

Det var skidt for 100 år siden ...

Rådhuspladsen i København blev født med skavanker. Og er aldrig rigtig sluppet af med dem. De mange forsøg på at få has på problemerne er altid endt som halvhjertede. Men byggeriet af den nye metrostation er en gylden mulighed for en gang for alle at få skabt en plads, der fungerer, siger byplanlægger.

12. september kunne man i Politiken læse en artikel med overskriften '50 års diskussion om Rådhuspladsen'. Og, skal der nok være mange, der tænker: Er der virkelig gået et halvt århundrede, med palaver og lappeløsninger, uden at det er lykkedes de ansvarlige politikere og planlæggere at få skabt en plads, som bare tilnærmelsesvis matcher arkitekten Martin Nyrops mesterværk af et rådhus.



KIM FABER

Det er meget værre end som så. For overskriften hed, hvis vi nu skal være helt præcise, '50 Aars Diskussion om Raadhuspladsen'. Og da toen for artiklen var godt nok 12. september, men det var altså helt tilbage i 1941, den kunne læses på side 9 i Politiken. Havde det været i september sidste år, ville overskriften derfor have lydt: '119 års diskussion om Rådhuspladsen'.

Det er, som om den 29.300 kvadratmeter store plads i hjertet af København er forhekset. Som om alle bestræbelser på at få hele mylderet af biler, busser, cyklister og fodgængere bragt under en form for kontrol og skabt et offentligt rum, som mennesker har lyst til at opholde sig i, uundgåeligt ender galt.

Som om Rådhuspladsen til alle tider er dømt til at henligge enten nedslidt, funktionelt handikappet eller opgravet. Som et overdimensioneret laboratorium for afprøvning af tvivlsomme materialer og usikre arkitektoniske visioner.

Lige nu befinder pladsen sig i en af de mange 'opgravet'-faser. Og byggeriet af den nye metrostation under Rådhuspladsen og især indretningen oppe på pladsen har for 117. gang kickstartet diskussionen om, hvad der skal til for at få problembarnt til at fungere.

Men det er nu heller ikke nogen nem opgave at få alting til at falde i hak på Københavns største og vigtigste plads, siger Jens Kvorning, professor i byplanlægning på Kunstakademiets Arkitektskole:

»Der er to problemer. For det første skal man finde ud af, hvad man forventer sig af Rådhuspladsen, altså hvad den skal



kunne bruges til. For det andet er dens dimensioner og det, at man ikke kan komme ud til siderne på grund af H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade, en stor udfordring».

Umuligt er det dog ikke at få skabt en plads, der fungerer, mener byplanlæggeren. Men lad os først skruetiden 119 år tilbage. Til 1892, da udgravningerne til hovedstadens nye store rådhus begyndte.

Siden 1815 havde bystyret regeret fra C.F. Hansens klassicistiske råd- og domhus på Nytorv. Men på et par generationer var indbyggertallet i København vokset fra 100.000 til 300.000, og der var ikke længere plads i domhuset til det stigende antal embedsmænd. To placeringer var i spil til et nyt rådhus: lige uden for den gamle Nørreport, der hvor Israels Plads ligger i dag. Og så der, hvor rådhuset endte med at blive bygget.

Grundstenen til det mægtige byggeri blev lagt i 1894, og hvis man hører til dem, der mener, at ti år er lang tid for at udbygge den københavnske metro, så tog det

altså dengang 13 år, fra første spadestik til indvielsen, at bygge et rådhus. Historien viser os desuden, at budgetoverskridelser i forbindelse med store offentlige anlæg ikke er et nyt fænomen. Rådhuset var budgetteret til at koste lidt over 2 millioner kroner, men da det blev indviet i 1905, var prisen løbet op i 6,8 millioner.

Københavnerne elskede fra begyndelsen deres nye rådhus. Nyrops fantastiske byggeri med sin rigdom af detaljer og eventyrlige stilblending af gotik, renaissance, nationalromantik og skønvirke gik rent ind hos borgerne, selv om de måtte slås med regningen i årevis.

Anderledes forholdt det sig imidlertid med pladsen foran rådhuset.

