



I Liège har Santiago Calatrava tilført byen en helt ny dimensjon, og det på tre plan: Under, over og på sporene. Og med en konstruksjon som ikke løper på tvers av sporene, men på langs. Da oppstår dynamikken. Da åpnes reisons katedral seg for hele byen, en portal mellom nord og sør i spennet fra øst til vest. Foto: © flashover/Alamy

Byggekunst i mur+betong

# HVEM – HVA – HVOR

på sporet av den tapte idé

av Aina Dahle

HVEM? Magnhild Meltveit Kleppa, NSB, Jernbaneverket, Rom og andre som har sporet av, inkludert Oslos politikere?

HVA? Riv stengsler og alle hindringer, hus, veier, broer og rundkjøringer

HVOR? Sporområdene Oslo S, feltet mellom disse, Vaterland/Grønland og Bjørvika

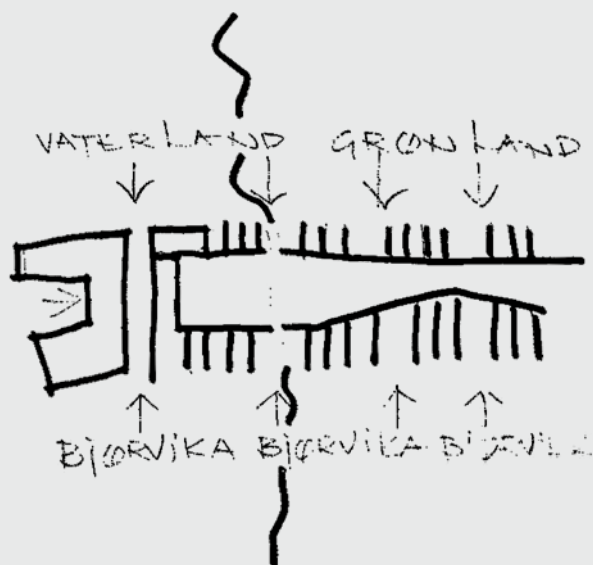
Den kaleidoskopiske og kommenterende byggekunstspalten er signert Aina Dahle, professor ved AHO, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo. Hun er også kjent som Einar Dahle og har siden 1987 skrevet over nitti arkitekturpalter i i mur/m+b, er diplomarkitekt fra ETH-Zürich, har egen praksis i Oslo, har vært gjesteprofessor ved RWTH-Aachen, reiser mye og gjerne, maler akvareller og tenker og snakker fritt og høyt: noe blir det aforismer av.



Aftenpostens årlige HVEM – HVA – HVOR er på sporet av den tapte tid. Hele tiden. Proust skulle bare visst! 2010-utgaven kom som vanlig til jul, denne gang med et skjellsettende forord av Erik Fosnes Hansen. Nå har alle skap-lesere av denne boken et litterært og historisk alibi for å fortsette sin virksomhet i åpent lende. Uten frykt og sjenanse. Jeg er lettet og på sporet av en innledning.

Oslo S er ingen endestasjon. Østbanen var det. Og Vestbanen. Men de er ikke lenger bufferhus for tog. Kun

fasadene sprer minner om en tid som ikke lenger er. Oslo S har fortsatt spor som ender der, men de fleste er gjennomgående og fører oss under jorden mot vest. Ikke noe nytte de, annet enn klager, protester og forsinkelser. For det snør i Norge. Tenk det. Oslo S er en gjennomgående stasjon, med hovedadkomst forfra som var den en endestasjon, den gang stasjons bygningens midtrisalitt dannet fondmotiv for Karl Johans gates nedre løp. Konge og kommunikasjon var bundet sammen via en gate vi nå bare ser spor av.



Dominik Harijanto og Marlene Reinhardt: Plangrep for Oslo S. AHO V 2010 Stegreif Münster-Oslo. Skisse av AD

## Berlin Oslo

Berlin har fire spor som krysser byen i retning øst-vest. To av disse er for S-Bahn, de to andre for fjern tog. Hvert minutt passere ICE og regional tog frem og tilbake. Godstog også. Oslo har fire spor under bakken i tillegg til to for T-banen. Det er seks spor mellom øst og vest, vest og øst. Hva er problemet?

Mine tyske studenter fra Münster School of Architecture har i vinter tegnet høyhus på KLP-tomten. Postens brevsentral. De spurte seg hele tiden: Er Oslo S nedlagt? Hvor er togene, hvor er menneskene, hvor er trafikken? Her skjer jo ingenting. Hva er det NSB, Jernbaneverket og Statsråden holder på med? Og hvor? Hvem behøver vi ikke å spørre om, for det vet vi. Men det vi skulle like å vite er hvorfor alt er så vanskelig i Norges rike. I rike Norge.

## Salme ved reises slutt og begynnelse

Hvordan kan kollektivtrafikken få det løft det trenger og menneskene det de fortjener? Svaret er sikkert å spore i sporene. Og det rullende materiell. Men hva med reises begynnelse og reises slutt? Stasjonsbygningen. En viktig sender og mottaker. Ingen salmer eller lovsanger her. Oslo S har en nedtrykkende utgang mot byen og en enda mer nedtrykkende inngang.

