

*Doktorinnan E. Frøsternes*

*Tiløjstani*

*Hilsnings*

*med mange hilsener fra*

*Sverre Pedersen*

# BRENTE STEDERS REGULERING B. S. R.

Noen meddelelser om reguleringsarbeidet  
i de krigsherjede byer og steder

AV PROFESSOR SVERRE PEDERSEN

# BRENTE STEDERS REGULERING B.S.R.

Noen meddelelser om reguleringsarbeidet  
i de krigsherjede byer og steder

AV PROFESSOR SVERRE PEDERSEN

## **Innledning.**

Ledelsen av arbeidet med reguleringen av de krigsherjede byer og steder ble av Staten overdratt nedskriveren av disse linjer fra 1. juli 1940, med bemyndigelse til å foreta det som i den anledning var nødvendig, blant annet å engasjere det personale som måtte trenges, under forutsetning av Arbeidsdepartementets godkjenning.

## **Reguleringsarbeid for en del av de brente steder utført før 1. juli 1940.**

Umiddelbart etter at krigshandlingene var forbi i Møre, mens krigen enno pågikk i Nord-Norge, tok Kristiansund kommune, som første kommune, spørsmålet opp om utarbeidelse av ny plan for de brente og skadede områder.

Undertegnede, som tidligere hadde vært konsulent for byen i reguleringssspørsmål, ble den 10. mai — vel en ukes tid etter katastrofen, hentet i Trondheim av en av byens tillitsmenn for å utarbeide ny byplan for sentret. Da det ble meddelt at eksisterende reguleringsplaner og kartverket sannsynligvis var brent, samlet jeg det som fantes vedrørende Kristiansund i mitt Byplanarkiv og reiste avsted. For sikkerhets skyld tok jeg tilsvarende ting med for Moldes vedkommende, hvor en ny reguleringsplan jeg hadde utarbeidet, sto foran stadfestelse, men no altså ikke lenger var aktuell i den tidligere form.

## **Reguleringskartene og byplanene var brent. Konkurransen i Kristiansund forberedes, men saken blir stående i stampe.**

Det viste seg at i begge byer var reguleringsplanene og bykartene brent. Jeg tok da fatt på, i samarbeid med de 2 byers stadsingeniører, å undersøke på de medbrakte kartkopier de muligheter for nye linjer som no åpnet seg. Mange ting som før ikke var mulige, lot seg no tenke realisert. I Kristiansund en ny og ordentlig oppfartsgate, hva der før hadde manglet, og i Molde en

ny og bedre hovedgate istedenfor den gamle, som var meget trang, krinklet og krokert. Befolkningen var av den oppfatning at det hastet med å få planen ferdig, så byggarbeidet kunne påbegynnes før vinteren.

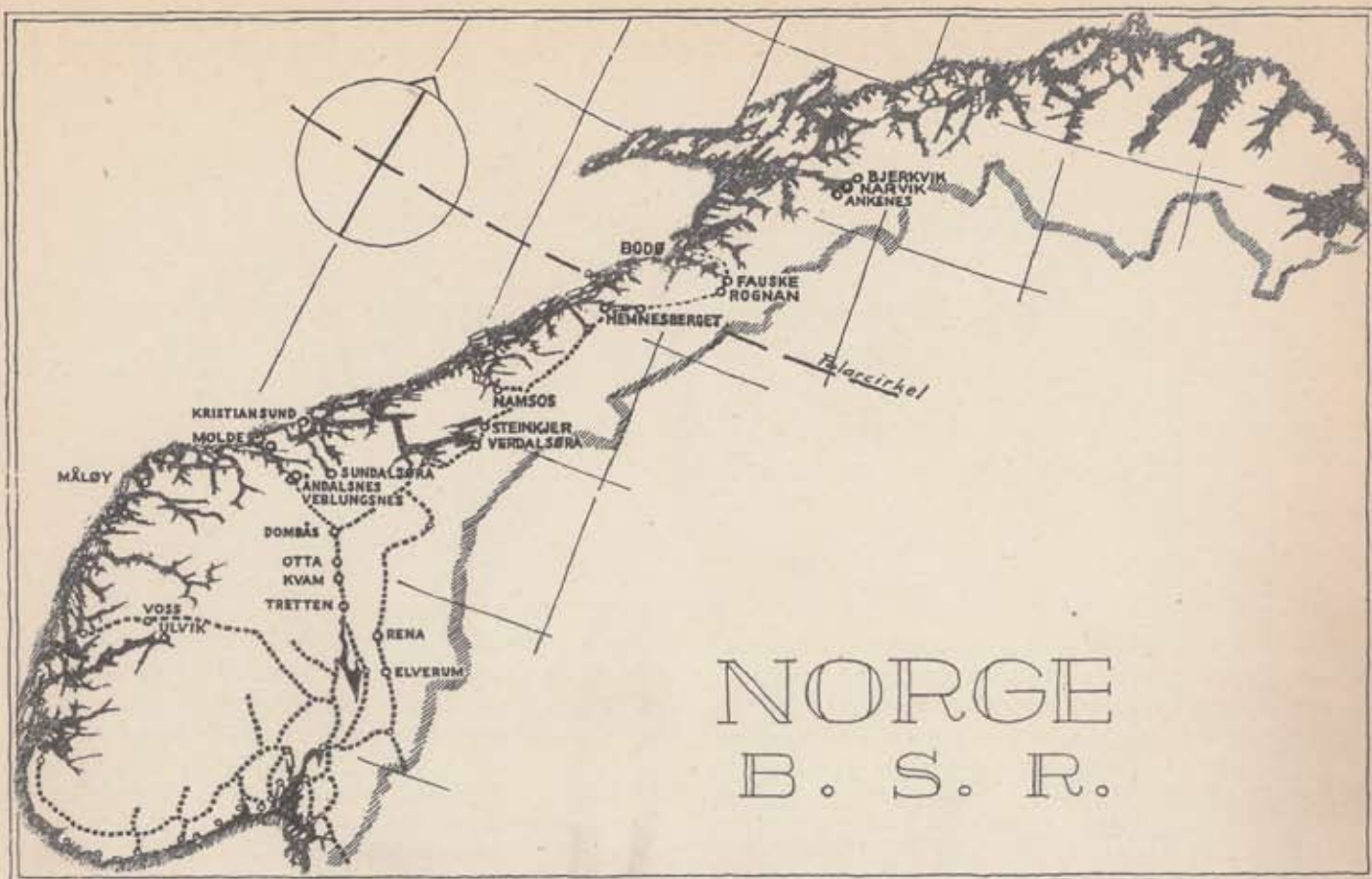
Styret i Norske Arkitekters Landsforbund var stemt for konkurranser, særlig i Kristiansund. Jeg reiste derfor inn til Oslo og forberedte en sådan med Landsforbundets formann, og alt var klart til oppnevning av jury, som skulde utarbeide program. På grunn av det sterke press måtte konkurransen forberedes, utskrives, finne sted og bedømmes innen 15. september. Styret tenkte nok på tilsvarende konkurranser også for de andre brente byer, som Molde, Steinkjer, Namsos og Elverum, muligens også for Narvik og Bodø. Krigen i Nord-Norge var nemlig imens opphørt.

Da saken for Kristiansunds vedkommende var lagt i Landsforbundets og ordførerens hender, reiste jeg etter de lokale myndigheters anmodning, til Steinkjer og Namsos, hvor jeg også tidligere hadde utarbeidet byplaner, og begynte å studere mulighetene for ny planlegging og å arbeide med planforslag; likeså ba man meg komme til Åndalsnes, hvor jeg også hadde laget den tidligere plan. Imidlertid ble konkurransesaken i Kristiansund stående i stampe, jeg vet ikke hvorfor.

## **Staten overtar det samlede byplanarbeid for de brente steder. Assistanse og medarbeidere.**

En av de siste dager i juni 1940, fikk jeg anmodning fra Riksarkitekt Crawford-Jensen der var formann i Gjenreisningsnevnden, om å komme til Oslo, hvor jeg av ham, arkitekt Georg Eliassen medlem av Krigsskadetrygden, og byråsjef Schultze, Arbeidsdepartementet, ble anmodet om for Statens regning å overta arbeidet med å skaffe de brente byer og steder nye reguleringsplaner. Man mente formodentlig at den lokalkjennskap jeg hadde til de fleste av disse steder vilde være nyttig.

Etter et par dagers betenkningstid — jeg var klar over at det var en vanskelig oppgave i en vanskelig



tid — bestemte jeg meg for å påta meg arbeidet, hvis jeg kunde få permisjon fra mitt daglige arbeid på Norges tekniske høgskole. Ordningen ble stadfestet av Administrasjonsrådet. Den 1. juli satte jeg arbeidet i gang, jeg befant meg da i Kristiansund, hvor jeg fikk plasert 2 assistenter som skulde arbeide videre med mine forhåndsplaner.

#### Stedene som skulde reguleres eller hvor regulerings-spørsmål var aktuelle.

De byer og steder arbeidet gjaldt, var, nordfra og sørover:

- |                   |                         |
|-------------------|-------------------------|
| 1. Narvik.        | 16. Dombås.             |
| 2. Bjerkvik.      | 17. Otta.               |
| 3. Ankenesstrand. | 18. Kvam.               |
| 4. Bodø.          | 19. Tretten.            |
| 5. Fauske.        | 20. Rena.               |
| 6. Rognan.        | 21. Elverum.            |
| 7. Hemnesberget.  | 22. Vossevangen.        |
| 8. Namsos.        | 23. Ulvik (Brakanes).   |
| 9. Steinkjer.     | Seinere er tilkommet:   |
| 10. Verdalsøra.   | 24. Måløy.              |
| 11. Kristiansund. | Dessuten er forarbeider |
| 12. Sunndalsøra.  | påbegynt for:           |
| 13. Molde.        | 25. Vardø.              |
| 14. Åndalsnes.    | 26. Honningsvåg og      |
| 15. Veblungsnes.  | 27. Kirkenes.           |

Halvparten av disse steder, deriblant alle byene, kjente jeg ganske godt til, idet jeg hadde utarbeidet reguleringsplaner for dem, enten i sin helhet eller for deler av dem, eller deltatt i behandlingen av betydningsfulle regulerings-spørsmål i dem.

Jeg skjønnte jo at det kom til å dreie seg om meget interessante spørsmål på grunn av stedenes egenart, og det forskjelligartede terreng de lå i. Der var eksportbyen Narvik i de storslåtte omgivelser, med en sjakkbrettplan hvor der i store partier i sentret var altfor bratte tverrgater til hovedgaten med den vakre utsikt over bukten mot Kongsbak-tinden. Stadsingeniør John Roald hadde på en fortreffelig og storslått måte løst denne gates forbindelse med havneområdet. Riksvegen ventet på en god innføring i byplanen.

Der var Ankenesstrand med sin vakre bevarte 8-kantede kirke på neset, sin umåtelige lengde og det bratte terreng opp fra stranden.

Bodø kunne gi anledning til en avklart plan for fiskeribyen, hvor der i det rektangelformete gate-nett kunne bringes inn bevisst komponerte plasser og stasjonen gis en god plassering.

I Namsos trengte sjakkbrettets ensformighet å belives med differanser i gatebredden og ved et plass-anlegg, et «forum», med holdning. Kirken på haugen kunde jo bli en fin fond for plassen. Byterrenget måtte



heves, så der ikke som no gikk sjøvann inn i kjellerne i store deler av sentret. Over det hele løftet Bjørumsklompen sin 150 m høye karakteristiske form.

I Steinkjer kunde Nordsia få en oversiktig hovedgate istedenfor den nuværende krinklete og altfor trange, og Sørsia som hadde en triviell plan etter brannen omkring århundreskiftet, måtte kunne få en bedre plan blant annet ved sløyfing av unødvendige tverrgater.

Kristiansund var før bare orientert mot sjøen, men med den nye hovedveg til fastlandet og de to svære og vakre hengebruer mellom øyene, måtte den få den livgivende landforbindelse ført inn i byplanen. Dessuten manglet hovedbydelen en ordentlig oppfart i sentrum fra kaiene.

Molde var gjennom tiden blitt så sammengrodd, trang og krinklet, at der no ble mulighet for moderne planlegging som passet for turistbyen, som hadde fått sitt ansikt mot sjøen ødelagt.

I Åndalsnes var det en fin oppgave å bringe klarhet og form inn i det rotede forretningsstrøk i den nedre by.

Det var oppgaver nok. Det gjaldt bare å få fagfolk i sving med dem.

