

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for samfunnsvitenskap
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015
30 stp

Gamlebyen i Fredrikstad

En studie av Gamlebyens rolle i Fredrikstad bys
utvikling

Frøydis Lunde Ingerø

SAMMENDRAG

Gamlebyen i Fredrikstad er Norges best bevarte festningsby, og fremstår med sine brosteinlagte gater og gamle trehus i dag som et unikt bymiljø. Mens utviklingen i resten av byen har gått sin gang, ser Gamlebyen, der den ligger bak de ruvende vollene, ut til å ha forblitt mer eller mindre upåvirket av sine omgivelser. Den er lokalisert på «feil» side av elven Glomma i forhold til byens sentrum, og er omfattet av strenge verneplaner som åpner for få fysiske inngrep, men er allikevel inkludert i gjeldende arealplan for Fredrikstad sentrum og trukket frem som viktig satsningsområde.

Denne oppgaven er en studie av Gamlebyens rolle i Fredrikstad bys utvikling, fra den ble grunnlagt i 1567 og frem til i dag. Studiet har et morfologisk utgangspunkt; fokuset ligger på byens fysiske form. Denne formen er resultatet av ulike sosiale og økonomiske drivkrefter som konstant påvirker og forandrer byen – men samtidig finner man i byen elementer som i seg selv er strukturerende. Oppgaven tar sikte på å kartlegge disse faktorene over tid, og slik få oversikt over hvilke drivkrefter som har vært avgjørende i Fredrikstads utvikling. Dette er gjort ved å følge Conzens trinnvise undersøkelser av byplanen – her definert som byens fysiske avtrykk på grunnen – representert i kartform. Rossis teori om urbane artefakter som primærelementer har også stått sentralt.

Jeg har i disse undersøkelsene funnet at Fredrikstads utvikling grovt sett er formet av en håndfull faktorer: Havnene ved Gressvikfloa, Kongeveien, industrialiseringen, byplanene av 1872 og 1929, og infrastrukturen som ble etablert i forbindelse med bilens inntog. Gamlebyens sammenheng til disse har vist seg å ha vært av beskjedent omfang; festningsverket og det militære fungerte som et bremsende element på østsiden av Glomma, noe som kombinert med vestsidens havn og generelt bedre utbyggingsmuligheter bidro til å presse utviklingen nordover. Etter dette ble Gamlebyen liggende mer eller mindre uforandret og upåvirket, mens byens nye sentrum vokste frem på vestsiden av elven. I dag er den viktig først og fremst som identitetsbyggende element for kommunen, og som populært turistmål.

FORORD

Denne 30-poengs masteroppgaven utgjør avslutningen på mine mange år ved NMBU. Gjennom studiene har jeg fått en smakebit av mange ulike fagfelt og forskningstradisjoner, men temaet jeg endte opp med å skrive denne oppgaven om har i liten grad blitt viet oppmerksomhet. Dette har representert en utfordring, og det har til tider virket for fjernt fra hva jeg tidligere har studert til å la seg gjøre, men jeg kom endelig i mål! Valget av Gamlebyen som case bunner i en personlig interesse for historie generelt, og Gamlebyen spesielt. Som Østfolding har jeg alltid hatt et forhold til denne bydelen, og da min veileder foreslo en undersøkelse av Gamlebyens påvirkning på Fredrikstads utvikling grep jeg sjansen til å lære mer om dette stedet.

Jeg ønsker å rette en takk til veileder Elin Børrud, og ikke minst til min samboer, som har vært tålmodig og støttende i denne til tider stressende prosessen.

Frøydis Lunde Ingerø, 08.12.2015

INNHold

○ INNLEDENDE	
○ Innledning og problemstilling	4
○ DEL 1 – Metode og teori	
○ Byen som kulturarv	6
○ Fredrikstad	7
○ Gamlebyen	9
○ Metode og avgrensning av tema	11
○ Avgrensning av område	12
○ Kartgrunnlag	13
○ Morfologi	14
○ Den engelske skole	15
○ Den franske skole	16
○ Den italienske skole	17
○ DEL 2 – Kartlegging og analyser	
○ Innledende om epokene	19
○ Epoke 1: Tiden før 1567	20
○ Epoke 2: 1567-1653	23
○ Epoke 3: 1653-1740	26
○ Epoke 4: 1740-1837	30
○ Epoke 5: 1837-1884	33
○ Epoke 6: 1884-1912	37
○ Epoke 7: 1912-1955	40
○ Epoke 8: 1955-2015	43
○ Fredrikstad fremover	47
○ DEL 3 – Avslutning	
○ Diskusjon og oppsummering	49
○ Konklusjon	53
○ Noen tanker på slutten	54
○ Kilder	55
○ Illustrasjoner	57

INNLEDNING

Byer er i stadig forandring. Hver by har sin egen historie, og er resultatet av en prosess hvor hendelser og enkeltmennesker, så vel som større samfunnsmessige tendenser, har påvirket utformingen av det fysiske resultatet man ser i dag. Dette resultatet består av ulike elementer, som gater, bygninger og tomter - til sammen utgjør de et dynamisk og kompleks menneskeskapt landskap. Det er sjelden dette landskapet forblir uforandret over lengre tid, elementenes form og funksjon påvirkes skifter i takt med tiden. Noen skiller seg imidlertid ut; noen av elementene bærer preg av å være mer bestandige enn andre. Deres fysiske form ser ut til å ha kraften til å motstå eller tilpasse seg historiens løp, og noen har også påvirket sine omgivers utvikling.

Iblant finner man hele bydeler som bærer preg av å ha opplevd historien annerledes enn sine omgivelser. Ofte blir disse bydelene kalt gamlebyer, og der man mener deres historiske karakter er verdt å bevare har man i nyere tid ofte restaurert de tilbake til hva man mener er en mer opprinnelig form. Slike bydeler representerer noe nostalgisk og annerledes. I kraft av dette tiltrekker de seg gjerne besøkende, og fungerer i dag gjerne som turistattraksjoner. Noen reduseres med dette til å bli kulisser - stagnerte soner i en ellers levende by - mens andre benyttes av lokale så vel som turister og fungerer mer som andre bydeler. Formmessig og opplevelsesmessig skiller de seg generelt fra nyere bydeler. Omgivelsene rundt ser ikke ut til å påvirke de – utviklingen kan gå sin gang i områdene rundt, mens gamlebyene kan formmessig sett forbli mer eller mindre uberørt gjennom århundrer. Men er de så isolert fra den øvrige utviklingen som de kan se ut til å være? Om ikke omgivelsene fysisk sett har påvirket dem – har de selv påvirket omgivelsene?

I min oppgave vil jeg se nærmere på en slik bydel; Gamlebyen i Fredrikstad. Omgitt av sine høye voller ligger den på kanten av elven Glomma som sin egen lille bortgjemte verden. Den bærer på mange måter preg av å være nærmest upåvirket av sine omgivelser og utviklingen forøvrig. Selv om noe av dette preget skyldes moderne restaureringsarbeider, er det ingen tvil om at festningsbyen formmessig skriver seg fra en tid som i resten av Fredrikstads bebyggelse ikke lenger er like enkel å spore. Jeg vil i denne oppgaven se på eventuelle sammenhenger mellom Gamlebyens og omgivelsenes utvikling opp igjennom historien, og på den måten finne ut av om Gamlebyen har hatt en rolle i den formmessige utviklingen av resten av Fredrikstad.

PROBLEMSTILLING

Hvordan har Gamlebyen påvirket utviklingen av Fredrikstad by?

DEL 1

Metode og teori

BYEN SOM KULTURARV

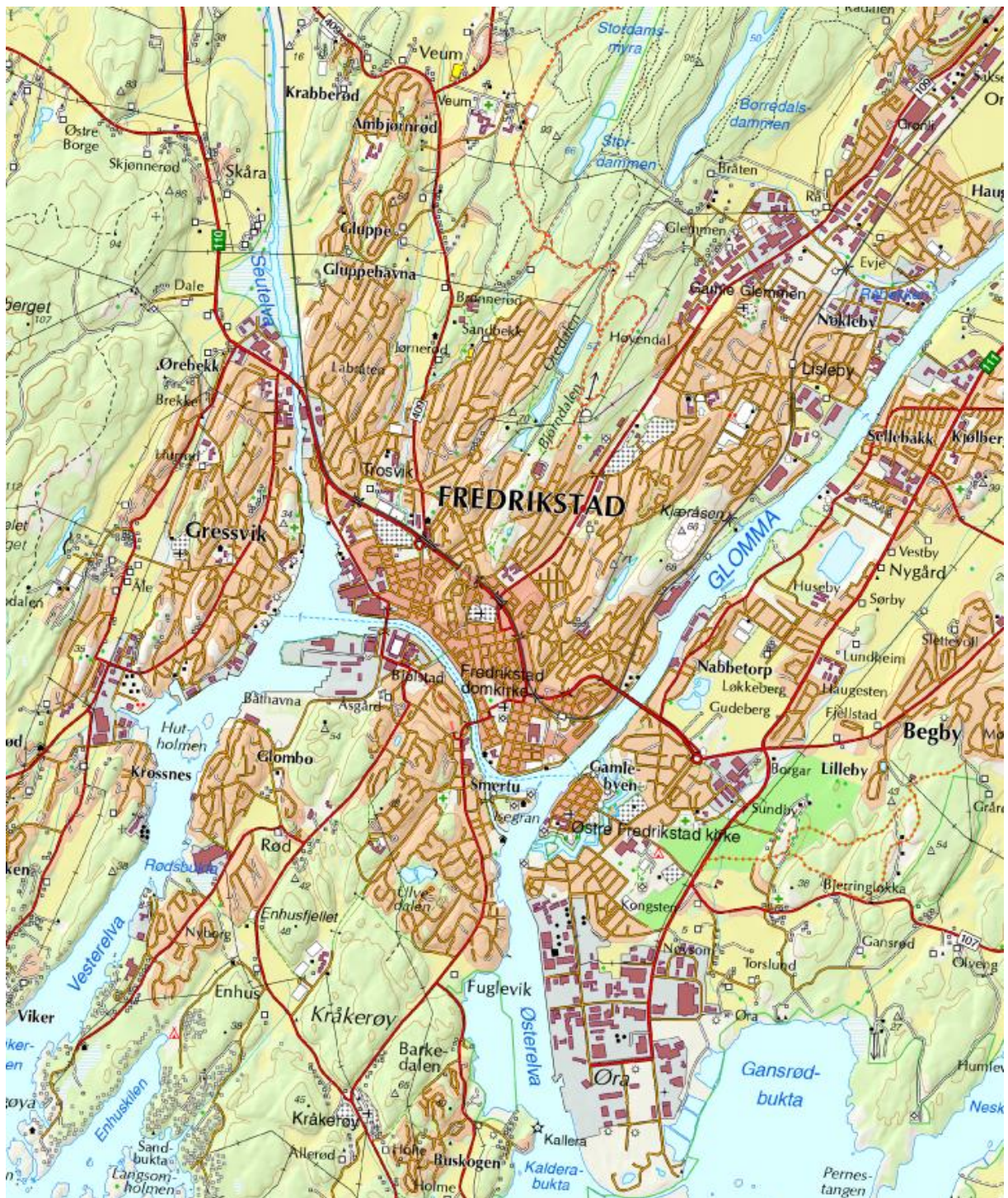
Kulturarv defineres som samfunnets historiske plattform; det omfatter alle materielle og immaterielle spor etter menneskers kultur, men er hyppigst brukt om de deler av denne man mener bør bevares for ettertiden.

Hvorfor velger jeg så et slikt historisk perspektiv? Planlegging dreier seg jo om å forsøke å forutse og forme fremtiden - så hvorfor se bakover?

For det første er det et uttalt politisk mål at kulturarv skal inngå i økonomisk vekst og stedsbygging. Kulturarven skal altså ikke lenger bare bevares, men brukes aktivt i en fremtidsrettet planlegging. Den kan med dette sies å gå fra objekt med egenverdi til å bli en ressurs for andre formål (Børrud, 2014). Kulturarvens potensiale i en stedsutviklingssammenheng ligger i at godt bevarte bymiljøer og andre historiske elementer ofte er attraktive turistdestinasjoner, som kan generere vekst og aktivitet, i tillegg til å styrke et steds «image» og identitet. Videre kan nærheten til kulturminner bidra til høyere boligpriser, ved å gjøre et område mer attraktivt å flytte til (Holme, 2015). Det er altså en økonomisk interesse i å legge til rette for en mer aktiv bruk av bevarte områder. Dette er selvsagt ikke uproblematisk; Markedskreftene kan være nådeløse, og tiltak som er ment å øke en kulturarvs verdi, ved f.eks. å markedsføre den som turistdestinasjon, kan bidra til å ødelegge den ved at de fysiske strukturene slites ned og ødelegges ved overdreven bruk (Choay i Børrud, 2014).

For det andre kan det tenkes at det er lærdom å hente i fortiden. Rossi kalte byens historie dens skjelett; man kan i historien se hva som har skjedd, og hva som vil skje, i byens livsløp (Rossi, 1982). I lys av dette kritiserte han urbane studier for ikke å legge nok vekt på byens historiske artefakter og elementer. Byen er en manifestasjon av sosiale og økonomiske krefter, og studier av disse sammenhengene kan sette oss i bedre stand til å forstå de fremtidige konsekvensene av beslutninger og fysiske inngrep. Å forstå hvordan byen har utviklet seg kan med andre ord avdekke fremtidige endringspotensial (Børrud, 2014). Whitehand kritiserer byplanleggere for å overse byens historiske side, spesielt hvordan ulike historiske elementer henger sammen og påvirker hverandre. Det historiske blir ofte beskyttet ved å konservere det man mener er bevaringsverdig, uten at den historisk-geografiske prosessen forstås (Whitehand, 2007), og uten at man dermed egentlig har lært noe, eller forstår hva det er man egentlig bevarer.

FREDRIKSTAD



Figur 1: Fredrikstad by



Fredrikstad kommune ligger i Østfold fylke, med Sarpsborg, Råde, og sjøen som nærmeste naboer. Kommunen har 78 159 innbyggere, hvorav 63 001 bor i tilknytning til Fredrikstad by. Sine nåværende grenser fikk kommunen i 1994, etter sammenslåing med fire andre mindre kommuner (Thorsnæs, 2014). Den er i dag Østfolds største, og landets 6. største kommune regnet i innbyggertall.

Foruten det bymessige området, består kommunen av dyrket mark og skogområder, i typisk flatt Østfoldlandskap. Det finnes også en rekke mindre tettsteder og boligfelter spredt utover kommunen.

Figur 2: Fredrikstad kommune i Østfold fylke

Vesterelva og Glomma skjærer seg igjennom byen og skiller dagens sentrum – som ligger på Rolvsøy, eller Vestsiden - fra henholdsvis Kråkerøy og Østsiden. Nordvest for sentrum ligger Gressvikfloa, med tettstedet Gressvik på vestbredden. Sentrum utgjør befolkningsmessig kommunens klare tyngdepunkt, med 63 % av kommunens innbyggere (Thorsnæs, 2014).

Fredrikstad har i de siste par århundrer vært en utpreget industriby, og fremdeles utgjør industriarbeidsplasser 22 % av byens arbeidsmarked (Thorsnæs, 2014). Fra sagbruk og trelast har industrien utviklet seg til å i dag omfatte hovedsakelig verksteder, næringsmiddel-, mineralsk-, og kjemisk industri.

Elva og kontakten med sjøen alltid vært viktig for Fredrikstad. Handel til vanns har det forekommet så lenge det har funnets havn på stedet, og fremdeles importeres det varer til byens havner. I våre dager er elvene og sjøen viktige elementer for bybildet også med tanke på trivsel og fritidsaktiviteter, og utviklingen av bryggepromenadene har spesielt i de senere år vært vektlagt som et viktig stemnings- og identitetsskapende tiltak i byen.



Figur 3: Vesterelva i sentrum

GAMLEBYEN



Figur 4: Gamlebyen flyfoto.

Gamlebyen i Fredrikstad utgjør eldste del av Fredrikstads bymessige bebyggelse. Den ble etablert på 1500-tallet, ved elven Glommas østbrekke, sør-øst for det som i dag utgjør Fredrikstad sentrum.

Bebyggelsen i Gamlebyen består i dag av lave trehus samt anlegg bygget i teglstein og mur, som hovedsakelig ble oppført av det militære. Brosteinlagte gater deler byen i en klar kvartalsstruktur, der hus og bygårder danner en tett ramme rundt de skjulte bakgårdene. Stilmessig er byen preget av de mange brannene som på ulike tidsrom har revet vekk deler – eller iblant hele – bebyggelsen. Det er derfor ingen bygg igjen fra Fredrikstads første århundre, men fra 1600-tallet eksisterer ennå en



Figur 5: Gamlebyen gatebilde

liten håndfull bygg. Utover dette ble seks av kvartalene bygget etter en større bybrann i 1784; seks andre kvartaler er fra årene rundt 1830; og de tre siste er fra slutten av 1800-tallet (Klavestad, 2014).

Rundt bebyggelsen ligger festningsverket, som eksisterer i stort sett samme form som da det ble ferdigstilt i 1660-årene (Nyborg, 2014), og som på 1990-tallet ble restaurert så grundig at Gamlebyen i dag hevdes å være Nord Europas best bevarte festningsby (Klavestad, 2014). Vannfylte vollgraver og jordvoller rammer inn byen, og markerer en skarp grense til de

omkringliggende områdene. Med sin karakteristiske stjerneform utgjør den på kartet et visuelt iøynefallende element, som i Norsk sammenheng er unik.

Festningen ble nedlagt som militært tilholdssted i 2002. De militære anleggene forvaltes i dag av Forsvarsbygg Nasjonale Festningsverk, på vegne av Forsvarsdepartementet. Forsvarsbygg kjøpte opp de tomtene det militære i sin tid kjøpte fra de sivile i forbindelse med etableringen av festningsverket. Det er inngått en avtale med Fredrikstad kommune om videre drift og vedlikehold av festningsanlegget. Dette innebærer at kommunen står for det løpende vedlikehold av voller, vollgraver og broer, mens Forsvarsbygg har vedlikeholdsansvar for porter og murer, samt alle militære bygninger.

I dag er festningen er en av Norges mest besøkte turistattraksjoner, med over 500 000 besøkende årlig (Festningsbygg, u.å), Bydelen har også ca. 350 fastboende. I tillegg til boliger, finnes en rekke kafeer, restauranter, kunstgallerier og diverse interiør- og gaveforretninger, samt kontorer og andre mindre publikumsrettede virksomheter.

Forbindelsen mellom Gamlebyen og resten av byen er god, til tross for at sentrum nå befinner seg på andre siden av elven. Ved det eldgamle fergestedet kan man ta gratis ferge over, og adkomsten med bil fra sentrumssiden går over Fredrikstadbroen og ned Gamlebyveien. For besøkende er det opprettet et stort antall parkeringsplasser, men det finnes også busstilbud.