Endestasjonenes stål- og glasshaller synliggjorde togene samt reises begynnelse og slutt. Reisen ble behørig feiret med et, ofte vakkert, romlig svar. Østbanens stasjonsbygning åpnet seg uproblematisk på bakkeplan både mot byen og fjorden. Oslo S forsøkte å forbli en endestasjon i forhold til byen og den fredede stasjonen. Forsøket var dømt til å mislykkes, fordi de reisende ble trukket langt innover på forhøyede platåer for å gi plass til tunnelen. Først etter en lengde på neste tre Oslo-kvartaler (180 meter), kommer man frem til punktet der man teoretisk kunne ha sett tog og perrong. Men nei, ingen tog er å se.

Sevillas jernbanestasjon fra 1991 (se MUR nr 1-1992) viser en elegant løsning med 'endestasjon' med gjennomgående spor, fri for hensynet til antikverte hus. I stedet for å komme frem i lyset under en vakker hall med utsyn over spor og perrong som i Sevilla, blir de reisende i Oslo S tvunget inn og ned eller opp i en innelukket rampe. Uten visuell kontakt mellom perrong og stasjonshall.

## Farlige gågater og selvfinansiert offentlighet

Arkitektkonkurransen om Oslo S i 2008 ble vunnet av Spacegroup som fortjenstfullt forsøkte å lage en sammenhengende hall fra nord til sør.

Men lumske bakgater frem mot en bysideinngang tydeliggjør problemet: de lange gåavstander gjennom farlige gågater uten spor av tog. I stedet for å åpne opp og luften ut alt det klamme, er området totalt nedbygget for å selvfinsiere stasjonen. Det er synd, og her svikter våre politikere igjen. Offentlige kommunikasjonsmidler må utbygges og finansieres direkte. At Rom skal tjene penger på fellesskapets dyrebare tomtegrunn er i seg selv en uhyrlighet. Rom bør i utgangspunktet verken bygge forretningshus eller hotell, men først og fremst bygge knutepunkter og velfunksjonerende stasjonsanlegg for de reisende.

## Knutepunktet Vaterland/Grønland Oslo S Bjørvika

Men selv med en utlufting på bysiden, om aldri så flott med tre koblede plassrom, det er i tverretningen nord-sør at løsningen ligger. Spacegroup er på sporet av noe, men oppdragsgivers manglende vidsyn og politikernes premature byggetillatelse uten en byplan umuliggjorde den gode løsning, den gode idé. Den er for lenge siden nedbygd og tapt. Men vi er på sporet av den tapte idé som evig eies til det motsatte er bevist. Rivingen av postens brevsentral viser hvilket potensial som ligger i Barcode-



prinsippet. Bygninger som ligger med bredsiden mot sporområdene bør rives. Postgiro. Hotell Opera. NSB-bygget og Tollvesenets to bygninger bør rives og erstattes av mer arealeffektive hus. At selve Operaen ligger på tvers og stenger mot fjorden, har vi lært å leve med, også det at den er en anakronisme i seg selv og som type. Snøhettas suverene løsning som har gitt oppdragsgiver og byens brukere det de ikke visste at de trengte, taklandskapet, gjør at de er tilgjitt det byplanmessige feilgrep.

Mine tyske studenter så det med én gang: Skatt Øst og Barcode omkranser sporområdene på en logisk måte og knytter Vaterland og Bjørvika sammen visuelt og klimatisk med sol og renskende vind. Galleri Oslo kan demonteres eller deles opp og bli hjertet av den utvidede bussterminalen byen trenger uten viadukter som Nylandsveien og Riksvei 4. Disse legges på bakkeplan. Akerselva kan renne åpen under gater, spor og perronger og det kan utformes en ny og lys verden under sporområdene og over de samme kan det legges et luftig og transparent glasstak som blir selve Oslo S med tversgående fotgjengerforbindelser som knytter Vaterland/Grønland og Bjørvika sammen og bringer folk ned til perrongene fra øst og fra vest, fra nord og fra sør. Et knutepunkt hvor bussterminalen ligger på samme nivå som togene.

## Liège Brussel Oslo

En befaring i byen Liège (Lüttich/Luik/Lidje i belgiske Vallonia) før jul overbeviste meg om at Oslo S, Norges største trafikkknutepunkt, må utnytte det faktum at sporområdet er gjennomgående og skiller to viktige bydeler som må knyttes sammen. I Liège har Santiago Calatrava tilført en sliten by en helt ny dimensjon, bokstavlig talt, og det på tre plan: Under, over og på sporene. Og med en konstruksjon som ikke løper på tvers av sporene, men på langs. Da oppstår dynamikken. Da åpnes reisesens katedral seg for hele byen, en portal mellom nord og sør i spennet fra øst til vest. Slik knyttes Vaterland/Grønland og Bjørvika sammen i et funksjonelt og meningsfullt knutepunkt mellom Oslo øst og Oslo vest. Og pendlerne, som sikkert også i fremtiden må vente på tog som ikke kommer når strømmen går, kan glede seg over et arkitektonisk sett like vakkert overdekket byrom som i Liège.