Det københavnske gadekær

En af Nyrops store inspirationskilder var rådhuset i den toscanske by Siena. Og da Nyrop skulle indrette den nye rådhusplads i København, skelede han også kraftigt til, hvordan hans toscanske kolleger havde løst opgaven 600 år tidligere.



Hvis man har udgangspunktet, at hele pladsen skal indbyde til ophold, så går man galt i byen Jens Kvorning, professor i byplanlægning

de teglsten lagt i et muslingeskalsmønster. Her forstår lægfolk for alvor, hvad arkitekter og byplanlæggere mener, når de taler om 'byrum'. For at sidde og gå på pladsen er som at opholde sig inde i en smuk stue.

Ikke noget at sige til, at Martin Nyrop ønskede at overføre magien fra *campana* i Siena til Københavns nye store plads. Men

Rådhuspladsen i Siena er nærmest halvcirkelformet og skræner ned mod rådhuset. Det giver et sug i maven, når man kommer gående ad en af de smalle gyder og træder ind på pladsen, der er tæt omkranset af femseks-etages byhuse med kolonnader og belagt med hårdtbrændte røde teglsten lagt i et muslingeskalsmønster. Her forstår lægfolk for alvor, hvad arkitekter og byplanlæggere mener, når de taler om 'byrum'. For at sidde og gå på pladsen er som at opholde sig inde i en smuk stue.

Ikke noget at sige til, at Martin Nyrop ønskede at overføre magien fra *campana* i Siena til Københavns nye store plads. Men

her faldt kæden af for den danske arkitekt.

Han anlagde foran rådhusets hovedfacade en forsænkning i terrænet formet som en muslingeskal, der blev indrammet af små granit søjler, såkaldte borner. Men 'muslingeskallen' var alt for lille i forhold til det kolossale rådhus og den kolossale plads, og Nyrops intention om, at forsænkningen skulle få bygningen til at virke mere storslået, var lige så forfæjlet, som den i virkeligheden var unødvendig. Hvilket Nyrop i øvrigt efterfølgende selv erkendte.

Det københavnske folkevid døbt hullet Æbleskivepanden. Og vittige hunde foreslog, at man fyldte det op med vand, så hovedstaden i det mindste kunne få sig et gadekær.

I 1920'erne og 1930'erne skyldede modernismen ind over København og med den mere trafik, både kollektiv i form af sporvogne og busser og privatbilisme. Rådhuspladsen blev indrammet af tungt trafikerede veje og gennemskåret af spor-

FØR. Før Anden Verdenskrig var Rådhuspladsen gennemskåret på kryds og tværs af sporvognsskinner. Til gengæld var biltrafikken på Vester Boulevard (tv.), som H.C. Andersens Boulevard hed dengang, begrænset. Foto: Holger Damgaard

vognsskinner på kryds og tværs, og københavnernes utilfredshed med rodet voksede.

I 1942, midt under den tyske besættelse, blev den første af flere arkitektkonkurrencer om nyindretning af pladsen så udskevet. Vinderen blev Frits Schlegel, der foreslog at udvide Rådhuspladsen ned ad Vesterbrogade forbi Tivolis hovedindgang. Og næsten alle konkurrencens deltagende arkitekter ville fjerne Muslingeskallen.

Ingen af forslagene blev som bekendt realiseret. Men i 1944 forsvandt den omdiskuterede fordybning alligevel, da der skulle bygges beskyttelsesrum under Rådhuspladsen. Bunkerserne lignede

En mere ...

Fortsat fra forsiden

tre stationer, oplyser teknisk direktør i Metroselskabet Erik Skotting. Selv om Metroselskabet for to år siden fremhævede, at slidsevæge var en mindre sikker løsning end sekantpæle.

Erik Skotting forklarer i dag Metroselskabets manglende tillid til slidsevæge med overbelysning umiddelbart efter ulykken i Köln.

