

*Bymarka idag: Deltagere i den årvisse Markatrimmen på innbitt ferd mot målet.*

Så kan man spørre: Ville det ikke være naturlig at TSK og TT, som har så mange felles interesser og nesten identiske formålsparagrafer, innledet en eller annen form for samarbeid på det praktiske plan?

Nettopp et slikt perspektiv har vært uformelt drøftet av representanter for de to organisasjoner i det siste. Det er blitt listet opp flere oppgaver som vi med hell kunne vært sammen om. Og vi har også funnet ut at klubbene «utfyller» hverandre på en utmerket måte - i den forstand at TSK har mest å bestille på vinters tid, i skisesongen, mens TT på sin side har høysesong om sommeren og utover høsten.

Undertegnede hører til de uforbederlige optimister som tror at et nærmere samarbeid mellom TSK og TT ville være til fordel for begge parter. En organisasjonsmessig sammenslutning er neppe aktuelt, men ved å stå sammen i forskjellige situasjoner kunne vi nå ut til flere mennesker og også utgjøre en mer slagkraftig og attraktiv «enhet» overfor lokale myndigheter og ikke minst næringslivet, som vi begge jevnlig må fri til for å kunne gjennomføre våre allehånde planer til gunst for det alminnelige tur- og friluftsliv.

## La Cicignons ånd fortsatt prege byen!

Av FINN KLEVEN

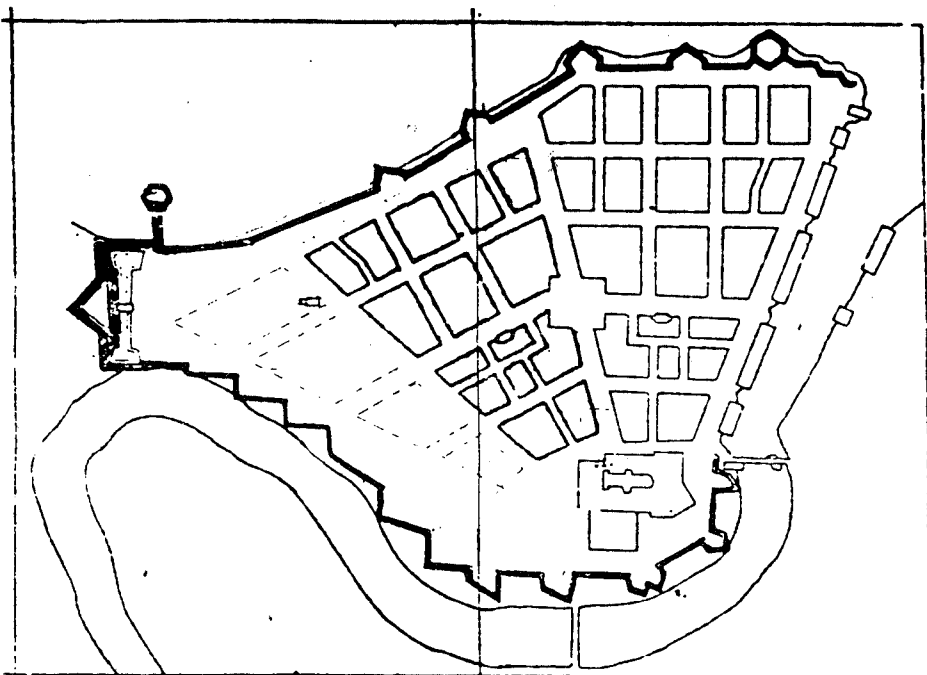
*Cicignon's byplan for Trondheim feiret 300 årsjubileum i 1981. Selv om vi med denne artikkelen kommer noe i etterskudd av jubileet, er årbokkomiteen overbevist om at våre lesere vil glede seg over den.*

Cicignon var fra 1657 til 1696, da han døde, offiser og festningsingeniør i den dansk-norske hær. Han var stasjonert i Bergen fra 1662 til 1671 og planla og foresto utbygging av festninger på Nordnes og Bergenshus. Han deltok i de danske kriger i årene 1675 - 79, og ble generalmajor i 1678. Da krigen tok slutt ble han kommandant i Fredrikstad og inspektør for de norske festninger. Ridder av Danebrog i 1686. Etter Hornemannsbrannen i 1861 fikk Cicignon, sammen med sin stabssjef, Antony Coucheron, befaling fra Christian V om å utarbeide ny reguleringsplan for Trondhjem.