## De andre forbilder

Dette tiårs første byggekunstpalle i m+b inneholder også reisen til Rolex infosenter i Lausanne, et clean-cut betonghus for en katolsk menighet og ungdomsklubb i Thalmässing i Tyskland, det sagnomsuste Ningbo historisk

– Byer bygges som kjent helst av holdbare og varige materialer, en trygghet mot brann og råttenskap, og med vegger som samler solstrålenes varme og gir denne tilbake når alt og alle går til ro mot kveld.

museum i Kina, Utzon Center i Aalborg og Mapungubwe senter i Sør-Afrika.

Men vi begynner med Liège. Alt kan bygges i holdbare materialer, politikere kaller det bærekraft, det som på norsk beskriver holdbarhet, på tysk Nachhaltigkeit, på engelsk sustainability og på fransk durabilité, altså noe som varer. Og byer bygges som kjent helst av holdbare og varige materialer, en trygghet mot brann og råttenskap, og med vegger som samler solstrålenes varme og gir denne tilbake når alt og alle går til ro mot kveld. Ingenting er som å se solen gå ned fra en ekte terrasse med en solvarm vegg i ryggen.



Jernbanestasjon  
Liège, Belgia, 2009

ARKITEKT: SANTIAGO CALATRAVA





En fenomenal konstruksjon av stål og glass – men fundamentert på velformede og velformulerte hvite betongkonstruksjoner

En fenomenal konstruksjon. Av stål og glass, men fundamentert på velformede og velformulerte hvite betongkonstruksjoner og gulv av glassbygggestener.

Ikke siden Stadelhofen S-Bahn-stasjon i Zürich har Calatrava vært så god. Hans mange, overbestemte symmetriske, animalske skjelettkonstruksjoner har ofte hatt komikkens skjær over seg. Ikke denne stasjonen, selv om dens dimensjoner er enorme for en liten gruveby som Liège: 220 meters spenn i lengderetning, 40 meters fri høyde. Dette er en hall høyere enn OL-Vikingskipet på Hamar og nesten like lang. Men frisk, en storveis og sideveis portal for to helt ulike situasjoner. På den ene siden, nordsiden, selve byen med den nye Stasjonsalleen med nye hus på begge sider. På sørsiden skjærer stasjonen inn i Vallonias typiske bakkelandskap med skog, frittliggende, solitære bygningskropper. Partiet som skjærer inn i terrenget har butikker i øverste etasje samt tilførselsveier fra øst og vest. Under

dette en parkeringsgarasje som åpner seg sideveis ut mot sporområdet og gir den tilstrekkelige sosiale kontrollen over anlegget. Garasjen er lys og med store spenn som sikrer maksimal sikt og transparens.

Under perrongenes gulv av innstøpte glassbyggestein på samme nivå som byrommet utenfor ligger atkomsthallen, fordelingshallen, butikker, restauranter og diverse service i tillegg til billettautomater og reisesentrum. Til perrongene er det heis, trapper og rulletrapper. Fra den enkelte perrong går det i hver ende en rulletrapp til tverrforbindelse inn til bilatkomst sør. Fra tverrforbindelsen fører rulletrapper ned til byens gulv.

Jernbanestasjonen i Liège er beviset på at beslutningstakere og politikere på kontinentet satser på jernbanen. Det er ikke bare de store knutepunktene og de store byene som satser på vitamininnsprøytning fra de hurtige, rullende tog. De er definitivt konkurrenter til flytrafikken på korte og middels lange

strekninger. Da passerer de også de små stasjonene som Liège og Mons. Mons ligger også i Belgia, og Calatrava er i gang med en ny stasjon der også. Og da snakker vi som i Liège om en totalt ny stasjon, hvor de eksisterende sporene ble lagt om i byggeperioden for å frigjøre plass for det komplett nye. Jeg vet at Thalys og tyske ICE-tog betjener linjen i tillegg til alle de lokale vognsett. Jeg vet at man passerer Liège på vei fra Berlin til Paris, Bruxelles eller London. Det er ikke poenget. Poenget er at når man gjør noe, så gjør man det helt, ikke stykkevis og på latmannsvis som nordmenn flest i rykk og napp og skippetak. Send Meltveit Kleppa på turl Det er vakkert i Ardennene og i denne byen hvor Maas (Meuse) møter elven Ourthe på sin vei nordover fra Frankrike mot Nordsjøen.

