

Byer i Nord-Norge: Perspektiver på byplanlegging på 1800-tallet

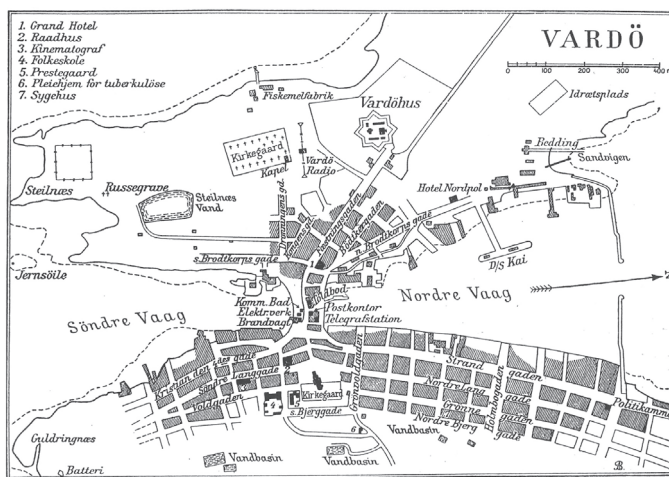
BODIL RUUD

På slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet var det en del av den dansk-norske statspolitikken å anlegge byer i Nord-Norge. Hammerfest og Vardø ble anlagt i 1789, Tromsø i 1794, Bodø i 1816 og Vadsø i 1833. Disse byene vokste gjennom 1800-tallet fra bosetninger på under 100 innbyggere til byer med flere tusen omkring 1900. Staten brukte ikke ressurser på formell regulering av byene da de ble anlagt, men var mest opptatt av at flest mulig borgere skulle bosette seg på stedet og at handelen skulle fungere. For hva skulle være hensikten med å regulere den lille bebyggelsen langt mot nord? Denne artikkelen handler om perspektiver på forholdet mellom planformen til de nordnorske byene og prosessene som ledet frem til formen.

Kildemessig står de nordnorske byene i en lei særstilling: bebyggelsen og andre kilder som dokumenter, kart og fotografier har helt eller delvis blitt ødelagt under andre verdenskrig. Bodø ble kraftig bombet i 1940 og Hammerfest ble utslettet ved brenningen av byen i 1944. Vardø og Vadsø ble bombet av allierte styrker gjennom store deler av krigen. Tromsø er den eneste av de nordnorske 1800-tallsbyene som ikke ble ødelagt. I dette perspektivet blir Tromsøs bebyggelse fra før 1945 av nasjonal historisk verdi. I forlengelsen av dette vil jeg fremheve bymonografiens betydning som kilde til nordnorsk byhistorie siden flere av disse verkene ble påbegynt allerede på 1930-tallet. I bymonografiene har temaet arkitektur og planlegging blitt tatt opp på forskjellige måter. For eksempel behandles det ofte som en del av den kommunale forvaltningens historie med vekt på de ulike komiteers og kontorers oppgaver i forbindelse med bygge- og reguleringssaker. Det finnes gjerne detaljerte beskrivelser av for eksempel kommunale reguleringsprosesser, med presise angivelser av dato og navngitte aktører. Denne litteraturen er svært verdifull som utgangspunkt for videre analyser.¹

I artikkelen er det byenes fysiske organisering som er tema, og jeg skal ta for meg ulike tilnærminger til byenes planform spesielt. Forskningslitteraturen basert på nordnorsk empirisk materiale er begrenset, og artikkelen tar utgangspunkt i byanalyser av blant andre arkeologen Jens Storm Munch, arkitektene Hage og Dag Nilsen i tillegg til min egen analyse av planform og formprosesser i Hammerfest og Bodø.² Her vil jeg undersøke hvordan planformen og pro-

sessene bak formen beskrives og analyseres. Hva menes for eksempel med en selvgrodd by, og må den selvgrodde byen ha organisk form? Og hva med de anlagte byene – hvordan fikk de sin form? Historikeren Astrid Andresen hevder at de anlagte byene ble formet etter europeiske idealer fordi borgerskapet ikke identifiserte seg med en lokal kultur.³ I artikkelen skal vi se hvordan planformene blir plassert i ulike diskursive sammenhenger – fra europeisk urbankultur til dagliglivets behov.