»Det svar blev afgivet i forlængelse af hændelsen i Köln, og så kan man ikke undgå at udvise ekstra agtpågivenhed. Når vi efterfølgende har kigget på sagen, er der en række specielle forhold omkring Köln. Og når vi så vurderer sagen, må vi konstatere, at de to konstruktionsmetoder, slidsevæge og sekantpæle, er to meget sikre og anerkendte metoder, der anvendes overalt i verden. Det er afprøvede, anerkendte, veldokumenterede metoder begge to. Vores vurdering er, at det er ligeværdige løsninger, og at vi vælger den løsning, der er optimal i den givne situation. Slidsevæge er også den metode, som vores entreprenør bruger i forbindelse med metrobygging i det antikke Rom«, siger Erik Skotting.

Betyder det så, at det svar, I gav Folketinget, var forkert?

»Vi gav et svar på det tidspunkt, der var påvirket af, at det var en stor hændelse (i Köln, red.), og derfor var der ekstra stor

FAKTA METRO CITYRINGEN

17 nye stationer skal stå færdige i 2018. 130 millioner passagerer årlig forventes at bruge metroen, når Cityringen står klar. I dag bruger 52 millioner passagerer metroen.

Det samlede anlægsbudget er 21,3 milliarder kroner.

Metroselskabet ejes af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten.

agtpågivenhed. Men når vi efterfølgende vurderer de to udførelsesmetoder, er vores konklusion, at det er teknisk ligeværdige og sunde og velafprøvede metoder. Da I afgav svaret i foråret 2009, må I da have ment, at de to metoder ikke var ligeværdige?

»Köln gav anledning til ekstra agtpågivenhed. Og så er det rigtigt, at der lige i kølvandet på det var bekymringer om, hvorvidt ulykken kunne tilskrives slidsevæggene. Og det er i lyset af de omstændigheder, svaret skal ses. Men vi og vores entreprenører har fuldstændig fælles interesse i at gennemføre byggeriet her så sikkert som muligt og gøre det, så vi kan åbne i 2018».

Lige gode

Lektor på Institut for Byggeri og Anlæg på

DTU Ole Hededal vurderer, at både slidsevæge og sekantpæle kan være forsvarlige løsninger under metrobyggingen. Hvilken der er bedst, afhænger af jordforhold, grundvand, bygninger, maskiner og erfaring. Om den ene eller anden løsning er den rigtige ved Marmorkirken eller andre af stationerne, kan Ole Hededal ikke vurdere.

Men generelt er slidsevæge ifølge Ole Hededal konstruktionsmæssigt hurtigere og billigere, hvis man kan få det til at fungere, fordi der skal laves færre huller end ved sekantpæle. Til gengæld er sekantpælene lidt mere sikre under konstruktionen, fordi man borer huller, der afstives med et metalrør, indtil man fylder det op med beton.

»Det gør risikoen for, at jorden falder sammen, mindre, fordi man hele tiden er i kontrol. Og så laver man kun en meter ad gangen, og det betyder, at man kun åbner et relativt lille del af området«, forklarer han.

En slidsevæg etableres derimod ved, at man graver en dyb rende på typisk 5 meters længde og op til 35 meters dybde, som ikke har fysisk understøtning. Her stabiliseres udgravningen af en tung, tyktflydende masse, mens man graver videre. Når man så har gravet ud, sætter man en armering ned og støber betonen med samme teknik som ved sekantpæle.

»Fordelen ved en slidsevæg er, at man kan komme dybere ned, og at det kan være mere skånsomt og give færre rystelser at grave end at børe huller til sekantpæ-

le«, siger Ole Hededal.

»Men sikkerheden afhænger af, at man ikke laver for spinkel en slidsevæg, og af entreprenørens erfaringer, udstyr og håndværksmæssig kunnen. Sikrer man en robusthed, der er identisk med den ved sekantpæle, er slidsevæge lige så gode og sikre».

Foruroligende

Selv om Metroselskabet har udstyret transportministeren og Folketingets Trafikudvalg med noget, der lignede en garanti mod slidsevæge, har Metroselskabet ikke orienteret hverken minister eller Folketing om, at det nu bruger den metode alligevel.



Det er foruroligende, når eksperterne bruger et argument for at berolige os og så gør det modsatte Magnus Heunicke (S)

ren og Trafikudvalgets medlemmer.

Og det er det socialdemokratiske medlem Magnus Heunicke stærkt utilfreds med.