Kilde: Studietur Bruxelles – Liège – Köln, desember 2009. [www.calatrava.com](http://www.calatrava.com)

Foto: AD

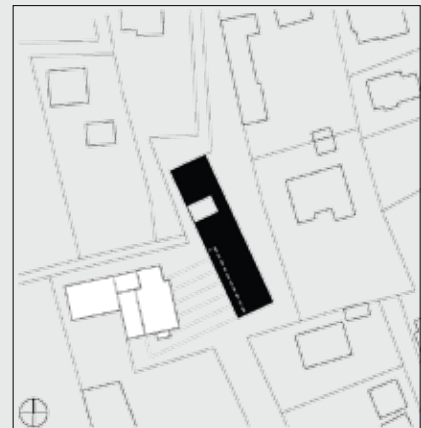


Grupperommene har vinduer mot atriets

## Menighetshus og ungdomsklubb Thalmässing, Tyskland, 2005

ARKITEKT: MECK ARCHITEKTEN

Veggene er i bærende betong ytterst og med isolasjon, kuldebroer og dampstoppende isolater, luft og flettverk av ubehandlet strå



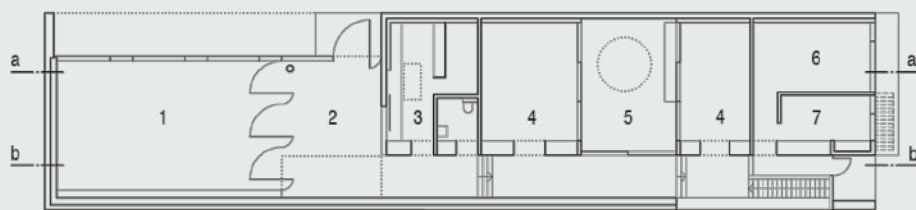


Thalmässing ligger i Midt-Franken, i Bayern. Byen har 6000 innbyggere og en typisk katolsk kirke. Katolikkene har aldri hatt protestantenes problem: de har aldri tenkt tanken å utvide eller avdele kirkerommet med en menighetssal. Mange klarte seg godt uten, da det var nok kaféer og vertshus i nabolaget.

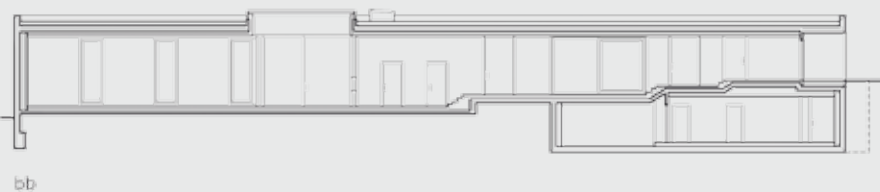
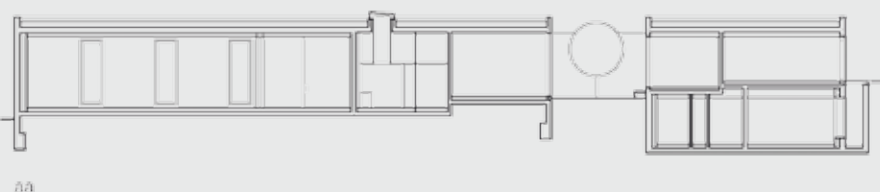
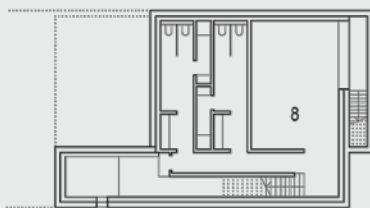
Da behovet for et menighetshus meldte seg i denne lille byen, sto man fritt til å etablere en ny byplanmessig sammenheng med et nytt, frittliggende bygningsvolum. Andreas Meck (1959-) har med presis geometrisk forståelse tilført byen nye kvaliteter uten å måtte

etterape eksisterende bygningers form-uttrykk eller volumetri.

Kirken har inngang fra sør og alter i nord. Menighetshuset har helt omvendt atkomst og daglig inngang fra nord og samlingsalen i sør med en hel glassvegg mot vest og kirken.



- 1 Samlingssal
- 2 Foajé
- 3 Kjøkken
- 4 Grupperom
- 5 Atrium
- 6 Meditasjonsrom
- 7 Kontor
- 8 Musikkrom



Her, mot kirkenbakken, ligger en foajé med egen inngang for de sosiale sammenkomster etter kirkegang. Terrenget faller svakt fra nord mot sør, og dette utnyttes i det langstrakte pennalet som har vannrett gesims og fallende gulv fra inngang til samlingssal. Slik får de ulike små kontorer og grupperom lavere takhøyder enn de større.

Konstruksjonen er bærende betong ytterst og med isolasjon, kuldebroer og dampstoppende isolater, luft og flettverk av ubehandlet strå. Slik oppstår på innsiden en ny veggtype og et nytt, men gammelt uttrykk.