Ill. 1. Kart over Vardø tidlig på 1900-tallet. Illustrasjonen er hentet fra Drivenes, Hauan, Wold (red.), Nordnorsk kulturhistorie, 1994, bind 2 s. 101.

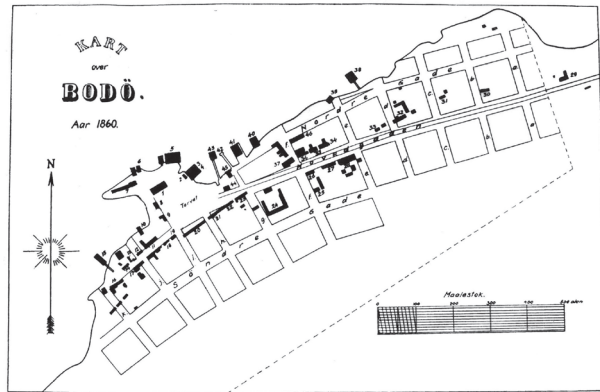
Planlagt kontra selvgrodd

Arkeologen Jens Storm Munchs artikkel "Den historiske utviklingen av byer og tettsteder i Nord-Norge" fra 1982 fremheves og refereres til av flere byforskere.⁴ Storm Munch sammenstiller i løpet av noen få sider hele Nord-Norges by- og tettstedsutvikling fra "Middelalderbyer og tettsteder" til "Utviklingen etter krigen". Han mener at de fem byene var "anlagt, planlagt og hjulpet frem av sentraladministrasjonen" og dette "sees ganske klart på byplanen".⁵ Anlagte byer, sier han, har et ordnet bebyggelsesmønster. Han bruker et kart over den anlagte byen Bodø i 1860 som illustrasjon på et ryddig bebyggelsesmønster. Dette er et reguleringskart med opptegnede kvartalslinjer, og kan ved første øyekast gi inntrykk av rutenettorden (ill. 2). I kontrast kommer byene der staten ikke var involvert i anlegningen, som for eksempel Mosjøen. Byen var "selvgrodd og byplanen bærer fremdeles preg av dette [...] Et kart over den eldste delen av Mosjøen, med Sjøgata viser de karakteristiske trekk ved dette bosetningsmønster: Gatenes buktende løp, det uryddige preg bebyggelsen har, og tilknytningen til havet."⁶ Storm Munch karakteriserer selvgrodde byer både i forhold til deres tilkomst – altså at de har grodd frem "av seg selv" – og at de har et "uryddig" bebyggelsesmønster. Sammenliknes bebyggelsesmønsteret i de to byene på kart uten reguleringslinjer kan en si seg enig med Storm

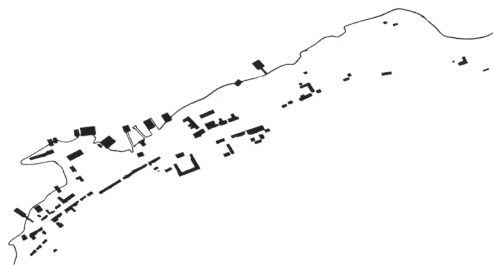
Munch at bebyggelsen er organisert på forskjellige måter (ill. 3 og 4). For eksempel var det typisk for Mosjøen at gavlveggen var orientert mot sjøen, mens det i Bodø var vanligst med langveggen mot sjøen. Men skal det brukes betegnelser som orden og regelmessighet, ser en slik karakteristikk ut til å passe bedre på Mosjøens repeterende mønster av brygge- og boligrekker fremfor det mer sammensatte mønsteret i Bodø. Planlegging og "selvgroing" er to forskjellige prosesser, men Storm Munch tar for gitt at planformene tydelig speiler de ulike prosessene. I det følgende skal vi se nærmere på forholdet mellom prosessene og den fysiske planformen.

