

# Finst det byar i Nord-Noreg?

*Steinar Aas*

Det var spørsmålet Einar-Arne Drivenes ville ha meg til å svare på. Spørsmålet vart også stilt i *Nord-Norsk kulturhistorie* på byrjinga av 1990-talet, og den gong svarte Astri Andresen på det, med å svare som i dag; - Ja, det finst byar i Nord-Noreg. Så då skulle vel oppdraget vere utført. Men det er sjølv sagt forventa meir av ein som har arbeidd med nordnorsk byhistorie. Eg skal derfor bruke mine 20 minutt tilmålte tid og reise nokre moment som skulle vore drøfta når vi behandlar eit slikt tema.

For temaet kjem ikkje ut av ingenting. Byane nordpå er truleg meir perifere, spreidde og mindre enn mange andre stader i landet, noko som sjølv sagt gjør at landsdelens byar har eit mindre omland og kanskje ein meir smålåten framtoning enn mange andre stader i landet vårt. Ikkje minst har dei utvikla seg på eit seinare stadium enn sørpå. Har denne særeigne regionale urbaniseringa så noka å seie for dagens regionale utfordringar, er eit viktig spørsmål.

## **Tettstaden er byen for dei fleste nordpå også**

I dag bur mellom 71 og 74 % av alle nordlendingar i ein by, eller rettare sagt ein tettstad. Det er nemleg meir korrekt å bruke det omgrepet som geografen Hallstein Myklebost i si tid lanserte som meir operasjonelt omgrep for urbaniseringsgrad i Noreg i si avhandling *Norges tettbygde steder 1875-1950* (1960). Byar var meir enn berre dei formelle, juridiske einingane som ikkje inkluderte større tettstader nordpå som Mo i Rana, Brønnøysund eller Svolve, alle byar som mista sin bystatus etter krigen, men like fullt hadde alt det ein by skal ha. Myklebost frå Bodin lanserte konseptet tettstad som ekvivalent til «tätort» i Sverige, inspirert av geografar som Brunhes, Ratzel, Nelson, Ahlmann og Arrousseau. Ein slik stad var ein stad med ei viss samling menneske som budde tett saman på ei mindre flate, og i tillegg hadde sine inntekter frå andre næringar enn jordbruk, skogbruk eller fiske – det vil seie primærnæringane. Han kravde av tettstaden at næringstilpassinga skulle vere bymessig, det vil seie at 75 % av folk livnærte seg av industri og handverk, eller servicenæringar som offentleg administrasjon eller handel. Dette vart den samla eininga for å snakke om urbanisering også på nordisk nivå.

Myklebost lanserte omgrepet i si tid som løysing på det kunstige skiljet mellom juridisk – formell by – og den funksjonelle byen – tettstaden som fungerte som ein by i Myklebostsk

Aas, S. (2023). Finst det byar i Nord-Noreg? I E.-A. Drivenes (Red.), *I spenninga mellom lokalhistorie og globalhistorie: Historiefaget ved UiT gjennom 50 år* (s. 77-86). *Septentrio Conference Series*, 2023(2).

<https://doi.org/10.7557/5.7309>

© Forfatteren. [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

forstand. Det la grunnlaget for ei seinare ordning der den juridiske byen med sine privilegie vart avvikla i 1997. No brukte SSB berre tettstaden som mal for kva ein by eller rettare eit urbant område var. Slik er det altså også i dag, der dei to mest tettbudde tettstadene i landsdelen følgeleg er Tromsdalen i Tromsø og Løpsmark i Bodø.

### **Byutvikling som statleg strategi for regional utvikling og statsutvikling**

Mange har ei feilaktig førestilling om at den norske staten særleg satsa på byar som ledd i nasjonsbygginga og statsutviklinga etter andre verdskrigen, sidan mange merka sentraliseringsvågen som sette inn for alvor då. Vi skal komme tilbake til denne perioden. Først skal vi rekapitulere norsk urbanisering gjennom 1800- og 1900-talet med først å sjå nærmare på den venstreliberale staten på 1800-talet. For det var med denne urbaniseringsprosessen starta for alvor. Med staten som tilretteleggjar for urbanisering vart byane plassert ut i det norske landskapet i eit nettverk av hierarkiske byar – eit bysystem, der regionsenter, fylkessenter eller landsdelssenter kom opp som paddehattar i det norske landskapet. Graden av kva funksjonar som vart tildelt byen var utslagsgjevande for sentralitet, og særleg spelte Statens Havnevesen (1841) og Statens havnefond (1873) ei viktig rolle for å kanalisere statlege midlar inn i infrastrukturinvesteringar, særleg hamner.