Kilde: [www.meck-architekten.de](http://www.meck-architekten.de)  
Foto: Michael Heinrich

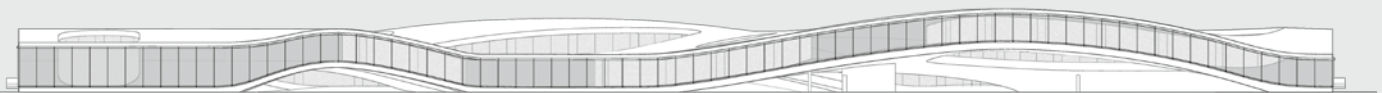




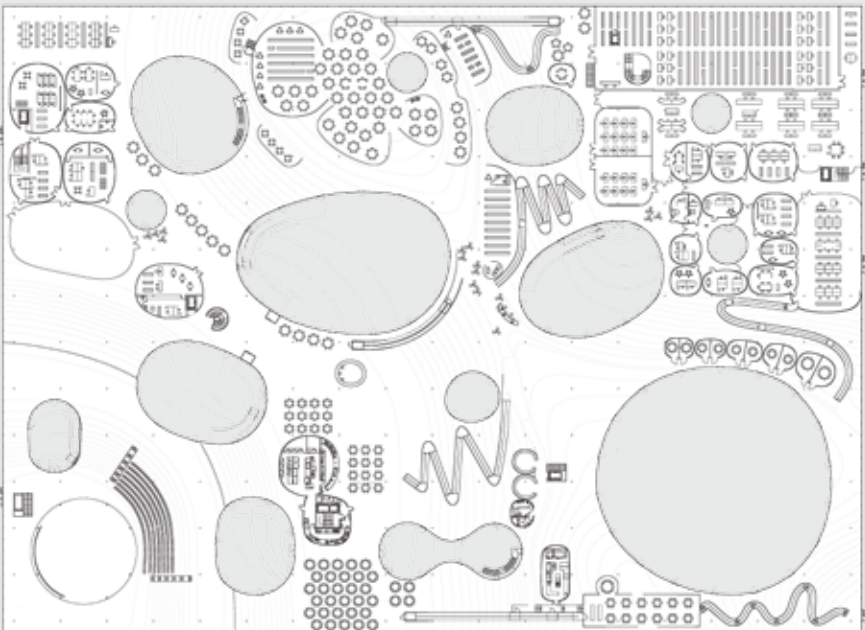
Rolex info- og læresenter, EPTL  
Lausanne, 2010

ARKITEKT: SANAA





Mot syd



Rolex. Credit Suisse. Pro Helvetia og Nestlé har etterlatt seg en osteklokke på den føderale tekniske høyskolen i fransk-talende Sveits. Et gjennomhullet hus å lære i og leve i. Et helt nytt livsrom, 15.000 m<sup>2</sup> med vitenskapelig bibliotek/mediatek, konferansesenter, kollokvierom, restaurant og kafé, forretninger og parkering. Et eksepsjonelt hus frembragt av samarbeidet mellom Kazuyo Sejima (1956-) og Ryue Nishizawa (1966-)

På en tidligere parkeringsplass legges en matrise (gulv og tak) større enn to fotballbaner, et rektangel med målene 121 x 166 meter, 13 atrier i ulike størrelse og form, men alltid med kurvet omriss vinkelrett projisert på planet, selve grunnrisset. Når grunnrisset er lagt, trekker man bokstavelig talt betongflaten opp fra underlaget, men beholder hjørnene i kontakt med bakken, og et helt nytt romlig konsept oppstår. Atriene er nå blitt lysgivere også for livet under huset.

På alle fire fasader ses huset som en brokonstruksjon med to kontinuerlige dekker med glass i mellom. Som taket svever over glasset, svever store deler av huset over bakken, og en ny kontakt med omgivelsene er oppstått takket være husets lave høyde. Nå anes de franske alperne og Genfersjøen fra under huset.

Under broene kan man kjøre og gå, og her finner man da også hovedinngangen og innkjøring til parkeringsgarasjen. Så det er mer enn huset som er gjennomhullet. Store forsamlingsrom er plassert nærmest hjørnene hvor nødutganger er lett å anordne. Betongdekket er en skallkonstruksjon uten søyler. Det får



punktlaster fra taket i tillegg til å bære seg selv og gulvets nyttelast.

Huset kan sies å ha sveitserostens hemmelighet, men også Lausannes hemmelighet. Byen er en sjelden, utskåret "Märklin modellby" med broer over gater og plasser, tog, torg og parker. Byen med sete for Den internasjonale olympiske komité og det Olympiske museum, borg, høyesterett og katedral har fått en ny attraksjon på et heller trist 70-talls universitet på en vakker slette ned mot innsjøen i sør.

Historien forteller at da man støpte betongen, noe som skjedde i en kontinuerlig prosess uten støpeskjøter sommeren 2008, la man beslag på all ferdigbetongproduksjon og alle betongbiler i hele Sveits. Alle veier førte et øyeblikk av tiden til Lusannes nye Rom dannet av to dekker med runde avstandssøyler av stål. Nærmest usynlige i sammenhengen, i motsetning til Rolex som betalte for gildet. Og mer enn 100 betongarbeidere jobbet to dager og to netter i helkontinuerlig skift for å støpe 4.300 m<sup>3</sup> betong.

Å bygge er mer enn å kunne konstruere. Å bygge er å tenke og planlegge. Det arkitektene hadde tenkt kunne ikke bygges uten ingeniørene Bollinger + Grohmann. Løsningen var en kuppelkonstruksjon med opp til 80 cm betong og 50 millimeter kraftige armeringsjern sveiset til stålplater på den omsluttende ringdrageren.