#### Hjelpere og medarbeidere.

Ved velvillig imøtekommenhet fra Akers Reguleringsvesen ved reguleringsjef Aug. Nielsen, og

Noen av medarbeiderne i Brente Steders Regulering under et møte i Oslo i en av de travleste arbeidsperioder. Fra venstre: Frk. Holtermann, arkitekt Wenche Beckmann, byarkitekt Korsmo, Kristiansund, professor C. J. Moe († 1942), frk. Axelsen, reguleringsarkitekt Pettersen, Molde, reguleringsarkitekt Hjelte, Steinkjer—Namsos, arkitektene Ole Landmark, Horntrvedt, Suul og Ina Margrethe Danielsen, Sverre Pedersen, arkitekt Asbjørn Rønning, treskjærer Klokkerud, arkitektene Helene Kobbe, Mathiesen og Jacob Hanssen.

fra Oslo Reguleringsvesen ved reguleringsjef Hals, fikk jeg utlånt en del av deres øvede medarbeidere, som Erik Rølfson, som opprinnelig var fra Kristiansund, Øivind Pettersen og Sven Løvik. Dessuten lovet reguleringsjefene selv å bistå meg med bestemte arbeider, Aug. Nielsen med Narvik og Hemnesberget. Videre ble der truffet overenskomst med arkitekt Kristoffer Lange som Bodø kommune allerede hadde søkt kontakt med om å arbeide med Bodø's nye sentrumsplan idet han tidligere hadde arbeidet med byplanen der. Arkitekt og ingeniør Paul Hoel ble sendt til Narvik som Niensens medarbeider, arkitekt Karl Grevstad til Elverum. Bygningssjef Madsen, Bergen, tok seg velvilligst av Ulvik. Om Vossevangen var utskrevet en begrenset idékonkurranse som noe seinere ble avgjort til



Narvik. De to bydeler «Frydenlund» i forgrunnen og «Oscarsborg» oppover fjellsiden. Den siste ble mest medtatt av krigen. Til høyre på den annen side av bukten ligger Ankenesstrand. Nedenfor forretningsgaten i Narvik som er brent. Skjomtlunden («den sovende dronning») i bakgrunnen.



Parti fra Narvik.

Bodø (nedenfor) med Børvassstinden i bakgrunnen.



fordel for arkitekt Leiv Tvilde, Voss, som derpå ble knyttet til Statens arbeid. Arkitekt Esben Poulsson fikk arbeidet med planen for Fauske, som han hadde beskjeftiget seg med før brannen. Noen yngre arkitekter, bl. a. John Horn tvedt, Jens Jensen, Oddmund Suul, Knut Cleve og Asbjørn Rønning ble også engasjert. Horn tvedt, som jeg før hadde samarbeidet med, ble min personlige medarbeider.

#### Bare et begrenset antall fagmenn til disposisjon.

Da denne ordningen med at Staten skulde utarbeide byplanene var trådt i kraft, ble der som rimelig var, en sterk konkurranse mellom de forskjellige steder om å få sin plan først ferdig, hva der bevirket at vi måtte arbeide samtidig med en rekke planer. Den situasjon jeg befant meg i var ikke så ganske enkel, idet der til det ganske store antall av steder som skulde behandles, trengtes et relativt betraktelig antall fagmenn. Der er i Norge et relativt lite antall arkitekter og ingeniører som egentlig har spesialisert seg på byplanarbeid. De fleste er knyttet til de større kommuner. I en særstilling sto arkitekt Claus Hjelte, som var min utrettelige medarbeider i den første tid da jeg hadde flere av byplanene som private oppdrag, og som fortsatte på en meget virksom måte i det nye arbeidet.

#### B. S. R. begynner sitt arbeid.

Organisasjonen fikk betegnelsen B. S. R. — Brente Steders Regulering — den hadde ingen kontorer og ble i den første tid helt feltmessig ledet, idet sentralpunktet ble 2 utlånte tegnesaler på Norges tekniske høgskole, som for et par måneders tid var ledige. Her ble da de fleste medarbeidere samlet. En fordel var at det var studenter som kunde hjelpe til med tegne- og modellarbeidet. Arkitekt Nils Holter, min tidligere medarbeider ved flere reguleringsarbeider, lovet å være min personlige rådgiver under utarbeidelsen av planene. Iøvrig gav reguleringssjef Hals og reguleringssjef Aug. Nielsen meg verdifulle råd under utarbeidelsen av flere av planene. Professor Eika reiste med et kull studenter og målte opp karter av Kristiansund, hvor der manglet detalj-karter. Stadsingeniør Thesen var sakskyndig hva rutebilsentraler angår, og avgav skjønn om vanskelige ingeniørarbeider. Det samme gjaldt stadsingeniør Løge, Hønefoss for kommunaltekniske arbeider. Havneingeniør Møen bisto med råd og forhåndsuttalelser om havnespørsmål, ingeniør Skaven Haug om grunnforholdene, som særlig i Namsos sentrum var vanskelige.

Iøvrig ble innledet samarbeid med alle de tekniske organer som har kontakt med byplanene, som Statsbanene, Veidirektøren, Havnedirektøren, Brandkassen m. fl.

#### Byingeniørene.

Men så kom de viktigste teknikere i reguleringsarbeidet, Byingeniørene, med arkitekt og ingeniør

John Roald i Narvik, i spissen, seinere ingeniør Waalen, med Knudsen i Bodø, seinere Kieland, med Aursand og seinere Nerdrum i Namsos, med Gregusson i Steinkjer, med Røkkum og Kiel i Kristiansund, med Dørum i Molde, Dahl i Elverum og Kvaamme på Voss.

Med disse var kontakten intimt knyttet fra første stund, og er det fremdeles. Deres kjennskap til byen, deres innsikt i de lokale tekniske og økonomiske forhold på stedet er det fundament byplanarbeidet hviler på.

Til gjenreisningen var knyttet distriktsarkitekter på de forskjellige steder, med hvem også samarbeid fant sted.

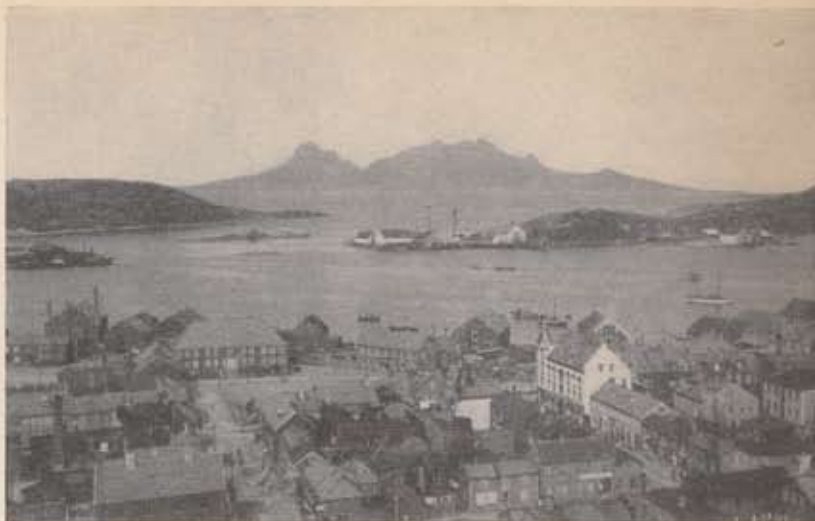
Hertil kommer samarbeid med de kommunale myndigheter og mange institusjoner som det fører for vidt å regne opp. Blant dem som hjalp til, skal også nevnes den kjente maler og arkitekt Jacob Hanssen, som ble revet ut av sin sommeridyll ved Mandal og satt til forsert arbeid i Trondheim med perspektiver av utkastene. Dessuten den erfarne oppmålingsingeniør Eliassen.

### Sterkt krav om hurtig arbeid.

Det var den alminnelige oppfatning både blant Statens og kommunenes myndigheter at reguleringsarbeidet måtte fremmes så hurtig som overhodet mulig, for at en del byggearbeider kunde påbegynnes høsten 1940 før telen kom i jorden. Der var således ikke tid til store og omfattende undersøkelsesarbeider, slik som de ideelle vitenskapelige krav i hele deres strenghet krever det. Det gjaldt å handle. Ytterligere fantes ikke på noen av stedene ordentlige ferdige oppmålinger og redegjørelser for hva der hadde vært i de forskjellige kvartaler som no var brent. Erfaringene på dette område fra de brente byer har gjort levende hos meg ønsket om at der for alle byer og steder og bebyggelseskonsentrasjoner burde utarbeides kart med opplysninger om forretningers, kontorers, bedrifters og boligers plass i planen og deres størrelse. No måtte man prøve fra forskjellige kilder og ved konferanser å gjøre seg opp et bilde av hva der tidligere hadde vært på de brente steder, fasadelengde for butikker, rombehov etc.

### Vekst eller avtagen? Kristiansundsproblemet.

På basis av dette materiale kunde kravene til de nye sentrer formuleres. Herunder kom man naturligvis inn på stedenes vekstmuligheter som jo også måtte tas hensyn til, hva der jo til en viss grad kunde gjøres. Vanskeligere var det at enkelte mente at Kristiansund måtte reduseres i størrelse fra 15 000 til f. eks. 10 000 innbyggere. Her måtte jeg innta det standpunkt at det nye sentrum i Kristiansund minst burde ha samme størrelse som før krigen og med utvidelsesmuligheter. Skulde det så vise seg at byen ikke maktet å fylle dette sentrum, fikk man sørge for at de overskytende arealer ble

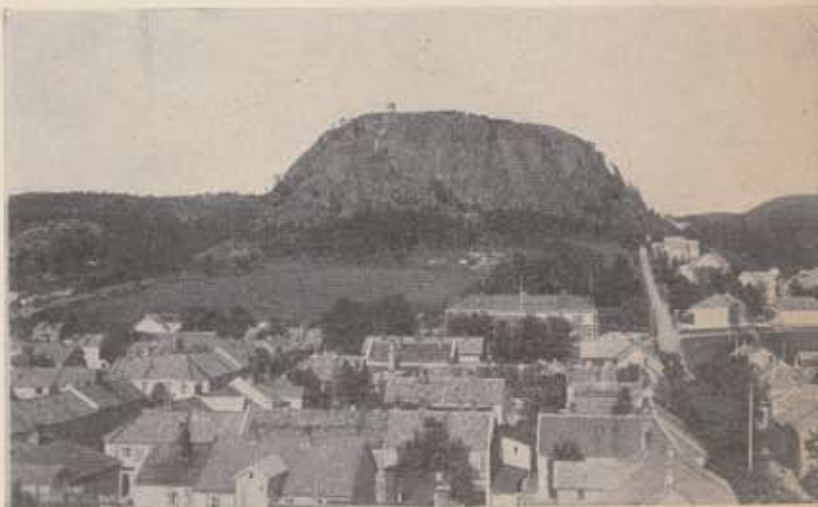


Bodø sett fra sør med Landego og Vestfjorden i bakgrunnen.  
(Mittel & Co. Fot.)



Namsos. Ovenfor trelastbyen fra luften. Til høyre sees tømmer i lensene. Øverst til venstre Bjerumsklompen, som på bildet nedenfor hever sin karakteristiske masse over byens skifertak.

(Mittel & Co. Fot.)





Steinkjer. Brua over Steinkjærelven med gammel god og ny mindre god bebyggelse om hverandre. Over denne smale brua gikk tidligere trafikken til Nord-Norge. No blir det ny bru. Nedenfor et oversiktsbilde som viser byens beliggenhet på begge sider av elva. Øverst «Nord-sia», nederst «Sørsia». Begge brente i 1940. Aller nederst fjorden, helt øverst Snåsavannet. Nordlandsbanen sees på bildet, likeså den gamle — ødelagte — brua med Riksveg 50 — Nordlandsvegen. (Mittel & Co. Fot.)



sammenhengende og inntil videre kunde parklegges. Forhandlinger ble innledet med Brandkassen, som viste stor forståelse for innskrenkning i de før rikelig utmålte murtvangsstrøk i flere byer.

Sentralmyndighetene satte en meget kort frist for framleggelse av sentrumsforslag for Kristiansund, nemlig avlevering av det primære utkast allerede den 10. august — ca. 5 uker etter at B. S. R. var trådt i funksjon. Etter et forsert arbeid — delvis nattarbeid — lykkes det å oppfylle dette krav, slik at planen ble lagt fram til det berammede tidspunkt i Oslo.

#### Primære planer for 6 bysentrer ferdige og lagt fram for myndighetene 10. september 1940.

Den 10. september var planene for 6 byer lagt fram til behandling ved de lokale myndigheter. De primære planer bar naturligvis preg av lokale ønsker, uaktet det var lykkes i noen utstrekning å finne løsninger på lokale stridigheter, som f. eks. plass for rutebilsentral o. lign. Deres avgjørende behandling lå jo også i høy grad hos de lokale myndigheter, således at planene måtte utarbeides med dette for øye. På hver enkelt plan var angitt begrensede områder hvor gjenoppbyggingen kunde påbegynnes uten opphold. Medarbeidere var sendt til de respektive steder, og kontorer, omenn beskjedne, var opprettet der.