METODE OG AVGRENSNING AV TEMA

Spørsmålet om hvordan Gamlebyen har påvirket Fredrikstads utvikling favner vidt og kan besvares med mange ulike metoder, avhengig av hvilken innfallsvinkel man velger. I min oppgave har jeg valgt et morfologisk fokus, det vil si et fokus på byen som fysisk form. For å kunne besvare problemstillingen fra et slikt ståsted har jeg forsøkt å avdekke eventuelle sammenhenger mellom historiske hendelser og fysisk utvikling, og undersøkt Gamlebyens rolle i disse prosessene. En historisk gjennomgang for den enkelte epoke hvor jeg ser på hendelser og prosesser som kan ha påvirket byutviklingen har derfor vært nødvendig. Denne delen av oppgaven er basert på litteraturstudier, der ulike forfattere har bidratt med ulike teorier og synspunkter, men som generelt har vært samstemte om hva utviklingens hovedtrekk har vært.

Den historiske oversikten har sammen med kartgrunnlaget dannet grunnlag for analysene. Studier av kart faller seg naturlig med et morfologisk fokus, og jeg har knyttet den historiske gjennomgangen til et sett kart, som viser utviklingen i ulike epoker. Viktige punkter for kartanalysens innhold har vært å forklare byens strukturelle oppbygging og se på hvordan forholdene mellom kvartaler, gater og andre elementer i byen har utviklet seg over tid.

Hovedlitteraturen er valgt i samarbeid med veileder, og det er M.R.G. Conzens morfologiske analyse av Alnwick (1960) og Rossis Architecture of the City (1982) som står i kjernen av min valgte metode. Disse omtales nærmere i morfologi-kapittelet under.

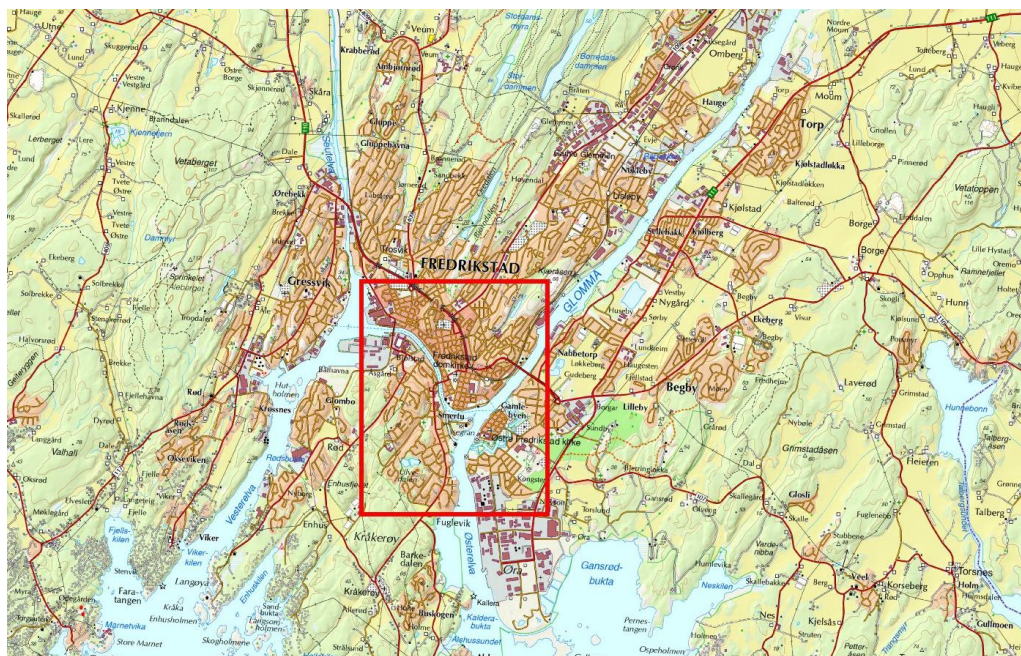
For å holde meg innenfor de tids- og formmessige rammer en 30-poengs masteroppgave stiller, har jeg holdt meg på en relativt overordnet skala på kartene; utviklingen på den enkelte tomt, og i de fleste tilfeller innad i det enkelte kvartal, er ofret til fordel for en mer helhetlig oversikt over byområdet som helhet. Dette følger også av problemstillingen; det interessante her er de store forandringene i bybildet og deres relasjon til Gamlebyen.

På bakgrunn av problemstillingen må denne oppgaven forstås som et forsøk på å kartlegge den eventuelle sammenhengen mellom utviklingen av Gamlebyen og dens omgivelser, og ikke som en grundig morfologisk undersøkelse av byen generelt, med inndeling av morfologiske soner, verneverdige bygg, osv.

AVGRENSNING AV OMRÅDE

Områdeavgrensningen følger den i «Fredrikstads byplanhistorie» (Jakobsen og Stenseth, 1992), som denne oppgaven på mange måter har sitt utgangspunkt i. Fredrikstad by og den bebyggelse som knytter seg til byen brer seg i dag utover et stort område. Mange steder går den glidende over i mer og mer spredt bebyggelse, og nord-østover på vestsiden av Glomma danner den tette bebyggelsen mellom Fredrikstad og nabobyen Sarpsborg et nesten sammenhengende belte. Nøyaktig hvor «Fredrikstad» som byområde slutter er derfor ikke nødvendigvis en klar sak. Hvor man trekker grensene vil avhenge av hva man ønsker å undersøke eller oppnå. I mitt tilfelle er det interessant å bevare en skala der kvartalsstruktur og gateløp blir godt synlig på kartet, men som samtidig inkluderer hele det området som historisk sett har utgjort byen.

I byens første epoke var «Fredrikstad» navnet på den tette klyngen av bymessig bebyggelse på Østsiden. Da Norge senere ble inndelt i formannskapsdistrikter i 1837 (Thorsnæs, 2012) ble det opprettet en offentlig bygrense for Fredrikstad. Denne omfattet datidens bymessige bebyggelse, som hadde spredt seg til Vestsiden av elven. Denne grensen ble noe utvidet i 1868, men helt opp til begynnelsen av 1800-tallet befant hele Fredrikstads tettbebyggelse seg innenfor disse grensene, og dette området utgjør fremdeles byens kulturelle og administrative kjerne. Historisk sett omfatter dermed kartutsnittet det som tradisjonelt sett har utgjort hele Fredrikstad by, og som i senere tid har forblitt byens sentrum.



Figur 6: Kartutsnitt

KARTGRUNNLAG

Av praktiske årsaker er også kartgrunnlaget fra «Fredrikstads byplanhistorie» (Jakobsen og Stenseth, 1992). Disse kartene viser på en enkel og oversiktlig måte hovedtrekkene i sentrumsområdets utvikling. Hvilket kartgrunnlag dette heftet igjen er basert på har det ikke vært mulig å skaffe noen fullstendig oversikt over, men ved å dobbeltsjekke opp mot kart funnet i litteraturen og på Kartverket.no har jeg funnet at de i all hovedsak er samstemte med det meste av tilgjengelige historiske kart. I visse tilfeller er hovedkartene supplert med andre kilder, dette er oppgitt i figurlisten.

Når man arbeider med eldre historiske kart blir det imidlertid raskt tydelig at kartografi som fagfelt har befunnet seg i en utviklingsprosess. Spesielt de eldste kartene er ofte lite nøyaktige og har en skissepreget utforming. Det er heller ikke alltid presisert hva som er ment som kart - og hva som er plan over fremtidige prosjekter. Ulike kart fra samme periode kan være også motstridende.

Festningsbyen i seg selv er allikevel ofte mer eller mindre presist tegnet, enten det er som plan eller som representasjon av virkeligheten. De første kartene som ble utformet var ofte av militær art, og festningsanleggene var noe man la vekt på å kartlegge grundig. Sivilbefolkningens bebyggelse var det etter kartene å dømme ikke like nøye med, og hvordan forstaden på Vestsiden er i sin tidligste form faktisk så ut er derfor noe uklart.

Kråkerøys bebygde areal er i Jakobsen og Stenseth (1992) hovedsakelig ekskludert. Dette kan skyldes at det på Kråkerøy lenge ikke fantes noen tett eller bymessig bebyggelse. Kråkerøy var heller ikke en del av Fredrikstad kommune før så sent som 1994. Jeg har imidlertid valgt å inkludere området i min oppgave, både fordi det utgjør en relativt stor del av kartutsnittet, og fordi Kråkerøy i dag kan sies å være en del av byens sentrale område. Det inkluderes også i kommunedelplan over Fredrikstad sentrumsområde (Fredrikstad, 2011).

I likhet med kartene i Jakobsen og Stenseth (1992) og de historiske kartene som er benyttet, er også denne oppgavens kart håndtegnet. Dette har vært en avgjørelse tatt på grunnlag av personlige preferanser, og begrunnet i de krav som stilles til kart i en slik oversikt; det har ikke vært behov for et høyt nivå av detalj, og da kartene – helt frem til 1800-tallet - er basert på mer eller mindre illustrasjonspregede kilder, har det i alle tilfeller vært umulig å gi en nøyaktig avbildning av de ulike utviklingstrinnene.

Kartmaterialet til de tidligste epokene i denne oppgaven må altså betraktes som en representasjon av slik man tenker seg det kan ha vært, for å illustrere hovedtrekk i utviklingen, heller enn en målestokk-korrekt avbildning av virkeligheten.

FORSTÅElsen AV BYEN

MORFOLOGI

Denne oppgavens metode faller innenfor fagfeltet urban morfologi. Moudon (1997) definerer urban morfologi som «studiet av byen som menneskets habitat», og trekker frem bygninger, hager, gater og monumenter som sentrale studieobjekter. Ellefsen (1990) peker på den dynamiske dimensjonen, og definerer begrepet som «læren om formenes utvikling». De fysiske forandringene som trer frem over tid søkes forklart på bakgrunn av blant annet sosiale og økonomiske forhold, og det er strukturer og formers fysiske karakter som er det vesentlige. Dette står i motsetning til f.eks. den kunsthistoriske tradisjonen, som søker å tolke arkitekturens intensjoner (Ellefsen, 1990).

Sammenlignet med beslektede fagfelt som geografi og arkitektur, er urban morfologi en relativ nykommer; først ved slutten av 1800-tallet begynte det å ta sin nåværende form (whitehand, 2007). De første morfologiske studiene ble foretatt av geografer, senere kom også arkitekter og representanter fra andre fagretninger til.

Morfologiske studiers teori-bygging skriver seg fra ulike mål; De som søker å finne forklaringer på hvorfor noe er som det *er*, og de normative, som utarbeider rammeverk for hvordan byen *bør* være. (Gauthier og Gilliland, 2005). Felles for morfologiske studier er imidlertid at de operer utfra en forståelse for at byen kan forstås og analyseres med utgangspunkt i sin fysiske form, og at de anerkjenner en tredeling av byens elementer: bygninger og deres tilhørende åpne plasser; gater; og tomter. At byen kan analyseres på ulike nivåer - tomt, kvartal, by og region - og at en forståelse av byen nødvendigvis må være av historisk art, fordi den er under kontinuerlig forandring, er også en del av den morfologiske forståelsesrammen. Form, skala og tid er alltid til stede i en morfologisk analyse, enten den gjøres av geografer eller arkitekter (Moudon, 1997).

Den urbane morfologiens tverrfaglige bakgrunn bringer med seg et potensiale til å forstå byen fra mange ulike vinkler, og slik bidra til en forståelse for byen som er mer helhetlig og realistisk enn om dens utspring hadde skrevet seg fra kun ett forskningsfelt. Dette har imidlertid vist seg ikke å være problemfritt. Til tross for at det hersker en bred enighet om *hva* man studerer, finnes det ulike oppfatninger om *hvordan* man bør studere. Disse ulike tradisjonene skriver seg fra forskernes ulike faglige bakgrunn (Gauthier og Gilliland, 2005), og at de ulike tradisjonene er knyttet til ulike land, med ulike språk (Gauthiez, 2004). Forskjellene mellom de ulike landenes tradisjoner er så store at man snakker om ulike skoler innenfor urban morfologi. De tre mest dominerende er den engelske, den franske, og den italienske, og jeg vil i det følgende ta for meg disse.

MORFOLOGIENS TRE SKOLER

DEN ENGELSKE

Den engelske skolens kjennetegn er dens geografiske fokus; den søker å kartlegge hvordan ulike elementer og former er organisert i forhold til hverandre (Whitehand, 2001). I sin essens er denne tradisjonen deskriptiv og forklarende (Børrud, 2009, s.5); formålet med studiene i den engelske tradisjonen er å avdekke *hvordan* og *hvorfor* ble byen bygget som den ble, fremfor å forme normative teorier om hvordan byen *bør* være.

Det var tyske geografer rundt slutten av 1800-tallet som inspirerte M.R.G Conzen til å utvikle sin analyse av byens utviklingstrinn (Whitehand, 2001), og som med dette dannet grunnmuren for den engelske skolen. Conzens metode er tredelt: Først kartlegges forandringer i byen i morfologiske perioder, deretter avdekkes de morfologiske endringene gjennom en sammenligning av de ulike fasene, og til sist deler man inn områder basert på morfologiske trekk (Børrud, 2014).

Morfogenese, læren om hvordan formene har utviklet seg, ble i Conzens studier altså illustrert i kartform, der ulike typer former og ulike utviklingstrinn ble representert visuelt. Den geografisk presise representasjonen var spesiell tydelig i hans studier på detaljnivå, der hver enkelt tomts utviklingsprosess ble analysert. Conzens andre store bidrag til den engelske skolen var hans begrepsutvikling; han satt navn på viktige prosesser og tendenser i byers utvikling. Et eksempel er «fringe belt», på norsk utkantbeltet eller randsonen, et begrep påtenkt av en av hans mentorer og videreutviklet av Conzen selv, som beskriver en prosess der byen vokser utover trinnvis, i ulike soner. I perioder der husbyggingen stagnerer eller bremses grunnet lavkonjunktur vil det oppstå arealer i byens utkant som har en egen karakter. Disse utkantbeltene omfatter ofte åpne arealer, store og ujevne tomteinndelinger, plasskrevende funksjoner og færre veier enn boligarealene som omkranser dem. (Conzen, 1960). «Burgage circle», eller teigsyklusen, er et annet eksempel; Denne beskriver en syklisk fortetningsprosess der teiger, eller tomter, gradvis fylles ut med bygninger, som til slutt når et metningspunkt og rives, deretter begynner prosessen på nytt (Whitehand, 2007). Generelt, sier Conzen (1960), er veier de mest bestandige, og ofte kan eldgamle ferdselsårer fremdeles skimtes i byens struktur. Bygninger er generelt oftere utsatt for fornying og forandring, og enda mindre bestandig er bygningenes bruk og funksjon (Whitehand, 2007). Disse elementene danner til sammen et steds morfologiske ramme; måten form i et gitt område er utviklet legger rammer for den videre utviklingen. Spesielt veier og eiendomsgrenser, når de først er etablert, vil ha stor påvirkningskraft for et områdes videre utvikling.

Foruten bidragene fra Conzen selv finnes det også andre morfologiske forskningsfelt som kan knyttes til den «Conzenske» tradisjon; for eksempel har man i senere tid studert slikt som sammenhengen mellom beslutningstaking og urban form (Whitehand, 2001, s.106).

DEN FRANSKE

Den franske skolen er, hevder Darin (1998), et fragmentert og lite organisert forskningsfelt, og dermed mer problematisk å få oversikt over. Om man allikevel skal generalisere kan den franske skolens hovedfokus sies å være designkritikk; å ta for seg resultatet av tidligere design-teorier og se på forskjellen mellom hva man har sagt bør bygges, og hva som ble bygget (Moudon, 1997). I motsetning til den engelske skolen, som nøyer seg med å forklare hva og hvorfor, har altså den franske skolen fokuser på hva som *burde* vært bygget, i stedet for det som *ble* bygget (Børrud, 2009).

Denne tradisjonen oppstod rundt 1960, med to arkitekter og en sosiolog, som en motreaksjon mot moderne arkitekturs avvisning av historie (Moudon, 1997). Viktige bidragsytere i denne tradisjonen har vært Poète, som var opptatt av ulike typer gater og deres påvirkning på byens utvikling, og Lavedal, som studerte utviklingen av byplanidealer og av byene som er resultatet av disse. Andre var Foucault, en filosof, som anså rom og sted som produkter av ulike epoker og kulturer, mye i likhet med Conzen, som studerte sammenhengen mellom fysisk, sosial og kulturell utvikling i et historisk perspektiv (Mugavin, 1999).

DEN ITALIENSKE

Den italienske skolen er opptatt av bygningstypologi. Giovannoni er en viktig bidragsyter i denne tradisjonen. Hans hovedverk tar for seg urban utvikling fra et historisk perspektiv og fokuserer på prinsippene bak urban vekst og transformasjon for å komme frem til en teoretisk forståelse av urbane typer (Marzot, 2002).

En annen sentral figur i denne tradisjonen er Rossi, som var opptatt av hvordan byens ulike objekter påvirket hverandre. Han kritiserte den naive funksjonalistiske klassifiseringen av byen, fordi den antyder at urbane artefakters struktur er avhengig av en gitt statisk funksjon. I stedet mente han at byen slik den fremstår i dag er et resultat av at ulike typer er organisert på en bestemt måte. Også selve stedet, locus, er viktig. Locus definerer artefaktene, som igjen definerer sine omgivelser. Formene, som er resultatet av disse påvirkningsprosessene, eksisterer uavhengig av deres funksjon (Børrud, 2009). Arkitekturens historie ligger i de materielle, og det er dette materielle som analyseres.

«Housing», det vil si boligfunksjonen som helhet, og fysiske monumenter er byens to «permanenser» - det som vedvarer og kjennetegner en by. Monumenter defineres av Rossi som primærelementer i byen som er vedvarende og påvirkende. De skiller seg fra «housing» i at deres funksjon er symbolistisk, og dermed knyttet til tid, i motsetning til «housing», som er knyttet til bruk. Primærelementer er de monumenter som kan bremse og fremskynde urbaniseringsprosessen i en by. Et moment som bremser urbaniseringen karakteriseres av Rossi som «patologisk»; det er dødt, det fungerer kun som en museumsgjenstand, mens et moment som påvirker og stimulerer til utvikling av sine næromgivelser defineres som katalysator (Rossi, 1982). Primærelementer er imidlertid ikke bare fysiske monumenter, de kan også være åpne plasser, eller hendelser og beslutninger, som har satt sitt fysiske preg på byen (Ross, 1982). Bybranner og byplaner er eksempler på primærelementer av denne typen.

Karakteristisk for alle byer er spenningsforholdet mellom områder og primærelementer, og mellom én sektor av byen og en annen. Denne spenningen kommer fra forskjellene mellom urbane artefakter som finnes på samme sted, og heller enn å være én sammenhengende helhet, er byen satt sammen av ulike områder og artefakter.

Rossi er interessant å bruke i min undersøkelse av Gamlebyen, spesielt i forbindelse med hans teori om primærelementer. Undersøkelsen av Gamlebyens rolle i Fredrikstads utvikling kan sies å være en grov-skala studie av hvorvidt Gamlebyen selv er et slikt element – om det har bremset, stimulert eller på andre måter påvirket utviklingen av sine nærområder. Det er også interessant å undersøke om Gamlebyen har noen sammenheng med andre dominerende elementer i byen.

