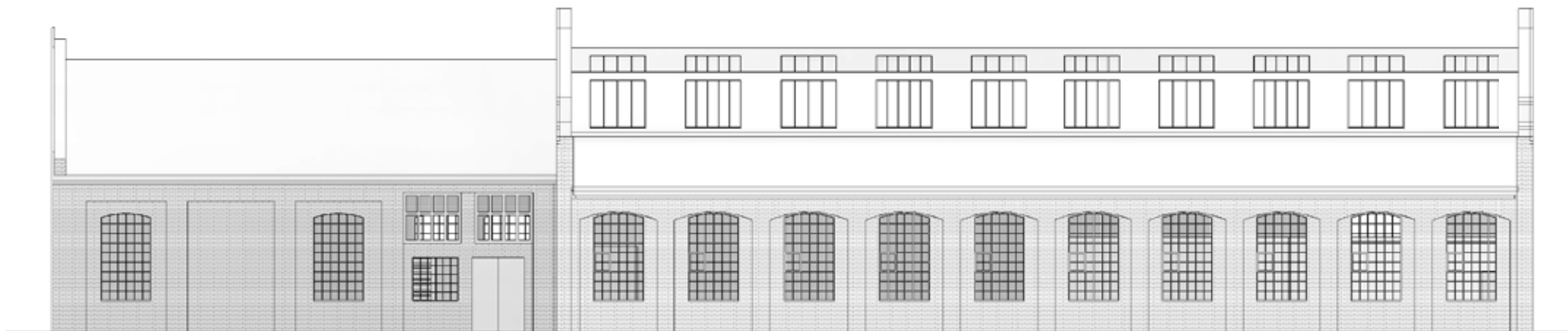
PLAN 2. ETG 1:200 ⌀



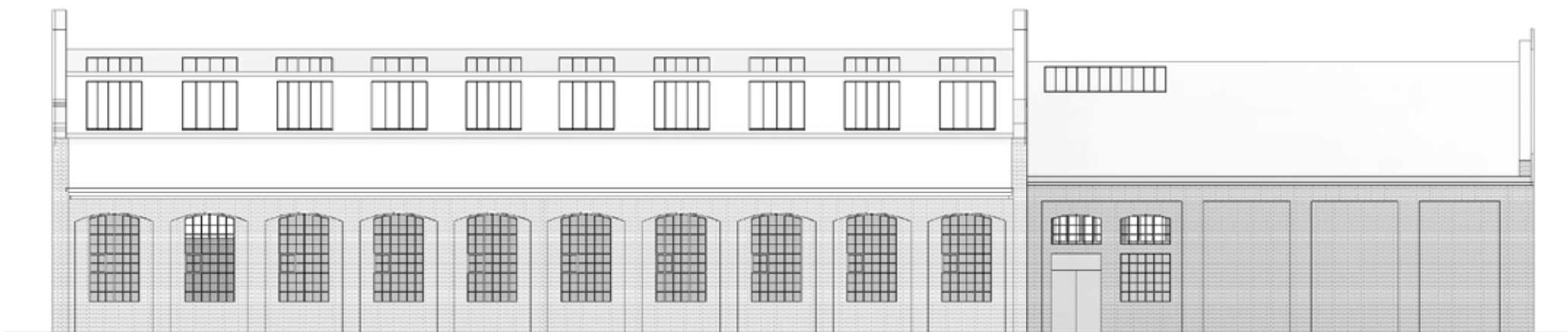
SNITT A-A' 1:200



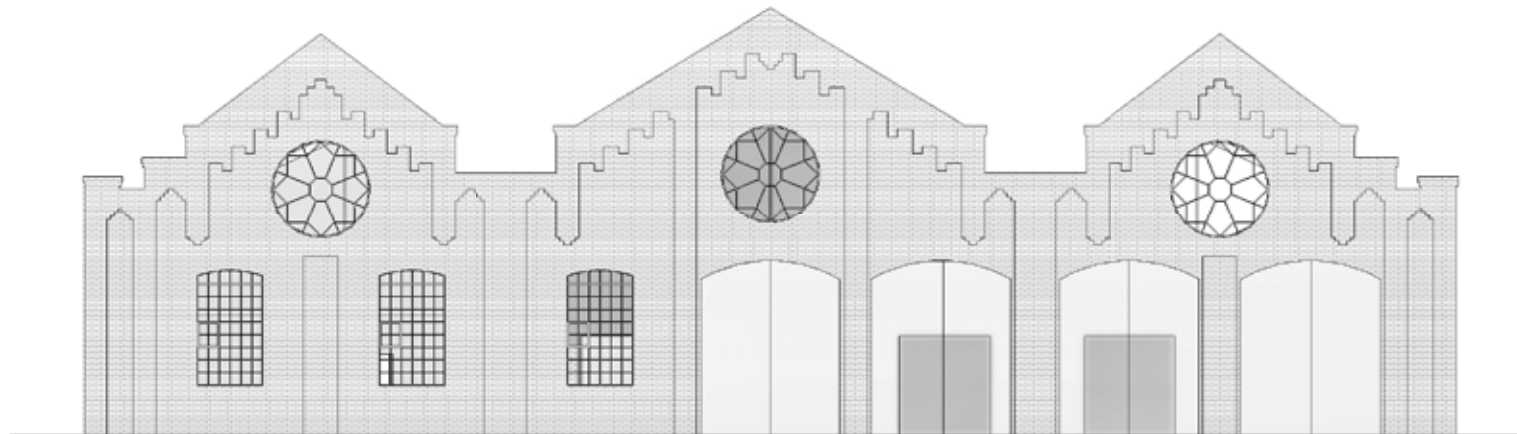
SNITT B-B' 1:200



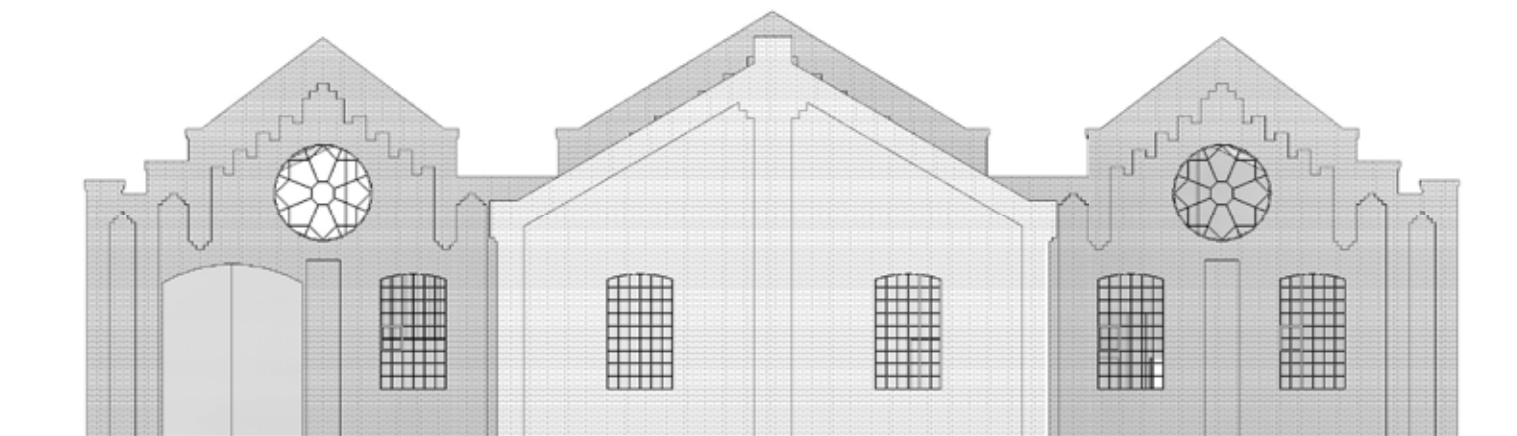
FASADE SØR 1:200



FASADE NORD 1:200



FASADE ØST 1:200



FASADE VEST 1:200

KILDEHENVISNING

KILDEHENVISNING

SAMTALER

Thor Bjerke, Norsk Jernbanemuseum, 03.08.15

Andreas Dreyer, Direktør Norsk Jernbanemuseum, 15.10.15

Bjørnar Brændhaugen, Eiendomsforvalter Bygg, JBV Eiendom, 12.08.15

Simen Stori, Arealplan, Hamar Kommune, 22.09.15

Trond Olav Enger, Byggesak- og oppmålingsavdelingen, Hamar Kommune, 28.10.15

Nils Petter Engelstad, bygning- og vedlikeholdsansvarlig Norsk Jernbanemuseum, 04.11.15

BØKER

Berg, Knut, m.fl. (red.), (1981). Norges kunsthistorie, Bind 5: Nasjonal vekst. Oslo: Gyldendal.

Gunnarsjaa, Arne (2007) [1999]: Arkitekturleksikon. Oslo: Abstrakt forlag AS.

Hartmann, Eivind, Øistein Mangset og Øyvind Reiseegg (1997). I: Eivind Moe NSB BA og Nils Marstein, Riksantikvaren (red): Neste stasjon – En guide til jernbanens arkitekturhistorie, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag ASA.

Hoel, Kari (1991): Beauty & Utility – Myren Engineering Workshop – a Creator of Industrial Buildings in Norway in the 19th Century. Oslo: Ad Notam forlag.

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

NETTSIDER

<http://www.riksantikvaren.no/Veiledning/Ordforklaringer-og-ordlister/Ordforklaringer-bokmaal>, lest 12.01.16

http://www.snl.no/Paul_Due, lest 29.04.16.

