



LISTAHÁSKÓLI ÍSLANDS
Iceland University of the Arts

Bensínstöðin í borgarlandslaginu

Þáttur bensínstöðva í byggingarlist 20. aldar á Íslandi

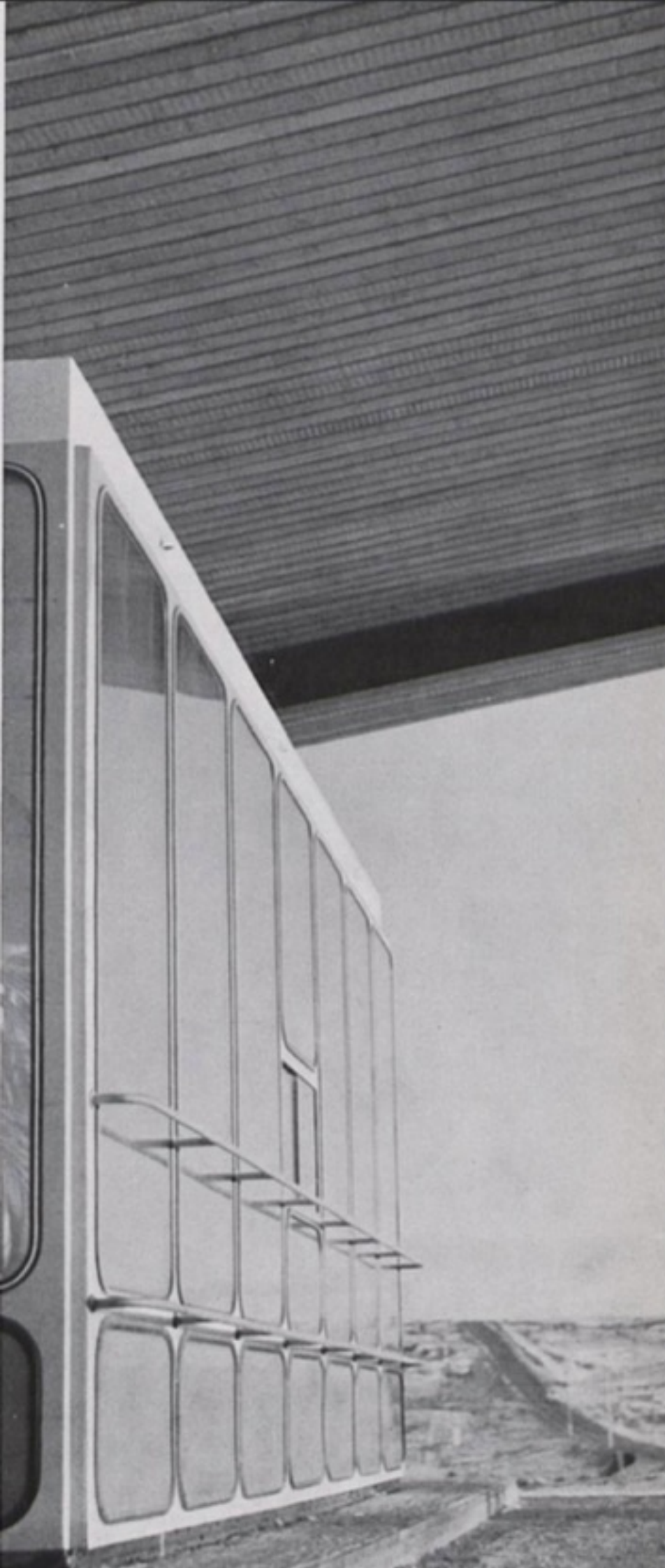
Tómas Viðar Árnason

Lokaverkefni til BA-prófs

Listaháskóli Íslands

Arkitektúrdeild

Haustönn 2022



Bensínstöðin í borgarlandslaginu

Þáttur bensínstöðva í byggingarlist 20. aldar á Íslandi

Tómas Viðar Árnason

Lokaverkefni til BA-prófs í Arkitektúr

Leiðbeinandi: Pétur H. Ármannsson

Arkitektúr

Arkitektúrdeild

Haustönn 2022

Ritgerð þessi er 6 ECTS eininga lokaverkefni til BA-prófs í arkitektúr við Listaháskóla Íslands. Óheimilt er að afrita ritgerðina á nokkurn hátt nema með leyfi höfundar.

Útdráttur

Á stuttum tíma breyttust mannvirki bensíndællunnar úr fyrirferðalítlum handdælum, sem stóðu á auðum lóðum um miðbæ Reykjavíkur, í móðernísk musteri bifreiðarinnar. Stöðvarnar spruttu upp í töluverðum fjölda víðs vegar um borg og land með aukinni bifreiðaeign Íslendinga en hönnun þeirra féll í mörgum tilfellum á teikniborð upprennandi arkitekta með nýjar hugmyndir. Á tímabili varð því hönnun bensínstöðva að einstökum farvegi fyrir framsækinn arkitektúr á Íslandi. Steinsteyptar, léttbyggðar og sérkennilegar stöðvar tóku fljótt að rísa víðs vegar um borgina, flestar ólíkar en nær allar glæsilegar á sinn hátt.

Í þessari ritgerð verður farið yfir þróun og þátt bensínstöðva í byggingarlist 20. aldar á Íslandi en ritgerðinni má skipta í þrjú meginkafla: Í fyrstu verður fjallað um öra þróun bensínstöðva á Íslandi í samræmi við auknar kröfur og ört vaxandi bílaeign landsmanna. Því næst verður bensínstöðinni sem farvegi framsækings arkitektúrs á seinni hluta 20. aldarinnar gerð skil og dæmi um einstakar stöðvar tekin fyrir. Loks verður hlutverk bensínstöðva í borgarlandslaginu rannsakað nánar með áherslu á samfélagslegt gildi þeirra, breytilega þjónustu og þróun starfsemi.

Bensínstöðvar eru með sanni ómissandi hluti af landslagi borgarinnar, mannvirki sem spruttu fram í borgarlandslaginu með framúrstefnulegum hugmyndum en virðast nú ætla að kveðja með nýstárlegum hugsjónum skipulagsyfirvalda. Það er þó ótvírætt að mannvirkin skipi mikilvægan sess þegar rætt er um byggingarlist 20. aldar á Íslandi. Hvort sem lítið er á hönnunarlegt gildi þeirra eða samfélagslegan þátt fer ekki á milli mála að hlutverk þeirra í borgarsamfélaginu sé einstakt.

Efnisyfirlit

Inngangur	5
1. Snöggvaxandi bílamenning á Íslandi.....	7
2. Bensínstöðin sem farvegur fyrir framsækinn arkitektúr	10
2.1 Glerstöðvar Hannesar Kr. Davíðssonar og Shell	13
2.2 Kaflaskil Manfreðs Vilhjálmssonar og Nestis í íslenskri byggingarlistasögu	16
2.3 Bensínstöðin í borgarlandslaginu	21
3. Breyttir tímar bensínstöðva	24
Niðurlag	29
Heimildaskrá.....	31
Myndaskrá	34

Inngangur

Bensínstöðvar eiga sér ekki langa sögu hér á landi. Leiðin er stutt frá hampalitlum handdælum, á auðum lóðum í miðbæ Reykjavíkur, til módernískra mustera bifreiðarinnar sem einkennt hafa þéttbýlisstaði landsins. Á þessum tíma hefur hönnun bensínstöðva mótast umtalsvert út frá líðandi straumum í byggingarlist, skipulagi og tækniþróun. Þær geyma upplýsingar um það hvernig samfélagi okkar og menningu er háttað hverju sinni og í þeim má á vissan hátt lesa sögu þess hvernig við, sem samfélag, komumst þangað sem við erum nú.

Bensínstöðvar hafa í gegnum tíð og tíma verið eins konar táknmynd framfara og sóknar til nútímalegra samfélags. Byggingar sem ávallt haldast í hendur við öra þróun bifreiðarinnar, skilvirkari lífstíls, hraða og almenns efnahags.¹ „Skýli sem reist voru handa hinum tímabundna manni: bifreiðarstjóranum, sem alltaf er að flýta sér.“² eins og Hörður Ágústsson orðaði það í tímaritinu Byggingarlistin árið 1960.

Á 6. og 7. áratug 20. aldar teiknuðu metnaðarfullir arkitektar, oftast en ekki ungir, nýjar byggingar sem endurspegluðu framsækin stíleinkenni módernismans. Segja mátti að einkenni stefnunnar sem og höfundareinkenni hönnuða þeirra hafi komið hvað skýrast fram í hönnun bensínstöðva. Í raun væri hægt að færa rök fyrir því að þessar byggingar hafi markað upphafið að nýjum tíma í íslenskri byggingarsögu og þannig sannað táknrænt gildi sitt sem ímyndir framtíðarinnar og forskrift framtíðarsamfélagsins.³

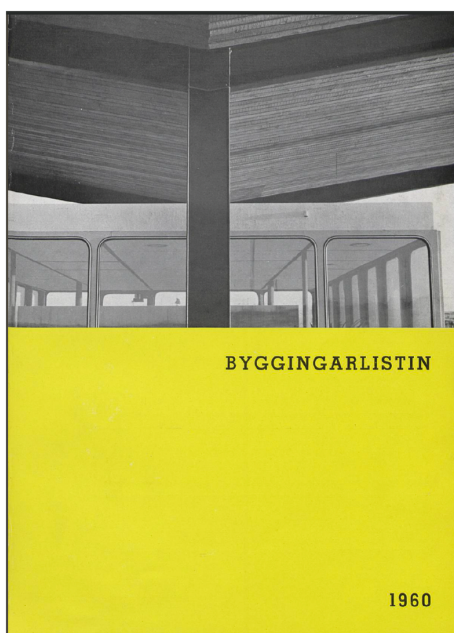
Bensínstöðvar Nestis hf. við Fossvog og Elliðaár sem byggðar voru eftir teikningum Manfreðs Vilhjálmssonar arkitekts táknuðu slík tímamót í íslenskri byggingarlistasögu. Á undan þeim hafði Þór Sandholt teiknað tvær steinsteyptar bensínstöðvar á mörkum borgarinnar sem einnig bera sýnileg einkenni þeirra módernísku strauma er áttu eftir að setja mark sitt á borgarlandslagið. Í kjölfarið fylgdi fjöldi nútímalegra bensínstöðva sem nokkrir af efnilegustu arkitektum landsins hönnuðu. Með metnaðarfullum hugsjónum áttu þessar bensínstöðvar eftir að verða einkennandi um land allt og ákveðið tákn bættra samgangna og þeirrar bílamenningar sem fór vaxandi hérlendis. Þannig mátti segja að bensínstöðin sé tákn

¹ Spessi, *Bensín*. (Reykjavík: Listasafn Reykjavíkur, 1999), bls. 6-9.

² Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“ *Byggingarlistin*, 1. janúar 1960, Sótt 11. nóvember 2022 á <https://timarit.is/page/5967762#page/n1/mode/2up>.

³ Spessi, *Bensín*, bls. 6-9.

um þau tímamót þegar íslenskt samfélag hverfur frá fábreytni bændasamfélagsins til nútímans. Í stað þess að verða aðeins lítils háttar viðbót við það samfélag sem fyrir var urðu bensínstöðvar að forvígssveit sem sá um að leiða samfélag þetta í gegnum breytingar sem myndu gjörbylta umhverfi Íslendinga. Bensínstöðvarnar fengu á þennan hátt aukið vægi í samfélaginu og í smærri bæjum á landsbyggðinni urðu þær oft að þungamiðju samfélagsins enda byggðar við fjölförnustu vegi eða í miðjum bænum. í Reykjavík urðu þær hins vegar að ómissandi þætti í landslagi borgarinnar.⁴



Mynd 1: Forsíða tímaritsins „Byggingarlistin, hönnuð af Herði Ágústssyni 1960.



