

Kampen for å bevare trehusdelen av Midtbyen og Bakklandet på 1970-tallet

Av Rolf Grankvist

I etterkrigstidas Trondheim stod sanering sentralt både blant byens politikere og i kommunestyret. Oppgangstida ved inngangen til 1960-åra ga ekstra vind i seilene til dem som ønska å fornye byen og gjøre den mer «framtidsetta» ved å gi plass til moderne varehus, funksjonelle kontor- og handelshus, mer tidsmessige vegger og stadig flere parkeringsplasser til den forventede flommen av biler. I dette moderne bybildet hadde ikke lenger gamle trehusbygninger livets rett, og i kommunal regi, med støtte fra både Arbeiderpartiet og Høyre, skjedde en omfattende riving av eldre trebygninger både i Midtbyen og på Bakklandet.

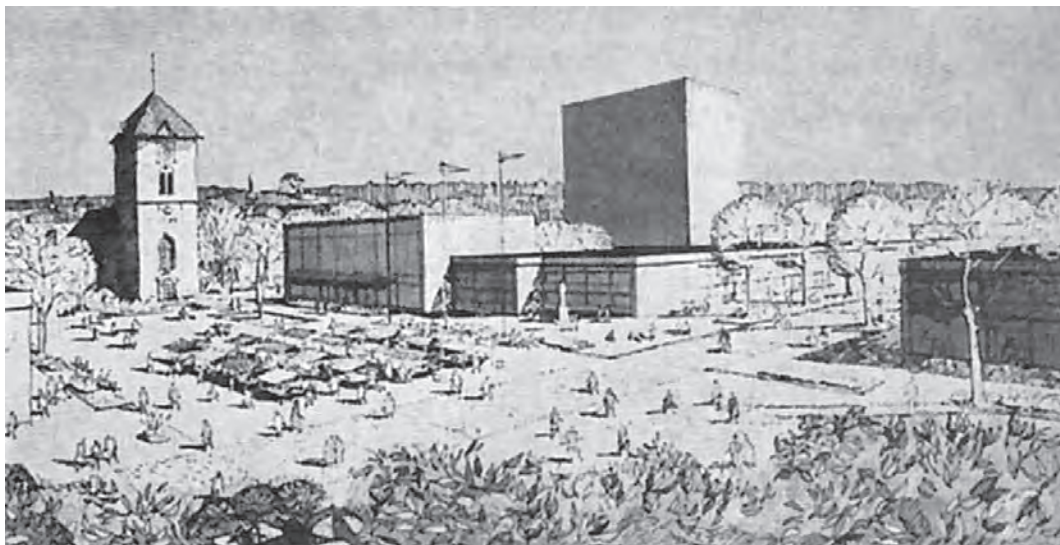
I dag kan det virke uforståelig at denne rivingsiveren fikk lov til å ramme verneverdige gamle trebygninger og sosiale bomiljøer, lenge uten at det oppstod nevneverdige protester. Først i 1970-årene våknet opinionen, og konflikten ble synlig gjennom de første stormende konfrontasjoner.

Denne artikkelen skal ta for seg Trondhjems Historiske Forening (THF) sin rolle når det gjaldt bevaring av byens verdifulle og gamle trehusbebyggelse på 1970-tallet og fram til regulerings- og bevaringsplanen Midtbyplanen ble vedtatt i 1981. Dette var en plan som dekte hele byen på Nidarneset vest for Nidelva – både Midtbyen og Kalvskinnet.

Artikkelen forteller også om planene kommunen hadde for veg gjennom Bakklandet og motstanden mot dem.

Forfatteren av denne artikkelen var leder for Trondhjems Historiske Forening i tiårsperioden 1969-1979. Styret i THF var ikke bare aktiv for å få en vedtatt plan for bevaring av Midtbyen, men var også meget bevisst på å ta vare på trebygningene på Kalvskinnet og i Ila. THF var i tillegg sterkt engasjert når det gjaldt å bevare den unike bydelen Bakklandet – som var en del av Strinda fram til 1846.

Artikkelen vil for første gang offentlig synliggjøre på trykk hva THF sto for på denne tida i kampen for bevaring av byen. Her gikk på en måte Trondhjems Historiske Forening i front knytta til en internasjonal bevegelse om bevaring, som vi ikke har plass til å behandle her. Utgangspunktet for denne artikkelen har vært et foredrag jeg holdt i 2016 i serien *Kunnskapsbyen*, som Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab er ansvarlig for. Her følger DKNVS opp en formidlingstradisjon som THF starta på 1960-tallet. Foredragsholderen var også en av de tre redaktørene for seksbindsserien om Trondheims historie 997-1997. Her viser jeg spesielt til bind seks med tittelen «Kunnskapsbyen 1964-97», som er skrevet av Ola Svein Stugu. Det er jo interessant å registrere at Jørn Sandnes, Anders Kirkhusmo og Rolf Grankvist i Redaksjonen for jubileumsverket, alle hadde vært ledere i Trondhjems Historiske Forening.



Slik kunne det ha blitt! Dette er et forslag fra en av deltakerne (Arkitekter MNAL Erik Langdalen og Nic. Stabell) i en Idekonkurranse kommunen utlyste for Torget i 1960. I konkurranseprogrammet står det en skal ta utgangspunkt i at resten av den gamle toetasjes bebyggelsen vil forsvinne. Derved er det ikke så rart det kom et slikt forslag. (Kilde: Kittang 2006).

Planer og kommunale utvalg

I september 1977 vedtok Bystyret at det måtte utarbeides en konkret reguleringsplan for en ny ønsket vegløsning på Bakklandet. Det skulle også bygges ei bru med navnet Kongens bru fra det nye vegsystemet på Bakklandet over Nidelva og fram til Kongens gate.

Dette var en del av en generell plan for byutvikling¹ som var oversendt til Riksantikvaren i 1965. Oversendelsen resulterte konkret i at Riksantikvaren oppnevnte et vurderingsutvalg i Trondheim bestående av arkitektene Lars Fasting og Gunnar Sandvik pluss fylkeskonservator Jonas Gill Haans-

huus. De tre skulle sammen vurdere den foreslåtte byutviklingsplanen for Trondheim kommune i et historisk perspektiv. Lars Fasting fikk raskt en ledende rolle i bevaringsarbeidet, også fordi han i 1972 ble tilsatt som leder for det kontoret som Trondheim kommune oppretta i 1970 med registrering av verneverdig bebyggelse i byen som oppgave. Det ble den første tid leda av tidligere bygningsjef Hermann Semmelmann.