Antony Coucheron gikk som offiser og festningsingeniør i fotsporene til sin far, William Coucheron, som hadde laget noen kart over Trondhjem i begynnelsen av 1660-årene.

For å bli kjent med reguleringsforutsetningene må man studere kartene fra tiden før nyreguleringen. Det eldste man kjenner skal være et meget nøyaktig kart som landmåleren Neucler laget for den svenske lensherre under okkupasjonen i 1658. Dette er et rent registreringskart og viser at det i 1658 ikke fantes andre faste forsvarsanlegg enn den gamle bymur på Skansen, og et blokkhus utenfor lusøra. Det neste kart, laget av Coucheron d.e. i 1661, forteller at nye forsvarsanlegg var under planlegging. Det viser omrisset av en femtakket festningsplan på Kalvskinnet. Den strakte seg fra kanalen ved E-verkets gamle kontor på Hospitalsløkkene til krysset mellom Bispegaten og Sverfes gate ved Kalvskinnet skole. Festningsarealet var 9 ganger så stort som Kristianstens. Kartet viser





*Mulig reguleringsmøter med viftefasong, uten Kalvskinn-festningen.*

Cicignons plan slik den er vist på Neuciers kart i 1658. Planen for Kalvskinnstraversen ble til gjengjeld utvidet slik at hver av dens to hovedbastioner fikk en størrelse som våre dagers Kristiansten. Fra Kalvskinnstraversen beholdt han bastionene mot øst langs fjord og elv omtrent slik de var planlagt allerede 20 år tidligere, i 1661. De nye innslag i forsvarssystemet slik det er vist i Cicignons byplan er Kristiansten festning og Møllenberg skanse.

Man trenger bare kaste et blick på Cicignons reguleringsplan for å se at fortifikasjonene har vært det overordnede mål. Planen viser en liten by inne i en stor festning.

Reguleringsdokumentet består av 2 deler. Hoveddokumentet viser, foruten gateplanen, hele Cicignons plan for forsvarsanlegg, med detaljsnitt av festningene Munkholmen og Kristiansten. Dessuten en forklarende tekst i 22 punkter, de fleste med militært innhold. Det måtte derfor graderes som et militært dokument.

Derfor utarbeidet han et sekundært reguleringsdokument som omfattet bare den sivile byplan, med referanse til de eksisterende

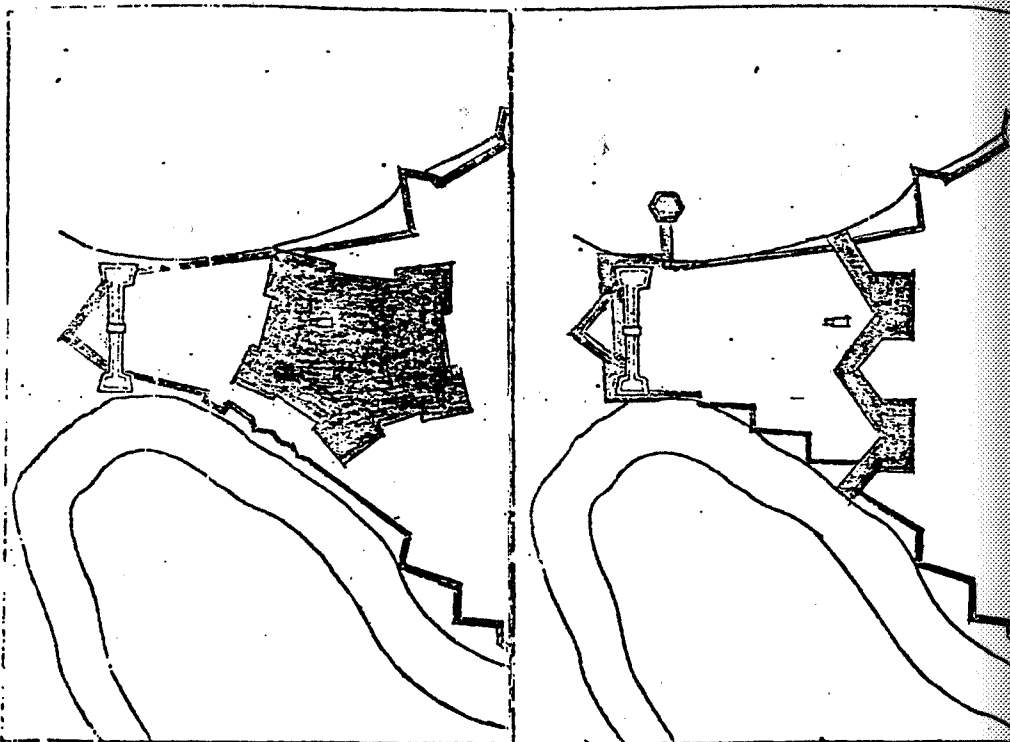
forhold på reguleringstidspunktet. For eksempel vises her bare den gamle Elgeseter bro. Hoveddokumentet viser to nye broer, Bybroen og en ny Elgeseter bro bygget ved siden av den gamle. Det sekundære kart viser også Hospitalskirken. På hoveddokumentet er den ikke vist, fordi kirken er forutsatt nedbygget av Kalvskinnsfestningen.