Mynd 2: Shell stöðin á Laugavegi, hönnuð af Þór Sandholt 1949



Mynd 3: Þjónustustöð Nesti við Elliðaárvog, teiknuð af Manfred Vilhjálmsyni 1956.



Mynd 4: Bensínstöð Shell á Birkimel, teiknuð af Hannesi Kr. Davíðssyni 1959

Í þessari ritgerð verður farið yfir þróun og þátt bensínstöðva í byggingarlist 20. aldar á Íslandi. Stiklað verður á stóru í þeirri sögulínu sem færir bensínþjónustu í Reykjavíkurborg frá einföldum handdælum í tilkomumikil mannvirki á örfáum árum. Ritgerðinni má skipta í þrjá meginkafla: Í fyrstu verður fjallað um öra þróun bensínstöðva á Íslandi í samræmi við auknar kröfur og ört vaxandi bílæign landsmanna. Því næst verður bensínstöðinni sem farvegi framsækins arkitektúrs á seinni hluta 20. aldarinnar gerð skil og dæmi um einstakar stöðvar tekin fyrir og greind. Loks verður hlutverk bensínstöðva í borgarlandslaginu rannsakað nánar með áherslu á samfélagslegt gildi þeirra, breytilega þjónustu og þróun starfsemi ásamt því að framtíðarmöguleikar stöðvanna verða kannaðir.

⁴ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

Hvers vegna urðu bensínstöðvar 20. aldarinnar með skýrustu dæmum um framsækinn arkitektúr á Íslandi og hvers vegna hægðist á þeirri þróun sem engan endi virtist ætla að taka. Hvað verður um allar þær bensínstöðvar sem ekki eru talin not fyrir lengur um land allt og hvert er menningarlegt gildi þeirra. Hver er þáttur íslenskra bensínstöðva í byggingarlist 20. aldar á Íslandi?

1. Snöggvaxandi bílamenning á Íslandi

Í samanburði við höfuðborgir nærliggjandi landa hófst öld bílsins fremur seint í Reykjavík. Nánast ekkert vegakerfi var í landinu sem uppfyllti kröfur bílaumferðar og landsmenn höfðu upp til hópa misst þá litlu trú sem þeir höfðu á einkabifreiðinni eftir misheppnaðar tilraunir Thomsensbílsins, 1904, og Grundarbílsins í Eyjafirði, 1907. Ekki leið þó á löngu þar til fyrsta T-model bifreið Ford-bræðra var flutt til landsins frá Bandaríkjunum og hófst þar með óstöðvandi framganga einkabílsins hér á landi. Bifreiðina fluttu þeir Jakob Ó. Lárusson, Sveinn Oddson og Jón Sigmundsson, Vestur-Íslendingar, yfir Atlantshafið með skipi í júní 1913.⁵ Því mætti segja að bílaöldin hafi hafist nokkuð snemma í sögu borgarinnar þrátt fyrir að vera á eftir öðrum nálægum löndum.⁶

Í Reykjavík hafði gatnakerfi þróast fyrir manna og hestaferðir líkt og í flestum öðrum evrópskum borgum. Því mætti segja að borgin hafi, með sama hætti og aðrar, fengið að erfðum gatnakerfi sem þróast hefur eftir því sem vöxtur borgarinnar gaf tilefni til. Margháttaðar kröfur sem gerðar eru til gatna, vega og umferðamannvirkja breytast eftir því sem tímar líða. Kröfurnar sem landsmenn gerðu áður til umferðarinnar breyttust gersamlega með tilkomu bifreiðarinnar. Í raun mætti segja að það hafi ekki verið umferðin sjálf sem varð helsti áhrifavaldur þessarar gatnaþróunnar heldur ör þróun bílsins og sá hraði sem hann bjó yfir. Þetta olli því að sífellt fleiri íþyngjandi kröfur voru gerðar til allra samgöngumannvirkja.⁷

⁵ Guðjón Friðriksson, *Saga Reykjavíkur: Bærinn vaknar 1870-1940 síðari hluti*. (Reykjavík: Iðunn, 1994), bls. 167-169.

⁶ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (Reykjavík: Crymogea, 2013), bls. 137.

⁷ Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83 (Reykjavík: Reykjavíkurborg, 1966), bls. 237.



Myndir 5-7: Knud Zimsen borgarstjóri stjórnar umferð á gatnamótum Austurstrætis og Pósthússtrætis 7. júlí 1927.

Í fyrsta heildarskipulagi Reykjavíkur, sem samþykkt var árið 1927, var ekki gert ráð fyrir almennri bílaeign. Tillaga var gerð um byggingu járnbrautarstöðvar í Norðurmýri, umferðargötur voru ekki flokkaðar eftir umferðarþunga og Hringbraut var ætlað að umlykja bæinn.⁸ Því þykir nokkuð ljóst að enn voru ekki allir sem áttuðu sig á því hversu áhrifamikill fólksbíllinn yrði í samgöngumáta hérlendis innan örfárra ára frá því að skipulagið var unnið.

Konsúll Thomsen keypti bíl
kalt þá glottu lýðir.
Hann mun ríkja, hann mun ríkja um síðir.
Borg mun rísa á breiðu svæði
byggðin verður ætluð mér.
Brautir götur bílastæði
bílahús og naust og ver.
Hvergi veitist nokkurt næði
næ ég taki á mennskum skríl.
Konsúll Thomsen keypti bíl.
Reiknið með að mörgum blæði,
mikið hvað það prýðir!
ÉG MUN RÍKJA, ÉG MUN RÍKJA UM SÍÐIR.
-Þórarinn Eldjárn⁹

Ljóð þetta samdi Þórarinn Eldjárn á áttunda áratug 20. aldar en í því lýsir hann á skondinn hátt yfirtöku bílsins hérlendis sem samkvæmt honum hófst strax með fyrstu innfluttu bifreiðinni, sem eins og áður segir hefur iðulega verið kennd við konsúlinn Thomsen. Það leið einmitt ekki langur tími frá því að Thomsen bíllinn keyrði fyrst um götur

⁸ Bjarni Reynarsson, *Borgir og borgarskipulag: Þróun borga á vesturlöndum Kaupmannahöfn og Reykjavík*. (Reykjavík: Skrudda, 2014), bls. 222-223.

⁹ „Bíllarnir í borginni“, *Laugardalur, Háaleiti & Bústaðir*, júlí 2020, bls. 12-13.

borgarinnar, árið 1904,¹⁰ þar til fjöldi skráðra bifreiða var orðinn rúmlega 800 árið 1930.¹¹ Áætlanir skipulagsins frá 1927 um randbyggða götoreiti og engar meginumferðaræðar í gegnum bæinn reyndust þar af leiðandi fljótt óraunhæfar. Skipulagið var því fellt úr gildi aðeins 5 árum seinna, árið 1932. Strax árið 1934 hófst skipulagsvinna fyrir fyrsta íbúahverfi Reykjavíkur utan Hringbrautar í Norðurmýrinni og um leið varð þróun borgarinnar hraðari en nokkru sinni fyrr. Tveimur árum síðar, 1936, var lauslegur skipulagsútdráttur kynntur þar sem megináhersla var lögð á gatnakerfi og greinamunur loks gerður á umferðargötum og húsagötum.¹²

Mikill hluti borgarinnar byggðist því upp um og eftir að einkabíllinn var orðinn að nokkurs konar almenningseign hér á landi. Því leið ekki á löngu þar til tillitsemi til þeirra varð helsta forgangsatriði skipulagsnefndar við gerðir gatna- og hverfaskipulags borgarinnar. Á tímabilinu 1955 til 1965 var grunnurinn lagður að nýju samgöngukerfi, því kerfi sem Reykvíkingar búa enn við í dag.¹³ Eftir seinni heimsstyrjöldina óx bifreiðaeign í Reykjavík svo hröðum skrefum að gera þurfti ráð fyrir að bifreið yrði í hvers manns eigu áður en langt um liði.¹⁴ Árið 1945 voru 1.600 fólksbilar skráðir í borginni en aðeins 5 árum síðar voru þeir orðnir 7.000 talsins.¹⁵ Það þótti því ljóst, þegar aðalskipulag Reykjavíkur 1962-88 var unnið, að ekki dyggðu lengur bráðabirgðaaðgerðir hér og þar.¹⁶ Nú þyrfti að hugsa um framtíðarvandamál og möguleika borgarinnar. Því þyrfti að gera áætlun sem hægt væri að fylgja á komandi árum, bílaskipulag Reykjavíkur. Í aðalskipulagi borgarinnar sem unnið var árið 1962 er ritað:

Þróun þjóðfélagsins bæði veldur og byggist á alveg nýju ástandi samgangna. Ferðabörfin vex og framleiða þarf sífellt meiri vörur til að fullnægja eftirspurn. Jafnframt eru gerðar auknar kröfur til þeirrar þjónustu, sem veitt er. Nú heimta menn hraða og vilja geta valið um nýja möguleika. Tækniþróun helzt í hendur við vaxandi kröfur. Hennar hlutverk er að framleiða ný og nýttízkuleg samgöngutæki.¹⁷

Með þessari þróun og áðurnefndum kröfum varð einnig aukin ástæða fyrir hönnun nýttízkulegri umferðarmannvirkja, þar á meðal bensínstöðva.

¹⁰ Guðjón Friðriksson, *Saga Reykjavíkur*, bls. 169-70.

¹¹ Bjarni Reynarsson, *Borgir og borgarskipulag*, bls. 224.

¹² Bjarni Reynarsson, *Borgir og borgarskipulag*, bls. 223-225.

¹³ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, bls. 137.

¹⁴ Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83, bls. 237.

¹⁵ Bjarni Reynarsson, *Borgir og borgarskipulag*, bls. 236.

¹⁶ Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83, bls. 237.

¹⁷ Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83, bls. 81.



Mynd 8: Fyrstu drög að heildarskipulagi Reykjavíkur, 1927. Gert var ráð fyrir járnbrautarstöð þar sem nú er Snorrabraut en úrlausnir fyrir vaxandi umferðavanda voru litlar sem engar.

2. Bensínstöðin sem farvegur fyrir framsækinn arkitektúr

Hönnun þessara nýtsku bensínstöðva féll snemma í hendur yngri hönnuða og arkitekta sem nutu vaxandi vinsælda í byggingarlist héraðs um miðbik 20. aldar. Um og eftir 1930 var húsagerð í anda módernisma áberandi í Reykjavík og víðar. Þegar leið á 5. og 6. áratug aldarinnar þróuðust meðal framsækinnna arkitekta nýjar hugmyndir og áherslur um sýnileika tæknilegrar uppbyggingar í ytra útliti húsa. Í stað þess að áréttu samfellu aðlægra hliða líkt og hér tíðkaðist fyrir stríð var hver hlið byggingarinnar nú að sjálfstæðri, tvívíðri samstillingu. Ólíkum efnum var þá oft stillt saman sem andstæðum og efnisuppbygging húsa gerð sýnileg. Þessar áherslur áttu aðeins eftir að vaxa í vinsældum þar til áhrif módernismans náðu ákveðnum hápunkti hér á landi á 6. og 7. áratug 20. aldarinnar. Þessi formeinkenni voru þá ekki einungis bundin við verk helstu arkitekta heldur tóku þau að setja svip sinn á almenna húsagerð.¹⁸

Þeir ungu arkitektar, sem urðu helstu boðberar módernismans héraðs, komu flestir heim frá námi erlendis milli 1945 og 1950 og áttu eftir að eiga umtalsverðan þátt í því að móta húsagerð módernismans á 6. áratug aldarinnar. Í þeirra hópi voru meðal annars Hannes Kr. Davíðsson, Guðmundur Kr. Kristinsson og Manfreð Vilhjálmsson¹⁹ sem allir tóku þátt í hönnun bensínstöðva á ferli sínum. Um þá verður fjallað síðar í þessari ritgerð.