Samtidig med opprettelsen av dette kontoret oppnevnte formannskapet et rådgivende utvalg for vurdering av bevaringsverdige bygninger og bygningsgrupper, senere kalt Antikvarisk utvalg. Dette besto av 3

¹«Generalplanen for Trondheim. (1) Prinsippforslag til byutvikling/trafikkplan Midtbyen (1965)». Utarbeidet av Andersson & Skjånes AS.

medlemmer oppnevnt av kommunen og 2 faglig sakkyndige etter innstilling fra Trondheim Arkitektforening, Trondhjems Historiske Forening, Fortidsminneforeningen, Trondhjems Bys Vel og Arkitektavdelingen ved NTH.

Flertallet i Antikvarisk utvalg stemte i 1970 for at Sommergården (Svaneapoteket) kunne rives. Dette førte imidlertid til skarpe protester mot det antikvariske utvalget fra Trondhjems Arkitektforening og THF – noe jeg skal komme tilbake til. I juni 1972 ble Hermann Semmelmann pensjonist. Da gikk Lars Fasting inn som leder for Kontoret for registrering av eldre bebyggelse og ble også sekretær for det antikvariske utvalget, som nå fikk en helt annen profil. Fasting kom i realiteten til å fungere som en slags byantikvar fra og med oktober 1972.² Antikvarisk utvalg la i 1976 fram sin innstilling «Trondheims bybilde».

Lars Fasting var spesielt opptatt av Ilsvikøra, som uten hans innsats knapt hadde stått der som et freda område i dag. Alle tre i den nedsatte komiteen i 1965 var også engasjert i å ta vare på bevaringsverdige trebygninger på Kalvskinnet langs Kongens gate øst for Ila kirke.

Kamp for bevaring og THF sin rolle

I 1969 ble altså, som nevnt, forfatteren av denne artikkelen valgt til styreformann i Trondhjems Historiske Forening, som ble stifta som ei lokalhistorisk forening for

Trondheim og Trøndelag da byen feira sitt 900-årsjubileum i 1897.

THF var på 1970-tallet svært opptatt av å bevare «Trondheims sjel med lave hus i tre» for å bruke ordfører Anne Kathrine Slungårds formulering etter bybrannen i Nordre gate i 2002.

Da undertegnede tok over som leder for THF, var både Midtbyen, Kalvskinnet, Bakklandet og Ila i stor krise.

Mens Jørn Sandnes var formann i Trondhjems Historiske Forening, ble det i 1967 holdt et møte i regi av THF og Fortidsminneforeningen i Katedralskolens nye bygg mot Erling Skakkes gate, en bygning som kong Olav hadde innviet i 1965. Her skulle man drøfte seriøst det nye generalplanarbeidet som var under planlegging i byen. Det var et stort oppmøte i Festsalen av interesserte medlemmer i de to foreningene, men beklagelig nok var det få oppmøtte fra den politiske ledelsen i Trondheim og trondheimsborgere «som skal bo i tiden fremover i byen som står foran store forandringer», slik Ulf Moen formulerte seg i Adresseavisen etter møtet.

Denne situasjonen på slutten av 1960-tallet blir nokså tragisk når en setter den inn i et større historisk perspektiv. Ved inngangen til 1900-tallet hadde Trondheim «ein einestående bygningsarv som innanfor den urbane trearkitekturen knapt kjende sin make i Europa», slik professor Dag Kittang formulerer det i boka «Trebyen Trondheim-modernisering og vern», som jeg anbefaler sterkt.³

²Dag Kittang (2014), side 199.

³Dag Kittang: (2014), side 252.



Torget med Hornemannsgården og torghandel rundt 1950. Postkort uttgitt av Normann kunstforlag.

Hornemannsgården

Etter 1945 var det imidlertid ingen politisk interesse i Trondheim for å bevare den gamle byen. Da kom det raskt konkrete planer om å rive Hornemannsgården, som hadde vært i kommunalt eie fra 1876. Kommunen kjøpte bygget av staten, som da hadde vært huseier i bare elleve år.

Trondheim kommune hadde etter 1945 planer om å bygge et nytt hovedsete for kommunens administrasjon her og også reise et nytt teaterbygg på Hornemannsgårdens tomt når bygget var revet og politiet hadde

flytta fra det som ble kalt den falleferdige gården og inn i sitt nye hus på Kalvskinnet.

Dette flyttestyret for politiet tok noe tid, og det skjedde først i 1974. Da ble Hornemannsgården heldigvis stående uten krav om rask riving. Vedtaket om bevaring var likevel ikke gjort da politiet flytta til Kalvskinnet.

I 1976 sendte styret i THF et omfattende brev til Trondheim kommune om at det var svært viktig at Hornemannsgården ble tatt vare på.⁴ Byggeprosessen knyttet til et

⁴THF – årsberetning 1976. Alle årsberetningene for THF i perioden 1969-1980 er brukt i denne historiske framstillinga.

nytt politihus på Kalvskinnet var heller ikke uproblematisk når det gjaldt tomtegrunn. Det nye politikammeret ble reist på Kalvskinnet vest for Tukthuset i Kongens gate 85, og mange mente seriøst at dette gamle Tukthuset fra 1700-tallet godt kunne rives for å gi god plass til det nye politikammeret i byen.

I denne prosessen grep den nytilsatte fylkeskonservator Jonas Gill Haanshuus med kontor på Sverresborg inn i samarbeid med THF og Fortidsminneforeningen i Trøndelag, slik at bare den bevaringsverdige Vestfløya fra 1770 åra ble revet.

Jonas Gill Haanshuus tok i bruk Tukthuset som kontorlokaler for fylkeskonservator-embetet, og han ba også de to samarbeidende foreningene om å flytte inn med egne kontorer for å ta det gamle ærverdige bygget i bruk. THF hadde ikke økonomi til å flytte inn.

Styret i THF

Styresammensetningen i THF i tiårsperioden 1969-79 var meget inspirerende og givende for meg som formann. Anders Kirkhusmo satt i styret som nestleder, og han var i ti år redaktør av Trondhjemske Samlinger. Tidligere lagmann Gunnar Bruun Nissen var også et meget aktivt styremedlem helt fram til 1977, og byplansjef Oddmund Suul i Trondheim kommune spilte en sentral rolle i THF sitt styre i denne bevaringsprosessen. Suul fungerte også som sekretær fram til 1972. Det var godt å ha med en så viktig mann fra Trondheim kommune i styret for THF i denne perioden, men det var ofte ikke lett for Suul å opptre i denne dobbeltrollen.

