

alléer

langs vei og gate

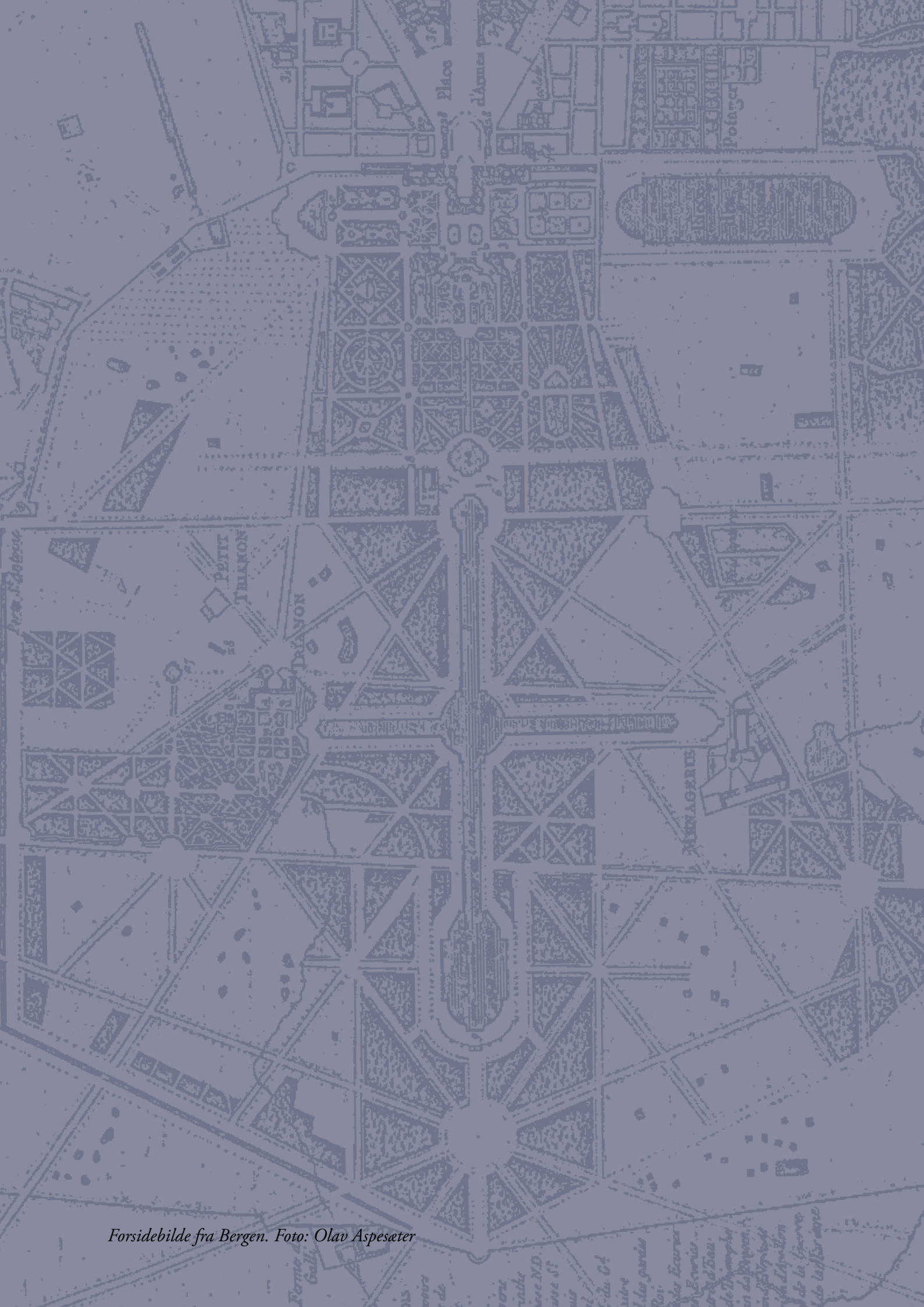


HISTORISK UTVIKLING AV ALLÉER I PRIVATEIDE ANLEGG
OG LANGS OFFENTLIG VEI OG GATE



Statens vegvesen

Magne Bruun



Forsidebilde fra Bergen. Foto: Olav Aspesæter

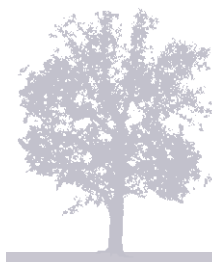
Alléer langs vei og gate

HISTORISK UTVIKLING AV ALLÉER I PRIVATEIDE ANLEGG
OG LANGS OFFENTLIG VEI OG GATE



Magne Bruun, Ås, 2012

I en lund av gamle oliventrær på høyden like utenfor gamlebyen i Lisboa står en støpejernsplate med en innskrift som også er å se i spanske parker. Teksten lyder slik i dansk oversettelse (*Ingwersen 1958*):



Du som går forbi og måske vil lægge hånd på mig,
lyt til mig, inden du gør mig fortræd.

Jeg er varmen på din jord i de kolde vinteraftener,
den venlige skygge, der skærmer dig mod sommervarmen
og dæmper din tørst, mens du fortsætter vandringen.

Jeg er bjælken, der støtter dit hus, planken i dit
bord, sengen du ligger i, og tømmeret, der danner
din båd.

Jeg er skaftet på din hakke, døren i din værelse,
din vugges gænge og din kistes skal.

Jeg er venlighedens brød, og renhedens blomst.

Du som går forbi, lyt til min bøn:
Gør mig ikke fortræd.

INNHOLD

FORORD	7
HVA ER EN ALLÉ?	9
KORT OVERSIKT OVER ALLÉENE I EUROPEISK HISTORIE	11
Alléer i fjern fortid	11
Barokkens monumental-alléer	13
Alléer langs offentlige veier	18
Engelsk landskapsstil avviser alléer	23
Alléer i bygatene	26
ALLÉER PÅ NORSK JORD	33
Første tilløp - Austråt, Værnes og Tomb	33
1700-tallets herregårdsalléer	35
Landeveisalléer på 1700-tallet	50
De første norske byalléer	54
Hvor kom allétrærne fra?	62
ALLÉER PÅ 1800-TALLET	63
Storgårdsalléene	64
Alléer fra 1800-tallet langs offentlig vei	78
1800-årenes byalléer	88
ALLÉER GJENNOM DET SENESTE ÅRHUNDRET	105
1900-tallets første del. Strengere krav til stramme akser	105
Funksjonalismen slår igjennom. Alléene blir «fremmedelementer».....	116
De siste førti år. En ny giv for trekker og alléer	121
HAR ALLÉENE NOEN FRAMTID ?	136
HENVISNINGER	140

FORORD

Den europeiske landskapskonvensjonen trådte i kraft i 2004. Den setter et sterkere fokus på verdiene i landskapet, og alléene er et landskapselement som er knyttet til vegene.

I St. meld.nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 har Statens vegvesen forpliktet seg til å ta hensyn til konvensjonens intensjoner gjennom prosjektering, planlegging og forvaltning både i byer og tettsted så vel som i det landlege landskapet. Verdien av kulturlandskap løftes også frem i St.meld.nr 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019: «Regjeringen har som mål å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap og dyrket jord.»

Hensynet til landskapsverdier har i lang tid vært viktig for Statens vegvesen. Alléer representerer store kultur- og naturverdier. De preger landskapet, og gir opplevelse av skjønnhet for de vegfarende. Alléene forteller også en historie om et område.

Vi har på langt nær så mange, og så storslåtte alléer som for eksempel Sverige – for ikke å snakke om hvilke tradisjoner de har for planting av alléer videre sør- og østover i Europa. Men dette er kanskje en enda større grunn til å ta vare på det «vesle» vi har.

I samarbeid med Riksantikvaren og Universitetet for miljø- og biovitenskap, har Statens vegvesen vurdert hvilke verdier alléene langs vegene representerer, og satt i gang en kartlegging langs riks- og fylkesveger.

Gjennom boken «alléer langs vei og gate» som er forfattet av landskapsarkitekt og professor emeritus Magne Bruun, ønsker vi å formidle og spre kunnskap om alléenes historie.

Redaksjonsråd for boken har vært landskapsarkitektene Sunniva Schjetne og Alf Støle – Statens vegvesen. Vi vil rette en takk til landskapsarkitekt Mette Eggen for faglige innspill og til Brit Elve Strand – Statens vegvesen for utformingen av boken.

Oslo november 2012

Trafikksikkerhets-, miljø- og teknologiavdelingen, Vegdirektoratet, Statens vegvesen

Marit Brandtsegg
direktør





HVA ER EN ALLÉ?

En allé i sin enkleste form består av to regelmessige rekker av trær med en vei imellom. I alminnelig dagligtale snakker vi iblant om alléer også når det er plantet trær bare langs den ene veikanten, men dette er strengt tatt ingen allé, men en trerekke.

Selve ordet har opphav i det franske verbet *allér*, som betyr å gå. På fransk kan ordet *allée* bety både en allé slik som omtalt ovenfor, og rett og slett en gang eller en vei. I fransk og engelsk er uttrykket *avenue* derfor vanlig brukt for å betegne en allé i vår betydning av ordet. Slik vi bruker det på norsk, er uttrykket *gjeng* også i de andre nordiske språk og på tysk.

Vanligvis er det bare én trerekke på hver side av veien – en såkalt enkel allé. I forbindelse med mer storslagne bygninger og gateløp kan det være doble trekker, slik at det dannes tre eller flere parallelle veiløp, der de som går på sidene gjerne er beregnet for fotgjengere og syklister, eller som rideveier. I mange europeiske byer og ved representative slotts- og herregårdsanlegg er slike monumentale, doble alléer et karakteristisk innslag, men i norsk sammenheng forekommer de sjelden.

Alléene, enten vi ser dem i representative hager og parker, eller langs veier og gater, er inntrykkssterke estetiske elementer som gir karakter til omgivelsene. De understreker viktige strukturdrag i bebyggelse og landskap, markerer og vektlegger overordnede gateløp og framhever retning og mål for trafikken. Utvokste alléer skaper en sterk og virkningsfull romvirkning, med sine kontinuerlige rader av stammer og med trekronene som sammenhengende volumer, der de vokser som mektige hvelv over veibanen. De bringer naturens liv og årstidenes omveksling inn i byenes kjerneområder og knytter forbindelse ut mot det åpne land.

Først og fremst står alléene kanskje for betydningsfulle symbolverdier. Ved slott og herregårder kan de ses som uttrykk for makt og dominans og som symbol på orden og system. Alléene gir bebyggelsen ankerfeste i landskapet og bygger opp og styrker steds karakter og identitet. I diskusjonen om framtida for Bygdøy allé i Oslo blir kastanjealléen stadig omtalt som en umistelig del av byens selvbilde. Den er blitt ett av de symboler som kjennetegner Oslo. Alléer som har oppnådd store dimensjoner og høy alder, virker som sinnbilder på historisk kontinuitet og bånd til fortiden. I fysiske omgivelser som stadig undergår forandringer, kan alléene stå for noe som er bestandig og varig utover vår egen tid. Vi vet alle at alléer selvsagt også har begrenset levetid, men endatil treslag som vi regner for kortlivede, f.eks. bjørk, kan stå i henimot hundre år eller mer. For oss tilsvarer det et tidsrom som favner over minst tre generasjoner.



Alléer har vært viktige og merkbare elementer i vår kultur fra gammelt av. De er kulturminner som vi har ansvar for, men det behøves også virkningsfulle strategier for å holde denne kulturtradisjonen i live og sørge for at den utvikles videre. Lykkes vi ikke med det, blir det et fattigere bo som senere generasjoner skal overta.

Den europeiske landskapskonvensjonen ble undertegnet på Europarådets ministerkonferanse i Firenze 20. oktober 2000 og trådte senere i kraft etter at ti av signaturstatene (med Norge i spissen) hadde ratifisert og akseptert den offisielt. Konvensjonen slår fast at kvalitetene i landskapet har meget stor innvirkning på sosialt velvære, trivsel og identitetskjenne hos folk som har tilknytning til det aktuelle område. Kapittel 5 understreker det politiske ansvar på ulike nivåer for å gjennomføre konvensjonens mål om vern, skjøtsel og restaurering av natur- og kulturarven i vid forstand, også i områder som er degradert og forringet gjennom uforsvarlig utnytting. Alléene, både i bymiljø og åpent land, representerer natur- og kulturverdier, historiske minner og identitetskapende relasjoner som fullt og helt faller på plass i landskapskonvensjonens agenda. Å ta hånd om og videreutvikle alléene i norsk landskap blir derfor ett av de mange viktige ledd i arbeidet med å sette i verk konvensjonens program.



KORT OVERSIKT OVER ALLÉENE I EUROPEISK HISTORIE

ALLÉER I FJERN FORTID

Kilder som kaster lys over kulturhistorien, sier ikke så mye om alléer når vi prøver å bla bakover til middelalder og oldtid, men et og annet trer likefullt fram med ganske skarpe konturer. Mye taler for at planting av trær i regelmessige rader er et primitivt motiv som har fulgt kulturen helt fra menneskene begynte med å skape estetisk orden i sine omgivelser. Det finnes relieffer og gravkunst fra de urgamle sivilisasjoner i Mesopotamia og Egypt som viser rekker av trær, der det til og med kan være mulig å avgjøre hvilke treslag som var brukt. Men en bevisst organisering av trekkene i alléer er det vanskelig å påvise før vi kommer til Romerrikets glanstid. Dermed er det ikke sagt at de ikke fantes før den tid.

Fra keisertidens Roma hører vi om praktfulle palasser omgitt av parker og alléer. Ute på landsbygda hadde aristokratiet store eiendommer, luksuriøse villaaanlegg som omfattet hager og parker. Den fylldigste beskrivelsen finner vi i omtalen av Plinius' storslagne Villa Tusci fra tiden omkr. år 100 e. Kr., der det bl.a. var skyggefulle alléer av platan (*Gothein 1914*).

Romerne var avanserte veibyggere og skapte et nettverk av hovedveier som bandt hele det vidstrakte imperiet sammen. I mange land har de gamle romerveiene dannet grunnstammen i veinettet langt opp mot moderne tid. Men alléplanting langs romernes veier sies det ingenting om. Vi kan selvsagt forestille oss via Appia med monumentale sypressalléer ved innfarten til Roma, men det er lite sannsynlig at det noengang var slik. De romerske veiene var i utgangspunktet militærveier, anlagt for transport av tropper og forsyninger, slik at imperiet effektivt kunne verges mot innfall utenfra. Treplantninger og alléer som skapte hindringer og stengte for fritt utsyn og kontroll, ville nok ikke ha funnet bifall hos generalene.

Gjennom de mange urolige århundrene som fulgte etter at det gamle Romerriket falt sammen, synes det ikke å finnes noen sikre opplysninger om at det ble plantet alléer på europeisk jord. Først i renessansens Italia begynner det å komme alléplantninger langs innfartsveiene til herskaps hus og slott. Den fremstående arkitekten Andrea Palladio (1508-80) trakk det omgivende landskap inn i komposisjonen for mange av sine villaer, med monumentale alléer som markerte sentralaksen inn mot selve residensen. Villa Emo og Villa Barbaro nordvest for Venezia kan nevnes som typiske eksempler.





Innfartsalléen til Villa Barbaro av Palladio. (Midten av 1500-tallet) Foto: M.B. 1994



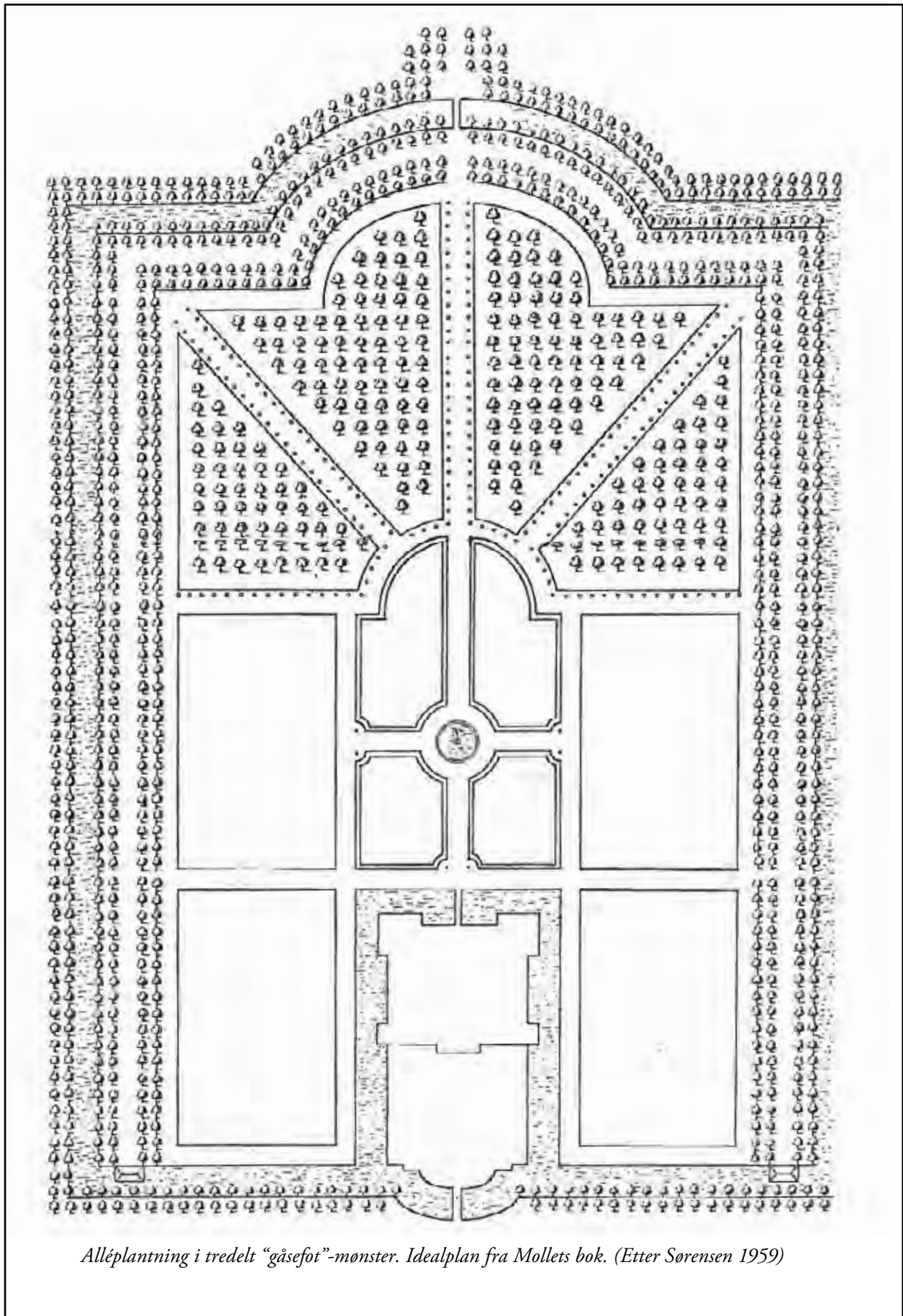
BAROKKENS MONUMENTAL-ALLÉER

Det er imidlertid først på 1600-tallet at de store og markante alléene slår igjennom for fullt, som dominerende elementer i en overordnet målestokk. Arnestedet for dette er Frankrike, der viktige milepeler ble satt gjennom arbeidene til et dynasti av kgl. hoffgartnere som tilhørte familien Mollet. En av dem, André Mollet, samlet erfaringer og teorier i boken *Le Jardin de Plaisir*, som ble trykt på fransk, tysk og svensk i 1651. Med hjelp av planer som er tegnet som modelleksempler, viser han hvordan enkle og doble alléer kan nyttes for å skape arkitektoniske hoveddrag i et slottsanlegg (Mollet 2006).

Mollet står også som opphavsmann til et spesielt allé-motiv, kalt «Patte d'oie» (gåsefot), der tre eller fem alléer stråler ut fra samme punkt på en måte som kan minne om formen på en gåsefot.

Forbildene som nå var lansert ble bearbeidet og virkeliggjort av barokkens store mester, hagearkitekten Andre Le Nôtre. Hans første storverk var hagen og parken ved slottet Vaux le-Vicomte, anlagt sist på 1650-tallet for Ludvig XIVs finansminister Fouquet. Fra plassen foran slottets nordfasade fører fem alléer ut i landskapet i gåsefotmønster. Mektige alléer flankerer også sidene av det 2,5 km lange anlegget og gjennomskjærer skogen i utkanten av parken på kryss og tvers (Sørensen 1959). Det hører med til historien at etter den overdådige innvielsesfesten i 1661 ble Fouquet anklaget for korrupsjon og havnet i Bastillen.





Alléplantning i tredelt "gåsefot"-monster. Idealplan fra Mollets bok. (Etter Sørensen 1959)



Sammen med Fouquets arkitekter fikk le Nôtre i oppdrag av kongen å utforme Versailles til et praktslott som skulle markere Frankrikes plass som verdens ledende stormakt. Dimensjonene er store. Parken i Versailles opptar et areal på ca. 5000 dekar, og avstanden fra slottets 400 meter lange vestfront til vestporten i parken er 3,2 km. Brede alléer bygger opp de overordnede tverraksene i anlegget og løper diagonalt gjennom parken. En plass i den vestre delen danner et samlende målpunkt som det løper ti alléer ut fra i stjerneform (Sørensen 1959).

En bok om hagekunstens teori og praksis fra 1709 er ofte ansett som le Nôtres faglige testamente. Her er det satt opp bestemte regler for dimensjonering av bredden på alléen, og det understrekes at innfartsveien til slott eller annet målpunkt må ha rikelig bredde. Det skilles mellom «hvite» alléer der det er grusdekke, og «grønne», som har gras. Impulsene fra Frankrike ble, som en kunne vente, mottatt med beundring og etterligning over det meste av Europa (Sørensen 1959).

I Tyskland kan en bl.a. peke på slottsanleggene Nymphenburg i München og Herrenhausen i Hannover. Begge ble anlagt av generasjonen etter le Nôtre. Det kongelige sommerslottet Drottningholm ved Stockholm med sine ruvende alléer av lind ble derimot til allerede på le Nôtres tid. I Danmark kom man ikke riktig i gang før på 1720-tallet etter den stor nordiske krig, da slottet Fredensborg ble prydet med et praktfullt system av fem alléer som leder ut fra slottshagen i gåsefotmønster .