Fyrir tíð ungu módernistanna voru byggðar tvær steinsteyptar bensínstöðvar Shell í Reykjavík eftir teikningum Þórs Sandholts arkitekts. Önnur stöðin stendur við gatnamót

¹⁸ Pétur H. Ármannsson, „Hreinstefna í húsagerð 6. áratugarins.“ Í *Draumurinn um hreint form*, Ólafur Kvaran ritstýrði, (Reykjavík: Listasafn Íslands, 1998), bls. 41-52.

¹⁹ Pétur H. Ármannsson, Borgarhluti verður til: Byggingarlist og skipulag í Reykjavík eftirstríðsáranna (Reykjavík: Listasafn Reykjavíkur, 1999), bls. 6.

Laugavegar og Kringlumýrarbrautar, en hin við Skógarhlíð, sem þá var hluti af Reykjanesbraut. Báðar stöðvarnar bera einstaklega skýra afstöðu til umhverfis síns, að mati Péturs H. Ármannssonar, arkitekts.²⁰ Stöðvarnar hafa staðið nær óbreyttar að ytra útliti frá því að starfsemi hófst, enda skarta þær afar einkennandi útliti sem synd væri að breyta eða eyðileggja.²¹ Steinsteypu stöðvarnar voru vísbending um það sem koma skyldi og það sem taka ætti við af hinum einföldu bensíndælum sem áður stóðu á auðum lóðum víðs vegar um miðbæ Reykjavíkur. Fyrstu eiginlegu bensínstöðvar borgarinnar voru settar upp við Lækjartorg árið 1922 undir nafni olúfélagsins Shell. Þar hafði myndast eins konar miðstöð leigubíla, strætisvagna og fólksbíla. Þessi starfsemi varð mörgum Reykvíkingum þyrnir í augum enda var Lækjartorg eitt helsta torg bæjarins og óþrífnaður bensíntankanna ásamt öllu bílaþvarginu því ekki til sóma.²² Gunnlaugur Claessen gekk jafnvel svo langt að skrifa í Morgunblaðið þann 26. maí 1923: „Mörgum er í minni að fyrir ári síðan var settur niður bensíngeymir á Lækjartorgi, rauður strokkur með hvítri glerkúlu ofan á. Hefir hann síðan skartað þar á torginu, öllum til gremju, sem nokkurn snefil hafa af fegurðartilfinningu.“ Hann sagðist einnig vona að þessi minnisvarði um smekkleysi bæjarstjóra yrði fjarlægður við fyrsta tækifæri og komið fyrir þar sem hann yrði minna áberandi.²³



Mynd 9: Fyrsta bensíndæla Shell í Reykjavík, á miðju Lækjartorgi.



Mynd 10: Dælur sem seinna voru reistar við Steindórsplan, nú Ingólfstorg, í Reykjavík á vegum Shell.

²⁰ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki,“ *Morgunblaðið*, 12. mars 2005, sótt 11. nóvember 2022 á <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1006288/>.

²¹ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“

²² Guðjón Friðriksson, *Saga Reykjavíkur*, bls. 184-185.

²³ Guðjón Friðriksson, *Saga Reykjavíkur*, bls. 186.

Í kjölfar bensínsölnunnar við Lækjartorg hóf Pétur Þ. J. Gunnarsson sölu á eldsneyti við Vallarstræti og Standard Oil eða Hið íslenska steinolíufélag hóf jafnframt rekstur við Hafnarstræti. Gunnlaugi Claesen varð loks að óskum sínum fyrir Alþingishátíðina 1930 þegar Shell var gert að færa rekstur sinn af Lækjartorgi²⁴ en þar gæti sú hugmynd hafa sprottið upp innan fyrirtækisins að bensínstöðvar yrðu á komandi árum að sjálfstæðum umferðarmannvirkjum sem svip sinn gætu sett á landslag borgarinnar. Árið 1949, um 19 árum seinna, hóf olíufélagið Shell rekstur í nýstárlegu steinsteyptu húsi við Laugavegin sem, eins og áður segir, teiknað hafði verið af arkitektinum Þóri Sandholt.²⁵

Shell-stöðin við Laugaveg var hönnuð inn í skipulag við ofanverðan hluta götunnar á fimmta áratugnum sem gerði ráð fyrir því að vegurinn myndi kvíslast í tvær akbrautir á leiðinni út úr bænum til austurs. Stöðinni var því gefið fleyglaga form til þess að falla inn í þær skipulagsáætlanir eins og Pétur H. Ármannsson orðaði það í viðtali við Þröst Helgason fyrir Morgunblaðið árið 2005. Þar segir hann jafnframt stöðina við Skógarhlíð hafa verið nokkurs konar borgarhlíð á sínum tíma þegar gatan var og hét ennþá Reykjanesbraut. Út úr Skógarhlíðarstöðinni stendur skyggni sem snýr að veginum til Hafnarfjarðar og ávarpar hann með skýrum hætti. Stöðinni við Laugaveg hefur þó verið breytt á þann hátt að steipt skyggni sem samföst voru húsinu hafa verið fjarlægð.

Stöðvarnar sem hér um ræðir bera greinileg merki þess hve mikið var lagt í hönnun og byggingu þeirra. „Þetta eru stórar og rammgerðar byggingar,“ segir Pétur og bendir í leiðinni á að bensínstöðvar þurfi ekki endilega að vera litlar og hógværar til þess að taka tillit til umhverfis síns. Þessar stöðvar eru einnig eitt fyrsta og skýrasta merkið um þær vonir sem bundnar voru við einkabílinn í Reykjavík. Bensínstöðvarnar voru og eru enn mikilvægur þáttur í daglegu lífi fólks í bílaborginni Reykjavík. Steinsteyptu stöðvar Þórs fanga því á fagaðan hátt mikilvægi bensínstöðva og embætti þeirra með mikilli og fallegri hönnun þar sem þeim er gert hátt undir höfði sem varanlegum þætti í borgarlandslaginu.²⁶

²⁴ Guðjón Friðriksson, *Saga Reykjavíkur*, bls. 186.

²⁵ Egill Helgason, „Fallegar bensínstöðvar.“ *DV*, 26. janúar 2016, Sótt 11. nóvember 2022 á <https://www.dv.is/eyjan/2016/01/26/fallegar-bensinstodvar/>.

²⁶ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“



Myndir 11-12:
Bensínstöðvar Shell við
Skógarhlíð sem reistar voru
eftir teikningum Þórs
Sandholts.



Myndir 13-14:
Bensínstöðvar Shell við
Laugaveg sem reistar voru
eftir teikningum Þórs
Sandholts.

2.1 Glerstöðvar Hannesar Kr. Davíðssonar og Shell

Árið 1954, stuttu eftir að hin steinsteyptu bílaþjónustuhús Þórs Sandholts risu, teiknaði Hannes Kr. Davíðsson lítil færanleg hús til uppsetningar við stakar bensíndælur sem stóðu fyrir utan þéttbýli Reykjavíkur. Með þessu verkefni, sem líklega virtist einfalt í fyrstu, hófst farsælt samstarf olíufélagsins Shell og Hannesar. Á ferli arkitektsins áttu fáir verkkaupar eftir að reynast honum jafn traustir og Shell. Fyrstu verkefni hans voru, sem áður segir, lítil færanleg hús sem smíðuð voru í Hafnarfirði og flutt í heilu lagi að áfangastað. Í framhaldi átti Hannes eftir að teikna fjölmargar afgreiðslustöðvar Shell um land allt auk skrifstofuinnréttinga, vörugeymsla og fleiri bygginga á árunum 1954-84.²⁷

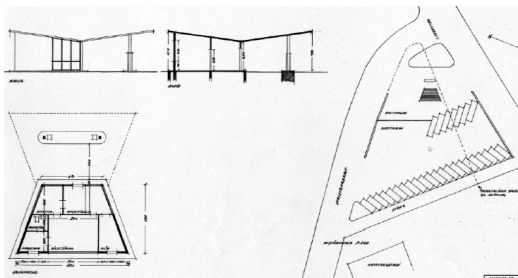
Shell átti einnig þátt í byggingu athafnasvæðis fyrir leigubílastöð Bæjarleiða á Langholti og byggingu Bifreiðastöðvar Keflavíkur, í samstarfi við BP, sem Hannes teiknaði. Bifreiðastöðina í Keflavík teiknaði Hannes árið 1959 en hún var tekin í notkun árið 1962. Stöðina einkenndi tvöfalt þakskyggni yfir bensíndælum sem hugsað var fyrir mismunandi gerðir bifreiða, þ.e. fólksbíla og flutningabíla/vörubíla sem hærri voru. Auk bensínafgreiðslu var í húsinu smurstöð og bílstöð.²⁸

Í Hafnarfirði endurtóku olíufélögin tvö sama leik og stóðu að byggingu Vörubílastöðvar Hafnarfjarðar á gatnamótum Strandgötu og Hvaleyrarbrautar. Byggingin

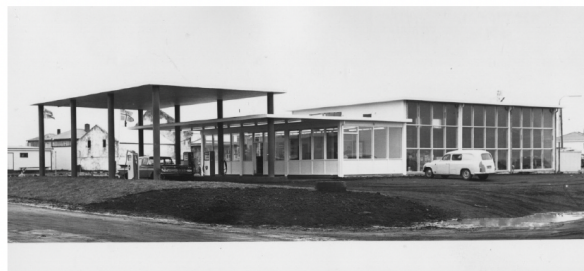
²⁷ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

²⁸ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

var sem áður, teiknuð af Hannesi og einkenndist af nokkuð sérkennilegu þakskyggni sem stóð yfir trapisulaga afgreiðsluhúsi eins og sjá má á mynd nr. 15. Þessi einkennandi verk, sem hér hafa verið upptalin, eru líkt og flest önnur verk Hannesar fyrir Shell horfin en til eru ljósmyndir af þeim flestum sem fanga einkenni stöðvanna vel.²⁹



Mynd 15: Teikningar Hanesar Kr. Davíðssonar fyrir Vörubílastöð Hafnarfjarðar á gatnamótum Strandgötu og Hvaleyrarbrautar. Byggingin var sem áður, teiknuð af Hannesi og einkenndist af sérkennilegu þakskyggni sem stóð yfir trapisulaga afgreiðsluhúsi.



Mynd 16: Bifreiðastöð Keflavíkur sem Hannes teiknaði fyrir Shell og BP árið 1959.

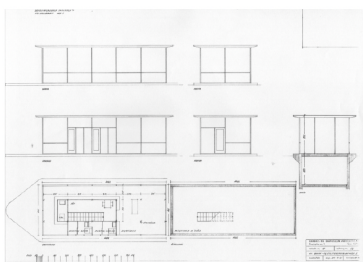


Myndi 17: Leigubílastöð Bæjarleiða á Langholti, Teiknuð af Hannesi.