DEL 2

Kartlegging og analyser

EPOKENE

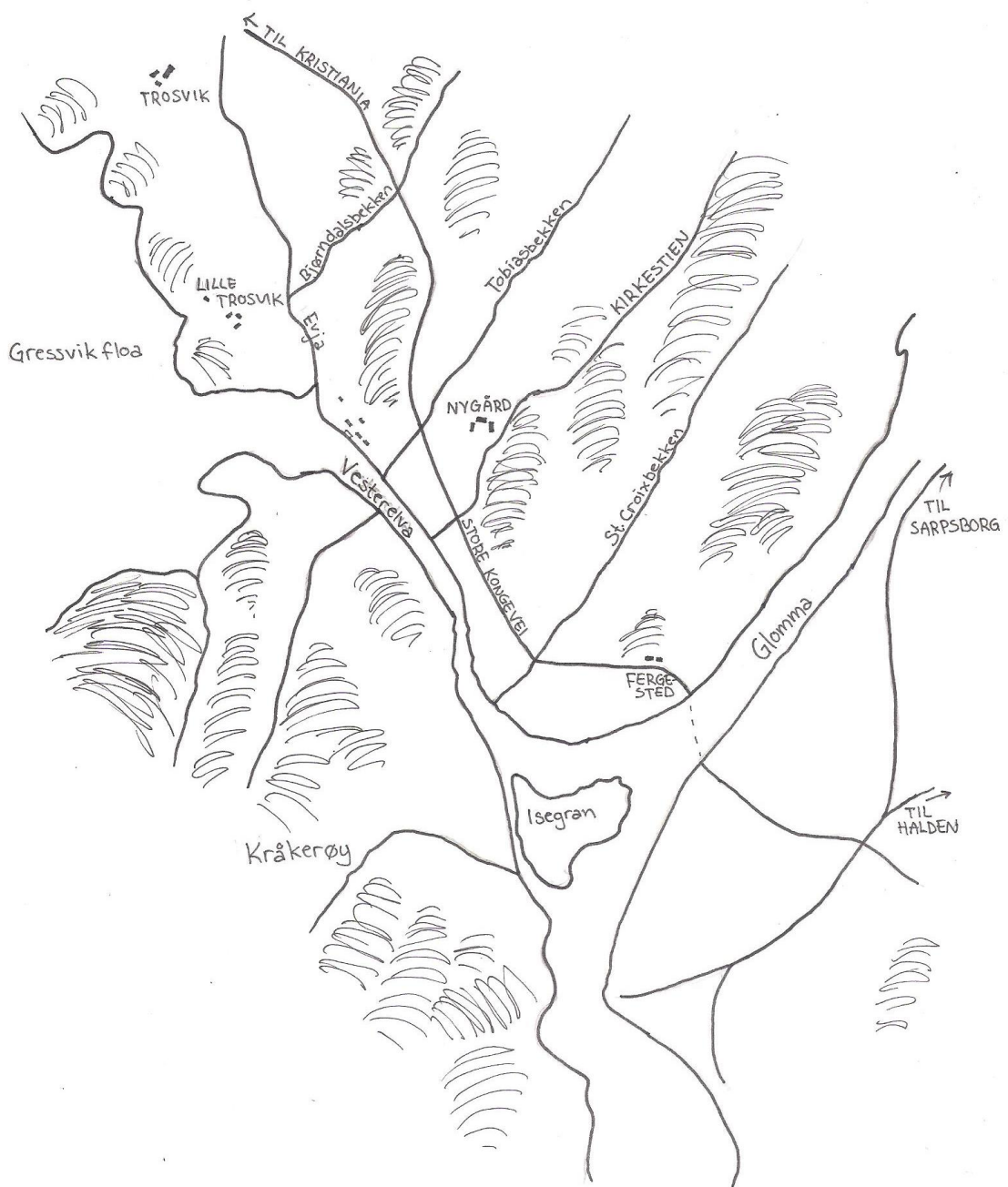
Epokene er i likhet med kartgrunnlaget basert på Jakobsen og Stenseth (1992), med unntak av siste epoke, som er utvidet til å omfatte tiden etter publiseringen av dette verket frem til 2015.

Fredrikstads historie er delt inn i 8 epoker, som representerer ulike utviklingstrinn i byens form. En slik grovinndeling fremhever på en effektiv måte hovedtrekkene i morfologiens evolusjon.

At Jakobsen og Stenseth (1992) har valgt å operere med så spesifikke årstall i epokeinndelingen skyldes blant annet kartmaterialet. Det var ikke vært år det ble utarbeidet nye, grundige kart. For eksempel avsluttes epoke 3 i 1740, som er året amtskartsamlingene ble utgitt. Andre epoker avsluttes der viktige hendelser har funnet sted, f.eks. brannen i forstaden i 1837, som markerer inngangen til epoke 5

På kartene som hører til hver epoke er arealer som er nybygget skravert i rødt, mens allerede byggede områder er svarte. For kvartaler er deres fottrykk på grunnen tegnet inn, mens mer spredt bebyggelse er representert i form av løsere skraverter felter, eller illustrasjonsmessige enkelthus der det er snakk om utbygging av en mindre skala

Det som ikke kommer frem av en slik kartlegging er den fornyelse av bygningsmassen som skjer innad på det enkelte kvartal; at noe er markert med svart betyr ikke at det ikke skjer fysiske forandringer innad på tomten/kvartalet, men at kvartal- og gatestrukturen har forblitt den samme. En slik kartlegging vil være dårlig egnet til å gi en oversikt over f.eks. bygningsstiler og bygningers funksjoner, men fra et mer overordnet utgangspunkt vil den på en tydelig måte vise hvordan byen vokser utover, og hvor stor-skala utvikling finner sted.



KART 1: Fredrikstad før byen: Tiden før 1567

HISTORISK UTVIKLING

I den nordiske sjuårskrigen (1563-70) kjempet dansk kongen Frederik II med Erik XIV, konge av Sverige, om herredømme i blant annet Norden. Svenskekongen søkte å erobre deler av Norge, som da lå under Danmark, for å skaffe seg tilgang til kysten i vest, mens dansk kongen på sin side hadde i sikte å ta over hele Sverige. Norge manglet både ordentlig hær og moderne festninger, og lå i denne striden nokså forsvarsløst (Dehli, 1960).

Som vi ser av kartet fantes det på denne tiden ingen by der Fredrikstad i dag ligger. Lengre opp elven Glomma derimot lå den gamle middelalderbyen Sarpsborg, langs veien mellom hovedfestningene Båhus og Akershus. Da svenskene i 1567 rykket inn mot Akershus på denne veien, ble Sarpsborg brent til grunnen. Det er i denne hendelsen vi finner den utløsende faktor til bydannelse i Fredrikstad.

Sarpsborgs opprinnelige funksjon var å tjene som Olav Haraldssons borg, og det var militære hensyn som i første rekke hadde bestemt beliggenheten da byen ble stiftet i 1016; på en høyde i terrenget, beskyttet av landets største foss og elven mot øst. Forsvarsmessig begrunnet beliggenhet til tross var Sarpsborg som vi har sett ikke i stand til å forsvare seg mot de svenske troppene som noen århundrer senere marsjerte inn i landet. De gamle festningsverkene hadde forfalt, og byen hadde ingen hær.

Det var også andre problemer med Sarpsborg; Med hensyn til næringsliv lå byen for langt inne i landet til å gjøre seg bemerket. Handel foregikk i denne perioden først og fremst til vanns med seilskuter, og Sarpsborgs foss og ville elveløp gjorde byen dårlig egnet til å huse en handelshavn av betydning. Hals Jr. (i Riksantikvariatet, 1934) oppgir den økende trelasthandel og behov for tilgang på sjøen som en viktig årsak til at Sarpsborgs borgere ønsket å flytte byen.

Et annet problem med beliggenheten var at byen manglet tilstrekkelig plass til jorder og beitemarker. Jordbruk utgjorde livsgrunnlag for hoveddelen av befolkningen på denne tiden (Dehli, 1960) og Sarpsborgs bymarker ble oppgitt som å være utilstrekkelige for befolkningens behov.

Med byen lagt i ruiner etter brannen fremmet byens befolkning på bakgrunn av disse årsakene et ønske om å flytte hele byen lengre ned elven, og i september 1567 sikret kongen grunn til den nye byen. Etter noen år som Sarpsborg ble den nye byen hetende Fredrikstad, etter daværende konge.

Vestsiden av Glomma var godt egnet for en ny by; der fantes allerede havn og ladested, og terrenget var egnet til befestninger. Det var imidlertid på Østsiden at byen endte opp, til tross for en mer sårbar posisjon, for der fant borgerne de store bymarkene som de hadde manglet i Sarpsborg (Dehli, 1960). De fruktbare elveslettene rundt Glomma hadde allerede vært dyrket i århundrer, og

på stedet fra før av lå det gårder. I alt fikk Fredrikstad tildelt 7 gårder med tilhørende eiendom, og der dyrket den nye byens befolkning mat og hadde dyr på beite.

AREALMESSIG UTVIKLING

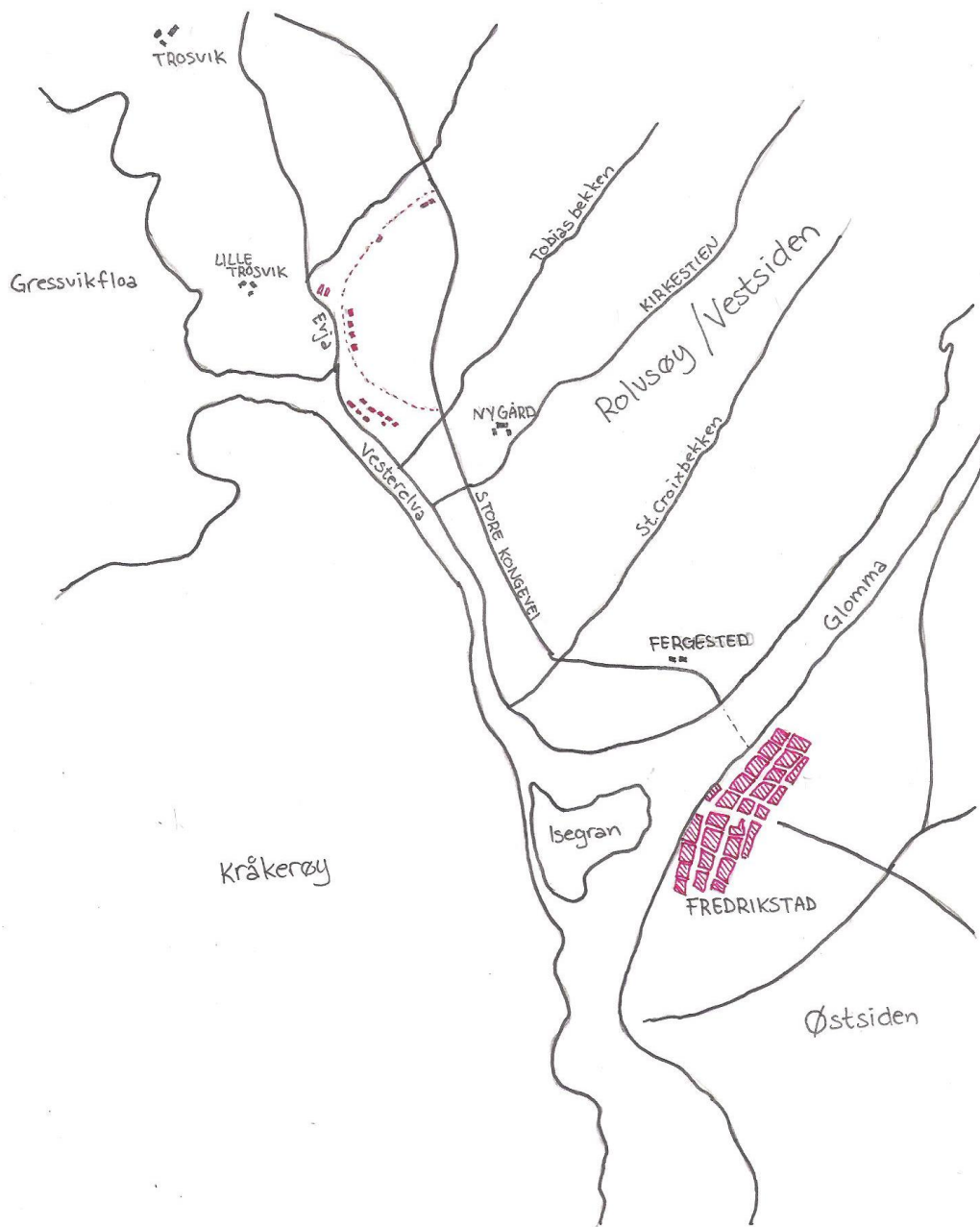
På kartet over Fredrikstad før grunnleggingen ser vi området slik man tenker seg det må ha sett ut før etableringen av den bymessige bebyggelsen. Området var da som nå generelt flatt, med enkelte mindre åsrygger og bergkuler. Store, flate leirsletter brer seg innover fra sjøen, og forholdene for jordbruk er gode.

Et viktig element i dette landskapet er vannet; Elven Glomma renner ned fra nordøst, deler seg i henholdsvis Vesterelva og Østerelva på sin ferd mot havet, og skiller således Kråkerøy fra fastlandet. De to elveløpene er brede og dype og representerte da som nå et betydelig skille i landskapet, både rent geografisk men også som barriere for menneskelig aktivitet og ferdsel.

Til tross for at det i denne perioden ikke finnes noen bro over elveløpene, er forbindelsen mellom Vest- og Østsiden allerede etablert i form av ferge. Den gamle Store Kongevei forbandt hovedstaden Oslo med Båhuslen, som da tilhørte Norge, og krysser Glomma med fergen, like ovenfor den kommende byen. Andre veier som finnes i denne perioden er veiene mot Sarpsborg og Halden, samt mindre veier ut til de spredte gårdene i området. Kirkestien markerer ferdselsåren til Gamle Glemmen Kirke.

I forbindelse med ladestedet ved Gressvikfloa fantes det allerede før flyttingen av byen en liten klynge bygninger knyttet til fiske og havnevirksomhet (Riksantikvariatet, 1934). Selve ladestedet lå formelt sett ved dagens Gressvik; vest for Gressvikfloa, utenfor kartutsnittet, men blant annet Dehli (1960) beskriver handelen ved Gressvikfloa som noe som foregikk både fra Gressvik-, Kråkerøy, og Rolvsøy/Vest-siden. Til tross for at selve ladestedet lå ved Gressvik, ser det altså ut til å ha generert handel og bebyggelse rundt hele Gressvikfloa. Det er trelastutskipningen, som økte fremover mot 1500-tallet, som var årsaken til fremveksten av ladestedene (Dehli, 1960).

På Kråkerøy på dette tidspunktet fantes det som ellers i området spredte gårder. Totalt bodde ca. 100 personer på øya (Fredrikstad kommune, 2003), og det fantes ingen bymessig bebyggelse der.



KART 2: Etter grunnleggelsen av byen: 1567 - 1653

HISTORISK UTVIKLING

Flyttingen av Sarpsborg fant sted en gang etter 1567. Til tross for at byen her ble brent hele tre ganger i løpet av dens første fem år, forble plasseringen på den sårbare, åpne Østsiden. Som Klavestad (2014) påpeker hadde byen flere ulemper med tanke på konflikt og krig: «byen lå lavt i terrenget, omgitt av høydedrag og på feil side av elva», og det var som nevnt hensynet til bymarkene som var det avgjørende kriteriet. Jordbruket utgjorde selve livsgrunnet, og var helt frem til 1845 byens hovednæring (Klavestad, 2014). Etter den tredje brannen i løpet av kort tid, i 1570, hører man imidlertid allerede om ønsker fra visse innbyggere i byen om å flytte til et tryggere sted (Dehli, 1960). Ulempene med den utsatte beliggenheten i en tid med uroligheter viste seg tidlig å være betydelige.

Fredrikstad ble etterhvert det viktigste knutepunktet for handelen innad i Østfold, men det ble også drevet handel med Svensker, som til fots eller hest lett kunne ta seg over grensen. Til vanns kom skuter fra blant annet Danmark, Tyskland, Nederland og England. Mange av varene ble solgt videre til adelen, som satt på herregårder rundt om i Østfold, og bøndene. Sarpsborgs gamle kjøpstadprivilegier ble med videre til Fredrikstad, noe som innebar at all handel i området måtte gå via byens kjøpmenn. Dette var imidlertid noe man slet med å opprettholde, ikke minst fordi de utenlandske skutene valgte å legge til ved Gressvikfloa fremfor ved byens egne havn.

Trelasthandelen, som ofte foregikk direkte mellom utenlandske skip og områdets bønder, var den viktigste årsaken til at handelsmonopolet i byen ble svekket. Ladestedet ved Gressvikfloa hadde allerede før byflyttingen vært en mye brukt havn blant utenlandske skipper som kjøpte opp tømmer fra bøndene (Dehli, 1960). Trelasthandelen skjøyt fart etter 7-årskrigen og utover på første halvdel av 1600-tallet, og innledet en generell oppgangsperiode i handel (Dehli, 1960).

1600-tallet var imidlertid ingen lett periode for Fredrikstad; I 1624 brant halve byen ned, med store økonomiske tap for byens borgere. Samme år mistet byen også mange innbyggere til en pest som herjet området. Året etter engasjerte Christian IV, Danmark-Norges konge, seg i kampene i Tredveårskrigen, noe som innebar store skattepålegg for landets innbyggere for å finansiere krigskostnadene. Trelasthandelen møtte også på problemer; rovdrift på skogene hadde ført til sterk nedgang i tømmer. Samlet sett bidro disse omstendighetene til at oppgangsperioden nådde et foreløpig endepunkt (Dehli, 1960).

