

Carl Adolf Dahl.

(Tale på Høitidsdagen 26de februar 1935 av S. Schmidt-Nielsen).

I rekken av de menn vårt selskap kan hedre ved pregningen av Høitidsdagens minnejetong, gjør vi denne gang et sprang op til nutiden, idet minnejetongen i år er preget over CARL ADOLF DAHL, født 31te august 1828 i Fredrikshald, død i Trondhjem 26de desember 1907. C. Dahl, som var dette selskaps medlem fra 20de juni 1863, var vår bys stadsingeniør i 40 år fra 1859 til 1899.

Dahl hadde den lykke å få begynne sin virksomhet som ung ingeniør i en teknisk nybrottsid. La mig bare erindre om at vi i 1851 fikk veiloven og dermed en mer teknisk orientert vei-bygging, at vi i 1852—54 fikk vår første jernbane, i 1854 den første telegraf. Dahl sluttet sin bane som ingeniør da det 20de århundre inaugurerte kraftens og fartens epoke i utviklingen. I det mellemliggende halve århundre var Dahl betrodd en rekke store oppgaver, hvis riktige løsning har hatt avgjørende betydning for vår bys utvikling, og som i vide kretser har skapt respekt og forståelse for ingeniørens gjerning i vårt samfund.

Til stillingen som Trondhjems første stadsingeniør var den da 30-årige Carl Dahl overmåte vel rustet. Etter avsluttet skolegang hadde han først gjennomgått Chalmerska institutet i Göteborg, og i 1848 avlagt eksamen der med sjeldne resultater. (Jeg nevner at han fikk 5 sølvjetonger og dessuten «offentlig loford» i fysikk). I årene 1848—51 gjennomgikk han, som de fleste av datidens ingeniører, dessuten den tekniske høiskole i Hannover, likeledes med utmerket resultat. Derefter fikk han ansettelse i Veivesenet. En av Dahls biografer sier om hans virksomhet her at «han ved sine grundige kundskaber, sit ualmindelig praktiske skjøn og et med klart fremsyn forbundet rigt initiativ forenet med intens interesse for sitt fag, ved sin energi og store arbeidsævine snart vakte anerkjendelse». Han avanserte derfor raskt og blev i 1856 anleggsbestyrer for et større broarbeide i Flekkefjord. Men allerede i 1858 forlot han Veivesenet for å bli stadsingeniør i Trondhjem eller, som det het den gang, «civilingeniør», en stilling som også omfattet branddirektørens, vanddirektørens og stadskonduktørens yrke. Et lykkeligere valg kunde byens myndigheter vanskelig ha truffet, da de for første gang skulde sette en ingeniør i spissen for sine forskjellige tekniske arbeider.

Ved denne anledning er det ikke høve til å gi noen utførlig biografi av C. Dahl. Han har jo forøvrig levet så langt op i nutiden at mannen selv og hans gjerning står levende for adskillige av de tilstede værende.

Mange har betegnet året 1857 som et vendepunkt i Trondheims nyere historie. Da blev nemlig Størenbanen bevilget, og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap opprettet. Iallfall kan man si at 1860-årene betydde et teknisk gjennombrudd for vår by. Den første bro over Nidelven, Bybroen, en fagverkskonstruksjon av furutømmer, blev ferdig i 1861 og står den dag idag. Samtidig med broarbeidet planla Dahl et nytt og utvidet vannverk for byen, og det blev bygget i årene 1860—63. Det var ikke uten store betenkeligheter at myndighetene gikk med på å kassere det av Collin få år i forveien bygde ledningsnett av trerør, men Dahl gjorde det innlysende at det måtte jernrør til for å kunne holde det trykk som var nødvendig av hensyn til brandslukning. Fra 1863 fikk byen et fast organisert brandkorps, fast brandvakt og brandtelegraf. I 1869 fikk den sin bygningslov, osv. Fra 1871 av begynte Dahl med plantningen av alleer i gatene, noget som har gitt de brede gatene i de centrale bydeler et fornemt preg. Samtidig begynte han sammen med forstmester Schiøtz treplantningene i Bymarken. Hvad disse betyr av trivsel og velvære for vår bys befolkning, vet enhver som ferdes i dette eldorado vi har like utenfor stuedøren. Når jeg så ytterligere nevner at Dahl fra 1870 av påbegynte byens kloakknett, i 1875—77 bygde på Teisendammen, at han som statskonduktør (inntil 1878) ledet opførelsen av forskjellige offentlige bygninger, som rådhuset, fengslet, Ilen skole, så er det tilstrekkelig til å vise de krav som i denne tid blev stilt til Dahl som byens «civilingeniør». Perioden var på den ene side karakterisert av små bevilgninger og primitive hjelpemidler, på den annen side av innførelsen av moderne arbeidsmetoder og et sjeldent vidsyn. At Dahl ved sitt virke hadde erhvervet sig et navn som ingeniør, fremgår av de mange offentlige kommisjoner han var medlem av, og at han allerede i 1876 var en av de meget få ingeniører som har vært medlem av «Letterstedtska Föreningen».

Det som imidlertid gjør at Dahls navn vil bli bevart i vår by, er hans plan for nyordning av havnen. Den blev fremlagt i 1874 og er av mange betegnet som genial. Til belysning av hvordan forholdene var før Dahls plan blev gjennomført, skal jeg bare erindre om at det eneste havneområde byen den gang hadde, var eivens nedre del. Sjøen gikk like inn på bryggene i Fjordgaten.