Árið 1959 teiknaði Hannes nýja bensínafgreiðslu fyrir Shell, nú við Birkimel í Vesturbæ Reykjavíkur. Líkt og þjónustustöðvar Manfreds Vilhjálmssonar fyrir Nesti, sem fjallað verður um síðar, markaði stöð Hannesar við Birkimel tímamót í arkitektúr á þeim árum er einkabílinn var að verða að almenningseign og bílamenning farin að hafa umtalsverð áhrif á umhverfi borgarinnar. Afgreiðslubyggingu Shell við Birkimel mætti lýsa sem fínlegri smíði úr gleri og stáli. Þak hennar hvíldi á stálsúlum inni í miðri byggingu en útveggir voru allir settir saman úr gleri. Svipaðar stöðvar risu síðar á lóðum, sem Shell var úthlutað, beggja vegna Miklubrautar í Kringlumýri þegar sú mikla og nútímalega umferðarbraut byggðist upp snemma á 7. áratuginum. Þjónustuskýlin sem Hannes hannaði þar einkenndust einnig af léttri byggingu sem samsett var að mestu úr gleri og stáli. Ytra útlit þeirra líktist því helst stöðinni sem Hannes hafði áður teiknað við Birkimel en það mætti segja að talsvert meira hafi verið

²⁹ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

lagt í byggingu þessara nýju afgreiðslustöðva.³⁰ Norðurstöðin, nær Safamýri, samanstóð af tveim afgreiðsluskýlum; annað seldi bifreiðarvörur og sá um afgreiðslu á eldsneyti en hitt, sem nefndist Bílanesti, seldi sælgæti, mat og drykk. Það síðara hefur í dag verið rífið og hið fyrra tekið við hlutverki þess sem matsölustaður.³¹ Á suðurhlið Miklubrautar, nær því þar sem Kringlan stendur í dag, stóð aðeins eitt afgreiðsluskýli sem vikið hefur fyrir nýtískulegri þjónustustöð Orkunnar. Stöðvarnar beggja vegna brautarinnar voru skásettar á lóðinni, til að greiða fyrir umferðarflæði og nýta lóðirnar á þessu víðáttumikla umferðarsvæði sem best. Einnig teiknaði Hannes geymslukjallara undir báðum léttbyggingunum (mynd 18), sem ekki hafði áður sést á teikningum hans fyrir Shell.³²



Mynd 18: Teikningar Hannesar af þjónustustöðvum Shell við Miklubraut.



Mynd 19: Þjónustustöð Shell við Miklubraut í byggingu. Hér sjást einfaldar uppistöður húsanna úr stáli vel.



Mynd 20: Þjónustustöð Shell á Ólafsfirði í byggingu. Stöðin var að mestu gerð úr timbri.

Á litljósmynd Mats Vibe Lund (mynd 21) má sjá hve glæsileg hönnun þessara húsa var stuttu eftir að starfsemi þar hófst. Á myndinni er einnig greinilegt hve stóran þátt söluvörur, í hillum skálanna, spila í ytra útliti húsanna. Smurolíudollur, rúðuvökvabrúsar og gaskútar, öll klædd í einkennisliti Shell, blasa við í gegnum glerveggi stöðvarinnar þannig að sérhver vegfarandi viti umsvifalaust að hér sé um þjónustustöð Shell að ræða.

Samhliða vel heppnuðum tilraunum sínum með léttbyggingar úr stáli og gleri teiknaði Hannes einnig afgreiðsluhús úr samsettum timbureiningum, sem smíðaðar voru í Reykjavík. Dæmi um þessi hús mátti til dæmis finna á Ólafsfirði (mynd 20) og víðar á landsbyggðinni. Þessi tilraun byggðist á þeirri hugmynd að húsin mætti taka í sundur og flytja milli staða, auk þess sem hægt yrði að breyta um starfsemi í þeim.³³

³⁰ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

³¹ Stefán Björnsson, Dreifingastjóri hjá Skeljungu, munnleg heimild, 8. nóvember 2022.

³² Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

³³ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

Eitt seinasta verkefni Hannesar fyrir Skeljung var að teikna afgreiðslustöð við Kleppsveg. Stöðin skar sig úr hópi margra stöðva Hannesar að því leyti að burðarsúlur hennar lágu utan við útveggjaklæðninguna líkt og á Kjarvalsstöðum sem líklega mætti telja hans þekktasta verk. Flestar Shell-stöðvar Hannesar eru nú í dag ýmist horfnar eða svo mikið breyttar að byggingarlistalegt gildi þeirra er engum augljóst. Upphaflega var húsum þessum ef til vill ekki ætlaður langur líftími vegna léttleika þeirra og þróunar einkabílsins sem erfitt var að sjá fyrir hvar myndi stoppa en flestum fróðari mönnum ætti að vera ljóst að þar hafa ákveðin menningarverðmæti farið forgörðum.³⁴



Myndir 21-23: Þjónustustöðvar Shell við Birkimel, Miklubraut og Kleppsveg.

Ein helsta ástæða þess að bensínstöðvar 6. og 7. áratugarins urðu oftast en ekki nútímalegri en aðrar gerðir bygginga sem hérlendis risu á sama tíma er sú að engin hefð hafði myndast um mótun slíkra bygginga. Því var vegurinn greiður fyrir þá ungu arkitekta, sem vildu koma nýstárlegum hugmyndum um form og efnisval á framfæri.³⁵

2.2 Kaflaskil Manfreðs Vilhjálmssonar og Nestis í íslenskri byggingarlistasögu

Einn þeirra arkitekta sem stigu fram á sjónarsviðið á 6. áratug 20. aldar var Manfreð Vilhjálmsson, sem sneri heim úr námi í Svíþjóð árið 1955. Segja má að ákveðin kaflaskipti hafi átt sér stað í hönnun íslenskra bensínstöðva og jafnvel almennrar byggingarhönnunar, þegar hann tók að sér að hanna bílaþjónustustöðvar Nestis hf. í Fossvogi og við Elliðaárvog. Þrátt fyrir að vera fyrstu sjálfstæðu verkefni Manfreðs eru stöðvarnar taldar tímamótaverk í íslenskum arkitektúr vegna óhefðbundins efnisvals og léttis yfirbragðs, þar sem uppbygging og samsetning byggingarluta var dregin fram sem aðalatriði í ásýnd hússins.³⁶

„Í NESTI er ein fullkomnasta benzínafgreiðsla hér á landi og bezta þjónusta, sem völ er á. Mjög rúmgott athafnasvæði. ESSO benzín og smurningsolíur frá morgni til kvölds.

³⁴ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

³⁵ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“

³⁶ Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson ritstýrðu, *Manfreð Vilhjálmsson: arkitekt* (Reykjavík: Hið íslenska bókmenntafélag, 2009), 62-65.

Nemið staðar í NESTI. - Olíufélagið h.f.³⁷ Svo hljóðar auglýsing Olíufélagsins sem birtist í Þjóðviljanum laugardaginn 13. Júlí 1957. Ljóst er að hönnun Manfreðs var ekki það eina sem þótti nýstárlegt við nýju stöð Nestis hf. því þar var boðið upp á einstaka þjónustu sem ekki hafði sést hér á landi áður og þótt víðar væri leitað. Hörður Ágústsson komst svo að orði í tímaritinu „Byggingarlistin“ sem hann ritstýrði og gaf út árið 1960 að bifreiðþjónusta sem þessi væri: „skilgetið afkvæmi þeirrar vélaaldar, sem við lifum á. Hún er nýtt fyrirbrigði hér á Íslandi en vel þekkt víða erlendis.“³⁸



Myndir 24-25: Opnun Nestis í Fossvogi auglýst í Þjóðviljanum 13. júlí 1957.

„Segja má að þetta hús eða skýli sé reist handa hinum tímabundna manni: bifreiðarstjóranum, sem alltaf er að flýta sér. Hinn þurfandi ekill fær hér ýmsar veitingar afgreiddar utanhúss án þess hann yfirgefi ökutæki sitt. Bensín og olíur eru einnig á boðstólum undir sama þaki, svo að það er séð fyrir bílnum líka.“³⁹ Líkt og Hörður segir í lýsingu sinni er þetta fyrirbrigði, sem helst er nefnt bílalúga eða „drive-through“, sérsniðið að þörfum bifreiðaeigandans. Þetta er fyrsta dæmið um slíka þjónustu á Íslandi og jafnvel á öllum Norðurlöndunum. Hugmyndin kemur úr bandarískri bílamenningu og var það í raun Axel Helgason, lögreglumaður, sem færði þjóðinni hana fyrstur manna.⁴⁰ Axel var í götulögreglu Reykjavíkur á stríðsárunum þegar Ísland var hernumið af Bretum, en undir stríðslok ferðaðist hann til New York og kynnti sér tæknirannsóknir og fingrafarafræði. Í þeirri ferð kynntist Axel amerískri drive-in menningu og þá kviknaði hugmynd hans að íslenskri bílalúgu, hugmynd sem enn er vinsæl í þéttbýlisstöðum víða um landið í dag.⁴¹

³⁷ Nesti. „Í dag opnar NESTI í Fossvogi.“ *Þjóðviljinn*, 153. tölublað (13. júlí 1957): bls. 2.

³⁸ Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“

³⁹ Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“

⁴⁰ Manfreð Vilhjálmsson, munnleg heimild, 10. nóvember 2022.

⁴¹ „Breyttir tímar – Axel Helgason,“ *Lögreglan*, 14. september 2019.

https://www.logreglan.is/breyttir-timar-axel-helgason/?fbclid=IwAR3e-szK9_pwiXWffJa_k3P94ga_wkyzk19doceHoSWA2Afc15gJwWWuLU4.

Nesti var fyrst reist við Kópavogslæk árið 1956 en seinni stöðin reis við Suðurlandsbraut ári síðar þar sem nú eru mislæg gatnamót við Breiðholtsbraut. Byggingarefni stöðvanna voru nær öll valin úr bílasmíði: gler, járn og gúmmí en steypa var hvergi notuð við byggingu stöðvanna nema í undirstöður. Hvor stöð samanstóð af tveimur gagnsæjum skýlum sem tengd voru saman með léttu þakskyggni sem aðskilið var frá byggingunum sjálfum.⁴²



Mynd 26: Nesti í Fossvogi að næturlagi. Sjá má víðfrægt listaverk Axels Helgasonar í forgrunni, strákurinn með fiskinn.



Mynd 27: Axel Helgason, stofnandi Nestis að störfum á starfsárum sínum sem lögregluþjónn.

Hið stóra þakskýli, sem yfir afgreiðsluplaninu stóð, var gert á staðnum. Grind þess og uppistöður voru gerðar úr járn en þakið var ýmist klætt búrplastgleri eða asbesti. Að neðan voru skygginn klædd óhefluðum furuborðum. Jafnstór þakinu er steinsteypur grunnur og voru aðkeyrslubrautir og torgið í kring gerð úr malbiki.⁴³ Einingar skýlanna sjálfra voru framleiddar í bílasmíðjum og fluttar tilbúnar á staðinn en efniviður þeirra var, eins og áður segir, fenginn úr bílasmíði: tvöfaldar glerrúður og emaleraðar plötur með lit festar innan í álramma með gúmmílistum.⁴⁴

Byggingarefnum stöðvanna var þannig stillt saman á einstakan hátt sem andstæðum einingum: „hin grófa áferð furu og steinsteypu myndar mótvægi við hið harða og slétta yfirborð lakks og fágaðs glers.“⁴⁵ Byggingarlag Nestisstöðvanna var því nokkuð augljóst, þar faldi hönnuðurinn ekki neitt. Þess í stað stóð rúm hússins opið og virkaði létt í augum áhorfandans. Einkenni stöðvanna er án efa hið rytmíska þak sem yfir skýlunum gnæfði.⁴⁶ Taktur þess og strúktúr fangaði augað og virtist vera um það bil að hefja sig á loft ef ekki

⁴² Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson, *Manfreð Vilhjálmsson*, bls. 62.