I og med at man på forhånd hadde et nøyaktig kartverk og kjente de viktigste reguleringsforutsetninger, kunne man utarbeide en ny reguleringsplan på meget kort tid. Byen brente 19. april, og den nye plan ble signert på Cicignons gård ved Fredrikstad allerede 26. og 28. august.

Enevoldstidens administrasjon var effektiv. Kongen approberte planen i København, bare 2 uker senere. En annen interessant observasjon er at embetsverket innså at planen, som erstattet et trangt middelaldersk gatenett med en kvadratur med brede gater, krevet store endringer i eiendomsforholdene. Derfor bestemte man allerede ved approbasjonen, at borgere som måtte avstå grunn skulle få kompensasjon av kongens eiendom Kalvskinnet, som den gang rakk omtrent til Munkegaten. Derved kunne man komme raskt i gang med gjenoppbygningen etter den nye plan.

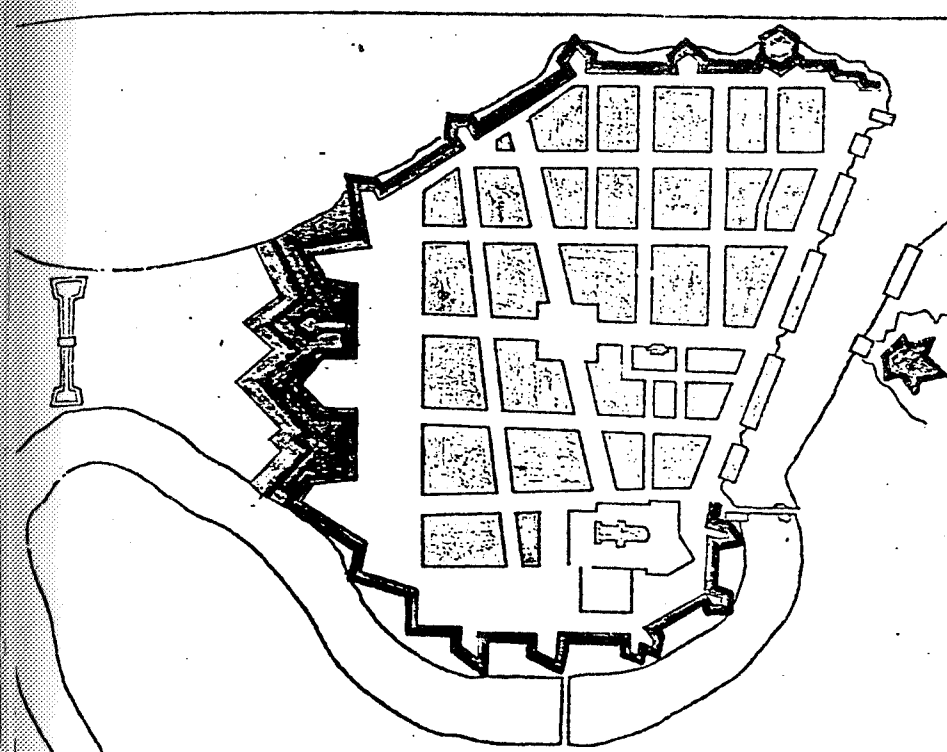
Innenfor den fortifikatoriske ramme stod Cicignon temmelig fritt når det gjaldt den sivile byplan, fordi praktisk talt all bebyggelse var borte. Dessuten var det lokale selvstyre i enevoldstiden redusert til et minimum, slik at snevre interesser ikke, som idag, kunne forkludre en fremtidsrettet løsning.