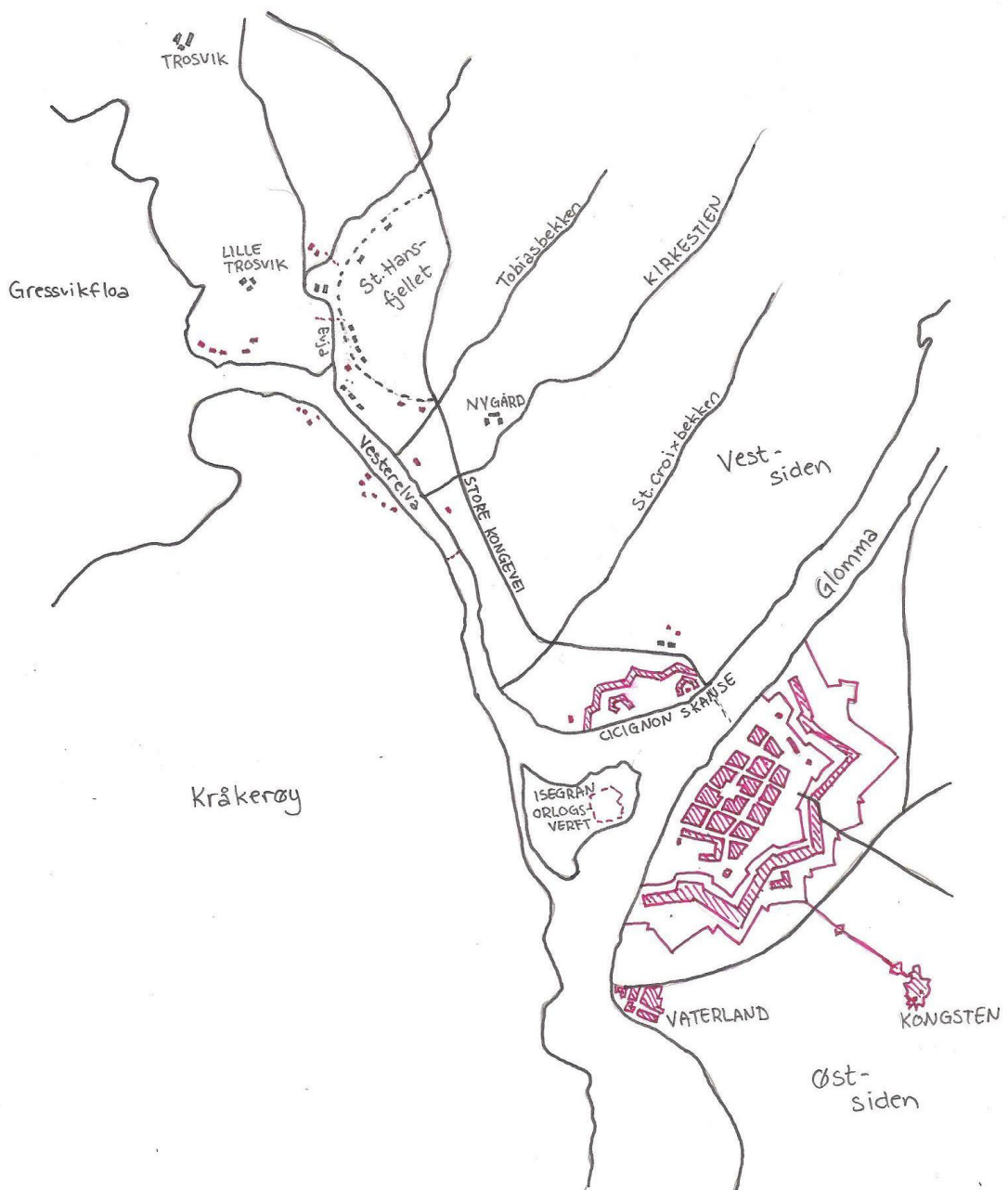
AREALMESSIG UTVIKLING

Den aller første bydannelsen vites det ingenting om da første bevarte tegning av byen ble ikke gjort før 1653 (Dehli, 1960). Denne viser en rutenettplan, og Fredrikstad skal ha altså ha vært den første byen i Norge som ble anlagt etter en plan (Jakobsen og Stenseth, 1992). Den er av den grunn blitt kalt Norges første renessanse-by (Riksantikvariatet, 1934), og skilte seg i sin struktur fra det gamle Sarpsborg, som hadde vært en typisk løst organisert, «selvgrodd» middelalderby. Fredrikstads gater var da som nå rette, trukket opp parallelt med elven, og med bebyggelsen inndelt i kvartaler. Det var flere faktorer som muliggjorde dette: Den ubebygde grunnen, tidligere jordbrukslandskap, ble i sin helhet skjenket den nye byen, noe som med tanke på eiendomsforhold må ha bidratt til mindre kompliserte forhold enn om man skulle lagt en tilsvarende rutenettplan over en allerede eksisterende by med gamle, godt etablerte tomtegrenser. Et flatt, åpent landskap var også rent fysisk godt egnet for en helhetlig, planmessig utvikling.

Byens plassering ble som nevnt valgt på grunnlag av innbyggernes ønske om bymarker. Sett fra et forsvarsmessig hensyn, med svensketropper kommende inn fra øst, var østsiden av elven et utsatt sted. At man til tross for uroligheter og krig valgte å la byen forbli på Østsiden kan illustrere viktigheten av bymarkene; man ofret huset og byens trygghet til fordel for de gode jordbruksforholdene. Det kan imidlertid også ha ligget andre årsaker bak Fredrikstads plassering på østsiden; På vestsiden av Glomma, ovenfor Fredrikstad, lå setegården Nygård, som Dehli (1960) oppgir som å da ha vært lite positiv innstilt til den nye byen, og som kan ha motsatt seg salg av grunn til by på Vestsiden. Kirke og adel eide det meste av jorda i området (Dehli, 1960), og det å flytte hele byen på ny nok en gang kan neppe ha vært en enkelt eller billig affære.

Beliggenheten nær elven, Store Kongevei og det gamle fergestedet la forholdene til rette for ferdsel til vanns og lands. Spesielt fergestedet og Gamle Kongevei må ha bidratt til enkel kommunikasjon mellom Vest- og Østsiden av elven. Man ser på kart 2 en utvidet bebyggelse på Vestsiden. Denne knytter seg til Store Kongevei via en sti eller mindre vei. Høykonjunkturen tidlig på 1600-tallet bidro til grunnlag for vekst her i forbindelse med handelen.

Fredrikstad by besto på denne tiden av laftede tømmerhus, gater uten brostein, hager og uthus. Flere tomter sto tomme, og det foregikk på 1600-tallet en kontinuerlig fortettingsprosess innenfor rutenettet (Dehli, 1960). Byen forøvrig bestod av tollboder langs elven, et torg, offentlige bygg som rådhus og kirke, og et og annet adels-eid murhus. I 1653 brant Fredrikstad nok en gang, og med denne brannen forsvant siste rest av 1500-tallets bygninger (Klavestad, 2014).



KART 3: Etter anleggelse av festningen: 1653-1740

HISTORISK UTVIKLING

I 1643 brøt det nok en gang ut krig mellom Sverige og Danmark-Norge. Hannibals-feiden, som den ble hetende, endte med at Norge tapte Båhuslen til Sverige i 1658 (Klavestad, 2014). Denne feiden, etterfulgt av andre uroligheter, satt ytterligere press på grenseområdene mellom Norge og Sverige, og bidro til igangsetting av bygging av festningsverk. I 1644 hadde man bygget jordvoller rundt byen, men dette var de store festningsverkernes tid, og Fredrikstad lå nær nok Sverige til å ha strategisk, militær betydning for landets forsvar. Planer om mer ambisiøse anlegg ble påbegynt i 1652, og rundt ti år senere gikk bygningsarbeidene i gang (Jakobsen og Stenseth, 1992). I forbindelse med byggingen ble 9 av byens opprinnelige kvartaler jevnet med jorden for å tilpasse byen til festningsverket. Som følge av måtte mange av byens borgere finne seg et nytt sted å bo, og flere av disse bosatte seg i forstaden Vaterland, som trolig hadde blitt etablert etter brannen i 1653.

Ferdigstillingen av festningen betød starten på det militæres nærvær i byen. Sikkerhetsmessig må dette ha bidratt til økt trygghet, men det er også mye i kildene som tyder på at det militære bragte mye uro og problemer for byens sivilbefolkning. De siste tiårene av 1600-tallet var en økonomisk nedgangstid, med høye krigsskatter, nedgang i næringslivet, bybrann og andre økonomiske byrder som borgerne slet med å bære. Kravet om å huse soldater, som ofte gjorde seg bemerket som kriminelle bråkefanter, var en ekstra belastning.

Festningsverket er bygget i gammel-nederlandsk tradisjon, der jordvoller og vanngraver opparbeides for å skape en beskyttende barriere rundt byen (Knudsen et al., 2005). Denne bygningsmåten ble valgt på grunnlag av Fredrikstads beliggenhet i det flate, åpne terrenget. I motsetning til Fredriksten festning i nåværende Halden, bygget under samme strid, hadde Fredrikstad ingen beskyttelse å finne i sin topografiske beliggenhet.

I 1677 ble J.G. Cicignon øverstkommanderende for Fredrikstad. På Vest siden av elven bygget han en jordskanse ved fergestedet, og fortet Kongsten på Galgeberget (Jakobsen og Stenseth, 1992), som en del av en utbedringsprosess på festningsverket – som det stadig forelå ambisiøse planer for. Området der jordskansen lå på Vest siden bærer fremdeles hans navn.

Bybranner var et hyppig fenomen på denne tiden, med en tett bygningsmasse bestående hovedsakelig av tre og åpne ildsteder i de fleste hus, og det nye Fredrikstad slapp som vi har sett ikke unna. Byen brant flere ganger i løpet av både 16- og 17-hundretallet, iblant helt til grunnen. En av de større brannene fant sted i 1672; den jevnet hele byen med jorden. Murtvang, det vil si påbud av bygging i mur og andre mindre brennbare materialer, var et virkemiddel man benyttet for å redusere omfanget av bybranner. I praksis viste dette imidlertid seg ofte å være vanskelig å få til, mye grunnet høye priser på slike materialer. Størsteparten av befolkningen kunne ikke betale for

slikt, og var avhengige av å få bygge i tre. Det ble derfor åpnet for at de mindre bemedlede blant befolkningen kunne bosette seg utenfor festningen på Vaterland, i trehus. Det ble også bygget mye i bakgårdene i selve byen, hvor trebygninger var tillatt.

Rundt denne tiden begynner presset for å etablere forstad på Vestsiden for alvor å gjøre seg gjeldende. Den sivile befolkningen var lei av vanskelighetene festningen medførte. Transport av varer, dyr og mennesker måtte grunnet festningsverket skje via de bevoktede portene, som kun var åpne enkelte tider på døgnet, og som ble kontrollert av de alltid samarbeidsvillige militære. Murtvang og andre konflikter slet også på forholdet. Det militære ble ansett som en hindring for både næringsliv og annen sivil aktivitet. (Klavestad, 2014). Myndighetene så seg nødt til å forby handel på Vestsiden «ellers ville alle i byen flytte dit» (Jakobsen og Stenseth, 1992). Misnøyen og fattigdommen blant byens sivile var stor, og til tross for handelsforbud sprang det litt etter litt opp nye hus på vestsiden.

Finanskrise og økonomisk depresjon i Europa i 1720 førte til vanskeligheter også her hjemme. Etter enda en brann, i 1712, bosatte fler seg på Trosvik og Nygårds – som nå så ut til å være mer velvillig innstilt til ny bebyggelse - grunn på Vestsiden. Som før bestod befolkningen der mye av sjøfolk, men nå fant man også noen kjøpmenn, en smed, en klokker, mm. (Dehli, 1960) der. Selv noen av «byens beste borgere» valgte å bosette seg på Vestsiden (Dehli, 1960), noe som ble ansett som svært uheldig for byens gjenreisning og fremtidige utvikling. Det ble også drevet handel på disse stedene utenfor byen. Dette var noe man gjennom rettsaker og andre juridiske virkemidler forsøkte å bøte på, uten at man virkelig lyktes.

AREALMESSIG UTVIKLING

Festningsverket vises på kart 3. etablert i en form som ligner den man ser i dag. Det utgjør med sine voller og vanngraver en betydelig barriere rundt byen. Innenfor murene hersket rutenettplanen, og det fantes ikke rom for tilfeldig vekst i utkantene (Klavestad, 2014).

Foruten det etablerte Vaterland ser man ingen spredt bebyggelse på Østsiden slik man gjør på Vestsiden. Allerede i 1690 fantes det offentlige byplaner som foreslo bykvartaler i Cicignon (Klavestad, 2014), og det var også betydelig krefter i spill for å sikre etablering av en forstad på Vestsiden.

I tilknytning til festningsbyen etablerte man den Dekkede Vei, en brolagt vei fra byens hovedport ut til Kongsten Fort, som en militær forbindelse mellom de to verkene. Denne finner man igjen i dag, som en bevart, åpen strekning i et område som ellers er bebygget.

Innenfor byens murer skjedde også forandringer. Som følge av brannen i 1672 ble gater og til dels kvartaler justert for å begrense risikoen for øvrige branner, og byen får et mer rettlinjet, regelmessig preg. Torget fikk sin nåværende plassering, og kvartalsstrukturen som etableres i denne perioden finner man i hovedtrekk også igjen i dag. Da som nå besto byens sivile bebyggelse i hovedsak av 2 til 3 etasjers hus i tre og tømmer, mens de offentlige byggene er oppført i tråd med oppfordringene om mur.

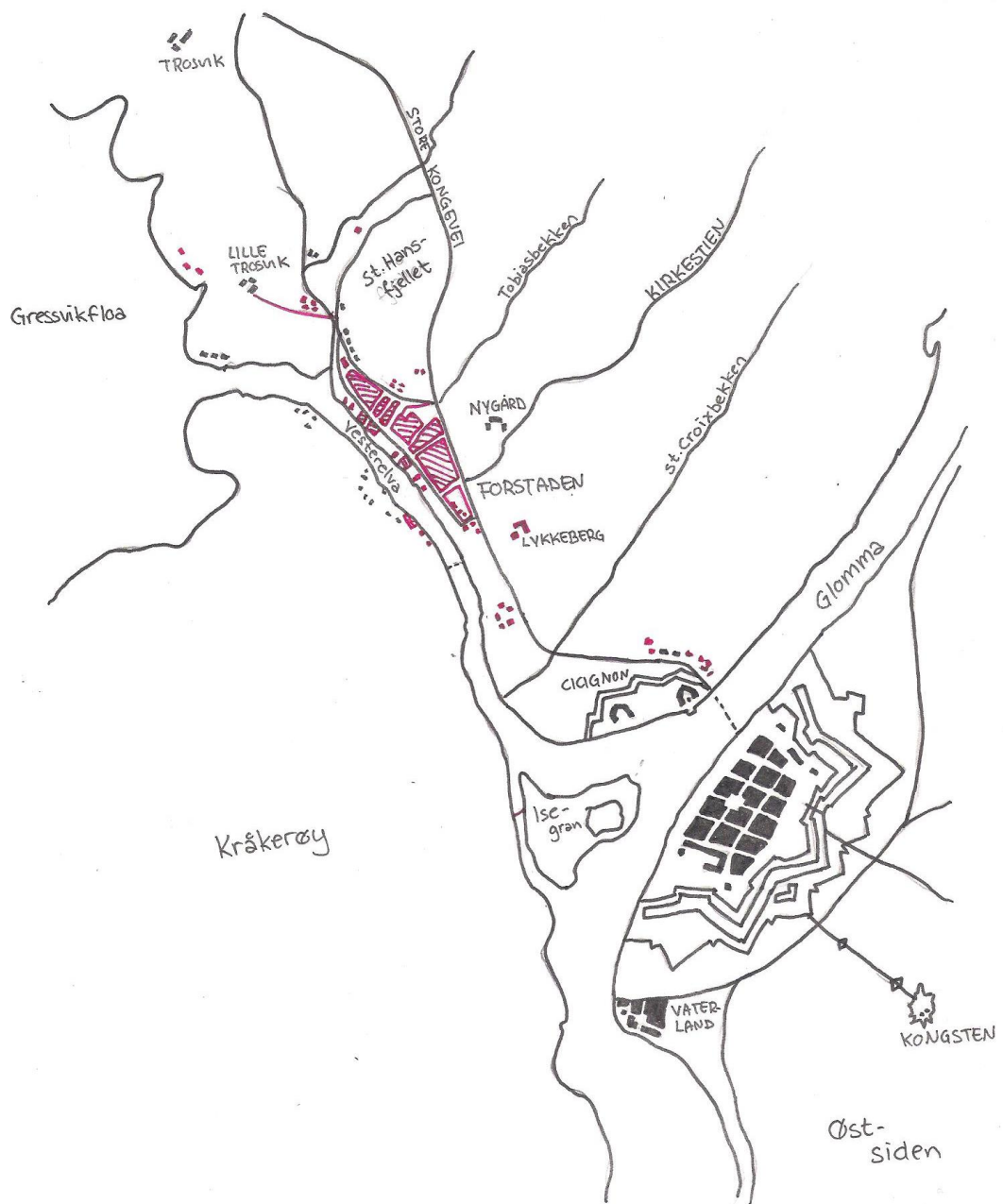
Festningsverket Cicignon på motsatt side av elven representerer Vestsidens første offentlige bygg. Også dette knytter seg til elven og til allerede etablerte veier, men også til fergestedet, som må ha vært ha vært en funksjon man ønsket å beskytte.

Bebyggelsen som spretter opp på Vestsiden ser ut til å ha henvendt seg mot elven heller enn Store Kongevei, noe som stemmer med tidligere nevnte interesser for de gunstige havneforholdene på stedet og tilknytningen til Gressvik ladested. Jordbruksområdene på Vestsiden var fremdeles eid av de to store gårdene Nygård og Trosvik, så det virker trolig at muligheter for næringsliv i forbindelse med sjøen var motivasjonen for bebyggelsen her, i motsetning til jordbruksinteressene på Østsiden. Også langs elven på Kråkerøysiden dukket det opp bebyggelse.

I festningsbyen fortsetter fortettingsprosessen bakgårder grunnet murtvängen. Tidlig på 1700-tallet fantes det 37 ledige tomter i byen (Dehli, 1960), noe som kan forklares med vanskelighetene knyttet til murtvängen, manglende økonomisk evne blant befolkningen, og at interessen for å etablere seg innenfor festningen var på vikende front blant sivilbefolkningen.

På Isegran bygges et mindre festningsverk for å beskytte byen mot angrep fra elven. Dette var den første bebyggelsen på øya etter Alv Erlingsons middelalderfestning, og eksisterer fremdeles.

Mellom Kråkerøy og Vestsiden etableres det i denne epoken fergested, og skaper dermed en forbindelse over Vesterelva som åpner opp for økt samspill i utviklingen på de to sidene.



KART 4: Forstaden vokser fram: 1740-1837

HISTORISK UTVIKLING

I denne perioden begynte for alvor utviklingen på Vestsiden. Som nevnt fantes det allerede planer og ønsker fra flere hold på en bebyggelse her, og så tidlig som 1723 foreslo stiftsamtmannen at ladestedet Gressvik skulle legges ned til fordel for en forstad på Vestsiden (Klavestad, 2014). Han mente det å legge ned alle havner utenfor Fredrikstad by, som var det borgerne i Fredrikstad ønsket, ville drepe handelen i området helt, grunnet de vanskelige elveløpene ved festningsbyens egen havn. Han pekte også på problemene knyttet til festningen og de begrensede muligheter for byvekst på Østsiden. Ved å etablere en forstad, og kreve at alle handelsmenn bosatt der måtte være borgere i Fredrikstad, ville man berge byens næringsliv, mente stiftsamtmannen (Dehli, 1960). Festningsbyens kjøpmenn derimot slet økonomisk grunnet mangel på handel i byen, og fryktet at en forstad med handelsrettigheter bare ville forverre situasjonen. Etter en oppgangsperiode som startet i tidlig på 1700-tallet ble befolkningen på Vestsiden stadig økende (Klavestad, 2014). Etter en lang kamp ble det til sist slik stiftsamtmannen hadde ønsket, og i 1735 ble bebyggelsen på Vestsiden formelt anerkjent som forstad (Klavestad, 2014).