⁴³ Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“

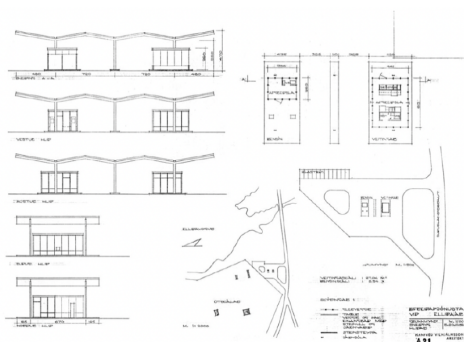
⁴⁴ Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson, *Manfreð Vilhjálmsson*, bls. 62.

⁴⁵ Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“

⁴⁶ Hörður Ágústsson, „Nesti h.f.“

væri fyrir hinar rólegu, lóðréttu, uppistöður sem héldu því á sínum stað. Þjónustustöðvar Nestis fengu því miður ekki að standa líkt og stöðvar Þórs Sandholts og eru báðar horfnar í dag. Óumdeild eru þó þau áhrif sem stöðvarnar hafa haft á framvindu bílamenningar, samfélagsmótunar og þróun módernismans í arkitektúr á Íslandi.

Manfreð hannaði einnig glæsilega þjónustustöð Veganestis við Hörgárbraut í jaðri Glerárhverfis á Akureyri sem Eyþór Tómasson, forstjóri súkkulaðigerðarinnar Lindu með meiru, lét reisa.⁴⁷ Stöðinni svipaði til þeirra sem hann hafði áður teiknað fyrir Nesti í Reykjavík, enda var meginhugmyndin að uppbyggingu þeirra nokkuð hliðstæð. Stöðin samanstóð af tveimur, léttbyggðum þjónustuskýlum með yfirhangandi þakskyggni. Í þetta skiptið var skyggnið þó margbrotnara í formi og minnti helst á hengibrú. Súlur úr stáli, samsettar úr fjórum stoðum, báru uppi tvo samsíða langbita sem einnig voru úr stáli gerðir. Ofan á langbitunum var röð þverbita úr sama efni og á milli þeirra bogapak úr báruðum stálplötum. Stálvirkið var í upphafi málað í gulrauðum lit en báruplötturnar voru alla tíð málmlitaðar. Utan á þverbitunum voru rafljós og endurvarpaðist birta þeirra af innra byrði boganna. Þak skyggnisins var skorðað af með stálstrengjum sem festir voru í steyp jarðakkeri til þess að standa af sér lárétta vindkrafta.⁴⁸



Mynd 28: Teikningar Manfreðs fyrir þjónustustöð Nestis við Elliðaárdalur, 1956.



Mynd 29: Teikningar Manfreðs fyrir Veganesti á Akureyri, 1961.

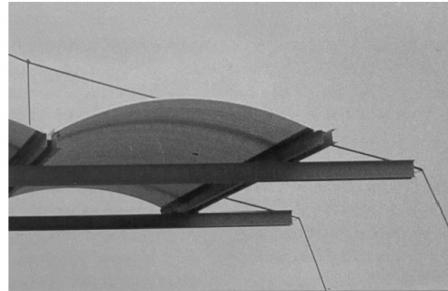
Líkt og á fyrri stöðvum Manfreðs voru skýlin undir skyggninu úr léttum efnum, sett saman úr tilsniðnum rammaeiningum og álvinklum sem soðnir voru saman á hornum. Rammarnir voru á innra og ytra byrði glerveggja skýlisins og gegndu því hlutverki að halda einingum glersins saman. Glerið þjónaði sem vindstífing en ofan á einingunum hvíldi léttbyggt þak.⁴⁹ Stöðin var byggð árið 1961 og var nýjung í norðurhluta landsins. Í tímaritinu

⁴⁷ „Míning Eyþór H. Tómasson forstjóri“, Morgunblaðið, 8. desember 1988.

⁴⁸ Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson, *Manfreð Vilhjálmsson*, bls. 62.

⁴⁹ Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson, *Manfreð Vilhjálmsson*, bls. 62.

Íslendingur var svo sagt frá stöðinni, þann 24. ágúst 1961, að hún væri „nýjung hér, en nokkur slík munu vera syðra. Í Veganesti mun verða seldur ýmiss konar varningur, er ferðamönnum hentar, alls konar matur, tóbak, hreinlætisvörur og margt fleira. Einnig eru seldar olíur og benzín, og er unnt að afgreiða á þrjár bifreiðir samtímis.“ Auk þess ritar höfundur greinarinnar að Veganesti muni bæta úr þörfum margra ferðamanna sem Akureyri gista ásamt því að stöðin muni vafalaust mæta vinsældum bæjarbúa en þar reyndist hann sannspár.⁵⁰ Því miður hlaut stöðin sömu örlög og fyrri stöðvar Manfreðs þegar hún var eyðilögð seint á 20. öldinni.



Myndir 30-33:
Þjónustustöð
Nesti við
Elliðaár
skömmu eftir
opnun.

Myndir 34-37:
Þjónustustöð
Nesti á
Akureyri
skömmu eftir
opnun.

⁵⁰ „Nýtt fyrirtæki – Veganesti s.f.“, *Íslendingur*, 24. ágúst 1962, bls. 8.

2.3 Bensínstöðin í borgarlandslaginu

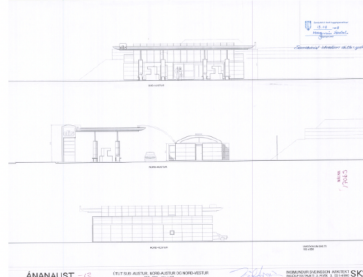
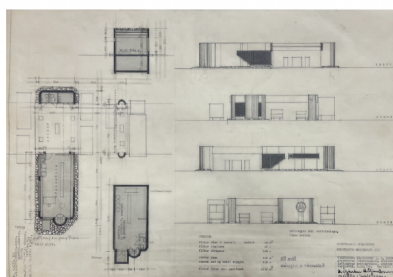
Þessum framúrstefnuverkum Hannesar og Manfreðs fylgdi ákveðin bylgja móðernískra bensínstöðva sem áttu eftir að vera einkar áberandi í borgarlandslaginu á árunum sem fylgdu. Stöðvarnar báru oftast en ekki sterk einkenni höfundar og skáru sig að jafnaði algjörlega út úr þeirri staðalformúlu sem hönnun þjónustustöðva hafði fylgt árin á undan. Þar má til dæmis nefna Shell-stöð sem teiknuð var af Helga og Vilhjálmí Hjálmarssonum á horni Norðurstrandar og Austurstrandar á Seltjarnarnesi, Shell-stöð Geirharðs Þorsteinssonar í Suðurfelli, umdeilda innanhússbensínstöð Olís sem Benjamín Magnússon teiknaði í Hamraborg og nútímalegar bensínstöðvar Ingimundar Sveinssonar fyrir Olís.⁵¹ Olísstöðvar Ingimundar má víða finna á höfuðborgarsvæðinu. Þær eru nýlegar og ekki er ólíklegt að þær séu þær seinustu af sínu tagi sem hannaðar verða í Reykjavík. Þeim hefur minna verið breytt en flestum öðrum stöðvum í borginni og einkennast af fagmennskulegri hönnun sem breytist lítillega eftir staðsetningu og aðstæðum. Á þeim má einnig taka eftir hve hófstíllt skyggni þeirra eru miðað við þann hóp stöðva sem hannaðar voru undir lok 20. aldar og síðar.⁵²

Mynd 38:
Bensínstöð Shell
í Suðurfelli sem
teiknuð var af
Geirharði
Þorsteinssyni
1974.



Mynd 40: Olís í
Ánanaustum sem
teiknuð var af
Ingimundi
Sveinssyni 1997.

Mynd 39:
Teikningar
Geirharðs af
Bensínstöð Shell
í Suðurfelli.



Mynd 41:
Teikningar
Ingimundar af
Olís í
Ánanaustum.

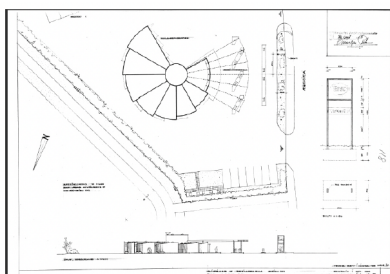
Önnur sérkennileg stöð sem ber að nefna í þessum flokki er bensínstöð Esso, sem byggð var við Ægisíðu 102 eftir teikningum Guðmundar Kr. Kristinssonar og Ferdinands Alfreðssonar. Bensínstöðina einkennir einstaklega metnaðarfull hönnun, sem eins og áður

⁵¹ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“

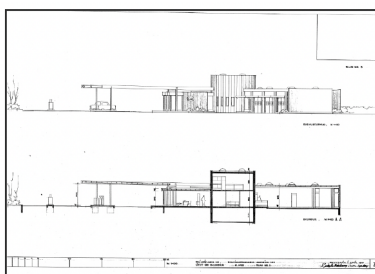
⁵² Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“

segir, fylgir ekki neinni staðalformúlu bensínstöðva fyrr né síðar. Ljósaskilti eru í lágmarki, skyggni eru hönnuð á óvenjulegan hátt og mismunandi formum er skeytt saman á vandaðan hátt. Hún er á sama tíma óáberandi í landslaginu en þó er óhjákvæmilegt fyrir nokkurn vegfaranda að taka eftir henni og þeirri starfsemi sem þar fer fram.

Útliti stöðvarinnar hefur bæði verið lýst sem geimskipi sem brotlenti hér á jörðu, til að færa okkur bensínþjónustu í nafni Esso, og líkt við kirkju sem fangar guðdómlega dýrð bifreiðarinnar.⁵³ Í viðtali við Morgunblaðið veltir Pétur H. Ármannsson, fyrir sér þeirri hugmynd að kirkjulegt form stöðvarinnar sé tilvísun til mikilvægis bílsins í nútímasamfélagi: „hann er eins konar Guð og bensínstöðin þá kirkja hans, staðurinn þar sem við sækjum okkur orku til að geta tekist á við daglega lífið.“⁵⁴ Því mætti álykta að stöðin sé bein þróun á þeirri upphafningu sem bíllinn hefur hlotið allt frá fyrsta bílaskipulagi Reykjavíkurborgar.



Mynd 42-43: Teikningar af Esso stöð Guðmundar Kr. Kristinssonar og Ferdinands Alfredssonar að Ægisíðu 102.



Mynd 44: Ljósmynd Spessa af Esso stöðinni á Ægisíðu.

Undir lok 20. aldar dró verulega úr því að íslenskir arkitektar væru fengnir til að sérhanna afgangsluststöðvar olúfélaganna þriggja héraðs, sem í meira mæli tóku að reisa stöðvar sínar eftir innfluttri staðlaðri vörumerkjahönnun sem best mætti lýsa með enska hugtakinu „branding.“ Því hættu bensínstöðvar skyndilega að vera vettvangur tilrauna og nýsköpunar í arkitektúr⁵⁵ og standa aðeins örfá dæmi um þann tíma eftir í landslagi borgarinnar. Þar má einna helst nefna umrædda Esso-stöð Guðmundar og Ferdinands við Ægisíðu 102.

Stöðin hefur verið nefnd sú seinasta af sinni gerð hér í Reykjavík. Í pistli sem Örn Elvar Arnarsson skrifaði fyrir RÚV fyrr á þessu ári, 2022, lýsir hann því hvernig stöðin við

⁵³ Örn Elvar Arnarson, „Síðasta bensínstöð sinnar tegundar kvödd.“ *RÚV*, 13. september 2022, sótt 20. október á <https://www.ruv.is/frett/2022/09/13/sidasta-bensinstod-sinnar-tegundar-kvodd>.