Når Bodø til dømes fekk eit heilt årsbudsjett frå hamnevesenet tildelt til hamneutvikling, var ei av grunngevingane at byen alt hadde fått landsdelens nye psykiatriske tilbod – Rønvik sindsygeasyl – og derfor trong ei skikkeleg hamn med kaianlegg for å frakte framtidige pasientar frå skip til land. Bodø skulle vere ein stad for sentrale institusjonar, i tillegg til eit produksjonssenter for marine og maritime næringar og fekk status som eit slikt senter med sterkare sentralitet ved å bli formell by, juridisk by, og å inngå i eit bysystem av andre amts-senter med statlege institusjonar og regionale administrasjonar. Staten nytta særleg kommunikasjonsutviklinga til å fremje slike sentrum, ved hjelp av jernbanepolitikk, fyr- og merkevesenet eller løyvingar til dampskipsselskap og hamneutvikling.

*Tilretteleggarstaten* har ein seinare kalla denne liberale Venstrestaten, som også la til rette for ein liberal finanspolitikk og ein stabil valuta for å fremme eksport via dei nye hamnene – der byane låg. Handelspolitikken var likeins. Den ville fjerne handels- og produksjonshinder. Ja, statens merksemd på byane gjorde seg også andre utslag. Ein tok til å snakke om desse på nye måtar og å hente inn kunnskap om dei via *Norges Offenlige Statistikk* (SSB) ved å bruke nye kategoriar som Myklebost seinare nytta. No fekk ein framveksten av urbane samlingar,

tettbygd og større enn 200 innbyggjarar og gav dei namn som “fiskevær”, “jernverk”, “kopperverk”, “sagbruk”, “industriested”, “strandsted”, “kjøpsted” eller “sundsted”.

Urbaniseringa var i full gang også i Noreg, og landet gjekk frå å ha 13 % av befolkninga i tettstader i 1830, til at 43,4 % hadde tettstaden som buform i 1920. Knekkpunktet for når dei fleste nordmenn budde i tettbygd kom mot slutten av 1950-åra, og i løpet av første halvdel av 1960-talet for Nord-Noreg sin del. Nord-Noreg var litt seinare ute enn resten av nasjonen, men opplevde likevel dei same prosessane som på nasjonalt nivå. I *Nord-Norsk Kulturhistorie* i 1994 skriv geografen Jan Einar Reiersen frå UiT at det var komme 35 nye tettstader til landsdelen i 1910, og 80 nye i 1930, og at 63 % av nordlendingane budde i 140 tettstader i landsdelen i 1993.

I dag bur til dømes 71 % av befolkninga i Nordland fordelt på 71 tettstader, men heile 57 av desse stadene er igjen små, det vil seie under 1000 innbyggjarar. Med andre ord er den urbane befolkninga nordpå stort sett busett i små byar. Ein kan kanskje i tillegg seie at dei er sårbare når det gjeld økonomi og næringsliv, og at dei som for resten av landsdelen er prega av at næringslivet er konjunkturavhengig og eksportretta, som til dømes tettstader som Røstlandet og Myre. Andre tettstader er knytt til større bysystem som forstader, og har mest ingen funksjonar ut over det å yte service til dei som bur i bydelen, så som Beisfjord (Narvik), Kvaløysletta (Tromsø), Løpsmark (Bodø) og Hauknes (Rana). Urbanitet er med andre ord ulikt fordelt i landsdelen og ikkje alltid knytt til sjølv omgrepet «tettstad» slik Myklebost lanserte det. Det har konsekvens for identitet og bykultur.

### **Urbaniseringa frå 1850 til i dag – Nord-Noreg som del av nasjonen**

Norsk urbanisering etter 1850 har normalt vore delt inn i fire ulike periodar, alt etter sine karakteristika. Den første var tida mellom 1850 og 1920 då landet opplevde ein sterk urbaniseringsbølge. Sentralstadsvekst var eit kjennemerke, som då Bodø for eksempel voks frå nær sagt ingenting til 4 877 i 1900. Slik var det også med andre tettstader som Harstad og Narvik som kom til mot slutten av 1800-talet og hadde 5-6 000 innbyggjarar i 1920. Eller Rognan som dobla folketalet mellom 1890 og 1920 til 463 innbyggjarar.

