

BYAR OG BYSAMFUNN

Av professor Halvard Bjørkvik

Om hvordan byer er blitt til, skrevet spesielt til
Lillesand by- og sjøfartsmuseums utstilling 2017:
"Lillesand i bilder: før, nå – og på tvers!"

PRESISERINGAR

Skal vi leita etter opphavet til byane, må vi gå fleire tusen år tilbake. Vi veit såleis at det eksisterte byar ved elvane Eufkrat og Tigris i det gamle Mesopotamien og ved Nilen. Men så langt tilbake skal ikkje eg gå, eg avgrensar meg i all hovudsak til Noreg.

Byane er av to slag, kjøpstader og ladestader. Eg nyttar ordet *by* som ei samlenemning, men skiljer mellom kjøpstad og ladestad når det er nødvendig.

Det har vorte diskutert kva som må til for at ein stad kan kunna kallast ein by. Ein definisjon er følgjande:

- Det må vera ein stad med stabil, tett busetnad av ein viss minstestørleik.
- Staden må ha ei bymessig næringliv – handel og handverk
- Staden må ha eit eige rettsvesen med reglar som skiljer staden ut frå landsbygda ikring

MARKNADSPLASSEN.

Eit langt stykke på veg kan denne definisjonen nyttast ikkje berre på ein by, men også på ein marknadsplass. I det gamle samfunnet hadde marknadsplassen ein viktig funksjon. På sentrale stader vaks det fram faste marknadsplasser, andre marknader vart arrangerte til visse tider. På marknaden møttest folk frå ulike bygder, ofte også frå ulike landsdeler. Her vart det dreve handel og handverk, folk selde, kjøpte eller bytte varer, handverkarar arbeidde og selde produkta sine. Det galt også egne reglar for marknadsplassen, den såkalla bjarkøyretten. Det var sedvanereglar som hadde vorte forma og utvikla seg over tid, og som skulle syta for ro og orden på marknadsplassen. Men marknadsplassen var ingen by, det måtte koma noko i tillegg.

BJARKØYRETTE

I *Heimskringla* fortel Snorre at Olav Tryggvason grunnla ein kaupang eller kjøpstad ved munninga av Nidelva. Her hadde det vakse fram ein marknadsplass, og det kongen gjorde, var å godkjenna dei rettsreglane som galdt for staden, bjarkøyretten, og gje staden visse rettar. Det var ei kongeleg godkjenning som skulle til for at marknadsplassen kunne kallast ein by. Dei rettane borgarane fekk, er opphavet til byprivilegia som fekk si vidaste utforming i andre halvdel av 1600-talet ved bylova frå 1662 (seinare).

Opphavet til ordet bjarkøyrett er omdiskutert. Granskarar har meint at det kan ha frisisk opphav, og at bjarkøy kan ha vorta nytta som namn på stader som dreiv med handel, m.a. har det vorte vist til det gamle handelssenteret Birka i Mälaren (Sverige). Etter eit innskot i Frostatingslova skulle bjarkøyretten også gjelda i fiskevær og på handelsferder til sjøs.

Det var viktig å samordna bjarkøyretten med dei rettsreglane som galdt for resten av landet. Det gjorde Magnus Lagabøte med lovarbeidet sitt, Landslova 1274 og Bylova 1276. I lovverket har Bylova gått under namnet "Den nye bjarkøyretten". Lova var i utgangspunktet skriven for Bergen, men etter kvart vart den gjort gjeldande også for dei andre byane. Storparten av Bylova er einslydande med Landslova, men bjarkøyretten er lagt til grunn i bolkane om byutvikling (byregulering) og det som gjeld dei bymessige næringane. Lova slår fast at folk måtte vera forsiktige med eld, og retta seg etter dei reglane som galdt for byen og betala bøter dersom dei forbraut seg.