⁵⁴ Þröstur Helgason, „Eru ofvaxin vörumerki.“

⁵⁵ Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

Ægisíðu sé hans eftirlætis bensínstöð og þeirri eftirsjá sem hann finnur fyrir vegna áætluðu brotthvarfi hennar:

Sú staðreynd að þetta er síðasta bensínstöð sinnar tegundar er þyngri en tárum taki. Brúnu flísarnar með breiðu fúgunni, bogadregna afgreiðsluborðið, áhersla á bílavörur fremur en almennar freistingar og þessi ilmur sem á engan sinn líka. Aldrei aftur standa gamlir menn í stórum úlpum eins konungar í ríki sínu og leiðbeina mér og öðrum í eðlilegu viðhaldi á bílum í fallegu umhverfi.⁵⁶

Örlög Esso stöðvarinnar eru óljós en dagar hennar eru mögulega taldir.⁵⁷ Samþykkt hefur verið að rekstri í afgreiðsluhúsi og verkstæði skuli hætt en hávær umræða hefur skapast um þau áform að mannvirkið skuli víkja fyrir íbúðabyggingu í nafni þéttari byggðar.⁵⁸ Erfitt er að segja til um það núna hvort sú ákvörðun, ef hún yrði samþykkt, verði talin mistök eða skref til betri framtíðar. Flestum er þó ljóst að einkabíll Íslendinga mun hvergi hverfa á næstu árum og ekki þarf vélfræðing til að skilja að bílar þurfi viðhald, dekkjaskiptingu og nýjar rúðupurrkur sama hvort hann gangi á dísel, bensín eða rafmagni. Þjónustu sem einmitt er hægt að sækja á bensínstöðinni við Ægisíðu eins og sjá má í gamalli auglýsingu Esso (mynd 40) frá opunarári stöðvarinnar, 1978.⁵⁹



Mynd 45: Auglýsing Esso í Aþýðublaðinu 1978.

Eftirsjá eftir stöðvum Hannesar Kr. Davíðssonar og Manfreðs Vilhjálmssonar er mikil og augljóst þykir að þar hafi mikil hönnunarverðmæti tapast með ákvörðunum sem mögulega voru teknar í fljótfærni með gróða að sjónarmiði. Ekki er ólíklegt að Esso stöð Guðmundar og Ferdinands; geimskipið sem brotlenti í Vesturbænum og kirkja einkabílsins,

⁵⁶ Örn Elvar Arnarson, „Síðasta bensínstöð sinnar tegundar kvödd.“

⁵⁷ Valur Indriði Örnólfsson, verkefnastjóri hjá Festi, munnleg heimild, 26. október 2022

⁵⁸ Óttar Kolbeinsson Proppé, „Vesturbæingar sjá á eftir bensínstöðvum sínum.“ *Vísir*, 24. júní 2021, Sótt 20. október á <https://www.visir.is/g/20212126179d/vestur-baeingar-sja-a-efir-bensin-stodvum-sinum>.

⁵⁹ Esso Olíufélagið hf. „Enn eykur olíufélagið þjónustu sína. Nú vestur við Ægisíðu.“ *Alþýðublaðið*, 200. tölublað (21. október 1978): bls. 2.

muni falla í sama flokk innan örfárra ára, mánaða eða jafnvel daga frá því að þessi ritgerð er skrifuð. Eins og Örn kemst að orði í pistli sínum fyrir RÚV: „Það er staðreynd að þessi bensínstöð er að fara og ólíkt farfuglunum kemur hún ekki aftur, það er búið að búa svo um hnútana.“⁶⁰

3. Breyttir tímar bensínstöðva

Bensínstöðin við Ægisíðu státar þó ekki einungis af glæsilegri hönnun heldur er hún gott dæmi um hvert samfélagslegt gildi bensínstöðva var og er enn í þéttbýlisstöðum landsins. Þrátt fyrir að meginstarfsemi bensínstöðva sé auðvitað að sinna þörfum bifreiða og eiganda þeirra er auðvelt að færa rök fyrir því að samfélagið sem myndast í kringum þjónustuna sé ekki síður mikilvægt. Í pistli sínum minnst Örn einmitt á gömlu mennina í stóru úlpunum sem stóðu eins og kóngar í ríki sínu og kenndu óreyndu fólki hvernig hugsa ætti um bíl sinn. Hann segir stöðvar sem þessa geyma samtöl um allt milli himins og jarðar, samtöl sem aðeins geti myndast við aðstæður sem þessar.⁶¹ Bensínstöðin hefur því ákveðið hlutverk, sérstaklega þær sem standa inni í hverfum líkt og Esso við Ægisíðuna. Þær virka sem nærþjónusta fyrir íbúa hverfisins og oftast en ekki má sjá fólk hópast þangað á sólríkum dögum til að þrifa eða eiga við bíl sinn, hjólreiðafólk pumpa í dekk hjóla sinna og atvinnubílstjóra mæta í morgunkaffi. Bensínstöðvar eru því tvímælalaust mikilvægur hluti af félags- og menningarsögu borgarinnar eins og Pétur H. Ármannsson minntist á í viðtali við Lísu Pálsdóttur fyrir hlaðvarpið Flakk nú á dögnum.⁶²

Þrátt fyrir mikilvægi bensínstöðva er erfitt að neita því hve plássfrekar og margar þær eru innan borgarinnar. Umræðuna um óhóflegan fjölda bensínstöðva innan borgarinnar má rekja áratugi aftur í tímann. Til dæmis birtist hvöss grein í Þjóðviljanum árið 1983 þar sem segir m.a. að hátt í 40 bensínstöðvar hafi þá starfað í um það bil 100.000 manna byggð. Höfundar greinarinnar, ritstjórn blaðsins, bætir einnig við að „fáeinir kílómetrar frá heimili til vinnustaðar eru svo vel búnir bensínhöllum að hægt sé að stoppa 5-7 sinnum á stuttri leið til að tryggja að bifreiðin verði ekki án hins dýrmæta vökva“. Samkvæmt útekt blaðsins á þessum árum hafði bensínsala nánast staðið í stað á undanförunum árum en þrátt fyrir það

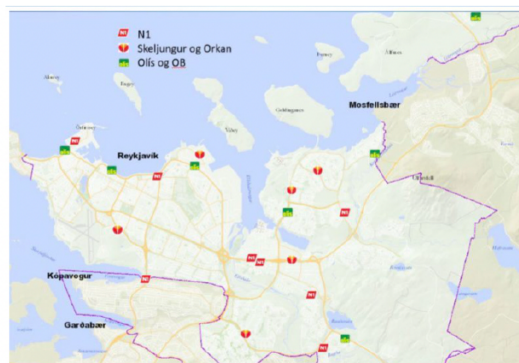
⁶⁰ Örn Elvar Arnarson, „Síðasta bensínstöð sinnar tegundar kvödd.“

⁶¹ Örn Elvar Arnarson, „Síðasta bensínstöð sinnar tegundar kvödd.“

⁶² Lísa Pálsdóttir, „Flakk um lokun bensínstöðva“, 16. júní 2022, í *Flakk*, framleitt af RÚV, hlaðvarp, 50:37. <https://www.ruv.is/utvarp/spila/flakk/21457/7i5kdu>.

héldu olíufélögin áfram að byggja sífellt fleiri, stærri og íburðarmeiri hallir utan um bensínmarkaðinn.⁶³

Flestar þeirra stöðva sem reistar voru um og eftir aldamótin 2000 minna helst á þær stöðvar sem standa við gríðarstórar hraðbrautir, sem leiða bíla milli milljónaborga í Evrópu og Bandaríkjunum, að stærðargráðu. Í stað þess að falla á hógværan hátt inn í landslagið voru þær oftast en ekki reistar sem plássfrek og áberandi mannvirki. Íslenskum nútíma bensínstöðvum mætti því hæglega líkja við risavaxnar auglýsingar innan um íbúðarbyggð borgarinnar. Áberandi byggingar sem þaktar eru skærglóandi skiltum, æpandi slagorðum um sjálfan sig, með risavöxnum skyggnum og grípandi litum. Stöðvarnar vilja með öllu móti að allir taki eftir sér, alltaf, sama hvort byggingin standi í miðri höfuðborg eða á fáförnum þjóðvegi og sama þótt klukkan sé þrjú að nóttu til eða þrjú að degi til. Það kemur því kannski ekki á óvart, ef mark er tekið á langri umræðu um fjölda stöðva í borginni, að lóðir þeirra séu eftirsóttar af verktökum og núverandi starfsemi talin henta framtíðaráformum borgarinnar illa. Því er jafnvel tímabært að spyrja sig; er bensínstöðin búin að vera?



Mynd 46-47: Yfirlitsmyndir af Reykjavíkursvæðinu fyrir og eftir komandi fækkun bensínstöðva.

Nú um hálfri öld eftir að aðalskipulagið 1962-1988 lagði grunninn fyrir bílaskipulag Reykjavíkurborgar er tími kominn á að nýjar áherslur verði ráðandi í samgönguskipulagi borgarinnar.⁶⁴ Í aðalskipulagi Reykjavíkur sem ritað er 1962 segir að þáverandi umferðarkerfi sé uppistaða og forsenda þess að borgin geti haldist sem ein heild.⁶⁵ Á síðustu árum hefur viðhorf til bílasamgangna hins vegar breyst verulega og má til að mynda merkja það í markmiðum aðalskipulagsins 2001-2024 ásamt samgöngustefnu borgarinnar sem samþykkt var vorið 2006.⁶⁶

⁶³ „Bensínhallirnir“, Þjóðviljinn, 29. október 1983, bls. 6.

⁶⁴ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, bls. 137.

⁶⁵ Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83, bls. 81-85.

⁶⁶ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, bls. 137.

Vilji borgaryfirvalda er að víkja til hliðar hefðbundinni áherslu á skilvirkni og afkastagetu gatnakerfis fyrir einkabílinn en leggja þess í stað áherslu á vistvænni ferðamáta. Þessi viðhorfsbreyting skipulagsyfirvalda stafar bæði af aukinni umhverfisvitund vegna hinna neikvæðu umhverfisáhrifa bílaumferðar en er einnig stór þáttur í þeirri stefnu að veita borginni meiri borgarbrag og bæta lífstíl íbúa hennar.⁶⁷

Í yfirlýsingu borgarstjóra Reykjavíkur sumarið 2021 segir hann að bensínstöðvum innan borgarmarka muni fækka um þriðjung á næstu árum, úr 45 í 30. Telur borgarstjórn stóra reiti þeirra í íbúðahverfum betur nýttu undir hverfistengda þjónustu og íbúðir. Samkomulag um þessar fyrirætlanir var undirritað af Degi B. Eggertssyni, borgarstjóra, og fulltrúum olíufélaganna Skeljungs og Orkunnar, N1, Olís og ÓB þann 24. júní 2021. Samkvæmt áætlunum borgaryfirvalda munu bensínstöðvar sem teljast inni í hverfum og nálægt leiksvæðum hverfa fyrst, sem og þær sem liggja við gönguleiðir barna en stöðvar sem standa við stofnbrautir starfa áfram.⁶⁸

Þessar fyrirætlanir hafa í raun verið á borði skipulagsnefndar borgaryfirvalda til fjölda ára. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 voru sérstök ákvæði um bensínstöðvar samþykkt þar sem segir að núverandi stöðvar innan íbúðarsvæða verði víkjandi starfsemi. Þar segir jafnframt að spornað verði við fjölgun bensínstöðva í Reykjavík og að miða verði við að heildarfjöldi bensínstöðva aukist þar af leiðandi ekki. Verði komist að þeirri niðurstöðu að þörf sé á nýrri bensínstöð, til að mynda í nýju hverfi, skal gerð sú krafa um að þjónusta verði einnig veitt fyrir vistvæna orkugjafa og stefnt að því að leggja niður aðra bensínstöð í Reykjavík á móti. Einnig þarf samkvæmt ákvæðinu að staðsetja nýjar stöðvar í tengslum við aðra þjónustu, þ.e. á atvinnusvæðum eða verslunar- og þjónustusvæðum í jaðri byggðar en ekki á stakstæðum lóðum úr tengslum við þá byggð sem hún þjónar. Einnig er gert ráð fyrir því að olíufélögin bjóði upp á vistvæna orkugjafa á þeim bensínstöðvum sem fá að halda rekstri sínum áfram.⁶⁹

Víða um höfuðborgarsvæðið hafa byggingar bensínstöðva þó fengið nýtt hlutverk þar sem rekstri stöðvanna er haldið áfram með einföldum dælum að utan en þjónustubyggingin sjálf nýtt undir aðra starfsemi. Bensínstöð Þórs Sandholts við Laugaveg, sem enn skartar nær sama útliti og á upprunalegum teikningum arkitektsins, hýsir nú vinsæla

⁶⁷ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, bls. 156-158.