Kilde: Befaring november 2009  
Foto og akvarell: AD



# Ningbo historisk museum Kina, 2008

ARKITEKT: WANG SHU – AMATEUR ARCHITECTURE STUDIO, HANGZHOU







Dette må jeg se. Hit vil jeg dra. I motsetning til den fattige studenten i 'På sporet av den tapte tid', hadde jeg råd til å ta turen, men rakk det ikke før jul og valgte heller den store Kinautstillingen i Brussel. 'Architecture as Resistance' ble vist i Palais de Beaux Arts (Bozart) tegnet av Victor Horta. I tillegg til fotografier og tegninger var utstillingen instruktiv med store modeller av kontorets prosjekter, museet inkludert.

Wang Shu (1963-) og kona Lu Wenyu, partner i Amateur Architecture Studio, overrasket verden i 2006 på den 10. arkitekturutstillingen på Biennalen i Venezia da de presenterte sin installasjon, et liggende bambusstillas svevende over en gressplen dekket med 66.000 gjenbrukstakstein av tegl. Ved hjelp av bambusbroen kunne betrakterne komme nær og ovenpå den grå taksteinen fra rivningstomter i Hangzhou. Og plutselig sto man ovenfor noe kjent.

Det er noe av den samme metoden kontoret bruker når de med «arkitekturen som motstand» gjenbruker gammel teglstein og støper og blander stein og betong til et stilisert fjellandskap som nikker høflig til de virkelige fjellene som omkranser byen, som ligger 20-30 mil sør for Shanghai. Museet er plassert

på en stor, åpen og ubebodd plass i Yinzhou, et område av Ningbo med mer enn 5000 års historie, noe man ifølge vitner ikke kan ane noe om.

Utvendig er deler av fasadene et mesterlig spill mellom støpt betong og stablet stein av ulik herkomst, form og farge, men alltid et material som tilhører naturen i en eller annen tilstand. Det å bruke material fra gamle bygninger er en kinesisk tradisjon som kalles *wa pan* og er derfor ikke i seg selv noe nytt. Det arkitektoniske uttrykk forsøker å fjerne seg mest mulig fra samtidsarkitekturens alle bilder. Byens innbyggere var i begynnelsen meget avvisende til ideen om et moderne hus som ikke så ut som andre moderne bygninger. Fasaden er brodert med små vinduer av ulik utforming, tilsynelatende tilfeldig plassert i den mektige fasaden. Slik er det vanskelig å lese hva som befinner seg bak veggene. Innvendig er veggene støpt mot en forskaling av bambusrør og etterlater inntrykket av smal naturstein. Det indre er sånn sett mer forfinet og i kontrast til de røffe, dels murte, dels tørrstabilede og tilfeldig sammenstilte utvendige veggene.

Kontoret vant i 2005 en internasjonal arkitektkonkurranse om dette museet.