Kongen skulle ha ein representant i byen, *gjalkeren*, og skulle ha ei eiga vektarteneste. Dessutan skulle byen ha sitt eige ting, såkalla *byamot*, der gjalkeren skulle styra. På tinget hadde alle husfaste menn ikkje berre rett, men også plikt til å møte. Ein husfast mann var ein som åtte bygard, eller som leigde minst 1/4 bygard for ei viss minste tid.

Ein *skipand*, ei kongeleg forordning, gjeven for Bergen 16. september 1282, fyller ut og konkretiserer det biletet Bylova gjev. Det er eit samansett samfunn vi møter i forordninga. Det blir gjevne reglar for bortleige av bygardar, utlendingar skulle ikkje ha same rettane som dei innanlandske kjøpmennene, det var ikkje lov å skjenka øl (men huseigarar hadde lov til å bryggja øl), og viktig: Det var forbode å kasta avfall i Vågen. Dessutan blir det gjevne takstar for varer og tenester. I alt blir det rekna opp over 20 ulike yrke, mellom dei var *badekoner*.

Tilhøva i Bergen, slik vi kan lesa det ut av Bylova 1276 og den kongelege forordninga 1282 kan ikkje overførast til dei andre norske byane. Det er to grunnar til dette. For det første var Bergen den desidert største byen, i røynda den einaste som kom opp på europeisk nivå. Og for det andre hadde Bergen alt mot slutten av 1200-talet teke mot impulsar frå Vest-Europa, der byborgarane hadde organisert seg i laug, hadde kapital og hadde sikra seg framstående posisjonar i samfunnet. Lauga var samanslutningar som først og fremst skulle ta seg av dei økonomiske og sosiale interessene til medlemmene. Klårast kjem dette til uttrykk ved at lauga sikra seg monopolrettar. Denne utviklinga hadde så vidt starta i Bergen på 1200-talet, men stagnerte i seinmellomalderen. I 1349 slo svartedauden til og herja stygt, og i tida som følgde etablerte hanseatane seg. Tida 1350 – ca. 1500 kan vi kalla Hansatida. Ikkje berre i Bergen, men også i byar som Oslo og Tønsberg, var det hanseatane som styrde utviklinga, og først då hanseatane hadde utspela si rolle, ser vi teikn til at borgarane i norske byar var i framgang.

At det kom meir gnist i byutviklinga frå 1500-åra, ser vi tydeleg når det gjeld laugsvesenet. I Bergen vart Gullsmedlauget grunnlagt i 1568, og fram til 1608 fekk byen seks laug. Oslo og Trondheim og andre byar følgde etter, og fram til 1680-åra vart det grunnlagt 20 laug i Noreg, 13 av dei i Bergen. Laugsvesenet stod ved lag til fram på 1800-talet. I 1839 miste lauga monopolstillinga si, og dei vart avvikla med lover 1866 og 1875.

I byrjinga av 1500-åra var det 11 byar i Noreg. Tre av dei, Konghelle, Oddevalla og Marstrand, låg i Båhuslen, som vart avstått til Sverige ved freden i Brömsebro i 1645, og eg held dei utanfor i den vidare framstillinga. Dei åtte andre byane var: Sarpsborg, Oslo, Hamar, Tønsberg, Skien, Stavanger, Bergen og Trondheim. Det samla folketalet i desse byane var knapt meir enn 10 – 12000, ca. 6% av den samla folkemengda i Noreg. Bergen var i ei stilling for seg med 6 – 7000 innbyggjarar, altså godt over halvparten av det samla folketalet i byane. I Trondheim kan det ha budd ca. 2000, i Oslo kanskje halvparten så mykje, medan folketalet i dei andre byande må reknast i 100-tal. I Stavanger kan det ha budd 100 – 150 menneske.

Det var berre ein innlandsby, Hamar, seks var kystbyar, og ein, Sarpsborg, låg ved nedre del av Glomma, altså i eit kystnært område. Elles legg vi merke til at fem av byane – Oslo, Hamar, Stavanger, Bergen og Trondheim – var kyrkjelege sentra med biskop og domkapitel. Byane viser eit mønster som gjer det mogeleg å seia noko om kvifor dei vart lagde.