All veksten kom av eit auka varebyte og bruk av tenester som tettstadene kunne by på, og med den auka bruken av sentrale tettstader auka også kontakten mellom rurale og urbane område rundt desse. I alle dei nemnte tilfella over innebar veksten ei viss industrialisering og mekanisering, både i små og store industriverksemdar, og det betydde dessutan at små og mellomstore tettstader kom nærmare folk i den tradisjonelle økonomien gjennom handel og sal,

og i nokre høve ved at bygdenæringar basert på handverk fann marknader i nærmaste tettstad. Dette nye bildet førte også til ein auke i konsum og eit meir avansert og variert forbruksmønster, der storparten også i Nord-Noreg levde under influens av ein by i større eller mindre grad. Det var rettnok slik at det var høge fødselstal i tettstadene som sytte for veksten i byen, men mange bygdefolk kom også til sentrum i denne perioden, sjølv om dei først og fremst valte USA som reisemål for sin emigrasjon.

Tida mellom 1920 og 1945 var ei tid prega av mellomkrigstidas kriser, som ramma både primærnæringane, industrien og det offentlege. No var også emigrasjon til Amerika vanskelegare med innskrenkingane også over der. Med stagnasjon i byane og stagnerande byvekst vart det stritt for alle i landsdelen i perioden, sjølv om det har blitt dratt fram at det særleg var den store allmenningen – havet og fiskarbondøkonomien – som gjorde at folk klarte å klare seg fast og komme seg gjennom krisa. Ottar Brox var ein av samfunnsvitarane som konstruerte eit narrativ der den tradisjonelle fiskarbondetilpassinga sytte for ei kriseløysing i mellomkrigstida. Med høgare naturleg folkevekst i bygdene samanlikna med byane fann han argument for ein slik påstand. Dessutan var arbeidsløysa høg og fertiliteten låg i byane. Slik sett vart bygdene lagerplass for bygdeungdom som klora seg fast gjennom bureising og andre former for sjølvsysseletting under eit regime der kriseløysingane i motkonjunkturpolitikken primært var bygderetta. Trass i dette voks tettstadene i Noreg med 35 % i perioden. Svølvær kan vere eit slikt døme. 2 429 menneske budde i byen i 1920 og i 1946 hadde byen vokse til 3 300 innbyggjararar samstundes som tettstadens sentralstadsfunksjonar vart styrka. Svølvær var i ferd med å bli eit regionalt senter i eit konsolidert nasjonalt urbant system.

Vi har ikkje sikre tal for byveksten under andre verdskrigen sidan vi manglar ei folketeljing i 1940, men vi ser tydeleg at den tyske satsinga på utbygging av flyplassar, kaier, jernbane og vegar i Nord-Noreg førte til vekst. Med jernbanebygging frå Mosjøen til Rana, og seinare i Rana-dalføret vart folketalet i Rana dobla mellom 1930 og 1946. Bodø auka folketal frå 5 142 til 8 829 i same tidsrommet, og det trass i bomberegner og ruin for 60 % av byens befolkning. Aktivitet innafor bygg- og anlegg og utvikling av kommunikasjonar og infrastruktur må ha skapt denne veksten.

Tida etter den tyske okkupasjonen skulle også stå i urbaniseringas teikn. Rask urbanisering gjorde Hammerfest, Mo, Bodø, Mosjøen, Harstad og Tromsø til nokre av dei ti sterkast veksande byane i landet i tida mellom 1945 og 1970. Noko av det kom sjølvsgat av kommunesamanslåingar, fordi byen og omlandet var vokse saman til ein samla urban tettstad –

som då Seljestad vart innlemma i Harstad. Områda utafor bygrensene i Bodø og Tromsø vart også del av det tettbygde området, slik dei i tråd med Myklebost sine konsept i realiteten var det. Industriveksten i Rana og Mosjøen kom sjølvstøtt av at staten igjen vart ein viktig urbaniseringsaktør der industrien skulle løfte landsdelen inn i det moderne Noreg gjennom ein nøyte initiert planøkonomi med staten som investor. Mo i Rana auka såleis folketalet mange gonger fram til 1970, mens Mosjøen dobla sitt. Det var i denne fasen bygdeungdommen som hadde vore opplagra på bygdene fann sitt virke både i den nordnorske, veksande tettstaden, og i byane sørpå.