Forstaden må ha hatt et nokså organisk preg, til tross for gjentatte forsøk på regulering. I 1820 ble den beskrevet som «mindre smukk», og så sendt som i 1890 minnet den enkelte besøkende om «den amerikanske Vestens trebyer» (Klavestad, 2014). Denne kritikken ble begrunnet delvis i gatestrukturen, som manglet den planlagte bys regelmessige kvartaler og rette gater, og delvis i bebyggelsen, som da bestod av lave trehus. Verken byplan eller offentlige funksjoner fantes på Vestsiden; det var bestemt at den offentlige bebyggelsen og embetsverket skulle forbli i festningsbyen (Klavestad, 2014).

Grunnet et ønske fra militært hold om å holde området rundt Cicignon skanse fritt for bebyggelse, ble Forstaden liggende et godt stykke fra byen oppover Vesterelva. Dette hadde forsvarsmessige og militære hensyn; man ønsket å holde det sivile adskilt fra militær bebyggelse. Forstadens plassering var uansett ideell med tanke på mobilitet og næring, med gode forhold for handel og sjøfart grunnet tilgangen til elven og den gamle havneplassen. At det ble opp til grunneierne, Trosvik og Nygård, å bestemme hvor de ville selge grunn til bebyggelse spilte også en rolle i hvor forstaden endte opp (Jakobsen og Stenseth, 1992).

I 1764 brant hele festningsbyen nok en gang til grunnen. Til tross for at den brede enigheten om at sivilbebyggelse ikke lenger burde blandes med militære anlegg og at hele byen burde flyttes til vestsiden, førte slunken statskasse til at disse planene ble skrinlagt, og byen ble nok en gang bygget opp innenfor vollene. Staten var ikke økonomisk i stand til å kjøpe opp det arealet en slik flytting av sivilbebyggelsen krevde, og størsteparten av innbyggerne var neppe i en finansiell situasjon som muliggjorde en storskala flytting på egenhånd.

AREALMESSIG UTVIKLING

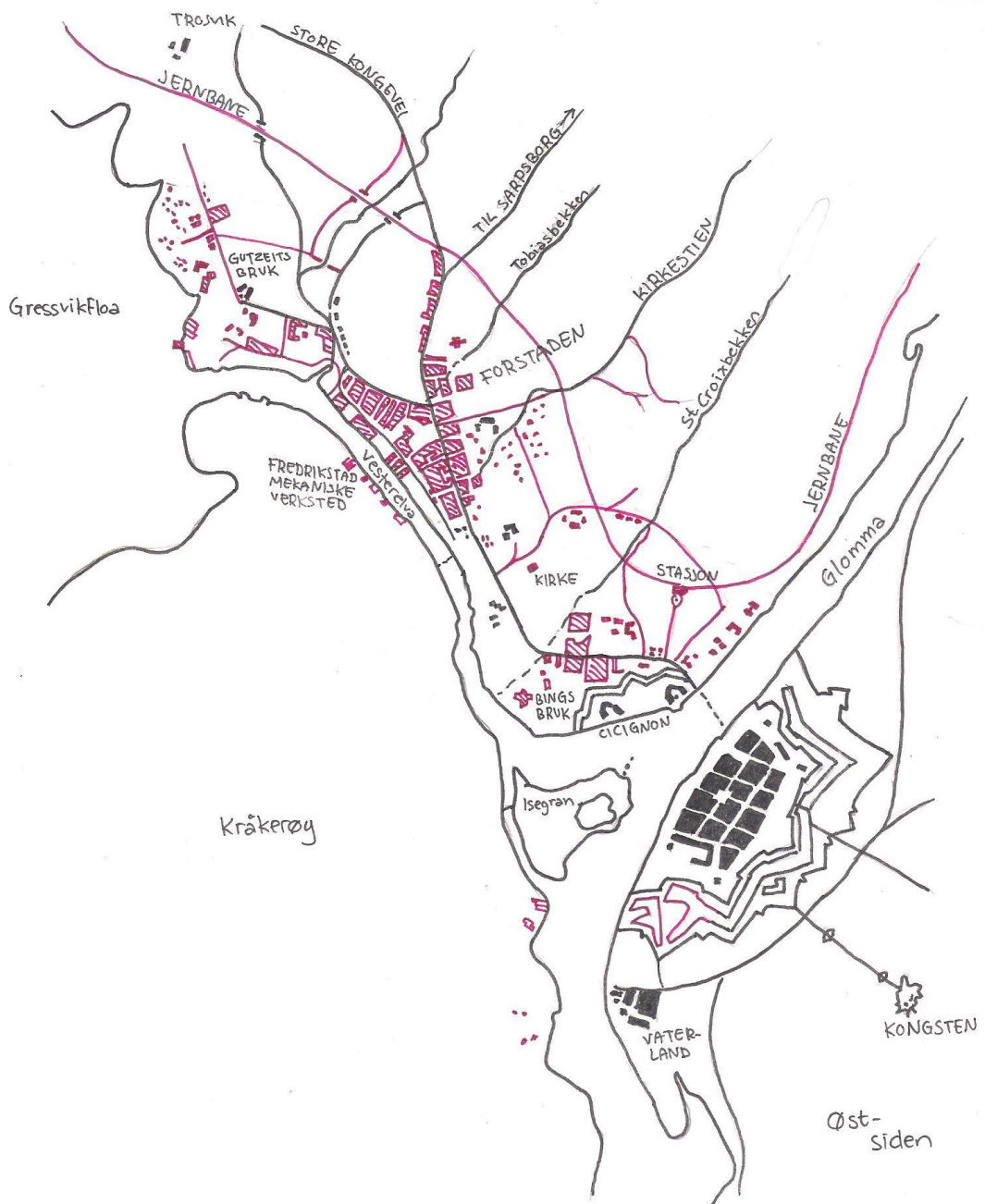
Som det fremkommer av kart 4, var det ingen byvekst på Østsiden i denne perioden. Noen vekst innenfor festningsverket tillot den begrensede plassen ikke, og utenfor festningsverket var det heller ingen grobunn for utvikling.

Denne tette bebyggelsen på Vestsiden strekker seg fra Evja og nedover mellom St.Hansfjellet og Vesterelva. Mellom Forstaden og elven oppsto en vei, som i grove trekk følger samme løp som nåtidens Storgata. Formen på kvartalene og gateløpet fra denne tidligste bydannelsen finner man i dag igjen i bebyggelsen mellom elven og Farmannsgate.

Foruten gode muligheter for sjøfart og handel, må mangelen på festningsverk og militære konflikter ha bidratt til å øke Forstadens tiltrekning som bosted. Hvorvidt det var for å motvirke dette, eller om det var for å beskytte de fra eventuelle angrep og uroligheter, at man valgte å beholde byens embetsverk og offentlige bygg i festningsbyen vites ikke, men dette var i alle fall tilfelle. Uansett fantes det dermed grunner for den sivile befolkningen i Forstaden til å fremdeles måtte henvende seg til festningsbyen. Embetsverket på denne tiden omfattet foruten offiserer blant annet prester, byfogden, og andre offentlige tjenester i byen. At alle disse var lokalisert i festningsbyen må ha bidratt til at Vestsidens befolkning, i hvert fall i en viss grad og spesielt kanskje blant de mer velstående, fortsatte å søke seg i den retning, og dermed til at denne beholdt en funksjon som Vestsiden ennå ikke kunne utkonkurrere.

Ellers i området dukket det opp spredt bebyggelse. Noe nord for Forstaden, i tilknytning til Evja og Gressvikfloa, samt på Kråkerøy ved Vesterelvas bredder. Dette følger samme spor som områdets tidligere spredte bebyggelse, og har etter kildene å dømme dreid seg hovedsakelig om boder og hytter knyttet til sjørelatert virksomhet. Bebyggelse mellom Forstaden og Cicignon skanse begynner også å dukke opp. Denne ligger ved Store Kongevei, og er den første bebyggelse på Vestsiden som ikke befinner seg i umiddelbar tilknytning til elven.

I festningsbyen skjedde det ingen strukturelle endringer i denne perioden. Gateløp og kvartaler forble de samme, til tross for at brannene fortsatte å herje. Av den sivile bygningsmassen står det i dag igjen en liten håndfull trehus.



KART 5: Industrialiseringens inntog: 1837-1884

HISTORISK UTVIKLING

1800-tallet var et begivenhetsrikt århundre for Fredrikstad som så mange andre byer i Norge. Den industrielle revolusjonen gjorde seg for alvor gjeldende i byens næringsliv, og skapte grobunn for betydelig vekst.

Århundet fikk en intens begynnelse, med Kieltraktaten i 1814. I denne fredstraktaten mellom Danmark og Sverige – et resultat av at Danmark var på den tapende side i Napoleonskrigen (Sejersted, 2015) – gikk Norge fra å være en del av Danmark, til å bli en selvstendig stat, men med Sveriges konge som formelle overhode. Dette motsatte imidlertid den dansk-norske eliten i Norge seg, noe som resulterte i en kortvarig krigssituasjon mellom Sverige og Norge. Fredrikstad festning ble i disse kampene utsatt for sin første virkelige test – og feilet miserabelt. Isegran og Cicignon var satt ut av virksomhet, og hovedfestningen var konstruert først og fremst med tanke på angrep fra landsiden, ikke fra elven, hvor krigsskipene fra Sverige seilte opp. Etter en kort kamp måtte kommandanten i Fredrikstad overgi seg.

Unionen med Sverige endret kravene til grensevern og festninger, det var ikke lenger nabolandet som var fienden. Rundt midten av 1800-tallet ble Fredrikstads festningsby – heretter omtalt som Gamlebyen - ansett som å ha utspilt sin militære rolle. Årsakene var flere: Hovedveien til Oslo lå ikke lengre ved Fredrikstad, og med direkte landegrense til Sverige anså man at «kommunikasjonen med hovedlandet (nu Sverige) ligger på det faste land og ikke som under foreningen med Danmark lenger ligger på havet» (Riksantikvariatet, 1934). Man la altså økende vekt på gode forbindelseslinjer til lands, og mente Fredrikstad lå for langt fra de mest effektive transportårene. En annen årsak lå i teknologiske og våpenmessige fremskritt i militærets utvikling. Festningen kunne på midten av 1800-tallet ikke lenger sies å gi noen beskyttelse mot datidens forbedrede artilleri (Riksantikvariatet, 1934).

Av andre prøvelser var en større bybrann i Forstaden i 1837. Etter denne ble det for første gang nedsatt en kommisjon for å få regulert Vestsiden. Dette viste seg imidlertid vanskelig, og bebyggelsen som vokste opp igjen etter brannen bar fremdeles preg av å være selv vokst og uregulert.

Av stor betydning for byens utvikling var opphevingen av sagbruksprivilegiene i 1859. Man måtte etter dette ikke lenger ha kongens tillatelse til å sage tømmer (Klavestad, 2014). Dampsagen, en av den industrielle revolusjonens nyskapinger, kunne dermed fritt tas i bruk, og man var ikke lenger avhengig av de vandrevne sagene som grunnet Sarpsfossen hadde hatt sitt tyngdepunkt i Sarpsborg. En rekke nye bruk etablerte seg, og 1860-1875 var en periode med kraftig vekst i

Fredrikstad. De mange nye sagbrukene som sprang opp i dette området ble alle kontrollert fra Vestsiden og Kråkerøy. Høykonjunktur i Europa førte til gode tider for eksport av plank og andre trelastprodukter, og mange brukseiere flyttet til Fredrikstad for å ta del i suksessen. Byen var i 1874 landets 3. største eksporthavn (Jakobsen og Stenseth, 1992). «Plankeadelen»; velstående brukseiere, etablerte seg i store villaer på Vestsiden.

Vestsiden ble med dette tyngdepunktet for veksten fremover, både befolkningsvekst og vekst i næringslivet. På Østsiden hadde man fremdeles det meste av offentlige funksjoner, og der var også militæret rådende. Det var sterke motsetninger mellom Vest- og Østsiden (Jakobsen og Stenseth, 1992) på denne tiden. Frem til valget i 1874 var det Østsiden som hadde flertall i byens formannskap, deretter snudde det brått, og i 1874 var hele 6 av 7 fra Vestsiden. Dette markerte for alvor starten på Østsidens minkende innflytelse og betydning. Stadig flere offentlige funksjoner ble flyttet over elven, og i 1880 åpnet Fredrikstad domkirke.

I 1860 kom første byplan for Forstaden på plass, og da bygrensen ble utvidet i 1867 for å imøtekomme den store befolkningsveksten ønsket man nok en gang å regulere den videre utviklingen. I 1872 ble dermed en av Fredrikstads viktigste byplaner utarbeidet. Dette var en rutenettplan, tilpasset de gamle ferdselsveiene og til en viss grad eksisterende bebyggelse.

AREALMESSIG UTVIKLING

I denne perioden ser man blant annet en mer spredt fysisk vekst. Med industrielle fremskritt etableres damsager og andre industrielle virksomheter i området rundt Forstaden, både på Kråkerøysiden og Vestsiden. I nord finner vi langs Gressvikfloa blant annet Fjeldberg Brug, og Stang & Breckes Brug, og vest for Cicignon etableres Bing Dampsag. På Kråkerøysiden Vesterelva dukket etter hvert Fredrikstad Mekaniske Verksted opp. Denne type virksomhet trengte store arealer, og etablerte seg i utkanten av Forstadens tette sentrum. De danner en kontrast til de tette boligområdene fra den tidligere epoken.

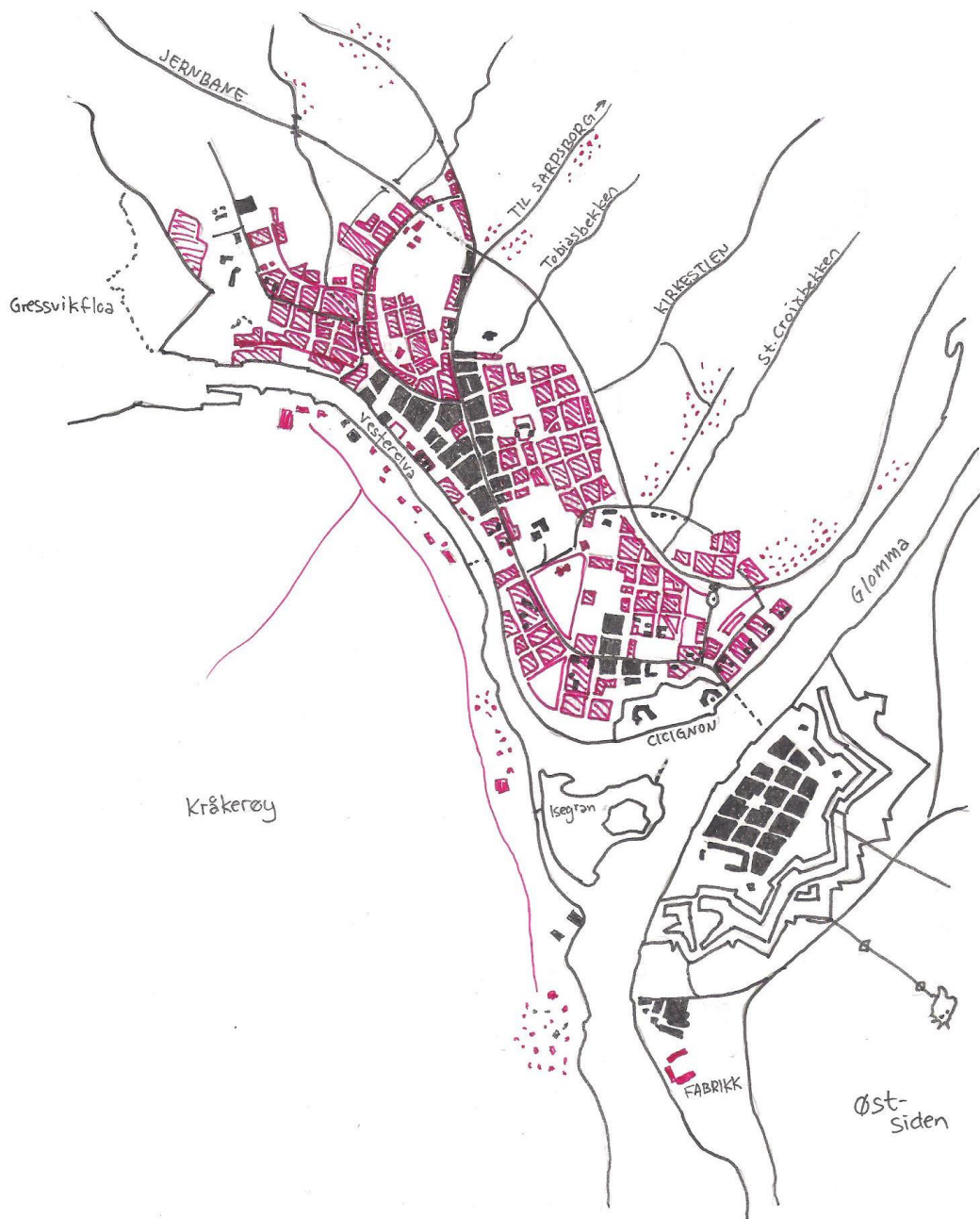
Også i Forstadens sentrum ble det bygget ut, og Forstaden får i denne epoken en tydeligere kvartalsstruktur,. I motsetning til den første bebyggelsen finner man nå også kvartaler som henvender seg ikke bare til elven, men til den gamle Kongeveien. Fremdeles var det grunneierne på Trosvik og Nygård som satt med makten til å styre utviklingen; de valgte selv hvor de ville selge. Denne tendensen henger også sammen med at annen næring enn fiske og sjøfart ble mer utbredt; flere fant sitt livsgrunnlag i lokal handel og andre tjenester rettet mot Forstadens voksende befolkning.

Jernbanen sto ferdig i 1879, og skjærer seg igjennom den noe eldre rutenettplanen. Til tross for at den ambisiøse, vidstrakte planen fremdeles var gjeldende, ble det først og fremst sør for jernbanen at byens tyngdepunkt kom til å ligge. Jernbanen representerte dermed en ny slags grense i landskapet (Klavestad, 2014).

Andre viktige grep i byen var kommunens ervervelse av grunnen til byens fremtidige torg i 1853; Stortorvet, ved Storgata. Videre ble mye av grunnen nær sentrum avstått da Fredrikstad Domkirke ble reist i 1880, og den store trekanttomten bak kirken tjener i dag som park. Det offentliges økende engasjement kan lese også i gatestrukturen; opprettelse og vedlikehold av veier ble nå mer utbredt, blant annet ser man at Vestsiden av fått egen vei til Sarpsborg. Framføring av drikkevannsledninger og elektrisitet ble også nye viktige grep i infrastrukturen (Klavestad, 2014).

Det er på denne tiden de første vernetankene knyttet til festningene dukker opp. På første halvdel av 1800-tallet ble festningen fremdeles tillagt «stor strategisk betydning», og det ble utarbeidet forslag til utbedringer på festningsverket (Knudsen et.al., 2005), men bare noen tiår etter ble det foreslått å legge den ned, med begrunnelse i at den hadde mistet sin militære betydning.

Akershuskommisjonen av 1854, som var blant de første som foreslo å legge ned festningen, talte samtidig for å bevare den «på grunn av de dertil knyttede ærefulle historiske minner» (Riksantikvariatet, 1934).