All lasting og lossing som ikke kunde foregå i elven eller nede ved Fjordgaten, var henvist til reden. Størenbanen var i 1864 ført inn til byen over Elgeseter bro, og forbindelsen videre sydover til Røros og Rena var under bygging. Meråkerbanen var besluttet bygget i 1873. Under disse forhold var det gitt at myndighetene måtte overveie spørsmålet om utvidet stasjonsområde for det man den gang kalte sydbanen, likesom for den ventede Meråkerbane, og begge disse baners forbindelse med en skikkelig havn.

Det var planer fremme om å bygge stasjoner på Valene syd for byen, om å bygge ut den gamle stasjon på Kalvskinnnet, om å legge den på Bakkes grunn østenfor byen, eller på Ilevolden, vest for byen. Havn vilde noen bygge øst for byen på Lademoørene, andre vest for byen i Ilsvika osv. Dahl som var med på de forskjellige drøftelser, skar tvers igjennem alle de foreliggende forslag og planer ved sin utredning datert julaften 1874, den beste julegave vår by noensinne har fått.

På dette tidspunkt var man for å bruke Dahls egne ord «gaet ud fra at Byens Havneudvidelse og Jernbanernes Stationsanlæg skulde udføres hvert for sig eller uafhængige af hinanden». «Jeg,» fortsetter Dahl, «er imidlertid ved nærmere at overveie de forhaandenværende Forholde kommen til det Resultat, at en Kombination af Havneanlægget med Anlægget af Jernbanestationspladse paa Øren nordenfor Byen maa medføre den for Byen hensigtsmæssigste og billigste Ordning.»

For mange lød selvsagt denne Dahls plan om å legge de nye stasjonsområdene et eller annet sted «midt ute i sjøen» utenfor bryggene i Fjordgaten alt for fantastisk. Det blev dog i alt vesentlig etter denne plan at havnen blev bygd i årene 1878—83 under Dahls egen ledelse. Alle er nu klar over fordelene ved å forene de to jernbaner med havnen. De to øer som idag begrenser vår by mot nord, er bygd op av det materiale som blev mudret op av selve havneområdet. På det nyvunne land møttes da i 1882 såvel Sydbane som Østbane, eller som vi idag kaller dem, Dovrebanen og Meråkerbanen.

For byen blev gjennomførelsen av Dahls plan også økonomisk sett en meget fordelaktig ordning, idet den største del av utgiftene blev dekket ved jernbanens tomteskjøp.

Det var sikkert i anleggsperioden mange tekniske vanskeligheter å overvinne, men Dahl løste dem på en overlegen måte. Hans gjennomførelse av de vidløftige gravings- og utfyllingsarbeider har vakt oppmerksomhet langt utenfor landets grenser. Et

punkt som heller ikke må lates ut av betraktning ved bedømmelsen av den samlede prestasjon, er at overslagene holdt.

I forbindelse med Dahls bygging av havnen bør også hans konstruksjon av den gamle Bakke bro og de 3 kanalbroer nevnes. Han skapte her en ny type av rullebroer som har vakt megen anerkjennelse. 2 av dem eksisterer fremdeles og drives med den samme enkle «vannheis», en trykkvannsordning som Dahl konstruerte.

Om Dahls senere virksomhet som stadsingeniør vil jeg bare få nevne at han i årene 1894—99 bygget Rosenborg havn, at han har hatt sin store andel i ordningen av byens elektrisitetsforsyning, sporveiene, Fjellseterveien og meget annet. Begavet, teknisk kyndig, klartseende og med sitt rike initiativ var Dahl med den største heder i over 40 år det centrale punkt i vår bys tekniske utvikling.

Ved denne anledning er det ennu et forhold som jeg gjerne vil få nevne, nemlig at Dahl som medlem av den komité som i 1866 utarbeidet planene for Trondhjems Tekniske Lærestalt, sørget for at de lå på et høit nivå. Allerede kort tid efter at Lærestalten høsten 1870 trådte i virksomhet, vilde imidlertid dens direktør (marinekaptein Geelmuyden) ha omdannet den til en lavere teknisk skole. Mot dette tok Dahl som medlem av forstanderskapet sterkt til orde. Det endte da også med at direktøren trakk sig tilbake, og Lærestalten fortsatte efter de opprinnelige planer. Den store anseelse T. T. L. nød, skyldes utvilsomt at planen virkelig var god, og at forstanderskapet, ikke minst takket være Dahl, forstod å velge de rette lærerkrefter. T. T. L. var forløperen for Norges Tekniske Høiskole, og de som var med da stedet for Høiskolen skulde velges, vet at tradisjonene fra T. T. L. spilte inn. Dette er det i året for Høiskolens 25-årsjubileum også grunn til å takke Dahl for.

Det anførte må ved denne anledning være nok til å karakterisere C. A. Dahl og hans virksomhet. I vår by har han et navn som få, og derfor står statuen der nede ved jernbanen, i hjertet av de anlegg han har skapt.

Videnskapsselskapets styre har idag villet markere sin stilling til teknisk videnskap og forskning og til praktisk teknikk. Derfor er vår minnejetong for 1935 preget over Carl Adolf Dahl. Ingen av Videnskapsselskapets teknisk virksomme medlemmer i forgangen tid er verdigere hertil enn han.