I England var det flere store hagearkitekter som stod for anlegg av alléer fra slutten av 1600-tallet og framover. Ved Hampton Court utenfor London dukker gåsefot-motivet igjen fram, i form av tre statelige alléer som leder blikket utover i landskapet fra et utsiktspunkt foran slottets østfasade. Knappt noen andre steder fikk alléene en slik voldsom betoning som ved Badminton House i Gloucestershire, der kilometervis av alléer formelig løp løpsk og førte på kryss og tvers utover godsets eiendommer (Clifford 1962).

Det treslag som i overveiende grad var dominerende i alléplantningene, var lind, men også hestekastanje, alm og platan er nevnt, ved siden av andre edelløvtrær. Den tyske parkdirektør Eduard Petzold nevner i boken *Die Landschaftsgärtnererei* (1888) at bøk var vanlig brukt som allétre i Nederland, i områder med høy grunnvannstand. Han beskriver også en firedobbel eikeallé på mer opplendt mark ved det nederlandske slottet Twickel, plantet i 1780 i 2400 meters lengde.





*Hampton Court i London. Tre mektige alléer stråler i gåsefotmønster ut fra slottets østfasade.
Den brede midtalléen flankerer en lang kanal. (Foto: M.B. 1967)*



ALLÉER LANGS OFFENTLIGE VEIER

Mye taler for at man tidlig begynte å plante alléer langs landeveiene, særlig de som førte fram til slott og herreseter. Et kart over Versailles fra 1770 gir en pekepinn om det (*Sørensen 1959*).

De mange alléene langs veiene i Nederland har lange tradisjoner, og poppelalléene har spilt en rolle i virkesproduksjonen helt opp i nyere tid (*Bolin 1961*). Petzolds bok som kom ut første gang i 1867, omtaler en praktfull, dobbel bøkeallé langs hovedveien mellom Arnhem og Zutphen, der midtalléen var 16 meter bred, mens sidealléene for fotgjengere hadde fire meters bredde.

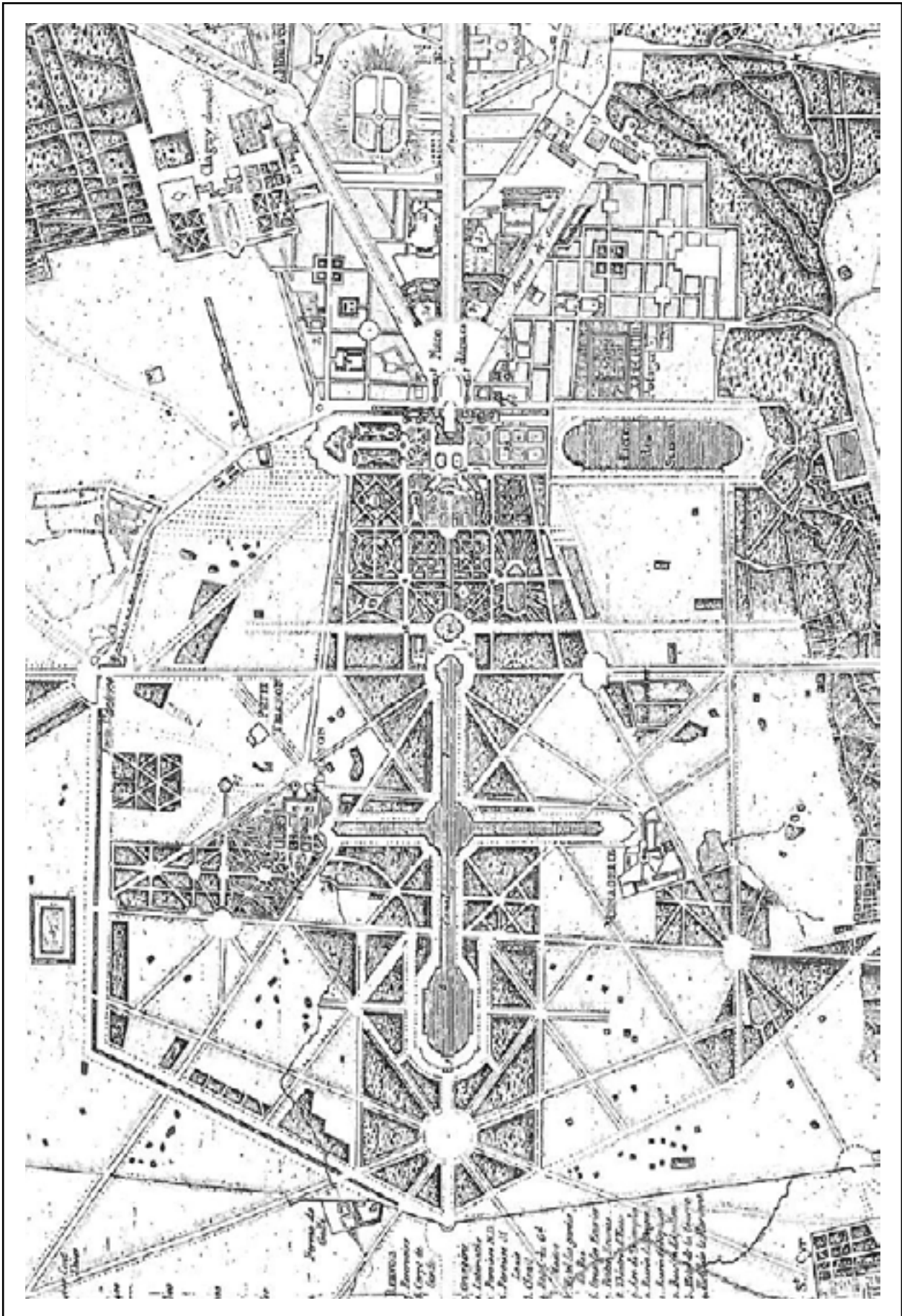
Den gamle tradisjonen på kontinentet med alléer av frukttrær langs landeveiene ble holdt i hevd i Tyskland helt opp i moderne tid og vakte begeistring hos turistene. Formålet var i første rekke økonomisk: å få frukt til most-og siderproduksjon. Så ble denne form for fruktavl ulønnsom, frukttrærne ble et problem for trafikken, og det hele tok slutt (*Bolin 1961*). Rester kan man trolig fortsatt finne på landsbygda i Bayern. Ennå i 1960-årene var det frukttrealleer f.eks. langs den berømte «Romantische Strasse» mellom Göttingen og Donauworth.

Petzold argumenterer forøvrig sterkt for velholdte alléer langs landeveiene. De skaper et «kultivert inntrykk», sier han, og er viktige virkemidler for å forskjønne landskapet. Sommerstid tilbyr de vandringsmannen skygge og forfriskning, særlig hvis det også er anlagt rasteplasser langs veien. Og om vinteren er alléene trygge retningsvisere i snøstorm, mørke og dårlig sikt.

Den samme grunnlovning ble brukt et trekvart århundre tidligere i en kongelig dansk veiforordning av 1793, som ga detaljerte regler for alléplanting langs landeveiene. Denne paragrafen kom ikke med i den neste veiloven av 1867, men hadde likevel virkning lang tid etterpå. Veiene i mange danske amt var tilplantet med alléer helt opp i moderne tid (*Hansen 1952*).

Peter Joseph Lenné, som var Garten-Direktor hos kongen av Preussen, medlem av Kunstakademiet og det preussiske Landes- Ökonomie-Kollegium, står som en av de fremste grunnleggere og retningsgivere for tysk landskapskultur. Gjennom sitt arbeide oppnådde han høy anseelse vidt om i verden (*Wiepking 1963*). Lenné var en pioner for landskapsbehandling langs veiene og nedla et stort arbeid for å skape et attraktivt veilandskap bl.a på strekningen mellom Berlin og Potsdam. Her sørget han for forgrunnsplantninger og bygde opp kontrast og reisning i landskapsbildet sett fra veien, ved hjelp av større og mindre tregrupper. Hans landskapsplan for godset Bornim fra 1842 viser et nettverk av hovedveier og sideveier utstyrt med alléer.



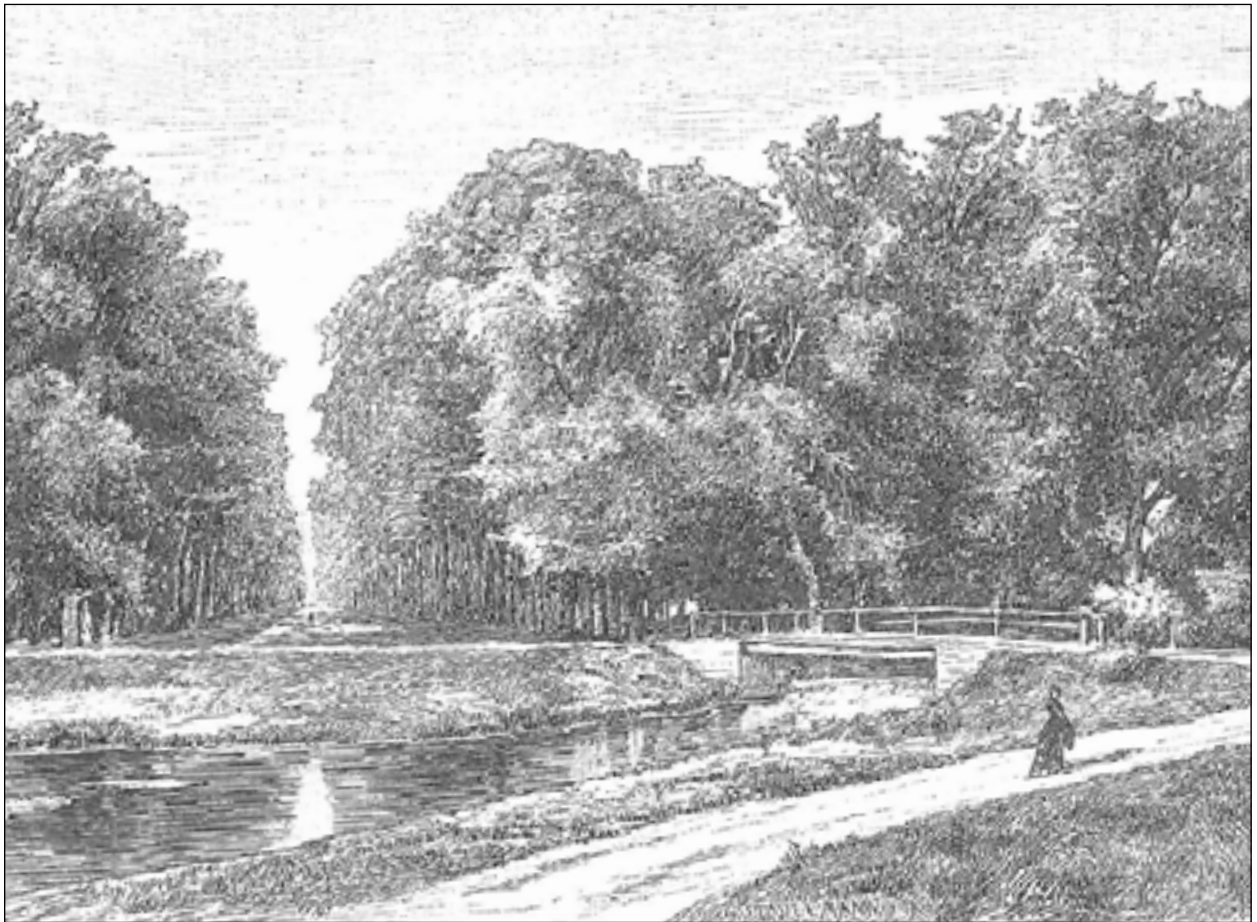


Versailles. Plan fra 1770. (Etter Sorensen 1959)

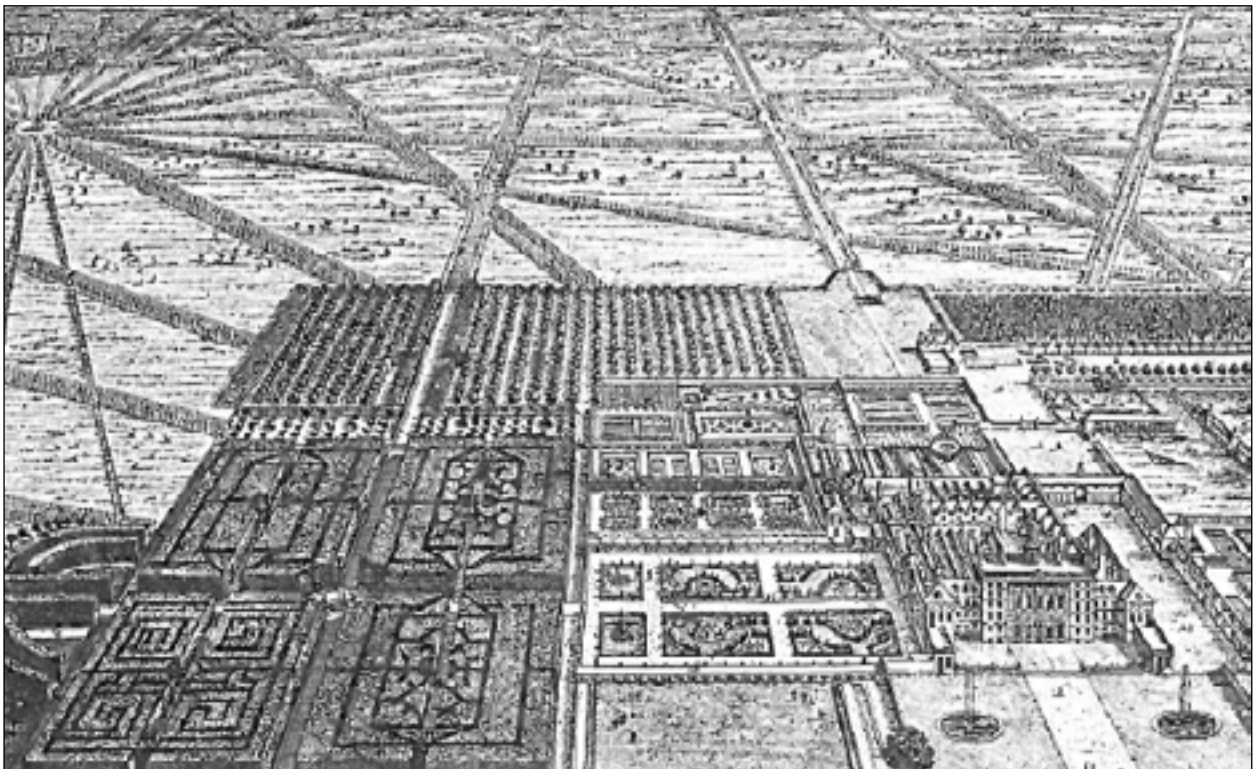
Fredensborg på Sjælland. Den brede sentralalléen plantet omkring 1740. (Foto: M.B. 1972)







Åttedobbel innfartsallé av gamle eiketrær ved slottet Ruurlo i Nederland. (Etter Petzold 1888).



Badminton. Et nettverk av kryssende alléer. Stjerneplass som 20 alléer løper ut fra. (Etter Gothein)



ENGELSK LANDSKAPSTIL AVVISER ALLÉER

Etter at den engelske landskapsstilen hadde slått igjennom på midten av 1700-tallet, med Lancelot Brown som den store mester, dabbet interessen for alléer merkbart av for en tid, i hvertfall i England. Brown anså at rake alléer var i strid med idealet om en fri og naturlig estetikk og beordret mange av dem fjernet eller sterkt tynnet, slik vi fremdeles kan se det ved Blenheim utenfor Oxford (Clifford 1962).

Browns arvtaker, Humphry Repton, anbefalte likeens å «bryte opp» eksisterende alléer, slik at de på en mykere måte kunne gli inn i den landskapelige park, med lysninger innimellom og fri utsikt på tvers av alléretningen. I sin bok om landskapsgartneri som utkom hundre år etter Browns tid, slutter Petzold seg fullt og helt til de samme synspunktene. Han sier at en allé i prinsippet skal være rettlinjert i hele sin utstrekning. Å avvike fra den rette linje i horisontalplanet oppfattet han som utillatelig. Men en slik rak allé ville skape altfor grell kontrast til landskapsparkens myke form og er derfor uforenlig med den, er hans sluttsats (Petzold 1888).

Alle så ikke like dogmatisk på dette, og den store mesteren Lenné lot mange ganger alléene følge det krumme og tildels vilkårlig slingrende forløp som eksisterende bygdeveier hadde, slik planen for Bornim viser.



Peter Joseph Lennes alléplantninger fra 1842 på godset Bornim i Nord-Tyskland. Et herregårdslandskap med et nettverk av alléer. (Etter Wiepking 1963)





At alléene gir god retningsveiledning for trafikantene i tåke og dårlig vær, er gammel kunnskap som ble fremhevet for flere hundre år siden. Poppelallé i Rygge, Østfold (Foto: Yngvar Trandem)



ALLÉER I BYGATENE

Utformingen av Versailles slik le Nôtre hadde trukket den opp, fikk en langvarig innvirkning på byplanleggingen over store deler av den vestlige verden. Stjerneplassen med alléene som stråler ut fra den, er et motiv vi kjenner igjen i mange byer. Mollets gåsefotmønster ble anvendt på de tre hovedgatene i byen Versailles, der de løper som ruvende alléer ut fra slottets hovedport. Det samme opplegg klinger igjen i komposisjonen av byplanen for tallrike byer, som mer eller mindre medvitende har brukt Versailles som forbilde i århundrene som fulgte.

I Paris vokste paradegaten Avenue des Champs Elysées fram som en fortsettelse av hovedaksen i Tuilerie-hagen, helt opp til avslutningen ved Napoleons Triumfbue. Den berømte alléen skaper et markert skille mellom den voldsomme trafikken som fyller kjørebanene i dag og det rolige fotgjengerlivet på fortausidene. I engelske byer ble promenadestrøk som var skjermet av alléer omtalt som «Pleasure Walks».

Også i Tyskland fikk byalléene stor betydning og satte sitt bestemte preg på mange byer. I Berlins gamle praktgate Unter den Linden er den fireradete lindealléen nå gjenreist og fører fra Domkirken opp til Brandenburger Tor.

Mange av byene som tilhørte det gamle russiske imperiet, har en sterk og særpreget allétradisjon. Som eksempler kan nevnes Esplanadene med alléer i sentrum av Helsingfors og den monumentale Esplanaden i småbyen Mariehamn på Åland. Her går seksdoble linderekker i et kilometerlangt promenadestrøk tvers gjennom byen fra Østre til Vestre havn, med kjørende trafikk på begge sider. Hensikten var ikke bare basert på urban estetikk, men kanskje i like høy grad på brannvern.





Avenue des Champs Elysees (Foto: M.B.1966)



Unter den Linden. (Foto: M.B. 2002)



Arkitekt C.F. Engels byplan for Åbo i 1828 la opp til store, gjennomgående esplanader, og i tillegg var trekkerer anlagt i smale brannpassasjer inne i kvartalene. Dette ble et viktig forbilde for mange finske byer, tildels også i Sverige (*Noach 1981*).

Boulevardringen i Moskva, eller «Hageringen» som den også blir kalt, følger det gamle vollterrenget etter befestningene som gikk rundt gamlebyen, med graskledte promenadeveier og sammenhengende alléer. Også i moderne tid er denne tradisjonen blitt fulgt opp i sovjetiske byer, bl.a. i Murmansk der det på tross av det harde klimaet finnes vakre gatealléer, til og med av lind.

Det avgjørende gjennombruddet for alléen som byplanelement kom på 1860-tallet med Napoleon III's gigantiske fornyelsesprosjekt for Paris, under ledelse av byplansjefen, baron Georges Haussmann. Hans nærmeste medarbeidere var stadsingeniøren Jean Alphand og parksjefen Pierre Barillet-Deschamps. Haussmanns framtidsrettede visjon var å rydde plass for effektiv og rask kommunikasjon gjennom byen ved hjelp av brede og rake boulevarder tilplantet med alléer. Ordet boulevard betyr egentlig en gangvei på festningsvollen (bolverket). Slike var blitt anlagt i Paris alt på Ludvig XIVs tid, men Haussmanns boulevarder var beregnet på kjørende og på tungtrafikk (samt ikke å forglemme bestrykning med artilleri i tilfelle av revolter i byen) (*Giedion 1956*).

Triumfbuen for øvre ende av Champs-Elysees lå på denne tid fremdeles i åpent og ubebygd land. Den danner sentrum for Stjerneplassen, Place de l' Etoile. Radiært ut fra denne anla Haussmann tolv treplantede avenyer. Motstanderne anklaget ham for å ødelegge de beste kornmarkene utenfor byen på denne måten, men det tok ikke mange tiår før byutviklingen hadde bekreftet hans visjon for området.

Treplantningene var det Deschamps som tok seg av, og de foregikk som integrerte deler av selve anleggsarbeidet. Forbildet var barokkens monumentale, kilometerlange alléer. Det ble nyttet store trær, 8-9 meter høye. Det hele foregikk i et forbløffende tempo, og nye boulevarder kranset av 30 år gamle trær stod ferdige så å si over natten. Spesielt maskineri gjorde dette mulig, konstruert for løfting og transport av store trær med rotklump. «Paris er i ferd med å bli den lyseste, mest luftige og vakreste av alle byer, takket være de nye parker og trærne», skrev den engelske landskapsgartneren W. Robinson i 1869 (*Giedion 1956*).

Alphand ga ut et praktverk i årene 1867-73, *Les Promenades de Paris*, der han gir en samlet framstilling av det som var oppnådd, rikt illustrert med planer, bilder og detaljtegninger. Dette ble en bibel for alle som arbeidet med bytrær og parker, i Europa og i verden forøvrig (*Sørensen 1959*).

Samtidig trakk de store, internasjonale utstillingene i Paris mengder av interesserte besøkende til byen. Alt dette gjorde at de elegante, grønne boulevarder og frodige parker ble berømte, vidkjente og etterlignet over alt. Selv i små byer, i hvilken som helst verdensdel, ble det anlagt byparker og plantet gatealléer etter forbilde fra verdensmetropolen Paris, - også i Norge.