KART 6: Vestsiden fylles ut: 1884-1912

HISTORISK UTVIKLING

Cicignon og Kongsten ble begge lagt ned i 1888 (Jakobsen og Stenseth, 1992). Førstnevnte ble noen år etter revet, mens Kongsten har blitt stående frem til vår tid. Den endelige nedleggelsen av festningen rundt Gamlebyen fant sted i 1903, da skrinla man alle fremtidige planer om å utbedre festningsverket. Det militære fortsatte imidlertid å holde til i byen og hevde sine interesser både i festningsbyen og områdene rundt, som ble brukt som ekserserplass.

Effektene av industrialiseringen og veksten i forrige periode bidro til befolkningsveksten man opplevde i Fredrikstad mot slutten av 1800-tallet, og tilflyttingen fortsatte utover 1800-tallet. Dette førte igjen til økt byggevirkosomhet for å huse den stigende populasjonen og det voksende næringslivet. Rent praktisk lå forholdene i Fredrikstad godt til rette for fysisk vekst; byen var selvforsynt med plank, murstein, taksten, rør til grunnmursblokker og brostein (Klavestad, 2014).

Mot slutten av 1800- og inn på 1900-tallet ble gradvis det administrative tyngdepunktet i byen flyttet over elva til Vestsiden, og alt av sivil utvikling og utbygging skjedde der.

I sisten av denne perioden ser man allikevel de første tegn på industriell virksomhet på Østsiden. I 1912 ble selskapet DENOFA stiftet, og det ble bygget fabrikk like sør for Vaterland. Dette oljeraffineriet ble det første av mange industrivirksomheter på Øra (Klavestad, 2014). Bakgrunnen for denne nye typen industri var de stigende skattene og vanskeligere forholdene for trelasthandelen, og det var behov så vel som marked for ny industriell virksomhet for den voksende byen.

Selskapet Fæstningsvoldens Forskjønnelse, forløperen til Foreningen Gamle Fredrikstad, ble stiftet i 1898, ca. 20 år etter at det militære åpnet festningsvollene for fri ferdsel blant sivile (Klavestad, 2014). Inntil da hadde vollene av sikkerhetshensyn vært bevoktet og stengt av for sivile, men med festningens minkende betydning som militært anlegg var det ikke lenger grunn til å opprettholde de strenge retningslinjene. Rundt denne tiden begynte man da å anse området som et rekreasjonsområde (Klavestad, 2014), og det ble anlagt stier og plantet trær på vollene. I 1903 fikk Østfold sin lokalavdeling i Fortidsminneforeningen, og da festningen samme år ble nedlagt begynte foreningen å arbeide for bevaring (Klavestad, 2014). Foreningen motarbeidet planene om å rive vollene og anlegge nye veitraséer og boligområder rundt Gamlebyen, og fikk i gang profesjonell registrering og dokumentasjon av Gamlebyens bygninger. Verneinteressen forble imidlertid noe for de spesielt interesserte, og det var først og fremst festningsanleggene og den militære bebyggelsen man anså som verneverdige.

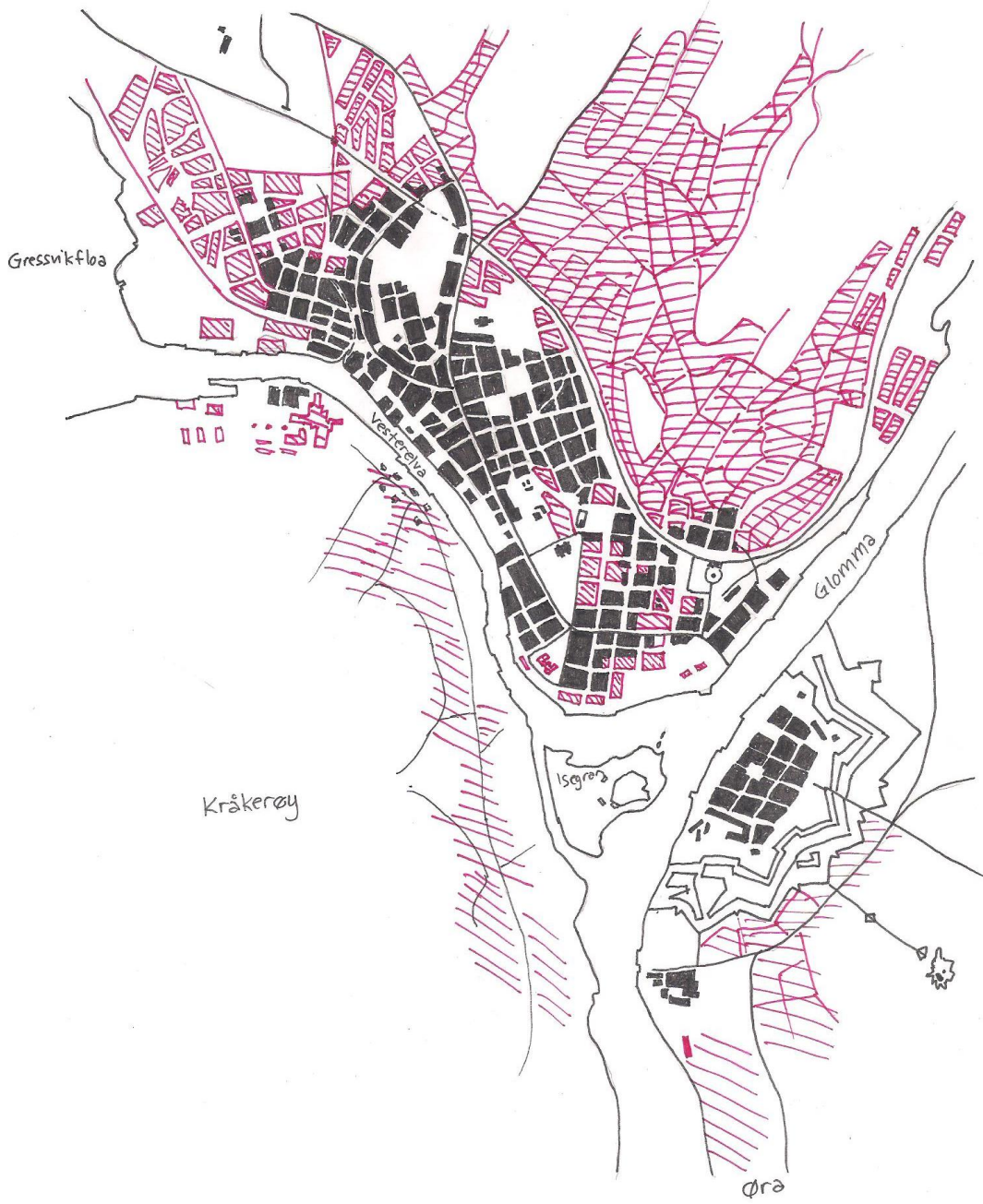
AREALMESSIG UTVIKLING

Satsningsinteressen for industri begynner i denne perioden å vise seg på Øra – som arealet sør for Vaterland ble hetende. Militære interesser og mangel på tilgang til havn gjorde imidlertid fremdeles bymarkene rundt festningsbyen like aktuelle for byggevirksomhet, så ennå var det liten aktivitet på Østsiden.

Murtvang, som lenge hadde virket bremsende på byggevirksomhet innenfor festningen, ble fra 1869 utvidet til å omfatte også Vestsiden, og i 1904 ble grensen utvidet ytterligere, til å omfatte mye av arealet på også Østsiden (Klavestad, 2014,). Fremdeles var mur et kostbart byggemateriale, og mange av byens innbyggere foretrakk av ulike årsaker å bygge i tre som før. Dette førte til byspredning utenfor bygrensen – som på dette tidspunktet i grove trekk fulgte jernbanelinjen – mot nordøst (Klavestad, 2014). Jakobsen og Stenseth (1992) sitt kart er her supplert med hva man på kart over «Fredrikstad omegns bebygde arealer» (1903, se illustrasjonsliste) ser en tydelig tendens til: spredt småhusbebyggelse på nordøst-siden av jernbanelinjen. Denne bebyggelsen arter seg som organisk og åpen, og forholder seg i liten grad til de ryddige kvartalene man planla her.

Av mer bymessig og planlagt bebyggelse ser man en gradvis utfylling av kvartalene mellom jernbanestasjonen og St.Hansfjellet, samt kvartaler nordvest for sentrum. Byens velstående fattet en økende interesse for områdene langs Glomma og rundt Cicignon. Det ble utover mot slutten av 1800-tallet mer utbredt at arkitekter tegnet privatboliger, og i dette området finner man en rekke frittliggende store sveitserhus og murvillaer fra denne tiden. Rutenettplanen kommer i disse sentrale byområdene tydelig til uttrykk. Gatene og kvartalsstrukturen forholder seg til den gamle Kongeveien og elva.

Etter en større bybrann i bykjernen i 1908 der 23 bygårder nord for torvet brant ned, benyttet man sjansen til å omregulere dette området. Det var byens mest kostbare handelsstrøk og huset hovedsakelig av forretninger og kontorer. Som andre byområder besto også dette strøket av smale gater og trehus, og med butikkenes varebesetning var brannfaren her ekstra høy. Bygårdene ble oppført igjen slik man ser de i dag; i mur, og med 12,5 meter brede gater, som var det datidens bygningslov foreskrev (Klavestad, 2014).



KART 7: Veksten fortsetter: 1912-1955

HISTORISK UTVIKLING

I denne perioden fortsatte veksten på Vestsiden, og områdene innenfor bygrensen ble gradvis fylt ut (Jakobsen og Stenseth, 1992). Også på Østsiden økte nå interessen for utbygging, spesielt industriell, og den første utbyggingsplanen for denne siden av elven forelå i 1910. Planen ble aldri realisert, men representerer den første stor-skala planen for industriområdet som i senere tid er vel etablert på Øra.

Det var imidlertid bolig som var det man ivret mest etter å bygge. Årsaken til dette var praktisk begrunnet: byen var i 1900-tallets to første tiår preget av bolignød, som følge av hva daværende ordfører i Fredrikstad beskrev som «et resultat av samfunnets samlede utvikling og vekst» (Klavestad, 2014). Man mente altså at industrien var årsaken til boligmangel, samtidig som man også ønsket industrien velkommen som katalysator for utvikling og vekst. Det var på denne tiden at hagebyidealet nådde Fredrikstad, med fokus på sunnhet og grønne elementer i bybildet. Man ønsket å skille fabrikkene fra bebyggelsen, fordi «arbeideren og funksjonæren bør, idet de forlater fabrikk og begir sig til sine hjem, være fri for fra sine vinduer at betrakte arbeidsstedet» (Klavestad, 2014). De tette, u-planlagte arbeiderstrøkene som vokste frem i takt med den industrielle revolusjonen i århundret før, må ha bidratt til et ønske om mer åpne og sunne forhold.

I 1916 utlyste kommunen regulerings- og arkitektkonkurranse for områdene rundt Gamlebyen. Optimismen rundt dette var stor, og det ble spådd at byens hovedpunkt i fremtiden kom til å ligge på Østsiden (Klavestad, 2014). Vernetanken kommer her igjen så smått til syne; Festningsverket og Gamlebyens karakter bes i konkurransens retningslinjer om å tas i betraktning som verneverdig område. Bevaringen av Den dekkede vei mellom Gamlebyen, og Kongsten Fort er et resultat av denne konkurransen, i likhet med gate- og bebyggelsesstrukturen rundt Gamlebyen (Klavestad, 2014).

Utformingen av «egne-hjem» - selveide, små bolighus til arbeiderne – var også en del av konkurransen. Husene skulle ikke bare være omgitt av frisk luft og grønt, de skulle også eies av arbeiderne selv. Store deler av området ble imidlertid ikke utbygd før flere år senere. Militærets beslaglegging av området var fremdeles en bremsende faktor, og i 1922 ble ytterligere arealer avsatt til øvingsområde.

I 1929 trådte ny bygningslov i kraft, som påkrevde byplan for alle byer. Samme år forelå ny byplan for Fredrikstad, og for første gang behandlet man Vest- og Østsiden i samme plan. Lokaliseringen av framtidig hovedveinett og bro over Glomma var denne planens viktigste bidrag (Klavestad, 2014). Datidens planideal viser seg i Østsidens soneinndeling; man søkte å skille bolig- og indutribeyggelse, og planen er den første som deler Fredrikstad in etter arealformål.

Industribyggingen på Øra var også i full gang, og selv om de gamle industriene trelast, teglverk og steinindustri vek tilbake, skøyt skipsbygging, mekanisk virksomhet og kjemisk industri fart (Jakobsen og Stenseth, 1992). Annen verdenskrig la imidlertid en brems på mye byggeaktivitet, og i etterkrigsårene var landet igjen preget av bolignød. Ressursmangel var også et problem etter krigen, og rasjonalisering og effektivisering presset seg frem som nødvendige hensyn i planleggingen (Klavestad, 2014).

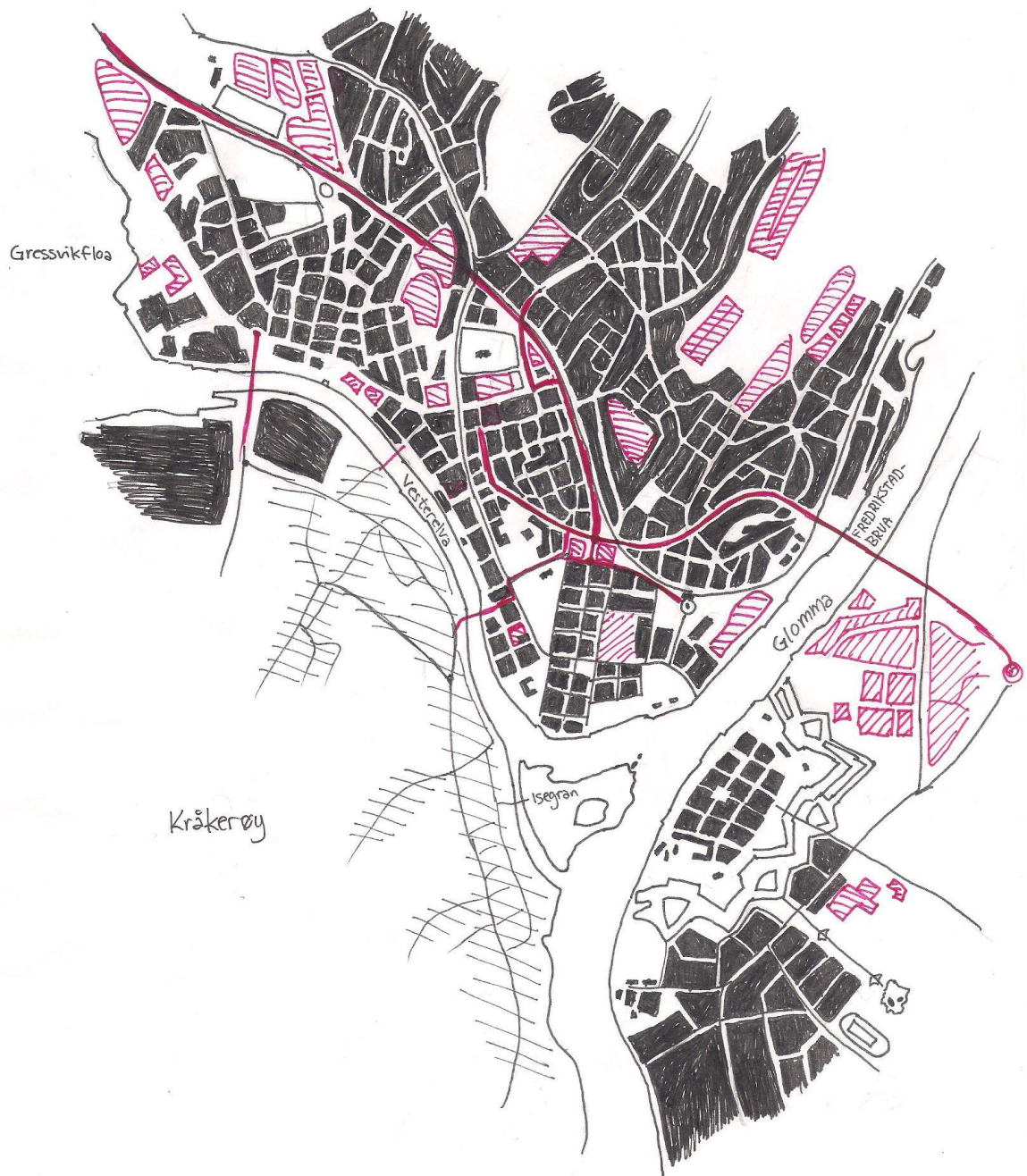
AREALMESSIG UTVIKLING

Cicignon skanse ble like etter århundreskiftet kondemnert og lagt ut til tomter (Knudsen et al, 2005). Utbyggingen i dette området fortsatte, og en rekke større bygg ble reist. Blant annet ble biblioteket bygget i denne perioden, samt flere villaer for byens overklasse. Byens bedrestiltes virksomhet og interesse i dette området får i Klavestad (2014) æren for at området i dag fremstår som et «godt bevart kulturmiljø».

Et stort areal nordøst for jernbanen ble etter hvert bygget ut. I Lionæs's kart fra 1937 (se illustrasjonsliste) beskrives denne bebyggelsen, samt det nye feltet nord-vest i byen, som «spredt» bebyggelse, i motsetning til mesteparten av bebyggelsen på sentrumssiden av jernbanelinjen som står anført som «tett». Det er også oppført spredt bebyggelse rundt Gamlebyen; det begynnende resultatet av arkitektkonkurransen noen tiår tidligere. Bebyggelsen nordøst for jernbanelinjen ser ut til å være en videreutvikling av de spredte småhusene i forrige periode. Gatemønsteret bærer også preg av å være mer selvgrodd enn planlagt. Også på Kråkerøy sprer boligene seg over store arealer, mye i samme stil som på Vestsiden. Lave trehus dominerer disse boligområdene. Ellers i byen ser man at den planlagte kvartalsstrukturen er i ferd med å fylles ut; spesielt i området ved Cicignon, hvor det fremdeles fantes en del åpne arealer.

Etter krigen tok byggingen rundt Gamlebyen seg opp, mye som en nødvendig konsekvens av boligmangelen. Husbankfinansiering og kommunalt engasjement i eiendomsanskaffelsen hjalp med å få på plass de storstilte utbyggingene, som i løpet av 40- og 50-årene spredte seg utover blant mye annet de gamle bymarkene (Klavestad, 2014). Denne utbyggingen fulgte de gamle hagebyinspirerte planene, selv om selve byggestilen på dette tidspunktet hadde fått et nytt formspråk.

Gamlebyen ble administrativt fredet i 1928, og i «Fredrikstad» (Riksantikvariatet, 1934), avslutter forfatterne boken med å konkludere med at viljen til å bevare Gamlebyens kulturhistoriske verdier er til stede. Interessen for å bevare Fredrikstad som et kulturminne oppstod imidlertid for alvor først etter 1945 (Knudsen et al, 2005).