<http://www.arkitekturhistorie.no/arkitekter/norge/du.paul.armin.html>, lest 29.04.16.

http://www.snl.no/NSBs_arkitektkontor, lest 29.04.16.

http://www.re-ad.dk/ws/files/32695987/Bevaringsvurdering_Bastian_komprimeret.pdf, lest 09.05.16

<http://www.byggogbevar.no/pusse-opp-gammelt-hus/mur/artikler-murhus/muring-i-forband.aspx>, lest 20.05.16

<https://snl.no/teglstein>, lest 20.05.16

<http://www.byggogbevar.no/pusse-opp-gammelt-hus/mur/artikler-murhus/murstein-slik-vurderer-du-kvaliteten.aspx>, lest 20.05.16

OFFENTLIGE DOKUMENTER:

Planbestemmelser, Områdereguleringsplan for Godsområdet, Jernbaneverkstedet ig Espern bru, 28.09.11, lest: 02.11.15, <http://www.hamar.kommune.no/getfile.php/>

[Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/069200%20vedtatt%20bestemmelser%20m%20underskrift.pdf](#)

BILDER

[http://digitaltmuseum.
no/12971960?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=78](http://digitaltmuseum.no/12971960?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=78)

[http://digitaltmuseum.
no/12971960?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=79](http://digitaltmuseum.no/12971960?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=79)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971960?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=79](http://digitaltmuseum.no/011012971960?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=79)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971954?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=80](http://digitaltmuseum.no/011012971954?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=80)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971957?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=81](http://digitaltmuseum.no/011012971957?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=81)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971958?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=82](http://digitaltmuseum.no/011012971958?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=82)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971956?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=83](http://digitaltmuseum.no/011012971956?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=83)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971961?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=84](http://digitaltmuseum.no/011012971961?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=84)

[http://digitaltmuseum.
no/011012971960?query=nsb%20
hamar&rows=72&page=2&pos=85](http://digitaltmuseum.no/011012971960?query=nsb%20hamar&rows=72&page=2&pos=85)

VEDLEGG

VEDLEGGSLISTE

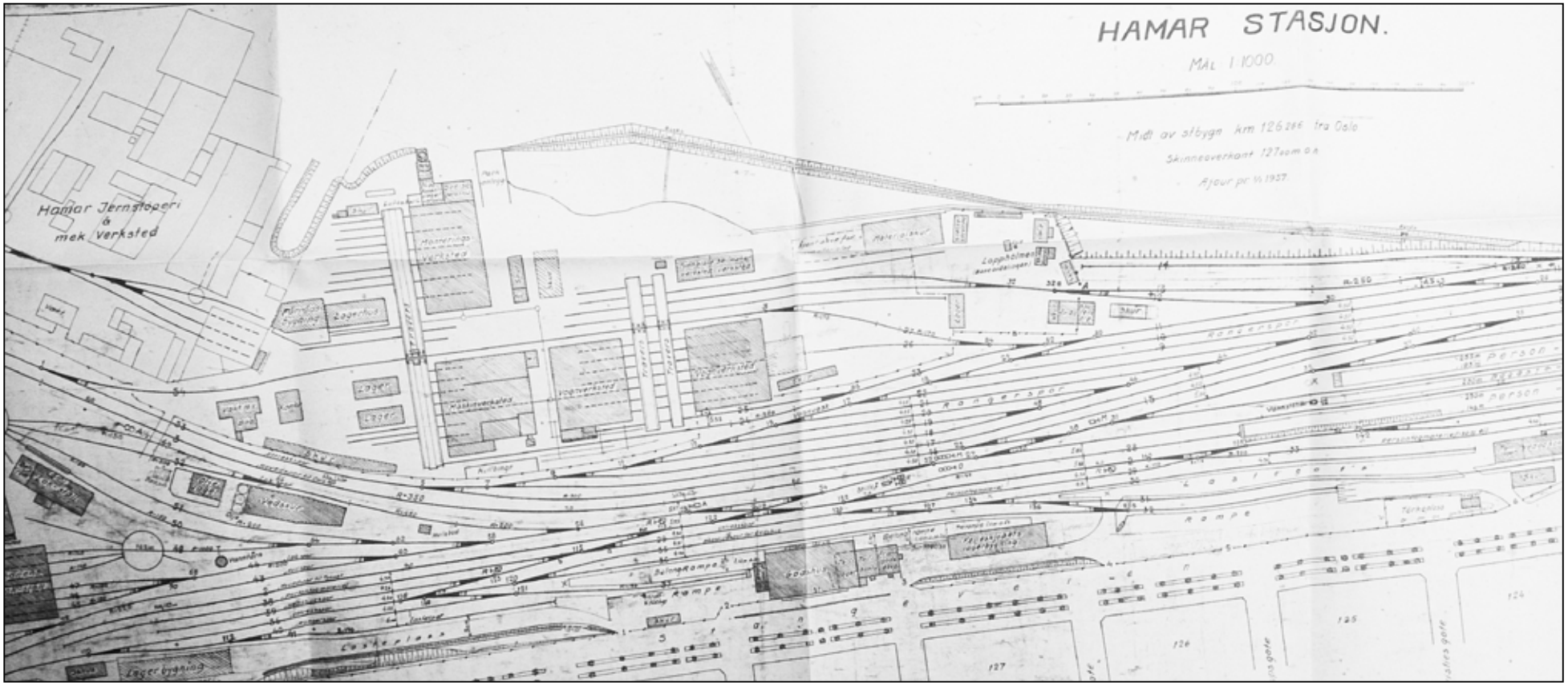
1	Hamar stasjon, situasjonsplan, 1937	19	NSB - Registrering av bygninger, presenningstørke, 1989, s. 1	37	Hamar kommune, informasjon om bygg, 2005, s. 4
2	Plan, utvidelse av presenningsverksted, Hamar, 1938	20	NSB - Registrering av bygninger, presenningstørke, 1989, s. 2	38	Hamar kommune, Melding om tiltak, 2008, s. 1
3	Snitt, utvidelse av presenningsverksted, Hamar, 1938	21	Registrering av faste kulturminner i Norge, presenningsverksted, 1989, s.1	39	Hamar kommune, Melding om tiltak, 2008, s. 2
4	Gavl mot vest, utvidelse av presenningsverksted, Hamar, 1938	22	Registrering av faste kulturminner i Norge, presenningsverksted, 1989, s. 2	40	Hamar kommune, Byggesak og oppmåling, Samtykke til rehabilitering av tak, 2008
5	Fasade mot syd, utvidelse av presenningsverksted, Hamar, 1938	23	Miljøverndepartementet, massivregistrering av bygg, presenningsverksted, 1989	41	Byggeråd AS, Rehabilitering av tak, 2008
6	Vogn- og presenningsverksted, innredning m.v., Hamar, 1944	24	Snitt A-A', vogn-, snekker- og resenningsverksted, Verkstedet Hamar, 1989	42	Fasader, presenningverkstedet, Vølund arkitekter og ingeniører AS, 2008
7	Vogn- og presenningsverksted, Plan over varmeanlegg, Hamar, 1945	25	Snitt B-B', vogn-, snekker- og resenningsverksted, Verkstedet Hamar, 1989	43	Snitt, presenningverkstedet, Vølund arkitekter og ingeniører AS, 2008
8	Plan over Jernbaneverkstedet, 1953	26	Plan, vogn-, snekker- og resenningsverksted, Verkstedet Hamar, 1989	44	Plan 1. etasje, presenningverkstedet, Vølund arkitekter og ingeniører AS, 2008
9	Oversikt over de forskjellige bygg, 1953	27	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 1		
10	Oversiktstegning over Verkstedet Hamar, 1957	28	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 2		
11	Oversiktstegning over Verkstedet Hamar, 1957	29	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 3		
12	Oversikt over de forskjellige bygg, 1977	30	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 4		
13	Bygg som forutsettes revet, 1977	31	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 5		
14	Søknad om byggetillatelse, 1977, s. 1	32	Vognverksted, infohefte, 2005, s. 6		
15	Søknad om byggetillatelse, 1977, s. 2	33	Hamar kommune, kommentar bygning, 2005,		
16	NSB Materielldivisjonen, 1989	34	Hamar kommune, informasjon om bygg, 2005, s. 1		
17	NSB - Registrering av bygninger, presenningsverksted, 1979, s. 1	35	Hamar kommune, informasjon om bygg, 2005, s. 2		
18	NSB - Registrering av bygninger, presenningsverksted, 1979, s. 2	36	Hamar kommune, informasjon om bygg, 2005, s. 3		

Dersom videre arkivsøk: Noen tegninger har påskrevet en arkivhenviing:
H. 3237-2 og H. 1736.

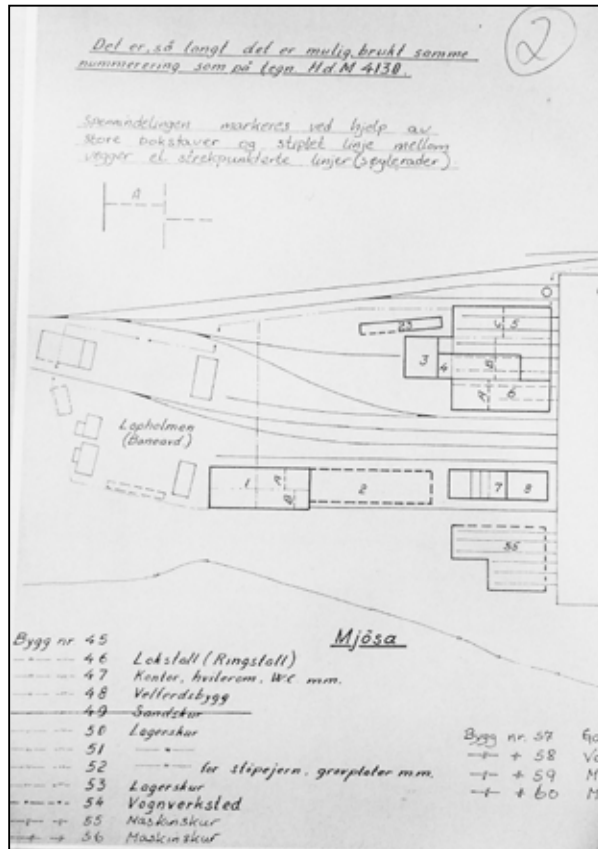
HAMAR STASJON.