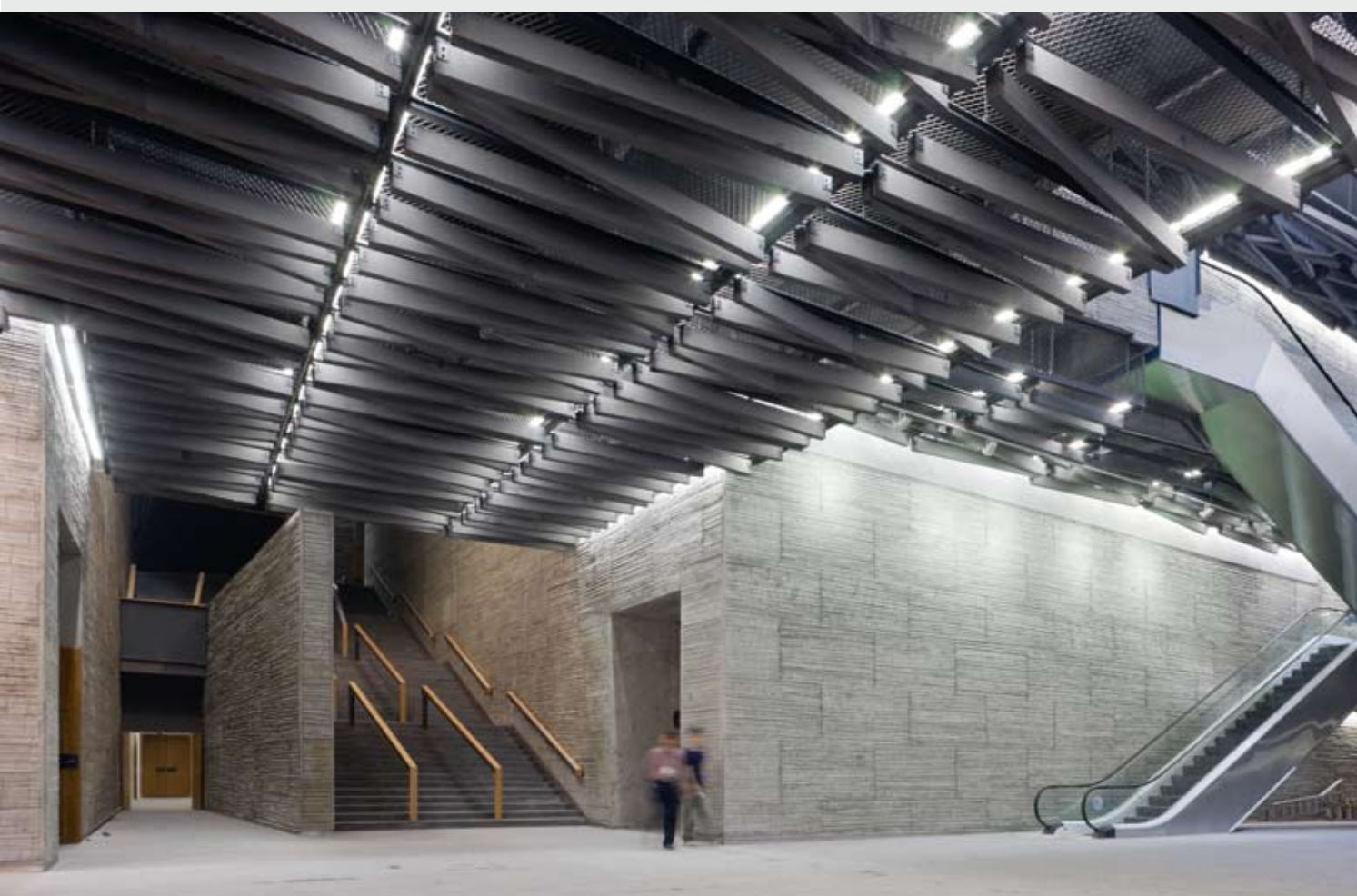
Amateur Architecture Studio ønsker å være en motpol til profesjonsarkitekturen som de mener er blitt for teknologisk. De ønsker deltakelse av lekfolk og det byggende menneske. Bare slik kan man bygge hus for mennesker. Alt annet blir bygninger for tidsskrifter og spesialister. De bygger ikke bygninger, men hus, sier Wang Shu. En vesentlig distinksjon!

Kontoret som for øyeblikket kun teller fire ansatte utfører flere store prosjekter i Hangzhou, hvor Wang er professor på arkitektskolen. I lære og praksis utforskes muligheten til å kombinere lokal kunnskap i den lille skalaen med samtidsarkitekturens nye og store skala, uten å miste tradisjonelle aspekter ved folkearkitekturen. Slik blir tradisjonelle kinahus til store, nye hus som både er innovative og tradisjonelle på samme tid, ikke ved å kopiere, men ved å fravriste det stedlige dets stemning mer enn innhold. Wang Shu er interessant fordi han har utviklet en eksperimentell metode som både inneholder det ukjente nye og det stedsspesifikke.

Kilde: Markk #19  
China Expo Bruxelles 2009  
Foto: Iwan Baan



Fasadene har et mesterlig spill mellom støpt betong og stabled stein av ulik herkomst, form og farge, men alltid et material som tilhører naturen i en eller annen tilstand





Utzon Center  
Aalborg, Danmark, 2008

ARKITEKT: JØRN UTZON, KIM UTZON ARKITEKTER









I pakt med Jørn Utzons humanistiske arkitektursyn er senteret utformet som et oppdelt anlegg med flere enkeltvis samlet rundt innvendige gater som søylegang og et stort, lysgivende og vindskjermende gårdsrom i anleggets sentrale punkt. Bærekonstruksjonen er et betongrammesystem med vegger av hulmurtegl, og taket har ulike steile former som bringer dagslys ned i henholdsvis utstillingsrom, arbeidsrom og auditorium. Om natten lyser takformene opp som hvite seil mot nattehimmelen, reflekterende på Limfjordens stille flate.

Utzon Center ligger på den nye havnefronten på sørsiden av Limfjordbroen/tunellen. Huset inneholder blant annet Utzons egentegnede spissgatter i den store utstillingshallen. Både denne, møterom, utstillingshall, kafé og Utzons arkiv er verdt et besøk. Det blir å kjøre langsomt gjennom Jylland heretter. Det er mye å se og oppleve der. Det var her Utzon lærte å seile, hans far flyttet hit og arbeidet som båtbygger i Aalborg.