Kristen Møllenus fra Vitenskapsmuseet var også styremedlem på 1970-tallet, og han tok over som sekretær i 1974 etter at Oddmund Suul av helsemessige årsaker sa fra seg vervet. Oddlaug Marstein tok over som fast styremedlem da Gunnar Nissen slutta. Hun var en meget historieinteressert dame med arbeidsplass på Vitenskapsmuseet. Oddmund Suul døde under et opphold i London i januar 1977, og Harald Nissen gikk inn som styremedlem i hans sted, og han ble etter kort tid også sekretær. I 1978 gikk Oddlaug Marstein ut av THF-styret, og Jonny Kregnes tok over hennes plass. I hele perioden fra 1969 til 1979 var Gunlaug Auran Grankvist fra Strinda kasserer for THF.

Det startet med Sommergården (Svaneapoteket)

Så vender vi tilbake til 1969. Bevaringsprosessen for Midtbyen i THF-regi starta egentlig med Sommergården, som har gitt navnet til Sommerveita, som har røtter tilbake til mellomalderen. Både bokhandler Brun på Brun-hjørnet og Trondhjems Sparebank ønskte å kjøpe denne gården for å få den revet, slik at de kunne reise et moderne forretningsbygg i området.

Etter mye om og men solgte familien Nissen i desember 1968 Sommergården til Trondhjems Sparebank, som var villig til å betale mer enn det familien Brun kunne være med på.

Apoteker Otto Sommer hadde reist denne vakre bygården på 1770-tallet, men det originale bygget ble noe ombygget i 1832 da apoteker Christian Møllerop flytta inn med Svaneapoteket, noe som også etter ei tid



Torget rundt 1960 med torghandel og med Sommergården (Svaneapoteket) bakerst til høyre. Postkort utgitt av Aune kunstforlag.

førte til at Sommergården på folkemunne fikk navn etter apoteket. Da ombygginga var ferdig på 1830-tallet, ble det holdt en stor fest her for kong Carl Johan da han besøkte byen. Sommergården ble på nytt ombygd en del på 1930-tallet. Etter at det vakre bygget da hadde stått urørt i hundre år, fikk arkitekt Erling Gjone oppdraget med å senke golvet i første etasje og dermed gjøre det mulig å redusere trappeløpet ned mot Kongens gate. Det gjorde han på en fin måte.

Det var kommunal enighet om å rive Sommergården i 1970. Dette vedtaket var jeg som leder i THF dypt uenig i, og jeg hadde et flertall i styret med meg på dette synet. Jeg skrev på vegne av THF et innlegg i Adresseavisen med kross kritikk mot salg og riving av Sommergården. Dette innlegget

ble fulgt opp av Ulf Moen i Adresseavisen gjennom et intervju med meg som formann i THF, og jeg var også her meget kross i min kritikk av Trondheim kommune fordi de ansvarlige der ikke hadde noen innvending mot at Sommergården skulle rives.

I antikvarisk utvalg satt professor Edvard Bull d.y. Bull ble skuffa over hvor liten innflytelse dette utvalget i kommunal regi fikk. De ble på en måte oversett av politikerne, mente Bull. I 1970 skrev Bull en artikkel i Adresseavisen om bevaring av Sommergården.⁵ Han understreket at Sommergården var viktig å bevare som del av et bygningsmiljø.

⁵Adresseavisen 25. november 1970.

Jeg fikk i denne prosessen god støtte av den viktige kulturjournalisten Ulf Moen når det gjaldt min holdning til rivingsprosjektet. Dette samarbeidet førte til at vi fikk til en stor demonstrasjon i form av et fakkeltog i adventtida i 1970 mot rivning av Sommergården. Alle som stilte opp som demonstranter, passerte den bevaringsverdige gården med stor ro, men hevdet bestemt og uten høy røst at både Sparebanken og Trondheim kommune måtte endre sine oppfatninger her.

Motstanden mot riving av Sommergården og Hornemannsgården fikk også virkning blant politikerne i Trondheim kommune. Et flertall i Byplanrådet ble etter hvert innstilt på å være med på fredning av de to bygningene, men et mindretall gikk inn for å rive Sommergården for å flytte den til et «tilpasset miljø» i byen. Da dette vedtaket ble gjort, hadde det allerede vært holdt et møte

på topplan mellom Trondheim Kommune, Sparebanken og Riksantikvaren. Her gikk man inn for at Adresseavisens gård i Søndre gate, som var freda allerede, skulle rives og flyttes til et annet sted i byen. Dermed kunne Sparebanken få plass for sitt nybygg i Søndre gate. Dette vedtaket ble gjort den 25. februar 1971.

Fylkeskonservator Jonas Gill Haanshuus var ikke særlig glad for dette vedtaket, men han tok etter hvert et hovedansvar for flytteprosjektet av en bygning som hadde blitt freda i 1927. Norsk Kulturråd ga økonomisk støtte til flytteprosjektet. Da huset ble revet, ble alt materialet merka og lagra på et trygt sted i påvente av flytting til ei ny tomt. Den freda gården skulle gjenreises i Erling Skakkes gate som en eldrebolig. Imidlertid var store deler av det tømmeret som var merka blitt fjerna, slik at Haanshuus måtte være med på å gjenreise en



Demonstrasjon for bevaring av Sommergården i 1970. Bilde i Adresseavisen 31. november 1970. Under bildet leser vi: «Flere hundre mennesker sluttet opp om fakkeltøget for bevaring av Svaneapoteket i går kveld. Martin Michalsen holdt deretter en appell som manet til oppslutning om de som vil bevare det gamle og verdifulle bymiljøet i Trondheim». Michalsen (til høyre i bildet) sa til slutt: «Trondheim er en by i vekst. Trondheim er en fremtidsrettet by, og skal være det. Men la den ikke bli en gold og karakterløs by, for Trondheim er en by med tradisjoner og miljø – og det plikter vi å ta vare på». Demonstrasjonen var arrangert i et samarbeid mellom THF og journalist Ulf Moen i Adresseavisen.

gård der bare fasaden ble bevart i originalt materiale. Dette ble han veldig frustrert over, men han måtte bare akseptere det, for originaltømmeret var fjerna uten at han hadde vært med på det. Dette la Haanshuus stor vekt på i flere telefonsamtaler med meg.