»Det er foruroligende, når eksperterne bruger et argument for at berolige os og så gør det modsatte. Så centrale spørgsmål om sikkerheden skal vi orienteres om. Der er i høj grad tale om en kurs-

ændring. Og selv om det formentlig er fuldt forsvarligt, er det ikke i orden, at de går og putter med den slags og først orienterer os, når Politiken tager sagen op«, siger han.

Freitag indkaldte transportminister Hans Christian Schmidt (V) Metroselskabet, så han og forligspartierne kunne få en forklaring på, hvad der foregår.

»I lyset af at der i sin tid var en intens diskussion om Marmorkirken og sikring af denne, burde Metroselskabet også have oplyst om, at man har ændret anlægsmetode for stationsvæggene. Det har jeg fortalt dem på et møde i dag, hvor man i øvrigt forsikrede, at man anvender den mest sikre metode til den nuværende projektudformning«, siger ministeren i en udtalelse via mail til Politiken.

Men i Metroselskabet mener teknisk direktør Erik Skotting ikke, at anlægsmetoder er noget, politikerne skal informeres om. Han fremhæver, at de er blevet orienteret om ændringer af stationsudformninger, blandt andet at stationen ved Marmorkirken bliver mindre og togsporene ligger oven på hinanden i stedet for ved siden af hinanden som oprindelig planlagt.

»Ansvaret for den specifikke konstruktionsmetode og for at sikre, at den er sikker, ligger fuldt og helt hos Metroselskabet. Hvordan vi i detaljen udfører et stykke arbejde, er noget, vi må tage stilling til. Der er det vores professionalisme, der må afgøre, hvad der er den rigtige løsning i den givne situation«, siger han.

Når I over for politikerne i 2009 pointerer, at I ikke brugte slidsevæge på den eksisterende metro og heller ikke ville gøre det på Cityringen, fordi sekantpæle er en mere sikker metode, ville det så ikke være naturligt, at I orienterede politikerne om, at I alligevel bruger slidsevæge?

»Jeg tror ikke, at vi har lovet, at vi ikke ville bruge dem».

Man kan da ikke være meget i tvivl, når man læser jeres svar fra dengang?

»Det har været vurderingen i forlængelse af Köln. I dag vurderer vi, at begge metoder er sikre og velafprøvede».

Det er ikke, fordi det er billigere og hurtigere at lave slidsevæge?

»Det er ikke økonomien, der driver det her. Jeg ved faktisk ikke, om det har betydning for økonomien. Det er udelukkende de tekniske og lokale forhold ved hver station, der afgør, om sekantpæle eller slidsevæge er den bedste løsning«, siger Erik Skotting.