I Kristiansund arbeidet Erik Rolfsen med Sunndalsøra i tillegg, i Molde, Åndalsnes og Veblungsnes Øvind Pettersen, Hjelte hadde Steinkjer og Namsos, Paul Hoel Narvik, Bjerkvik og Ankenesstrand. Grevstad styrte fra Oslo med Elverum og de mindre steder i Østerdalen og Gudbrandsdalen. Løvik ble noe seinere sendt til Bodø, Tvilde var på Voss. Sentralkontoret var i Trondheim, no i midlertidige lokaler i den nye Telegrafbygningen, som ikke var helt ferdig.

#### Planene gjennomgås av Reichskommissariatets spesielle sakkyndige, som påpeker noen ønskelige forandringer.

Imidlertid besluttet der Reichskommissar at arbeidet med planene, som hittil hadde vært under observasjon av en av hans tekniske medarbeidere, Baurat Luther, skulde gjennomgås av en spesiell sakkyndig fra Berlin, Oberbaurat Hans Stephan, hovedavdelingsleder hos der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Professor Speer, Berlin. Herr Stephan kom til Norge og reiste sammen med undertegnede og Baurat Luther til de fleste av stedene. Planene ble gjennomgått på stedene. Herr Stephan gjorde sine bemerkninger til planene, holdt derpå et foredrag om moderne byregulering for de fleste av medarbeiderne i B. S. R. og en rekke innbudte norske arkitekter. Herr Stephens bemerkninger til planene, gikk stort sett ut på at der var tatt litt for meget hensyn til lokale forhold og private grunneierforhold. Han ønsket også litt større dimensjoner på enkelte gater og en mer bevisst utformning av plassanleggene. Han betonet at reguleringsarbeidet skulde være et norsk anliggende og utføres av norske arkitekter.

## Studiereise til Tyskland.

Riksarkitekten, som leder av Gjenreisingsnevnden, en rekke privatpraktiserende arkitekter, blant dem arkitektene Bratlie, Minsos, Arne Pedersen, Nils Holter, Hansteen, Tryti, Vaaland o. fl., dessuten de fleste av medarbeiderne i B. S. R. samt nedskriveren av disse linjer, fikk kort tid etterpå fra professor Speer en innbydelse til en reise til Tyskland for at man kunde få se eksempler på nyere tysk bybebyggelse, regulering og arkitektur. Samtidig skulde de norske planer granskes videre i Berlin.

Innen reisen tiltrådtes, hadde undertegnede utarbeidet forandringsforslag i den retning som angitt av Oberbaurat Stephan og derunder kunnet stå friere i mange retninger enn tilfellet opprinnelig hadde vært. Disse forslag avlevertes i Berlin ved ankomsten der.

Reisen i Tyskland var meget interessant. Man fikk høre en rekke utmerkede foredrag, fikk se en rekke eksempler på ny regulering og ny bebyggelse. Særlig bemerkelsesverdige var planene for Berlin av professor Speer og planene og de utførte partier av Die Hermann Göringstadt i Braunschweig og Die Stadt des K.d.F. Wagens. Men der var også en hel rekke verdifulle mindre byanlegg å se i forbindelse med nye industrier, foruten hva man fikk se av de store monumentallegg i Nürnberg og München. Reisen varte henimot en måneds tid. Vår reiseleder arkitekt Venediger, de lokale myndigheter i de byer vi besøkte og Oberbaurat Stephan og Baurat Luther hadde forberedt alt på beste måte, slik at deltagerne ved reisens slutt, hva de også i en takkeskrivelse ga uttrykk for, hadde hatt et rikt utbytte av turen.

## De rettede planer godtatt av Reichskommissariatets sakkyndige. Soneplaner utarbeides.

Ved avreisen fra Berlin meddelte Oberbaurat Stephan at de fremlagte endringsforslag i planene var godtatt og at B. S. R. kunne fortsette sitt arbeid med den videre utformning og detaljering.

B. S. R.'s arbeid var høsten 1940 overført fra Arbeidsdepartementet til den nyopprettede Gjenreisingsavdeling under Innenriksdepartementet med avdelingssjef Robert Østberg som administrerende leder.

Umiddelbart etter heimkomsten tok vi fatt på utarbeidelsen av skissemessige soneplaner for de respektive steder, belyst ved beregning av plass for den framtidige befolkning i det samlede byområde.

I slutten av januar 1941 ble hovedlinjene i reguleringsplanen for Namsos friggitt til fortsatt behandling, seinere kom de andre litt etter hvert.

## Skissemessig arkitektonisk bearbeidelse av reguleringsplanene.

Reichskommissariatet ved Baurat Luther ønsket i februar at reguleringsplanene måtte bli gjort til



Kristiansund N. Byen på de tre øyer med havnen i midten. Oventor den det største «land»—Kirkelandet. Til venstre deler av Nordlandet og Innlandet. Til høyre Gomalandet.

Nedenfor: Kirkelandets brente sentrum sett over Sørsundet fra Innlandet.







Molde som den så ut fra luften før krigen. Sentret lå i bunnen av bukten. Molde er landets finest beliggende turistby, men var skjemet av dårlig bebyggelse.

Moldes sentrum sett fra havnen, også et førkrigsbilde. (Mittet & Co. Fot.)



gjenstand for skissemessig arkitektonisk bearbeidelse, det vil si, der ønskedes utarbeidet fasadeoppriss for gater og plasser, samt modeller som kunde vise planenes muligheter for arkitektonisk utforming.

I den anledning ble innbudt en rekke norske arkitekter til å ta del i arbeidet sammen med reguleringsarkitektene. Blant dem som deltok var: arkitektene Blakstad og Munthe-Kaas, Professor C. J. Moe, arkitekt Ole Landmark, dosent Gjone, arkitekt v. Krogh, arkitekt Tøien, arkitekt Bratlie, arkitekt Esben Poulsson, arkitekt Minsos og seinere arkitekt Gunnar Bjerke.

Av B. S. R.'s medarbeidere arbeidet særlig arkitektene Hjelte, Rolfsen, Horntvedt, Pettersen og seinere Suul med i denne sak. Av distriktsarkitektene, særlig Rohde i Molde; byarkitekt Korsmo i Kristiansund tok også aktivt del.

Det ble på den korte tid som var tilmålt for arbeidet, nemlig ca. 2 måneder, levert et stort arbeid.

I den overgangstid arkitekturen befinner seg i også i vårt land, var det interessant å se hvorledes utformingen av gatedragene og plassene var tenkt på de forskjellige steder.

Arbeidet var lagt slik an at en bestemt gruppe arkitekter arbeidet med en bestemt by. På det tidlige tidspunkt dette arbeide fant sted — hovedplanene var enno ikke stadfestet og der forelå selvsagt ingen tomtefordeling — dreide det seg om stoff til belysning av de arkitektoniske muligheter. Det rikholdige stoff ble i begynnelsen av mai gjennomgått av Oberbaurat Stephan og Baurat Luther, hvorefter det ble bestemt at der ytterligere skulde finne sted en mer detaljert gjennomarbeidelse av enkelte gatedrag og plasser, bilagt med modeller, i litt større målestokk.

Denne bearbeidelse ble gjennomgått i midten av juni 1941. Imidlertid var hovedlinjeplanene for de fleste steder blitt approbert.

Man tok derpå fatt på å innarbeide resultatene av denne forhåndsbearbeidelse i de approberte hovedlinjeplaner for de forskjellige steder, hva der bevirket mindre forandringer i dem. Disse endrede planer ble så behandlet av de respektive steder og derpå stadfestet av Departementet. Den første av dem som ble stadfestet, var planen for Molde. (24. mars 1942.) Etter hvert er samtlige disse planer blitt stadfestet.

Vedtektene til planene er utarbeidet i intim kontakt med byråsjef Schultze og sekretær Wister i Innenriksdepartementets bygningskontor, som også har stilt sin store innsikt til disposisjon i en rekke spørsmål vedrørende planene.

#### B. S. R.'s arbeid med tomteplaner og arbeid med detaljering av gater, plasser, parker.

For å kunne gjennomføre de nye planer er en rekke av de brente steder gått til å ekspropriere planområdet, hva der ved en særskilt forordning er gitt tillatelse til.

Enkelte steder er Ekspropriasjonsskjønnet allerede avhjemlet. Der er allerede utarbeidet tomteplaner for disse steder som er blitt vedtatt og forelagt Skjønnsskjemmen for fastsettelse av priser for de nye tomter. Når disse foreligger, hva de for enkelte steder allerede gjør, vil tomtefordelingen finne sted. Noen grunneiere har allerede på forhånd fått seg tildelt tomter, hvor det dreier seg om viktige byggeforetagender, som kan settes i gang. I den siste tid er der dog blitt liten adgang til å bygge.

Da betydningsfulle gatearbeider er i gang, deltar B. S. R. sammen med byingeniørene i detaljeringen av gater og plasser, hva der i det kupert terreng i de fleste steder medfører betraktelig arbeid.

Tomteutstikningen vil også medføre betydelig arbeid.

Dessuten pågår planlegging av parkenes utforming, med hagearkitekt **H i n d h a m a r** som konsulent for dette arbeid i Kristiansund og Steinkjer. De andre steder vil komme litt etter hvert.

Konsulent for spørsmål om opparbeidelse av gater og kloakk- og vannledningsspørsmål har vært byingeniør **L ø g e**, Hønefoss.

Noen prosjektering av hus har allerede foregått på de forskjellige steder. De reguleringsmessige spørsmål vedrørende disse prosjekter er fortløpende blitt behandlet av B. S. R.

Gjenreisingsavdelingen vil med det første iverksette en videregående arkitektonisk behandling av de forskjellige steder og en dermed kombinert grunnriss-teknisk undersøkelse, som vil bli utført av Statens distriktsarkitekter i samarbeid med reguleringsarkitektene, for at man kan ha oversikt over hvilke typer egner seg best for de forskjellige strøk og steder.

Innpassing av standardhus i enkelte strøk i de brente områder medfører også arbeid, likeså kompletteringen av Sentralarkivet for reguleringsplanene i Oslo, som til enhver tid må være å jour med hva som bygges. Det samme gjelder selvsagt også stedene.

B. S. R. var oppbygd som en provisorisk foranstaltning inntil planene var ferdig utarbeidet og stadfestet.

Men der må selvsagt på de større av de brente steder være en fast reguleringsarkitekt. Hvordan denne sak framtidig må ordnes, vil vel om en tid måtte overveies. Særlig når byggearbeidet kommer i gang, vil der jo bli stort arbeid på disse steder for en reguleringsarkitekt.

Flere av B. S. R.s medarbeidere har fått faste og bedre avlønnede stillinger enn B. S. R. har kunnet by dem og er derfor sluttet. Oslo og Aker kommune som med så stor velvilje har understøttet B. S. R.s arbeid ved i lengere tid å la enkelte av sine regulerings spesialister få permisjon for å hjelpe oss, ønsker no litt etter hvert å få dem tilbake, hva der betyr øket arbeid for dem som blir igjen.

Frk. **Helen L i b æ k** har siden kontoret i Oslo ble opprettet fungert som B. S. R.s sekretær og regn-



Andalsnes ved Raumas utløp, en «terrasseby». På den nedre terrasse forretningsbydelen. (Mittel & Co. Fot.)

Vossevangen. Beliggenheten var fin, men bebyggelsen av nokså alminnelig karakter. (Mittel & Co. Fot.)



skapsfører, tidligere fungerte i en kortere tid stud. jur. Kaare Tapper.

— — —  
Det var dem som hellet til den oppfatning at så lenge krigen varte, var det lite formålstjenlig å utarbeide reguleringsplaner for de brente byer og steder. Den oppfatning har ikke rådet i Innenriksdepartementets Gjenreisingsavdeling eller Bygningskontor, eller i B. S. R. Det var maktpåliggende så hurtig som mulig å få planene klare, så eventuelle nybygg som måtte vise seg mulig å oppføre under krigen kunde bli anvist plass. Det var også viktig å kunne påbegynne opparbeidelsen av gater og sist, men ikke minst, å kunne gjøre alt klart så de brannlidte kunde få valgt eller anvist sine nye tomter, hvorved prosjektering i god tid kunde påbegynnes. Alle forarbeider som kunde gjøres, burde gjøres, slik at de ikke var ugjort når krigen var over og folk hurtigst mulig vilde komme i gang med å bygge. Meget er ikke bygd hittil — men det er jo krig. Noe er imidlertid gjort.

I Namsos er, om ikke meget, både litt kommunal og privat bebyggelse plasert og ferdig etter de nye planer. I Steinkjer er ved innløpet til byen sørfra 2 meget pene entrébygninger til det nye sentrum i form av kontorbygninger oppført. Rekkehusbebyggelse av tre er også oppført, likeså et større meieri. Gatemunningen ved innløpet til sentret viser no en del av det nye Steinkjer.