Kilde: Studietur november 2009

[www.utzon-arkitekter.dk](http://www.utzon-arkitekter.dk)

Foto: Jens Morten, Thomas Mølvig og AD



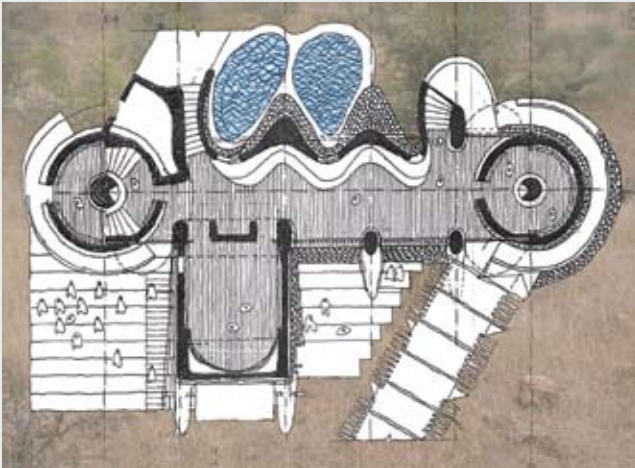
## Natur- og kulturhistorisk senter Mapungubwe nasjonalpark, Limpopo, Sør-Afrika, 2008

ARKITEKT: PETER RICH ARCHITECTS

Verdensarvstedet Mapungubwe – sjakalenes sted – var et tyngdepunkt i Great Zimbabwe handelskultur mellom år 1000 og 1450. Der elven Shashe kommer nordfra og møter den store elven Limpopo på dens vei til det Indiske hav, er dagens trerikspunkt mellom Transvaal (Sør-Afrika), Botswana og Zimbabwe. Elvenes møte og et landskap med forhøyninger, mesaer, som amboltfjellet Mapungubwe var fra naturens hånd et tydelig sted som ble gjenstand for menneskenes oppmerksomhet. Og de slo seg ned der.

I dette landskapet lå byen som en gang mellom år 1050 og 1270 hadde nærmere 20 000 innbyggere og var sete for et





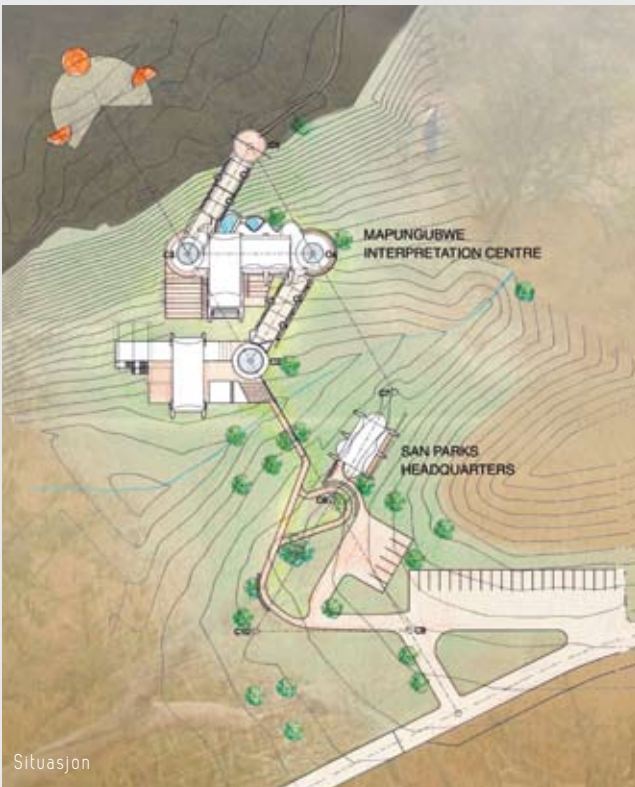
Plan hovedetasje



Snitt



De dobbelstkrumme takene er bygget som hvelv med fire krysslagte sjikt



Situasjon



Den sørafrikanske arkitekten Peter Rich mottok den prestisjefylte World Building of the Year award for Mapungubwe Interpretation Centre

kongedømme som også omfattet deler av dagens Botswana og Zimbabwe. Nå ligger Mapungubwe Interpretation Centre her og synliggjør nasjonalparkens behov for å forklare og informere. Og det gjøres ikke minst gjennom senterets form, byggeteknikk og materialbruk.

Byggematerialet er hentet fra stedet. Grunnrissets triangulære oppslag er inspirert av figurer som ble avdekket under utgravningene på Mapungubwe-fjellet. Disse tok til i 1932. Slik har landskapets komplekse sammensetning av antikvert historie og geografiske og geologiske kjennetegn dannet utgangspunkt for en lavteknologisk arkitektur med enkel materialbruk. Karangafolket, senere Shona, bygde hytter som stabile rotunder, mens Imba Huru, The Great Enclosure, midt i Zimbabwe-dalen oppviser rekker av koniske domer i granitt, her i MIC som større konstruksjoner i soltørket jord.

De dobbeltkrumme takene er bygget av jordtørket leire og bæres i fire hjørner av støpte pilarer. Dører og vinduer er betongomrammet og defineres som tydelige felt i en kontinuerlig murvegg.

De krumme takene er bygget tilsvarende catalanske hvelv med fire krysslagte sjikt. Ufaglærte arbeidsløse fra området ble lært opp til å produsere stabiliserte jordteglplater og bygge hvelv, slik at de også med restproduksjonen bygger sine egne hus i området med samme teknikk og de samme materialer. Slik bringes en glemt kunnskap til live i en kommende tradisjon?

Kilde: World Architecture Festival og [www.peterricharchitects.co.za](http://www.peterricharchitects.co.za)  
Foto og tegninger: Peter Rich Architects