Esplanaden i Mariehamn på Åland (Foto: M.E. 1973)



Boulevardringen i Moskva anlagt på det gamle vollterrenget som omga byen – et fotgjengermiljø med benker og lekeplasser under kontinuerlige allérekker (Foto: M.E. 1972)





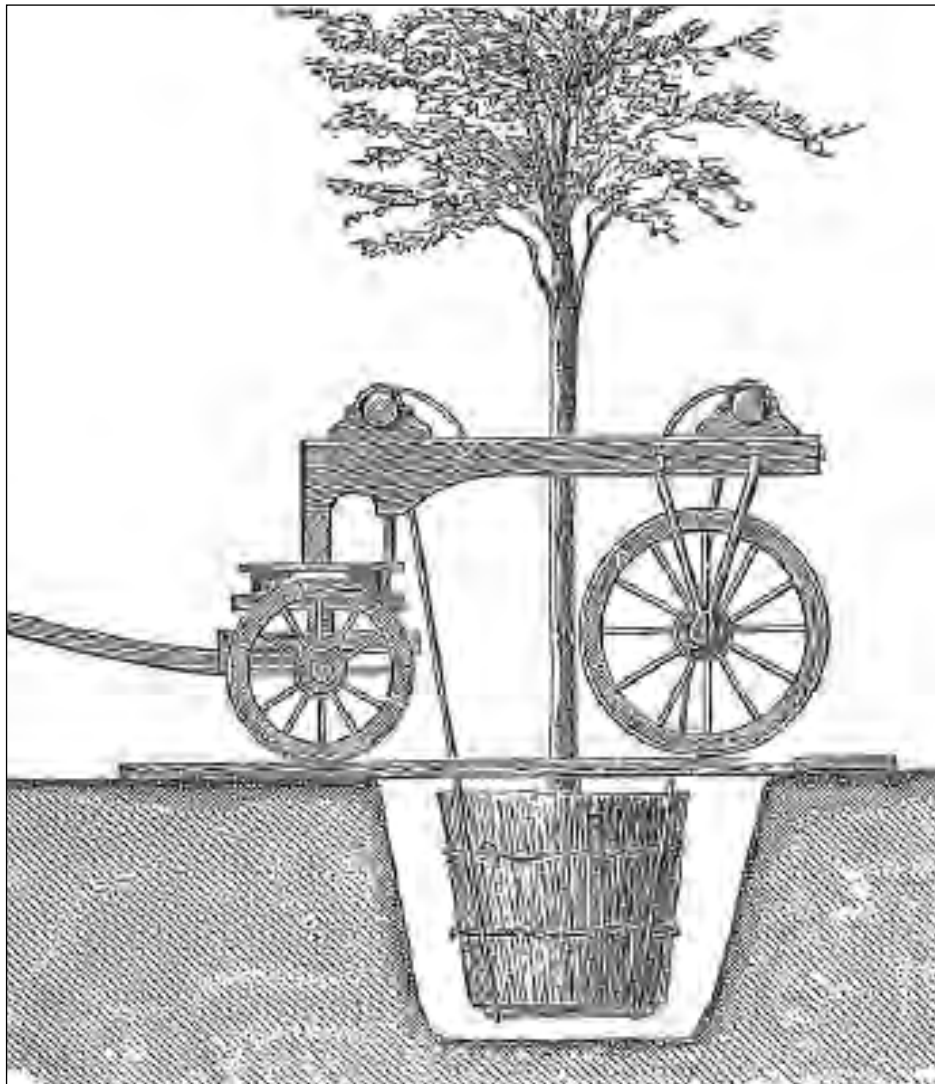
Laisves-avenyen i Kaunas. Gågate med alléplantning fra sovjettiden. (Foto: M.B. 1993)



Særpreget gateplantning i hovedgaten i Murmansk. Tette rekker av ungarsyrin flankerer kjørebanelen på begge sider og skjærer fotgjengerne mot biltrafikken. Bildene er fra begynnelsen av juni, før syrinblomstringen preger gatebildet. (Foto: M.B. 1983)







Maskin konstruert av Alphand for å løfte store trær med rotklump, til bruk ved gateplantingen i Paris. (Etter Giedion)

En viktig, praktisk forutsetning for at de storslåtte treplantingsplanene i Paris kunne settes i verk, var en velutbygd planteskoleproduksjon. Eksemplet med treflyttingsmaskinen forteller at det dreide seg om avansert planteskole drift, der det ble produsert store og kostbare allétrær i mengder. Går vi tilbake til den tidlige barokk-epoken i første del av 1600-tallet, gir fagbøkene råd om hvordan man best kunne velge ut og hente trær fra naturlige skogsbestand for å plante i alléene. Dette er ingen god og farbar vei å følge, vet vi. Det er derfor rimelig å anta at planteskolene utviklet seg i takt med den stadig voksende etterspørselen fra de store barokkanleggene som vokste fram over det meste av Europa. I Nederland og Nord-Tyskland var forholdene særskilt gunstige for store planteskolesentre, som i betydelig grad baserte sin virksomhet på eksport. Herfra kunne også norske byggherrer importere det de behøvde til sine hager og alléer.



ALLÉER PÅ NORSK JORD

FØRSTE TILLØP AUSTRÅT - VÆRNES OG TOMB

På Austråt nær innløpet av Trondheimsfjorden bygde Ove Bjelke i årene 1654-56 en ruvende renessanseborg i det vindblåste heilandskapet ute ved kysten. Det er herfra vi finner omtale av de sannsynligvis første alléplantninger som ble anlagt i Norge. Den nordnorske vitenskapsmannen Gerhard Schøning nevner i en reisebeskrivelse fra 1774 at veien vestfra fram til Austråt førte gjennom en gammel askeallé som hadde en sidegren ned til sjøhusene i sørvest (*Nøvik 1901*).

Ove Bjelke hadde omfattende erfaring fra diplomatiet før han kom tilbake til Norge som lensherre på Bergenshus og satte i gang arbeidene på Austråt. Han hadde satt seg grundig inn i europeisk kultur og byggekunst (*Coldevin 1950*), og det taler for at det var han som sørget for å få alléene anlagt. De som overtok Austråt etter ham, satt dårlig i det økonomisk og hadde neppe overskudd til noe slikt. Dessuten nevner Schøning at trærne var «anseelig stor» og endel var «udgangne». Det kan tale for at de på hans tid var rundt hundre år gamle. Ove Bjelke døde i 1674, og en må kunne anta at alléen ble plantet en gang rundt 1660-tallet, kort etter at borgen var ferdig.



Austråt ca. 1853. Enden av askealléene som førte fram til borgen fra sjøsiden (til høyre) og vestfra er synlige. (Etter litografi av P. Holtermann)



Austrålléen blir dermed den første allé vi i det hele tatt vet om i Norge. Det er nærliggende å tenke seg at asketrærne ble hentet fra naturlige bestand inne i fjorden ved Trondheim. Austråts senere historie er fortellingen om en vanskjebne med mye forfall og vanskjøtsel. Alléen slapp ikke unna, men ble nedhogd en gang på 1860-tallet, av samme eier som gjorde gravkammeret om til potetkjeller og innredet kapellet til hønehus (*Coldevin 1950*). Til hans forsvar kan det kanskje skytes inn at trærne sikkert var i dårlig stand etter tohundre år.

Den neste alléplantning vi har kjennskap til, fantes også i Trøndelag. Værnes hovedgård var sjefsgård for regimentskvarteret og ble i 1675 kjøpt av oberst, senere general Schulz. Christian Gartner skriver i boken «Horticultura» om obersten og hans frue som kunnskapsrike «Have-Elskere». Langs veien mot kirken og ved en gangvei ned til Stjørdalselva hadde de plantet alléer av asal, et treslag som forfatteren ikke kjente fra før, men som han roser sterkt. Schulz hadde sin egen planteskole på Værnes, og Christian Gartner sier at generalen selv formerte og podet frukttrærne til hagen (Gartner 1694). Trolig ble også asalen oppformert der.

Den gamle herregården Tomb i Østfold ble overtatt av en annen general, Ernst von Tritschler, i 1677. Han bygde på hovedbygningen med to murte fløyer, slik at det ble dannet en lukket borggård med innkjørselsport i nordvest (*Moe 1920*). Herfra og ned til bryggen ved Kråkstadfjorden plantet han en allé som senere er blitt fornyet. Enkelte trær står fremdeles tilbake. Hvis tradisjonen om at generalen plantet alléen er riktig, ble den anlagt omtrent på samme tid som alléene på Værnes.



1700-TALLETS HERREGÅRDSALLÉER

Forbildet fra europeiske slotts- og herregårdsanlegg, med monumentale alléer som understreker sentralakse, perspektiv og tverraker etter barokkens stilideal, satte merkbare spor etter seg på norsk jord fra begynnelsen av 1700-årene og framover. Aller sterkest kom dette til syne i siste del av århundret.

Grevskapet Jarlsberg ble overtatt av feltmarskalk Gustav Wilhelm von Wedel i 1683. Han startet byggingen av det slottsbygget som nå er der (*Kavli 1983*), og i forbindelse med Frederik IVs besøk i 1704 fremgår det at alléplantingen hadde begynt i hans tid. Alléene ble imidlertid ferdigstilt av grev Frederik Anton Wedel, som overtok godset i 1717 (*Skard 1963*). Dette er uten sidestykke det mest helstøpte og storlinjede barokk-anlegg vi har i Norge. I sentralaksen fra Tønsbergfjorden fører «Den store allé» opp mot slottet, og mektige alléer markerer tverraksen som skjærer gjennom nedre del av hagen. Fra naturparken Store Gullkronen i vest leder den 400 meter lange «Feltmarskalkens allé» fram til hagen, og over jordet på østsiden går «Skytteralléen», som opphavelig hadde en lengde på ca. 450 meter. Dessuten danner rake alléer av bøk avgrensning for hagen på langsiden. I alléene forøvrig finnes flere ulike treslag, mest lind og lønn.

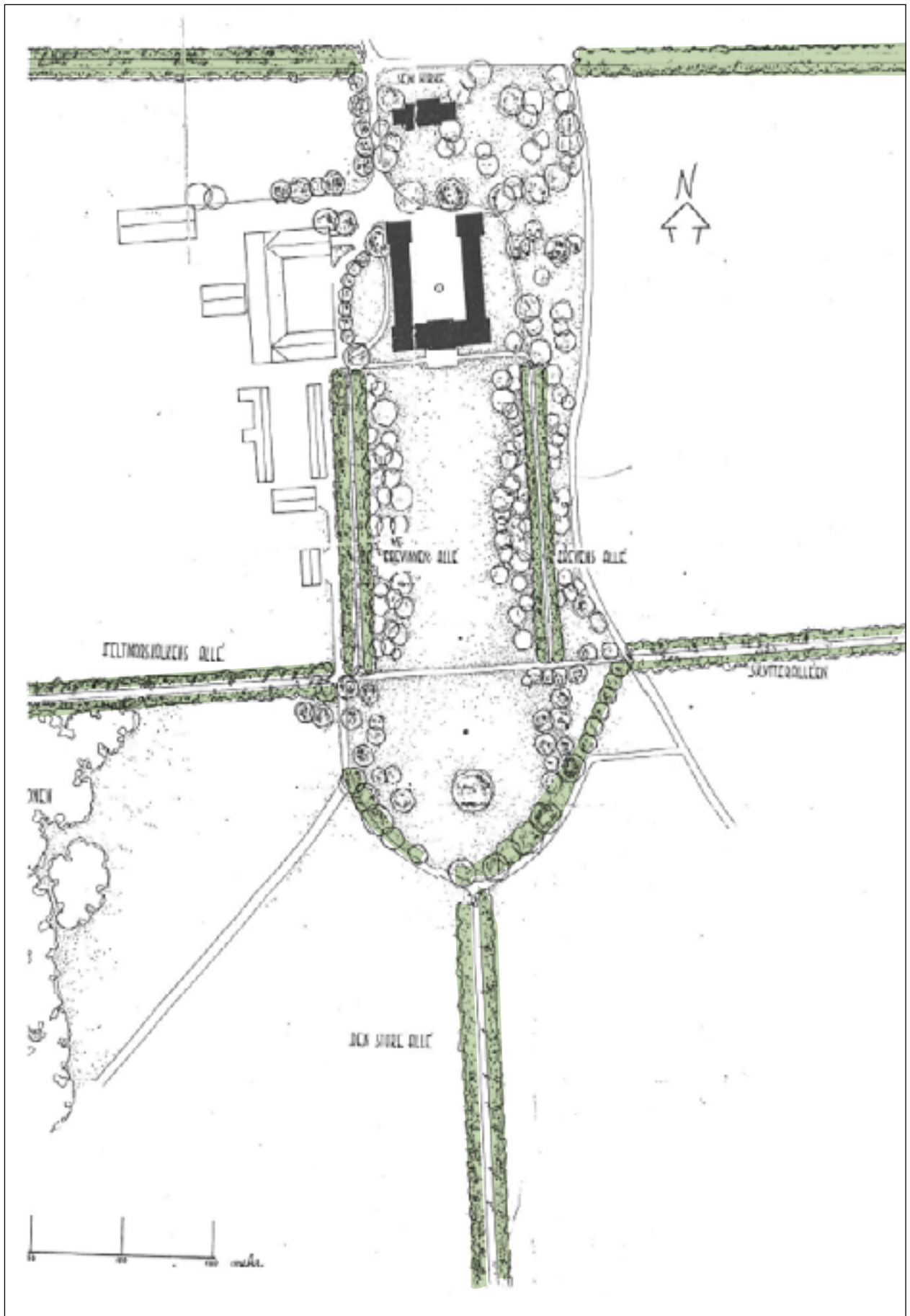
Alléene i den andre store tverraksen på Jarlsberg, langs hovedveien forbi Sem kirke, er ikke med på et kart fra 1811 og er trolig plantet senere på 1800-tallet.

Alléer som ikke inngikk i noe ytre veisystem, men bare var avgrensning for hagen, finnes det rester av ved Eidsvollsbygningen. Den eldste del av bygningen skal skrive seg fra oberberghauptmann Heinrich von Schlanbusch, som overtok Eidsvold Værk i 1688. Han anla også en hage som kostet ham 1500 Rdl. Begge langsiden var flankert av alléer som i følge tradisjonen skulle være plantet av hans hageinteresserte hustru (*Lange 1902*). Om vi kan feste lit til dette, har alléene på Eidsvoll et opphav som går minst like langt tilbake i tiden som det langt mer imponerende anlegget på Jarlsberg.

I alléen på vestsiden av hagen på Eidsvoll står det ennå tilbake ca. 15 høye lindetrær, men de er ikke anslått til å være mer enn godt og vel 200 år. Det kan tyde på at de ble plantet i tilknytning til opprustningen som Carsten Anker foretok etter at han ble eier av verket i 1794. Rimeligvis var det brukt bjørk fra skogen i nærheten da Schlanbusch fikk alléen plantet, og de hadde nok levd sin tid da hundre år var gått og Anker overtok verket.

Linderud ved Trondheimsveien litt nord for Oslo har et helstøpt gårds- og hageanlegg med en inntrykkssterk formgivning, men uten å ha den storlinjede, samlende oppbygning som barokkens ideal krevde. Innkjørselsveien som fører litt skjevt inn mot tunet, er markert med en særmerkt allé av vanlig lind (*Tilia cordata*), som er den lindearten som vokser vilt i Norge. Ellers er det nesten uten unntak de langt mer storvokste og ruvende lindeslagene parklind (*T.x europaea*) og tildels storlind (*T. platyphyllos*) som blir brukt som allétrær.





Jarlsberg. Situasjonsplan. (Tegnet av Magne Bruun)



Nøyaktig tidsangivelse for når Linderud-anlegget ble til er ikke mulig å gi, men mest sannsynlig dreier det seg om årene rundt 1750. Eierens bror, Johan Neve Monsen, var en dyktig hageamatør og drev bl.a. med poding av frukttrær. Det er ikke usannsynlig at det var han som formerte opp lindetrærne til alléen. Hele anlegget på Linderud er fredet med hjemmel i Naturvernloven og alléen er i relativt god stand, tross sine 250 år.



Alléen på Linderud (Foto: M. B. 1999)



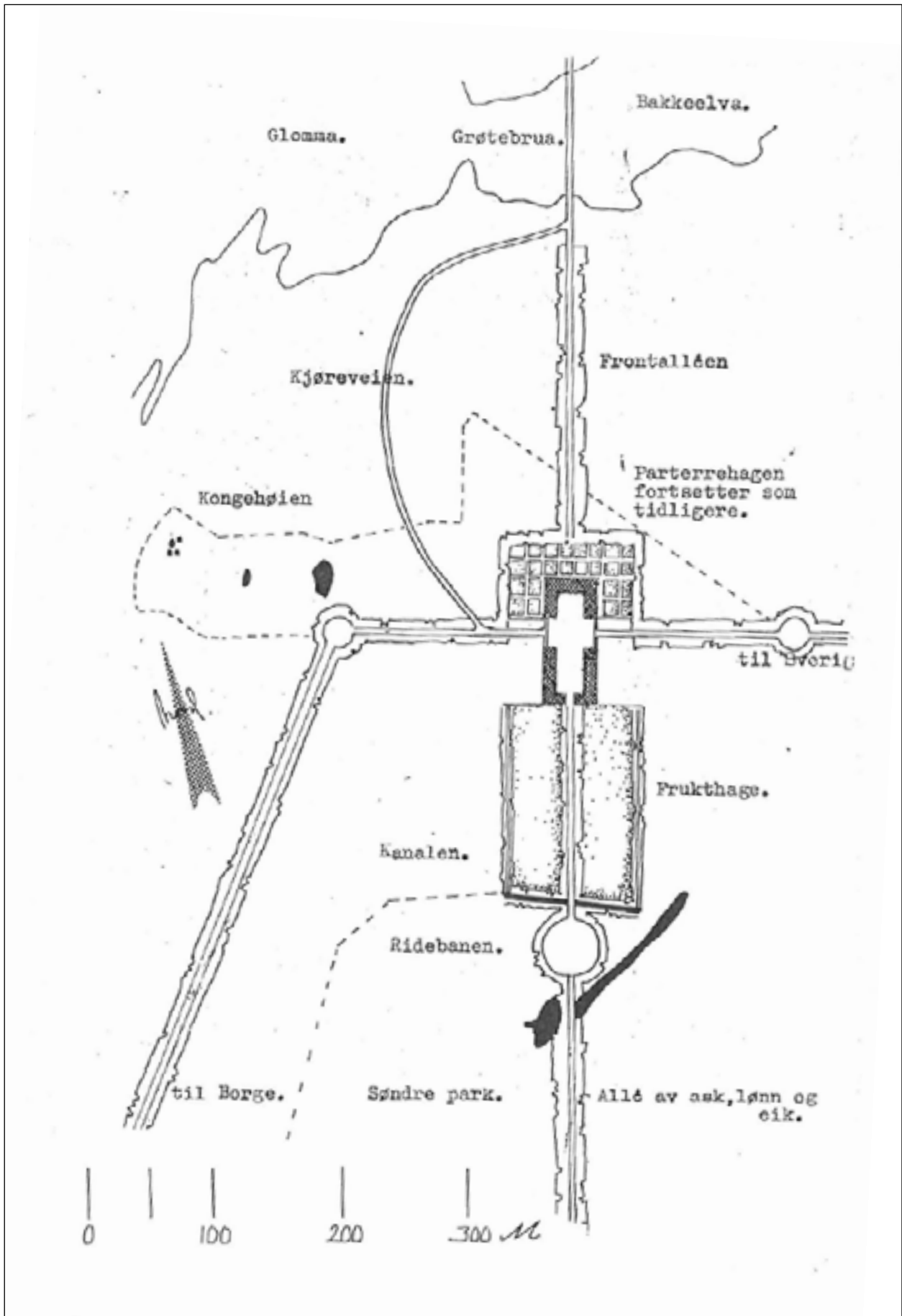
Ved siden av Jarlsberg er det Hafslund i Sarpsborg som har det mest helstøpte barokkanlegg her til lands. Gården ligger i kanten av Raet, med drenerings- og jordbunnsforhold som har gitt alléene gunstige vilkår for vekst og langt liv. Sentralaksen er betont av en ruvende lindeallé som fører gjennom hagen, mens tverraksen følger innfartsveiene fra øst og vest gjennom lindealléer som er betydelig kortere enn på Jarlsberg. Østalléen er til gjengjeld ruvende og frodig med brede kroner. Den vestre ble fjernet i forfallstiden på 1800-tallet, men plantet på nytt ved restaureringen i 1930-årene. Alléene ble fra først av anlagt i forbindelse med gjenreisningen av Hafslund etter storbrannen vinteren 1758.

Tiden fra 1760-årene og framover ble en glanstid for planting av alléer ved storgårder og herskaps hus i landet. Den mest statelige av dem alle må være den 350 meter lange, nesten snorrette lindealléen på Nordre Skøyen hovedgård i Oslo. Den markerer tverraksen i gårdsanlegget og er mesterlig innpasset i terrenget, der den følger bakkekammen på et oppbygd horisontalplan. Dessverre ble den utsatt for stormskader omkring 2010.



Østre allé på Hafslund (Foto: M.B. 1995)





Hafslund. Situasjonsplan 1958. (Tegnet av Egil Gabrielsen)





Nordre Skøyen i Oslo. (Foto: M.B. 1999)



På Stubljan ved Hvervenbukta sør for Oslo fører en rettlinjert lindeallé inn mot det gamle gårdstunet. Det har vært antatt at den ble plantet i forbindelse med reisingen av den paléaktige hovedbygningen i 1765. Den ble ødelagt ved brann i 1913 og aldri gjenreist. Et merkelig trekk er at alléen ligger skjevt og munner ut i et punkt øst for hovedhusets plass. Dette kan tyde på at alléen er eldre og stammer fra det gårdsanlegget som ble revet for å gi plass for det nye. I så fall kan dette være en av de eldste alléene som er i behold her til lands.

Stubljanalléen lå vanskjøttet og til forfalls i mange år, nedgrodd i skog. På 1970-tallet satte Oslo kommunes parkvesen i verk restaureringsarbeid. Trærne var da topptørre og sterkt råteskadde og måtte til slutt skjæres ned på omlag fire meter høye stubber for i det hele tatt å få kraftige nye skudd til å bryte. Mange skrev om dette og syntes en slik behandling var ytterst kritikkverdig. Likefullt ble resultatet bra, og i dag kan en vandre under unge trekroner som hever seg over gamle stammer av mektig omfang. Alléen har dermed fått sin levetid forlenget med kanskje femti år, eller enda mer. Dagens feriefolk på campingplassen like i nærheten kan oppleve et særmerkt kulturminne som har stått i 250 år og vitner ikke bare om det gamle Stubljan, men også om at tiden og historien er maktfulle dimensjoner i tilværelsen. Ingen nyplantet allé kan gi slike inntrykk før etter lang tid.