I Kristiansund er et stort nytt hotell ferdig. Det er plasert etter den nye reguleringsplan. Hovedoppfarten fra kaien er plasert i fjellterrenget, og trafikeres allerede, så man får et begrep om de nye forhold når det gjelder moderne trafikk i et område som før praktisk talt var uten trafikk-gater. Atskillig rekkehusbebyggelse og også litt annen bebyggelse av tre er oppført og den nye brannstasjon

anvist plass etter planen, og påbegynt. Flere prosjekter for større bygg er ferdige, således for en stor ny forretningsgård og for Post- og Telegrafbygningen. Utkast til flere kommunale bygninger foreligger.

I Molde er storparten av den nye brede hovedgate, som for en større dels vedkommende ligger 1,5 meter oppmuret over den gamle, ferdig og trafikeres. En større forretningsgård ved Torvet er ferdig for 1ste etasjes vedkommende og i bruk — bakeri m. v.

På Åndalsnes er et stort moderne meieri ferdig og er plasert etter den nye plan.

I alle byer finnes prosjekter ferdige for store og betydningsfulle bygg, således også i Narvik og Bodø.

Når et vanskelig og omfattende arbeid som det B. S. R. har hatt, skal fremmes i en vanskelig tid, er det klart at det ikke kan bli slik som når det fremmes i fredstid. Det har vært sterkt press hele tiden for å få noe ferdig, så noe kunde settes i gang og bygges.

For å oppnå dette har ikke arbeidet med planleggingen kunnet vente til vidløftige teoretiske undersøkelser og framtidsoverveielser som kunde kreve år, var gjort. Saken er prøvd grepet praktisk an og ikke uten forhåndskjennskap til stedlige forhold — forhold i vedkommende landsdel — og planlegningsmuligheter, og sist, men ikke minst, ikke uten personlig kjennskap til og kontakt med byingeniørene og de lokale myndigheter.

Man har altså no stadfestede planer å holde seg til, så man ikke står fast. Så kan man overveie de spørsmål som måtte melde seg både angående framtiden, økonomien, arkitekturen og andre ting.

11. januar 1943.

Sverre Pedersen.

I det følgende vil bli redegjort for reguleringsarbeidene i de brente byer og en del av stedene, idet der begynnes med Molde, hvis plan i detaljert stand ble først ferdig og stadfestet.



Ulvik i Hardanger.  
Kirken står, men det øvrige er brent.

(Mittel & Co. Fot.)



Del av Molde sentrum før krigen.

## REGULERINGEN AV DET BRENTE SENTRUM I **MOLDE**

Reguleringsoppgaven i Molde som i flere av de andre krigsherjede byer, gjaldt «sentret». Boligstrøkene som omgir sentret eksisterte fremdeles. Det var byens «kjerne» som var borte og skulde erstattes.

Når man skal redegjøre for den nye sentrumsplan, er det naturlig først å redegjøre litt for byen som helhet, likesom en del opplysninger om opplandet og byens forbindelse med omlandet også er på sin plass.

Det brente sentrumsparti omfattet det egentlige forretningsstrøk og hadde en lengde langs havnen av ca. 600 m og en dybde av ca. 200 m, men det omfattet ikke hele sentrumsbebyggelsen. Den østligste del, som riktignok er forholdsvis liten, ble ikke så skadd at noen ny regulering der av den grunn var påkrevd. Denne del var blitt ødelagt ved branden i 1916 og fikk da en ny regulering, hvis mest framtrædende trekk er en pen parklagt plass som elven strømmer igjennom.

Da bebyggelsen østenfor denne plass hittil ikke gjennomløpes av noen viktigere trafikklinjener, er det imidlertid ikke blitt noe egentlig forretningsstrøk

der. Flere byggetomter fra denne regulering ligger fremdeles ubebygd, mens en del er blitt bebygd med 4-etasjers bebyggelse, hva der ikke ser pent ut, og heller ikke er heldig i økonomisk henseende. Disse tomter danner imidlertid på sett og vis en slags reserve for framtidig sentrumsbebyggelse som ikke direkte har med butikker å gjøre.

Det er grunn til å tro at bebyggelsen i 1916 ikke burde ha vært høyere enn 3 etasjer. Det tør da være sannsynlig at også disse tomter var blitt utbygd, hva der hadde gitt et avsluttet og harmonisk strøk.

Man er her inne på et viktig spørsmål når det gjelder gjenreisningen av de brente sentrer, nemlig å prøve å unngå høybebyggelse i større områder. Den enkelte grunneier i et sentrum vil gjerne bygge så høyt som mulig av hensyn til rentabiliteten, men tillates det, «suger han til seg behov», hva der kan bevirke at nabotomtene ikke maktes utbygd i rimelig tid.

I den nye reguleringsplan for Molde er bare på et punkt angitt 4-etasjers bebyggelse, ellers er bebyggelsen holdt i 3 og 2 etasjer; det er 2 bygningsblok-

ker ved det nye torg, med front mot havnen, tenkt inneholdende salgshaller i 1ste etasje, som er foreslått med 4 etasjers høyde. Men de hører framtiden til, idet de ligger på oppfylt grunn. Den innenfor liggende 3 etasjers bebyggelse vil kunne avsluttes på en ordnet måte mot sjøen, inntil det tidspunkt kommer da der måtte bli behov for de nevnte høyere blokker.

Spørsmålet om bebyggelsens høyde er på det nuværende tidspunkt av gjenreisningen et vanskelig spørsmål, da den jo i høy grad avhenger av den økonomiske evne når byggearbeidet for alvor begynner, så overveielser angående dette punkt må man fremdeles være forberedt på. Likeså gjelder jo som et ønskemål å få bebyggelsen utført i muligst avsluttede partier uten at der blir liggende ubebygde tomter midt i husrekkene. Videre overveielser i retning av å samle aktuell bebyggelse på denne måte, slik at også de ubebygde tomter kan samles til avsluttede enheter i planen, må man derfor også regne med.

### Byens beliggenhet.

Molde ligger i Møre og Romsdal fylke på nordsiden av innløpet til Romsdalsfjorden, og på innsiden av Molde-halvøya. Fra Raumabanens nuværende endepunkt, Åndalnes, tar det vel 2 timer med dampbåt ut til byen; derfra til Ålesund er det vel 3 timer med båt. Til Kristiansund kan man komme innenskjærs på 3 timer med buss og ferje via Batnfjorden.

Sjøvegen til Kristiansund går over det ubeskyttede havstykke Hustavika, som man når ved **B u d**, kjent historisk sted som ligger ca. 1 times tur med båten fra Molde.

Byen ligger sørvendt og i meget naturskjønne omgivelser med den vennlige Fannefjord og med utsikt til de berømte «Romsdalsalper». Den vakre natur har gitt Molde ry som turiststed av rang, og byen hadde før krigen foruten en mengde annen turisttrafikk, også besøk av de fleste flytende hoteller.

Beliggenheten midt i Møre og Romsdal fylke har ført med seg at byen er blitt fylkets administrative sentrum med sete for fylkesmann, statsadvokat, fylkets vegvesen m. v. Fylkessykehuset er også henlagt til Molde. Turisttrafikken satte om sommeren et sterkt preg på byen og har skapt det ved havnen liggende navngjetne Alexandra Hotell som brente under krigen. Klimaet er mildt og behagelig og har sammen med den lune og vakre beliggenhet foranlediget anlegg av tuberkulosesanatorium — Reknes Sanatorium — i byens vestlige utkant. Det er også brent. For øvrig preges byen særlig av livlig handel og av konfeksjonsindustrien, som er vokset opp i de seinere årtier.

### Kort historikk. Folkemengde.

Molde fikk kjøpstadsrettighet 29. juni 1742, samme dag som Kristiansund. Fra en beskjeden begynnelse med ca. 300 innbyggere, var den under skiftende vilkår vokset til ca. 1600 innbyggere i midten



Kart over befolkningsfordelingen i Molde, Kristiansund, Ålesund og tilstøtende distrikter. (Etter Alfr. Söderlund.)

av forrige århundre. På grunn av de vanskelige økonomiske forhold og utvandring, stagnerte så utviklingen, og ved århundreskiftet var byens innbyggerantall bare 1689 personer. Med de nærmeste omliggende strøk av Bolsøy herred, hadde byorganismen da ca. 2000 innbyggere. Men så begynte byen å skyte ny vekst. I 1930 var innbyggerantallet 3475 og i 1939 hadde byen 3986 innbyggere. Medregnet Bolsøy bygningsdistrikt som naturlig må regnes med til byorganismen, hadde Molde da ca. 5200 innbyggere. En kan således si at Molde i løpet av ca. 40 år er vokset med ca. 3200 innbyggere, fra ca. 2000 til 5200 innbyggere, en økning på ca. 160 %.

### Byens oppland.

Til byens oppland kan naturlig regnes Romsdal sorenskriveri, som omfatter herredene Bolsøy, Bud, Eid, Erisfjord og Vistdal, Fræna, Grytten, Heen, Hustad, Nettet, Nord-Aukra, Sør-Aukra, Sandøy, Tresfjord, Vestnes, Veøy og Voll. I 1900 var innbyggerantallet i disse herreder (unntatt Molde) 26 872. I 1939 var innbyggerantallet steget med 4175 personer — ca. 15,5 % — til 31 047 personer.

### Kommunikasjoner.

Kommunikasjonene mellom Molde og opplandet er godt utviklet. Landverts er det gode vegforbindelser med de fleste distrikter på nordsiden av Romsdalsfjorden, sørover bil-ferjeforbindelse med Vestnes til Møre og Ålesund. Den vesentligste trafikk kommer fra Batnfjorden, Angvik, Nettet og Vistdal, samt Nesjestranda med mellomliggende distrikter. Det er bilferjeforbindelse med Kristiansund og med Tingvoll på Nordmøre. Nesten like stor trafikk kommer fra de til havet grensende strøk Fræna, Bud, Hustad og mellomliggende steder. Trafikken fra Molde-halvøyas vestsida som kommer Julsundvegen, er av mindre omfang. Den alt overveiende trafikk kommer



Alternativer for jernbaneforbindelse fra Molde til Kristiansund. Til Molde jernbaneferje fra Vestnes.

østfra via Fannestrandvegen og Frænavegen og føres gjennom Romsdalsgata og Storgata inn til sentrum og Storkaia.

I 1941 var det 13 faste bussruter som gikk ut fra Molde. De trafikertes daglig, enkelte ruter 2 eller flere ganger daglig. I 1941 ble med bussene befordret ialt ca. 172 000 personer, eller i gjennomsnitt ca. 470 pr. dag.

Sjøverts har Molde daglig forbindelse med de større steder ved Romsdalsfjorden, Åndalsnes og Ålesund. Dessuten 2 ganger i uken lokalbåt til Langfjord, Tresfjord og øyene og uthavnene, samt Kristiansund. Før krigen hadde byen anløp av hurtigruten Bergen—Trondheim—Kirkenes.

### Jernbaneplaner.

Det har tidligere vært planer oppe om å forlenge Raumabanen til Ålesund, Molde og Kristiansund. Disse planer er seinere oppgitt til fordel for den såkalte «Kompensasjonsplan» som forutsetter utbygging av veg- og ferjenettet. No er jernbaneplanene pånytt tatt opp av distriktet. De går ut på å forlenge Raumabanen fra Åndalsnes langs Romsdalsfjordens søndre side til Vestnes og Ålesund, med jernbaneferje fra Vestnes til Molde, og derfra jernbane over Molde-halvøyas ytre strøk til Kristiansund. Noen nye planer for jernbanen er ikke utarbeidet. Men der foreligger et prosjekt fra 1918, i 3 alternativer for jernbane og ferjeforbindelse mellom Molde og Kristiansund. I den aller siste tid overveies også andre alternativer for jernbanen.

Det som har interesse no i denne forbindelse er stasjonsplasingen i Molde som i Jernbaneundersøkelsens planer er øst for byen og ikke berører det no planlagte sentrum annerledes enn at der kan bli spørsmål om framføring av et kaispor til dampskipskaien.

En undersøkelse som er foretatt viser at et slikt spor kan føres fram bare med en ubetydelig for-

andring av den antydede industribyggelse øst for torget. Denne bebyggelse hører framtiden til — den ligger på oppfylt grunn og innen den blir aktuell tør spørsmålet om jernbanestasjon og kaispor være løst eller utdebattert.

Spørsmålet om jernbaneferjens plass i dette tilfelle er belyst i de premierte og innkjøpte konkurranseprosjekter fra 1921. Ferjeleiene plasseres i de fleste prosjekter slik at det her framlagte sentrumsprosjekt ikke berøres av dem.

En stasjonsplasing i den østre bydel, slik som mange konkurrenter og også jernbaneundersøkelsen foreslår vil formodentlig kunne fremme bebyggelse på de før omtalte eldre ubebygde sentrumstomter.

### Havneplanen.

Havneplanen i det nye sentrum er i løpet av de siste par år utarbeidet av havnedirektøren og forutsetter vest for torget kaianlegg med lave havneskur på kaien og med 14 m bred havnegate mot bebyggelsen bakenfor. Øst for torget er der foreslått kai med lager og industribyggelse.