Selvgroing

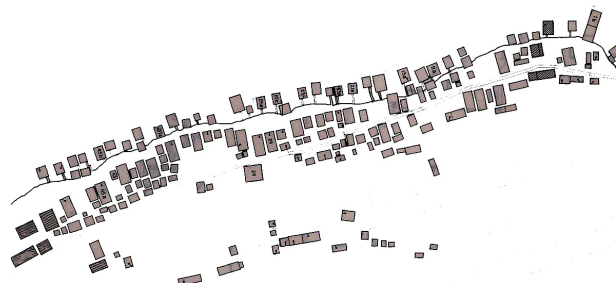
Den selvgrodde byen ga en "uryddig" byplanform i følge Storm Munch, mens for eksempel arkitekt Dag Nilsen skriver om den "organiske" byplanen. Et større studium av byggeskikken i Mosjøen ble presentert av Nilsen i *Bygdebok for Vefsn*.⁷ Nilsen konkluderer blant annet med at ønsket om kortest mulig avstand til stranda bestemte plasseringen av bygningene. Strandlinja var derfor en ordnende faktor i bebyggelsen:



Ill. 2. Reguleringskart over Bodø 1860 etter Holmboe, gjengitt i Coldevin 1966, s. 174.



Ill. 3. Bodøs bebyggelse. Utsnitt av reguleringskart 1860, bearbejdet av artikkelforfatteren.



Ill. 4. Mosjøens bebyggelse rundt 1860, utsnitt av kart. Illustrasjonen er hentet fra Erlien, Jacobsen, Nilsen og Norsted 1979, s. 61. Bearbejdet av artikkelforfatteren.

De enkelte byggherrenes behov var stort sett nokså ensartede, og rammene for variasjonsbredden var satt av økonomi og tilgjengelige materialer. Derved var det nærmest "av seg selv" oppstått et ganske enhetlig mønster, med det vi kan kalle en "organisk" orden.⁸

Å komme til bunns i teoriene omkring det "organiske" i bebyggelsesmønster og arkitektur er det ikke plass til her.⁹ Arkitekt Nils-Ole Lund konstaterer at teoriene om den organiske arkitektur ikke utmerker seg ved sin klarhet, men mener likevel å se tre hovedforståelser av begrepet.

Det første er at organisk arkitektur uttrykker menneskets tilhørighet til naturen. Den andre forståelsen er at organisk arkitektur oppstår i en spontan skapelsesprosess. Et behov blir spontant løst uten tanke på formale "regler". Denne arkitekturen er ikke ideologi- eller teoribasert – den oppstår intuitivt eller instinktivt. Et eksempel er påstanden om at middelalderens bebyggelse er kjennetegnet av at enkeltbygninger er plassert av praktiske årsaker, og uten å ta hensyn til det vi kaller et formelt ordnet helhetsbilde. Vi oppfatter likevel en helhet fordi bebyggelsen er tuftet på tradisjonell byggeskikk og formoppfatning.¹⁰ Tradisjonene har med andre ord iboende og "naturlige" kvaliteter nettopp fordi de har overlevd, og endatil blitt raffinert gjennom generasjonenes erfaringer. Den tredje forståelsen Lund anfører er at organisk arkitektur vokser naturlig ut av innholdet, på samme måte som kjøttet og skinnen på et dyr former seg etter skjelettet.¹¹ Et kroppslig organs eksistens forklares ut i fra funksjonen, og hvis funksjonen endres så endres også formen på organet.¹² Byens indre liv og samspill av eiendomsstrukturer, trafikklinjier og bruksformer med ulik tidsdybde utgjør byens funksjoner som så å si kommer til overflaten i en byplanform.