Vi seira imidlertid når det gjaldt bevaring av Sommergården. Den ble stående, og solgt til Norsk Samemisjon i 1972. I dag er det Dahls Eiendom som eier gården, som ble freda i 1983.

Kampen for bevaring av trepaléene på Torget ble et vegskille og et gjennombrudd

for vernetanken i Trondheim. Holdninger begynte å endre seg hos folk, og også blant politikere og myndigheter våknet sansen for å bevare «trehusbyen» istedenfor å la den forvitte. Mange hadde oppdaga at den ga byen både et «ansikt» og et særpreg.

Flere vegprosjekter

Så vender vi oss mot vegprosjekter på Bakklandet, i Ila og i Midtbyen. Her greide mange i et samarbeid å hindre at det store riveprosjektet knytta til en firefelts motorveg på Bakklandet og i Ila pluss et bruprojekt fra Brattøra til Ravnkloa ble realisert. Disse



Denne bygningen - Erling Skakkens gate 1 B/C – ble flyttet fra Søndre gate slik at Sommergården (Svaneapoteket) kunne reddes og Trondhjems Sparebank kunne få bygge sitt nybygg i Søndre gate. Det er bare fasaden som er tatt vare på. Foto: Knut L. Vik.



Østsida av Torget en kveldsstund i august 2017. Slik gikk det – bygningene og Torgets østvegg ble redda takket være protestene på 1970-tallet. Foto: Knut L. Vik.

vegprosjektene gjennom Midtbyen, Ila og på Bakklandet ble sterkt problematisert på 1970-tallet.

I Ravnkloa var det snakk om å reise ei bru over kanalen fra Trondheim jernbanestasjon og fram til Olav Tryggvasons gate, noe som ville gjøre det nødvendig å rive den flotte Thaulowgården, som ble oppført der i 1807. Denne nye brua over kanalen ble det også noe strid om i THF-styret, hvor ett medlem bestemt mente det var viktig å satse på en slik bilforbindelse mot Brattøra i en framtidsvisjon for byen.

Neste stridspunkt mellom THF og byplanleggerne var en ny firefelts veg over Ilaparken, som er et parkanlegg innviet ved byjubileet i 1897. Planleggerne foreslo å rive deler av den eldre bebyggelsen langs gateløpet i nord og sør. Politikerne var ikke enige om dette, men Høyre stemte for at den

nye vegtraséen med fire felt kunne legges gjennom Ilaparken for å spare bebyggelsen. En slik veg gjennom parken gikk imidlertid THF sterkt imot. THF vant virkelig fram med sitt syn i Ila. Bare det såkalte «Strykjernet» på Søndre Ilevollen ble revet i denne vegprosessen, og parken er bevart i en meget vakker form med en statue av kong Sverre fra 1983 og et minnesmerke fra 1997 om Norges første borgertog på 17. mai, som gikk ut fra Ilevollen i året 1826.

Bakklandet

Fra forstad til bydel

Når det gjelder Bakklandet, så hadde politikerne i Trondheim på 1960- og 1970-tallet planer om å bygge en firefelts motorveg gjennom denne vakre forstaden for å avlaste gjennomgangstrafikken i Midtbyen. Denne veien ble kalt Bakklandstangenten.

Bakklandet var fram til 1846 en del av Strinda kommune. Vollabakkområdet ble i 1864 også overført til Trondheim. Fra da av ble regler og restriksjoner som gjaldt Midtbyen også gjeldende for Bakklandet.

Det er viktig å få fram i en historisk sammenheng at Bakklandet var svært viktig for kirkehovedstaden Nidaros helt fra midten av 1200-tallet da teglverket ble etablert på Bakklandet.

Landskapet her ble imidlertid meget endra da vi fikk to store leirras på Bakklandet i 1625 og 1637. Det er i denne tida vi får skapt Duedalen og Høgskoledalen. De to hovedvegene fra eldste tider fra Bakke til Vollan og oppover mot Singsaker til Strinda ble likevel beholdt etter de to store leirrasene på 1600-tallet.

Det er tidlig registrert bebyggelse på Bakklandet. De eldste beboerne har trolig vært teglverksarbeidere. Det kjente Mascius-

stikket fra 1674 viser også at skipsfart da var blitt en viktig del av Bakklandet. Det betyr uten videre at dette området da var en svært nødvendig del av byen på Nidarneset vest for Nidelva. Bebyggelsen grodde fram på middelalders vis bestemt av elvas krumming og tilgjengelig plass på elvebredden.

Da svenskene okkuperte Trondheim i 1658, ble all bebyggelse på Bakklandet revet eller brent ned for å beskytte byen.

Etter den store Hornemansbrannen i 1681 ble Bakklandet i Strinda enda viktigere for Trondheim. De mange reguleringene som da ble innført for byen, gjaldt ikke for Bakklandet. Det ble derfor lettere å få etablert virksomheter der. Den nye brua, som ble bygd etter brannen, ble flytta fra området vest for Erkebispegården til en plass øverst i den nyregulerte Kjøpmannsgata. Den nye bybrua gikk direkte over til Bakklandet uten noen byport, men det ble reist et brufeste på sida mot byen og et jerngitter midt på brua.



Bakklandet på 1860-tallet. Utsnitt av bilde tatt fra Domkirka. Vi ser et utsnitt av Elvehavna, som lenge var byens eneste lukkede havn. Hit kom seilskuter for å laste eller losse byens eksport- og importvarer. Bakklandet fikk dermed stor betydning for byens skipsfart og handel.

Foto: Charles Foss/NTNU UB.

Ved brua ble det også oppført ei tollbu, som i vår egen tid er blitt brukt som barnehage i mange år. Dette var også et vakthus, ingen fikk komme inn i byen etter kl. 2100. Den nåværende Bybrua med tilnavnet «Lykkens portal» er reist av stadsingeniør Carl Adolf Dahl i 1861.

En ny brannforordning fra 1689 fikk også stor betydning for Bakklandets utvikling. Nå ble det reist overnattingshus for sjøfolk og andre tilreisende på Bakklandet i Strinda fordi byen Trondheim skulle beskyttes mot brann og brannfarlige varer. Bakklandet hørte fremdeles både i verdslig og kirkelig sammenheng med til Strinda.