MÅL 1:1000

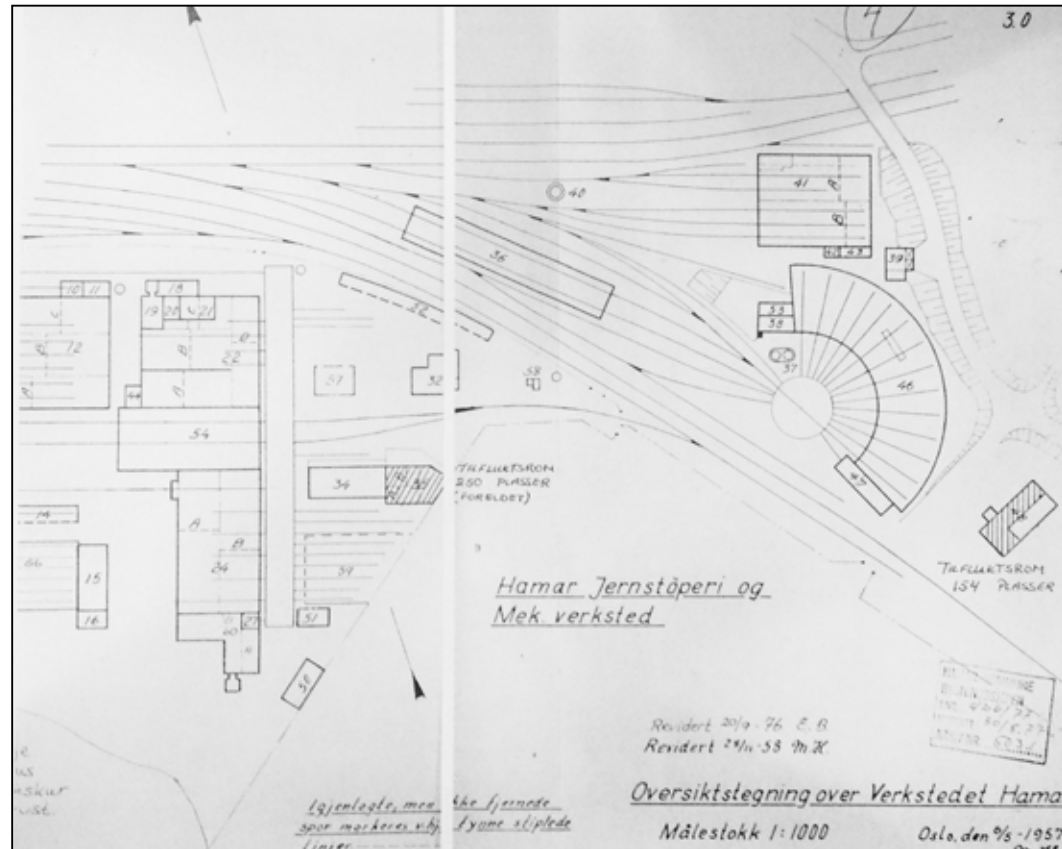
Midt av stbygn km 126 266 fra Oslo
Skinneoverkant 127 som 0 m
Ajour pr. 14. 1937



Nr.	Område	Tegn. nr.	Anm.	Nr.	Område	Tegn. nr.	Anm.
1	Materialskur			25	Sveise verksted.	H 2538-2	
2	-----, öpent.	HaM 3556-1		26	Kobber- og blikkensl. v.	HaM 3887-1	
3	Impregnering	3543-1		27	Luttkokeri.	-----	
4	Salmaker verksted.		2. etage	28	Motorverksted	-----	
5	Malerverksted.	3751-2		29	Lager skur.		
6	Presenningsverksted.	-----		30	-----		
7	Velferdsavd.	3744-3	Spisesal, garderobe	31	-----, öpent.		
8	Tynnplateverksted.	-----		32	Kontor.		
9	Materialskur.	4040-2		33	Vaktslue, Bad, Kjøkken ³⁾	³⁾ HaM 3964-1	
10	Hjuldreing, vognhjul.	3287-3		34	Lager		
11	Spisesal.	3265-1		35	Førrådet.		
12	Snøkar verksted.	-----		36	Motorvognstall		
13	Hjullager, öpent.	4489		37	Oljetanker.		
14	Sonåblåsing.	4062-2		38	Oljebu.		
15	Material skur.	3289-2		39	Fyrhus		
16	-----, Hbygg.	4068-4		40	Vanntårn		
17	Lagerskur, öpent.			41	Lok. rem. Rørosstallen.	H 1737	
18	Höyspentrom, El. verkst.	3927-1		42	Kompressorrom.	HaM 4022-2	
19	Fyrhus.	3743-2		43	W.C.	H 1737	
20	Kompressor rom.	-----		44	Mellombygget.	B-3511 ²	Rep. motorv. personv.
21	Verktøyrom.	-----		45			
22	Maskinverksl. Kjøk. Smie.	-----		46	Lok. remissø "Ringstall"	HaM 3210-2	
23	Velferdsavd.	B-3730	2. etage. Spiss, garder, bad.	47	Kontor, km.		
24	Vognverksted.	H 2538-2		48	Velferdsbygg		



10

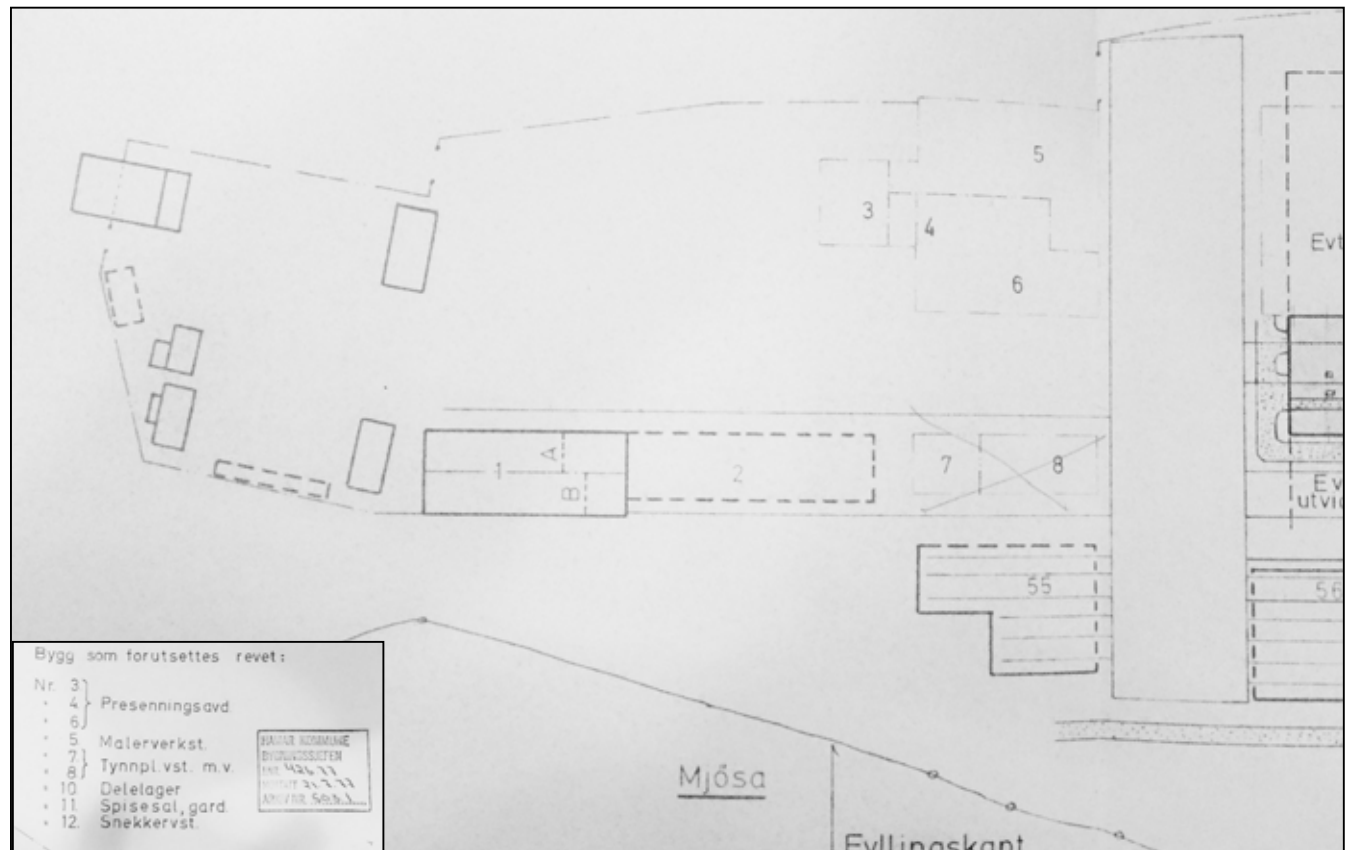


11

Oversikt over de forskjellige bygg. ①

Bygg nr. 1	Lager for trematerialer
2	Impregneringsrom
3	Salmakerverksted i 2. etg.
4	Vognverksted
5	Preseningsverksted
6	Malerverksted og spiserom
7	Tynnplaterverksted
8	Lagerskur for containere, osv. mm
9	Dreing av vognhjulslopper
10	Vaska- og spiserst
11	Vogn- og snekkerverksted
12	Apent skur for rep- og vagnar
13	Sandblåsningskur
14	Lagerskur for trematerialer
15	Skur for bl. a. haks
16	Høyspentrom
17	Fyrhus
18	Kompressorrom
19	Verktøyrom
20	Masjineri
21	Verktøyrom
22	Lagerkur for lysere, buffere, akrothasser mm
23	Monteringsverksted (Godsvognverksted)
24	Sveiserverksted
25	Kokke- og blikkenslagerverksted
26	Lutkekori
27	Verksted for rep- av snofresere, små forbr. motorer
28	Lagerkur for stål (profiler og plater)
29	Lagerkur for stål (profiler og plater)
30	Lagerkur for stål (profiler og plater)
31	Kontorbygg
32	Vaktstue-bad, kjøkken mm
33	Førrådslager
34	Motorvognstall
35	Oljelanker
36	Oljebu
37	Fyrhus
38	Vanntårn
39	Hjessbanestallen
40	Kompressorrom
41	W.C.
42	---
43	---
44	---

12



13

SOKNAD OM BYGGETILLATELSE
for arbeid etter Byggesaken 181 av 18.6.1965.
St. Byggesaksloven § 73 av 13.1965.