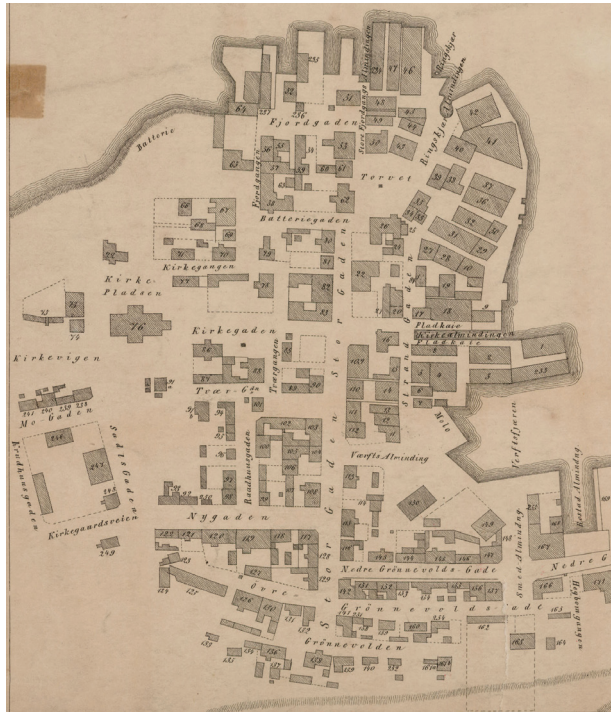
Teoriene om det organiske er altså, i følge Lund, koblet til den menneskelige intuisjon – som finner løsningen, behovet for en funksjonell bebyggelse – som former løsningen, og den arvede kunnskapen eller tradisjonen – som gir bebyggelsen helhet og sammenheng.

Den selvgrodde byen kan ha hatt flere ulike drivkrefter i prosessen. I en del litteratur har byer som ikke ble planlagt i tråd med en formell reguleringsplan blitt plassert i kategorien "selvgrodde byer med organisk form". Begrepene selvgrodd og organisk har blitt brukt ukritisk med det resultat at begrepene har forsterket hverandres mening. Byenes bebyggelsesmønster blir gjort nærmest til et naturlignende fenomen. Byene grodde frem fordi det var behov for dem, bebyggelsen ble lagt der det var mest praktisk, og generasjoners erfaringer hadde ført til en stadig mer funksjonell bebyggelse. I slike retrospektive analyser blir det konstatert at byene fungerte bra på alle måter, men det gir oss ikke en større forståelse av hvordan byene "formet seg selv". Byenes form og bebyggelsesmønster blir et nærmest uangripelig felt.

Ser vi på planen for Hammerfest slik den var på 1850-tallet, kan formen minne om et tre (ill. 5). Storgata er stammen som har flere grener ut på hver side. En viktig gren er Kirkegata som har kirkebygget i fonden. I en slik trestruktur er rekkekvartalet dominerende, selv om det i "tretoppen" (ytterst på neset) er mer klynger fremfor grenstruktur. Denne byplanen er altså mer kompleks enn Mosjøens plan, så hvordan kan formprosessen forstås?

Det karakteristiske for formprosessene som ga den organiske planformen til Mosjøen og Hammerfest er at det ikke finnes skriftlige kilder som forklarer prosessen *når* den foregår, altså som et slags plandokument eller en teori. Det finnes likevel en måte å bruke skriftlige kilder på som kan belyse prosessene bak den selvgrodde 1800-tallsbyen. I diskursanalysen ser vi etter *mulighetsbetingelsene* for å forme en by eller lage en reguleringsplan, fremfor å spørre "hvilke bestemmelser hadde planen?". Det viktige blir hva som var *mulig* å si eller gjøre når det gjaldt byforming på dette tidspunktet på dette stedet, og ikke minst *hvem* som kunne hevde dette. Diskursene formes av institusjoner og makthierarkier.¹³ Et bebyggelsesmønster er utsagn i en diskurs på samme måte som et plandokument, og et plandokument sier noe om den horisonten eller forståelsesrammen som gjaldt.

Studerer for eksempel reguleringsprotokollene fra 1850-tallet i Hammerfest blir det etter hvert tydelig hva som har betydning i byforming. Det ene er "nytteperspektivet": Fremkommelige og regelmessige gater fremheves, og torvet foreslås bebygd fordi det er en så sentral og verdifull tomt. Den andre er kjøpmannsmakten: Nyttige endringer som ville medføre begrensinger for tomteeierne skulle skje "med tiden" eller "en gang i tiden". Et konkret eksempel finner vi etter en brann i 1857 som rammet tre tranbrennerier og flere pakkhus. Reguleringskommisjonen



Ill 5. Storgata (Stor Gaden) var som stammen på et tre med forgreininger. Utsnitt av kart over Hammerfest fra 1868, Amtskartsamlingen, Kartverket.

besluttet at tranbrennerier ikke kunne bygges inne i sentrum, noe som var helt i tråd med bygningsloven. Men eierne av de nedbrente tranbrenneriene gikk til sak og vant.¹⁴ De fikk selv bestemme hvor de brannfarlige bygningene skulle stå.