Sjøen var den viktigaste ferdssvegen som batt bygder og landsdelar saman, og som samstundes skapte samband og kontakt med utlandet. Det er innlysande at handel og samferdsel var avgjerande faktorar ved grunnlegginga av byane.

At fem av byane var bispebyar, forbausar eigenleg ikkje. Når vi talar om Noregs samling tenkjer vi først og fremst på den politiske samlinga som Harald Hårfagre gjorde opptakten til. Men kyrkja var også med på å samla landet, men på eit anna plan, den indre samlinga. I 1152 fekk Noreg sin eigen erkebiskop i Trondheim, og kyrkja vart organisert i bispedøme og soknar. Dette kan langt på veg forklåra at Hamar vart eigen by. Kyrkja trong eit senter for dei vide innlandsbygdene. Ved reformasjonen 1537 vart Hamar bispedøme avvikla, og då miste Hamar sin status som by. Den katolske kyrkja var internasjonal, og etter europeisk mønster skulle bispen bu i by. Her voks det fram lærdomssentra med universitet, noko som fekk mykje å seia for utviklinga av byane. I Noreg ser vi spirer til dette: ved domkapitla i bispebyane vart det dreve undervisning, utgangspunktet for dei seinare katedralskulane.

I kyrkjeleg regi vaks det også fram andre funksjonar som var med på å forma byutviklinga. Dette ser vi klårast i Oslo ved Mariakyrkja, som kong Håkon 5. i byrjinga av 1300-talet bygde ut til senter for eit kongeleg kanselli. Dette var starten på den utviklinga som skulle gjera Oslo – Kristiania til Noregs hovudstad og landets største by.

I folketal passerte byen Trondheim alt i byrjinga av 1600-talet, men vi må heilt fram til 1830-åra før Kristiania kunne kallast Noregs største by.

Også militære funksjonar var med på å forma byutviklinga. Oslo hadde Akershus, Tønsberg Tønsberghus, Bergen Bergenhus og Trondheim hadde Sverresborg. Grunnlegginga av Fredrikshald (Halden) i 1665 og Vardø i 1787 kan lett forklårast med funksjonar som festningsbyar. Den militære funksjonen knytt til festningsanlegget på Odderøya vart også ein viktig faktor for utviklinga av Kristiansand, som Kristian IV la grunnen til i 1641. Som den einaste kjøpstaden mellom Skien og Stavanger fekk den nye byen også administrative oppgåver, såleis vart bispestolen flytt ut frå Stavanger til Kristiansand i 1682.

VEKST OG UTVIKLING FRAM MOT 1800

Talet på byar i Noreg hadde i utgangen av 1600-åra stige til 11; Hamar og Sarpsborg hadde mist kjøpstadrettane sine, men fem nye hadde kome til – i tillegg til Kristiansand var det Fredrikstad, Fredrikshald (Halden), Kragerø og Larvik. Samstundes hadde folketalet i byane vakse til 27 – 28.000, med ladestader ca. 30.000, på lag 6% av det samla folketalet, altså det same som på 1500-talet.

Tek vi steget fram til 1769 då Noreg fekk si første nominative folketeljing, finn vi eit anna bilete. Det var då 18 byar i Noreg pluss nokre ladestader, med ei samla folkemengd på 74.100, nokså nær 10% av samla folketal. Det same tilhøve finn vi også i folketeljinga 1801. Tala viser eintydig at byane på 1700-talet hadde ein vesentlig sterkare vekst enn landdistrikta.