Vegen til Strinda hovedkirke på Lade var imidlertid lang og problematisk for folk på Bakklandet. Det førte til at bydelen fikk sin egen kirke i 1714 – Bakke kirke. Samtidig ble det da bestemt at beboerne på Bakklandet skulle ha juridiske rettigheter på linje med byborgerne i Trondheim. Bakklandet ble et eget prestegjeld i 1847 med egen sokneprest. Ved Armfeldts angrep på Trondheim i 1718 ble Bakklandet totalt ødelagt ved at de norske forsvarerne rev eller brente ned hele bydelen for at fienden ikke skulle finne dekning der. Bebyggelsen ble gjenreist utrolig fort etter krigen var over. I 1777 er det registrert 160 bygårder og 14 brygger i dette området.

I 1845 ble det innført murtvang på Bakklandet samtidig med Midtbyen, og det førte til at det ble stopp med trehusbebyggelse på Bakklandet. Etter en brann i 1847 ble rundt

30 ødelagte hus på Nedre Bakklandet gjenoppført i mur.

En truet bydel

Ennå på 1970-tallet hadde Bakklandet en av de store sammenhengende trehusbebyggelsene i Norden, men mange av husene hadde gjennom lang tid blitt dårlig vedlikeholdt.⁶ I 1977 sto hele 35 kommunale eiendommer på Bakklandet tomme mens Trondheim kommune ventet på rivings-tillatelse på grunn av den nye vegutbyggingen under navnet Bakklandstangenten. Denne vegen var en del av den statlige planen Norsk vegplan II for perioden 1978 - 1985.

Sammen med en tydelig forslumming på Bakklandet vokste også biltrafikken kraftig på 1950-, 1960- og 1970-tallet. Både Trondheim kommune og NTH kjøpte opp hus for å kunne rive dem raskt for det kommende vegprosjektet eller ei ny tomt for arkitektstudiet ved NTH ved Vollabakken. I 1980 hadde kommunen kjøpt opp rundt 100 eiendommer på Bakklandet. Kommunens oppkjøpspolitikk bidro vesentlig til forslummingen av området. Kommunen ville ikke koste noe på hus som skulle rives.

I prosessen mot denne rivingsplanen på Bakklandet betydde aktive medlemmer i beboerforeningen «Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening» mye. Foreningen var grunnlagt i 1971, og det ble blant annet brukt husokkupasjon som middel for å hindre at husene ble revet eller ødelagt av brann ved at de ble stående tomme. Husene ble pussa opp og gjort beboelige på dugnad.

⁶Inga Næss: Bakklandet fortjener en minnetavle. Kronikk i Adresseavisen 27.februar 2017, Terje Bratberg i Trondheim byleksikon, 2008, s. 69 og i boka Byguiden, 2013, s. 23 - 35.



Bebyggelsen på Baklandet. Utsnitt av flyfoto fra 24. juni 1953. Trehusene er fra 1700- og 1800-tallet, og bryggene ble reist på begynnelsen av 1800-tallet og seinere. Foto: Wilhelm Skappel, Fjellanger Widerøe/NTNU UB.

Det ble også arrangert støttekonserter av velforeningen til inntekt for oppussing av okkuperte hus.

I sin motstand mot vegprosjektet samarbeidet Trondhjems Historiske Forening

blant annet med den lokale Fortidsminneforeningen og Velforeningen for Baklandet. THF arrangerte offentlige møter, og gjennom sine styremedlemmer og medlemmer hadde styret god kontakt med både kommunen og rivingsmotstanderne.



Stor trafikk på Nedre Baklandet i 1961 (til venstre) og rundt 1970. En trafikk telling i 1978 viste at det gikk rundt 15000 biler forbi husveggene på Baklandet hver dag. Til venstre: Foto: Schröder. Bilde i Trondheim byarkiv. Fra www.flickr.com. Til høyre: Bilde i UKEAddressa 4. mai 1996. Foto: Ketil Arntzen.

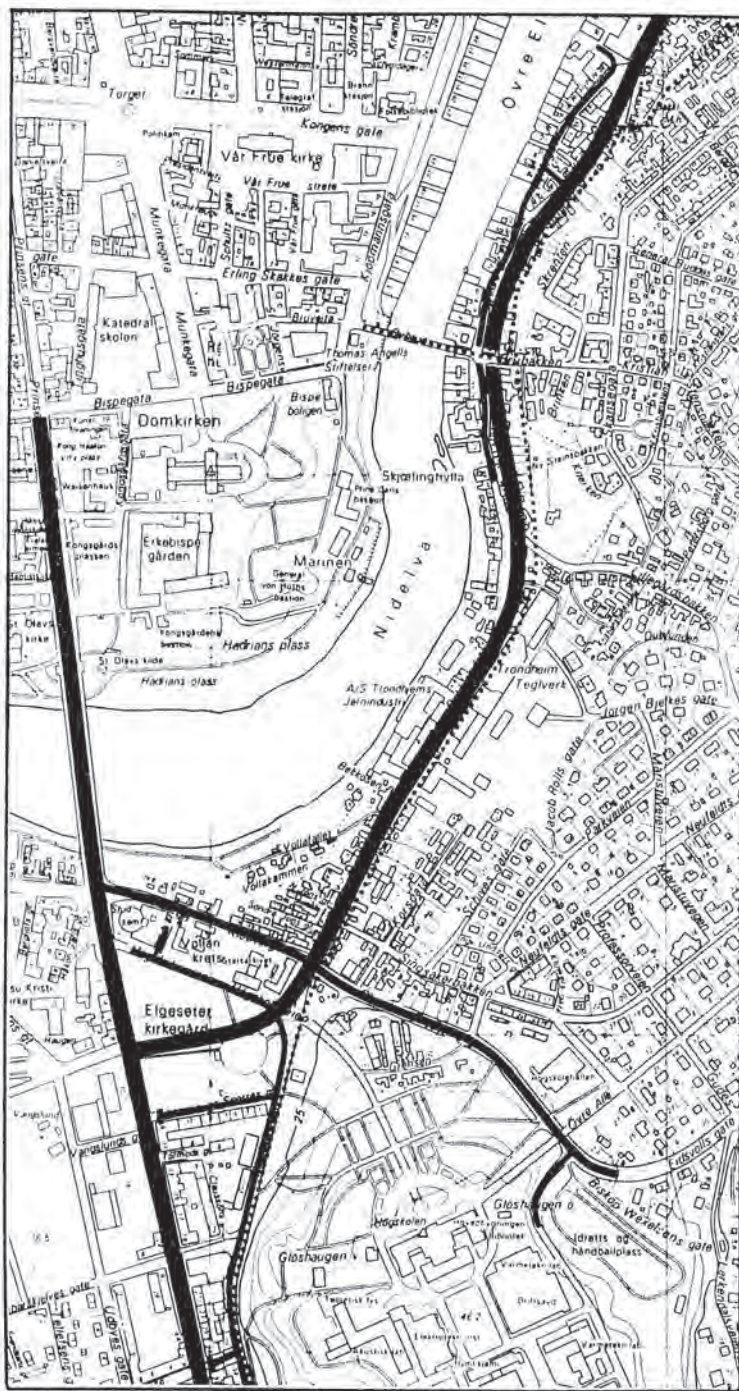
THF samarbeidet også med aktive bevaringsbevisste arkitekter og radikale studenter, særlig fra daværende NTH på Gløshaugen. Jeg måtte imidlertid som THF-