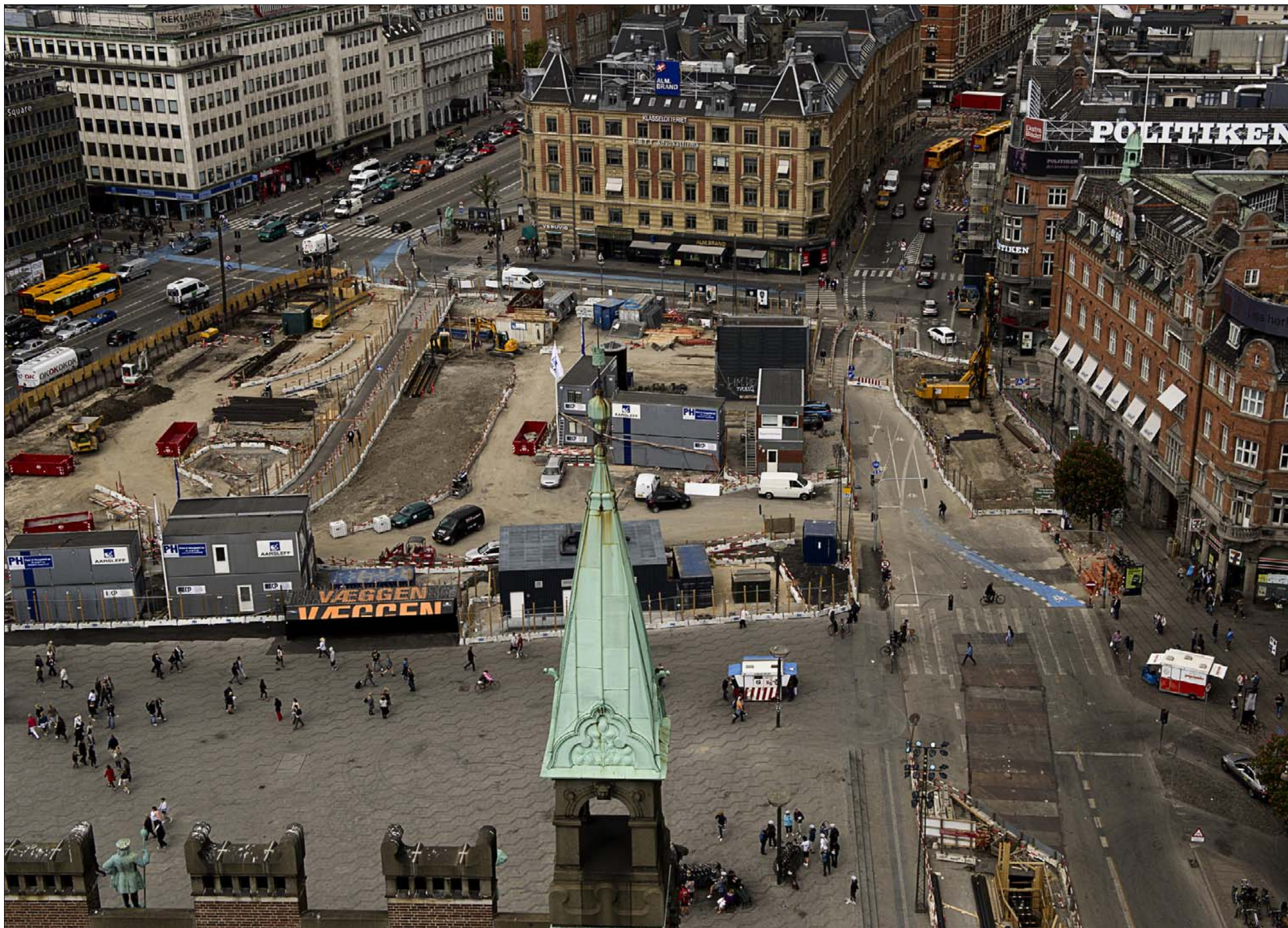
»Som øverste ansvarlige sover jeg godt om natten, og det kan Folketinget og borgerne også roligt gøre».

Stadig bekymret

Da diskussionen var på sit højeste, forsøgte borgergruppen Nej til Metro ved Marmorkirken, kirken selv og Kulturarvsstyrelsen at overbevise politikerne om, at de skulle lægge metroen i en af de nærliggende gader. Risikoen for at ødelægge Marmorkirken var for høj.

Den daværende direktør for Kulturarvsstyrelsen, Steen Hvass, skrev til Metro-

... og det er stadig ikke for godt



OG NU. De kommende år vil Vester Voldgade (th.) på grund af metrobyggeri på Rådhuspladsen være spærret for biltrafik. Hvis det blev permanent, ville nogle af Rådhuspladsens problemer være løst, mener byplanlæggeren Jens Kvorning.

Foto: Martin Slottemo Lyngstad

små paddehatte, og de overlevede frem til 1947, hvor pladsen blev retableret – dog uden muslingskal. I 1955 blev Vester Boulevard omdøbt til H.C. Andersens Boulevard og udvidet til motorvejsstørrelse. De få træer på Rådhuspladsen visned langsomt væk. Og i 1977 var det så tid til næste arkitektkonkurrence.

Den sorte boks' æra

Den blev vundet af arkitekterne Knud Holscher, Svend Axelsson og arkitektfirmaet Krohn & Rasmussen, som i lighed med Schlegel i 1942 foreslog at føre Rådhuspladsen ned til Hovedbanegården, blandt andet via en bred fodgængertunnel under H.C. Andersens Boulevard og

ved at lukke Vester Voldgade for biltrafik. Øvelsen gik overordnet ud på at gøre det meste af Rådhuspladsen bilfri.