KART 8: Bilen inntar Fredrikstad: 1955-2015

HISTORISK UTVIKLING

En viktig begivenhet i denne perioden er ferdigstillingen av Fredrikstad bro, i 1957. Samme år bygges også Kråkerøybroen, og byens tre deler – som til da hadde vært adskilt av elvene – knyttes fysisk sammen. Fredrikstadbrua beskrives av blant annet Klavestad (2014) som «det viktigste plangrep i byens nyere historie». Bakgrunnen for disse tiltakene, og årsaken til at de ble så avgjørende, var bilen; en stadig større del av befolkningen kjørte nå bil, og fikk med dette kraftig økt mobilitet. Dette forandret folks muligheter med tanke på arbeid og næringsliv så vel som fritid. Fysisk avstand var ikke lengre den begrensning det hadde vært tidligere, det ble blant annet lettere å bo lengre vekk fra arbeidsplassen.

På 50-tallet var det som nevnt ovenfor bygging som sto på agendaen. Store felt ble bygget ut, spesielt på Østsiden. I tillegg til de eldre planene for hageby-felt, dukket nå også boligblokkene opp. Byens skala og form var generelt i rask endring; 1960- og 70-tallet var høysesong for sanering, og mange eldre kvartaler røk med i denne tiden. Blant annet forsvant 5 kvartaler bestående av boligbebyggelse i forbindelse med byggingen av Sentralsykehuset (Jakobsen og Stenseth, 1992). Også i andre deler av sentrum ble det sanert i stor stil, og mye av den gamle trehusbebyggelsen ble ofret til fordel for store betongbygg, som satte et nytt preg på sentrum. Det hersket en optimisme knyttet til fremtiden, og å legge til rette for denne ble i mange tilfeller viktigere enn å bevare det gamle. Bilisme og handel ble hovedprioritetene for planleggingen i sentrum på denne tiden, og disse krevde effektive og rasjonelt utformede byrom.

Senere i perioden, fra midten av 70-tallet av, begynte et motstridende syn å vokse frem. Mange følte at endringene skjedde for raskt, og var bekymret for at byen mistet sin gamle karakter. Det i økende grad lagt mer vekt på miljø og trivsel. Konsekvensene av den enorme veksten i antall biler hadde begynt å gjøre seg gjeldende i form av støy, bilkøer og forurensning, og store arealer i byen, blant annet det gamle Stortorget, var avsatt til parkeringsplasser. For å bøte på den dominerende stillingen bilen hadde fått i sentrum stengte man på 70-tallet deler av Nygaardsgata, og etablerte denne som en bilfri handlegate i sentrum.

Bilbasert planlegging fortsatte imidlertid mye som før, og på 80-tallet begynte sentrumshandelen å trues av de nye kjøpesentrene utenfor byen, som nå bare var en kort biltur unna. I sentrum fortsatte dessuten rivningen av de gamle bygningene og miljøene, og en generell usikkerhet om sentrums fremtid spredte seg. Samtidig begynte man for alvor å lære mer om menneskeskapte miljøproblemer, både på lokalt og globalt nivå. Miljøvern hensynet begynte å gjøre seg gjeldende, og man utarbeidet planer for å redusere biltrafikken. Begrepet «bærekraftig utvikling» ble definert av Gro Harlem Brundtland i 1987, og da Fredrikstad i 1993 ble utnevnt som Miljøby, ble dette begrepet et viktig prinsipp for den videre utviklingen.

Utover mot slutten av 1900-tallet ble miljø og trivsel stadig viktigere. Fredrikstad Mekaniske Verksted ned driften i 1988, og på 90-tallet begynte en transformasjonsprosess i dette området som har fortsatt frem til vår tid. Å fortette sentrumsområdet har i økende grad blitt trukket frem som et viktig grep i forbindelse med miljøvern, jordvern, bymiljø og andre faktorer som i vår tid setter sitt preg på byplanleggingen. Nedlagte industriområder som MEK, med sine store, sentrumsnære områder, peker seg ut som viktige kandidater i slike planer.

Som en del av den miljøskapende innsatsen i byen er Vesterelva trukket frem som viktig element i byen, og med gangbro og bryggepromenade ønsker man å skape et hyggelig, aktivt byrom. Stortorget ble tilbakestillt som torg i 2014, og å gjøre byen mer tilgjengelig og trygg for fotgjengere er et pågående prosjekt.

For festningens vedkommende gikk det i første del av perioden nedover; vollene hadde over tid mistet sin stramme form og sunket utover, og etter at Fredrikstadbroen sto ferdigstilt ble Gamlebyen «liggende i bakevja» (Klavestad, 2014). Tidligere hadde all trafikk over elva gått med ferje fra Gamlebyen. Med trafikken forsvant også mange av kundene. I 1956 ble nok en offentlig funksjon flyttet over til Vestsiden, med nedleggelsen av festningsbyens hospital. For å restaurere det fysiske forfallet ble det i 1991 ble det fra statlig hold bevilget penger og utviklet en detaljplan (Knudsen et al, 2005). I 2002 flyttet forsvaret ut av Gamlebyen (Klavestad, 2014). Forsvaret ble beskrevet som årsaken til at Gamlebyen hadde blitt bevart så lenge, og mange var igjen bekymret for festningsbyens fremtid. Rundt denne tiden forsvant også flere offentlige funksjoner fra Gamlebyen, som fengsel, bank, postkontor og vinmonopol. Forsvarsbygg og kommunen utarbeidet planer og tiltak for å bevare både Gamlebyen og området rundt. For å stimulere til økonomisk vekst og aktivitet ble det satset tungt på turisme og rekreasjon. Man ønsket å bevare området, var bekymret for utbygging, og samtidig så man verdien av Gamlebyens rolle som identitetsskapende element for Fredrikstad by. Kong Frederik II Golfbane som sto ferdig i 2012 er et resultat av dette arbeidet, for å beskytte noe av festningens omgivelser for utbygging (Klavestad, 2014).

AREALMESSIG UTVIKLING

Østsiden var i begynnelsen 50-tallet fremdeles ikke et enkelt område å bygge ut. Noe av årsaken var at de militære fremdeles hadde interesser i området (Klavestad, 2014), en annen grunn var at den spådde veksten i arbeiderklassen ikke viste seg å slå til, og at det i stedet ble middelklassen som økte kraftig. Middelklassen foretrakk å bygge på privat fremfor kommunal grunn, dermed ble områder som Falchåsen i Glemmen og Solhullet på Kråkerøy foretrukket fremfor de nå kommunalt eide bymarkene (Klavestad, 2014). Litt etter litt ble allikevel Østsiden bygget ned. Med militæret på vikende front, og ny økning i befolkningen oppsto det et nytt press for å bygge ut Østsiden. Gamlebyen selv ser i liten grad ut til å ha hatt noen rolle i dette, det var hovedsakelig et økonomisk og bolig-politisk motivert grep, med rot i Vestsidens mangel på plass. Som et resultat av denne gradvise utbyggingen preges området rundt Gamlebyen i dag av boliger av mange ulike aldre og størrelser. Det er allikevel noe igjen av de gamle bymarkene, selv om disse stadig er truet av nedbygging, med sin nå relativt sentrumsnære og dermed attraktive beliggenhet.

Innenfor kartutsnittet skjer ingen stor vekst på Vestsiden. Det mest av tilgjengelig areal er allerede bygget ut, og spesielt i nyere tid er perioden preget av omforming og fornyelse. Fortetting og transformasjon har økt i betydning etter hvert som jordvern og miljøhensyn har gjort seg gjeldende som politiske føringer, sammen med et generelt ønske om å gjøre Fredrikstad sentrum til et mer urbant og livlig byrom. Fredrikstad Mekaniske Verksted er et eksempel på et sentrumsnært tidligere industrielt område som med sin nye stadion og boligblokker er i ferd med å forandre karakter og funksjon.

Til tross for entusiasmen for å rive og bygge nytt beholdt sentrums gater og kvartaler stort sett formen. Den utbyggingen som skjer, skjer i hovedsak i samsvar med den tidligere nevnte planen av 1929, med utbedring av rettlinjede veier som skjærer igjennom bebyggelsen, blant annet ved St.Croix-krysset. Andre viktige kommunikasjonsgrep i nyere tid er Habornveien fra Rakkestadsvingen til Øra på midten av 80-tallet, oppgradering av Rolvsøyveien på 90-tallet, parkeringshus i 1986 og 2011, Bjølstattunnelen og Værstebrua i 2011 (Klavestad, 2014).

På Kråkerøysiden har utbyggingen hovedsakelig fulgt det samme mønsteret som tidligere, med eneboliger, og noen nyere større boligkomplekser. I løpet av 1800- og 1900-tallet ble den nordlige delen av Kråkerøy stykkvist bygget ut, og man finner i dag klynger av mer eller mindre sammenhengende bebyggelse, som representerer ulike tiår fra 1850 og fremover til vår tid. Foruten boligene har det også vært industri på øya, både det allerede omtalte Fredrikstad Mekaniske Verksted, og andre. Sammenlignet med sentrum, er bebyggelsen på Kråkerøy karakterisert av å være typisk sentrumsnær. Med den fysiske nærheten til sentrum på Vestsiden har det trolig aldri vært behov for sentrumsfunksjoner på Kråkerøy

FREDRIKSTAD FREMOVER

Utviklingen av Fredrikstad fremover er styrt blant annet av gjeldende delkommuneplan for sentrumsområdet, vedtatt 2011 (Fredrikstad kommune, 2011). Denne omfatter sentrumsområdet, som i dag defineres som byen sør for jernbanen, noen mindre arealer nord for denne, Gressviks og Kråkerøys elvebredder samt Gamlebyen og arealene rundt Fredrikstadbroen på Østsiden. Dennes hovedmål omfatter

1. Styrke sentrums attraktivitet
2. Styrke sentrum som sosial arena
3. Legge til rette for økt aktivitet
4. Bidra til økt mangfold
5. Legge føringer som i størst mulig grad bidrar til forutsigbarhet, fleksibilitet og effektivitet i videre planlegging og utvikling av byen.

Innenfor kartutsnittet er det få arealer hvor utbygging planlegges, det er lite tilgjengelig grunn å bygge på. Relevant for Gamlebyens del er spesielt målene om å styrke tyngdepunktene Gamlebyen, FMV og dagens sentrum/Grønli m/Dammyr og forbindelsen mellom dem, samt fokus på elverommet og at elva er en del av sentrum og ikke en grense mellom bysentrum og omland. Gamlebyen trekkes frem som viktig identitetsbærer og et av tyngdepunktene i byens omformingsstrategi, og tanken er at man skal bruke elverommet for å knytte Gamlebyen sammen med resten av byen. Som en del av planene for å inkludere Gamlebyen i byens utvikling er «Aktivitetsbyen Gamle Fredrikstad», en idé først lansert i 2005 (Fredrikstad kommune, 2006). Dette konseptet er ment som et alternativ til bolig- og næringsutbyggingen som truer de åpne områdene rundt Gamlebyen og Kongsten. Ved å satse på fritidsbaserte aktiviteter i dette området håper man på å tiltrekke seg besøkende, samtidig som stedets karakter bevares. Utbyggingen av Kongsten Golfbane i 2012 og det planlagte ridesenteret på Torslund er en del av dette tiltaket.

Gamlebyen er med i NB!-registeret; en oversikt over bymiljøer som har kulturhistorisk betydning. Andre miljøer i Fredrikstad i dette registeret er ungdom-bygningene som ble bygget ved torget etter brannen i 1908 og et område ved Cicignon, med blant annet de gamle murvillaene og biblioteket.

Det foreligger også en reguleringsplan for Gamlebyen, vedtatt i 1998. Denne regulerer hele området med vollene og de åpne gressområdene rundt disse til «spesialområde bevaring» - en vernekategori som omfatter bygningers eksteriør, med hjemmel i den nå erstattede Plan- og Bygningsloven av 1985. I henhold til reguleringsplanen er bevaring et premiss for alle inngrep utført i planområdet, og den legger strenge retningslinjer for materialer, farger og dimensjoner.

DEL 3

Avslutning

FREDRIKSTADS UTVIKLING - DISKUSJON

Jeg har ovenfor tatt for meg byens utvikling periode for periode. For å komme nærmere et svar på problemstillingen må imidlertid disse periodene knyttes sammen. Å trekke frem de viktigste elementene som over tid har påvirket byens utvikling, og diskutere sammenhengen mellom disse elementene og deres omgivelser oppigjennom historien- og ikke minst å drøfte hvorvidt de er knyttet til Gamlebyen - blir dette kapittelets mål.

I første epoke var festningsbyen som vi har sett fremdeles ikke bygget. Det dominerende menneskeskapte elementet på kartet fra denne perioden var **Store Kongevei**, som fungerte som hovedveien på land fra hovedstaden og ned gjennom dagens Østfold. Som hovedvei utspilte den sin rolle en gang på 1800-tallet, men allerede fra den første bymessige bebyggelsen på Vestsiden oppstod har den formet byens struktur. Den avgrenset de første kvartalene som vendte ut mot elven, og senere ble rutenettplanen av 1873 tilpasset dens løp og bidro til at den forble godt synlig i bybildet; Kvartalene følger fremdeles veiens løp fra fergestedet og oppover gjennom hele byen; den mistet aldri sin strukturerende funksjon. Jakobsen og Stenseth (1992) trekker frem Kongeveien, sammen med det naturgitte landskapet, som «de viktigste strukturerende elementene på Vestsiden». Som en del av kongeveien finner man fergestedet, som gjennom hele byens historie har beholdt sin opprinnelige funksjon, og som inntil Fredrikstadbroen sto ferdig var viktigste krysningspunkt over Glomma mellom Vest- og Østsiden. Det bidro på den måten til å holde næringslivet i Gamlebyen i gang, med gjennomfarten det skapte. Så lenge Kongeveien var hovedfartsåre kan den altså sies å ha hatt en sammenheng med Gamlebyen ved å skape en viss gjennomfart, noe som økte etter hvert som Forstaden vokste frem. Hvor stor trafikken faktisk var finnes det imidlertid meg bekjent ingen tall på, så det er vanskelig å si noe konkret om hvor viktig den var for Gamlebyen. Den står i alle tilfeller som et selvstendig element, som var på plass før det lå noen by der, og den fremkommer heller ikke som noen medvirkende årsak i valg av byens lokalisering.

Også av interesse fra epoke 1 er den tidligste bebyggelsen på Vestsiden, som allerede fra før flyttingen av Fredrikstad markerte det som etter hvert kom til å bli byens sentrum. De menneskeskapte elementene som fantes i denne tidlige epoken var beskjedne i omfang, men har altså vist seg å være bemerkelsesverdig standhaftige i den senere utviklingen.

Fra neste epoke finner man i dag igjen veien rundt St.Hansfjellet, i dag Myragata, og senere bygde kvartalene retter seg etter denne. I denne perioden var det imidlertid elva som var den viktigste katalysatoren for bebyggelse på Vestsiden, med de gunstige **havneforholdene** ved Gressvikfloa som muliggjorde handel og økonomisk vekst. Virksomheten her ser ut til å ha hatt lite å gjøre med byen på Østsiden. For byen ble det bymarkene som ble utslagsgivende for plasseringen. Den allerede etablerte havnen ved Gressvikfloa lå langt nok unna byen til at de som bedrev handel raskt

begynte å ønske seg en bosetning nærmere havnen, og fra starten av truet den handelen i byen. Da man på 1700-tallet formelt anerkjente bebyggelsen på Vestsiden som forstad og denne for alvor begynte å vokse frem, var det blant annet på grunnlag av havneforholdene at man valgte å bygge der. Andre faktorer var **eiendomsforholdene**. Det var lenge opp til de store jordeierne, Trosvik og Nygård spesielt, å avgjøre hvor de ville selge tomter, og deres beslutninger kan således sies å ha vært avgjørende for hvor og hvordan byen endte opp. Hvorvidt det var jordeiernes eget ønske at bebyggelsen på Vestsiden skulle ligge akkurat der Forstaden lå, eller om det var press fra kjøperne som bestemte lokaliseringen vites ikke, men det virker rimelig å anta at da sentrum først ble etablert og utvidet med nye næringer og andre tilbud hadde dette en selvforsterkende rolle i form av økt etterspørsel og økt kundegrunnlag. Av andre eiendomsrelaterte forhold var det i en tidligere fase som sett grunnet den høye prisen på Nygårds grunn at hele byens sivile befolkning ikke ble flyttet over på Vestsiden på 1600-tallet.

Fredrikstad skal fra starten av ha vært laget etter en byplan. Denne ble gjennom de neste hundre årene justert og forbedret med tanke på brannsikkerhet, men fra byens første fase skal den ha vært inndelt i regelmessige kvartaler, mye som i dag. Den har vært bestandig, men ser i liten grad ut til å ha påvirket sine omgivelser. I byens tidligste periode manglet man det økonomiske grunnlaget, og behovet, for konsentrisk byvekst. Næringslivet slet og hyppige bybranner bidro til at byens befolkning i denne perioden generelt hadde nok med å bygge opp igjen den bebyggelsen byen allerede hadde. Det er allikevel hovedsakelig i **festningsverket** man finner den viktigste årsaken til at den vesle rutenettbyen aldri vokste utover. Festningsverket, som ca. hundre år etter byens fremvekst ble etablert i sin nåværende form, skapte en barriere som by-bebyggelsen på Østsiden aldri slapp ut av. Det satte direkte rammer for byens utvikling; Innenfor vollene var det ikke plass til utvidelse, og på utsiden - med Vaterland som eneste unntak på flere århundrer - tillot ikke det militære noen bygging nær festningen. Oppføringen av festningsverket markerte også starten på Fredrikstad som militært tilholdssted. Dette har som vi har sett skapt konflikter med sivile interesser, og ble av byens innbyggere etter kildene å dømme sett på som en belastning. Om militæret hadde flyttet ut tidligere, eller aldri vært der overhodet, er det imidlertid trolig at Gamlebyen ikke hadde blitt bevart i den stand den ble. Militærets innflytelsesrike, egenrådige interesse bidro til å holde utbyggingen på Østsiden under kontroll. Ved å gjøre Østsiden til et vanskelig og konfliktfylt sted å bygge ut, kan man kanskje takke det militære for at anlegget har bestått så uendret – til frustrasjon for byens tidligere beboere, og til glede for oss i dag.

Selve festningsverket har gjennom historien hatt ulike funksjoner, og ikke alltid hatt noen stor sammenheng til byen forøvrig: Byens voller har fra å være et rent militært, bevoktet forsvarsanlegg hvor sivile ikke hadde adgang, blitt slåttemark og beiteområde, deretter til park, og til sist vernet område og turistattraksjon. Det har gjennom denne bruken mer eller mindre beholdt sin opprinnelige form, og har i kraft av dette alltid fungert som en fysisk barriere mellom Gamlebyen

og omgivelsene rundt, ved siden av de sosiale og juridiske bånd det la – og fremdeles legger - på bruk og atferd i nærmiljøet.

Området rundt festningen, **bymarkene** - som i utgangspunktet var årsaken til byens lokalisering – kan også sies å ha representert et bremsende element. De var konfliktfylte områder der visse borgere stadig lurte til seg jord fra andre, og de ble vernet om, spesielt i byens tidlige historie da tilgang til dyrkbar jord for mange utgjorde livsgrunnlaget. Senere ble deler av dem også beslaglagt av det militære som øvingsområder. Å bygge på disse jordene, om dette var noe man overhodet ønsket, kan vanskelig ha latt seg gjøre.