### Ervervslivet.

Før krigen hadde Molde med nærmeste strøk av Bolsøy (byggningsdistriktet) ialt 169 forretninger av alle størrelser. De fordeler seg slik på de forskjellige bransjer:

	i Molde.	i Bolsøy.
1. Nærings- og nytelsesmiddel-forretninger .....	60	13
2. Manufaktur, tekstil etc. ....	15	1
3. Isenkram, bygn.art., gull-smeder, urmakere .....	40	2
4. Institusjoner, bevertninger etc.	23	1
5. Apotek, banker, diverse ....	13	1

Det store antall forretninger skyldes det store oppland som sammen med Molde har ca. 35 000 innbyggere. De fleste forretninger var ganske små, men i den seinere tid er det vokset opp mange større forretninger som ved siden av detaljhandel også driver engros-handel på distriktene.

Molde hadde tidligere ganske stor fiskeeksport. Den har avtatt med årene, idet den no vesentlig går over Ålesund og Kristiansund. Etter at byen har fått kjølelager, har fiskeeksporten begynt å ta seg opp igjen, og vil ytterligere bli stimulert hvis jernbaneplanene som no er tatt opp igjen, blir realisert.

Videre var der i 1939:

	i Molde.	i Bolsøy.
Private kontorer, agenter, lager etc. ....	28	1
Off. og halvoff. kontorer, skoler etc. ....	28	3
Håndverkere etc. ....	38	5
Bedrifter, verksteder etc. ....	17	5

Bedriftslivet preges i første rekke av konfeksjonsindustrien som før krigen beskjeftiget ca. 300 ar-

beidere. For øvrig har byen en ullvarefabrikk, 2 motorfabrikker, jernstøperi, et saftpresseri, en mineralvannfabrikk, et skipsverft like øst for selve byområdet, samt møbelfabrikk og flere mindre bedrifter. Dessuten finnes i de nærmeste distrikter mange båtbyggerier.

### Framtidig utvikling.

Byens framtidige utvikling er vanskelig å forutsi. Den er avhengig av en sterk utbygging av kommunikasjonene landverts. Jernbaneplanene vil vel i første rekke åpne nye muligheter for fiskeriernæringen og sammen med oppdyrking av de store nybrottsarealer i Hustad skape avsetningsmuligheter for Moldehalvøyas fiske- og landbruksprodukter. Molde vil i så fall formodentlig, forsiktig regnet, kunne vokse til en by på 10—12 000 innbyggere i år 2000, hvis da byenes vekst i Norge i framtiden vil komme til å skje på samme vis som hittil.

Brannen i 1940 rammet særlig byens forretningsentrum. I det område som no omfattes av reguleringsgrensen, brente ca. 180 hus, og ca. 800 mennesker ble husville. Den brente bebyggelse hadde følgende golvmeterareal:

1. Boliger .....	17 370 m <sup>2</sup> , sto igjen 1 430 m <sup>2</sup>
2. Kontorer, hoteller, forretninger etc. ..	20 400 » » » 2 480 »
3. Industri, lager etc.	7 220 » » » 1 080 »
4. Off. instit., forsaml.-lokaler etc. ....	2 750 » » » 0 »

Total brent golvareal 47 740 m<sup>2</sup>, sto igjen 4 990 m<sup>2</sup>

Samlet lengde av butikkfasader var ca. 900 løpende meter.

Den bearbejdede og detaljerte reguleringsplan for brannstrøket i Molde ble stadfestet 24. mars 1942. Planen omfatter følgende golvmeterarealer:

	Regulert.	Sto igjen.	Gjenoppf.
1. Boliger .....	22 050 m <sup>2</sup>	1 430 m <sup>2</sup>	670 m <sup>2</sup>
2. Kontorer, hoteller, forretn. etc.	34 770 »	2 480 »	610 »
3. Industri, lager etc. ....	13 160 »	1 080 »	1 000 »
4. Off. inst., forsaml.lok. etc. ..	3 870 »	0 »	0 »
<b>Total golvareal ..</b>	<b>73 850 m<sup>2</sup></b>	<b>4 990 m<sup>2</sup></b>	<b>2 280 m<sup>2</sup></b>

Samlet lengde av butikkfasader ca. 1400 løpende m. Reguleringsplanen gir således en øket bebyggelighet i forhold til den brente bebyggelse på 21 120 golvmeter, eller ca. 45 %. Den brente bebyggelse var urasjonell og umoderne trebyggelse. Den regulerte bebyggelse vil gi langt bedre muligheter for rasjonell innredning av forretninger, kontorer og lagre, og vil derfor gi en øket effektivitet i forhold til den gamle bebyggelse.

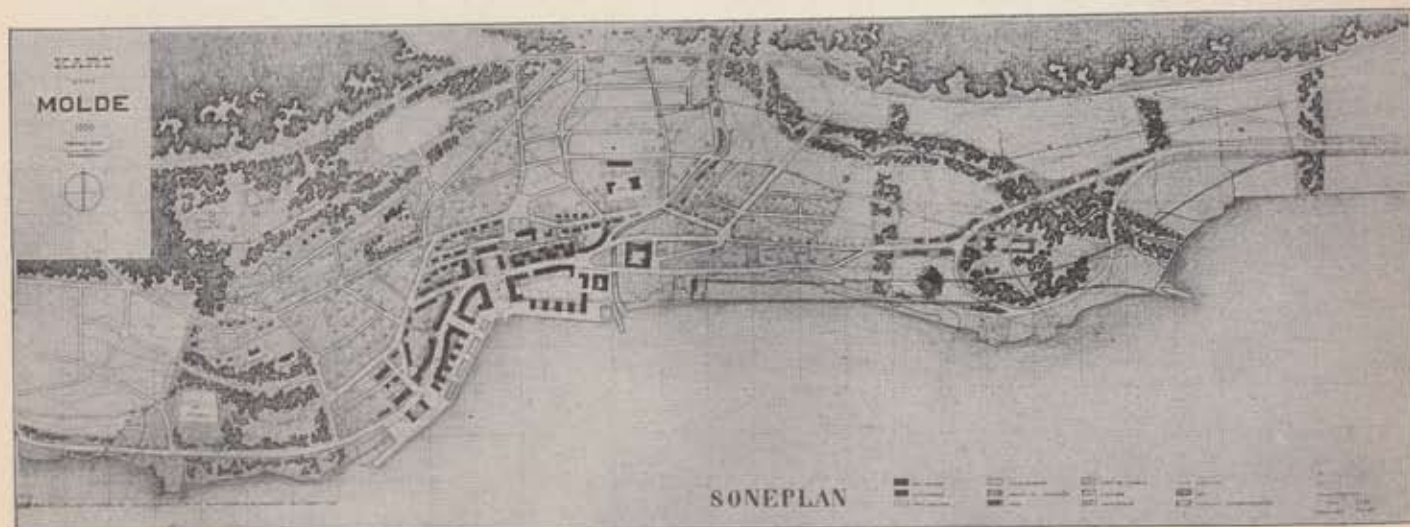
Av brent bebyggelse utenfor reguleringsområdet er samtlige bedrifter gjenoppført, videre er gjenoppført 22 av 27 brente våningshus. Reknes Sanatorium er ikke gjenoppført og kan muligens bli flyttet. Etter krigen er oppført 8 nye våningshus i Molde og 10 utenfor. Hertil kommer 55 svenskehusenheter.

Saftpresseriet og mineralvannsfabrikken, som var oppført av jernbetong, er restaurert og i drift igjen. Bygningene er innpasset i den nye reguleringsplan for brannstrøket.

### Beskrivelse av den nye sentrumsplan.

Det var som nevnt ikke hele sentret i Molde som brente i 1940, men den største del av det og den del som inneholdt det egentlige forretningsstrøk. De omliggende boligstrøk var reguleringsmessig sett på

Soneplan for Molde med den nye sentrumsplan inntegnet. Til venstre foreslått Parkområde ved Julsundvegen. Til høyre eventuell jernbanestasjon med jernbanerjernens leie ytterst til høyre.



det nærmeste uberørt, selv om mange hus her også var skadet. Dette skapte visse problemer, idet innføringen av hovedtrafikklinjene var gitt, og mulighetene for framføring av nye forbindelseslinjer var små. Byens naturlige midtpunkt ved bunnen av Moldebukten og det gamle torg, ble beholdt i reguleringsplanen. Terrenget er gryteformet med smal og lav strandbredd, som har sin største utstrekning i bunnen av bukten. Terrenget bakenfor stiger forholdsvis bratt. Det falt naturlig å la buktens vikende linje utvikles videre innover i reguleringen ved å legge det nye rommelige torget ved bunnen av bukten og utvikle det videre oppover mot høyere liggende terreng, hvor det tidligere lå en mindre åpen plass, det såkalte «hestetorg». Det nedre torgparti som måler 45×60 m vil bli salgstorg. Her vil i de to 4-etasjes blokker som flankerer det åpne torg mot fjorden, bli anbragt fiskehall og torghall. For øvrig vil bebyggelsen bli 3-etasjes forretningsbygg. Den øvre torgplass blir en mer streng arkitekturplass, flankert av offentlige og halvoffentlige bygninger. Rådhuset er forutsatt som fondbygning.

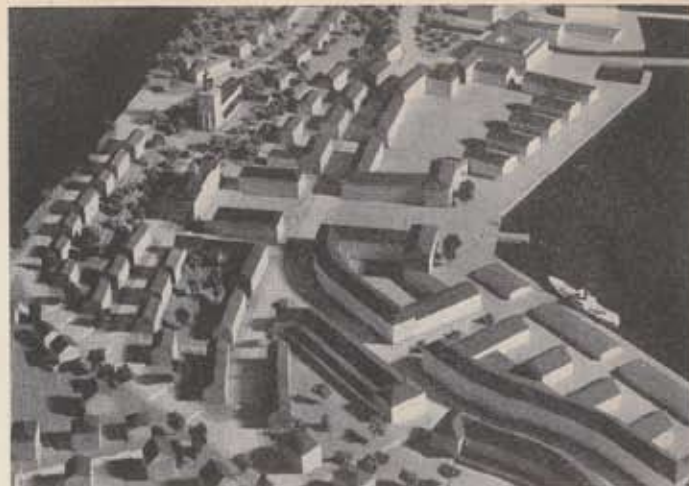
Plassanlaget får til en viss grad også karakter av å være en almenning, et åpent rom som fra sjøen går vinkelret opp i bebyggelsen, et trekk som er karakteristisk for flere norske kystbyer, som f. eks. Bergen, Trondheim og Tromsø.

#### Offentlige og kommunale bygninger.

Det er foretatt en del undersøkelser over plassbehovet for de forskjellige kommunale administrasjoner som tenkes plassert her, og bygningenes størrelse i planen skulde svare til behovet. Like ovenfor det brente sentrum ligger no et fengsel med utidsmessige rettslokaler. Det kan derfor bli tale om å flytte rettslokalene til den ene sidebygning ved øvre torgplass. Her vil også fylkets administrasjonskontorer kunne få sin plass, liksom politiet, som i dag har dårlige lokaler. Sorenskriverens kontor er i telegrafbygningen ved elven i det tidligere brannstrøk, og vil sannsynligvis fortsatt bli der. I den andre sidebygning ved øvre torgplass, vil det foruten banklokaler bli plass for byens festivitetslokaler m. v. I underetasjen i en av sidebygningene vil dessuten kunne plasseres offentlige toaletter.

Da det tidligere forretningsstrøk viste seg meget trangt og plassbehovet for butikkene var øket sterkt før krigen, har en måttet forutsette at en del offentlige bygninger plasseres utenfor forretningsstret. I kvartalet i det tidligere brannstrøk (av 1916) hvor post- og telegrafbygningen no er plassert vil flere av de øvrige offentlige institusjoner kunne plasseres, da det her fins flere godt beliggende ubebygde tomter. Av anlegg som kan gis plass her, kan nevnes kino, offentlig bad, bibliotek m. v., likeså partibygning, såfremt den ikke blir plassert ved torget.

Disse bygninger blir her liggende i god forbindelse



(Schreder, fot.)

Moldesentrum.  
Modellen sett fra vest.

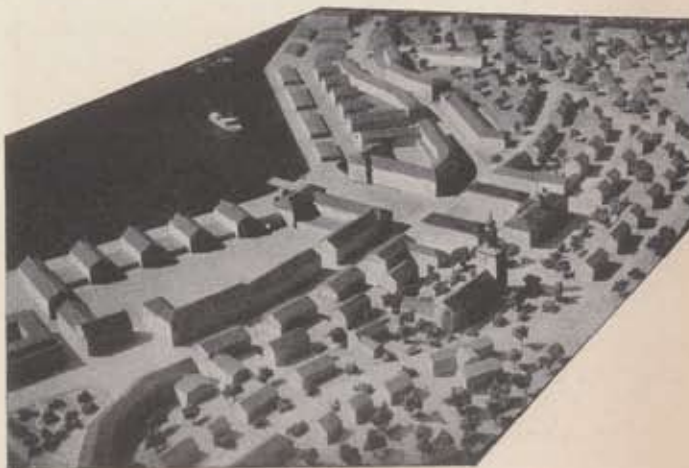


(Schreder, fot.)