Til byggesaksfører: **NSM**

Prosjektet (adresse): **NSB, Verkstedet, Hamar 2345**

Eier/Faktor av tomt: **NSB, Rorvoldadministrasjonen, Storgt. 33, Oslo 1 20 95 50**

Arbeidsart:
 Nybygg
 Tilbygg
 Påbygg
 Underbygging
 Endring
 Annet (beskriv):

Byggets art:
 Bygning
 Skole
 Forsamlingslokale
 Annondeindustriale
 Biflytbygg for passasjer
 Arbeidssted
 Garage
 Utbus
 Myte

Bygningen brukes nå til: **VERKSTED FOR NSB**

Vedlegg til søknaden:
 Opplysningsmateriale med beskrivelse (inkl. forstøtt skissedokument)
 Situasjonsplan (gjøret nøyaktig og godkjent)
 Etasjener
 Snitt
 Funder
 Statiske beregninger
 Konstruksjonsregninger
 Rapport om grunnundersøkelser
 Andre tegninger eller særskilte bilag (beskriv):

Dispensasjonssøknad
 Grunngitt søknad om dispensasjon fra bestemmelser i Byggesaken, byggesaksloven, vedtak og regel m. eventuelt med de løsninger som måtte følge av gitt dispensasjon.
 vedtak
 reguleringsplan
 forskrift
 er vedlagt

Erklæring om forpliktelser i henhold til gjeldende bestemmelser
 Vedet vil bli utført i samsvar med gjeldende bestemmelser i Byggesaken, byggesaksloven, vedtak og regel m. eventuelt med de løsninger som måtte følge av gitt dispensasjon.
 Vedet vil bli foretatt av en av byggesaksfører godkjent ansvarshavende (St. § 96).

OSLO den 15.7.77

NOROGES STATSBANER
 Mestdirektøren
 Verkstedkontoret
 [Signature]
 Byggesaksfører

STORGT. 33 OSLO 1 209550

T. FELDSTAD OG K. SØLVBERG ARKITEKTER M.H.A.S.
 RYGGDALLE 17 OSLO TELEFON 44 61 71

14

OPPLYSNINGER TIL SOKNADEN

St. § 22-25 Reguleringsplan og bestemmelser
 Området er regulert ikke regulert

St. § 42-44 Tomten er spesiell ikke spesiell
 For beltebygg skal grenseopplysninger (og eventuelt vider på situasjonsplanen)

St. § 29-31 F. kap. 25 Beltebyggen
 Beltebygget grunnet for eldre bygg ca. 4000 m²
 Beltebygget grunnet for ny beltebygging 490 m²
 Sum beltebygget grunnet 4490 m²
 Antall etasjer 1 Antall belteheter 0
 Samlet brutt gulvflate i ny beltebygging 490 m²

St. § 66 Adkomst
 Tomte for atkomst til følgende veg som er opparbeidet og åpen for alminnelig ferdsel:
 Kjøring/Tytingveg Autjeringsstasjon er gitt ikke gitt
 Kommunal veg Autjeringsstasjon er gitt ikke gitt
 Privat veg Adkomst er sikret ved innlyst rettigheter JA Nei

St. § 65 Vann
 Vannforsyning skaffes fra offentlig vannverk privat felleseie vannverk
 egen/felles brønn takvannings annen måte
 Annen ordning enn tilknytning til offentlig vannverk krever særskilt godkjenning

St. § 66.2 Kloakk
 Kloakkledning tilknyttes offentlig kloakk privat kloakkledning Det skal installeres vannrett
 Ordningen er tegnet inn på situasjonsplanen og ledes inn i eget bilag
 Annen ordning enn tilknytning til offentlig kloakk krever særskilt godkjenning

F. kap. 55 Brannvern
 Bygningen er branntrygt brannberedt branntrygt
 Annet (beskriv):

F. kap. 55.41 Tegningene viser brannvegger brannceller selvsjenering
 bygningsdelers branntekniske klasse
 dannelses branntekniske klasse og slagretning
 brannventilasjon

F. kap. 55.52 Snegp er åpen lukket branntrygt og innført

F. kap. 45.2 47, 49 St. § 105 Særskilt søknad innsendes for helseundersøking slufyrtingsundersøking ventilasjonsundersøking + røp og statiske beregninger.

F. kap. 14.11 14.14 Krav til søknadstegninger:
 Tegningene skal ikke være i større målestokk enn 1:100. De skal ved påskrift og/eller versalfur gi en nøye rede for alle branntekniske forhold som gjelder for bygningens enkelte deler eller funksjonsområde kap. 55. Tegningene må også gi tilstrekkelige opplysninger om papp, idetaler m. v. etter kap. 49.
 Beskrivelse av bygningsdelenes konstruksjon må påføres tegningene. At funksjonenes funksjonsområde er oppført må framgå enten umiddelbart av beskrivelsen, eller ved henvisning til eksempler i publikasjonen Statlige byggebestemmelser, eller ved særskilt dokumentasjon.

15

NSB Materielldivisjonen

Hamar Bygningeråd
 Strandgt. 23
 2300 Hamar

316/89
 19.8.89
 511
 U

Takstehandler, telefon, Døresset, Vår ref. nummer 3782/S P-OK, Dato 18.04.89

TILKJØP AV PRESENNINGER - OPPVARNING AV PRESENNING- OG SNEKKERVERKSTEDET

Vi søker herved, som midlertidig løsning, montering av 2 stk. Danthera, type KAL20, direktefyrte varmluft- og aggregater, varmekapasitet ca. 110 kW pr. aggregat.

Plassering, se vedlagte tegning H. 5423.

Monteringen medfører ingen bygningsmessige forandringer.

Egen søknad om plassering av oljetank utvendig vegg, er sendt brannsjefen i Hamar 12. april d.s.

Felermester Kristoffersen, Hamar kommune, var med på en befaring her fredag 7. april, og han hadde intet å bemerke til den nevnte montering.

Med hilsen
 [Signature]
 Per Haugen
 verkstedet

Vedlegg: 1

NSB Verkstedet Hamar
 Postboks 240
 2301 Hamar


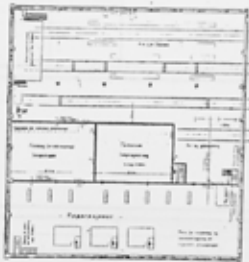
Telefon: (065)21540
 Telefax: (065)20553
 Kontorstr. Stasjon 1,
 2300 Hamar

Postgite: 5 20 70 30
 Bestgite: 1800 67 64230

16

NSB - REGISTRERING AV BYGNINGER

NAVN BYGNINGENS ART	VERKSTEDS BANGAR Presensingsverktøst	BYGNINGS NR	(0711)	BYGNINGS NR	16
BANEKRETNING	(070 Sjøveall - Bamur)	BYGNINGS NR	127,54	BYGNINGS NR	
KOMMUNALEMNER NR	Bamur	BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	
ADRESSE	2300 Bamur	BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	

TEGNINGEN VISER Tegning dat. 9.12.1933 N. 11/30

BYGNINGSFORM	Verktøst	BYGNINGSFORM	
NAVNEFORM	Verktøst	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM
FORHOLD TIL ANDRE BYGNINGER	Del av anlegg - sammenbygd	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM
BYGNINGSFORM	By	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM

VERNEVEDT

PREG-INTEREST BYGNINGEN PRESERVERES SPESIELT SOM BEVARINGSVERDIG (SEIT ANDRE NSB-TREDDING) BYGNINGEN ER PRESET I MEDHOLD AV LOV OM KULTURMINNER

HØY ENDRINGER SKAL VÆRE FORBEJGD FOR ARBEYDSTYDENE HAR GODKJENT PLANENE DETTE GJELDER OGSÅ UTSKIFTING AV DØRER VINDUER KLEDDING TAKTEKNING OSV

LAV ENDRINGER HAR KORTETS UTEEN GODKJENNING FRA ARBEYDSTYDENE DET HENVISES TIL DENNEMELLE RÅD OG RETNINGSLINJER

17

BYGNINGSNR	0711	BYGNINGS NR	127,54	BYGNINGS NR	16
BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	

BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	

BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	

BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	


BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	

BYGNINGSNR	127,54	BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	
BYGNINGSNR		BYGNINGS NR	

18

NSB - REGISTRERING AV BYGNINGER

NAVN BYGNINGENS ART	VERKSTEDS BANGAR Presensingsverktøst	BYGNINGS NR	(0711)	BYGNINGS NR	17
BANEKRETNING	(070 Sjøveall - Bamur)	BYGNINGS NR	127,54	BYGNINGS NR	
KOMMUNALEMNER NR	Bamur	BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	
ADRESSE	2300 Bamur	BYGNINGS NR		BYGNINGS NR	