Stubljanalléen ca. ti år etter restaureringen. (Foto: M.B. 1983)





Innholt tre i Stubljanalléen. Få andre treslag har en slik vitalitet som linden. (foto: M.B. 2011)



Stubljanalléen, omlag 40 år etter tilbakeskjæringen. Tre kronene er blitt styvet og står med frodige løvmasser. Ungtrær som ble innplantet i luker der de gamle allétrærne var døde, har vokst fint til (foto: M.B. 2011)



Riktignok er de fleste trærne i Stubljansalléen innhole, og stammene står tilbake som tynne, ytre skall, men de lever. Knappt noe annet treslag har lindens vitalitet og ville kunnet overleve etter så omfattende forfall som det denne alléen var igjennom. På tross av den løse og lite motstandsdyktige veden kan linden bli meget gammel. De tusenårige lindetrærne som er kjent fra tyske byer, har vært innhole i lang tid, og den levende stammen er bare et tynt skall. Lindens evne til å overleve på denne måten, uten at stammen bryter sammen, beror på at treet utvikler innvendige luftrøtter som fører ned i jorda gjennom hulrommene og bygger opp støtte og avstivning, sier botanikeren Knut Fægri (1960).

På Ladegårdsøen hovedgård - nå Bygdøy kongsgård - satte grev Frederik Moltke, som var stiftsamtmann her i årene 1789 til 1795, i gang store alléplantninger. Oppkjørselen i sentralaksen fra nord ble utstyrt med en allé som forlengst er fjernet. I fortsettelsen sørover fra hageporten over jordene mot Kongeskogen ble det likeens anlagt en 400 meter lang lindeallé med en rundell midt på. Denne vakre



Bygdøy kongsgård. Grev Moltkes 400 meter lange allé som fører fra hageporten sørover til Kongeskogen, sett fra rundellen midtveis på strekningen. (Foto: M.B. 1989)



alléen er ennå i behold (*Berg 1952*). Den har faktisk fått en plass i rikshistorien, da det var denne veien Christian Frederik fulgte på hesteryggen en oktoberkveld i 1814 da han måtte forlate sitt kortvarige kongerike i Norge med et skip som lå og ventet utenfor Bygdøy-landet (*Moe 1920*).

Ved de herskapelige landstedene som borgerskapet i Moss etterhvert fikk utbygd på Jeløya, ble det plantet vakre alléer langs innfartsveiene, for det meste av lind. Noen av dem er ennå i behold og står som virkningsfulle kulturhistoriske monumenter i landskapet, f.eks. på Alby og Torderød. Tidlig på 1900-tallet ble det godkjent en regulering av ny villabebyggelse tett inntil Torderød-alléen, med den konsekvens at annethvert tre i alléen ble fjernet for å redusere skyggeproblemet. Dette har selvsagt gått ut over alléens karakter.

Et av de siste gårdsanlegg som fulgte 1700-tallets oppskrift østafjells, er Gulskogen ved Drammenselva. Her er lindealléen lagt ned mot elvebredden på hagens langside. Den er godt og vel 250 meter lang og gir en monumental reising til hele anlegget. Sannsynligvis stod både alléen og hagen ferdige da Gulskogen ble innviet på en overdådig hagefest forsommeren 1804 (*Schnitler 1916*).

På Sørlandet kom det sist på 1700-tallet opp storlinjede alléplantninger på Kjos ved Kristiansand og Berge i Lyngdal. Idag er det nesten bare navnet «Lyngdalsalléen» som er tilbake av alt dette . Gården Hogganvik i Ryfylke ble utbygd i 1766 av general Søren von Krogh, som også plantet en mer enn hundre meter lang bøkeallé opp til gården fra sjøen. Justisråd Chr. Pram skriver i 1804 at den var «en skjønn Allée(...) i frodig Fremvæxt». Generalen var forøvrig fetter av amtmannen som plantet bøkealléen på Kongsgård i Stavanger omtrent samtidig (*Schnitler 1916*).

På Fjøsanger hovedgård i Fana står fremdeles en rak og langstrakt lønneallé som ble plantet av den rike Bergenskjøpmannen Dankert Krohn sist på 1700-tallet, og på Hop på Askøy, der en annen fremstående bergenser hadde sitt herskapelige landsted, fører en vakker lindeallé fra sjøen opp mot hovedhusets søylefasade. I denne oversikten må også Gjermundnes i Romsdal nevnes. Her var det et fogeddynasti i gammel tid. De gjorde gården til en herregård etter dansk forbilde og anla en vidgjeten hage, som det ikke er noe igjen av i dag. Derimot står fremdeles den storslagne innkjørselsalléen av eik, som ble plantet omkring 1758 (*Austigard 1989*).

Det spørs likevel om noe annet sted i landet kunne hamle opp med Trondhjems-traktene sist på 1700-tallet, når det gjelder å virkeliggjøre barokkens ideal om alléer som overordnede linjedrag i landskapet. Men det er også i dette distriktet at tidens tann og historiens gang har vært mest ubønhørlig og latt alléene gå til grunne, med få unntak.





Torderød. Tverralléen som fører inn på gårdsplassen. (Foto: M.B. 1986)

For å ta unntaket først: Når en tar av fra E 6 og kjører utover mot Lade og byen fra nord, møter en snart synet av en langstrakt askeallé som fører tversover de åpne jordbruksmarkene nedover mot det som en gang var Rotvoll gård. Dette er Schmettows allé, plantet av general Carl Schmettow, som var eier av Rotvoll fra 1778. Han skapte et levende kulturmiljø på gården med teateroppvisninger og praktfulle fester (*Schnitler 1916*). Nå står alléen tilbake som et minnesmerke om storhetstiden i byen for mer enn 200 år siden.

Det er bare svake spor tilbake etter denne glanstiden på en annen generalgård, Leren eller Leira i Strinda. Dette er en gammel storgård med sagbruk og industri, som ble overtatt av general Georg Fr. von Krogh i 1788. Han reiste et storslagent bygningskompleks, og i sentralaksen anla han en allé av ask og bjørk i 800 meters lengde med Domkirkens spir et par kilometer unna som perspektivisk endepunkt (*Bjerke 1950*). Gårdsanlegget ble ødelagt ved brann i 1931. Alléen stod ennå for noen år siden, men til dels i dårlig forfatning.

Havstein ligger fritt og dominerende i landskapet oppe på Byåsen. Gården ble i 1772 overtatt av den mektige hoffagentinnen Catharina Meincke Lysholm, som sørget for herskkelig bebyggelse på «en næsten fyrstelig Maade». Oppkjørselen fra byen ble anlagt som en bjørkeallé, som de siste 150 metrene gikk snorrett i sentralaksen. Her skiftet treslaget til ask, før alléen delte seg i hestesko foran hovedbygningen med trekker av formklippet lind. Veien fortsatte gjennom en portal i søylefasaden, som en imponerende innfallsport til hele komplekset. Forbildet kan ha vært Jarlsberg, der det var en tilsvarende løsning fra først av.

Sentralaksen fortsatte herfra i en 750 meter lang allé mot nabogården Munkvoll, der hovedbygningen tronet som endelig målpunkt på bakketoppen. En annen allé førte diagonalt ut fra hagen på Havstein i vestlig retning, som om den skulle være ansats til et gåsefotmønster, der den tredje armen mot sør aldri kom.

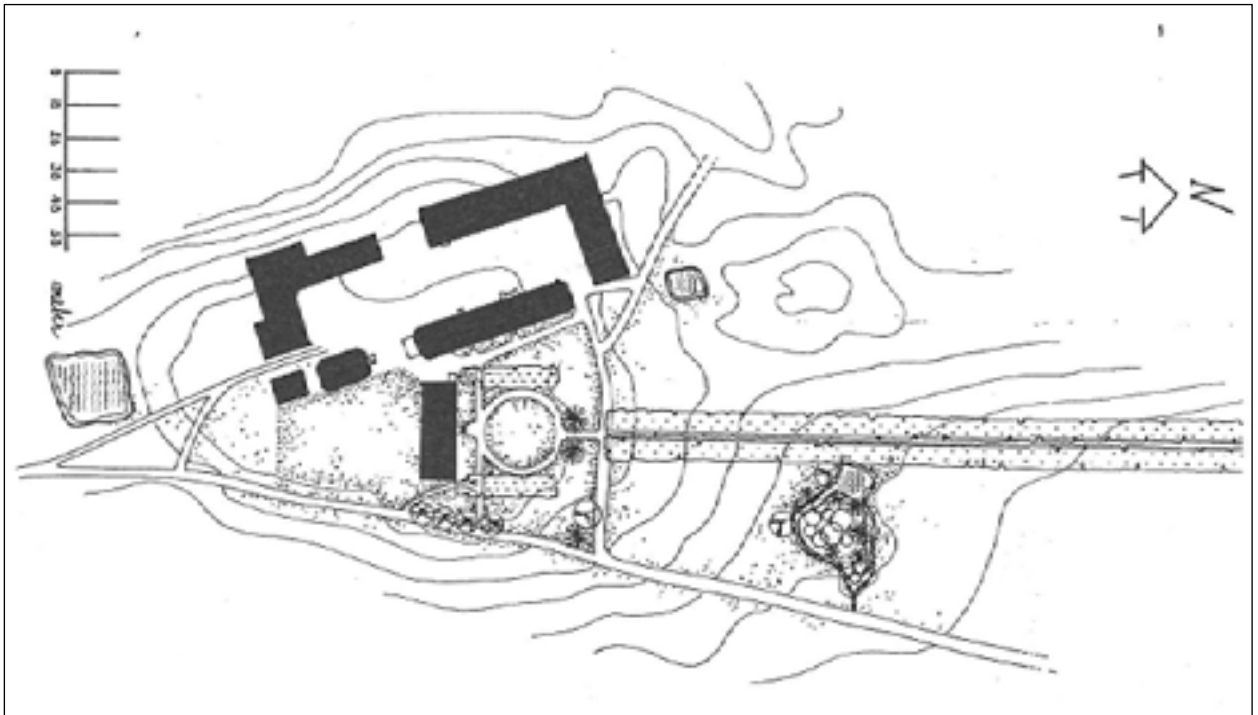
Munkvoll tilhørte generalveimester Nicolai Krogh, som oppførte et symmetrisk gårdsanlegg med hovedbygningens fasade rettet mot Havstein. Fra tunet førte en vei diagonalt mot vest i retning av gården Ferstad. Den krysses av den nord-sørgående Munkvollveien. Begge veiene var tilplantet med ospealléer og hadde en populær danseplass i skjæringspunktet (*Schnitler 1916*).

Av all denne herligheten står det bare tilbake noen rester av alléen i Havsteinbakken og en fløybygning på Havstein, samt den store eika som er tuntre på Munkvoll. De praktfulle bygningene er ødelagt av brann, og alléene er borte. Hvordan alléplantningene utviklet seg vet vi ikke, men da det kom nye eiere etter det store krakket rundt 1815, falt de trolig for øksa. Et kart over Trondhjem og omegn fra 1865 viser ingen vei mellom gårdene, så da var i alle fall alléene fjernet.





Schmettows allé på Rotvoll (Foto: M.B. 1988)

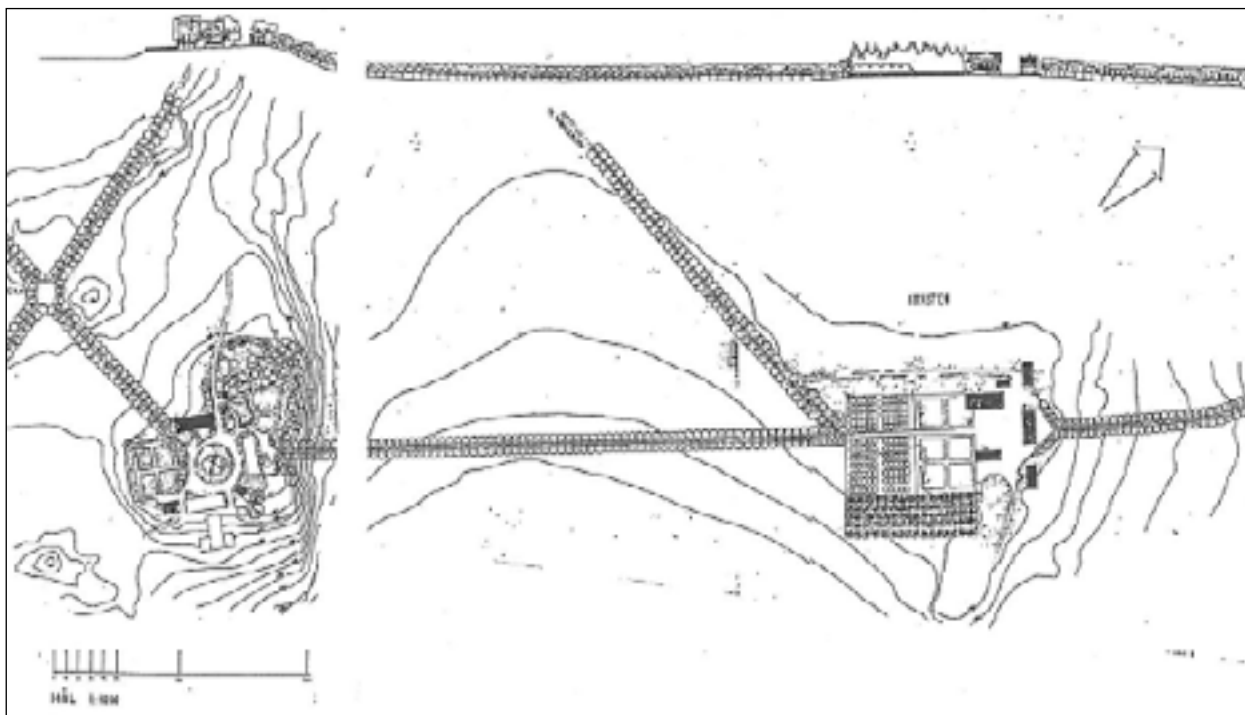


Leren ved Trondheim. Situasjonsplan før brannen 1931. (Etter Bjerke: Landsbebyggelsen i Norge)



Ferstad som ligger litt lenger mot vest på Byåsen, har hele gårdsanlegget fra 1790-tallet i behold. Innkjørselen i sentralaksen er markert med en rak bjørkeallé, der to symmetrisk plasserte stabbur ved innfarten til tunet markerer målpunktet . Anlegget er bygget opp over en stram og fast komposisjon, som virker langt enklere enn det som preget nabogårdene Munkvoll og Havstein .

Lade, som den gang lå like utenfor byen, var det siste av storgårdsanleggene som ble utstyrt med alléplantninger, men ingen av de andre ble gjenstand for slike lovord som her . Det eldgamle herresetet fikk ny bebyggelse da forretningsmannen Hilmar Meincke ble eier i 1809. En lang, snorrett lindeallé førte helt fra sjøkanten i sørvest opp til Lade, i stigende terreng. «Man forberedes på at det kommer et stort anlegg før gården blir synlig», skrev arkitekt, senere professor Sverre Pedersen i 1911. Først oppe ved Lade kirke kom storgårdens bygninger til syne (*Bjerke 1950*). Dette var en «typisk barokk komposisjon av høy kvalitet», heter det i Schnitlers bok (*1916*). Nå er alléen fjernet helt opp til kirken, og hele eien- dommen bortsett fra tunet er opptatt av bybebyggelse.



Munkvoll (t.v.) og Havstein. Rekonstruksjon, situasjonsplan etter Schnitler.



LANDEVEISALLÉER PA 1700-TALLET

Størsteparten av våre gamle alléer hører til på herregårdene og byborgernes landsteder. Alléene inngikk som overordnede ledd i oppbyggingen av gårdsanlegg og hage, og de markerte gårdens egne veier. Oftest går hovedinnkjørselen gjennom en allé som følger sentralaksen. Vi har også en rekke eksempler på alléer som ligger i gårdsanleggets tverrakse og dermed skaper en sterkere forankring i landskapet. Men alléer langs offentlige veier støter vi sjelden på såvidt langt tilbake i tiden. Forklaringen er nok i første rekke at landet fremdeles var praktisk talt veiløst. Fjord, elv og innsjø var de viktigste ferdselsårene. Kjørbare veier fantes det stort sett bare sørøst i landet, og sammenlagt utgjorde de ikke så mange mil. Men en lensmannsinnstruks som generalveimester for det sønnafjelske, Georg Anthon Krogh sendte ut i 1767, inneholder en interessant kommentar til dette. (*Paulsrud 2012*). Her gir han retningslinjer for behandling av trærne langs veien. På skogkledte veistrekningslinjer bør trærne nær veien pleies med sikte på å få en allévirksomhet, og i åpent lende bør det plantes trær, sier han. «Thi om vinteren og i Mørcke er saadant meget nyttig for at finde den rette vej», og så må man heller ikke glemme skjønnhetsvirkningen,- «ej at tale om sammes store Zirats». Vi kjenner igjen argumentasjonen fra danske og tyske kilder om trygg retningsvisning i snøvær, mørke og tåke.

Nå hadde ikke de gamle veimestrene stort å rutte med. Deres knapt tilmålte midler ga neppe rom for veiplantninger. Om det skulle bli noe i det hele tatt, måtte privatpersoner trå til. De første offentlige veiplantninger vi hører om på norsk jord, var det typisk nok opplysningstidens prester som stod bak. I deres arbeidsprogram hadde folkeopplysning og forbedringer i samfunnet en sentral plass, likeens fremme av kulturliv og estetikk. At noen av dem tok fatt på planting av alléer ved landeveiene, der slike fantes, var derfor en nesten selvsagt sak.

I Ås i Akershus var Henrik Stoltenberg sogneprest i hele 44 år, fra 1757 til 1801. Han fikk plantet allé langs den Fredrikshaldske Kongevei som går langs ryggen av Åsmorenen opp mot kirken. Vi hører også at han sørget for steingarder langs ytterkantene av veien for å hindre bøndene i å kjøre utover jordene i høst- og vårbløyta når veien var gjørmet og lite farbar (*Vik 1978*). Årstall for plantingene kjenner vi ikke, men sognepresten Wilse fra Spydeberg skriver om alléen etter å ha vært i Ås omkring 1770 og forteller at den bestod av bjørk, osp og andre løvtrær som var hentet fra skogen. Den askealléen som ruver på veien opp mot kirken idag, er trolig plantet av overgartner Bergstrøm ved Den Høiere Landbrugsskole i Ås, en gang etter 1860. På den tid hadde nok Stoltenbergs gamle bjørkeallé stått løpet ut. Hans kollega Johan Chr. Vogelius var sogneprest i Asker fra 1752 til 1799 og etterlot seg et minnesmerke som ennå står, askealléen langs Kirkeveien forbi prestegården. Disse to alléene må kunne betraktes som de eldste alléer som finnes ved offentlige veier her til lands, selv om den ene senere er blitt fornyet.

Et tegn på at veiplantninger kan ha vært vanligere enn dette tyder på, finner vi i en «Placat» utstedt av Christian VII 30. juni 1786 om straffer for å «beskadige Træer, der ere plantet ved veierne udi Norge». Som årsak er det anført at majesteten er blitt kjent med at folk i Norge skader og ødelegger både allmene og private alléer som er plantet til nytte og «Anseelse». Strafferammen virker særskilt hard for militært personell, men heller ikke sivile skulle slippe unna. Reglene skal dessverre være satt ut av kraft i 1843 (*Skard 1963*).





*Kirkealléen i Ås, fra først av plantet av sogneprest
Stoltenberg en gang etter 1750. (Foto: M.B. 1997)*



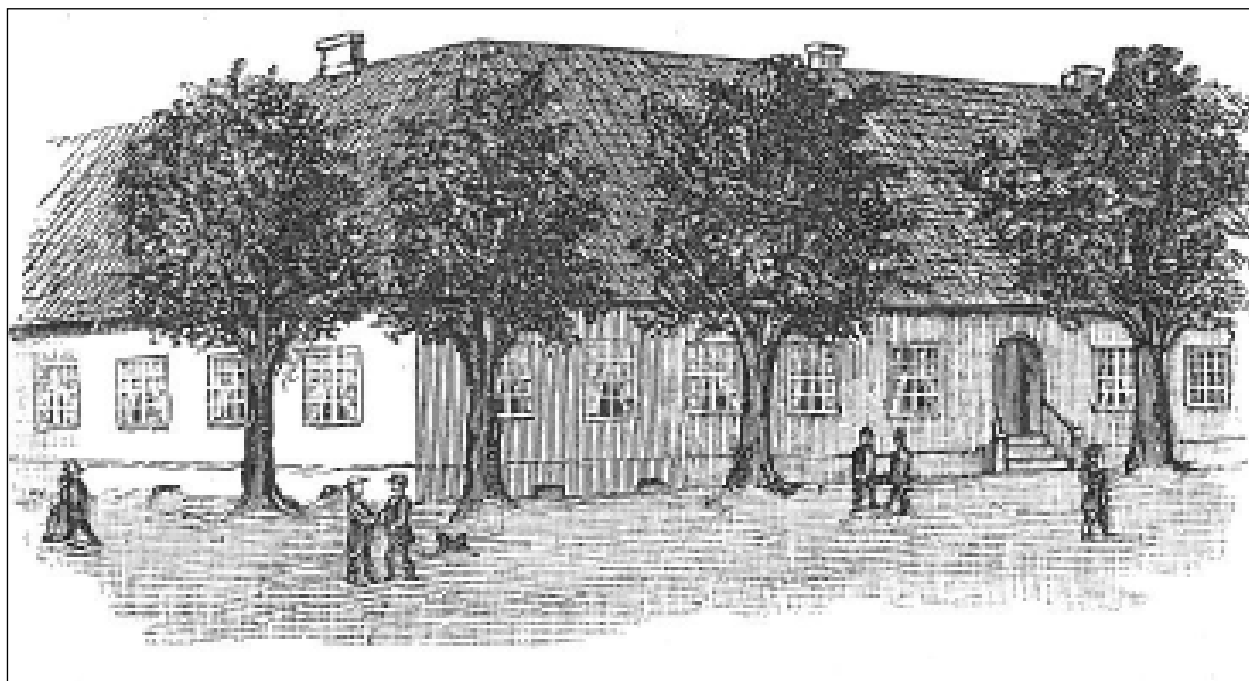
*Vogelius' snart 250 år gamle askeallé
langs Gl. Drammensvei i Asker.
(Foto: M.B. 1997)*



DE FØRSTE NORSKE BYALLÉER

Cicignons byplan som lå til grunn for gjenreisningen av Trondhjem etter katastrofebrannen i 1681, bygde på prinsipper fra fransk barokk med brede, overordnede hovedgater som formelig krevde alléer. Christian Gartner var fra 1685 til sin død i 1716 ansatt som «planermester» i byen, med ansvar for oppbeiding og brolegging av gatenettet. I en rapport i 1711 forklarer han hvorfor arbeidet hadde gått tregt, hindret som det var av mangelfulle bevilgninger og flere nye branner (*Kregnes 1981*). Alléer kunne det umulig ha blitt plantet under slike forhold. Gamle byprospekter gir da også et ødselig inntrykk av de brede, åpne gatene, til tross for de representative og ruvende paleene som ble reist av den rike borgerstanden. Det skulle gå mer enn 200 år før Trondhjem begynte å få preg av grønne allégater i barokkens ånd.