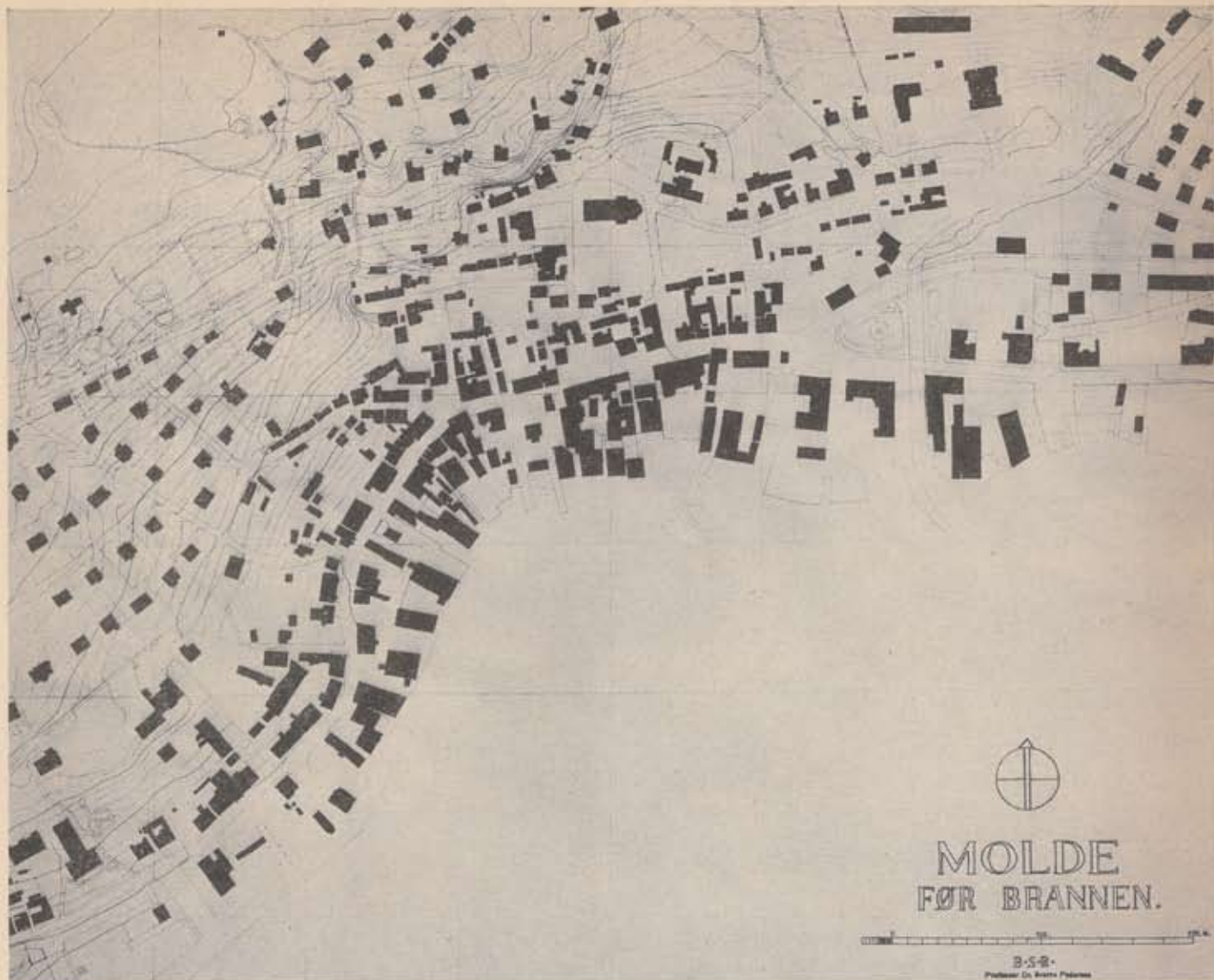
Detalj av modellens midtparti.  
Gavlbygningene til høyre er  
lager- og industribygg.

(Schreder, fot.)

Nedenfor:  
Detaljfoto av modellen  
sett ovenfra.







med det pene parkanlegg som ligger her, og vil danne et spesielt østre sentrum, tilsvarende det vestre sentrum ved hurtigrutekaaien og Hotel Alexandra.

En framtidig jernbanestasjon i det østre byområde vil naturligvis øke dette østre sentrums betydning.

Byen har nettopp oppført ny tidsmessig brannstasjon på høyden øst for elven. Her er kontorer for brannsjef, byingeniør og bygningssjef. Alle tre stillinger innehas i dag av byingeniøren.

Fylkessykehuset ligger i dag like vest for Hotel Alexandra, utenfor reguleringsområdet. Bygningene er utidsmessige og er for små. Sykehuset vil derfor bli flyttet lenger ut, og ny tomt er sikret. Det har vært foreslått å ominnrede sykehusets bygninger til kontorer for fylkesadministrasjonen, samt vegvesenet, som i dag leier lokaler i A/S Confeksjonsfabrikkens bygning ved elven.

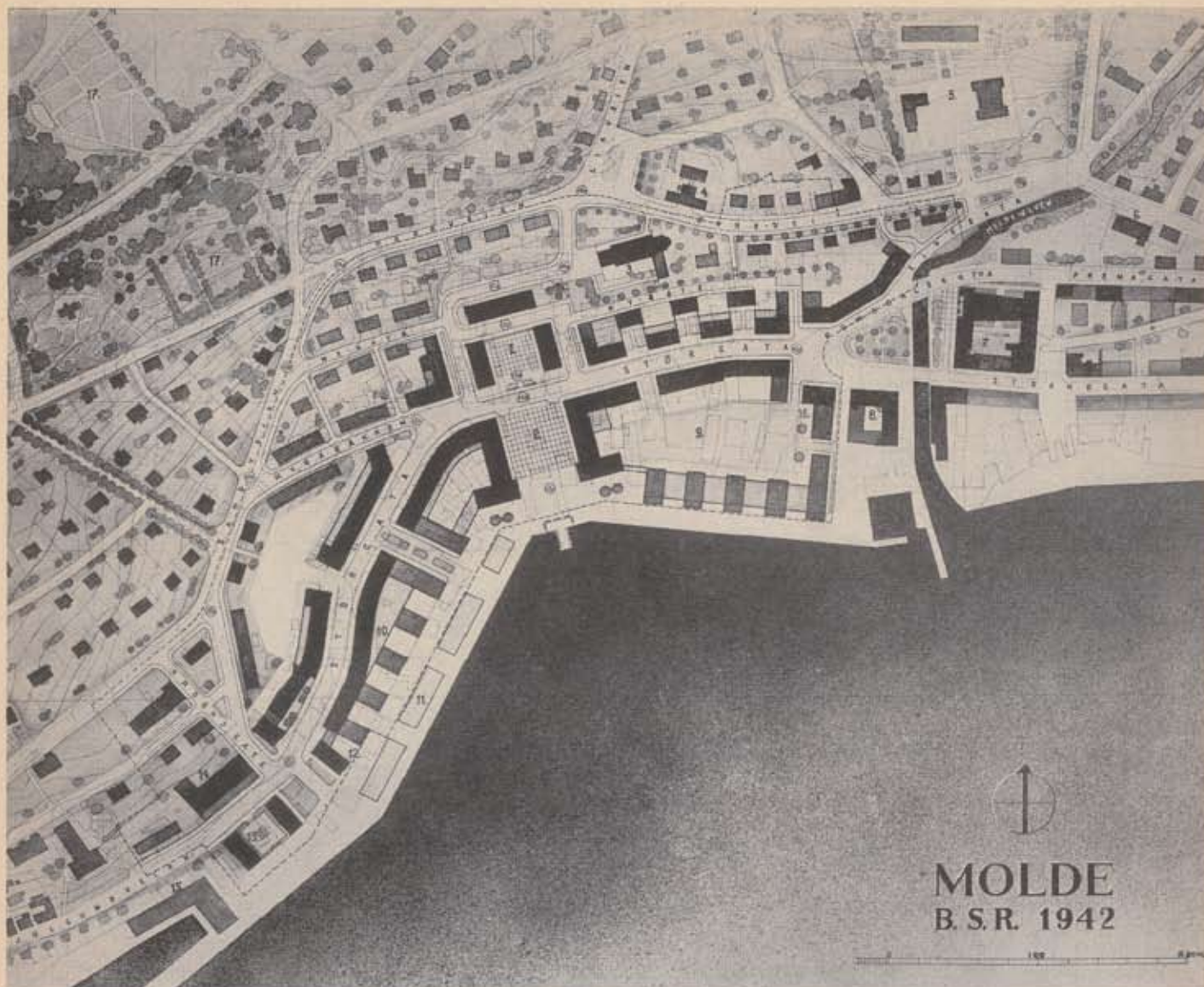
Gamleheimen som lå ved kirken, er brent.

Det brante sentrum før krigen. Hovedgaten, som på enkelte steder er sterkt innsnevret, bukker seg gjennom bebyggelsen. I bunnen av bukten vises Torget som er delvis bebygd. Rett ovenfor ligger et åpent plassområde kalt Hestetorget. Lengst til høyre den trekantede plass som ble regulert etter brannen i 1916. Det østenfor liggende kvartal fra denne regulering, som foreskrev 4 etasjers høyde der, er enno ikke utbygd, 27 år seinere. Heller ikke den skrå husrekken ovenfor plassen.

Den vil bli flyttet utenfor brannstrøket på en tomt kommunen har reservert til formålet.

Byen har folkeskole, middelskole og gymnasium. Skolene ligger samlet ovenfor sentrum like vest for elven. Her holder også yrkeskolen til, den drives som aftenskole. Videre har byen en privat handelsskole som ligger utenfor brannstrøket.

Byens meieri ligger østligst i det store nyregu-



Reguleringsplan for det krigsherjede sentrum i Molde.

Grensen for reguleringsområdet er angitt ved en streket linje. Den utenfor liggende noe uregelmessige bebyggelse med frittliggende hus ble ikke ødelagt. 1: Sentralplassens øvre del omgitt av 3 offentlige bygninger, hvorav Rådhuset i midten. 2: Torget som ligger i et lavere plan. Tverrbyggene nede mot sjøen er tenkt å inneholde fiskehall til venstre og torghall til høyre i en høy sokkel-etasje. 3: Kirken ligger omtrent på den gamle plass. 4: Gammelt tinghus med bakenforliggende fengsel (står). 5: Skoleanlegg (står). 6: Brannstasjon (nyoppført). 7: Kvarter fra den forrige brannregulering (1916). Her ligger post og telegraf. På ubebygd tomt er foreslått plassert kino. 8: Oscar Hanssens konfeksjonsfabrikk (står). 9: Rutebilsentralen. 10: Forretningskvarter med lagerhus mot kaien. 11: Kaskur. 12: Havneadministrasjonsbygning. 13: Tollbod. Til høyre «Alexandra»s hage. 14: Hotell Alexandra. 15: Kjølelager. 16: Meieri. 17: Kirkegården.

lerte kvartal mellom torget og elven. Slaktehus finnes ikke i dag, men må plasseres utenfor bybebyggelsen. Kommunen undersøker for tiden muligheten for å sikre hensiktsmessig tomt.

Skolens gymnastikksal benyttes i dag som turnhall. Turnhall kan i framtiden tenkes plassert utenfor byområdet i forbindelse med nytt idrettsanlegg. Idrettsplassen ligger i dag midt i villabebyggelsen og bør flyttes lenger ut.

#### Indre trafikklinjier.

Byens hovedgate, Storgata, er forutsatt 18 m bred og følger stort sett forløpet av den tidligere hovedgate. Gatens nivå er i sentrum løftet 1,5—1,8 m til cote 4,5, hvorved bebyggelsen vil få flomfrie kjellere, hva den før ikke hadde. Fra plassen øst for Moldeelven hvor trafikken østfra gjennom Fannestrandvegen og Frønavegen kommer inn til byen, er lagt en omledningsveg, eller snarere avlast-



Turistbyen Molde med den grandiose utsikt mot Romsdalsalpene. (Jacob Hanssen.)

Nedenfor: Modell av sentrumsplanen.