⁶⁸ Óttar Kolbeinsson Proppé, „Vesturbæingar sjá á eftir bensínstöðvum sínum.“

⁶⁹ Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030, bls. 210-211.

bakarið Brauð og Co. ásamt því að rekstri smurstöðvar er haldið áfram.⁷⁰ Í þjónustustöð Orkunnar í Skógarhlíð er nú ekki lengur hægt að versla rúðuvökva né smurolíu. Þess í stað geta vegfarendur pantað sér Hlöllabáta og gos. Sömu sögu má segja um þjónustustöð Skeljungs við Birkimel þar sem danska fyrirtækið Joe & the Juice er nú við það að opna útibú. Í Kópavogi má finna tvö nýstárleg bílaapótek sem ekki eru ólík þeim afgreiðslustöðvum er Manfreð hannaði fyrir Nesti að því leyti að þar er að finna svokallaða „drive-through“ bílalúgu. Hin sérkennilega þjónustustöð Olís á jarðhæð Hamraborgar 12 þjónar nú sem listagalleríið Y og að lokum má nefna aðra bensínstöðvarbyggingu Olís, við Háaleitisbraut, þar sem Hjólreiðaverslunin Berlín hefur fært rekstur sinn. Þar er því bæði hægt að kaupa allt fyrir hjólreiðar og fylla á bensíntankinn í leiðinni, eins eðlilega og það hljómar. Þetta eru aðeins nokkur dæmi um góða nýtingu tómrar bensínstöðvabygginga í borginni og gefur skýra mynd af hversu hæglega hægt er að komast hjá því að jafna þessi merkilegu hús við jörðu, með því einu að komu upp nýrri starfsemi í húsi sem nú þegar er byggt.



Mynd 48-49: Olís í Hamraborg fyrir og eftir að starfsemi var breytt.



Mynd 50-51: Þjónustustöð Atlantsolíu fyrir og eftir að starfsemi var breytt.



Mynd 52-53: Bensínstöð Shell að Laugavegi fyrir og eftir að starfsemi var breytt.

Einnig hefur borið á því að olúfélögin komi upp hraðhleðslustöðvum fyrir utan stórverslanir eins og Krónuna eða Ikea. Þetta má til dæmis finna fyrir utan verslunarkjarnann í Lindum en hugmyndir liggja fyrir um að koma upp slíkri starfsemi víðar um landið.⁷¹ Þessar hugmyndir ásamt því að afgreiðslurekstur bensínstöðva er á undanhaldi gefur

⁷⁰ Kristján Guðmundsson, „Nýtt líf í vel hönnuðum bensínstöðvum.“ *RÚV*, 7. mars 2022, Sótt 20. október á <https://www.ruv.is/frett/2021/03/07/nytt-lif-i-vel-honnudum-bensinstodvum>.

⁷¹ Valur Indriði Örnólfsson, verkefnastjóri hjá Festi, munnleg heimild, 26. október 2022

vísbendingar um öfuga þróun bensinstöðvabygginga og virðist hönnunarsaga þeirra einfaldlega komin að ákveðinni endastöð. Vegferðin frá einföldum handdælum á bílastæðum verslana í Reykjavík, að tilraunakenndum mannvirkjum ungra arkitekta, í staðlaðar formúlur stórfyrirtækja og loks aftur að hinum einföldu handdælum bílastæðanna er orðin að eins konar hringrás, hringrás handdælnnar.



Mynd 54: Handdælur Shell á verslunarplani í miðbæ Reykjavíkur á fjórða áratug 20. aldar.



Mynd 55: Rafhleðslustöðvar fyrir utan IKEA í Garðabæ, 2017.

Niðurlag

Í þessari ritgerð var, í stuttu máli, farið yfir þátt bensínstöðva í byggingarlistasögu Íslands frá upphafi hennar á liðinni öld til okkar tíma. Ekki fer milli mála að hlutverk þeirra og mikilvægi í borgarsamfélagi okkar sé stærra en margur myndi halda, hvort sem litið er á hönnunarlegt gildi þeirra eða samfélagslegan þátt. Stöðvarnar spruttu upp í talsverðum fjölda víðs vegar um borg og land með aukinni bifreiðaeign Íslendinga. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 1962-1988 var talið að bifreiðaeign í Reykjavík myndi aukast um 180% ef miðað er við íbúa borgarinnar á þeim tíma sem aðalskipulagið ætti að gilda. Borgaryfirvöld voru þá með það augljósa sjónarmið gagnvart þessari sívaxandi bifreiðaeign borgarbúa að „taka verði svo mikið tillit, sem unnt er, til áhuga almennings á að eignast bifreið og komast leiðar sinnar af eigin rammleik.“⁷² Skýrir þetta að vissu leyti þann fjölda bensínstöðva sem byggðar voru á skömmum tíma.

Þar sem engin staðalformúla fyrir hönnun bensínstöðva þekktist hér á landi, var auðvelt fyrir unga stórhuga arkitekta að koma hugmyndum sínum á framfæri. Steinsteyptar, léttbyggðar og sérkennilegar stöðvar fóru því að birtast um borgina, flestar ólíkar en nær allar glæsilegar á sinn hátt. Þetta voru metnaðarfull mannvirki sem áttu í mörgum tilfellum eftir að þróa starfsemi sína og verða að eins konar félagsmiðstöðvum í hverfum borgarinnar og þéttbýlisstöðum landsins.

Bensínstöðvum borgarinnar mætti því lýsa sem nokkurs konar vörðu um þau tímamót þegar íslenskt samfélag hverfur frá fábreytni bændasamfélagsins til nútímans. Í stað þess að verða aðeins ómerkileg viðbót við samfélagið sem fyrir var, mætti segja að bensínstöðvar hafi skipað ákveðna forvígissveit sem leiddi heilt samfélag í gegnum breytingar er áttu eftir að gjörbylta öllu umhverfi Íslendinga. Þær voru og eru enn ómissandi hluti af landslagi borgarinnar, mannvirki sem spruttu fram í borgarlandslaginu með framúrstefnulegum hugmyndum en virðast nú kveðja sama landslag með nýstárlegum hugsjónum skipulagsyfirvalda.

Glerstöðvar Hannesar Kr. Davíðssonar, tímamótaverk Manfreðs og aðrar sérkennilegar stöðvar sem götur borgarinnar prýddu eru nú flestar horfnar. Ekki er ólíklegt að fleiri stöðvar fylgi þeim og þar með tapist enn meiri menningarverðmæti sem hæglega væri hægt að bjarga á einn eða annan hátt. Því þrátt fyrir að leiðin frá hampalitlum handdælum, á auðum lóðum í miðbæ Reykjavíkur, til módernískra mustera bifreiðarinnar

⁷² Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-83, bls. 131.

hafi verið stutt er ekki hægt að gera lítið úr menningar- og hönnunarlegu mikilvægi þeirra. Bensínstöðvar eru hinar földu perlur borgarlandslagsins, perlur sem segja okkur sögu borgarþróunar og byggingarlistar á Íslandi betur en flestar aðrar byggingar.



Mynd 56: Mannlíf á þjónustustöð Nestis við Suðurlandsbraut, 1964.

Heimildaskrá

Prentaðar heimildir:

Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983. Reykjavík: Reykjavíkurborg, 1966.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1984-2004. Reykjavík: Reykjavíkurborg, 1988.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Reykjavík: Crymogea, 2013.

Guðjón Friðriksson. *Saga Reykjavíkur: Bærinn vaknar 1870-1940 síðari hluti*. Reykjavík: Iðunn, 1994.

Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson ritstýrðu, *Manfreð Vilhjálmsson: arkitekt*. Reykjavík: Hið íslenska bókmenntafélag, 2009.

Pétur H. Ármannsson, *Borgarhluti verður til: byggingarlist og skipulag í Reykjavík eftirstriðsáranna*. Reykjavík: Listasafn Reykjavíkur, 1999.

Pétur H. Ármannsson. „Hreinstefna í húsagerð 6. áratugarins.“ Í *Draumurinn um hreint form*, Ólafur Kvaran, 41-52. Reykjavík: Listasafn Íslands, 1998.

Pétur H. Ármannsson, *Gunnlaugur Halldórsson: arkitekt*. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2014.

Spessi. *Bensín*. Reykjavík: Listasafn Reykjavíkur, 1999.

Vefheimildir:

„Bensínhallirnar“ *Þjóðviljinn*, 29. október 1983, 6. Sótt 11. nóvember 2022 á <https://timarit.is/page/2889931#page/n5/mode/2up>.

„Bílarnir í borginni.“ *Laugardalur, Háaleiti & Bústaðir*, júlí 2020, 12-13. Sótt 11. nóvember 2022 á https://downloads.ctfassets.net/3ar0fsp1ddpo/2LjpiaYBi3GD0k5E9W97CY/47fa953f74ee85eef18681d2ad05559/LHB_ju_li__2020_24a.pdf.

„Breyttir tímar – Axel Helgason.“ *Lögreglan*, 14. september 2019. https://www.logreglan.is/breyttir-timar-axel-helgason/?fbclid=IwAR3e-szK9_pwiXWffJa_k3P94ga_wkyzk19doceHoSWA2Afc15gJwWWuLU4.

- Egill Helgason. „Fallegar bensínstöðvar.“ *DV*, 26. janúar 2016. Sótt 11. nóvember 2022 á <https://www.dv.is/eyjan/2016/01/26/fallegar-bensinstodvar/>.
- Esso Olíufélagið hf. „Enn eykur olíufélagið þjónustu sína. Nú vestur við Ægisíðu.“ *Alþýðublaðið*, 59. árgangur, 200. tbl. (21. október 1978): 7. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/3222862?iabr=on#page/n5/mode/2up/search/guðmundur%20kr%20kristinsson%20á%20ægis%C3%ADðu%20bens%C3%ADnstöð>.
- Hörður Ágústsson. „Nesti h.f.“ *Byggingarlistin*, 1. janúar 1960. Sótt 11. nóvember 2022 á <https://timarit.is/page/5967762#page/n1/mode/2up>.
- Kristján Guðmundsson. „Nýtt líf í vel hönnuðum bensínstöðvum.“ *RÚV*, 7. mars 2022. Sótt 20. október á <https://www.ruv.is/frett/2021/03/07/nytt-lif-i-vel-honnudum-bensinstodvum>.
- Lísa Pálsdóttir. „Flakk um lokun bensínstöðva.“ *RÚV. Flakk*. 16. júní 2022. Hlaðvarp, 50:37. <https://www.ruv.is/utvarp/spila/flakk/21457/7i5kdu>.
- „Minning Eyþór H. Tómasson forstjóri.“ *Morgunblaðið*, 8. desember 1988. Sótt 11. nóvember 2022 á <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/24373/>
- Nesti. „Í dag opnar NESTI í Fossvogi.“ *Þjóðviljinn*, 22. árgangur, 153. tbl. (13. júlí 1957): 2. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/2778187?iabr=on#page/n1/mode/2up/search/%22manfreð%20vilhjálmsson%2>.
- Nesti. „Nesti.“ *Þjóðviljinn*, 22. árgangur, 153. tbl. (13. júlí 1957): 2. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/2778187?iabr=on#page/n1/mode/2up/search/%22manfreð%20vilhjálmsson%2>.
- „Nýtt fyrirtæki – Veganesti s.f.“ *Íslendingur*, 24. ágúst 1962. 8. Sótt 6. nóvember 2022 á <https://timarit.is/page/5168147#page/n7/mode/2up>.
- Óttar Kolbeinsson Proppé. „Vesturbæingar sjá á eftir bensínstöðvum sínum.“ *Vísir*, 24. júní 2021. Sótt 20. október á <https://www.visir.is/g/20212126179d/vestur-baeingar-sja-a-ef-tir-bensin-stodvum-sinum>.