Jo, godmorgen, mis – som man sagde dengang. Heller ikke efter denne konkurrence blev vinderforlaget eller nogen af de 74 andre indsendte forslag realiseret, og biler og busser fortsatte med at fræse rundt om og ind over pladsen. Først i 1996, da København skulle være europæisk kulturby, skete der noget. Forlængelsen af Vesterbrogade hen over Rådhuspladsen til Strøget blev sløjft, så man for første gang fik en stor, sammenhængende plads. Der – igen inspireret af Martin Nyrops store kærlighed: rådhuspladsen i Siena – skræner ned mod trappen foran rådhusets hovedindgang. I den modsatte ende af pladsen blev der anlagt en busholdeplads.

Så langt, så godt. Men så var det, at planlæggerne på rådhuset fik den ide at afskærme busholdepladsen fra resten af Rådhuspladsen med en terminalbygning, en modernistisk pavillon af glas og



Der vil altid være nogle, der synes, det er grimt, og nogle, der synes, det er pænt. Så vi følger den proces, vi har tilrettelagt Frank Jensen, overborgmester i København

sorte stålplader og i øvrigt tegnet af en af vinderne fra 1977-konkurrencen, Svend Axelsson.

Og så var helvede løs. Igen.

Rigtig mange fandt, at bygningen var forkert dimensioneret og fuldstændig malplaceret, og der rejste sig nærmest et folkekrav om, at den *pronto* blev revet ned. I 1997 udskrev Politiken sin egen idekonkurrence om Rådhuspladsens indretning. Hele 600 – en blanding af fagfolk og lægmænd – indsendte forslag, men i pagt med traditionen førte konkurrencen til ingenting.

Den forkætrede sorte bygning blev dog til sidst fjernet, 14 år efter at den var blevet bygget. For lidt over et år siden blev busterminalen afmonteret og kort ud på historiens losseplads for at give plads til byggeriet af Rådhuspladsens nye metrostation – som er skyld i, at halvdelen af pladsen i de kommende mange år vil henligge som byggeplads.

For knap to uger siden offentliggjorde Metroselskabets arkitekter så deres plan for, hvordan pladsen rundt om trapperne ned til metrostationen skal se ud, når den ny Cityring åbner i 2018. Her skal blandt andet stå tre tribuner, og dele af pladsen skal, ifølge selskabet, hæves til små bakker med træer på.

Forslaget fik forrige torsdag Politikens arkitekturmelder Karsten R.S. Ifversen til at foreslå ... ja, rigtigt gættet, endnu en konkurrence. Ud fra en betragtning om at man ikke kan foretage et så grundlæggende indgreb, som en ny metrostation er, uden at tænke det i sammenhæng med hele pladsen. En opgave, som Metro-

selskabet, ifølge Ifversen, i øvrigt ikke magter.

Hans forslag fik bred opbakning fra arkitekter og byplanlæggere – og blev med det samme skudt ned af Københavns overborgmester, Frank Jensen (S). Om Metroselskabets forslag sagde overborgmesteren:

»Der vil altid være nogle, der synes, det er grimt, og nogle, der synes, det er pænt. Så vi følger den proces, vi har tilrettelagt«.

Nødvendigt med ny helhedsplan

Meget af kritikken af Rådhuspladsen har til alle tider handlet om, at pladsen ikke er rar at opholde sig på. Men byplanprofessor Jens Kvorning tvivler på, at den nogensinde bliver til et sted i byen, hvor folk slår sig ned for at hygge sig i stil med for eksempel Gråbrødretorv. Dertil er pladsen alt for stor.

»Men det vil da også være o.k., synes jeg, hvis man laver en flot og monumental plads, der udtrykker storhed, og som er fyldt ved vigtige begivenheder og demon-

strationer. Og som til daglig er en stor åben bevægelses- og transitplads, der understreger et vigtigt sted i byen, men som ikke bestreber sig på at være intim og hyggelig, siger han.

Hvilket ikke er ensbetydende med, at der ikke kan etableres områder på Rådhuspladsen, hvor man kan sidde og have det rart.

»Jeg tror sagtens, at man rundt omkring kan have steder, hvor man kan opholde sig. Men hvis man har udgangspunktet, at hele pladsen skal indbyde til ophold, så går man galt i byen«, mener Jens Kvorning.