TEGNINGEN VISER

BYGNINGSFORM	Presensingsverktøst	BYGNINGSFORM	
NAVNEFORM	Presensingsverktøst	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM
FORHOLD TIL ANDRE BYGNINGER	Del av anlegg - sammenbygd	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM
BYGNINGSFORM	By	BYGNINGSFORM	BYGNINGSFORM

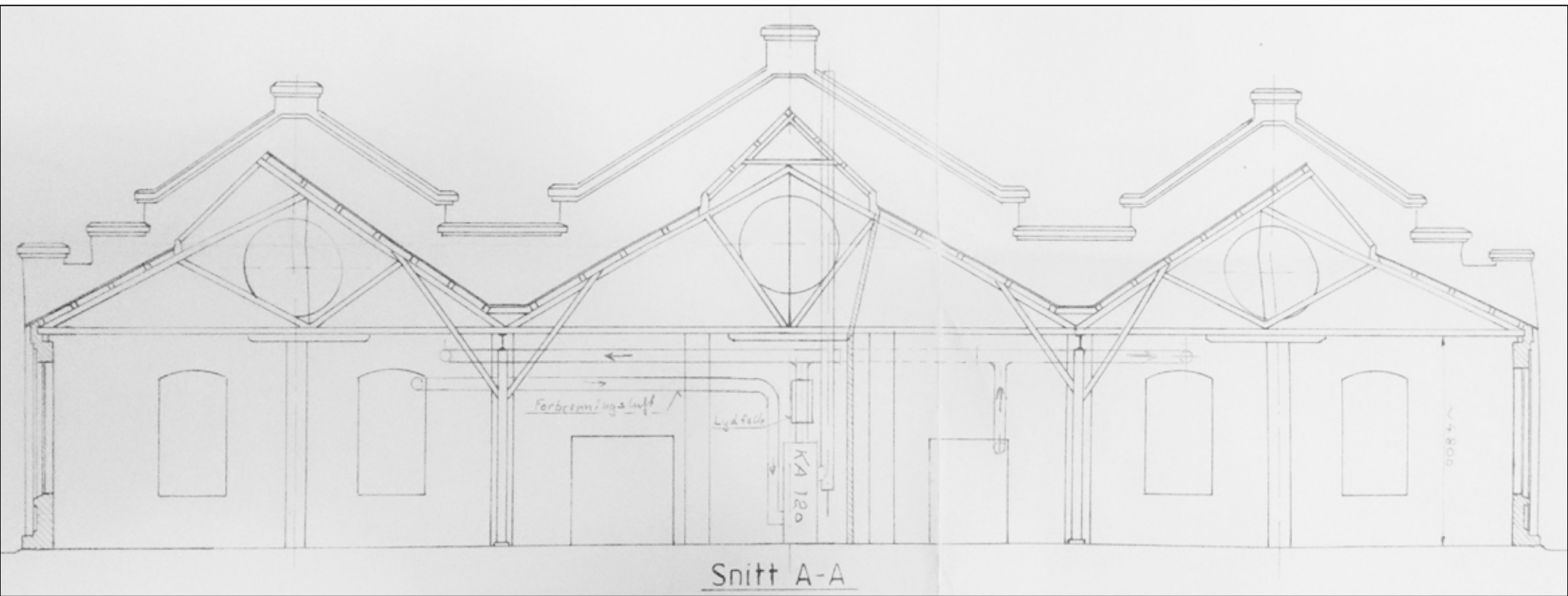
VERNEVEDT

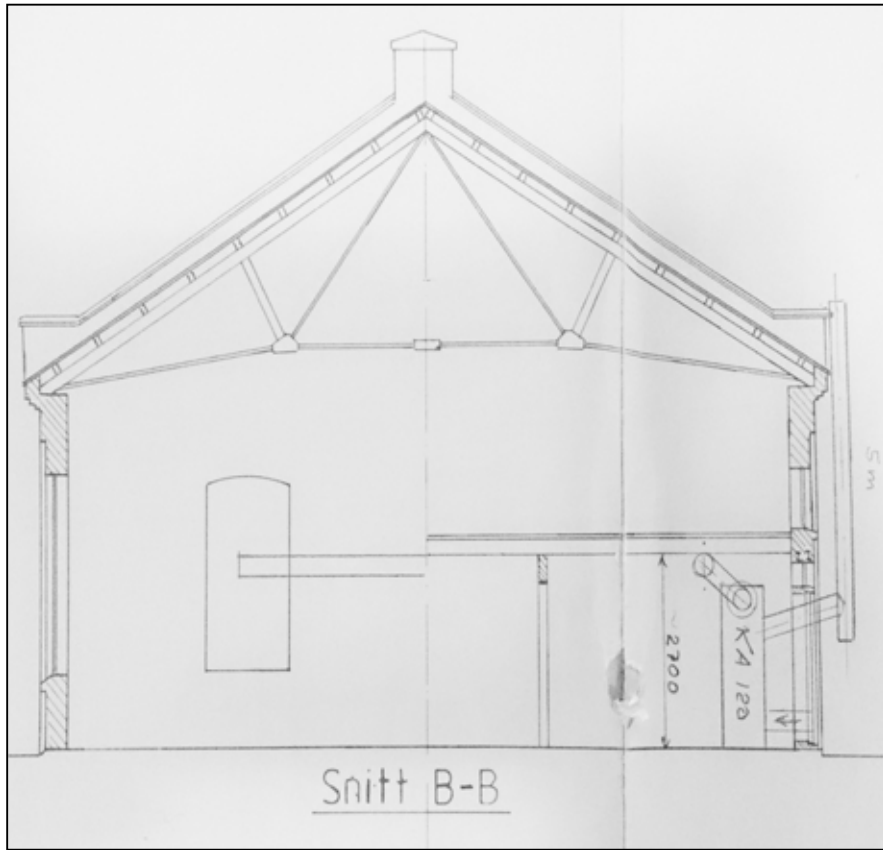
PREG-INTEREST BYGNINGEN PRESERVERES SPESIELT SOM BEVARINGSVERDIG (SEIT ANDRE NSB-TREDDING) BYGNINGEN ER PRESET I MEDHOLD AV LOV OM KULTURMINNER

HØY ENDRINGER SKAL VÆRE FORBEJGD FOR ARBEYDSTYDENE HAR GODKJENT PLANENE DETTE GJELDER OGSÅ UTSKIFTING AV DØRER VINDUER KLEDDING TAKTEKNING OSV

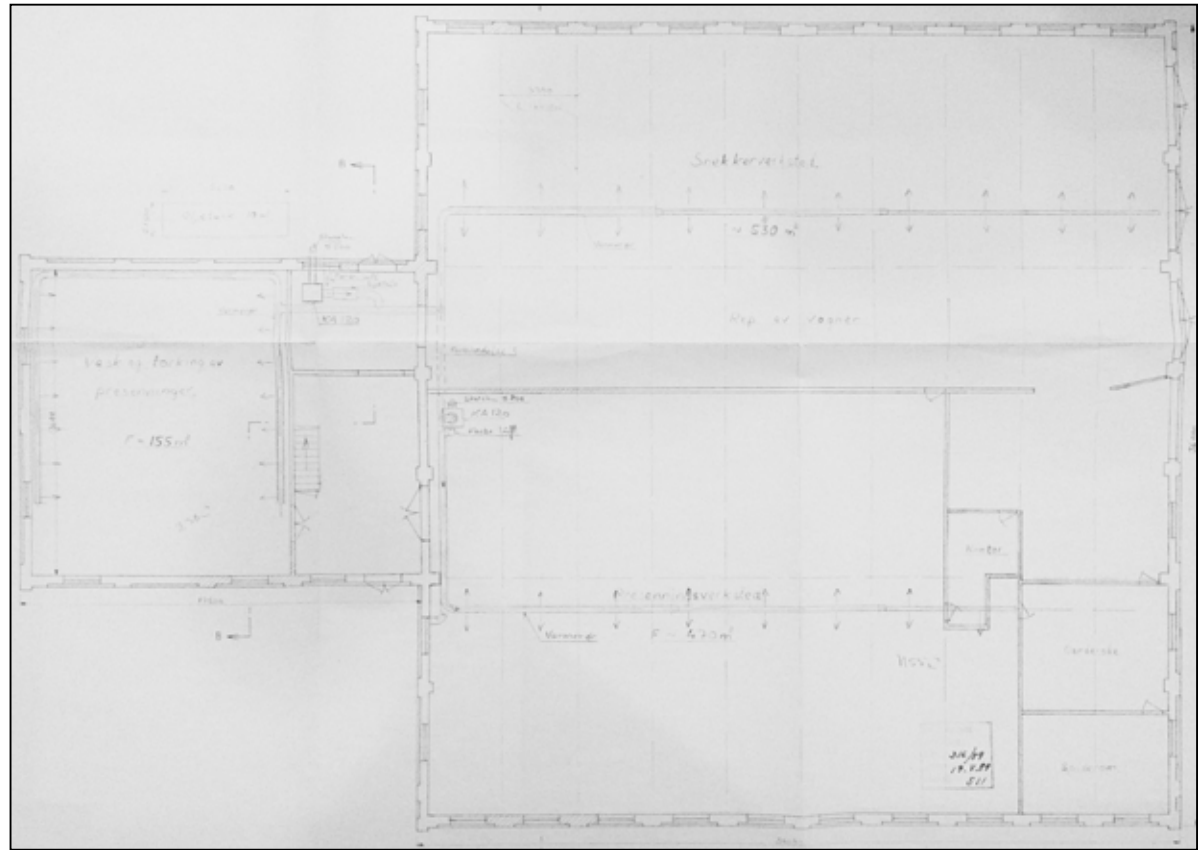
LAV ENDRINGER HAR KORTETS UTEEN GODKJENNING FRA ARBEYDSTYDENE DET HENVISES TIL DENNEMELLE RÅD OG RETNINGSLINJER