Seinare – altså i tida mellom 1970 og 1990 – vart det hevda at busettingsmønsteret i landet vart konsolidert – nærmast fordi det kom ein negativ respons på den sterke statsdrivne urbaniseringa og industrialiseringa mellom 1950 og 1970. No stagnerte byar som Hammerfest og Mo i Rana fordi industriarbeidsplassane kravde rasjonalisering og strukturendring. I tillegg var det ikkje like positivt å bu i sentrum av storbyar lengre. Mange flytta ut frå desse for å få betre plass, lys og luft og større hus i *suburbia*. At dette kom som reaksjon på urbaniseringa kan godt tenkast, men ein må hugse på at også den nye rurale veksten var statleg finansiert. No var det velferdskommunane som voks, og kanskje mest dei sentrale delane av kommunen, som Leinesfjord og Sjøvegan eller Sortland. Her skulle det bli plass til vidaregåande skoletilbod, sentralskole med ungdomstrinn, nytt rådhus, kommunale barnhagar og alders- og sjukeheim, ja kanskje også ein idrettshall eller svømmehall og eit bibliotek kom til i floraen av nye velferdstilbod i det nye kommunesenteret. Det vart med andre ord framleis vekst i små og mellomstore byar på grunn av denne veksten i offentlege tenester kombinert med vekst i handel og kommunikasjonane. I tillegg bygde dei fleste i tettstaden ein bustader frå Systemhus og Mesterhus i kommunens byggefelt slik at tettstadsveksten i til dømes Setermoen og Sjøvegan kunne halde fram.

### **UiT og samfunnsvitskapleg forskning på urbanisering i nord**

Forskinga på urbaniseringsprosessen i nord har vore noko ujamt fordelt. Samfunnsvitskaplege miljø – det vil seie dei som har arbeidd med dei samfunnsvitskaplege disiplinane – har stort sett ikkje interessert seg for urbaniseringsprosessen i Nord-Noreg. Dette er paradoksalt, all tid dette truleg er den mest omfattande omskinga av landsdelen i tida etter 1850 og fram til i dag. Det at storparten av befolkninga nordpå ikkje lenger er involvert i primærnæringane slik dei var det under fiskarbonden-økonomiens storheitstid, indikerer at samfunnet nærmast er omskapt. At

samfunnsvitarane ikkje har interessert seg i temaet når det nettopp er snakk om ein så omfattande metamorfose av landsdelen, er oppsiktsvekkande.

Ottar Brox's to viktige bidrag til å forklare den tradisjonelle nordnorske økonomiske tilpassinga har særleg vore skoledannande for korleis samfunnsvitarane greip an endringane i landsdelen i siste halvdel av 1900-talet, med verket *Hva skjer i Nord-Norge* (1966) og *Nord-Norge frå allmenning til koloni* (1984). Desse verka vart bortimot paradigmatisk for korleis ein oppfatta endringsprosessane etter 1945. I staden for å behandle perioden under eitt frå urbaniseringsprosessen starta på 1800-talet, fekk etterkrigstidas Arbeidarpartistat med sine økonomomar og teknokratar skulda for urbaniseringa. Slik vart landsdelens befolkning eit offer for ein nasjonal politikk og ikkje eit handlande subjekt i ein global og nasjonal metamorfose, som stort sett fann stad i same omfang verda over i det same tidsrommet og som var prega av generelle tendensar av modernisering elles. Dei var offer for ein systematisk utarming av regionen fordi sentrale moderniseringspolitikarar og -teknokratar ikkje skjønnte fiskarbondøkonomiens logikk.

Hallvard Tjelmeland har kommentert *Broxismen* slik: «Der styresmaktene såg tungdrivne bruk og små båtar som ikkje høvde i strukturrasjonaliseringa og industribygginga tid, såg Brox folk som levde det gode liv med heilt rasjonelle nytte/kost-kalkylar».

Einar-Arne Drivenes har også tolka Brox. Han las Brox som å hevde at kombinasjonsnæringane ikkje var «bakstreversk, men uttrykk for fornuftige valg», og la til:

Bygdefolk var ikke særinger som satt fast i et slags kulturelt klister, som hindra for eksempel teknologiske endringer, men moderniseringa måtte tilpasses den virkelighet det enkelte kysthushold levde i. Poenget var ikke nordnorsk egenart, men nordnorsk tilpasningsevne og rasjonalitet i kontrast til myndighetenes og politikernes ufornuft og myter om nordnorske lokalsamfunn.