Pröstur Helgason. „Eru ofvaxin vörumerki.“ *Morgunblaðið*, 12. mars 2005. Sótt 11. nóvember 2022 á <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1006288/>.

Örn Elvar Arnarson. „Síðasta bensínstöð sinnar tegundar kvödd.“ *RÚV*, 13. september 2022. Sótt 20. október á <https://www.ruv.is/frett/2022/09/13/sidasta-bensinstod-sinnar-tegundar-kvodd>.

Munnlegar heimildir:

Manfreð Vilhjálmsson, munnleg heimild, 10. nóvember 2022.

Pétur H. Ármannsson, munnleg heimild, 8. september 2022.

Stefán Björnsson, Dreifingastjóri hjá Skeljungu, munnleg heimild, 8. nóvember 2022.

Valur Indriði Örnólfsson, verkefnastjóri hjá Festi, munnleg heimild, 26. október 2022.

Myndaskrá

- Mynd í formála: Andrés Kolbeinsson. „Nesti við Elliðaárvog.“ Ljósmynd fengin úr Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. Bls. 64.
- Mynd 1: Hörður Ágústsson. „Byggingarlistin.“ Samsett verk. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/5967784?iabr=on#page/n23/mode/2up/search/byggingarlistin>
- Mynd 2: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Laugavegi*. Ljósmynd. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 3: Andrés Kolbeinsson. „Nesti.“ Ljósmynd. Ljósmyndasafn Reykjavíkur.
- Mynd 4: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Laugavegi*. Ljósmynd. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 5: Óþekktur. *Knud Zimsen stjórnar umferð*. Ljósmynd. Fengin úr *Saga Reykjavíkur*. Höfundur: Guðjón Friðriksson. Reykjavík: Iðunn, 1994. 187.
- Mynd 6: Óþekktur. *Knud Zimsen stjórnar umferð*. Ljósmynd fengin úr *Saga Reykjavíkur*. Höfundur: Guðjón Friðriksson. Reykjavík: Iðunn, 1994. 187.
- Mynd 7: Óþekktur. *Knud Zimsen stjórnar umferð*. Ljósmynd fengin úr *Saga Reykjavíkur*. Höfundur: Guðjón Friðriksson. Reykjavík: Iðunn, 1994. 187.
- Mynd 8: Skipulagsnefnd og Fulltrúar byggingarnefndar. „*Skipulagsuppráttur af Reykjavík 1927*.“ Teikning fengin úr *Borgir og Borgarskipulag*. Höfundur: Bjarni Reynarsson. Reykjavík: Skrudda, 2014. 222.
- Mynd 9: Óþekktur. *Fyrstu handdætur Shell á Lækjartorgi*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 10: Óþekktur. *Handdætur á vegum Shell í miðbæ Reykjavíkur*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 11: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell í Skógarhlíð*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 12: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell í Skógarhlíð*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 13: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Laugavegi*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 14: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Laugavegi*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 15: Hannes Kr. Davíðsson. *Teikning af Vörubílastöð Hafnarfjarðar*. Byggingarteikning. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.

- Mynd 16: Óþekktur. *Bifreiðarstöð Keflavíkur*. Ljósmynd. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.
- Mynd 17: Óþekktur. *Leigubílastöð Bæjarleiða á Langholtsvel*. Ljósmynd. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.
- Mynd 18: Hannes Kr. Davíðsson. *Teikning af Þjónustustöð Shell við Miklubraut*. Byggingarteikning. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.
- Mynd 19: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell við Miklubraut í byggingu*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 20: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Ólafsfirði*. Ljósmynd. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.
- Mynd 21: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell við Birkimel*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 22: Mats Vibe Lund. *Þjónustustöð Shell við Miklubraut*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 23: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell við Kleppsveg*. Ljósmynd. Úr safni Péturs H. Ármannssonar.
- Mynd 24: Nesti. *Í dag opnar NESTI í Fossvogi*. Auglýsing í tímariti. *Þjóðviljinn*, 22. árgangur, 153. tölublað (13. júlí 1957): 2. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/2778187?iabr=on#page/n1/mode/2up/search/%22manfreð%20vilhjálms%22>.
- Mynd 25: Nesti. *Nesti*. Auglýsing í tímariti. *Þjóðviljinn*, 22. árgangur, 153. tölublað (13. júlí 1957): 2. Sótt 11. nóvember á <https://timarit.is/page/2778187?iabr=on#page/n1/mode/2up/search/%22manfreð%20vilhjálms%22>.
- Mynd 26: Ragnar Vignir. *Nesti við Fossvog*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á <https://www.facebook.com/groups/149822718489181/posts/1320305474774227>.
- Mynd 27: Óþekktur. *Breyttir tímar – Axel Helgason*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á <https://www.logreglan.is/breyttir-timar-axel-helgason/>
- Mynd 28: Manfreð Vilhjálmsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Byggingarteikning. Sótt 11. nóvember á <http://www.transfer-arch.com/monograph/manfred-vilhjalmsson/>

- Mynd 39: Manfreð Vilhjálmsson. *Veganesti á Akureyri*. Byggingarteikning. Sótt 11. nóvember á <http://www.transfer-arch.com/monograph/manfred-vilhjalmsson/>
- Mynd 30: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 63.
- Mynd 31: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 65.
- Mynd 32: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 64.
- Mynd 33: Andrés Kolbeinsson. „*Nesti við Suðurlandsbraut*.“ Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á <https://ljosmyndasafn.reykjavik.is/?href=L2ZvdG93ZWlvYXJjaGl2ZXMvNTAwMC1lZWltL0xqb3NteW5kYXNhZm4vQW5kciVDMYVBOXMIMjBLb2xiZWluc3Nvbi9BS081MjAwMDElMjAwMjMlMjA0LTmuanBnLmluZm8=>.
- Mynd 34: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 23.
- Mynd 35: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 23.
- Mynd 36: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 23.
- Mynd 37: Andrés Kolbeinsson. *Nesti við Elliðaárvog*. Ljósmynd fengin úr *Manfreð Vilhjálmsson, Arkitekt*. Ritstjórn: Halldóra Arnardóttir og Pétur H. Ármannsson. Reykjavík: Hið Íslenska Bókmenntafélag, 2009. 75.
- Mynd 38: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell í Suðurfelli*. Úr safni Skeljungs.

- Mynd 39: Geirharður Þorsteinsson. *Teikningar fyrir Þjónustustöð Shell í Suðurfelli*.
Byggingarteikningar. Úr safni Skeljunga.
- Mynd 40: Spessi. „*Reykjavík*.“ Ljósmynd fengin úr *Bensín*. Höfundur: Spessi. Reykjavík:
Listasafn Reykjavíkur, 1999. 30.
- Mynd 41: Ingimundur Sveinsson. *Teikningar fyrir Þjónustustöð Olís í Ánanaust*.
Byggingarteikningar. Sótt 11. nóvember á
<https://skjalasafn.reykjavik.is/fotoweb/archives/5000-Skjalasafn-RVK-Öll-söfn/?q=202%3A178405>.
- Mynd 42: Guðmundur Kr. Kristinsson og Ferdinand Alfreðsson. *Esso á Ægisíðu*.
Byggingarteikningar. Sótt 11. nóvember á
<https://skjalasafn.reykjavik.is/fotoweb/archives/5000-Skjalasafn-RVK-Öll-söfn/?q=202%3A106105>.
- Mynd 43: Guðmundur Kr. Kristinsson og Ferdinand Alfreðsson. *Esso á Ægisíðu*.
Byggingarteikningar. Sótt 11. nóvember á
<https://skjalasafn.reykjavik.is/fotoweb/archives/5000-Skjalasafn-RVK-Öll-söfn/?q=202%3A106105>.
- Mynd 44: Spessi. „*Reykjavík*.“ Ljósmynd fengin úr *Bensín*. Höfundur: Spessi. Reykjavík:
Listasafn Reykjavíkur, 1999. 107.
- Mynd 45: Esso Olíufélagið hf. *Enn eykur olíufélagið þjónustu sína. Nú vestur við Ægisíðu*.
Auglýsing í tímariti. *Alþýðublaðið*, 59. árgangur, 200. tölublað (21. október 1978):
7. Sótt 11. nóvember á
<https://timarit.is/page/3222862?iabr=on#page/n5/mode/2up/search/guðmundur%20kr%20kristinsson%20á%20ægis%20C3%ADðu%20bens%20C3%ADnstöð>
- Mynd 46: Reykjavíkurborg. „*Stöðvar í dag*.“ Kort. Sótt 11. nóvember á
<https://www.visir.is/g/20212126179d/vestur-baeingar-sja-a-efir-bensin-stodvum-sinum>.
- Mynd 47: Reykjavíkurborg. „*Stöðvar eftir breytingar*.“ Kort. Sótt 11. nóvember á
<https://www.visir.is/g/20212126179d/vestur-baeingar-sja-a-efir-bensin-stodvum-sinum>.

- Mynd 48: Óþekktur. *Þjónustustöð Olís í Hamraborg 12*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á <https://www.kopavogsbladid.is/ibuar-i-hamraborg-vilja-bensinstod-olis-burt-vegna-eldhaettu/>.
- Mynd 49: Styrmir Örn Guðmundsson. *UFO*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á https://www.ygallery.is/exhibitions/5-ufo-styrmir-orn-gumundsson/installation_shots/.
- Mynd 50: Óþekktur. *Atlantsolía við Háaleitisbraut 12*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á https://www.mbl.is/frettir/innlent/2021/10/21/ibudarhus_i_stad_bensinstodvar/.
- Mynd 51: Óþekktur. *Jón Óli, eigandi reiðhjólaverslunarinnar Berlin*. Ljósmynd. Sótt 11. nóvember á https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2020/11/16/bensinstod_ordin_hjolreidaverslun/
- Mynd 52: Óþekktur. *Þjónustustöð Shell á Laugavegi*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 53: Tómas Viðar Árnason. *Brauð og Co. í gömlu Shell-stöð Þórs Sandholts við Laugaveg*. Úr einkasafni.
- Mynd 54: Óþekktur. *Handdætur á vegum Shell í miðbæ Reykjavíkur*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 55: Óþekktur. *Handdætur á vegum Shell í miðbæ Reykjavíkur*. Úr safni Skeljungs.
- Mynd 56: Sveinn Þormóðsson. „*Bensínsala Nesti við Suðurlandsbraut*“. Ljósmynd fengin úr *Ef ég hefði verið....* Höfundur: Nina Zurier. Reykjavík: Crymogea, 2015. 96.