19





25



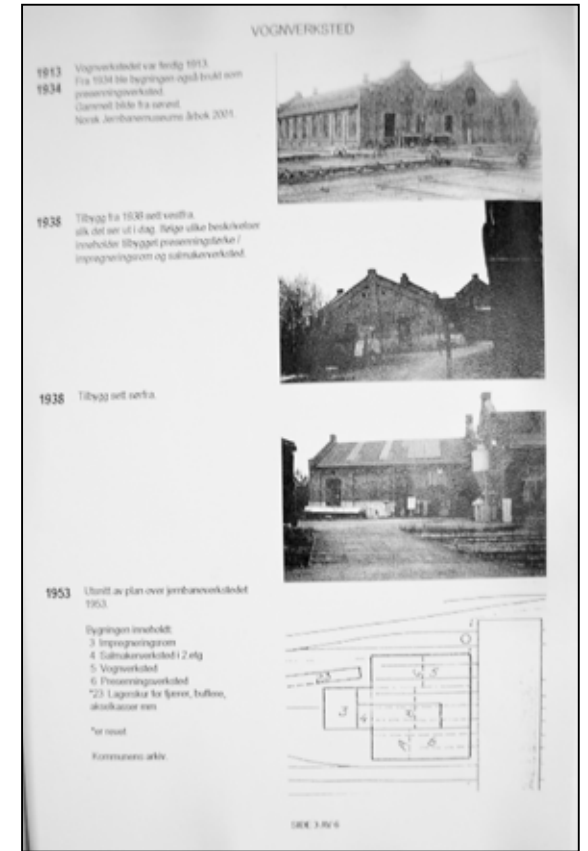
26



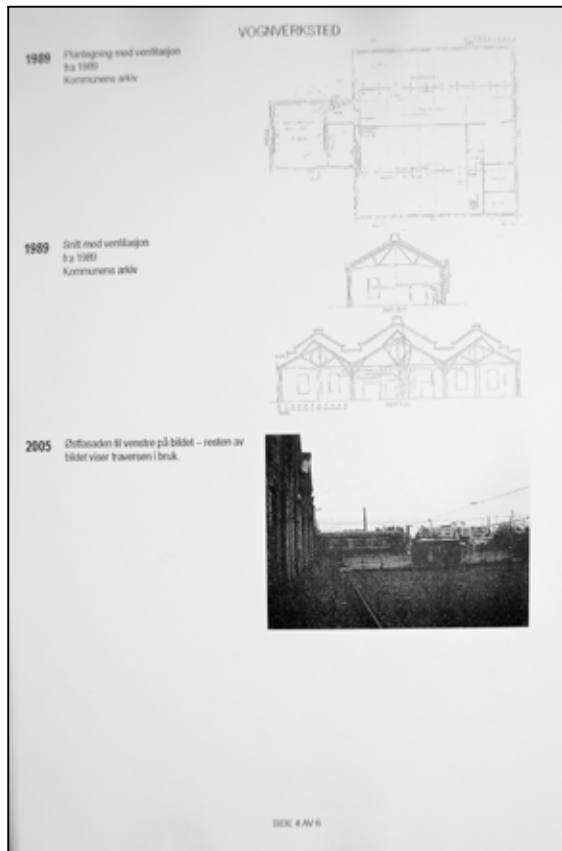
27



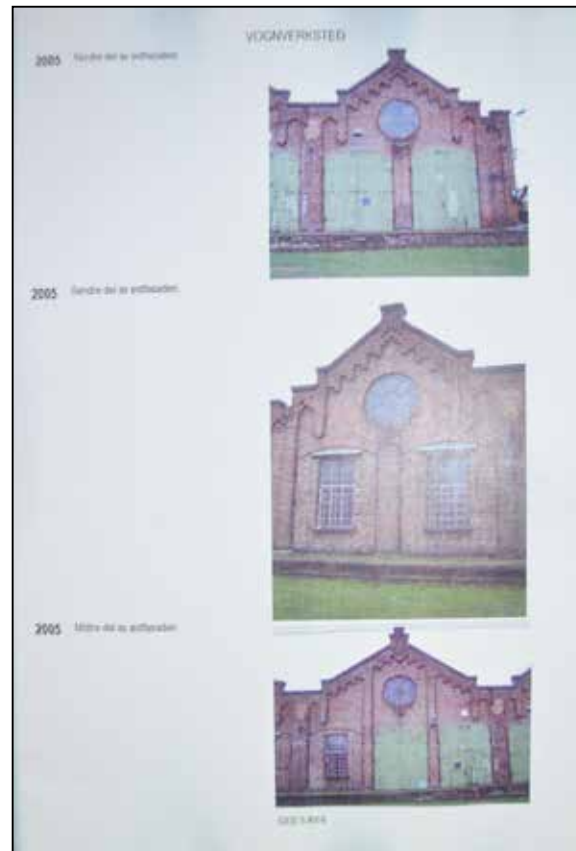
28



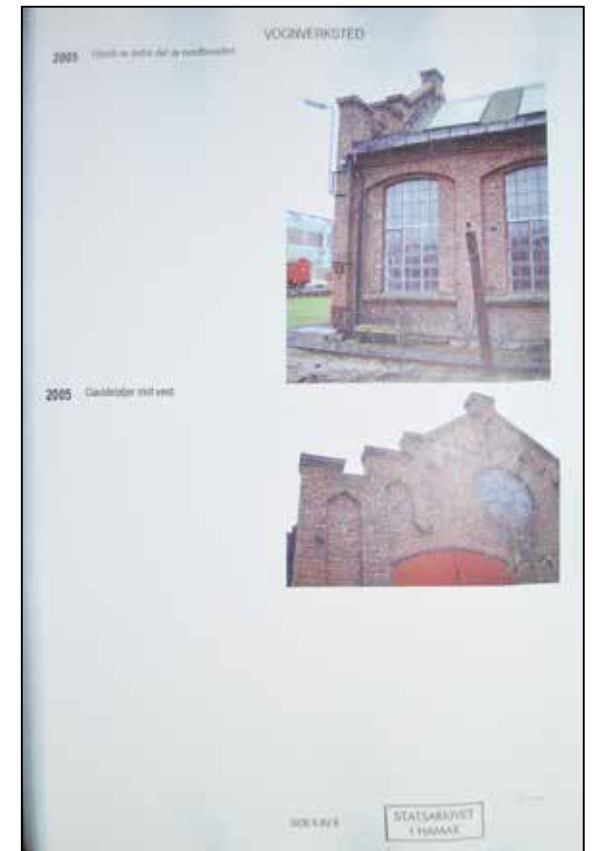
29



30



31



32

1308/91

- Utskrift Retur hjelp
ALL INFORMASJON
SIDE 1 av 1
Blå til side:

Bildekode: 38 Kommune: 403 Byggnr: 13796203

Dato godkj.: Dato igangs.: I bruk: 15/06-1900 Status: 2
Påtlilbygd: 1 0 Byggtype: 31 Eval.Byggtype Ny Byggtype: 212 Heringepr: 1
Eier: Bui S Bui A Navn: ZISSMANNSVERKET
Adr: POSTBOKS 1162 SENTRUM Objektet Adr.:
Postnr: 107 OSLO
Kartblad: OSLO-1-17 R.ryr: 3 X: 310787 Y: 19985 Z: Kval.Koord.: 72
V.bernk: 5 H.bernk: 1 Ytteev: 5 Fund: 2 Vannfors: 1 Oppvarming: 4
Referanser Etasje Ant.boliger B.a.bolig B.a.annet B.a.totalt Alt.areal etg
3 316/89 101 1993 1993
K 04030410006

- Sum: 1993 1993
Inn. Bolig Type Ba Antall Akode Ans Bokat Dnr Grv Ber For Str
gang nr Lok. Bol Rom KJ Bad WC 3935 13

1 2345

Søttak-Objekter og kommentarer er registrert
PF1-Bilg PF2-Tilg PF3-Retur PF4-Til.* PF6-Oppl
PF7-Bla* PF8-Bla* PF9-Bla-til-side PF10-B-linje PF12-Forr

Det eneste registrerte bevarings-
Bastode bygg på Espenmoenredet,
foruten Kullgataen (744448)
Vær likevel opp på mange av
de andre byggene der ved,
ved rivingsplanen. Be om
statistikk fra karttakeren også på
de andre ved endring/rivning.
13/9-05

33

- Utskrift Retur hjelp
ALL INFORMASJON
SIDE 1 av 4
Blå til side:
Objektnr: 403 410 6

Bildekode: 38 Kommune: 403 Byggnr: 13796203

OBJEKTNAVN :
VERKSTED, FÆSEHNINGSVERKSTED OG
MALERVERKSTED FOR NSB
BYGNINGENS STATUS :
TATT I BRUK
FREDNING :
Ingen opplysninger
EINDDOM (OSR/NSR/ENR/SNR) :
1/2345
ADRESSE (GATENAVN, KUSMA OG BOKSTAV) :
STANGVEGEN 13
EIER, EIERROLLE, EIERS NAVN OG ADRESSE :
KJEMMELSHAVEN
JERNBANEVERKET, POSTBOKS 1162 SENTRUM, 0107 OSLO
OPPRINNELIG FUNKSJON :
Rus for samferdselsformål
RUS FOR ANDRE FORMÅL INNEN SKINNEGÅENDE TRAFIKK, SE MERKNAD
PF1-Hjelp PF3-Retur PF7-Bla* PF8-Bla* PF9-Bla-til-side PF10-B-linje PF12-Forr