På Vestsiden fantes **Cicignon** skanse, med samme virkning på sine omgivelser som hovedfestningen; det militære ønsket ingen sivil bebyggelse rundt anlegget. Dette var en medvirkende årsak til at Forstaden ble anlagt lengre oppe langs Vesterelva, fremfor ovenfor festningsbyen. Anlegget beholdt imidlertid ikke lenge sin begrensende virkning på utbyggingen - etter unionen med Sverige i 1814 begynte man å fire på kravene til hva som var tillatt rundt vollene på Vestsiden, og åpnet området for utbygging.

De nye brukene som sprang opp da den **industrielle revolusjonen** på 1800-tallet nådde Fredrikstad markerte inngangen til en ny epoke. Igjen knytter denne utviklingen seg til elven; nærhet til seilskutene var attraktivt. Kun to av disse nye brukene lå allikevel innenfor selve bygrensen, men eierne av langt fler valgte å bosette seg på Vestsiden. Disse representerte byens nye overklasse – «plankeadelen». Det ble området sør for sentrum som ble deres foretrukne strøk, der hadde de åpne arealer ledige til praktvillaer og store hager, og nærheten til elven for sine fritidsbåter. Nærheten til Gamlebyen, hvor mye av byens offentlige funksjoner fremdeles befant seg, kan også tenkes å ha vært en medvirkende faktor, men om dette sier kildene lite. Det var først elvebredden nordøst for fergestedet som var overklassens førstevalg, men da Cicignon skanse mistet sin militære betydning trakk de etter hvert ditover. Dette bærer området fremdeles bærer preg av i dag, med sine velbevarte store murhus og mange åpne områder, som de velstående hadde sin interesse i å beholde som friområder. Her ble også Fønix, Pikeskolen og byens høyere skole anlagt, og senere kom offentlige funksjoner som biblioteket. Grunneieren i dette området var Bing, eieren av sagbruket som lå like ved der man i dag finner biblioteket. Da nedgangen i trelasthandelen begynte å skape problemer for økonomien, valgte han å stykke om dette område og selge unna tomter, og muliggjorde med dette denne utviklingen. De industrielle områdene i Fredrikstad og omegn har i senere tid enten forsvunnet helt, som Bings bruk, grunnet utbyggingspress og vanskelige tider i næringen. Eller, som Fredrikstad Mekaniske Verksted, har blitt værende, og først nyere tid blitt gjenstand for transformasjon og fortetting. Andre områder forblir dominert av industrien, som på Øra sør for Gamlebyen, og har bidratt til at Fredrikstad helt til opp i nyere tid har vært ansett som en industriby.

Jernbanestasjonen sto ferdig i 1879, med stasjonen liggende et godt stykke nedover fra Forstaden, mot Cicignon. Begrunnelsen for stasjonens plassering var at den lå midtveis mellom Gamlebyen og Forstaden (Klavestad:2014). Dette kan peke på at man på daværende tidspunkt ennå ikke anså Gamlebyens rolle som utspilt, til tross for at den fysiske veksten der så ut til å ha stagnert. Sammen med andre viktige funksjoner som etterhvert ble plassert i dette området, bidro den til å trekke aktivitet og bebyggelse nedover mot Glomma. Noen direkte konsekvens for Gamlebyen ser dette ikke ut til å ha hatt, men etterhvert utviklet denne strekningen seg til å bli et så bymessig område at hele dette området i dag er inkludert i bydelsplanen for Fredrikstad sentrum – Gamlebyen inkludert. Jernbanelinjen hadde for øvrig i seg selv en formende effekt på byen. Ved å følge den gamle byggen grensen kom den til å representere den nordøstlige grensen mellom den planlagte bymessige sentrumspregede bebyggelsen på sørsiden, og det mer selvgrodde småhusstrøket nordover.

Foruten et større antall murhus utover på 1800-tallet som følge av murtvengen, var det den ryddige kvartalsstrukturen som skilte sentrum fra områdene på andre siden av jernbanen. Denne hadde sin opprinnelse i **byplanen** av 1872, som delte hele Vestsiden inn i et rutenett, i tråd med datidens planideal. Denne planen ble vedtatt før planene om jernbanen, men sistnevnte kom i grove trekk allikevel til å markere grensen for planens utstrekning, med et mindre unntak ovenfor jernbanestasjonen, der rutenettet brer seg over på nordøstsiden. Blant annet Cicignon, Apenesfjellet og Holmen ble bygget ut etter denne planen. På Østsiden var det ikke før senere at man kunne eller hadde behov for å bygge ut, og områdene der er preget av mange forskjellige planer, blant annet hagebyplanen fra tidlig på 1900-tallet. Østsiden har dermed et annet morfologisk preg enn Vestsiden, og bebyggelsen er også mer spredt og mindre urban. Med unntak av selve Gamlebyen er det lite på Østsiden som har bypreg. Dette, sammen med elven, forsterker inntrykket av at det er på Vestsiden Fredrikstad by ligger, men, som nevnt ovenfor, finnes nå planer for å inkludere også Gamlebyen i sentrumsområdet. Det var befolkningsvekst og boligmangel, spesielt fra midten av 1800-tallet av og ved 1900-tallets begynnelse, som på ulike tidspunkt nødvendiggjorde byplanene. En annen viktig plan var den som i 1929 for første gang omfattet begge sidene av elven under ett. I sin framsynthet forutså den bilens fremtidige rolle som viktigste transportmiddel, og la grunnlaget for mye av veinettet som senere ble bygget ut for å tilpasse byen til bilen. Slik sett bidro denne planen også til problemene knyttet til **bilens** inntog. Etter andre verdenskrig ble det gradvis mer utbredt å eie bil, og da **Fredrikstadbrua** og **Kråkerøybrua** knyttet byens deler sammen og veinettet ble utbygget, kunne et større antall mennesker raskt ta seg frem mellom de ulike delene. Dette åpnet utbygging av områder som tidligere hadde vært lite attraktive grunnet sin store avstand til arbeidsplassene. Nedbygging av matjord og skog, utenbys kjøpesentre som truer lokalhandelen, økte utslipp, køer og et lite fotgjengervernlig bymiljø har vært noen av bilens mindre heldige følger, og det arbeides i dag med å redusere skadevirkningene av dette. Også for Gamlebyens del

har Fredrikstadbrua og bilbruken som nevnt hatt negative konsekvenser, ved å legge Gamlebyen utenfor allfarvei og slik skade bydelens næringsliv. I senere tid, med økt velstand – og enda mer utbredt bilbruk – har imidlertid turismen kompensert for noe av dette tapet. I helger og ferier er Gamlebyens parkeringsplasser fulle av biler fra besøkende. Dette kundegrunnlaget er allikevel mindre stabilt enn hva en mer jevn, mer lokal kundeflyt skapte, og da den næring som finnes i Gamlebyen i dag i all hovedsak er rettet mot turistene, er lavsesongene en vanskelig tid for næringslivet i festningsbyen. På plussiden har turismen bidratt til å plassere Gamlebyen sentralt i planleggingen av Fredrikstad, og slikt sett gjort den mer aktuell for fremtidsrettet byutvikling enn den tidligere har vært.

KONKLUSJON - Gamlebyens betydning for utviklingen av Fredrikstad

Hva er så betydningen av alt dette for Gamlebyen? Som det fremkommer av kartleggingen og drøftingen ovenfor, er det visse elementer – det være seg menneskeskapte konstruksjoner som veier eller bygninger, eller naturlige fenomener som elven – som fremtrer som dominerende når vi snakker om byens fysiske vekst.

Betydningen av ferdselsårer og transport trer frem allerede fra starten av. Elva med sine skip, Store Kongevei, og senere bilveiene har vist seg å støtte oppunder Conzens utsagn om veier som det mest bestandige elementet i en by. Infrastrukturen generelt, med gatene som deler inn byen i dens ulike kvartaler og bydeler, har på begge sider av elven vært utsatt for få forandringer, og har dermed hatt en strukturerende og ofte stimulerende effekt underveis i utviklingen.

Også Gamlebyen har vært et mer eller mindre uforandret innslag i byens kart. I første fase bidro flyttingen av byen til å etablere en bykjerne i området. Deler av denne bykjernens befolkning begynte etter hvert å flytte seg oppover mot bebyggelsen rundt havna ved Gressvikfloa. Slik sett kan det hevdes at byen med sin befolkning bidro til det demografiske grunnlaget man behøvde for en mer bypreget bebyggelse på Vestsiden. Senere ble befolkningen supplert kraftig med innflyttere fra andre byer. Festningsverket og det militære var som vi har sett en stor del av årsaken til vanskelighetene på Østsiden, og ved å bremse utviklingen på der nærmest presset disse faktorene utviklingen over på andre siden av elven. Kombinert med Gressvikfloas tiltrekningskraft markerer Gamlebyen seg raskt som det mindre attraktive alternativet i konkurransen med Forstaden. Den beholdt imidlertid en viss betydning i kraft av sine offentlige funksjoner, som i visse tilfeller ble beholdt i Gamlebyen overaskende lenge. Som nevnt hinter jernbanestasjonens plassering om at den

så sendt som på 1870-tallet fremdeles kan ha utgjort en viktig nok del av byen til at man valgte å legge dette nye knutepunktet midt mellom denne og Forstaden. Denne plasseringen kan indirekte ha bidratt til en utbygging nedover mot Gamlebyen, selv om tilgang på store tomter nær Forstaden ser ut til å ha vært en viktigere faktor, i hvert fall for overklassen som bosatte seg der.

Lengre nord på Vestsiden, ser Gamlebyens innflytelse ikke ut til å ha gjort seg gjeldende overhodet. Der oppe var det havnen og industrien som skapte vekst. Beliggenheten på Østsiden var rett og slett et «historisk feilgrep» (Jakobsen og Stenseth, 1992). Ved å la bymarkene bli det utslagsgivende hensynet i plasseringen fremfor havnen, ofret man indirekte byens fremtidige muligheter til økonomisk vekst, og da festningsverket kom på plass var grunnlaget for Gamlebyen vi kjenner i dag lagt.

. Konklusjonen på problemstilling ser altså ut til å bli at Gamlebyens påvirkning på utviklingen av Fredrikstad, har vært nokså ubetydelig.

Noen tanker på slutten

Fremover er Gamlebyen som vi har sett inkludert i sentrumsplanen, og på det som er igjen av åpne bymarker planlegges turist- og fritidstilbud, for å «bevare stedets karakter» og skape aktivitet (Fredrikstad kommune, 2006). Utfordringen slik jeg ser det ligger imidlertid ikke i å øke Gamlebyens attraksjon som turistmagnet, men å holde bydelen «i live» som autentisk, bebodd by – i hvert fall dersom målet er å inkludere den som en naturlig del av sentrum. Som nevnt innledningsvis finnes det fremdeles fastboende på stedet, men tilbudene i Gamlebyen er i all hovedsak rettet mot turisme, og disse næringene sliter i lavsesongen. Kanskje veien å gå er å gjøre Gamlebyen mer attraktiv som bosted, og for byens egne innbyggere? De strenge retningslinjene for inngrep i bygningsmassen legger imidlertid kraftige begrensninger på hvor mye man kan gjøre. Ved slik å «fryse» byen i tid, bevarer man et interessant fysisk miljø, men i kombinasjon med en intens markedsføring rettet mot turisme er det grunn til å stille spørsmålsteget ved hva en slik snever utviklingsramme gjør med Gamlebyen. Der militærets strenge regime tidligere la bånd på byens liv og utvikling, er det i dag vernetanken og turismen som rår. Vern versus bruk er et kjent problem i byplanlegging, enten det dreier seg om naturgitte eller menneskeskapt ressurs. Den strenge linjen man har lagt seg på for Gamlebyens fysiske utviklingsrom er godt egnet til å bevare dens visuelle uttrykk, men kanskje kunne det vært vel så interessant å se hva som skjedde om man løste litt på tøylen? Gamlebyen som øko-landsby, med tilbud rettet mot lokalbefolkningen?

KILDER

- Børrud, E. (2009). Bymorfologi som kunnskapsgrunnlag for planlegging og planforskning. *Kart og Plan*, 1/2009: s.19-26
- Børrud, E. (2014). Kulturarv som ressurs. *Nordisk Arkitekturforskning*, 2/2014: s. 113-136
- Conzen, M.R.G. (1960). *Alnwick, Northumberland: A study in town-plan analysis*. London, George Philip & Son
- Darin, M. (1998). The study of urban form in France. *Urban morphology*, 2/ 1998: s.63-76
- Dehli, M. (1960). *Fredrikstad bys historie – Kjøpstad og festningsby 1567-1767*. 2. utg., Fredrikstad, Fredrikstad kommune
- Ellefsen, K.O, Tvilde, D. (1990). *Realistisk byanalyse*. Trondheim, NTH Arkitektavdelingen
- Forsvarsbygg. (u.å). Velkommen til Fredrikstad festning: En levende byfestning i Gamlebyen. Lokalisert 14.11.2015 på:
http://www.forsvarsbygg.no/ftp/verneplaner/Fredrikstad_infobrosjyre%20visning%20hq_bokmal.pdf
- Fredrikstad kommune. (2006). *Byomforming i Fredrikstad: kortversjon*. Lokalisert 20.11.2015 på:
https://www.fredrikstad.kommune.no/Documents/Politikk/Planer/Sentrumsplanen/Byomformingsrapporten_kortversjon_web.pdf
- Fredrikstad kommune. (2011). *Kommunedelplan for Fredrikstad byområde*. Lokalisert 20.11.2015 på:
<https://www.fredrikstad.kommune.no/no/eDemokrati/Planerdelplaner/Miljo--og-samfunnsutvikling/Arbeidet-med-kommunedelplan-for-Fredrikstad-byomrade1/>
- Fredrikstad kommune.(2003). *Miljøbyprosjektet: Lokalsamfunnsprosjektet Kråkerøy Nord* Lokalisert 5.11.2015 på:
http://www.fredrikstad.no/samfunn/Kr%C3%A5ker%C3%B8y/Documents/KR%C3%85KER%C3%98Y_STEDSRAPP.pdf
- Gauthier, P, Gilliland, J. (2005). Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. *Urban Morphology*, 01/2006: s.41-49
- Gauthiez, G. (2004). The history of urban morphology. *Urban Morphology*, 8/2004: s.71-89
- Holme, J. (2015). *Kulturarv: En investering for fremtiden*. Riksantikvaren. Lokalisert 15.11.2015 på: <http://www.riksantikvaren.no/Aktuelt/Nyheter/Kulturarv-en-investering-for-fremtiden>

- Jakobsen S, Stenseth, P.(1992). *Fredrikstads byplanhistorie: Bygningshistorie for Vestsiden*. Fredrikstad, Fredrikstad kommune: Teknisk etat
- Klavestad, L.O. (2014). *Arkitekturen i Fredrikstad*. Fredrikstad, Gyldenstjerne Forlag AS
- Knudsen S, Thøgersen T.M, Svendsen O.Ø, Strømsæther D. (2005). *Festningsbyen Fredrikstad*. Fredrikstad, Reisetrafikkforeningen i Fredrikstad
- Lia, A. (2014). Det er dramatisk. *Fredrikstad blad*. Lokalisert 10.11.2015 på <http://www.f-b.no/nyheter/det-er-dramatisk/s/2-2.952-1.8624552>
- Marzot, N. (2002). The study of urban form in Italy. *Urban Morphology*, 6/2002: s.59-73
- Moudon, A.V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, 1/1997: s. 3-10
- Mugavin, D. (1999). A philosophical base for urban morphology. *Urban Morphology*, 3/1999: s.95-99
- Nyborg, C. (2014). *Gamlebyen i Fredrikstad*. Lokalisert 6.11.2015 på: https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Gamlebyen_i_Fredrikstad
- Riksantikvariatet. (1934). *Fredrikstad: Gamlebyen og festningen*. Oslo , Grøndahl & Søn
- Rossi, A. (1982). *The Architecture of the City*. New York, The Graham Foundation for Advanced Arts of The Institute for Architecture and Urban Studies
- Sejersted, F. (2015). 1814: *Det selvstendige Norges fødsel*. Store Norske Leksikon. Lokalisert 14.11.2015 på: https://snl.no/1814/Det_selvstendige_Norges_f%C3%B8dsel
- Skahjem, S. (red.). (2008). *Cicignon: Fra festningsverk til villastrøk*. Fredrikstad, Mitt Forlag
- Thorsnæs, G., Berg, O.T. (2012). *Herred*. Store Norske Leksikon. Lokalisert 5.11.2015 på: <https://snl.no/herred>
- Thorsnæs, G. (2014). *Fredrikstad*. Store Norske Leksikon. Lokalisert 1.11.2015 på: <https://snl.no/Fredrikstad>
- Whitehand, J. W. R. (2001). British urban morphology: The Conzenian Tradition. *Urban Morphology*, 5/2001: s.103-109
- Whitehand, J. W. R. (2007). Conzenian urban morphology and urban landscapes. Birmingham, University of Birmingham

ILLUSTRASJONER

- Figur 1: Kart over Fredrikstad, <http://www.norgeskart.no>, besøkt 20.11.2015
- Figur 2: Kart over Østfold fylke med Fredrikstad kommune
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norway_%C3%98stfold_-_Fredrikstad.svg
- Figur 3: Vesterelva. <http://litthusfred.no/om-huset/fredrikstad-og-ostfold/>
- Figur 4: Gamlebyen flyfoto
<http://www.visitnorway.com/no/reisemal/ostlandet/fredrikstad/aktiviteter-i-fredrikstad/attraksjoner-i-fredrikstad/>
- Figur 5: Gamlebyen gatebilde. <http://www.aktiviteterforbarn.no/wp-content/uploads/2014/06/fredrikstad.jpg>
- Figur 6: Kartutsnitt. **www.norgeskart.no**
- Kart 1: Stenseth (2012)
- Kart 2: Stenseth (2012)
- Kart 3: Stenseth (2012)
- Kart 4: Stenseth (2012) og Klavestad (2014).
- Kart 5: http://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_smaalenenes-amt-135-vest_1885-1.jpg?_ga=1.259285389.686554145.1445277103 Kart over strekningen Sarpsborg-Fredrikstad, 1885 og Stenseth (2012) og
http://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_smaalenenes-amt-132_1884.jpg?_ga=1.254962959.686554145.1445277103 Kart over Fredrikstad 1884,
- Kart 6: http://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_smaalenenes-amt-152b-oest_1912.jpg?_ga=1.44919075.686554145.1445277103 Kart over Fredrikstad øst, 1912. og Stenseth (2012)
http://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_smaalenenes-amt-147b_1903.jpg?_ga=1.56772013.686554145.1445277103, Kart over bebygde områder omkring Fredrikstad (Vestsiden), 1903,
http://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg300dpi/amt2_smaalenenes-amt-147a_1903.jpg?_ga=1.256525708.686554145.1445277103 Kart over bebygde områder omkring Fredrikstad (Kråkerøy), 1903
- Kart 7: Lionæs's Kart over Fredrikstad. Einar Chr.Lionæs, tegnet av Ingeniør Arvid Kielland, 1937, og Stenseth (2012)
- Kart 8: www.norgeskart.no, besøkt 20.11.2015



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no