leder bevisst prøve å begrense de radikale studentene, som sammen med THF var med på å lage en utstilling i Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum i forbindelse med det europeiske arkitekturvernåret i 1975. Her hengte de ut byens politikere med bilder og tekst på en slik måte at det knapt kan beskrives i dag. Jeg husker også fra denne prosessen at en «raud» student, som var oppvokst på vestkanten i Oslo, ville skrive Vollabakka i teksten på en bevaringsplakett og ikke Vollabakken. Jeg måtte ha en hel forelesning om norsk språkutvikling for å få studenten til å endre standpunkt her. Tekst og bilder på utstillinga i Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum ble imidlertid endra i en positiv retning da jeg trua med å trekke THF ut fra dette samarbeidsprosjektet om de ikke ville høre på meg.



«Baklandet og Lillegårdsbakken Velforening» arrangerte en støttekonsert i Frimurerlogen 11. mai 1977. Teksten under bildet i Adresseavisen 13. mai er: «Frimurerlogen i Trondheim var onsdag kveld smekkkfull av sympatisører som ønsket å markere sin støtte for bevaring. 1200 mennesker slapp inn og flere hundre måtte avvises. (Foto: Leif Knutseth)».

I 1977 tok Børre Skaslien over stillingen som byplansjef etter Oddmund Suul. Skaslien fikk raskt det faglige ansvaret for



Den planlagte Bakklandstangenten. De tykke strekene viser gjennomfartsårene og de tynne strekene viser lokale adkomstveier. Den prikkede linjen viser gang- og sykkelbanen.

Bakklandstangenten.

Bilde i Adresseavisen 13. februar 1975. Tilhørende artikkel har overskriften «Mange bolighus må rives på Bakklandet». I den leser vi: «Den planlagte gjennomfartsåren gjennom Bakklandet er trolig den trasé i Veiplanutvalgets innstilling som kommer til å skape mest debatt. Planen betyr at omtrent all bebyggelse på østsiden av den nåværende gaten mellom Lillegårdsbakken og Asylbakken må rives, og dessuten må en del hus på Vollabakken bort for å få plass til den gjennomgående gang- og sykkelbane fra Stavne til Leangen. Men Bakklandstangenten vil bety at bryggerekken vil bli bevart, og vil føre til langt bedre boforhold langs Klæbuveien og i en rekke andre bolig-gater». Videre står det: «Nå vil det sikkert vekke motstand at tilknytningsveien til Elgeseter gate er valgt lagt midt gjennom parken, som til overmål er en nedlagt kirkegård. Men gaten vil her gå i en dyp skjæring, og vil derfor føre til lite støy». Forslaget innebar riving av 49 hus.

utgreiingsarbeidet om den storslåtte vegutbygginga på Bakklandet. Hans innstilling, Bakklandsutredningen, ble presentert i oktober 1980. I et intervju i Adressa i 1978 sa Skaslien klart fra om at han ønskte å bevare Bakklandet som et verdifullt bymiljø. Dette var på det tidspunkt en svært modig konklusjon fra den nytilsatte byplansjefen, som jeg fikk stor respekt for.

Paneldebatt 1979

Det siste møtet som jeg hadde ansvaret for i THF-regi i året 1979, førte til en intens diskusjon om Bakklandstangenten, til tross for at hovedtemaet for møtet var en paneldebatt med representanter «fra kommunens administrasjon og politikere om nødvendigheten av å opprette en byantikvarstilling i Trondheim», som det heter i møteplanen. Diskusjonen på et stappfullt møte i storsalen på Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum ble imidlertid raskt fokusert på bevaring av Bakklandet.

Jeg hadde også innkalt rådmann og tidligere ordfører Odd Sagør til denne debatten. Han svarte nei til å møte da jeg besøkte han på rådmannskontoret, men gjennom familiekontakter fikk jeg han endelig til å komme. Jeg ønsket at Trondheim kommune gjennom rådmannen skulle kunne si noe om Bakklandstangenten etter at THF, Fortidsminneforeningen, Riksantikvaren, Fylkeskonservatoren og Arkitektforeningen samlet hadde gått mot dette prosjektet. Odd Sagør tok ordet på slutten av diskusjonen og ga tydelig signal om en ny og grundig drøfting i Trondheim kommune når det gjaldt vegen over Bakklandet, og han lovte også at kommunen i nær framtid ville opprette en ny stilling som byantikvar.

Etter møtet ble det oversendt en resolusjon til ordføreren i Trondheim at en slik stilling var nødvendig for å sikre framtidig bevaring av byen. Denne stillingen ble tidlig på 1980-tallet besatt av Gunnar Houen, som THF har hatt et nært forhold til i alle år etter at han ble byantikvar.

Etter at paneldebatten var over, var spenningen mellom møtedeltakerne så stor at jeg som møteleder måtte prøve å roe gemyttene i garderoben. Mange som bodde på Bakklandet følte at de hadde tilhold i så dårlige boliger at de godt kunne rives. Dette ville de bevaringsinteresserte ikke være med på. Spenningene var så store at det nesten ble slåsskamp.

Bakklandet ble altså langt på veg redda fra en total ødeleggelse på 1970-tallet, men denne bydelen ble først endelig bevart etter at Nedre Bakklandet (nord for Bybrua) fikk sin reguleringsplan i 1987 og Øvre Bakklandet i 1994. Det eneste huset som er freda i dette området i 2017, er imidlertid kaféen med det danske navnet «Baklandet Skydsstation». Dette huset er oppført på 1790-tallet, da vårt skriftlige morsmål var dansk.

Motstanden mot den store trafikken på Bakklandet førte til at området ble stengt for gjennomgangstrafikk. Dette og bevaring av bebyggelsen har ført til at Bakklandet nå er en meget sentral del av byen når det gjelder folkeliv. Det er ufattelig også hvor mange turister som søker til Bakklandet under sitt besøk i byen.