Veksten fram gjennom 1600- og særleg 1700-åra kan i stor grad forklårast med den auka handelen. Det var i denne tida det norske borgarskapet for alvor markerte seg som ein maktfaktor. Noreg hadde to produkt som var etterspurd på det europeiske kontinentet: fisk og trelast. Det var fiskehandelen som skapte det økonomiske grunnlaget for Bergen i mellomalderen og slik vart det også etter at hanseatane hadde mist makta si. Trelasthandelen var mest å rekna for ei ny næring på 1500-talet. Nye sjømakter voks fram i Vest-Europa, England, Skottland og Holland, og dei trong bjelkar og bord til skipsflåten sin og til kaianlegg og hamner. Her i Noreg sto skogen og venta, og noko som gjorde det mogleg å utnytta ressursane: vassaga vart kjend og teken i bruk på denne tida. På visse stader langs kysten frå Oslofjord-området og vestover langs Sørlandskysten vart trelasta samla, og hit kom dei utanlandske frakteskutene. Det skapte grunnlag for ein lukrativ handel, og vi kan tala om ein ny epoke i utviklinga av dei norske byane: ladestadane voks fram, og dei tok hand om trelasthandelen. Men ladestaden var ingen kjøpstad, dei som dreiv handel i kjøpstaden måtte ta borgarskap i næraste by. På ein måte vart ladestaden ein filial under byen. Det vart også grunnlagt ladestader oppover langs vestlandskysten, og i 1840 var det i alt eit hundretals ladestader i Noreg, i vårt fylke to, nemleg Tvedestrand og Lillesand. I 1840 hadde fleire av ladestadene utvikla seg til kjøpstader. Arendal som vart ladestad så tidleg som i 1610, fekk kjøpstadprivilegier i 1723, Risør følgde etter i 1735 og Grimstad i 1816. Tvedestrand og Lillesand fekk sin bystatus først mot slutten av 1900-talet, Tvedestrand i 1996 og [Lillesand i 1997](#).

Framveksten av ladestadene viser samspelet i interesser mellom borgarskapet og staten, og korleis dette samspelet utvikla seg. Staten ønskte å kontrollera handelsverksemda, først og fremst for å sikra seg tollinntektene som fram gjennom 1600- og 1700-åra voks kraftig. Den statlege kontrollen fall saman med interessa til borgarane. For dei var det om å gjera å sikra seg eineretten til trelasthandelen. Samspelet nådde ein topp ved Bylova i 1662. Kvar kjøpstad fekk ein sirkumferens, eit område der byen fekk monopol på all handel. Ladestadene dreiv sin handel innanfor sirkumferensen. Etter kvart bygde borgarane opp sin eigen skipsflåte og konkurrerte ut dei utanlandske frakteskutene. Det voks fram eit storborgarskap med kapital som i tillegg til å driva handel også vart skipsreiarar. Meir enn noko anna var det denne kombinasjonen av handel og skipsfart som kom til å styra utviklinga av dei norske byane gjennom 1700- og 1800-talet.

Monopola til dei norske byane som hadde utspringet sitt i dei rettane dei første byane hadde fått, sto ved lag til fram på 1800-talet. Ved handelslova 1842 fekk ladestadene på det næraste same handelsretta som kjøpstadene.

Økonomisk var veksten fram gjennom 1800-talet markant. Sosialt utvikla det seg eit tredelt samfunn i byane: ein øvre stand med embetsmenn, skipsreiarar og øvre militære, eit mellomstand med kjøpmenn, lågare militære og skipparar og styrmenn i skipsflåten og ei tredje gruppe med daglønningar og sjøfolk. Folk frå bygdene flytte til byen, mange kom også frå utlandet, eit relativt stort utanlandsk innslag finn vi i den øvre sosialgruppa. I den følgjande tida var det særleg den nedre sosialgruppa som voks, med innvandrarar frå bygde-Noreg.