Og en forudsætning for at få etableret opholdssteder er, at der bliver gjort noget ved det faktum, at der på to af Rådhuspladsens sider løber tungt trafikerede veje: Vester Voldgade og H.C. Andersens Boulevard.

»Hvis en plads skal fungere, skal du kunne komme ud til mindst en af siderne. Det er karakteristisk for velfungerende opholdspladser, at du så at sige har noget at læne dig op ad«, siger Jens Kvorning og peger på Vesterbros Torv og Sankt Hans Torv som eksempler på pladser, der er rare at sidde på, selv om der løber trafikerede veje på en eller flere af siderne:

»Vesterbros Torv læner sig op ad husene på to sider, mens Sankt Hans Torv kun gør det på én side. Men det er nok til, at det fungerer«.

Da det næppe er muligt at lukke H.C. Andersens Boulevard for kørende trafik – og vanvittigt dyrt at føre trafikken ned under jorden – skal bilerne væk fra Vester Voldgade.

»Lige nu er gaden jo faktisk lukket for biltrafik på grund af metrobyggeriet. Et klart bevis på, at det godt kan lade sig gøre, for trafikken er jo ikke brudt sammen af den grund«, siger Jens Kvorning, som er spændt på, hvordan Metroselskabet og kommunen løser opgaven med at indpasse den kommende metrostation på Rådhuspladsen.

»Det er helt nyt, at man pludselig får en masse mennesker, der kommer op af jorden midt på pladsen, og som skal fordele sig derfra. Det er en grundlæggende interessant situation, men sikkert ikke særlig nem at forvalte, rent arkitektonisk. Jeg har kun set det billede af Metroselskabets forslag, som har været bragt i avisen. Og på baggrund af det ser det ikke ud til, at selskabet har ramt den i første forsøg«.

Med hensyn til forslaget om, at der i forbindelse med etableringen af den nye station udarbejdes en ny plan for den samlede rådhusplads, har Metroselskabet svaret, at det kun har ansvaret for den del af pladsen, der ligger oven på stationen.

»Det virker totalt mystisk«, siger Jens Kvorning. »Man kan ikke tillade sig at omgås byens største og meget betydende plads på den måde«.

Oven i købet sker der en markant ændring af den rumlige opfattelse af Rådhuspladsen, når Industriens Hus forøges med to etager – en ombygning, som er i fuld gang.

»Ikke nok med at der med metrostationen kommer et andet flow på pladsen. Der kommer også en meget større bygning med en udtrykskraft, der måske bliver lige så stor som rådhusets. Det er en helt ny situation. Som kræver, at man tænker Rådhuspladsen ind i den nye sammenhæng. Og i sin helhed, vel at mærke«. kim.faber@pol.dk

selskabet, at kombinationen af den meget tunge kirke og en dyb nedgravning inden for kirkens trykzone »udgør en betydelig risiko«.

Og sognepræst Mikkel Wold sad over for Metroselskabets eksperter ved flere møder med politikerne i Trafikudvalget og argumenterede for, at usikkerheden var for stor, at der altid er den menneskelige faktor, og at stationen kunne betjene de samme mennesker, hvis den lå i den nærliggende Borgergade.

Politikerne lyttede, men stoledde alligevel mere på Metroselskabets eksperter.

I dag har sognepræst Mikkel Wold for længst opgivet kampen mod metrostationen. Der er ikke mere at gøre, den station kommer. Og når det nu ikke kan være anderledes, er han faktisk glad for, at togbanerne lægges oven på hinanden, så det ikke er nødvendigt at bore ind under selv kirken som planlagt.

Men Mikkel Wold er stadig bekymret.

»Selv de bedste ingeniører i verden laver fejl«, siger han. »Og jeg har ikke indtryk af, at de tyske ingeniører er dummere end Metroselskabets. Så nogen i Köln må have ment, at sikkerheden var god nok. Faktisk kender jeg en juraprofessor i Köln, som protesterede mod metrobyggeriet. Men folk, der gjorde det, fik at vide, at de var bange for det nye, at de bare skulle tage det helt roligt. For metrobyggeriet lå jo i hænderne på eksperter, så der kunne ikke ske noget. Og bang, så røg hele arkivet«.

torben.benner@pol.dk

Katastrofen i Köln

To år efter at stadsarkivet styrtede i en metroudgravning, er det fortsat ikke endeligt afklaret, hvad der forårsagede ulykken.