Tanker om framtidig bevaring av Trondheim by med sitt historiske særpreget

I kulturåret 1975 ble det laga en film som ble kalt «Trondheim i går i dag og i morgen». Det var fylkeskonservator Jonas Gill Haanshus som tok initiativet til filmen, men jeg skrev manus og var kommentator i dette prosjektet, som Reidar Ryen kunstnerisk sett hadde ansvaret for som filmfotograf. Politikere ble invitert da filmen ble vist for første gang i et filmstudio i Prinsens gate, men mange av dem overså filmskaperne helt bevisst da de passerte oss på veg ut fra premieren. De mente tydelig at både filmskaper og kommentator hadde hengt ut politikerne i Trondheim med vilje. Filmen ble også vist av NRK, og i 1979 og 1981 ble det på bestilling fra NRK laget to filmer om Trøndelag og bevaring av kultur i vår region. Det gleder meg at alle disse tre filmene nå er digitalisert, fordi dette er interessant stoff i en historisk sammenheng.

I perioden 1977 til 1979 var det Axel Buch som var ordfører i Trondheim. I den tid ble det gitt tillatelse til å bygge det såkalte Forsikringshuset på Nedre Elvehavn. Dette er jo et skandalebygg i elveløpet, men vedtaket ble gjort fordi Forenede Forsikring, som nå er del av Gjensidige Forsikring, hadde lovet å legge sitt nasjonale hovedkontor i dette praktbygget, som nå huser DNB. Jeg husker godt et møte jeg hadde med Buch og andre i kommunen da det kom en telefon til ordføreren om at hovedkontoret til Forenede likevel ikke skulle være i Trondheim. Det var litt av en nedtur for Buch. Jeg møtte også etterpå

andre politikere som hadde vært med på vedtaket, men som ikke hadde skjönt hvor feilplassert dette bygget var.

Olav Gjærevoll var igjen i perioden 1979-81 ordfører i Trondheim. Jeg gledde meg ekstra over å se at han var en del av det frivillige arbeidslaget som i 1981 var i ferd med å male Hornemannsgården. Da visste vi alle at nå var den redda for framtidig riving.

Jeg skal ikke i dag henge ut noe bestemt parti i bystyret for manglende politisk støtte til bevaring på 1970-tallet. Her var grunnsynet om bevaring nokså uavhengig av politisk parti.

Jeg har ikke plass til å kommentere hva som har skjedd på Brattøra i dag, men det forteller jo litt om en negativ byutvikling om en sammenlikner dette med Hotel Royal Garden, som måtte endre de første tegningene fullstendig for å få et bygg med en slags bryggevisjon. Jeg tror ikke at nye hus på NSB sin godsterminal i framtida vil bli tilpassa det vakre Tollkammeret på Brattøra, som ble tegna av Karl Norum og tatt i bruk i 1909. Her kan nok det såkalte «Barcode-prosjektet» fra Oslo bli en skremmende vegviser, som vil gi Trondheim en fullstendig vegg mot sjøen.

Jeg er også meget spent på det framtidige byggeprosjektet på Nyhavna. Flere arkitekter har nå kommet med sine visjoner om dette. Her bør jo politikerne gi oss klare signal om sine holdninger, slik at vi vet hvem vi skal stemme på. Vi kan ikke lenger la kapital og fortjeneste styre vår byutvikling.

I et historisk perspektiv er jeg meget fornøyd med det vi fikk til på 1970-tallet og i begynnelsen av 1980-åra, men det er ingen tvil om at det er kapital og profitt som har vært styrende for politikerne som har ledet Trondheim etter den tid. Når det gjelder å aktivisere bruk og bevaring av bryggene, står mye igjen i 2017.

Kilder og litteratur

Bratberg, Terje T.W: *Trondheim byleksikon*. Kunnskapsforlaget, Oslo 2008 og *Byguiden – Vandring i Trondheim*, Trondheim, 2013.

Bull, Ida og Næss, Inga E.: *Bakklandet lever!*. Universitetsforlaget, 1985.

Kittang, Dag: *Trebyen Trondheim – forvitring og fornying. Ein studie av ein byplandiskurs*. PhD-avhandling, 2006.
<https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/231075>

Kittang, Dag: *Trebyen Trondheim – modernisering og vern. Ein studie av byplandebatten 1960-2005*. Fagbokforlaget. 2014.

Næss, Inga E: Bakklandet fortjener ei minnetavle. Kronikk i Adresseavisen 27. februar 2017.09.08.

Stugu, Ola Svein: *Trondheims historie 997 – 1997, Bind 6*. Universitetsforlaget 1997.

Fuglum, Per og Simensen, Jarle (Red): *Historie nedenfra: festskrift til Edvard Bull på 70-årsdagen*. Universitetsforlaget, 1984. *Trondhjemske Samlinger 1969-79* og THF sitt arkiv på Dora.

Adresseavisen. Diverse nummer 1966 – 1988.

Rolf Grankvist., f. 1935. Kongelig Emeritus ved NTNU fra 2005. Har vært lærer og lektor i skoleverket 1957-80 og rektor for Pedagogisk seminar ved Norges lærerhøgskole 1980-96. Hovedoppgave faglig er historieforskning og formidling av historie i skole og samfunn særlig knytta til byen Trondheim.

Hovedveg over Bakklandet – en kort oversikt over planer, vedtak og motstand

Av Knut L. Vik

Bakklandstangenten ble introdusert i «*Forslaget til Generalplan for Trondheim. (1) Prinsippforslag til byutvikling/trafikkplan Midtbyen*» i 1965. Med utgangspunkt i dette prinsippforslaget ble «Generalplan for Trondheim – forslag» utarbeidet og lagt fram i 1967. Bakklandstangenten skulle være en avlastningsveg for Midtbyen for trafikk mellom byens sørlige og østlige bydeler - en motorveg med fire kjørefelt, planfrie kryss og en byggelinje på 75 meter, i tråd med gjeldende vegnormal. Det var flere alternative forslag for veiføring i byen, men alle forutsatte at det skulle være en slik vei gjennom Bakklandet. Bystyret var enig om behovet for en slik veg, og vedtok også at det skulle utredes en trafikkterminal ved Bybrua sjøl om det da måtte rives verneverdige brygger.