I kvadraturen i det gamle Christiania var det flere steder plantet trekker ut mot gaten foran fasadene, men det var neppe gjennomført på en måte som kunne kalles alléer. Derimot var det i Bergen at det først ble forsøkt å få til attraktive gatealléer som kunne minne om engelske «Pleasure walks». Igjen var det velstående privatmenn som tok initiativet. Omkring 1740 ble det plantet en allé langs veien som førte fra byen til det nye landstedet Nygård på odden ved Store Lungegårdsvann. Her ble det brukt trær hentet fra skogen, ask, osp og rogn, men det hele ble ødelagt av pøbelen fra byen.



Linderekke i Kirkegaten i det gamle Christiania. (Etter Collett: Gamle Christianiabilleder. 1893)



Den tyskfødte kjøpmannen Frederik Fosswinckel overtok Nygård i 1750 og plantet alléen på nytt. Denne gangen ble det brukt lind importert fra Nederland, og etter store påkostninger stod Nygårdsalléen ferdig tre år etter. Den ble ikke anlagt etter barokkens krav om rake linjer, men fulgte det vilkårlig slingrende forløpet til den gamle kjerreveien som gikk ut mot Nygård. En ruvende, hvelvet portal med latinsk innskrift ved innfarten til alléen på bysiden ga den like fullt et preg av monumentalitet. Hele veistrekningen var brolagt (*Schnitler 1916*).

Dette ble en offentlig promenade som var høyt oppskattet hos bergenserne, og i J.N. Bruns Bergens-sang synges det om «Nygårdsalléens løvkronede Buer». Likefullt fikk den ikke noe langt liv. Det kom vedtak om bevaring av alléen etter at Nygård var blitt innlemmet i byen i 1877, men dette ble ikke respektert. Få år etterpå ble hele den flotte alléen meiet ned (*Brosing 1955*). Bare noen få trær står tilbake i Allégaten som et minne om gammel storhet.



Nygårdsalléen i Bergen. Prospekt av J.F.L.Dreier





*Fotografiet fra Bergen er tatt i perioden 1865-1869
av K. Knudsen og midt i bildet vises Nygårdsalléen.
Alléen stod ferdig i 1753 og ble en høyt oppskattet
promenadeallé av bergenserne.
Universitetsbiblioteket, Universitetet i Bergen.*



Den andre av Bergens gamle promenadegater, Kalfaret, ble påtenkt som en representativ innfartsallé inn mot byen allérede i 1760-årene, men planen ble ikke iverksatt før 30-40 år senere. Kjøpmannen Hans Tank hadde reist et lyststed like utenfor Stadsporten i 1790 og satte deretter i gang planting av en lindeallé aksialt ut fra porten. I den nordre delen var trekkene formklypt og dannet inntil for noen tiår siden en sammenhengende arkade med Stadsporten som perspektivisk målpunkt, i samsvar med barokkens formkrav.

Alléplantingen ble ført videre av eierne på Kalfaret hovedgård, og i 1800 gikk alléen helt ned til Fløen i 1200 meters lengde. Kalfaret ble yndlingspromenaden for bergenserne om formiddagen, Nygårdsalléen på ettermiddags- og kveldstid (*Schnitler 1916*). Kunsthistorikeren Schnitler verdsatte Kalfaret høyt og skrev: «Kalfaret med sin over et aarhundrede gamle lindeallé, (...) sine stille kirkegaardsanlæg og synet utover Lungegaardsvandets speil, over fjeldene, fjorden og byen (er) endnu den skjønneste promenade, vort land eier». Etter at han skrev dette, er mye forandret. Trafikken er sterk, og utsikten over sjøen er for det meste borte. Men Kalfaret har fremdeles i behold en karakter som gjør dette til et gaterom vi knapt kan finne sidestykke til hos oss.





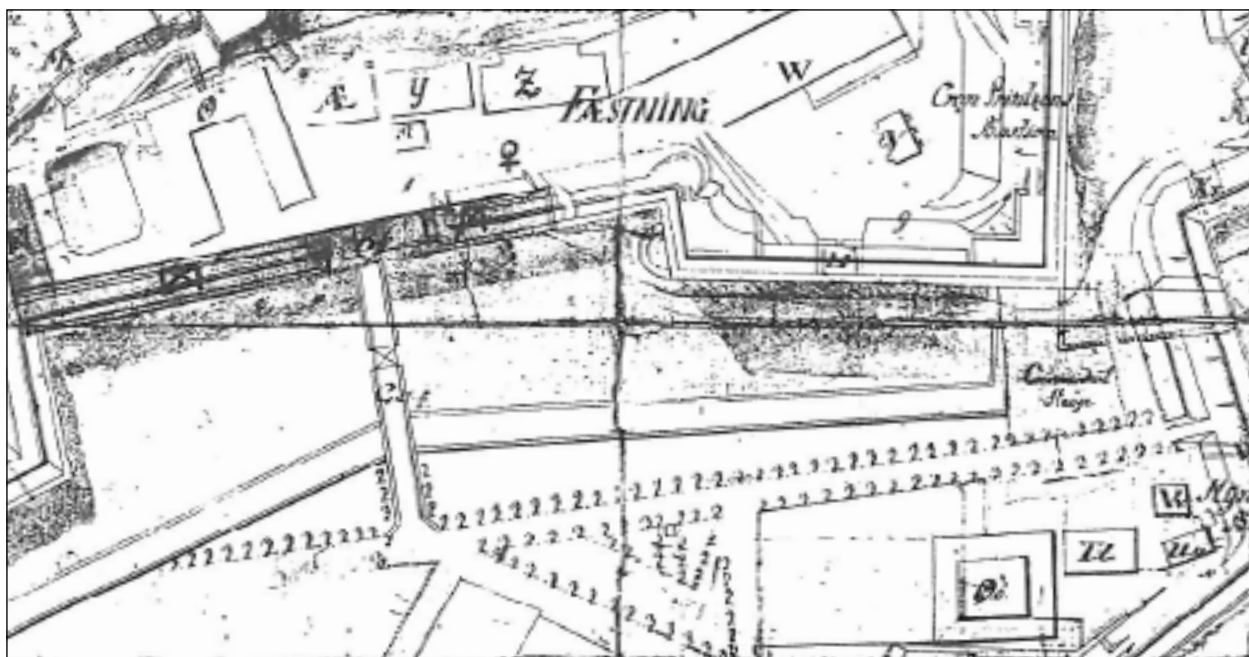
Kalfaret med Stadsporten 1822. Prospekt av J.F.L. Dreier (Bergen kunstmuseum)



Kalfaret 1962 (Foto:M.B.)



I Stavanger finnes en allé med en alder og inntryksstyrke som gjør den til noe enestående i norsk bymiljø: den gamle almealléen i Byparken. Selv om det ikke er noen gateallé, er det like fullt en promenadeallé som generasjoner av byfolk har hatt glede av. Et århundregammelt foto viser folk som spaserer eller sitter på benker under de mektige trekronene (*Schnitler 1916*). Alt den gang hadde trærne svære dimensjoner, og i dag har stammene enormt omfang, med mektige greiner som henger vidt utover. Opphavelig var alléen mest trolig plantet som en løvgang i Kongsgårdshagen, i amtmann Tillisch' tid en gang i 1750-årene. I borggården på Kongsgård ble det på samme tid plantet en snorrett bøkeallé som i senere år er erstattet med nyplanting.



Akershus, siste del av 1700-tallet. Allé langs vollgraven på Hovedtangen. Det trekantede arealet nedenfor alléen er «Kanonparken». (Original i Riksarkivet)



Festningskommandantene sørget for en annen versjon av promenadealléene, da de satte i verk treplanting på vollene etter at de gamle festningene hadde mistet mye av sin militære betydning sist på 1700-tallet. Minner om dette finnes på Bergenhus, men først og fremst på Akershus. Der anla kommandanten en liten park med alléplantninger på Hovedtangen og holdt den åpen for publikum. Faktisk var denne «Kanonparken» den første offentlige park her i landet, og både den og alléen er ennå i behold.

En form for gateplantning som kanskje ikke var anlagt som formelle alléer, hadde som formål å virke som buffere i tilfelle bybrann. I 1700-tallets Norge kjenner vi dette fra Bergen, der en kgl. forordning av 1757 ga påbud om treplanting på almenningene i byen (*Schnitler 1916*). I hvilken grad dette ble gjennomført, vet vi lite sikkert om, men i Ludvig Holbergs Bergensbeskrivelse av 1737 er det opplyst at Bryggealmenningen alt den gang var «besatt med høie og tykke Træer til Værn mot Ilden» (*Holberg 1737*).

I Schnitlers bok fra 1916 er det forøvrig understreket at treplantninger gir variasjon og skjønnhet i bybildet. «Bygninger og trær samarbeider og fremhæver hverandre. Neppe nogen norsk by har hat en følelse for denne værdi som Bergen».



HVOR KOM ALLÉTRÆRNE FRA?

Når det gjelder de første alléene som ble plantet på norsk jord, var det som vi har sett, oftest snakk om å hente inn planter fra naturen på stedet. Men den omfattende alléplantingen som ble satt i verk fra midten av 1700-tallet og framover, er det ikke mulig å tenke seg uten at det lå en velorganisert planteskoleproduksjon bak. Lind var avgjort det mest brukte treslaget, og det ble uten tvil importert fra planteskolesentrene utenlands. I noen tilfelle har vi konkrete opplysninger om dette. Fosswinkel i Bergen kjøpte inn lindetrær fra Holland omkring 1750 for å få i stand Nygårdsalléen, og til hagen på Ledaal i Stavanger ble det i 1770-årene innkjøpt 150 trær fra Amsterdam. Fra Gulsbogen vet vi likeens at allétrærne ble importert fra Holland. På den annen side er det også tegn til at det foregikk en egen norsk produksjon av trær, men det var mer i det små. Dyktige hageamatører som generalen på Værnes og Monsen på Linderud laget trær i egen planteskole, og det er en tradisjon om at bøketrærne i Kongsgårdsalléen i Stavanger var alt opp av frøplanter fra lunden på Utstein Kloster.

Den som grunnla mer profesjonell planteskoledrift i Norge var imidlertid en av opplysningstidens prester, Christian Teilman i Modum. Han hadde 10 000 frukttrær i sin planteskole i 1788 (*Skard 1963*). Det er ikke urimelig å anta at han også alte opp vanlige løvtrær. Kanskje var det Teilman som leverte asketrærne til Vogelius' allé langs Kongeveien i Asker.

Som en oppsummering må en trygt kunne slå fast at både kunnskapen om etablering av alléer og motiveringen for å sette gang slike arbeider var godt rotfestet i det ledende sjiktet i det norske samfunnet da et nytt århundre gjorde sitt inntog og unionstiden med Danmark endte.



ALLÉER PÅ 1800-TALLET

Det store skillet mellom gammelt og nytt da vi gikk inn i 1800-årene, hang sammen med et markant skifte i landskapsidealer, fra det franske til det engelske. Den stramme geometri og de monumentale aksevirksomheter som 1700-tallets formgivning søkte å oppnå, vek plass for den engelske landskapsstilens pastorale scenerier der den frie form og myke linjeføring var rådende. Overgangen var selvsagt glidende. Hos oss begynte engelske idealer å slå igjennom allerede i de siste tiårene av det gamle århundret, mens etterdønningen av barokkens stramme formkrav var merkbare et godt stykke inn på 1800-tallet. På tross av dette kan en uten å generalisere for sterkt si at skillet her i Norge ligger omkring århundreskiftet.



Stend. Rekonstruksjon av alleen som førte fra sjøen opp til gården (Ill: Magne Bruun)



STORGÅRDSALLÉENE

Som det er pekt på ovenfor, tok de engelske landskapsmestrene klart og tydelig avstand fra barokkens alléer. Både den regelmessige måten å plante på og de lange, rake perspektivlinjer ble sett på som estetisk uakseptable i den nye stil.

Praktikerne stilte seg på den annen side ikke så dogmatisk til dette, enten det nå gjaldt gamle eller nye forbilder. Man kunne glemme barokkens strenge krav hvis de ikke passet på stedet. Vi har sett at Fosswinkel lot Nygårdsalléen følge den gamle kjerreveiens vilkårlige forløp, trolig fordi det var for dyrt å legge veien om. På Stend hovedgård i Fana ble det sist på 1700-tallet plantet en lang allé av lønn og hestekastanje langs veien som fører fra landingsplassen ved sjøen opp til gården, i store slyngninger som føyer seg etter den oppbrutte formen terrenget har.

Adam Oehlenschlager var svigersønn til den siste private eier på Stend og skrev om alléen etter et sommerbesøk på 1840-tallet. Flere av trestammene hadde hans navnetrekk (*Berg 1927*). Denne særmerkte alléen må ha hatt en sterk virkning i det treløse og nokså nakne kulturlandskapet som preget Vestlandet den gang, men den ble tatt vekk etter at landbruksskolen overtok eiendommen.

Iblant fant det sted en sammensmelting mellom franske og engelske forbilder. Det mest egenartede eksempel vi har på dette finner vi i den 350 meter lange lindealléen som ble anlagt i 1814 på Haraldsplass ved foten av Ulriken i Bergen. Alléen er plantet langs gårdsveien på en bakkekam som følger Møllendalselvens slakt buktende løp. Den er strengt formklipt, på en måte som er unik i Norge, og danner en sammenhengende, høy og romslig løvgang. Som en spissbuet hvelving løfter kronene seg høyt over veibanen, båret av rake stammer. Romopplevelsen er intens når en kjører langsomt igjennom den og følger det buktende forløpet med stadig skiftende perspektiv. Men det er en romoppfatning som hører til i 1800-tallets romantikk og ikke samsvarer med barokkens krav om strake akser og sentralperspektiv. Diakonissehusets klinikk ble reist på eiendommen i 1940, men løvgangen fikk stå og ble godt vedlikeholdt, da dimensjonene var store nok til at dette kunne tjene som innfartsvei til sykehuset. Senere år har trafikken krevd at flere trær måtte ryddes vekk, men fortsatt står mye tilbake som et enestående kulturminne av langt mer enn lokal betydning (*Bruun 2007*).

Foto høyre side: Haraldsplass i Bergen. 350 meter lang lindeallé formet som løvgang. (Foto: M. B. 1962)





På den gamle herregården Tangen ved Nidelva i utkanten av Arendal er en berømt lindeallé som ruver i 400 meters lengde. Også her er det en svungen linjeføring som følger terrengformen. Alléen er flankert av en svær steingard. Etter tradisjonen skal anlegget skrive seg fra årene 1807-09, da murarbeidet ble gjort av svenske og skotske krigsfanger.

Jeløya ved Moss, med de representative landstedene til byens borgerskap, ble fra slutten av 1700-årene gradvis formet som et herregårdsaktig landskap med frodige lunder og vakre alléer langs bygdeveiene. Den berømte Refsnesalléen ble plantet tidlig på 1800-tallet. Den strakte seg i en kilometers lengde i store svingninger fram mot gården Refsnes nede ved fjorden og var sammensatt av eik, ask og lønn i blanding. I siste del av 1950-årene falt så og si hele den praktfulle alléen for øksa.

Et virkelig herregårdslandskap med ruvende alléer, vidstrakte jordbruksareal, lunder av eik og annen edelløvskog og med tradisjonsrik bebyggelse eksisterer fortsatt på Værne kloster. Her fører et system av fire alléer fram til herregården. Hovedalléen går i nord-sørlig retning og har en eiendommelig utforming med bjørk på ene siden og eiketrær av tildels store dimensjoner på den andre. En annen allé leder fram til gården fra den gamle Kongeveien i sørøst, langs en av klostrets eldgamle adkomstveier. Fra først av var den tilplantet som en dobbel allé i 600 meters lengde. En tredje allé fører vestover mot landingsplassen som godset hadde i Fuglevik. Samlet har alléene en lengde på omlag to kilometer. Ved siden av Jarlsberg er dette det nærmeste vi kommer et virkelig herregårdslandskap på norsk jord. Det ligger nær å jevnføre med adskillig større og for så vidt mer imponerende godslandskap lenger sør i Europa, som f.eks. det gamle Badminton i England og Bornimgodset i Nord-Tyskland, slik Lennés plan viser det.



*Tangen ved Arendal.
400 meter lang lindeallé
med steingard på utsiden,
etter tradisjonen anlagt
av krigsfanger i årene
1807-09.
(Foto: M.B. 1991)*





Værne kloster. Herregårdslandskap med system av alléer. (Tegnet av Magne Bruun)





*Værne kloster. Hovedalléen sett fra nord,
med bjørkerekke til høyre og eik til venstre,
til dels gamle eiketrær av svære dimensjoner.
(Etter Treets Venner 1984)*



Utenom den nevnte hovedalléen er de øvrige alléene delvis bygd opp med flere treslag, som bjørk, eik, alm og lønn, dels består de av bare bjørk. Noen strekninger er i god tilstand, mens andre er heller dårlige eller forfalne. Særlig gjelder dette bjørketrærne som er blitt for gamle. Det er uklart hvilket tidsrom alléene ble anlagt i, men eikerekken som markerer grenselinjen mot naboeiendommen Carlberg, må være plantet etter 1841, da Carlberg ble utskilt (*Treets Venner 1984*). Dette kan være en pekepinn om at hele allésystemet ble til i 1840-årene. Eier til Værne kloster var den gang August Sibbern, som var en betydelig jordbrukspioner og bl.a. formann i amtets landhusholdningsselskap (*Coldevin 1950*). Noen av eiketrærne har en anselig alder og må ha stått i veikantene lenge før alléene ble anlagt.

Ettersom biltrafikken vokste er veiene på godset blitt åpnet for trafikk og drevet som fylkesveier. Bortsett fra vestalléen har alle veiene hatt 80 km fartsgrense, og på 1980-tallet førte behovet for oppgradering av veistandarden til konflikt med verneinteresser og risiko for at hovedalléen måtte felles. Foreningen Treets Venner i samarbeid med Det norske hageselskap (*1984*) gjennomførte derfor en utredning som munnet ut i en tilråding om landskapsvern for hele området og nedgradering av fartsgrensen til 40/60 km/t for å bevare alléene. Fartsgrensen ble satt ned, og Værne kloster er foreslått som landskapsvern-område (*2012*).

Tradisjonen med rake alléplantninger ser ut til å ha tatt seg opp igjen og blitt forsterket ut gjennom 1800-tallet. Flere av storgårdene i Mjøstraktene ble prydet med kraftige alléer som fører fra landingsplassen ved Mjøsstranda rakt opp til gården. Grefsheim er et eksempel, der en 500 meter lang lønneallé fører ned mot Mjøsa i gårdens sentralakse. Alléen framstår som et karakterfullt innslag i landskapsbildet, synlig på lang lei.

Hovelsrud på Helgøya har en statelig, 3-400 meter lang allé av hestekastanje. Den fører i rett linje opp bakken fra stranda mot hovedbygningen, som ruver over en borgaktig terrassemur. Plantearbeidet var ferdig i 1860 (*Coldevin 1950*). Den som merker seg ut både med lengde og monumental virkning, er lindealléen på Hoel på Nes, plantet i 1870-årene. Som en av landets aller lengste alléer går den rettlinjert i 16-1700 meters lengde fra bryggen, forbi tunet og helt opp til skogkanten. Øvre halvdel er i de seneste årene blitt erstattet med nyplanting.





Hoel gård. Foto: Eriksen, Hamar Arbeiderblad



Eksempler som ofte dukker opp, viser at når tradisjonsrike herregårdspregede eiendommer ble overtatt av vanlige bønder, så falt alléene nokså omgående for øksa. I et bestemt tilfelle skriver kunsthistorikeren Schnitler lakonisk at «(gården) kom i bondeie og var ødelagt alt 1804». Men etter hvert tok forbildenes makt til å virke, og holdningene endret seg. Mot slutningen av århundret blir det fasjonabelt for de større bondegårdene å pryde innkjørselen med alléplantninger, og vanlige gårder fulgte snart etter. Oftest ble det plantet bjørk, og utformingen vekslet fra en kort alléstump til markante alléer på noen hundre meters lengde. Slike gårdsalléer finner vi over det meste av landet, men de er nok vanligst på Østlandets flatbygder.

En god del av alléplantningene som er registrert i bygdene i Østfold og Akershus, har sannsynligvis vært anlagt som gårdsalléer fra først av. Ved Wøien gård i Bærum er det f.eks. en 250 meter lang eikeallé av storslagne dimensjoner med trær på 20 -25 meters høyde. Dette tyder på at alléen må være plantet en gang på 1800-tallet. I dag inngår den i fv. 601, Gamle Lommedalsvei (*Statens vegvesen, 2011*).