På ett punkt var Cicignon bundet. Havnen, byens livsnerve med pakkhus og kaier, måtte fortsatt ligge ved bredden av elvens nedre løp. Langs pakkhusene måtte det gå en gate og et bredt brannintervall, for at brann ikke skulle forplante seg fra pakkhus og tjærebredde skuter til boligbebyggelse og kramboder, og omvendt. Slik oppsto Kjøpmannsgaten som en dobbeltgate i to plan. Kjøpmannsgaten ble basislinjen, og regnes av mange som byens mest interessante gate. I alle fall var den det i en lang periode. Ved tomteutskiftningen fulgte man nemlig den eldgamle tradisjon og lot kjøpmennene få boligtomter rett opp for sine brygger, ved den øvre gate. Der oppsto et patriciermiljø, som Ninni Roll Anker har skildret i romanen «Huset i Søgaden». De siste rester av dette miljø varte helt frem til siste verdenskrig.



1661 – Coucheron d.e.

1681 – Coucheron d.y.



General Cicignons reguleringsplan

Enkelte av oss har i unge år gått til selskaps i gamle kjøpmannshus, hvor brannpøser av seilduk, med trebunner, vidjebånd og taughav ennå hang under taket i porten, klare til å langes vann i fra elven, hvis det kom ild løs i gården.

De øvrige hovedgater ble etter tidens mote to korslagte gater, nesten så brede som esplanader. I krysningpunktet la Cicignon et stort handelstorg. Et kongeoppnevnt næringspolitisk utvalg hadde i 1656 pekt på at mangelen av en større markeds plass var til hinder for handelens oppblomstring. Dette savn ble derved avhjulpet.

Torget var, frem til begynnelsen av vårt århundre, en livlig handelsplass, også for grossomsetning av landbruksvarer. Så sent som i 1920-årene hadde det både stadsvekt og offentlig kjøttkontroll. Idag er det desverre først og fremst en trafikkplass, der restene av torvhandelen foregår på spredte områder mellom trafikkårene, særlig med blomster og grønnsaker i sommerhalvåret. Ellers i året finner

noen få torvhandlere et levebrød på sydvestre kvadrant, takket være publikumstilstrømmingen til de nye varehusene der.

Cicignon har hatt en klar forståelse for den betydning de to kryssende aksegater ville få for byens karakter. Det er nedlagt i oss mennesker at det er velgjørende med et siktepunkt på vår vandring, både i bokstavelig og billedlig forstand. For den ene av gatene, Munkegaten, var plasseringen enkel, for fondmotiver var allerede på plass.

Cicignon nevner spesielt i sin innberetning til kongen at anlegget av Munkegaten i linjen mellom Domkirken og Munkholmen er et bevisst trekk. Kong Christian V. har sikkert sett med glede på dette valg. Det markerte eneveldets omsorg for undersåttens åndelige og timelige vel, med de to sterkeste symboler på statens dvs. kongens makt, kirken og festningen. Endog Kongehelgenes kirke og festningen Christian V. selv bygget i sitt første regjeringsår.

Munkholmen som fondmotiv ute på fjorden er senere svekket ved anlegget av Brattørhavnen, men på den annen kant har fondvirkningen blitt desto mer forsterket ved gjenreisningen av Domkirken.

Når det gjelder retningen på Kongens gate, har Cicignon vurdert alternative løsninger. En løsning var å legge Kongens gate vinkelrett på Munkegaten. Det ville med tiden delt byen med en gjennomløpende trafikkbåre direkte fra Ila til Innherredsveien over Verftstomten, etter at elvehavnen ble avløst, slik at det kunne bygges bro over nedre elveløp. Sentrumbilledet ville idag vært helt anderledes. Vi må være glade for at han valgte å trekke gaten op til Vår Frue Kirke, som sammen med flere andre vakre bygninger har gjort den østligste del av Kongens gate til kanskje det vakreste gateparti i landet. For generalen, Cicignon, var det kanskje også her fondmotivene i planen, Kalvskinnsfestningens hovedport og Møllenberg skanse, som til slutt avgjorde beliggenheten av Kongens gate. Men Kalvskinnsfestningen ble aldri bygget, og Møllenberg skanse fikk aldri den utforming som var forutsatt i planen.