Brox målbar såleis ein motstand mot desse moderne endringsprosessane – og det førte til at mange let vere å røre urbanisering som samfunnsfenomen i si sosiologiske eller antropologiske forskning. Den hardnakka påstanden til Brox om at landsdelen hadde vore ein «frontier» - eit småkårsfolks Amerika – som trakk til seg folk frå sør til nord, på grunn av den store allmenningen som fiskeriressursen utafor kysten her, vart styrande for mange historieforskningsprosjekt i tida som kom.

Byen hadde heller ingen plass i vokabularet til Brox som symptomatisk nok brukte omgrepet «by» oftare som verb enn substantiv i boka frå 1966. For Brox beit det heller ikkje på at Jan Vea kunne syne til at fiskarbonden i Nordland mellom 1900 og 1920 flykta landsdelen til fordel for meir moderne fiskeri på Vestlandet, ja han flytta til og med i stort tal til større byar sørpå – helst Trondheim og Oslo. Kva med å studere levevalet til 28 000 personar fødte i Nordland som fann eit utkomme sørpå i 1920? Kunne det gitt oss nye svar på korfor fylket tidleg leverte utflyttarar på flukt sørover? Var det eit ønske om eit urbant liv som lokka, med ein dertil høyrande rikare variasjon i arbeidsmarknaden, eller var det andre årsaker til flukta?

På 1980- og 90-tale prøvde på si side tilsette og studentar i historiemiljøet å tilbakevise teoriane til Brox med å gjøre punktstudie kring rekrutteringa til industrien på Berg i Senja (Andersen), i Salangen (Olsen), og på Ofotbanen (Andreassen), utan at det verka som om Brox let seg rokke. Nokre av funna slo dessutan fast at fiskarbonden ikkje vart anleggsarbeidar eller gruveslusk permanent. Kanskje vart han det berre i ein kort periode? Kanskje ville studiet av tettstadsveksten gitt eit meir dekkande bilde av utviklinga mot det moderne Nord-Noreg, der byane trass alt også i så fall måtte vere del i «frontieren». Soringar, trønderar og vestlendingar fann jo alle vegen også til byane nordpå til ulike tider.

Då landsdelsplanen for Nord-Noreg skulle opp til behandling i 1972 (NOU 33: 1972) kom den negative responsen kontant frå landsdelen. Det var uråd å gå med på forslaga til utvikling av sentra slik det var skissert. Her skulle ein nemleg bruke dei største, mest sentrale stadene – særleg Tromsø, Bodø, Mo i Rana, Alta, Kirkenes og Mosjøen – til å «bygge ut hovedvollverket mot utflytting og svekking av landsdelen». I tillegg til det skulle det satsast på lokale og regionale sentra som mellom anna Finnsnes, Kautokeino, Andenes, Ørnes og Brønnøysund – «viss levedyktighet og styrke» hadde «avgjørende betydning for å opprettholde bosettingen i områder» som ikkje vart dekt av dei mest sentrale sentra nemnt over. Planen var ein plan om eit klart byhierarki nordpå, der sentralstadene skulle demme opp mot utflytting.

Til 50-årsdagen til Brox i 1982, kom det også nokre røyster som prøvde å snakke Brox i mot. Ein av dei var den Bodø-fødde geografen Jens Chr. Hansen frå UiB, som såg seg einig i Brox om konsolidering, men for han var årsaka var at kommunikasjonane hadde styrka kontakten mellom sentrum og periferi og gjort det mogleg å unngå flytting. Det hadde vegar og framveksande bilisme sytt for. Samstundes synte Hansen at veksten totalt sett kunne sjå ut som konsolidering, men at det var kommunesentera som voks på bekostning av utkantane i distriktskommunane. Døma henta han frå Lødingen, Hadsel, Andøy og Alta. I utkantane av

desse kommunane levde folk av pendlarinntekter, offentlege arbeidsplassar, subsidierte private arbeidsplassar, statlege kapitaloverføringar til primærnæringane og trygdesystemet, i følgje Hansen. Noko hadde med andre ord skjedd med fiskarbondøkonomien i tida etter krigen.