Som diskursive utsagn peker dette på et mye større bilde enn akkurat disse konkrete forholdene i Hammerfest på 1850-tallet. Utsagnene peker på en forståelsesramme som tidsmessig også favner det tidlige 1800-tallet. Materialet viser at da Hammerfest ble anlagt var det få forestillinger om urbane forbilder i Europa, få formidealer og perspektiver på byplanens symboliske kraft. Torvet kunne gjerne bebygges hvis det gavnet en av byens handelsborgere. Studeres branntakstene ser en at det privilegerte handelsborgerskap eide de mest sentrale tomtene og bygde sine boliger i Storgata nærmest torvet, pakkhus og kramboder. Mønsteret av relativt ensartet bebyggelse på rekke kan også leses som en sosialt stabiliserende faktor: Den enkelte husbygger plasserte sitt hus på samme rekke som sine "likemenn" for å styrke samholdet og lojalitetsbåndene innen kjøpmannstanden.¹⁵ Den ringere stand bosatte seg i sidegatene. Det tidlige 1800-tallssamfunnet var fullstendig styrt av standsinndelingen. Sosial mobilitet var ekstremt sjeldent. Man ble født, giftet seg og døde innenfor samme stand. Livet handlet om å opprettholde sin plass i samfunnet. Studier av utviklingen av rekkekvartal i Hammerfest viser hvordan kvartalene ble formet gjennom fortetting og stadig tilpasning til den omkringliggende bebyggelsen.¹⁶

I kontrast til disse "innadvendte" prosessene tar Ingebjørg Hage heller utgangspunkt i det som tross alt må ha vært en relativt utadrettet handelskultur. De nordnorske byene fra tidlig 1800-tall er kystbyer der det økonomiske grunnlaget var handel. Byene hadde forbindelser både østover mot Russland og sørover med byer som Trondheim og Bergen. Hage mener at dette påvirket byformingen i nord. Bybebyggelsens særpreg oppstod i skjæringspunktet mellom tradisjon og påvirkning utenfra, mer presist lokal eller regional byggeskikk i møte med "generelle tidsstrømninger i den europeiske kulturkrets".¹⁷ Den "generelle tidsstrømningen" var empirestilen som ga seg utslag både i byplanen, bygningsformene og detaljeringene av bygningene. Byggeskikk er forstått som tradisjonelt håndverk overlevert fra generasjon til generasjon gjennom praksis, mens arkitektur forstås som en teoretisk og ideologisk tilnærming til en byggeoppgave som læres gjennom akademiske institusjoner.

Det sier seg selv at brukt på den eldre bygningsmassen vi har i de nord-norske byene, er det vanskelig å skille de to begrepene. Arkitektur og byggeskikk har påvirket hverandre gjensidig, og vi får ofte en interessant spenning mellom det lokalt forankra og det importerte.¹⁸ Hages tilnærming inngår i en godt rotfestet teori innen norsk arkitekturhistorieskriving, nemlig teorien om diffusjon – en betegnelse fra kulturvitenskapen for spredning av kulturtrekk, oppfinnel-



Ill. 6. Bykart fra Tromsø 1875, utsnitt. Byarkivet, Tromsø kommune.

ser og informasjon. Slik teori er utgangspunkt for eksempel i analyser av norsk trearkitektur betraktet som etterlikning av kontinental steinarkitektur. I *Norsk arkitekturhistorie* (2003) skrives det at det er spredningen av impulser og krysning mellom ulike typer av dem vi kaller diffusjon, og dette er en problematikk som går igjen i alle kapitlene i bokverket.¹⁹ Ideene fra kontinentet har kommet til byene først, særlig som følge av handelskontakt og opprettelse av utdanningsinstitusjoner, for deretter å spres til utkantene. Byborgerne hentet idealene sine utenfra, noe som medførte en viss forsinkelse og idealene kom til uttrykk litt etter at det hadde vært siste møte internasjonalt. Slike forsinkelser viser seg oftest i den urbane husbygginga, der lokal skikk og bruk spilte inn.²⁰ Hage og flere med henne har påpekt at empirehus i Tromsø enten er av "den trønderske typen" eller "den bergenske" eller en blanding.²¹