INDUSTRIALISERINGA FRÅ 1800-TALET OG FRAMOVER

Fabrikkdrift i ei enkel form vart sett i gang i Bergen mot slutten av 1600-talet, og vi kjenner også til nokon få tiltak i andre byar. Oppstarten i Bergen er i all hovudsak knytt til Jørgen Thormøhlens namn. Han forstod at den kvalfangsten som vart driven ved Svalbard, kunne utnyttast, og i 1671 grunnla han eit trankokeri og følgde opp med fabrikkar til produksjon av salt og såpe. Han fekk monopol på produkta sine, og ei tid gav industriverksemda hans arbeid til 5-600 personar. Det var ei sterk byrjing, men industriverksemda til Thormøhlen sette ikkje tydelege spor etter seg. Gjennom 1700-åra vart det både i Bergen og andre byar gjort forsøk med fabrikkdrift, men berre i liten målestokk. Heller ikkje for Thormøhlen var fabrikkdrifta det viktigaste, han var stor kjøpmann og skipsreiar. Og det var denne kombinasjonen av handel og skipsfart som framleis var sjølvne livsnerven i dei norske byane. Omsnuden kom først eit stykke ut på 1800-talet.

Den industrielle revolusjonen starta ute i Europa fram på 1700-talet og kom til å omforma både byane og samfunnet generelt. England var føreganglandet, og i Noreg byrja dei å ta etter fram gjennom første del av 1800-talet. Dette avspeglar seg i folketalsutviklinga. Både i 1769 og 1801 budde 10% av det samla folketalet i byar, og heller ikkje i dei første tiåra av 1800-talet steig folketalet i byane så mykje meir enn i landdistrikta. I 1835 hadde prosenttalet for byane ikkje kome høgre enn til 10,8%, men så byrja prosenttalet for byane å stiga for alvor. I 1855 var talet kome opp i 13,3% og i 1900 budde ca. 28% av folkemengda i Noreg i byar.

Industrialiseringa og folkeveksten i byane letta presset på distrikta, der næringsvilkåra var avgrensa. Ein stor del av folkeoverskotet på landsbygda tok vegen over havet til Amerika, andre vart industriarbeidarar i ein by. Ei ny sosialklasse voks fram, og byen fekk nye sosiale problem å ta seg av.

FRAM MOT VÅR TID

Den sterke industrialiseringa sprengde dei gamle bygrensene. Utanfor byen voks det fram forstader, område med tett busetnad som ikkje var ein del av byen, men som høyrde byen til på den måten at dei som budde her, hadde sitt arbeid inne i byen. Dei fleste større byane fekk slike forstader, og frå eit stykke ut på 1900-talet kan vi registrera ei interessant utvikling: folketalet i forstaden har vore i vekst medan folketalet i den gamle byen stort sett har stått på staden kvil.

Etter ei folketeljing frå 1930 budde 38,3% av folketalet i byar og forstader, medan 9% budde i andre tettbygde strom (til dømes industriområde i ei bygd). Med andre ord: I 1930 budde 47,3% - altså ikkje langt frå halvparten – av folketalet i Noreg i byar og tettbygde strom. Og dette var berre starten på ei utvikling som har rulla vidare ned mot vår eiga tid. Etter tal frå Statistisk Sentralbyrå er folketalet i Noreg i dag noko over 5,2 millionar, og ca. 80% av dei bur i byar og tettbygde strom.

Samtidig med denne tettinga av busetnaden har bygrensene vorte utvida. Det starta med at nærområda, der det hadde vakse fram forstader, vart inndregne i byen, men fram gjennom 1900-åra fekk utvidingane ein annan karakter. Heile landkommunar har vorte slutta saman med næraste by. Her på Sørlandet vart Arendal utvida med Barbu så tidleg som i 1901, og byen har seinare fått tillagt Tromøy, Austre Moland, Hisøy og Øyestad. Grimstad har vorte utvida med Fjære, Landvik og Eide, og **Lillesand** med Vestre Moland og Høvåg. Den landsdekkjande prosessen ser også ut til å halda fram. Dersom det går etter oppskrifta, vil til dømes landkommunane Finnøy og Rennesøy i 2020 bli slegne saman med Stavanger.

AVRUNDING

Eg starta denne artikkelen med ein definisjon: ein by er ein tettstad med eit bymessig næringsliv og ei rettsordning som skiljer staden frå landsbygda ikring. Den same definisjonen blir stundom brukt også i dag, men den er langt frå dekkjande. I dag er ein by så mykje, mykje meir, både i utstrekning og i innhald.

Februar 2017