Lengst til venstre sees Alexandra Hotell med utsiktsterrasse foran. Nedenfor hotellets hage med flankerende lave bygninger. Deretter kaien. I midten sentralsplassen med Rådhuset i akse. Til høyre kirken. Inne i kvartalet til høyre er rutebilsentralen. Lengst til høyre Moldeelven og Sentrumsparken. Den store bygningen nedenfor er Oscar Hanssens konfeksjonstabrikk.

ningsveg, som følger Øvre veg, Parkvegen og Sandvegen, samt en ny skrågate fram til Alexandra Hotel og Storkaia. Fra sentrum fører den nye Myrabakken i større bredde og bedre stigning opp til de vestlige villastrøk, samt en ny oppkjørsel ved Torget opp til Kirkeplassen med gode stigningsforhold. Herfra vil en ny oppfartsveg gjennom Svenskebyen føre opp til de øvre partier av byen og «Molde-lia» som ligger i nabokommunen i Bolsøy.

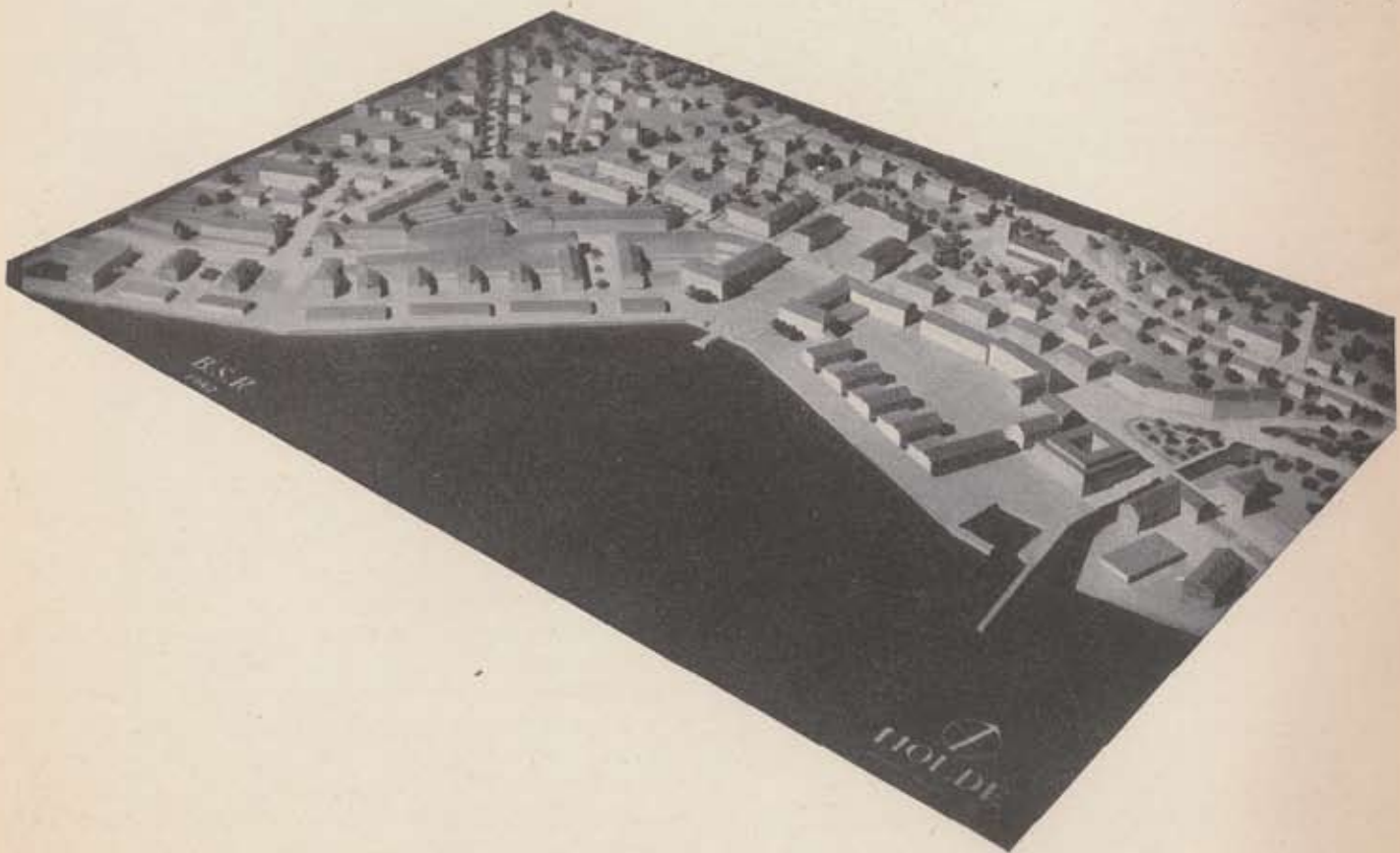
#### Rutebilsentralen.

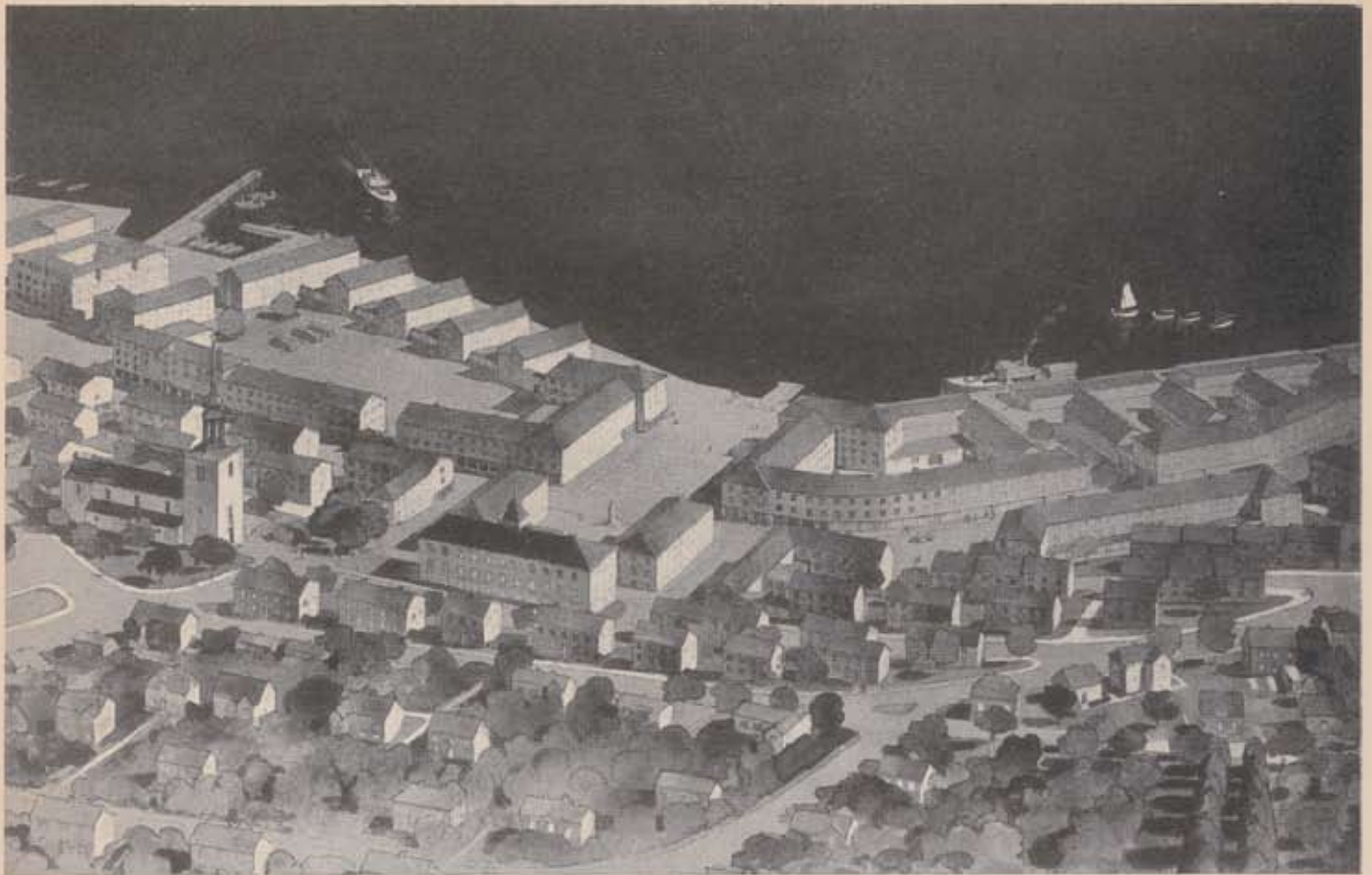
Rutebilsentralen er forutsatt inne i det store åpne kvartal øst for Torvet. Her blir også god plass for parkering, bl. a. solskinnsbiler for turisttrafikken. Da arealene her ikke er utfyllt, kan det tenkes at rutebilsentralen foreløpig blir plasert inne i kvartalet mellom Myrabakken og Storgata, hvor en del av arealet blir planert ved at der er uttatt masser til oppfylling av Storgata. Disse arealer vil bli holdt i reserve for parkeringsplasser eller andre formål som kan melde seg i forbindelse med framtidig turisttrafikk.

#### Bensinstasjoner etc.

Blant annet vil bensinstasjon med service etc. kunne henvises hit, hvorved det unngås at et slikt anlegg blir liggende like til hovedgaten slik som tilfellet var tidligere. Ved byens innfartsåre, Romsdalsgata, øst for elven i det området som ikke var

(Schreder, fot.)





Perspektivtegning av «Rosenes by»  
(Jacob Hanssen.)

brent, og som derfor lå utenfor det nye reguleringsområde, ligger i dag flere bensinstasjoner med verksteder og service som skaper et lite tiltalende gatebilde, samt er til stor ulempe for trafikken. Disse anlegg bør også ved leilighet omplaseres.

Storgata var byens forretningsgate og vil også bli forretningsstrøk etter den nye reguleringsplan.

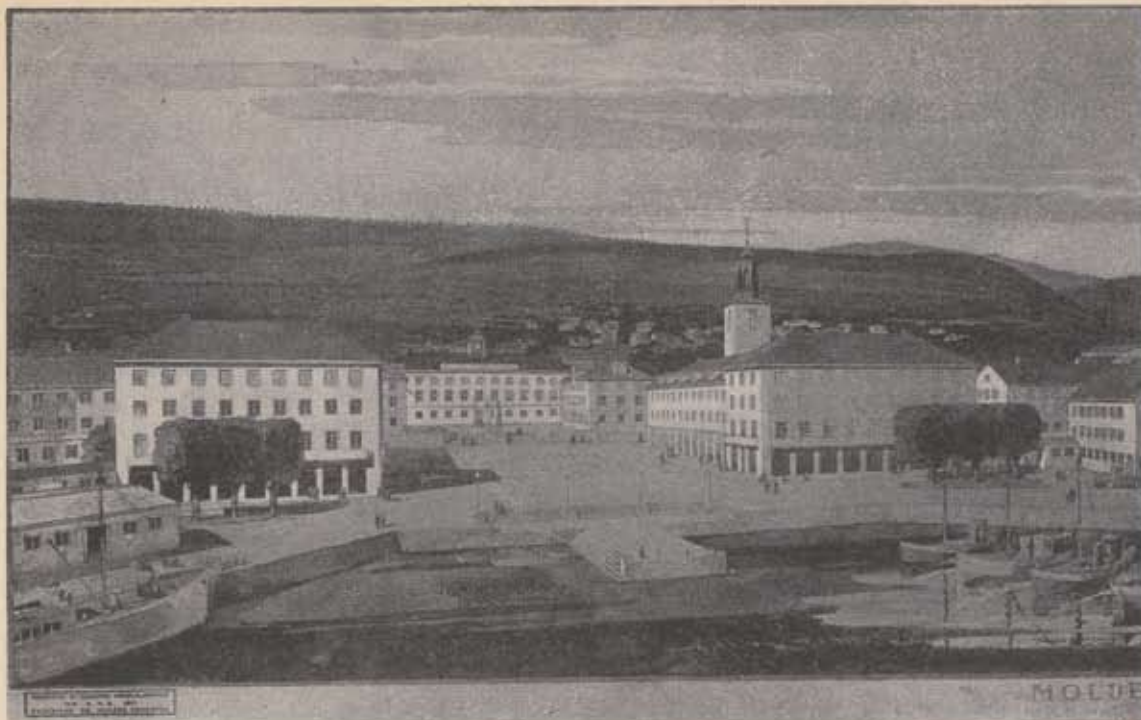
#### Spesielle tomteforhold i forretningsstrøket.

De opprinnelige tomter i byen var smale og dype, gikk fra sjøen og over hovedgaten. På nedsiden av gaten lå sjøbod med lagre, ved gaten butikk og bolig og øverst hager. Seinere ble det forretninger på begge sider av gaten. Tomtene på nedsiden av gaten

ble da forretningstomter med sjøhus og lagerhus mot sjøen. Her lå for det meste de større kombinerte detalj- og engrosforretninger. Denne form for tomter er stort sett beholdt i den nye reguleringsplan. Bebyggelsen mot hovedgaten er 3-etasjes tettbebyggelse, forretningsgårder, og mot havnen 2-etasjes lamellbebyggelse for lagere, mindre bedrifter etc.