Ein annan geograf, Jan Einar Reiersen meinte det konsoliderte busettingsmønsteret kanskje kom klårast fram i Troms, mens det ville arte seg annleis i Finnmark og Nordland, og at nøkkelen til å sikre busettinga låg i utviklinga av regionale arbeidsmarknader. Dette betyr i klartekst; at ein sterkare konsentrasjon av arbeidsplassar og nærheit til desse kunne sikre busettinga. Lokale og regionale sentra vart dermed del av løysinga for å sikre busettingsmønsteret, meir enn eit trugsmål mot denne. Det er truleg rett å seie at den vågen av nostalgi overfor den forsvinnande fiskarbonden ser ut til å ha sett sitt merke på den faglege debatten kring urbanisering blant samfunnsvitarar ved UiT, noko som har vore til hinder for å forstå urbaniseringsprosessen i Nord-Noreg, eller samanlikne denne med andre regionar som kunne likne, så som Sogn og Fjordane eller Oppland og Hedmark, der byane også vart verande få og små, og kanskje heller ikkje klarte spele noka sterk rolle i den regionale utviklinga samanlikna med andre regionar.

Samfunnsvitskapen ved UiT vart såleis tilbakeskodande, mens historiefaget vart samtidsrelevant. For historikarane vart forskning på byane ein vitskapleg aktivitet der ein studerte karakteristika ved nordnorske byar. Historikarane behandla historiske realitetar knytt til urbaniseringa og søkte å forklare dei. Slik sett vart historikarane ståande som motsats eller korrigering til samfunnsvitskapanes nostalgiske svar på urbaniseringas kraft i nord, gjennom syntesar som forklarte sosial, økonomisk og politisk utvikling i dei ulike nordnorske byane.

### **Historie-miljøet og urbanisering**

Studerer ein avlagte master- og hovudfagsoppgåver ved historie på UiT har mellomalderforskinga kring byanes framvekst vore internasjonalt orientert, innafor forskingsfeltet «urban history» (Elverhøi, Simonsen og Gundersen). Det har gitt tre master- og hovudoppgåver under rettleiing av Richard Holt. Andre har vore opptatt av tema knytt til hamneutbygging (Moltu), tettstadsutvikling meir allment (Sundelin), men også om demografiske forhold i nordnorske byar (Svendsen), i tillegg til levekår (Storvik), spørsmål om byplanlegging og buforhold/bustadpolitikk (Karlsen), «tyskarjenter» (Jørgensen) og allmenne sosiale forhold (Hegstad). Andre studerte forhold knytt til ulike sider ved det urbane livet i byar og tettstader av landsdelen som Vardø (Jørgensen), Bodø (Svendsen), Vadsø (Rushfeldt, Nerland Soleim og Flå), Mo i Rana (Rønnebu), Tromsø (Augestad, Brodahl, Sleipnes,



Svendsen, Larsen, Kovacevic, Eriksen og Nerdrum Tangen), Longyearbyen (Christensen og Kongssund), Indre Salten (Karlsen), Glomfjord (Hernes), Lenvik (Johnsen), Fauske (Øxing), Kirkenes (Hansen, Glanfield og Norland), Hammerfest (Lien, Hansen og Åse), Alta (Minde og Østlyngen), Øksfjord (Kamsvåg), Bjørkåsen (Aas), Nordreisa (Digre), Harstad (Kristiansen og Holst), Melbu (Dahl og Dahl) og Kautokeino og Karasjok (Nygaard).

Omfattande har forskinga kring byhistorie også vore frå dei vitenskapleg tilsette ved historie på UiT, eller andre med doktorgradstilknytning til fagmiljøet som har forska på byar finansiert av eksterne middel. På Ph.d.-nivå har det vore skriva om framveksten av UiT som del av byen Tromsø (Fulsås), om Narviks framvekst og utvikling frå etablering i 1890-åra og fram til våre dagar (Svendsen og Aas), om Longyearbyen og denne byens posisjon i forhold til norske interesser på Svalbard (Evjen). Ut over det har gjenreisinga av Finnmark (Hage), som i aller høgste grad handla om byutvikling, men også arkitektur, vore gjenstand for doktordisputas. I tillegg har tema som utviklinga av fiskeriindustrien i Finnmark og Nord-Troms (Finstad), nazifisering under krigen i Tromsø (Wikstrand Andresen), langsiktig planlegging i nordnorske byar frå 1965-90 (Karlsen), i tillegg til kampane kring byen Narvik i 1940 (Dalmo).