34

- Utskrift Retur hjelp
ALL INFORMASJON
SIDE 2 av 4
Blå til side:
Objektnr: 403 410 6

Bildekode: 38 Kommune: 403 Byggnr: 13796203

OPPRINNELIG FUNKSJON : Fortsettelse
Merknad : MALERVERKSTED, FÆSEHNINGSVERKSTED
NÅVÆRENDE FUNKSJON :
Rus for samferdselsformål
RUS FOR ANDRE FORMÅL INNEN SKINNEGÅENDE TRAFIKK, SE MERKNAD
Merknad : MALERVERKSTED, FÆSEHNINGSVERKSTED
OPPRINNELIG SOSIALT MILJØ :
OFFENTLIG INNTILGANG, SE MERKNAD
Merknad : NORDES STATSBANK
FORHOLD TIL ANDRE MENNER :
DEL AV ANLEGG PÅTILSTÅENDE
FYSISK MILJØ :
IKKE SENTRALT BYSTYRKE
UNDERBYGNING :
GRUNNMR. NATURSTEIN UTEN BINDEMEDEL (TØNNMR.)
KJELLER :
STUPT OG/LL DIREKTE PÅ GRUNNEN
PF1-Hjelp PF3-Retur PF7-Bla* PF8-Bla* PF9-Bla-til-side PF10-B-linje PF12-Forr

35

- Utskrift Retur hjelp
ALL INFORMASJON
SIDE 3 av 4
Blå til side:
Objektnr: 403 410 6

Bildekode: 38 Kommune: 403 Byggnr: 13796203

YTTERVEGG :
MUR AV TEGLSTEIN
FASADEKLÆDNING :
KERAMISKE FLISER, TEGLSTEIN M.V.
TAKFORM :
TANNET TAK (SAGTAK M.V.)
TAKTEKNING :
FAPP
ETASJER :
MOS I 1 ETASJE
NOVEINMÅL, LENGDE OG BREIDDE I CM :
5000,0 3500,0
BYGGEÅR :
1900-1924
Merknad : 1915
BRANNTRYKKELAG :
Merknad : EGET SELSKAP
PF1-Hjelp PF3-Retur PF7-Bla* PF8-Bla* PF9-Bla-til-side PF10-B-linje PF12-Forr

36

- Utskrift Retur hjelp
ALL INFORMASJON
SIDE 4 av 4
Blå til side:
Objektnr: 403 410 6

Bildekode: 38 Kommune: 403 Byggnr: 13796203

INNSKRIFTER, DEKOR M.M. :
Merknad : HALVSTEINS FORMLEGNINGSMR, RUNDE VINDUER
ANDRE OPPLYSNINGER :
Merknad : EIER VED REG. NORDES STATSBANK
SE VEDG. FLANSKISSE
HÅNDR. KUNNSKAP ER REG. UNDER SAMMELT KUNNSKAP. 0401. MEN
LACT INN UNDER DET BYE SØM ER 403.
FILMREFERANSE, FILMNR. FRA BILDE OG TIL BILDE : (usikker opplysning):
15 1 6
KARTBLAD :
OSLO-1-17
X-KOORDINAT, Y-KOORDINAT OG KOORDINATSYSTEM :
310787 19985 MOO C
REGISTRERT :
12/07-1993 AOS
Merknad : HÅNDR 12/07-1989 TORILL MARSEN
HÅNDR 12/07-1993 TOR HADSEN
PF1-Hjelp PF3-Retur PF7-Bla* PF8-Bla* PF9-Bla-til-side PF10-B-linje PF12-Forr

37

Melding om tiltak
eller plan- og byggesaken §§ 81, 85, 86 a

Ansøker: Hamar Kommune

Er det et tiltak som innebærer endringer eller fremtids arbeidsplasser? Ja Nei

Hvis ja, skal NBR nr. 5177 med vedlegg sendes til Arbeidsmiljøet

Meldingen gjelder:

Kommune	Hamar
Byggsaknummer	2316
Bygning	Stansvegen 1
Tiltaksart	Utbygging / endring av midlertidige eller transportable bygninger, konstruksjoner og anlegg
Ansøkt om:	Utbygging av tak

Forhåndsreferanse

Prøve § 83 a Forhåndsreferanse er avholdt: Ja Nei

Estimer

Prøve § 74, 2. ledd Estimer utforming og forhold til omgivelsene

Planstatus

Ansees som kommunegrunn Reguleringsplan Byggesaksplan

Oppmålt tomte

Ja Nei

Betingsplan, størrelse og grad av utnyttning

Antall etasjer (TEK § 4-1)			
Bruksareal (NS 3942 eller TEK § 3-5)	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Bruttoareal (NS 3942)	0 m ²	0 m ²	0 m ²

Beregnet grad av utnyttning som følge av tiltaket

Isa berøring av jord av utnyttning

Copyright NBR nr. 5182 Nr. 120192 Den 4. Desember Prosjekt AS, Oslo 7.2007/2011 FF Side 1 av 2

38

HAMAR KOMMUNE
27 FEB 2008

Ansøkningsprosjekt (forts.)

Mindre avstand fra den planlagte bygning til: Uendret Endret

Går det høyest opplysningskvalitet i, over eller i nærheten av tomte? Ja Nei

Går det pga. luft, vann- og lydforurensning eller i nærheten av tomte? Ja Nei

Dersom det går slik i tilleggskategoriene i, over eller i nærheten av tomte, må tiltaket settes i forhold til vernet av miljøet med hensyn til luftforurensning.

Tilbygging til veg og ledningsnett

Adkomst veg/vann: Ja Nei

Takets høyde i forhold til følgende veg som er opparbeidet og åpnet for gjennomkjøring: Riksveg/ fylkesveg Kommunal veg Privat veg

Vann- og avløpsnett

Tilbygging i forhold til tomte: Offentlig vannnett Privat vannnett

Aufløp

Tilbygging i forhold til tomte: Offentlig avløpsnett Privat avløpsnett

Kommunale opplysninger (fylles ut av kommunen)

Banepunkt for tiltaket	Koordinat	Y-koordinat
Koder	Bygningstype	

Vedlegg

Bestielse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra - til	Ansøker
Disposisjonskoder	B	-	<input type="checkbox"/>
Gjengitt av nabosamtal	C	-	<input type="checkbox"/>
Situasjonsplan	D	1 -	<input type="checkbox"/>
Fasadetegninger og snitt	E	1 - 2	<input type="checkbox"/>
Andre vedlegg	J	-	<input type="checkbox"/>

Erklæring og underskrift

Tiltskriver forplikter seg til å le gjennomføre tiltaket iht plan- og byggesaken (jfr. og teknisk forskrift (TEK))

Norsk Jernbanemuseum
Adresse: Stansvegen 163
Postboks: 2316
Telefon: 982 914 886

Ansøker: *Andreas Dreier*
Stilling: *Andreas Dreier*

Copyright NBR nr. 5182 Nr. 120192 Den 4. Desember Prosjekt AS, Oslo 7.2007/2011 FF Side 2 av 2

39

HAMAR KOMMUNE

BYGGESAK OG OPPMÅLING

Norsk Jernbanemuseum
Stansvegen 163
2316 HAMAR

Nærhet: Ja Nei
Andre forhold: Ja Nei

STANGEVEGEN I, HAMAR - SAMTYKKE TIL REHABILITERING AV TAK.

Tiltskriver: Norsk Jernbanemuseum
Melding mottatt: 27.02.2008
Byggesaksnummer: 16760374

Melding komplett: 27.02.2008

VEDTAK:
Med hjemmel i delegeringsreglementet og i medhold av plan- og byggesakens § 86 a gis det samtykke til tiltaket i samsvar med meldingen.

Følgende vilkår legges også til grunn:

- Det forsettes at det bare blir brukt eksisterende materialer og at det ikke blir foretatt endringer av takets utside i rehabiliteringen.
- Kommunen skal varsles når arbeidet igangsettes og når det er ferdig, iht. 62 51 02 10.

3. Behandlingsgebyr:

Grunnbeløp: 860,00 kr.
SUM: 860,00 kr.

KLAGEADGANG:
Dette vedtaket kan etter Forvaltningslovens § 28 påklages innen 3 uker etter mottagelsen av dette brev. Eventuelt klage sendes: Hamar rådhus, byggesak- og oppmålingsavd., Pb. 4063, 2304 Hamar. Det kan det også bli nemndes utvalgsinstans.
- Det må bli utlevert dokumenter
- Det må bli utlevert
- Klagen må bli utlevert en utvalgsinstans av vedtaket
Når det har klageinstans kan vedtaket utsettes for utvalgsinstans utvalgsinstans.

Klagesaksnummer: 16760374 § 27, 3. ledd B utlevert til Hamar Rådhus, utvalgsinstans, Vangvegen 11, 04250210.