Moldes ansikt mot sjøen.  
Til venstre Hotell Alexandra.  
I midten Sentrumsplassen med offentlige bygninger. (Ole Landmark m. ass. av Jac. Hanssen.)





Perspektiv av Sentrumsplassen med Honnørbyggen. I blokkene til høyre og til venstre er i sokkeletasjene fiskehall og torghall. (Arkitekturen av Ole Landmark, Jac. Hanssen, del.)

Utformningen vil gi bebyggelsen rikelig med lys og luft, samtidig som det skapes en rolig og karakteristisk front mot sjøen, med et visst lokalt og traubyggningsartikkelforretning med åpent trelastopplag. Forretningen kan fortsatt ha lager av trematerialer i lagerbygningene, men det åpne trelastopplag må flyttes utenfor sentrum.

#### Bedrifter som må flyttes ut av sentret.

Likeså må et kullopplag ved Alexandra Hotell og et lengere øst i brannområdet flyttes. Bebyggelsen mot havnen øst for torget blir bedrifter og lagerhus. Her vil nye bedrifter kunne skaffes plass. Bebyggelsen her vil skape en fast og karakteristisk sjøfront som en savnet tidligere.

I det hele er det lagt stor vekt på byens ansikt mot



Sentralplassen. Utsikt fra Øvre plass over Torget mot fjorden og Romsdalsalpene. (Jacob Hanssen, del.)

sjøen, som jo vil spille en stor rolle for Molde som sjøby og turistby. Bebyggelsen er her for det meste 3-etasjes tettbebyggelse i mur. Øst for Torget er bebyggelsen mer åpen med en rytmisk fram- og tilbaketrekning, hva der gir anledning til en mer rasjonell utnyttelse av de bakre arealer som tidligere hadde en dårlig bebyggelse. Mellom disse frittliggende hus kan der bli små rosenhager, så Molde atter kan bli hva den var for hundre år siden «Rosenes by». De bakre bygninger vil no ved sin gode kontakt med hovedgaten, gi gode muligheter for håndverkere og småforretninger.

Bebyggelsen ovenfor Storgata er for det meste 2-etasjes rekkebebyggelse eller åpen bebyggelse av tre. Dette blir vesentlig håndverker- og boligstrøk. Området lå tidligere i murtvangstrøket, men dette er no blitt innskrenket for å lette gjenoppbyggingen og få tilbake mest mulig av den lokalpregede trearkitektur.

#### Turistbyen Molde. — Alexandra Hotell.

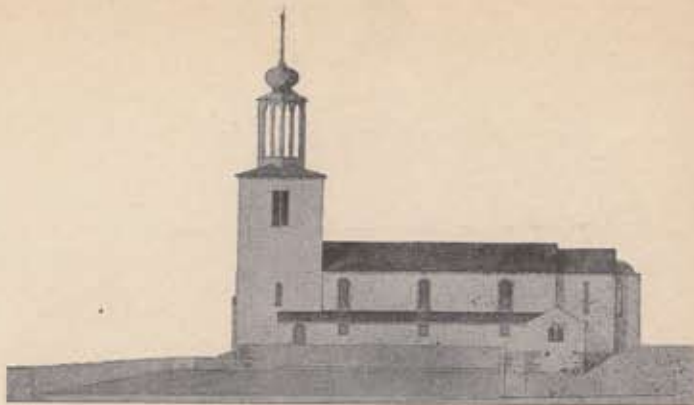
Alexandra Hotell beholder sin tidligere tomt med front mot sjøen, men vil bli flyttet et stykke opp i bakken, hvorved det vil få en enda bedre plass enn før da det trafikkmessig sett var litt vanskelig og trangt foran hotellet. Plassen foran hotellet på den andre siden av trafikkgaten vil bli utformet som en mindre park flankert av 2 lave bygninger. I den vestligste av disse vil Tollboden bli plasert, den østligste egner seg godt for kontorer og restaurang. Østenfor denne kommer parkeringsplassen med nedkjørselen til kaien, begrenset på østre side av havnevesenets administrasjonsbygg. Foruten Alexandra Hotell som det arbeides med å få gjenoppbygd snarest mulig, blir der i den nye plan utmerkede tomter for andre hoteller, hvorav flere med god utsikt over fjorden.

#### Kirken.

Kirken beholder omtrent sin tidligere plass. Den må flyttes ca. 20 m lenger ned av hensyn til omledningsvegen, men vil få en ganske framtrædende plass i bybildet.

#### Utsikten.

Hensynet til den enestående utsikt mot Romsdalsfjellene har ført med seg at sentrum på tre steder er åpent mot fjorden og havnen gjennom 3 innrammede utsiktsplasser, nemlig en ved Alexandra Hotell, en ved Torget og en litt smalere på et punkt mellom disse steder. I Soneplanen er pekt på at der omtrent fra Alexandra Hotell og vestover er et pent stykke



Skissemessig utforming av kirken på den tenkte plass (ovenfor) og Rådhuset og sidebygningene ved Øvre Torg (nedenfor). Ved Ole Landmark.



promenadeveg med fin utsikt. Denne bør utvikles videre, likesom det er ønskelig om parkarealet nedenfor Reknes kunde utvides.

#### Opparbeidelse av gater.

For tiden pågår opparbeidelsen av den nye hovedgate. Arbeidet er på det nærmeste ferdig fra Alexandra Hotell til Torget, og hele hovedgaten vil bli ferdig sommeren 1943. Deretter vil selve Torget og Myrabakken bli opparbeidet.

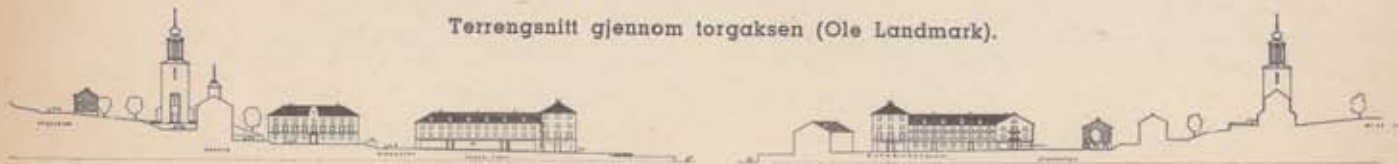
#### Kloakkspørsmål, elektriske kabler etc.

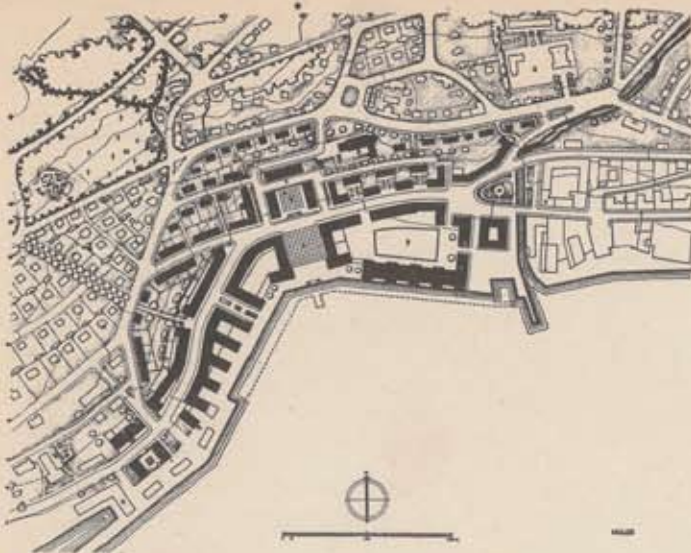
Kloakkplan er utarbeidet av byingeniøren i samarbeid med gjenreisingsmyndighetene. Kabler for telefon og elektrisitet vil bli lagt under fortauene. Transformatorbokser vil bli plasert under gatelegemet med nedføringssjakt i fortau, og adgang for inspeksjon etc. vil bli gjennom tilstøtende bygningskjellere.

#### Ekspropriasjon og tomtefordeling.

Gjennomføringen av reguleringsplanen er forberedt ved ekspropriasjonen av brannstrøket og ved at der er utarbeidet forslag til tomtefordeling. Eks-

Terrensnitt gjennom torgaksen (Ole Landmark).





Havnens midlertidige utbygning.

propriasjonsskjønnet ble påbegynt oktober 1941 og avhjemlet april 1942. Tomteplanen er approbert, og er no forelagt skjønnkommisjonen til fastsettelse av pris på de nye tomter. Når disse foreligger, vil tomtefordelingen bli iverksatt og avsluttet innen utgangen av april 1943. Grunneierne kan da ta fatt på planlegging av sine bygg, således at alt kan være klart til gjenoppbyggingen kan ta fatt for alvor.

Foreløpig er sokkeletasjer og 1ste etasje oppbygd på et av de nye hjørnebygg ved torget, dessuten noen trehus innen reguleringsområdet.

Til belysning av reguleringsplanens bebyggelsesmuligheter er foretatt en arkitektonisk bearbeidelse og utarbeidet en modell. Av dette stoff framgår plassenes og gatenes karakter og romvirkning, bebyggelsens høyde og takform, og virkningen av sjøfronten.

En videre arkitektonisk bearbeidelse i kontakt med de respektive grunneiere vil finne sted etter hvert

som tomtefordelingen er ferdig. En detaljert grunnrisssteknisk undersøkelse av de forskjellige bygnings- og hustyper vil bli påbegynt ved Gjenreisingsavdelingen.

Utkastet til Moldeplanen er laget av undertegnede i intimt samarbeide med byingeniør Dørum. Vedtektene til planen er utarbeidet i intim kontakt med byråsjef Schultze og sekretær Wister i Inneriksdepartementets bygningskontor.

Arkitekt Øivind Pettersen som på et relativt tidlig tidspunkt ble sendt til Molde som B. S. R.s stedlige reguleringsarkitekt, har siden vært der og arbeidet med alle lokale spørsmål i forbindelse med planen og har bearbeidet enkelte punkter videre, dels også i samråd med Statens distriktsarkitekt Rohde.

Arkitekt Pettersen har også tatt del i ekspropriasjonssakens forberedelse og utarbeidet tomtefordelingsplaner og innsamlet og bearbeidet statistikk.

Arkitekt John G. Horntvedt ved B. S. R.s kontor i Oslo har også deltatt noe i den videre bearbeidelse. Arkitekt Ole Landmark, Bergen, har med stor interesse bearbeidet den arkitektoniske utforming, for enkelte partiers vedkommende assistert av arkitekt Jacob Hanssen, som har tegnet og malt perspektivene.

Byingeniør Thesen, Trondheim, har utarbeidet planene for den nye rutebilsentral.

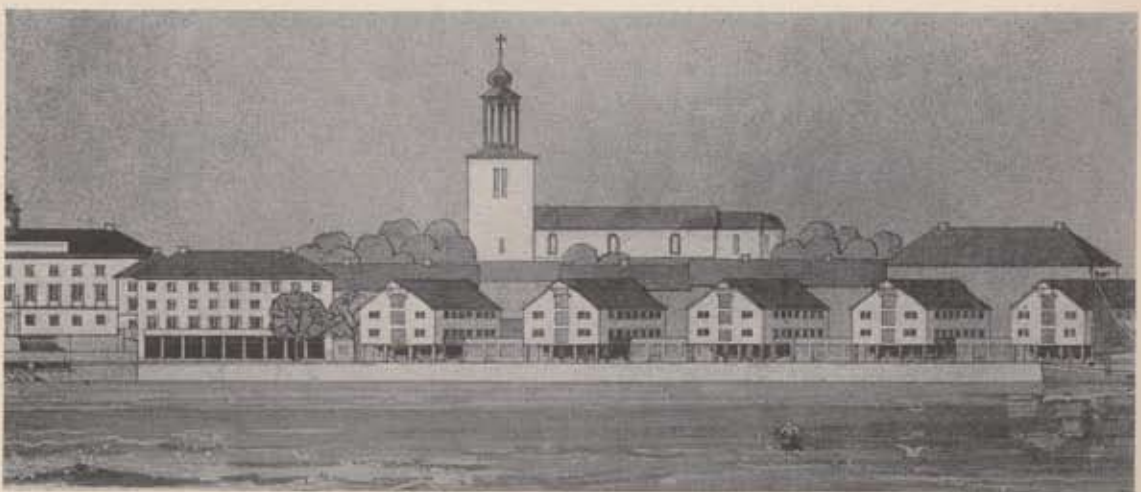
Byingeniør Løge har vært kommunalteknisk konsulent.

Modellene er laget ved B. S. R. dels i Trondheim, de siste i Oslo, med assistanse av arkitekt Ivar Paulsen.

Reguleringsarkitekt Pettersen har bistått under utarbeidelsen av denne redegjørelse vedrørende Molde.

11. januar 1943.

Sverre Pedersen.



Detalj av sjøfronten. (Ole Landmark og Jac. Hanssen.)