Av større, bindsterke monografiar kring byars vekst, har UiT sine tilsette eller fagfolk knytt til UiT eller med utdanninga si frå UiT skriva om Fauske (Evjen), Narvik (Svendsen og Aas), Vadsø (Niemi), Vardø (Rønning Balsvik), Tromsø-området (Bertelsen, Høgsæt, Andresen, Christensen og Tjelmeland) og Bodø (Hutchinson, Karlsen og Aas). Den eksterne finansiering frå dei respektive bysamfunna understrekar berre at feltet byhistorie særleg har vore initiert frå byane sjølv, men og at fagfolk ved UiT har sett på arbeidet med å skriva ei brei samfunnshistorie – nærmast ei totalhistorie – om byanes vekst og utvikling som heilt sentralt for å forstå regionens og nasjonens historie.

### **Byar som veks av eigen kraft**

Den samfunnsvitenskaplege forskinga på den nordnorske urbaniseringa har vore dominert av historikarane. Det er ikkje rart all den tid urbaniseringsprosessen er ein av dei mest omfattande endringsprosessane i nasjonens og regionens historie, ja også internasjonalt. På mange vis har denne prosessen vore ein «glømt» prosess, og for mange samfunnsvitarar, særleg ved UiT har den vore oversett fordi den har betydd eit tap av noko – den tradisjonelle nordnorske fiskarbondetilpassinga. Denne siste vart av mange lenge oppfatta som eit slags motsvar til modernisering, og ein del av regionens essensialistiske karakteristika, eit slags nordnorsk

identitetsmerke. Samanfallet mellom opprettinga av UiT, den regionale identitetsbølgja i landsdelen med EEC/EF-kamp og kamp for nordnorsk språk og kultur, førte «Bygdevisa» til Jack Berntzen og Jahn-Arill Skogholt saman med samfunnsvitskapen i ein nostalgisk kamp for bygda. «I fabrikkhallen trengst ikkje frø», heitte det der. Nye kombinasjonsæringar som «omsorgsbonde» og «lærarbonde» vart løysinga på moderniseringas utfordringar. Samfunnsvitskapane vart del av «aksjonsforskinga» for å berge busettingsmønsteret, mens historikarane forska på dei endringane som samfunnsvitarane ville hjelpe til med å hindre.

Samstundes hamna stadig fleire nordlendingar i byar og tettstader, og for mange vart byane ei kraft som hindra utflytting frå regionen. Universitet og høgskolar løyste utdanningsbehovet i landsdelen, og sytte slik for å halde unge vaksne i regionen. For dei stadene den høgre utdanninga vart lokalisert, kom også folketalsveksten, særleg i Alta, Tromsø og Bodø. Her fann også son til Jahn-Arill Skogholt sitt levebrød, lik underskrivne i mange år gjorde det. Likevel valte framleis mange nordfrå å reise sørover, mest i same omfang som då Jan Veia studerte utflyttinga frå Nordland i 1920. Då Sparebanken Nord-Noreg nyleg spurte nordnorsk ungdom mellom 15 og 34 år om framtida, svarte 30 % av dei at dei kom til å flytte frå landsdelen. Jeanette Gundersen greidde seinare ut i ein kronikk at «det snakkes mye om bolyst og bli-lyst, og mange kommuner iverksetter ulike initiativ for å være attraktive». Samstundes svarte berre 40 prosent av dei unge at Nord-Noreg var ein bra stad å bu. Mest nøgd var dei som budde i dei to største byane, Tromsø og Bodø. Ting tyder på at ideane frå landsdelsplanen i 1972 har blitt ein realitet trass i den anti-urbanistiske responsen i si tid.

I dag – 50 år etter at historie vart etablert som disiplin ved UiT – veit vi framleis lite om byane i landsdelen sin funksjon i forhold til busettingsmønsteret. Vi snakkar oftast om at byane armar ut sine nabolag, og mindre om at by og omland lever i eit avhengigheitsforhold. Kanskje er det nettopp det siste som kan forklare at visse regionar ser ut til å klare seg betre enn andre? Kanskje er det mangelen på store byar som veks av eigen kraft, at visse område av landsdelen slit med busettingsnedgang og forgubbing? Ting kan tyde på at eit studie av dei områda som ligg utafor sirkumferensen til dei større tettstadene vil gi nye svar på regionens utfordringar i tida som kjem. Har vi fått for få store og for spreidde byar i landsdelen? Kva har byanes innverknad på regional utvikling vore? Dette er spørsmål som både samfunnsvitarar og historikarar må sjå nærmare på i tida framover.