Når det gjelder planformen ser Hage tre hovedtrekk i Tromsø: Det første er rektangulære kvartaler og gater i rutenett i tråd med klassiske idealer fra Europa og brukt siden renessansen. For det andre følger gatene langs sjøen strandlinja og ble dermed ikke geometrisk utformet. Og for det tredje finner vi brygger med gavlveggen mot sjøen etter "middelaldersk" mønster. Hun skriver at både "Bodø, Hammerfest, Vardø og Vadsø hadde et tilsvarende overordna bymønster som Tromsø, med bebyggelsen i kvartaler på empirevis og bryggene langs sjøkanten på mid-

delaldervis.”²² Hage ser altså byene som særlig åpne og praktiske i sin byforming. Nye ideer kunne hevde seg hvis de både var vakre og praktisk gjennomførbare.

Det pekes altså på flere mulige prosesser når det gjelder de selvregulerte eller selv-grodde byene på 1800-tallet. Det inkluderer både det nøkternt funksjonelle og konkret behovs-tilfredsstillende, menneskets medfødte intuisjon, kulturarven og kulturutveksling. Parallelt med disse prosessene foregikk det på 1800-tallet et arbeid med å utvikle et lovverk som skulle gjøre noe med et problem som ble beskrevet slik: ”De fleste Byer i Norge mangle Symetrie, see derfor mindre godt du, er mindre sunde og bekvemme at bo i, og lldsvaader udrette store Ødelæggel-ser”.²³ Dette skrev artillerikaptein P.C. Holst (1798–1873) på slutten av 1830-tallet, og han skulle siden formulere reguleringsprinsippet som kom til å prege de norske byenes reguleringsplaner gjennom resten av århundret.

Planlegging

I Tromsø på slutten av 1700-tallet uttrykte amtmann Ole Hannibal Sommerfeldt bekymring for det selvgrodde og organiske, det han kalte en ”Laborint”:

...det kunne synes høist nødvendig i hensyn til Byenes tilvekst og for at forebygge at Byene ikke ble aldeles til en Laborint, at disse Byenes grunder blev, forsaavidt Cituationen kunne tillade det, afstukket i ordentlige Gader og Streder samt Plads til et Fisketorv ud-ses, under hvilken avstikningsforretning de nødvendige Huse som ikke fandtes at være ret ordnet maatte anmodes og anvises Plads hvorpaa at naar de være forfaldne og av ny igjen skulde opføres maatte opføres.²⁴

Sommerfeldt ville unngå utviklingen av byer med uoversiktlige og krokete gatenett, og fremmet ”ordentlige” gater og streder, samt en torvplass. Det er bevart en skisse som visualiserer byplanideene som amtmannen uttrykker i brevet (ill 7.).

I følge denne skissen fra 1788 skulle mesteparten av Tromsøs bebyg-gelse reguleres i tre store rektangulære kvartaler. De rektangulære kvartalene skulle inndeles i tomter på den måten at det ble husfasader mot alle fire sider. Sommerfeldt har også tegnet inn hus som liggende rektangler med en trekant oppå. Historikeren Astri Andresen tolker dette som at ”Fasadene var tenkt liggende med gavlen vendt mot gata, slik en kjenner det fra tette byer helt fra middelalderen av.”²⁵ Dette er det grunn til å stille spørsmål ved. For det første ser en på målene amtmannen har antydnet, at tomtene skulle ha en bredde på 35–40 meter mot