*Wøyen gård i Barum.
Monumental allé av 20-25 meter høye eik.
(Foto: Statens vegvesen 2010)*



*Langstrakt og rak bjørkeallé, trolig i Sør-Odal, 1935.
Foto: Wilse, Anders Beer, Norsk Folkemuseum.*





Rogneallé med steingard på en gård i Lærdal omkring 1880-1890 (Foto: Axel Lindahl, Norsk Folkemuseum)

502
Egne-111-10



Levanten i Raafalen

ALLÉER FRA 1800-TALLET LANGS OFFENTLIG VEI

Opp gjennom 1800-årene blir det stadig vanligere med planting av alléer langs landeveiene, selv om det ikke kan sies å ha vært noe allment karaktertrekk i norsk bygdelandskap. På gården Ris i Nordby i Ås går den gamle Fredrikshaldske kongevei gjennom en allé av betydelig alder. Mange av trærne har falt i tidens løp, men alléen gir fremdeles et sterkt inntrykk.

Sidene er flankert av solide steingarder. De kan være oppført for å holde styr på bøndenes kjøring, slik sogneprest Stoltenberg, som bodde ikke langt unna, ville ha det i sin tid. Men trolig var det et annet motiv som virket minst like sterkt, nemlig at murene skulle understreke alléens form og gi den en tyngre forankring i landskapet. Når solide steingarder var brukt langs innkjørselsalléene på Hafslund, var det neppe fordi bøndene ellers kunne ta seg frihet til å drive villmannskjøring i herregårdens nærmeste omgivelser. Kombinasjonen av allé og steingard finnes ofte på gårdene i denne delen av landet, f.eks. på Gipsund i Rygge.

Steingardene er lagt opp som tørrmurer, oftest uten særlig fundamentering. Etter som århundrene går, raser deler av dem ut av naturlige årsaker. Steingardene langs Risalléen er i de siste år blitt omhyggelig gjenreist, uten at allétrærne er forstyrret i særlig grad av den grunn. I andre tilfelle har ekspertene kommet til at det er trerøttene som er hovedårsak til utrasingen og at trærne derfor må fjernes (!) Videre er det da sagt at eventuelt nye må plantes i minst seks meters avstand fra muren. – I så fall ville det bli dugelige arealkrav for veikorridoren.

I en god del tilfeller ble innfartsalléene til gårdene plantet langs de gamle bygdeveiene. På Hovelsrud på Helgøya fikk man på den måten til en førsterangs markering av gårdstunets tverrakse. I Kongsvingertrakten ble gårdene Overud, Gjøgården og Skansgården bundet sammen med en lang bjørkeallé. Bjørk var det avgjort mest brukte allétreret i slike sammenhenger, men det finnes også mange «bondealléer» som er tilplantet med en blanding av løvtrær som ble hentet inn fra skogen, slik vi kjenner det fra gammel tid.

Langs rv. 124 ved innkjøringen til Rakkestad fra nordvest er en gammel allé i nesten 500 meters lengde, som hovedsakelig består av bjørk, med innslag av ask og eik. Den står fram som en markant struktur i det åpne landskapet og skaper en attraktiv innfart til tettstedet (*Statens vegvesen 2009*).

Veien som fører forbi tunet på storgården Haugrim i Aurskog hadde en allé som savner sidestykke i Norge, tilplantet med osp i 350 meters lengde. Med de rake stammene som en søylerad der orange-laven på barken ga et selsomt fargeinnslag, og med lyset skimrende gjennom de lette løvkronene ga alléen et inntrykk som fester seg i minnet. Dessverre ble denne unike og inntrykkssterke ospealléen fjernet av hensyn til biltrafikken for omlag førti år siden.





*Ospealléen på
Haugrim i Aurskog.
(Foto: M.B.1961)*

På 1800-tallet ble det skapt to store alléer som ble berømte og høyt oppskattet i sin tid. Bare den ene av dem er blitt fornyet og sikret fortsatt eksistens. Majoren Klüwer fra Verdal tok i 1804 initiativ til å få plantet Stiklestadalléen, fra Verdalsøra til Stiklestad. I en melding fra 1818 sies det at Klüwer delte bøndene inn i rodelag på 10 -12 gårder som hver skulle plante 6 - 8 bjørker. Målet var å forskjønne veistrekningen, men også å få i stand en god retningsvisning til hjelp for veifarende i mørke og tåke, just slik det kjgl. danske dekretet av 1793 hadde sagt. Medvirkingen i alléplantingen ble også en spore til at almuen selv gikk i gang med å plante på gårdene sine.

Halvannet århundre senere i 1956, påpekte veisjefen i Nord-Trøndelag at trekkene i Stiklestadalléen stod så nær veibanen at de utgjorde en trafikkfare (Skard 1963). Dessuten var bjørkene sterkt medtatt av alder og tidens tann. Etter en lang og omfattende diskusjon, der Riksantikvaren, Fylkesmannen og lokalpolitikere var involvert sammen med veimyndighetene, ble den gamle alléen tatt vekk og nye trær plantet i 1990.



Den gamle Stiklestadalléen som ble hogd rund 1990. (etter Arnekleiv 2006)



Den andre storalléen var den landskjente Fannestrandalléen som fulgte veien langs Fannefjorden fram til Moldegård ved innfarten til Molde by. Fra først av hadde den gamle herregården en blandingsallé av ask, bjørk, osp og rogn. Historikeren Schøning omtalte den i rosende ordelag etter et besøk på 1770-tallet. I 1820-årene; tok Det Romsdalske Praktiske Landhusholdningsselskab initiativ til å plante allé langs hele fjordveien i samråd med eieren av Moldegård. De berørte grunneierne gjorde plantearbeidet i fellesskap. Allerede i 1844 var alléen så godt utviklet at den ble omtalt med begeistring. For det meste bestod den av bjørk, men nærmest byen var det brukt ask, lind og lerk, m.v. (Skard 1963). Schnitler skriver oppglødd om «Fannestrandens herlige milelange trerække». Alléen bestod i mer enn hundre år som en representativ innfart til Molde og et av byens karakteristiske landemerker, men ved nyregulering etter siste krig måtte den vike plass for biltrafikkens krav.



Den nye Stiklestadalléen langs gang- og sykkelveien fra 1990. Trerække på motsatt side av riksveien plantet ti-femten år senere. (Foto: Statens vegvesen)







*Fannestrandsalléen ved Molde
omkring 1880-1890. Foto: Axel
Lindahl, Norsk Folkemuseum*

Fagestranden - Molde

624
Wilje Ekeret





*Bjørkeallé i Vestfoldveien ved Sandefjord 1935.
Foto: Wilse, Anders Beer. Norsk folkemuseum.*



Innfarten til Rakkestad fra nordøst er markert av en nesten 500 meter lang bjørkeallé som ruver i det åpne kulturlandskapet. (Foto: Statens vegvesen)

Initiativet til offentlige veiplantninger kunne, som vi har sett, komme fra embedsmenn eller halv-offentlige organisasjoner som landhusholdningsselskapene. I tillegg ble det i siste del av århundret stiftet en rekke private foreninger som hadde treplantinger på programmet.

Fra Østfold i 1860-årene er det nevnt treplanting ved den nye veien fra Halden langs Femsjøen (Skard 1963). Sannsynligvis er dette den gamle og «oppsiktsvekkende» alléen av eik og bjørk, m. v. langs fv. 901 i Asak, som beskrives i alléregistreringen for fylket. I Fredrikstad ble det i 1859 dannet et selskap til fremme av treplanting langs landeveiene. Det er trolig resultater av selskapets virksomhet som vi ser i eikerekken langs Haldenveien (Rv. 110) og den gamle alléen som for det meste består av eik, mellom Sellebakk og Fredrikstad bru (Fv. 432). (Statens vegvesen 2009)





Risalléen langs gamle Fredrikshaldske kongevei i Nordby i Ås. Steingarder langs kanten. (Foto: M.B. 1981)



Gammel allé langs bygdevei i Tomter. Mest bjørk, men også andre skogstrær som osp og rogn. (Foto: M.B. 1994)



1800-ÅRENES BYALLÉER

Det gikk mer enn tregt å få gjennomført gateplantninger i norske byer i den første delen av 1800-tallet. Hovedårsaken var selvsagt landets fattigdom, men mangel på forståelse hos mange av dem som satt med myndighet gjorde nok også sitt. Det lille som ble plantet gikk det ofte dårlig med på grunn av pøbelens herjinger og ikke minst husdyrbruket, som var vanlig i byene langt opp gjennom århundret. Sau og geit gikk mange steder fritt omkring og ødela effektivt alt som var plantet der de kunne komme til.

Likevel kan en spørre om ikke det som særlig bremset utviklingen, var vanskelighetene med å skaffe gode og egnede trær i tilstrekkelig mengde til planting. I Trondhjem kom det i hvert fall nye muligheter da veimester Broder L. Krogh satte i gang planteskoleproduksjon på gården Kystad etter at han overtok i 1809. Han leverte planter til kirkegården ved Nidarosdomen og til en rekke plantninger i byen. Tilnavnet «Træernes Fader» fikk han med god grunn (*Skard 1963*).

Det tok svært lang tid før barokkbyen som Cicignon hadde planlagt etter den store bybrannen i Trondhjem i 1681, ble virkeliggjort fullt ut med alléer i hovedgatene. I 1837 ga kommunen en liten bevilgning til gateplantninger, men det støtte på problemer. Fire år senere ba politimesteren folk være på vakt og anmelde forhold som kunne skade trærne, hærverk, uvøren kjøring og lausgående husdyr. En gang på denne tid må alléen i Munkegata opp mot Domkirken ha blitt plantet, med balsampoppel fra planteskolen på Kystad (*Skard 1963*).

Først nå fikk byen den praktgaten som Cicignon må ha hatt i sinne. Denne alléen i en av Norges mest representative gater var det rester av fram til omkring 1960, da den ble erstattet med nyplanting av lind.

Om det var smått med gatetrær inne i byen, viser en plan over Trondhjem fra 1801 og Tegners kart fra 1842 at det var skjedd noe i utkanten. En lang, sammenhengende allé gikk langs bredden av Nidelven på Kalvskinnet, der Elvegata nå går. Her hadde det tidligere vært festningsvoller, og alléen kan ses som en beskjeden variant av Ludvig XIVs boulevarder på vollene i Paris (*Noach 1981*).

Allerede i 1709 fikk Trondhjem, i likhet med Bergen, en forordning om planting av trerekker «5 a' 6 Allén fra Huserne» som et brannverntiltak (*Skard 1963*), men om dette noen gang ble satt i verk, er uvisst. I byplanene for de finske trebyene var det som nevnt tidligere, store og gjennomgående treplantninger som også var anlagt med tanke på brannvern. I svenske trebyer slo disse prinsippene tidlig igjennom, men i Trondhjem lot dette vente på seg, på tross av brannrisikoen og de mange brannene i byen. Systematisk bruk av trær i gatene ble det først i stadsingeniør Dahls tid (*Noach 1981*).



Carl Adolph Dahl var stadsingeniør fra 1859 til 1899 og la grunnen for Trondheims utvikling til en moderne by, med klare visjoner også om å gi byen et vakrere fysiognomi. Blant de mange hjelpere som han hadde i dette arbeidet, må spesielt nevnes Treplantingsselskapet som ble stiftet i 1860 og fikk i stand en rekke parker og grøntanlegg i byen. Den ruvende trerekken langs østsiden av Kjøpmannsgata, på bakkekammen som skråner ned mot bryggene, ble fra først av tilplantet med balsampoppel, trolig fra planteskolen på Kystad. Et foto fra 1880-90-årene viser dette som en monumental trekke med brede kroner. Sammen med alléen i Munkegata hørte den til byens eldste gateplantinger, skriver bygartner Trygstad (1935). Selv om poppelen ikke er noe velegnet allétre, tilføyer han, vil den bli beholdt i disse gatene, fordi det har tradisjon og er med og gir byen sitt særpreg. Kort etter hans tid ble den gamle poppelrekken like fullt erstattet med alm. En del gamle og store trær av alm og ask i trekken tyder på at det ble plantet inn erstatningstrær ganske tidlig. Norsk Havetidende skrev i 1902 at «ingen anden norsk By har saa mange Alléer som Gadene i Trondhjem».

Munkegata i Trondheim omkring 1835. Dette kunne ikke ha vært stort til paradegate da den nye nasjonen skulle markere kongekroningen i Nidarosdomen i 1818. Etter prospekt av C. M. Tegner, Norsk Folkemuseum.



*Munkegata i Trondheim sett mot Nidarosdomen, mai 1906. Alleen av balsampoppel står i sin fulle prakt, i en parade-gate klar for kroningsprosesjonen som foregikk senere på sommeren.
(Foto: Wilse, Anders Beer, Norsk Folkemuseum)*







Den gamle poppelalleen i Munkegaten mellom Torget og Nidarosdomen stod det ennå rester igjen av på 1950-tallet, mens deler av den var erstattet med nyplanting. Bildet er fra kongesigningen 22. juni 1958. (Foto: M.B.)



Den nye lindealléen i Munkegata. (Foto: M.B. 1982)





Almerekke i Kjøpmannsgata, Trondheim (Foto: M.B.1982)







*Kjøpmannsgata i Trondheim med trekke av balsampoppel, omkring 1880-1890. Sammen med alleen i Munkegata hørte den til de eldste gateplantingene i byen. Senere er trærne erstattet med den almerekken som står der nå
(Foto: Axel Lindahl, Norsk folkemuseum)*



Treplanting i Kongens gate i Trondheim, mai 1906. Foto: Wilse, Anders Beer, Norsk folkemuseum

Britannia Hotel



I Fredrikstad fikk veiinspektør Ring plantet 100 hestekastanjer i 1865, innkjøpt fra gartneriet ved Gaustad asyl. 25 år senere bekostet Kiærs bruk en allé som ble plantet mellom jernbanestasjonen og bruket. Amtsgartneren tilrettela prosjektet og fikk utkommandert ialt 720 skolebarn til å utføre arbeidet (Skard 1963). Muligens er det en del av disse trærne som fremdeles står ved jernbanestasjonen.

Den alminnelige holdningen til bytrær hadde endret seg merkbart til det positive i siste del av 1800-årene. Her kan vi neppe se bort den innflytelse som byfornyelsen i Paris fikk på utviklingen over hele Europa. Ikke minst i Oslo er resultatene av dette synlige.

I 1800-tallets Kristiania var situasjonen omtrent like mistrøstig som i Trondhjem til å begynne med. Selskabet for Christiania Byes Vel har hatt parker og gateplantninger på sitt arbeidsprogram helt siden århundreskiftet, men det meste av tiltakene falt mer eller mindre i fisk på grunn av pøbelens herjinger og politikernes likegyldighet (Bruun 1991).

Den første alléplantning av noen betydning i Kristiania var de tredobbelte alléene som flankerer arkitekt Linstows store paradeplass foran Det kgl.slott. Plantearbeidet var utført i 1838, og ved nyttår i 1842 rapporterte Linstow at Slottsplassen var ferdig planert. Nå vet vi at den ble liggende med provisorisk grusdekke like fram til denne dag, men den trøstesløse og ødslige plassen i 160 meters utstrekning fikk snart hard medfart i avisene. For å bøte på dette sørget slottsgartner Mortensen for parkmessig utforming med plen og busk- og tregrupper straks innenfor allérekene. «Tomhedens Svælg» på den tidligere «Ørken af en Slotsplads» hadde blitt avløst av duftende grønt, skrev dikteren Andreas Munch i 1849 (Bruun 2007). Prisen for dette ble på den annen side at den stramme romvirkningen som alléene var ment å gi, ikke fikk komme til uttrykk fullt ut.

Det neste alléprosjekt i byen må ha vært alléene som flankerer begge langsider av Eidsvolds plass, som var blitt innkjøpt og lagt ut som park av huseierne på andre siden av Karl Johans gate og fikk sitt navn ved grunnlovsjubileet i 1864. Alléen langs Stortingsgaten står ennå, men den som stod langs Karl Johan ble felt under tunnelbanearbeidene i 1970-årene. Etterpå ble den erstattet ved å flytte inn store trær fra gateplanting som måtte tas vekk annet steds i byen. På forhånd var trærne blitt kultivert med rotklump og fornyet krone.



Et betydelig tidsskille kom med opprettelsen av Kristianias Beplantningsvesen i 1875, som i de første 40 årene hørte inn under ingeniøretaten i kommunen. Dette ga et tydelig signal om at kommunens ledelse i sterkere grad var blitt opptatt av byens rolle som rikshovedstad og de representative krav dette stilte.

Skjønnhetsverdier skulle prege bybildet, med øket trivsel for innbyggerne, og her var trekker og alléer i gatene et vesentlig virkemiddel, slik eksemplene fra Paris på en så overbevisende måte hadde demonstrert. Beplantningsvesenet bygde etterhvert opp en god faglig kompetanse og brukte bl.a. Petzolds store og betydningsfulle lærebok *Die Landschaftsgärtnerei*.

Fra denne perioden er det trolig at alléen i Gyldenløves gate på Frogner ble anlagt. Ridestien i midten var opphavelig tenkt å gå fra Slottsparken helt ut på landet (*Oslo Byes Vel 1987*).

Den mest markante og velkjente allé fra denne tiden i byens historie er uten tvil Bygdøy allé. Bygdøy allé ble tilplantet med hestekastanje i 1890-årene av hagebrukskandidat Kristian Kiserud, som var undergartner ved Beplantningsvesenet. I omlag 1400 meters lengde følger den gateløpets slingrende form, ikke akserettet og pompøst som i Europas store byer.

Gatestrekningen ble utbygget i løpet av 1890-årene med eksklusive leiligheter og butikker, som følge av byggeboomen under «jobbetiden» i dette tiåret (*Oslo Byes Vel 1987*). Flere ambassader ble senere lokalisert her, og etter bare et par tiår var Bygdøy allé blitt et symbol og et kjennemerke for byen. Jens Book-Jenssens litt søtladne schlager som kom et halvt århundre senere, bidro sikkert i vesentlig grad til at dette inntrykket festet seg også langt utover i landet.

Imidlertid vokste trekronene i høyde og bredde, og de som bodde der tok til å klage over skygge og andre ulemper. Kommunens nye bygartner, hagearkitekt Marius Røhne, var måtelig begeistret for Bygdøy allé og fastslo at valget av hestekastanje var feil på alle måter. I 1937 ble alléen foreslått fjernet, men reguleringsrådet stoppet saken (*Tønnessen 1991*). I mellomtiden var gaten, som opprinnelig var ment å være en elegant og stemningsfull promenadegate på byens beste vestkant, blitt til en stadig mer larmende og forurenset hoved-trafikkåre. Slik er det fortsatt. Nå passerer omlag 21 tusen kjøretøyer gjennom Bygdøy allé hver eneste hverdag i året, og de fleste bussrutene mellom sentrum og vestlige bydeler kjører her.





Eidsvollsplass i Oslo 1925. Folk nyter septemberdagen under trekronene. Foto: Wilsø, Anders Beer. Norsk folkemuseum.





Karl Johan med Universitetsplassen 19. desember 1935. Trerekken markerer promenaden langs Eidsvoll's plass. Den måtte fjernes under T-banearbeidene på 70-tallet, men ble erstattet med nyplanting av store trær etterpå. (Foto: Wilse, Anders Beer. Norsk folkemuseum.)



Trærne er blitt forholdsvis gamle, og mer enn halvparten er så svekket at de kan dø om få år. Hovedårsaken er skadene som vintersaltingen volder. Politikerne er i prinsippet enige om at alléen skal reddes, men det er ingen klarhet i spørsmålet om hvordan en skal oppnå dette (Hansen 2010). I mellomtiden vedtok Samferdselsetaten at fortauene ikke skulle saltes vinteren 2010/11, men strøs med grus. Bydelsutvalget foreslo på samme tid at Bygdøy allé skulle være prøveprosjekt som klimagate, der gaten oppvarmes med fjernvarme for å minske behovet for salting og brøyting. Konseptet er utviklet i EU med mål å utnytte alternative energikilder for å få bedre luftkvalitet og grønnere gater (Aftenposten.2011).

Bygdøy allé. Hestekastanjene blomstrer rikt og gir inntrykk av frisk frodighet på forsommeren, men omfattende skadevirkninger kommer til syne noen uker senere. (Foto: M.B. 2007)



ALLÉER GJENNOM DET SENESTE ÅRHUNDRET

1900-TALLETS FØRSTE DEL

Strengere krav til stramme akser

De to-tre første tiårene av 1900-tallet var en tid med betydelig satsing på tradisjonelle alléplantninger. Hos oss tok også små byer til å legge vekt på alléprydete gater. Samtidig ebbet strømningene fra romantikken i 1800-årene ganske raskt ut, med sine idealer om myke, naturlignende former og svungne veier, der også alléene kunne følge en avrundet og omskiftelig linjeføring. I det nye århundret tok det snart til å gjøre seg gjeldende klart motsatte oppfatninger.

Kraftige nyklassistiske retninger kom til å prege arkitektur og byforming fram til tiden omkring 1930. Dette førte med seg krav om symmetri og klare aksevirksomheter, og dermed ble alléer enda viktigere virkemidler enn tidligere. På den annen side kom det også til uttrykk synspunkter om at alléer og trær var romantiske elementer som ikke hørte til i en urban situasjon, der arkitekturen skulle være ene-rådende. Arven fra Versailles og Haussmanns Paris kunne en i så fall tydeligvis sette strek over.

Med de brytningene som preget den faglige diskusjonen i dette tidsrommet (og som senere skulle bli enda krassere), er det likevel påfallende å se det omfang som alléplantningene fikk. Her kan det være på sin plass å begynne med omtale av to praktalleer, den ene i Porsgrunn-området, den andre i Sarpsborg.

Borgestadalléen på statsminister Gunnar Knudsens eiendom, den gamle herregården Borgestad ved Porsgrunn, ble plantet i 1922. Da den nåværende Fv. 32 mellom Porsgrunn og Skien var under planlegging, avstod Gunnar Knudsen grunn uten vederlag. Men da han fikk rede på at veitraseen var tegnet snorrett gjennom et gammelt eiketree, brukte han all sin myndighet og satte foten ned. Han ga beskjed om at såfremt ikke planen ble endret, måtte det betales for hver eneste kvadratmeter, samt en klekkelig sum for selve treet. Resultatet ble en sving på veien, og den gamle eika står den dag i dag. Alléen fikk han plantet så snart anleggsarbeidet var ferdig, og på en plakat fra mai 1922 ba han barna om å la trærne stå i fred: «Naar dere blir store, saa blir (...) trærne store og skyggefulle. Da blir det koselig aa spasere paa den nye vakre veien» (*Kollandsrud 1978*). Alléen har en lengde på 450 meter og består av 25 eik, 30 bøk og 44 hestekastanjer.