Innenfor rammen av de hovedlinjer som her er nevnt regulerte Cicignon et rommelig og regulært gatenett, etter tradisjonelt mønster, som har vært brukt siden oldtiden for byer anlagt av ordnede samfunn, f.eks. Pompei.

Cicignons regulering fant sted samme år som Ludvig 14.<sup>s</sup> mønsteranlegg i Versailles sto ferdig, Europas fornemste barokkanlegg.

Et av Versailles karakteristika er det divergerende, dvs. sprikende gatemønster som stråler ut fra slottet. Cicignons gatesystem øst for Prinsens gate har også fått et slags viftemønster pga. de divergerende retninger på Kjøpmannsgaten langs med elven og Munkegaten i aksene mellom Domkirken og Munkholmen. De to gater «stråler» ut fra Domkirken. Dette forhold har forledet forfatterne av «Trondheim bys historie» til å hevde at Cicignon regulerte Trondhjem med Versailles som forbilde, med kirken i slottets funksjon i planen.

Også slottsforvalter Kavli, som i boken «Trønderske Trepaléer» har gitt en omfattende beskrivelse av Cicignons plan, ivrer etter å få den stemplet barokk. På jakt etter barokke analogier fremkaster og forkaster han riktignok i en og samme setning både Versailles og billedet av de divergerende gater som stråler ut fra Piazza del Popolo og inn i den gamle del av Rom. Men Kavli fortsetter jakten på

barokke trekk i planen. I retningen på Prinsens gate, som slår kontra i forhold til viftemønsteret øst for Munkegaten, ser han opplegget til et nytt divergerende gatemønster som åpner seg mot syd. «Her er utgangspunktet for gatenes retninger et sted ute i fjorden», sier han. Dette er fri fantasi. Det var festningen på Kalvskinnet som begrenset reguleringsområdet mot vest og påvirket beliggenheten av Prinsens gate. Innenfor festningen måtte det være en åpen plass for å beskytte kruttammeret mot ild fra byen og bybebyggelsen mot eksplosjonsfaren. Slik Prinsens gate ligger i Cicignons byplan deler den utbyggingsområdet mellom Munkegaten og plassen innenfor Kalvskinnsfestningen i to like deler. Det er dette og ikke tanken om et speilvendt divergerende gatesystem som har bestemt retningen på Prinsens gate.

Som en konsekvens av de nye planer om moderne festningsanlegg i Småbergene, var behovet for anlegg mot vest sterkt redusert. I denne forbindelse gjorde Cicignon en feil ved å avskrive det forsterkede Skansen-anlegg, som var vist i de tidligere planer, og i stedet satse på planen om en ny festnings-travers på høyde med Hospitalskirken. Han burde gjort omvendt. Allerede i 1689 ble den tidligere plan om å forsterke Skansen føyet inn i Cicignons reguleringsplan. Et Trondhjemsprosjekt fra 1730 tyder på at denne forsterkning var gjennomført. Planen for Kalvskinnstraversen ble forlatt.

Uten Kalvskinnstraversen hadde det vært naturlig for Cicignon, med eller uten Versailles som forbilde, å la Prinsens gate stråle ut mot Hospitalsløkkene, som en vestlig pendant til Kjøpmannsgaten, og å gjenta viftemønsteret også vest for Munkegaten. Dette ville pga. halvøens form med den buete strandlinje, ha gitt hele byen et fint symmetrisk viftemønster, som i dagens situasjon antakelig ville ha funksjonert mer rasjonelt enn det vi nu har.

Innenfor rammen av det tangformete bastionssystem, og med Møllenberg skanse som kontrapunkt, kan nok *uttegningen* av Cicignons plan ha et barokt preg. Den sivile del av planen er imidlertid nøktern og rasjonell. Kunsthistorikeren Noach Gjesdal betegner i sin doktoravhandling om Trondhjems bebyggelse 1800 - 1850 Cicignons byplan som en renessansestruktur. Denne klassifisering er nok riktig på en plan med klassisk orden som avløser et uregelmessig middelaldersk gatenett.