I juni 1974 ble «Transportanalysen for Trondheim» vedtatt av Bystyret. Der ble det uttrykt et klart behov for en hovedveg over Bakklandet. Dette vedtaket ble fulgt opp i arbeidet med Norsk Vegplan II for perioden 1978 – 1985. I 1972 nedsatte regjeringen et vegplanutvalg med mandat å utarbeide vegplaner for landets tettsteder. Dette ble til Norsk Vegplan II som ble levert til Samferdselsdepartementet i juni 1977 (Norges offentlige utredninger (NOU) 40:1977). Det praktiske planleggingsarbeidet ble utført av lokale vegplanutvalg. Vegplanutvalget for Trondheim la fram sitt forslag i slutten av 1974. Bystyret vedtok dette forslaget i juni 1975, og vegen over Bakklandet ble prioritert som et riksvegprosjekt - Bakklandstangenten skulle finansieres av staten. I Norsk Vegplan II var veg gjennom Bakklandet med som «fremtidig bilveg»: «Bakklandsforbindelsen mellom Elgeseter gate og Innheredsvegen avlaster sentrum for gjennomkjøring». En annen framtidig veg i denne planen var: «Ytre Ringveg mellom E6 sør og Omkjøringsvegen. Avlaster mer sentrale deler av byen for trafikk». Denne vegen øst for Omkjøringsvegen ble det heller ikke noe av.

Kommunen kjøpte aktivt opp hus på Bakklandet, og med slike kjøp begynte forslumminga av området for alvor. Kommunen ville ikke vedlikeholde hus som skulle rives. Rundt 1980 hadde kommunen kjøpt ca. 100 eiendommer. I 1977 viste en optelling at 35 av kommunens eiendommer sto tomme.

I 1971 ble først «Miljøgruppa på Bakklandet» dannet for å arbeide for bevaring av Bakklandet. Samme året ble så «Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening» dannet av beboerne i området. Denne foreningen engasjerte seg sterkt. Målsettingen var at bydelen skulle bli tatt vare på som boområde. Husokkupasjon var et viktig middel for å berge hus fra riving og ødeleggelse. Velforeningen sørget for at flere fraflyttede hus ble tatt i bruk etter en enkel oppussing.

Motstanden mot vegplanene ble stor. Velforeningen samlet høsten 1976 inn 3400 underskrifter til støtte for bevaring, og opplyste i 1977 at til sammen 36 organisasjoner, institusjoner og politiske partier i offentlige uttalelser hadde støttet bevaring.

I mars 1975 fremmet arkitektene Knut Einar Larsen, Nils Marstein og Paul Andreas Paulsen ved Institutt for Arkitekturhistorie et privat forslag til reguleringsplan for den delen av Bakklandet som Antikvarisk utvalg i kommunen hadde pekt på som bevaringsverdig. Forslaget ble avvist av Bygningsrådet med henvisning til bystyrets vedtak om vegplanarbeidet, og til

at trafikkavlastningen over Bakklandet var viktig for å verne de kulturhistoriske verdiene i Midtbyen.

I september 1977 vedtok Bystyret at det skulle lages et forslag til hovedveg over Bakklandet. Planarbeidet skulle bygge på planene i Norsk Veiplan II. Alle sider ved vegforbindelsen skulle vurderes. I november samme år vedtok teknisk avdeling at det ikke skulle planlegges en 4-felts veg, men en 2-felts veg og tunnelløsninger. Kommunens plankontor skulle foreta utredningen. Ny plansjef var da Børre Skaslien, og han uttalte i Adresseavisen at han ønsket å finne løsninger slik at Bakklandet kunne bevares. Med Skaslien i denne stillingen ble dialogen med beboerne mer konstruktiv.

Bakklandsutredningen ble presentert høsten 1980, og overskriften i Adresseavisen er da «Bakklandets fremtid sikret, Vekst og velstand tonen i Bakklandsutredningen». Utredningen slo fast at Bakklandet skulle bevares og utvikles til et attraktivt boområde. Det ble skissert 6 ulike vegalternativer – med varierende innvirkning på miljøet: En ytre linje langs elvebredden fra Elgeseter til Bybrua og videre i tunnel fram til Asylbakken, en midtre linje over Korsgata og gjennom sentrale deler av Bakklandet, en indre linje over Korsgata og med lang tunnel fra Duedalen til Bakke bru og linjen i forslaget i Norsk veiplan II med en trasé gjennom sentrale deler av bydelen. Det siste alternativet var stengning av Bakklandet for gjennomkjøring og bevaring av den eksisterende vegføringen.

I oktober 1981 bestemte Trondheim bygningsråd at det ikke skulle bygges hovedveg over Bakklandet – bydelen skulle utvikles som et boområde. Det var dog foreslått en trasé for en framtidig hovedveg utenom Bakklandet – under Kristiansten festning og koplet til et vegsamband fra Lerkendal til Singsaker. Dette var et forslag fra Arbeiderpartiet – et forsøk på å få Bakklandsdiskusjonen ut av verden og få ro innad i partiet. I 1983 vendte Teknisk avdeling i kommunen tommelen ned for dette forslaget etter en teknisk vurdering av det.

Ved at motstanden mot prosjektet var så stor, ble det stadig mer tydelig utover 1980-tallet at det var få som trodde at Bakklandstangenten ville bli bygget. Prosjektet var også stort og dyrt, og Vegkontoret i Sør-Trøndelag hadde ved flere anledninger sagt at det ikke var statlige midler til å gjennomføre de planene kommunen hadde lansert.

Bakklandet ble formelt reddet ved at det i 1988 ble vedtatt en reguleringsplan for Nedre Bakklandet (nord for Bybrua) og i 1994 for Øvre Bakklandet.

Adresseavisen skriver 18. april 1988 under overskriften «*Nedre Bakklandet. Fra nedslitt slum til nytt boligområde*»:

«Ingen annen bydel i Trondheim har vært nærmere døden enn Nedre Bakklandet. I stor grad kommunalt eiet, innkjøpt bit for bit med tanke på riving for å gi plass for den nye hovedveien over Bakklandet. Gjennom mange år forsømt, overlatt til seg selv, tilfældigheten og forfallet. Svært mange betraktet slitasjen så omfattende at det knapt fantes redning for den vindskeive, kommunalt eide trehusbebyggelsen. Men fortsatt skjer det undre. I dag blåser det igjen en optimismens vind gjennom bydelen. Byggeaktiviteten er påfallende. Målet er å gjøre den tiltagende slum til et av Trondheims mest attraktive boområder!»

Kilde: Kittang 2006, diverse nummer av Adresseavisen 1974 – 1988, NOU 40:1977 – Norsk Vegplan II.