I løpet av de nitti årene den har eksistert har alléen utviklet et monumentalt preg og gir et storslagent inntrykk i landskapet. I 1985 ble den fredet etter kulturminneloven. Trafikkmengden på veien har selvsagt økt sterkt, men alléen er i påfallende frisk og god tilstand. En årsak kan være at trekkene er plantet på forhøyete voller som løfter rotsonen opp fra veibanen og til en viss grad skjermer mot salttilsig og annen skade. Veisaltning i alléen er opphørt (*Husaas 2006*). Borgestadalléen fikk Vakre vegers pris i 2012.





Borregårdsalléen i Oscar Pedersens vei. Monumental lindeallé i 1200 meters lengde plantet i forbindelse med restaureringen av Borregård hovedgård. (Foto: Ellen Husaas)



Borregårdalléen er med sin imponerende lengde på nesten halvannen kilometer et karaktergivende element i bystrukturen i Sarpsborg og en av landets mest storslagne alléer. Den ble anlagt som et ledd i restaureringen av Borregård hovedgård i 1920-30-årene og markerer adkomstveien, som fikk navnet Oscar Pedersens vei etter en av Borregård-konsernets grunnleggere. Alléen består av lind som danner et fast og ensartet volum av sammenhengende trekroner med sterk arkitektonisk virkning. Hovedgårdens jorder i forkant av alléen er beholdt som åpen jordbruksmark og sikrer dermed alléens frie beliggenhet og dominans i landskapet.

Mange markante alléer langs offentlige veier utover i landet skriver seg fra denne perioden. Som eksempel kan nevnes alléene langs Jahrenveien, fv. 277 i Fet på Romerike. Den ene av dem, kirkealléen, fører opp til Fet kirke og er tilplantet med ulike løvtrær i 300 m lengde. Videre leder en 230 meter lang askeallé fram til Bjanes gård. Alléene er sterke romdannende former i det åpne kulturlandskapet. Kirkens posisjon som landemerke forsterkes, og med de ruvende trekronene har alléene en egenartet skjønnsverdi til alle årstider (*Statens vegvesen 2011*).

Av byalléer fra dette tidsrommet ligger det nær i første rekke å nevne alléene i Kirkeveiringen i Kristiania. Dette er byens eldste ringveisystem og ble påbegynt i 1890. Traseen går fra Galgeberg over Carl Berners plass og Majorstuen til Skøyen. Strekningen fra Frogner plass til Majorstuen ble opparbeidet som todelt kjørebane med sporveilinje i midten, i tilknytning til Jubileumsutstillingen på Frogner i 1914. Her ble den vakre, 900 meter lange lindealléen plantet, både for å skape en representativ adkomst til utstillingsområdet og som et bindeledd mellom gate og park. Utformingen av den videre forlengelse av Kirkeveien i retning mot Ullevål førte til skarp debatt om skjebnen til bjørkealléen som stod der fra før. I 1924 ble det endelig vedtatt å erstatte den med nyplanting av formklippet lind. Senere ble det plantet en rad bjørk i midtstripen, og Kirkeveien fikk det preg av trafikk- og promenadegate som den siden har hatt (*Tønnessen 1991*).







Borgestadalléen. Trekkene står på forhøyde voller som utvilsomt har vernet mot påkjørsler og saltskader. (Foto: Tom Riis)



*Langstrakt bjørkeallé med skigarder på
Taraldstu i Storelvdal sommeren 1941.
Også i innlandsstrokene ble alléene
markerte innslag i kulturlandskapet.
(Foto: Wilse, Anders Beer. Norsk folkemuseum).*



I Christian Michelsens gate i den østre del av Kirkeveiringen ble det tidlig i 1930-årene plantet en 650 meter lang lindeallé som fører ned mot Carl Berners plass. Her ble gatebredden så romslig at alléen ikke skygger for fasadene. Et bilde fra en sommerdag på 1950-tallet, mens biltrafikken i byen ennå var beskjeden, viser et stille og friskt gatemiljø med alléen i frodig tilvekst. Åpne vinduer slapp luften inn i leilighetene, og kun tre parkerte biler er å se (*Oslo Byes Vel 1987*).

Tidlig på 1900-tallet ble det vanlig å formklippe allétrærne. Det var helt i tråd med de nyklassistiske forbildene som rådde, men må også ses som en måte å hindre at trærne skulle vokse seg for store og lage skyggeproblemer. Typiske eksempler på formklippede lindealléer ser vi på Lindern i Oslo, utbygd i 1920 som et boligkompleks med karrébebyggelse omkring grønne plasser (*Oslo Byes Vel 1987*). I faglitteraturen ble det lagt for dagen en heller skeptisk innstilling til måten denne beskæringen ble utført på. Sterk årlig tilbakeskjæring hindrer naturlig utvikling av treet og resulterer i forkvaklede «kommunale Pyramider»



650 meter lang lindeallé i Christian Michelsens gate (Foto: Statens vegvesen)



som hverken er natur- eller kulturform og mangler estetisk verdi, het det i en dansk utredning, skrevet for Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse i København (Ingwersen 1956). Formklipte alléer etter barokkens forbilde krever grundig faglig innsikt. Det er ikke bare å sette i gang med saks og sag.

Interessen for alléplanting gjorde seg etter hvert gjeldende også i småbyene. I Levanger f.eks. var det blitt lagt inn en tverrgående parkakse som brannvernsone allerede etter bybrannen i 1846. Parken ble først opparbeidet omkring århundreskiftet (Skard 1963), og i Kirkegata som ligger rettvinklet på parken, ble det plantet en bjørkeallé som det ennå er rester av. I enkelte gater i Hammerfest ble det på omlag samme tid plantet fjellbjørk som allétrær. Om det lyktes, er uvisst, men i så fall ble det effektivt ødelagt i 1944. En usedvanlig vakker allé av stedegen bjørk finnes i Kirkegata i Mosjøen, anlagt i tilknytning til utviklingen av Byparken i tiden etter århundreskiftet.



*Mosjøen juli 1928. Gateplantning, sannsynligvis skogstrær av bjørk og rogn, i en av sentrumsgatene.
Foto: Wilse, Anders Beer. Norsk folkemuseum.*





Allé i Kirkegata i Mosjøen (Foto: M. B. 1982)



FUNKSJONALISMEN SLÅR IGJENNOM

Alléene blir «fremmedelementer»

Omkring 1930 slo le Corbusiers radikale program for bymiljø og byutvikling igjennom i Norden. Hans berømte slagord om «Sol, luft og grønt» som byens viktigste bestanddeler fikk stor innflytelse, også på fagfolks holdninger til alléer i bygatene.

Ideene hadde ligget i luften en god stund, og alt da Marius Røhne ble bygartner i Kristiania, så han det som et hovedmål å få til et sunnere bymiljø med fri tilgang til solåpne grønnareal og gode lekeplasser. Hans nokså negative syn på Bygdøy allé og skyggefulle trær må ses i denne sammenheng. Et nytt prinsipp med såkalte forhager ble lansert ved utbyggingen av bl. a. Colletts gate og Uelands gate, der det ikke ble plantet alléer i det hele tatt.

Da kommunale forskrifter om forhager kom i 1930, vakte dette oppmerksomhet både innenlands og i utlandet. Fortauene ble nå trukket inn i sammenhengende grønnbelter med plen og staudebed og skilt fra kjørebanelen med tilplantede rabatter. «Et slikt variert, mykt og fargemettet gatebilde er langt å foretrekke fremfor ensformige og stivt oppmarsjerte trerader på geledd langs fortauskanten» (Røhne 1965). Røhne fikk etterhvert en rekke kolleger av yngre hagearkitekter som sluttet fullt og helt opp om de moderne retningslinjene. I programskriftet som hadde en nokså misvisende tittel «Vår tids hage» og derfor fikk lite oppmerksomhet, la de fram prinsippene som de stod for. Her heter det bl.a. at alléer og sammenhengende trekker i gatebildet var «en etteraping fra sydlige breddegrader, hvor folk søker skygge og ikke sol». Til nød kunne spredte, enkeltstående trær aksepteres i byens gater, men de måtte ikke bli så storvokste at de stengte solen ute (Aspesæter et al. 1939). Typisk nok ble svenskeasalen nærmest et motetre i denne perioden.

I de tilfeller hvor det på tross av modernistenes syn fortsatt ble anlagt gatealléer, kom småvokste blomstrende prydrær i bruk. Dette kunne tilføre gatemiljøet en helt egenartet stemning de få dagene i året blomstringen varte. Et kjent eksempel er den lange alléen av rosehagtorn i Årstadveien i Bergen, plantet i bygartner Rosenkildes tid på 1930-tallet. Når den stod i blomst på forsommeren, var ikke bare gaten, men i høy grad hele bydelen preget av det. Dessverre ble denne unike gatealléen ødelagt bl. a. på grunn av masseangrep av rustsopp på 1980-tallet. I senere år er det foretatt nyplanting med prydkirsebær.



Eksempler som dette fra Bergen var sjeldne. Langvarig knapphet gjennom tredveårenes nedgangstid, krigsårene og gjenreisingstiden ga ikke mange muligheter for offentlige treplantninger og slett ikke alléer. I beste fall kunne det plantes frittstående enkelttrær på utvalgte steder i gaterommene. Samtidig minket det på de gamle bytrærne, særlig fordi økende biltrafikk krevde plass. Den positive virkningen av trær i bymiljøet ble sjelden understreket. I stedet kom fokus på ulemper som skyggevirksomhet og tap av utsikt.

Bygningsloven av 1963 og 1985 ga kommunen rett til å kreve fjerning eller tilbakeskjæring av trær som var til ulempe. Dette ble brukt også i Finnmarks-byer der trærne neppe er årsak til store plager. At nye bydeler tross alt kunne få et preg av grønne trær, hang sammen med at det etterhvert ble et visst vern av eksisterende vegetasjon på byggefeltene. Dessuten ble det plantet trær i parker og friområder. Men størst betydning hadde ofte det som folk plantet i sine private hager.

At fagfolk hadde utviklet et rasjonelt og forbeholdent syn på gatetrærne, innebar ikke at de hadde en prinsipielt negativ holdning til trær i bymiljøet. Tvert imot søkte de fleste av dem å bygge opp argumentasjon for miljøverdiene trærne står for, i en tid som ikke var altfor sterkt opptatt av slike spørsmål. For å hente et eksempel utenfra: Den danske foreningen til Københavns forskjønnelse tok sikte på å styrke forståelsen for trær og grønnområder i den fremtidige by. Her heter det at hovedårsaken til at bytrær skaper problemer er feil som er gjort i plassering, i valg av treslag og i behandling av trærne. Det slås fast at tradisjonelle alléer har utspilt sin rolle i bygatene, og nye gateplantninger må ta hensyn både til beboerne, til tekniske krav og ikke minst til trærne selv. Betydningen av velutviklede enkelttrær og tregrupper i gaterommet blir fremholdt, men de må sikres en vokseplass som er adskilt fra trafikken. Klausulering av trær som står på privat grunn blir også nevnt som et aktuelt virkemiddel (*Ingwersen 1956*).

Nå kom det tross alt noen regelmessige gateplantninger hist og her, i de fleste tilfelle som ensidige trerekker. Eksempler på dette finner vi bl.a. i Dikemarkveien i Asker, der en godt og vel 50 meter lang, fin og frodig bjørkerekke markerer veiens linjeføring i en sving. En linderekke ved Bryn kirke i Bærum skriver seg også trolig fra det tidsrom vi her snakker om, likeens en jevn og velvokst rekke av asal som i godt og vel 100 meters lengde danner skjerm for Hoppert skole mot Fv. 131 på Jeløya (*Statens vegvesen 2009 og 2011*).







*Alleen av rosebagtorn i Årstadveien i Bergen.
(Foto: Olav Aspesæter)*

Utenfor byene kom det heller ikke på tale med alléplanting langs veiene. Tvert imot er det i dette tidsrommet at mange alléer ble tatt vekk for å imøtekomme trafikkens krav. Det samme skjedde utenlands, der alléene i langt sterkere grad forårsaket trafikkulykker og ble sett på som rene dødsfeller. I Nederland og Tyskland falt de karakteristiske alléene langs veiene i hopetall i disse årene (*Bolin 1961*). Fra Norge er det alt nevnt eksempler fra den berømte Fannestrandalléen ved Molde og ospealléen på Haugrim i Aurskog.

Men også her fantes det unntak innimellom. I Bodø tok man midt i 1950-årene fatt på å anlegge en askeallé langs innfartsveien til byen. Det endte ikke bra. Veien gikk over en vidstrakt, værhard og ødslig myrflate, der de nyplantede asketrærne hverken kunne trives eller klare seg mot brøyteskader om vinteren. Bare en kort alléstump inn mot byen vokste opp og vitner om et prosjekt som var stort tenkt, men falt i fisk.

Bedre gikk det i Rygge, der det omkring 1946 ble plantet en allé av berlinerpoppel langs veien over den åpne sletten mot kirken. Trærne er styvet, og stammene står skjeve etter det stadige vindpresset fra fjordsiden. Nå er trærne gamle og nærmest utlevd, men alléen har en sterk og malerisk virkning i det vide jordbrukslandskapet (*Husaas (red.)2006*).



Trerekke av bjørk utenfor Dikemark sykehus i Asker. (Foto: Statens vegvesen)



DE SISTE FØRTI ÅR

EN NY GIV FOR TREKKER OG ALLÉER

Slutten av 1960-årene markerte på mange måter et oppgjør med den utviklingen som samfunnet hadde vært igjennom fra mellomkrigstiden og framover. Dette gjaldt også bruken av vegetasjon og trær. Her i Norden kom det et vendepunkt med en rapport fra Statens råd för byggnadsforskning. Den la fram en kritisk analyse som konkluderte med at den storlinjede forenkling med et fåtall av arter, eller helst bare én, som hadde vært normgivende for vegetasjonsbruken helt fra starten av funksjonalismen, var feilslått både estetisk og biologisk. I Norge hadde dette riktignok ikke fått så sterke utslag, og iblant hadde fagfolk i nabolandene kritisert norsk plantebruk for å være «gammelmodig».

Tendensene var likefullt de samme hos oss. Også i norske fagtidsskrifter og aviser kunne en se at den odiøse betegnelsen «grasørkener» ble brukt om de solåpne og vidstrakte grønnarealene som var tenkt for lek og sport i boligområdene.

Samtidig med kravet om større mangfold i plantebruken kom det nå fra flere hold en understreking og dokumentering av trærnes betydning for lufthygiene og livsmiljø i byer og tettsteder. Den tyske forskeren Bernatzky (1974) la fram utredninger om hva velutviklede bytrær betyr for byklime, luftfuktighet, opptak av CO₂, frigjøring av oksygen og reduksjon av luftforurensning, m. v. En annen forsker fremhevet at store og velutviklede trær gir viktige emosjonelle inntrykk som har betydelig psykologiske verdi for folk i byen (Erwin 1967).

I en rekke europeiske byer resulterte den nye forståelse av bytrærnes verdi i politiske programmer. Wien innførte generelt forbud mot å felle trær innenfor bygrensen, og Helsinki vedtok i 1973 omfattende forskrifter for vern av trærne i byen (Bruun 1991).

Også norske byer fulgte dette opp på ulike måter. Landsomfattende kampanjer spilte trolig en viktig rolle som pådrivere. Aksjonen «Plant et tre» som Hageselskapet iverksatte i 1977, fikk oppslutning over hele landet, likeens Bymiljøkampanjen i 1984, der trær fikk en viss plass selv om de ikke utgjorde noen hovedsak.



Innenfor veisektoren resulterte de nye ideene etter hvert i en sterk satsing på trær, på en måte som vi knapt har hatt sidestykke til tidligere i Norge. På tross av at mange fagfolk i tiårene som gikk forut hadde forfektet at regelmessige treplantninger i rekker og alléer var avlegs, ble det nå i særlig grad lagt vekt på trekker. Allerede i 1967 begynte det arbeid i Bodø med å etablere en 2,5 km lang rekke av svenskeasal langs midtdeleren på byens indre ringvei, Hålogalandsgata. I dag er dette en velutviklet, kontinuerlig rad av trær som gir en klar optisk retningsvisning for trafikkstrømmen og en sterk visuell begrensning av det indre byområdet. Både i blomstringstiden og med fruktsettingen om høsten er trekken blitt et estetisk aktivum og langt på vei et identitetsmerke for byen (E. Husaas 2006).



Trekket av svenskeasal i 2,5 km lengde på midtdeleren i Hålogalandsgata i Bodø 1981 (Foto: M. B.)





Samme trerekke et kvart århundre senere, med full fruktsetting etter lauvfall senhøstes (Foto: Per Rekkedal)





*Fin og kontinuerlig bjørkerekke ved Svanhøvd i Pasvikdalen, trolig plantet på 30-tallet
(Foto: Statens vegvesen)*



*Bjørkerekke mellom gang- og sykkelvei og Rv. 152 i Ås, med buskbelte av sibirkornell og korsved.
To år etter planting (Foto: M.B. 1979)*



350 meter lang rekke av asal med underplantning av busker langs gang- og sykkelvei i sentrum av Aursmoen i Aurskog (Foto: Statens vegvesen)



Som ledd i Treplantingsaksjonen ble det i 1977 plantet en rad bjørk langs rv.152 inn mot sentrum i Ås, med et buskbelte som underplantning for å skjerme gang- og sykkelveien mest mulig mot biltrafikken. Plantningen vokste raskt til og så lovende ut, inntil buskbeltet ble ødelagt av masseangrep av korsved-bladbille og visnesjuka på sibirkornell. Trerekken måtte senere fjernes p.g.a veiutvidelse og er senere erstattet med en 110 meter lang rekke av neverhegg.

Trekker med underplantning er senere anlagt langs gang- og sykkelveier et par steder, f.eks. en 350 m lang rekke av asal langs fv. 239 i Aurskog. Hovedregelen er imidlertid at trærne står direkte i grasbakken uten busker under.

Mange av nyplantningene er i god vekst og fin utvikling, men alt er ikke like vellykket. Det finnes eksempler innimellom på at trærne trives dårlig, med tilvekst som ikke holder mål. Årsakene kan være flere. Det kreves streng kvalitetssikring for bl.a. å holde riktig plantedybde og få god rotutvikling.

Vegvesenets alléregistreringer langs offentlige veier i Østfold, Oslo og Akershus viser et antall på ca. 275 trekker som antas å være plantet i løpet av de siste 40 årene. Av disse har Akershus fylke ca.180 tilsammen, hvorav 25 i Asker kommune og ca.15 i Bærum. I Oslo er det registrert ca. 25 trekker fra samme tidsrom og i Østfold omkring 65. Størsteparten er anlagt som skille mellom kjørebane og gang- og sykkelvei i tettbygde strøk. Som typiske eksempler kan nevnes: En bjørkerekke på 450 meters lengde i Østre Akervei i Oslo og en 100 meter lang linderekke med en 85 meters forlengelse av lønn i Smedgata i Mysen. Dessuten er det en asalrekke langs Røykenveien i Heggedal i Asker, som strekker seg kontinuerlig i ca. 925 meters lengde med kraftig linjeførende virkning (*Statens vegvesen 2009 og 2011*).

Bjørk er den mest brukte art i trekkene og er dominerende på landsbygda. Ellers er lind et populært og mye brukt treslag, tett fulgt av lønn og asal. En meget vakker, nesten 100 meter lang rekke av svenskeasal står ved innfarten til Sofiemyr senter i Oppedgård. Ask og rogn er også brukt, men mindre vanlig. En gang iblant finnes andre treslag, f.eks. svartor, som tidligere ikke var tilstrekkelig verdsatt som tre. Særpregede trekker av furu er brukt bl.a. ved Auli kirke på Romerike, og prydrær som kirsebær og søyleosp finnes av og til.



Trerekker som er plantet utenfor by og tettbebyggelse, markerer ofte innfartsveier til bygdesentre og står gjerne som skille mellom biltrafikk og gang- og sykkelvei. I Rakkestad kommune er en bjørkerekke på 3,2 km lengde langs rv. 22. Likeens er det en velutviklet, over 200 meter lang rad av hvitstammet bjørk langs Eidsvollvegen mot Eidsvoll kirke, samt en tilsvarende bjørkerekke langs fv.181 i samme kommune (*Statens vegvesen 2009-2011*).

Også utenfor det sentrale Østlandsområdet er det gjort omfattende treplantninger. Ett eksempel som bør nevnes, er en rekke av vanlig furu som kan bli et markant og karaktersterkt landemerke ved innfarten til bygdesentret i Tolga. Ved innkjøringen til Mo i Rana fra sør står en velutviklet og vakker rekke av låglandsbjørk, og der E6 går i en omkjøring utenfor byen, er det sammenhengende rekker av rogn, delvis plantet som allé. Om tilveksten blir bra, kan dette gi god retningsvisning for trafikken og samtidig være en tydelig markering av overgangen mellom by og land.

En egenartet trekke står i kanten av rv. 80, i Grønnåsen ved innfarten til Bodø. Her ble det omkring 1990 plantet en rekke balsampoppel som har utviklet seg til en ensartet, ruvende vegg av løvmasser båret på poppelens karakteristiske, grønne og rake stammer.

Alléer er ikke brukt i samme omfang som trekker, og faglitteraturen frarår det ofte, som tidligere nevnt. Det grunngis med at moderne gate- og veimiljø er ustabil. Nye og uventede grunnarbeider blir ofte påkrevd, med fatale følger for trær som er etablert på stedet. En allé som er anlagt etter et bundet, regelmessig system, får helhetsvirkning og kontinuitet forstyrret på denne måten. Å bøte skadene blir vanskelig eller umulig. Ubundne plantninger med tregrupper og solitærtrær plassert på egnede og sikrete steder i veikorridoren blir tilrådd som bedre løsninger, likeens trekker på sammenhengende grønnstriper langs en av veisidene. Slike plantninger er langt mer robuste og kan gi mye av alléens positive miljøvirkninger, om ikke de samme estetiske opplevelser, er det blitt framholdt (*Zion 1968*).