Revisjonsnummer: 16760374
Hamar Rådhus: Pb. 4063
Vangvegen 11: 2304 Hamar

Revisjonsnummer: 16760374
Hamar Rådhus: Pb. 4063
Vangvegen 11: 2304 Hamar

Telefon: 982 914 886
Telefax: 982 914 886
E-mail: utvalgsinstans@hamar.kommune.no

40

BYGGERÅD AS
 Østmarken 24 Postboks 98
 2301 HAMAR
 Tlf: 625 12471 Fax: 625 12490
 Forfatter: ark. a1 & l&sbvka

HAMAR KOMMUNE

Utskrift nr.	
Utskrift dato	14.2
27 FEB 2008	
Løst nr.	0702712
Tekst	PROJEKT
Ark. nr.	212
Utskrift	
Utskrift	

Hamar 18.02.08

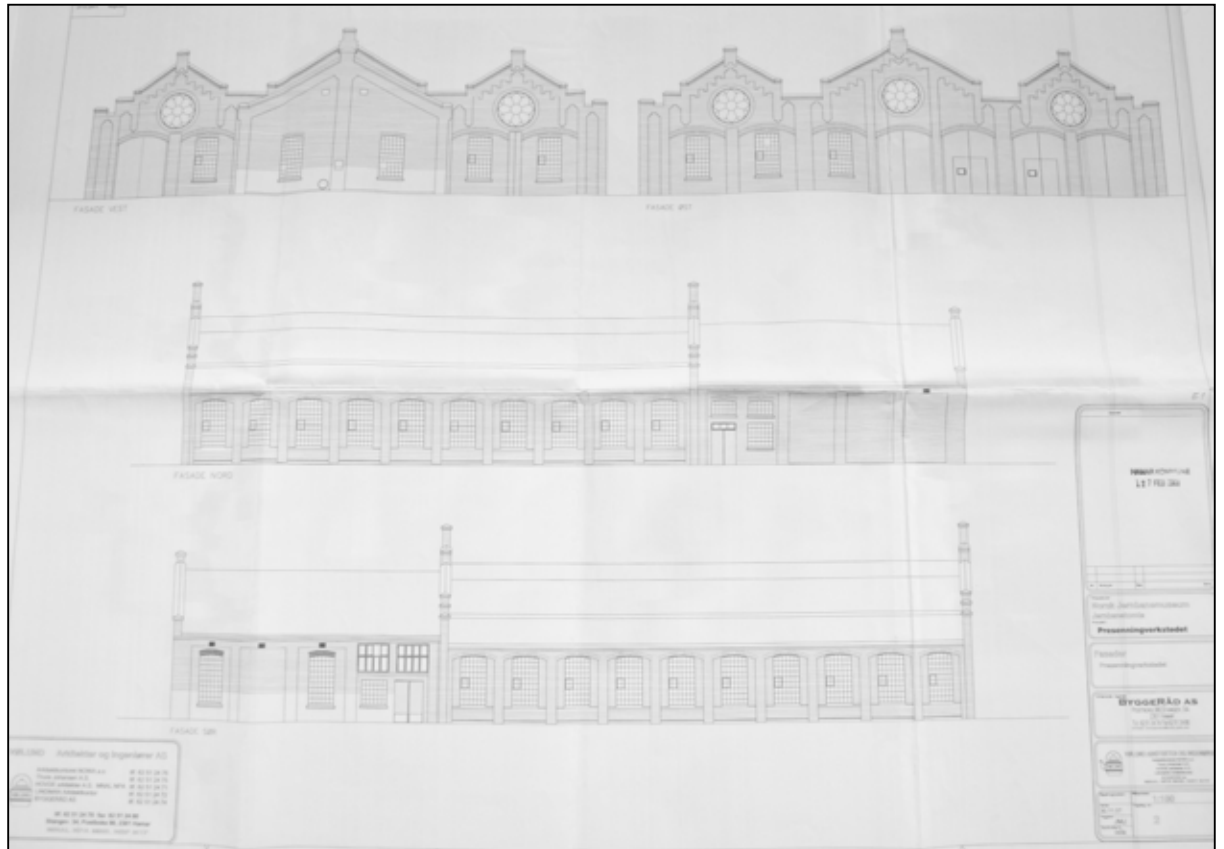
Prosjekt: Prosjektet til jernbanestasjon nr. 1, bnr 2146, Seksjon 6 Hamar.

Vi har i følge medling om stikk på overnevnte eiendom i forbindelse med rehabilitering av tak. Det vil ingen endringer medt endringer etc. til andre konstruksjoner. Hagen og Godeget AS, Stange skal stå for utbedringen av taket.

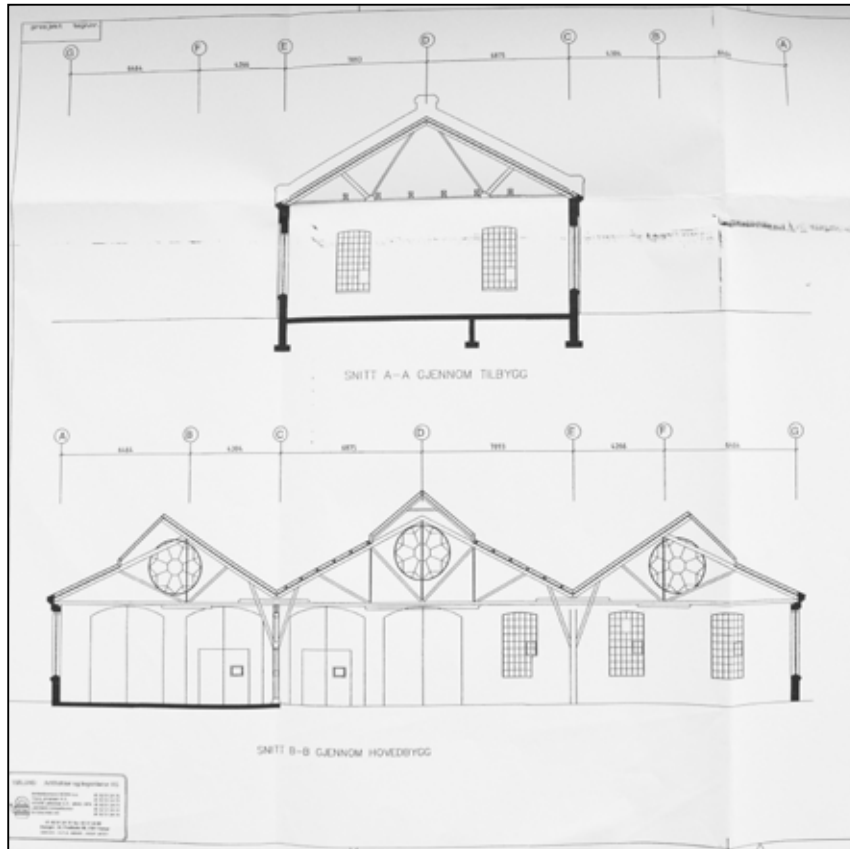
Med tilven
Magne Johansen
 Jan Magne Johansen
 Bygn. ing.
BYGGERÅD AS
 Østmarken 24 Postboks 98
 2301 HAMAR
 Tlf: 625 12474 Fax: 625 12490

/ Prosjekt/Prosjektleder skrevet 6 korner 18-02-08 av
 Kådyvende ingeniør i Prosjektadministrasjon, Bygghelhet og Byggeteknikk
 Takering av bolig, satter- og landbrukskondens

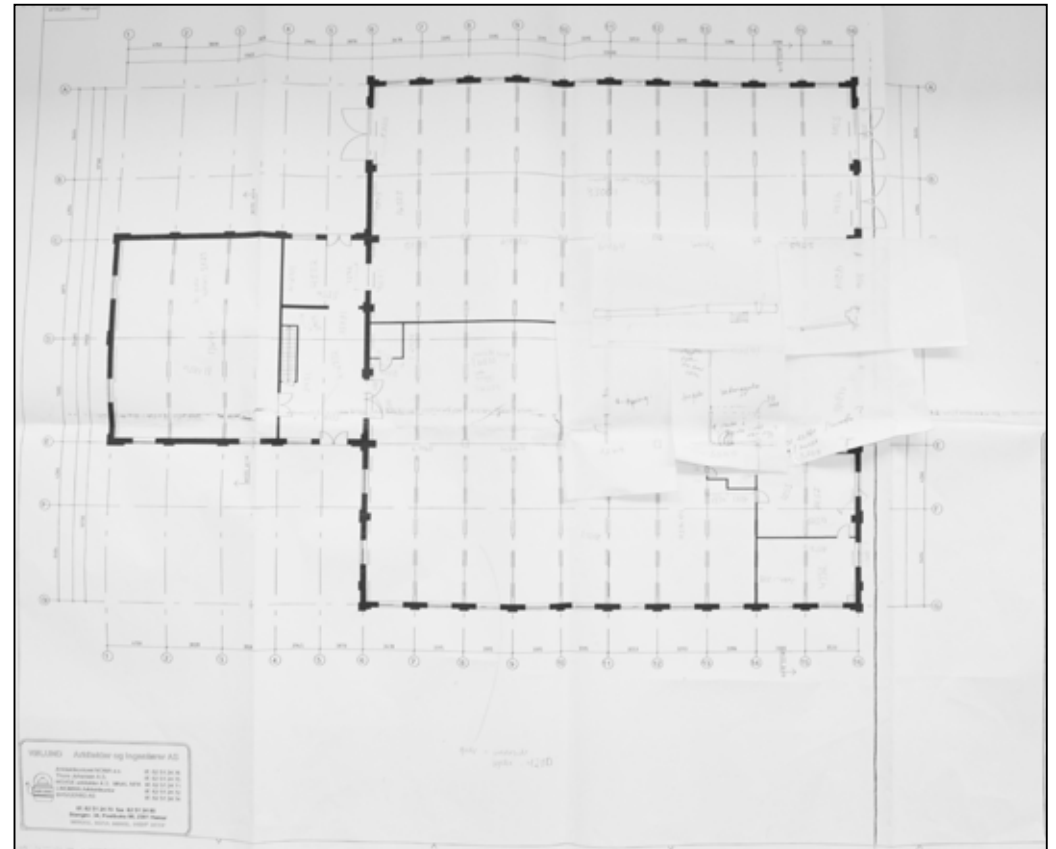
41



42



43



44

Dokumentasjon og analyse
Master i arkitektur
NTNU 2016

Ingebjørg Kirkeby Kvernmoen
ikvernmoen@gmail.com
+47 994 05 947