I alle beskrivelser av planen som jeg har lest, også prof. Sverre Pedersens foredrag fra det store 250 årsjubileum for Cicignon i 1931, hevdes at det er en feil ved Cicignons byplan at kvartalene er for store. Jeg deler ikke dette syn. Cicignon har bare villet regulere et overordnet gatenett og overlate til de lokale instanser å sørge for tilbringergater tilpasset den fremtidige bebyggelse. I alle fall har sentrum fungert frem til vår tid, med tilbringergater i de store kvartaler basert på restene av de gamle middelaldergater, supplert med nye tilbringergater av tilsvarende dimensjon, og som vi fremdeles kaller veiter. Dette har gitt en meget høy utnyttelsesgrad og oppfylt Cicignons intensjoner om «Ersparung der Umkosten».

I løpet av de 300 år som har gått er det da også bare på ett punkt foretatt en vesentlig endring i planen ved å dele opp storkvartaler med en gjennomløpende gate, nemlig Ths. Angells gate med Lilletorvet. Lilletorvet ble før noen årtier siden omdøpt til Cicignons plass. Det må vel være en anakronisme å knytte Cicignons navn til det eneste nevneverdige ledd i den aktuelle del av dagens byplan som han *ikke* har stått fadder for.

Med vår tids byggeteknikk byr Cicignons storkvartaler muligheter som aldri før. Torvkvartalsplanen er et eksempel på dette. En karrébebyggelse i hovedgatene bidrar til de faste gaterom Cicignons plan forutsetter, og omslutter også en ny plass i dette storkvartalets sentrum, Tinghusplassen. Der er regulert, og delvis bygget, et system av interne fotgjengergater i to plan. Varetilførsel til magasiner og butikker er ordnet på kjellerplanet uten å belaste hovedgater. Publikums parkeringsbehov dekkes i den underjordiske Torvgarasje. Luftforurensing begrenses gjennom en felles fyringssentral med høy teknisk standard. Slike løsninger er bare teknisk/økonomisk mulig for utbyggingsområder på størrelse med Cicignons storkvartaler.

Cicignons byplan førte til at man for første gang siden middelalderen begynte å tenke stort om bebyggelse i Trondhjem. La oss håpe at den utvikling som skjød fart i løpet av 1700 årene, og som på godt og ondt har fortsatt frem til vår tid når konjunktorene var gunstige, ikke stanses av den Midtbyplan myndighetene vedtok i jubileumsåret 1981.

La Cicignons ånd prege byen også etter 300 årsjubileet!

## Den nye Sylstasjonen

Av FREDRIK FRYKLUND

Jämtlandsfjellene er normalt et meget populært område for fjellvandrere. I år kan vi imidlertid regne med litt av en folkevandring til Sylene og Helags etter at den nye turiststasjonen er åpnet. Det skjer i mars, etter knapt et års byggetid.

For den som nysgjerrig nærmer seg Sylstasjonen avslører ikke på noen måte det beskjedne eksteriøret at det dreier seg om et bygg i mangemillioners-klassen.

I stedet for å bygge et prangende monument som reiser seg mot himmelen, har arkitekten Jan H. Ericson valgt å la tre diskrete enetasjes bygninger møtes i en T.

På avstand er det like mye konturene av de «gamle» anneksene Lillsylen og Kläppen som fanger oppmerksomheten. Takket være at stasjonen er bygget som en T kan man fra de fleste hold bare se to av de tre bygningene samtidig, noe som gjør at den ikke virker spesielt stor.

Men stor er den. Størrelsen er eksakt den samme som den nedbrente fjellstasjonen, dette henger sammen med forsikringssselskapets bestemmelser.

Det var en fare for at det nye anlegget skulle preges av lange korridorer, men det har Jan H. Ericson forsøkt å unngå ved å la to av de tre lange husene gå delvis parallellt. Dessuten skal et tverrgående mønster i gulvet motvirke «korridoreffekten».

*På avstand er det like mye konturene av de «gamle» anneksene som fanger oppmerksomheten på Sylstasjonen - den nye bygningen (t.h.) består av tre en-etasjes bygninger som møtes i en T.*

(Fredrik Fryklund)