*800 meter lang rekke av ulike
treslag i Sørkedalsveien i Oslo
(Foto: Statens vegvesen)*

Et annet forhold av primær betydning er den trafikkfaren som trestammer i veikanten medfører. Etter hvert som biltrafikken økte, bygde det seg opp erfaringer om trær som veritable dødsfeller langs veiene. Undersøkelser som har belyst dette, viser at halvdelen av ulykker som er forårsaket av veitrær, skjer der trærne står helt inntil veikanten (*Martini 1969 og Knoflacher 1969*). Tyske regler krever i samsvar med dette en minsteavstand fra veikant på 4, 5 meter for hovedveiene. På lokalveier kan avstanden være mindre. I Nederland ble det alt i 1950-årene krevd en minsteavstand på 5 meter fra veibanekant på motorveiene, noe som ville øke arealbehovet i sterk grad. På veier med lavere fartsgrense ble tre meter vurdert som tilstrekkelig, og på veier med liten hastighet ble grensen satt til 1,5 meter (*Bolin 1961*). Registreringene av norske veiplantninger viser at lignende avstandsnormer blir praktisert også her.

Parkeringsplassen i Ås sentrum en vinterkveld med belysning fra snøklede trekroner. (Foto: M.B. 2011)



Parkeringsplassen i Ås med blomstrende svenskeasal. (Foto: M.B. 2011)



I bygdlandskapet, utenfor byer og tettsteder, er trerekkene oftest av bjørk. Her er en 3,2 km lang bjørkerekk langs riksveg 22 i Rakkestad. (Foto: Statens vegvesen)





Selv om argumentene mot alléplantninger som er framsatt i internasjonal faglitteratur er velkjente i Norge, er det plantet et betydelig antall alléer langs gater og veier her til lands i de seneste tiår. De aller fleste finnes i bymiljø der fartsgrensen er nedsatt. En av de mest markante er den lange, doble lindealléen langs Snarøyveien på Fornebu. Den er relativt nyetablert, men har avgjort potensial til å kunne utvikles til en praktallé på linje med Borregårdalléen i Sarpsborg.

Lillestrøm har flere vakre og holdningsfulle lindealléer i gatene, bl.a. en dobbel, 400 meter lang allé som virker som en effektiv oppgradering av miljøet i tilknytning til Jernbanegata. Handlegaten mellom jernbanestasjonen og kirken prydes av en 300 meter lang allé i god tilvekst, og en kilometerlang trerekke i Sørungata danner en grønn linje inn og ut av byens sentrum.

En allé, tildels en enkel trerekke, av hestekastanje ved Vika Atrium i Munkedamsveien i Oslo preger gaterommet i 280 meters lengde. Der hvor trærne står med underplantning i felter med åpen jord, er tilvekst og trivsel meget god. På strekninger der trærne står med fast dekke helt inn til stammene, er tilstanden derimot merkbart dårligere. I registreringsrapporten er det fremholdt som et talende eksempel på problemene med moderne byalléer at den ene treraden her måtte fjernes på grunn av ombygging i 2010. Nye trær i noe redusert antall ble plantet, men det er ennå et åpent spørsmål om de tar igjen forspranget til treraden på motsatt side (*Statens vegvesen 2011*).

I Ås i Akershus er en attraktiv variant av allémotivet på parkeringsplassen i sentrum. Tidlig på 90-tallet ble det plantet en allé av svenskeasal som ytre ramme om plassen, etter plan av professor Egil Gabrielsen. Lysstolpene med en grenet armatur er plassert nær inntil trekronene. I kveldslys gir dette en eien-dommelig og stemningsfull virkning til alle årstider.



Blant de nye alléene som er beskrevet i vegvesenets registreringer, er det flere som merker seg ut ved valg av treslag. På Hagan i Nittedal er en over 400 meter lang ospeallé, som riktignok delvis bare er en ensidig trerekke. Den er i meget god tilvekst og kan utvikle kvaliteter som minner om den tapte alléen på Haugrim, selv om treradene står med lengre avstand og neppe blir den perspektiviske søylerad som Haugrimalléen var.

Tradisjonen fra tidlig 1900-tall med alléplantninger av blomstrende prydrær er videreført flere steder. Kjøllberggata i Oslo får en spesiell festivitas om våren når en allé av japansk prydkirsebær med til dels hengende grener står i flor. Fuglekirsebær som gir en tilsvarende, omenn kortere og ikke fullt så spektakulær vårblomstring, er brukt i en alléplantning langs fjordsiden i Vollen i Asker. Denne alléen er ennå ung, men har potensial til å bli en attraksjon på stedet. I Finnmarkgata i Oslo er en ung og lang allé av ornäsbjørk, som med sitt filigransaktige løv og luftige kroneform kan gi gaterommet en unik karakter, dersom trærne får stå og utvikle seg i fred (*Statens vegvesen 2011*).

Utenfor Østlands-området finner vi nyplantede alléer i mange byer og tettsteder, bl.a. i Steinkjer. Etter fullføringen av E6 gjennom byen er det anlagt alléer som er i god vekst og ser ut til å bli meget vakre, langs innfarten i begge retninger. I forbindelse med opprusting av gatene i sentrum i Mosjøen er det plantet alléer som likeens er i god vekst, bl.a. av lind.

Sett under ett viser alle disse eksemplene at den århundregamle tradisjonen med alléer i bygatene ennå har livets rett og kan tilpasses miljøforholdene i nåtidens byer, i hvert fall der trafikkbelastningen ikke er for sterk. Forutsetningen er at det er vilje til å sikre et visst minstemål av miljøkrav som trær og levende vegetasjon setter til omgivelsene.





Allé av prydkirsebær i Kjøllberggata i Oslo. (Foto: Statens vegvesen)



Nyetablert lindeallé i Snarøyveien på Fornebu. (Foto: Statens vegvesen)





Rekke av balsampoppel foran et boligfelt ved rv. 80 i innkjøringen til Bodø (Foto: Statens vegvesen)

HAR ALLÉENE NOEN FRAMTID?

Alléplanting har lange tradisjoner, ikke bare i Europas ledende kulturland, men også på norsk jord. Mange av våre alléer har stått i tohundre år eller lenger og er markante deler av den kulturarv som norsk landskap inneholder. Ikke så rent få av disse alléene er friske, frodige og vitale fremdeles. Dette vitner ikke bare om den enestående livskraft som mange treslag har, men forteller også at de som plantet dem hadde fagkunnskap som var solid nok til å sikre gode etableringsforhold og gunstige livsvilkår for trærne.

Fagkunnskapen er bygd opp gjennom århundrene på grunnlag av erfaring og observasjoner og er gjort kjent gjennom lærebøker, helt fra Mollets, Alphands og Petzolds tid fram til nåtidens omfattende faglitteratur. Underveis er gammel kunnskap som er utdatert, blitt byttet ut med fornyet innsikt. I moderne tid har målrettet forskning klarlagt en rekke spørsmål, f.eks. når det gjelder tiltak for å få til gunstig jordstruktur, metoder for vedlikehold, skjøtsel og rehabilitering av eldre treplantninger, osv.

I arbeidet med kvalitetssikring av nyanlagte alléer er det avgjørende at relevant kunnskap blir brukt i praksis. Vegvesenets registreringer har så langt vist at en betydelig del av de nye trekkene og alléene er i god utvikling og vitner om faglig vel utført arbeid i etableringsfasen. På den annen side er det også kjent at veiplantninger kan være mer eller mindre mislykket og i dårlig vekst. Årsakene kan variere, men et avgjørende spørsmål vil ofte være om vilkårene for rotutvikling og vekst er sikret godt nok over hele strekningen som skal tilplantes. Svikter det her, blir resultatet uvegerlig en ujevn utvikling på trærne og en mislykket allé.

I Danmark ble disse problemene tatt opp tidlig. Danske landskapsarkitekter slo til lyd for at det i veiplantninger ute i det åpne landskap burde brukes unge planter som er i en vital vekstfase. Det forutsetter ganske tett planting og tynning suksessivt til den endelige avstand er oppnådd. Hovedargumentet er at oppstammete allétrær som er fem-seks år gamle eller mer, tåler omplantingen dårlig og dessuten oftest kommer til ringere vekstkår i veikanten enn det de hadde i planteskolen. Resultatet blir gjerne at de vantrives og kanskje aldri kommer i ordentlig utvikling. Unge planter skyter i været hurtig, men krever til gjengjeld oppfølging med stell og tynning i rett tid (*Preisler 1950*). I praksis kan det derfor være at slike metoder gir gode resultat når det er snakk om veitrær enkeltvis eller i gruppe, men blir arbeidskrevende og vanskelig å følge opp når det skal anlegges samlede trekker over store strekninger. Praktisk målrettet forskning vil forhåpentligvis bygge opp større klarhet og sikrere retningslinjer for etablering av veitrær.



I bymiljø der nyplantede trær utsettes for store påkjenninger, er situasjonen en annen. Alt fra den gang da Deschamps' avenyer ble anlagt i Paris, er det klargjort at store trær med velutviklet rotklump, ved siden av forsvarlig grunnarbeid og oppfølging etterpå, er avgjørende vilkår for at gatealléer skal lykkes. Norsk standard fastsetter minstekrav til stammeomkrets- og høyde, samt angir regler for den tekniske utføring av arbeidet.

Gategrunnen er i de fleste fall et ugunstig vekstmiljø for trær. Infrastrukturen under bakken skaper problemer, og gravearbeid ved reparasjon og nyanlegg forstyrrer, skader og ødelegger i verste fall trærne. I det kompliserte prosjektet med treplanting i forbindelse med nyreguleringen av Carl Berners plass i Oslo er det nyttet spesielle tekniske løsninger for å sikre rotutviklingssonen og skille den fra kabler og ledninger på effektivt vis. Tiltakene er sterkt kostnadskrevenende, men i totalbudsjettet for anlegget var dette en liten prosentdel. Tilsvarende arbeid er gjort langs Parkveien (*Park & anlegg 2010-11*). Evaluering etter noen år vil vise hvordan dette slår ut for trærnes tilstand.

Sjukdommer hadde ikke hatt noen dramatisk innvirkning på allétrærne før den såkalte hollandske almesjuka slo til. Det er velkjent at den praktisk talt har utryddet almen i England og deler av kontinentet, og i senere år har den også gitt harde utslag i sørøstre del av Norge. Etter årtusenskiftet er det rapportert at flere tresjukdommer som tidligere var ukjente i Norge, er på innmarsj. Det gjelder bl.a. askeskuddsjuka, «bakterie-kreft» på hestekastanje og angrep av ulike arter av soppsekten *Phytophthora* på løvtreslag som hestekastanje, lønn og bøk (*Solheim et al. 2011*).

I tillegg har det forekommet masseangrep av skadeinsekter som ikke gjorde så mye av seg før. Korsvedbladbillen er nevnt i et tidligere kapittel. Andre eksempler er lindebladvepsen som har vært totalt ødeleggende i nyplantninger av lind, og treborende larver av sommerfuglarten ospeglassvinge, som har tatt knekken på søyleosp.

Ennå vet vi ikke nok til å kunne si sikkert hvor omfattende skadevirkningene blir, men det synes å være god grunn for dystre spådommer. Trær som har store belastninger på forhånd, er aller mest i faresonen. Det kan dreie seg om forurensninger, dårlig tilgang på vann og oksygen, eller rett og slett høy alder. Noen av våre gamle praktalléer som er av uerstattelig, kulturhistorisk verdi, kan gå tapt på denne måten.

Alt dette innevarsler at arbeidet med trær blir langt mer problemfylt enn det har vært noen gang før, uansett om forskningen vil komme fram til metoder for å nedkjempe eller minske skadevirkningene. Utpøving av arter og kultivarer som er lite sårbare for sykdom og skadedyr, vil få sterkere vektlegging enn før.



Samtidig må det arbeides med avklaring av konflikter med naturmangfoldhensyn som går imot innføring av ikke stedeegne planteslag. Det faktum at vi på listen over aggressive arter finner platanlønn, et treslag som har lang tradisjon og som har stor betydning og verdi som allétre spesielt i mer klimaharde strøk, gir et klart eksempel på konfliktene som finnes på dette feltet.

I tillegg kommer belastningene som veimiljøet utsetter trærne for. Her er det store problemet veisaltingen i vinterhalvåret. Saltsprutskadene på vegetasjonen langs veier i Østlands-området var uvanlig store våren 2010 (*Pedersen 2010*). Skal bytrærne kunne skjermes mot skade, kreves det spesielle sikringstiltak (*Gangås 2010*). En annen løsning er å omregulere trafikken og minske kjøringen i utsatte allégater, eller i det minste stoppe saltingen av fortauene, slik som i Bygdøy allé vinteren 2011.

Er det så noen framtid for alléene? Ser vi på Vegvesenets sterke satsing på alléer og trekker i senere tiår, må svaret bli et klart ja. Det skyldes ganske enkelt at vi behøver dem av en lang rekke årsaker. Men samtidig er det tydelige indikatorer på at overvåking og skjøtsel må få høyere prioritet enn før, - og dermed kreve større kostnader. Vi kan ikke lenger slå oss til ro med at alléene skjøtter seg selv så snart de er ordentlig etablert.

På sterkt trafikkerte veier med høy fart har ikke alléene noen plass. Dette ble i prinsippet avklart for lang tid siden, da bilismen slo igjennom. Likefullt blir det også i senere år brukt alléer og trekker for å få til en markant og identitetsskapende understreking av hoveddragene i gatesystemet, riktignok bare der det er nedsatt fartsgrense. Den storslagne asalrekken i Hålogalandsgata i Bodø og lindealléene i Lillestrøm og på Fornebu er eksempler på det. Langs lokalveier og gater der trafikken er liten og går langsomt, er det både plass og behov for trekker og alléer. Det er også her at hovedtyngden av Vegvesenets satsing har foregått, her og langs gang- og sykkelveiene.

I Vegvesenets inspirerende og tankevekkende publikasjon om gangveier er det vist et eksempel på en vanlig, ødselig asfaltert stripe for gående, langs veigrøfta kant i kant med kjøreveien. Hvorfor er det ikke plantet trær her? er spørsmålet i billedteksten. Som motstykke står et bilde av et grønt drag med gang- og sykkelvei skilt fra kjørebanelen med en trekke. «Når trærne vokser til, vil det bli en vakker opplevelse å ferdes under trekronene» (*Dahlman 2005*). Utsagnet minner om Gunnar Knudsens appell da Borgestadalléen var nyplantet. Til syvende og sist er det kanskje her hovedargumentet ligger for at alléene har en framtid.



NORGES FREDETE ALLÉER

Her i landet har vi 4 alléer som er fredet ved enkeltvedtak etter kulturminneloven § 15.

Alléen ved Abildsø gård, Oslo

- blandingsallé langs oppkjørselen

Alléen opp til Gløshaugen, Trondheim

- platanlønn

Sagatunalléen, Hamar

- bøk og bjørk

Borgestadalléen, Skien

- bøk og hestekastanje og noen få eiker

Etter samme paragraf i loven er det fredet flere hage- og parkanlegg som inneholder alléer, ikke minst Frognerparken i Oslo og Byparken i Mosjøen. To alléer på Bygdøy inngår i verneområdet der.

Fredet etter Naturvernloven:

Vogelius' allé, Asker

- ask

HENVISNINGER:

- Aftenposten*, 2011, Grønn gate kan redde kastanjetrær. *Aftenposten* 2. feb. 2011.
- Arnekleiv, Marit, 2006. *Landlige hager. Hagekultur i Trøndelag*. Steinkjer 2006.
- Aspesater, Olav, Kr. Krafft, Ola Nordal og Eyvind Strøm, 1939. *Vår tids hage*. Oslo 1939
- Austigard, Bjørn, 1989. *Gjermundnes 1500 - 1900*. Gjermundnesboka. Landbruksmuseet på Gjermundnes, Ålesund, 1989 (s. 43-96)
- Berg, Adolph, 1927. *Omkring gården Stend*. *Bergen Aftenblad* 15. jan. 1927.
- Berg, Arno, 1952. *Bygdøy Kongsgård*. Oslo 1952.
- Bernatzky, Aloys, 1974. *Bäume in der Stadt. Garten und Landschaft* 1974, s. 543-546 og 700-706.
- Bjerke, Gunnar, 1950. *Landsbebyggelsen i Norge*. Oslo, 1950.
- Bolin, Lorents, 1961. *Ekonomi och skönhet i landskapet*. Stockholm, 1961.
- Brosing, G. (red.), 1955. *Det gamle Bergen*. Bergen, 1955.
- Bruun, Magne, 1991. *Visjon og virkelighet. Den grønne by. Park- og idrettsvesenet 75 år. (S. 14-32)* Oslo, 1991.
- Bruun, 2007. *Norske hager gjennom tusen år*. Oslo, 2007.
- Clifford, Derek, 1962. *A History of Garden Design*. London, 1962.
- Coldevin, Axel, 1950. *Norske storgårder*. Oslo, 1950.
- Dahlman, Inge, 2005. *Gåboka*. UTB publikasjon, Statens vegvesen, Oslo, 2005.
- Erwin, Jahn, 1967. *Die Bäume in unserer Stadt im socialhygienischen Aspekt*. *Das Gartenamt* 1967, s. 107-108.
- Fægri, Knut, 1960. *Norges planter*. Bd. If Oslo, 1960.
- Gangås, Dag Eivind, 2010. *Ingen alternativer til salting i Oslo*. *Park & anlegg*, 2010/10, s. 11-12.
- Gartner, Christian, (1694). *Horticultura*. Faksimilientgave, Trondheim, 1959.
- Giedion, S., 1956. *Space. Time and Architecture*. Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass., 1956.
- Gothein, Marie Louise, 1914. *Geschichte der Gartenkunst I*. Jena, 1914.
- Hansen, Ole Billing, 2010. *Håp for Bygdøy allé?* *Park & anlegg* 10/10, s.18-19.
- Hansen, Willy F., 1952. *Vejplantninger og deres vedligeholdelse*. Fællesrådet for havekultur og landskabsgartneri, Skrift nr. 3. København 1952.
- Husaas, Ellen (red.), 2006. *Trær og alléer*. Statens vegvesen, Oslo, 2006.
- Ingwersen, Ingwer, 1956. *Om Byens Træer*. København, 1956.
- Kavli, Guttorm, 1983. *Jarlsbergs bygningshistorie*. Kavli et al.:Jarlsberg. Oslo, 1983, (s. 108-120).
- Knoflacher, Hermann, 1969. *Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Baumbestand an Strassen*. *Natur und Landschaft*, 1969 (3), s. 61.
- Kollandsrud, Mari, 1978. *Trærne på Borgestad*. *Norsk hagetidend* 3/1978, (s. 174-176).
- Kregnes, Jonny, 1981. *Byplanen av 1681-oppfølging gjennom de første årtier*. 300 år med Cicignon, (s. 103) Trondheim, 1981.
- Lange, Albert J., 1902. *Eidsvold Værks og Eidsvoldsbygningens Historie gjennom Tiderne*. Kristiania, 1902.
- Lundquist, Kjell, 2011. *Opplysninger gitt over e-post mars-april 2011*.
- Martini, K., 1969. *Baume an Strassen*. *Anthos*, 1969 (I), S. 20-24.
- Moe, Vladimir, 1920. *Norske storgaarder*. Kristiania, 1920.



- Mollet, Andre, (1651). *Lustgården. Le Jardin de Plaisir*. Nytrykk, Kgl. Skogs-och Lantbruksakademin, Stockholm, 2006.
- NLA, 2009. *MNLA 2009-10. Norske Landskapsarkitekters forening, Oslo 2009* (s. 48).
- Noach, Kerstin Gjesdahl, 1981. «Sikkerhed mod Ildsvaade samt Orden og Regelmæssighed». *300 år med Cicignon*, (s. 208). Trondheim, 1981.
- Nøvik, Peter, 1901. *Samlinger til Havebrugets Historie i Norge, Kristiania, 1901*.
- Oslo Byes Vel, 1987. *Oslo byleksikon. 3. utg. Oslo 1987*.
- Park & anlegg, 2010 og 2011. *Innlegg i 2010/ 10, s.19 og 2011/ 1, s. 32-33*
- Paulsrud, Geir, 2012. *Melding til Sunniva Schjetne 7. feb 2012 fra Geir Paulsrud, Norsk vegmuseum*.
- Pedersen, Per Anker, 2010. *Saltsprutskader på vegetasjon langs veier i Østlandsområdet 2010. Rapport 2614. Statens vegvesen, Oslo, 2010*.
- Petzold, E., 1888. *Die Landschafts-Gärtnererei. 2. utg., Leipzig 1888*.
- Preisler, Knud, 1950. *Vejplantninger. Fællesrådet for havekultur og landskabsgartneri, København, 1950*.
- Röhne, Marius, 1965. *Oslo kommunale park-og grønnanlegg 1910-1948. Oslo, 1965*.
- Schnitler, Carl W., 1916. *Norske Haver. Kristiania, 1916*.
- Skard, Torfinn, 1963. *Hagebruk og gartneri i Norge. Oslo, 1963*.
- Solheim, Halvor, V. Timmermann, I. Børja, A. M. Hietala og V. Talgø, 2011. *Nytt om askeskuddsjuke. Park & anlegg 2011/ 1, s. 36-39*.
- Statens vegvesen, 2009. *Alléer og trekker i Østfold. Statens vegvesen, Region øst, 2009*.
- Statens vegvesen, 2011. *Alléer og trekker i Oslo og Akershus. (Foreløpig utgave)*.
- Sørensen, C. Th., 1959. *Europas Havekunst. København 1959*.
- Treets Venner /Det norske hageselskap, 1984 *Trær og kulturlandskap. Oslo 1984*.
- Trygstad, bygartner, 1935. *Trondheim parkvesen. Oddvar Lund et al.(red.): Gartnernerne i Norge. Norsk Gartnerforening og Selskapet Havedyrkningens Venner, Oslo 1935 (s. 1030)*.
- Tønnesen, Ida Fossum, 1991. *Trær og tradisjoner. Den grønne by, (s. 41-55)*.
- Vik, Trygve., 1978. *Ås bygdebok I. Ås kommune, 1978*.
- Wiepking, Heinrich Fr., 1963. *Umgang mit Bäumen. München, 1963*.
- Zion, Robert, 1968. *Trees for Architecture and the Landscape. New York, 1968*.







Publikasjonen kan bestilles fra:
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Tlf 02 030
Publikasjonsekspedisjonen
E-post: publvd@vegvesen.no
www.vegvesen.no

ISBN 978-82-7704-141-4



Statens vegvesen