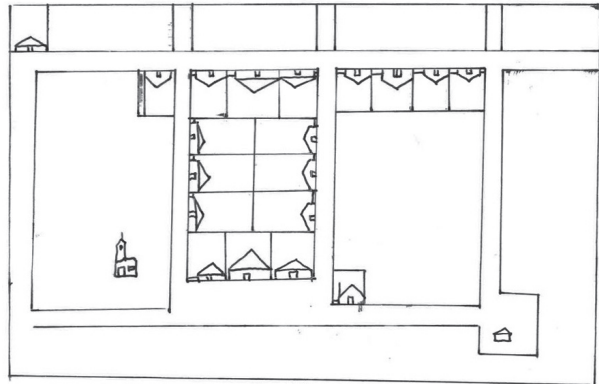
gata. Hvis et stort hus i første halvdel av 1800-tallet skulle ligge med gavlen mot gata, ville det maksimalt ha en gatefasade på 10 meter.²⁶ Sommerfeldt forestilte seg neppe en by der husene skulle ligge med 25–30 meters avstand med gavlen mot gata. For det andre må vi ikke glemme hva slags kultur Sommerfeldt var en del av: Den mannlige delen av eliten hadde *klassisk dannelse*. Deres skolegang hadde vært dominert av ”de hine Grækenlands og Latinums skjønne

Sprog forfattede Mesterverker, som besidde disse Fuldkommenheder, og derfor i høiere Grad end andre ere skikkede for Smagens Dannelse”.²⁷ Den klassiske skoleringen var ikke noe som bare denne generasjonens elite ble innpodet, den bygde på en århundrer lang tradisjon. Det var først på 1800-tallet at man begynte å stille spørsmål ved om ikke det var andre ting, for eksempel realfag, som kunne være mer *nyttig* å lære. Men det praktiske og nyttige var på ingen måte uforenlig med det klassiske. I 1846 utga ingeniør Theodor Broch (1796–1863) *Lærebok i Bygningskunsten: nærmest bestemt for Den Militaire Høiskoles elever*. I kapitlet ”Om den arkitektoniske Skjønhet” heter det:

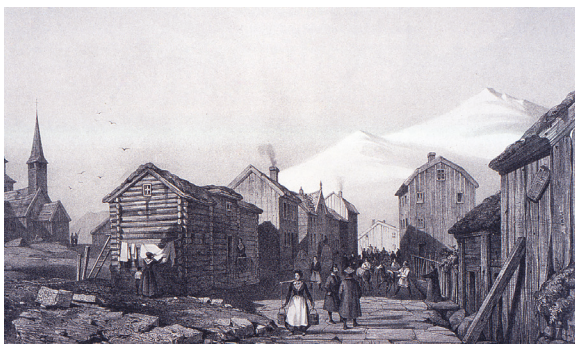
Grækernes Smag var Nationalblomsten af deres Frihed, af deres Geni, af deres klare Forstand; ingen Nation har heri endnu naaet dem. Perikles Tidsalder var Smagens Blomstertid på Jorden.²⁸

Amtmann Sommerfeldt, en utdannet jurist fra universitetet i København, hadde nok ikke særlige tegneferdigheter, men måtte ty til noe enkelt – et *symbol* for hus. Skissen må tolkes som et byplankonsept og ikke en reguleringsplan forstått som et førende plankart. Konseptet beskriver de grunnleggende prinsippene som byene burde ordnes etter: et klassisistisk byplanmønster med tradisjonelle urbane elementer som kirke og rådhus, og tollboden som statsmaktens økonomiske grunnstein i byanleggene.²⁹

Det fantes altså et ønske om å ha en reguleringsplan for å organisere bebyggelsen i de nye byanleggene i Nord-Norge helt fra begynnelsen. Essensen i byplanideologien som Sommer-



Ill. 7. Byplankonsept for Tromsø, artikkelforfatterens illustrasjon etter amtmann Ole Hannibal Sommerfeldts tegning fra 1788.



Ill. 8. To perspektiver på gater og hus i Hammerfest. Utsnitt av litografiet Rue Principale fra 1838 av Auguste Mayer. Bildet er gjengitt i Nils M. Knutsen og Per Posti, *La Recherche – En ekspedisjon mot nord*. Angelica forlag 2002. Utsnitt av kart over Hammerfest fra 1868, Amtskartsamlingen, Kartverket.

feldt forfektet var basert på oppfatninger om at *regelmessighet* og *orden* var positivt, i motsetning til *det labyrintiske* som var det en reguleringsplan skulle bekjempe. Dette betydde at idealet forutsatte både formmessig og funksjonsbetinget systematikk i bebyggelsen. Byplanlegging er imidlertid en ressurskrevende affære. Det krever myndighet, institusjoner og kunnskap, og ingenting av dette fikk amtmann Sommerfeldt hjelp til hos myndighetene i København. Sommerfeldt hadde ikke noe apparat som kunne realisere planen.