TORBEN BENNER

Det var en af den slags ulykker, der ikke kunne ske. Og ikke måtte ske.

Da Kölns stadsarkiv i marts 2009 styrtede ned i udgravningen til byens nye metro, gik næsten 1.000 års mellemeuropæisk historie tabt. Kun få dele af det omfattende arkiv stod til at redde, det meste blev knust af murbrokker eller ødelagt af mudder og vand. Den største kulturelle katastrofe i efterkrigstidens Tyskland.

»Hvilken hårrejsende pris for et metroprojekt. Hvad de franske troppers indmarch i Köln i 1794 og Anden Verdenskrig ikke fuldbrogede, gjorde metrobyggeriet i Köln«, skrev Frankfurter Allgemeine Zeitung.

Arkivet lå i en ske etager høj bygning fra 1971 i Severinstrasse, der løber parallelt med Rhinen. Og udgravningen fandt sted under grundvandspejlet, og derfor skulle væggene i udgravningen afstives med

såkalde slidsevægge, der skulle lukke af, så der ikke trængte grundvand ind og udhulede jordskoden under stadsarkivet eller afstedkom jordskred under byggeriet. Sandsynligvis skyldtes ulykken en defekt i slidsevæggene, så der alligevel trængte grundvand igennem, som resulterede i underjordiske bevægelser, der rev fundamentet væk under stadsarkivet. 3. marts indtraf katastrofen.

Selv to år efter er det endnu ikke helt opklaret, hvad der skete, og hvem der er ansvarlig for det. Den juridiske proces er heller ikke afklaret. Der kører fortsat en retssag, der blandt andet omfatter svindel med tilsynsprotokoller og boringer og alt for få jernplader til at styrke slidsevæggene med. Men måske bliver byen Köln også holdt ansvarlig, fordi den forsøgte at presse prisen så langt ned og få bygget metroen så hurtigt, at der blev gået på kompromis med sikkerheden, skriver Die Zeit i en større gennemgang af sagen.

Ligesom alle adværslere i form af revner i stadsarkivet og indtrængningen af langt mere grundvand end forsvarligt under metroudgravningen gennem mere end et halvt år op til ulykken blev ignoreret.

Tyskland begræder fortsat tabet af stadsarkivet i Köln med dokumenter helt tilbage fra 922. På arkivets 22 hyldedekilo-



SAMMENSTYRTNING. Her ligger resterne af 1.000 års tysk historie. Stadsarkivet styrtede ned i udgravningen til Kölns Metro. Metroselskabet i Danmark lovede efterfølgende politikerne, at man ikke ville bruge samme afstivningsvægge som Köln. Men det gør Metroselskabet alligevel.

Foto: Mark Keppler/AP

meter fandtes over 65.000 aktstykker, 1.800 middelalderlige håndskrifter, 150.000 kort, 50.000 plakater og 500.000 fotos. Kun en brøkdel kan redde, og det ventes at tage 30 år at samle de mange stumper til helheder.

Kort for sammenstyrtningen erhvervede arkivet nobelpristageren Heinrich Bölls personlige arkiv med manuskripter, udkast og korrespondancer. Det er væk. Ligesom pergamentdokumenter, der viser oprindelsen til europæisk jura, blev totalt ødelagt. Og hele arkivet, der doku-

menterer KGB's indflydelse på fredsbevægelsen i Vesttyskland, er ødelagt. Det samme er traktater, afladtsbreve, privilegiebreve, ægteskabskontrakter, fredsslutninger og bandbuller, som Politikens Peter Wivel kunne berette, da han for et år siden besøgte Martin Gropius Bau i Berlin. Her var udstillet omkring 100 genstande udgravet af dyngerne i Köln.

I gæstebogen havde en gæst skrevet: »Det er et frygteligt sørgespil. Det volder mig usigelig sorg«.

torben.benner@pol.dk