I 1845 ble loven som skulle sørge for gjennomføringen av klassiske prinsipper for byplanlegging innført i alle byer i Norge. Når det gjaldt byplanregulering gikk likevel ikke loven særlig langt. Den påla opprettelsen av en reguleringskommisjon i hver by, og den påla et reguleringsprinsipp om rutenett som byplansystem og en minstebredde på gatene. De øvrige paragrafene vitner om at fokuset lå på brannsikring av hver enkelt bygning.

Et viktig steg i arbeidet med reguleringen av de nordnorske byene var å planlegge de ubebygde områdene. Dette var påbudt i bygningsloven, men verken i Hammerfest eller Bodø hadde dette blitt gjort i de første planene. Grunnen til det var at "intet ordentlig kunde udføres uden et Kart", som reguleringskommisjonen i Hammerfest anfører i 1865. Analysen av reguleringsarbeidet i Hammerfest og Bodø viser at regulering som konsept først ble forstått som en tilpasning av fysiske strukturer slik de ble sett fra bakkeplan, for etter hvert å utvikle seg til en

teori som kunne bli nedfelt ved hjelp av tegn og symboler på kartet. Prinsippet om kvartaler blir først tydelig når man tenker seg byen sett ovenfra, først da trer de organiserende rektanglene frem. Fra gateperspektiv er kvartalene husrekker avgrenset av gatene (ill .8). Kartet endret ikke bare synsvinkelen på byen, men også språket som byen nå kunne beskrives med. Den gamle selvreguleringen var en muntlig kultur, og dette speiler seg i de berettende setningene som preger de første planene:

Fra nævnte Hammonds ytterste Gaard indtil østre Endre av Kjøbmand Jackhellns ditto, kan være en uafbrudt Gaardrække. Den aabne Plads paa østre Side af Kjøbmand Jackhellns Gaard føri Tiden et til Mad. Sverdrups Gaard, skal vedblive at være ubebygd.³⁰

Etter hvert som kartet ble det viktigste referansepunktet, ble det visuelle ved hele reguleringsplanen viktig. Fortellingen om kommisjonens vandring fra hushjørne til hushjørne forsvinner og blir erstattet av systematiske skjemaer. Kart og skjemaer er representasjoner som skal ses, ikke gjenfortelles. Byens nye orden kunne fanges med et blikk.

De første reguleringsplanene ble laget av embetsmenn som for eksempel presten, magistraten og tolleren, og borgere: først og fremst handelsborgere, men også håndverksborgere som en snekker eller skomaker. Hammerfest og Bodø på 1850- og 60-tallet hadde under 2000 innbyggere, byene hadde ikke elektriske anlegg, det fantes ikke innlagt vann eller kloakkanlegg. Budsjettene for fellesskapsløsninger var små, den offentlige planleggingen var tilsvarende begrenset. Det var altså både nødvendig og mulig for amatører å regulere byene. Alt dette endret seg mot slutten av 1800-tallet, da byene så seg nødt til å profesjonalisere byplanleggingen ved å ansette ingeniører. I Hammerfest var det brannen i 1890 som var den direkte årsaken til at reguleringsarbeidet ble profesjonalisert, mens samme utvikling i Bodø kan knyttes til den store befolkningsveksten. Men det var flere årsaker til at byorganiseringen ble et mer komplekst felt. Synet på byen hadde i løpet av århundret endret seg.

Når det gjelder den planlagte byen har hverken Storm Munch eller Hage vektlagt at bygningsloven ikke påbød regulering av byene før i 1845, og at det også tok tid før intensjonen bak loven ble forstått og integrert i byens administrasjon.³¹ For eksempel fikk ikke Bodø sin første approberte reguleringsplan før i 1864. Når man studerer kildene som dokumenterer oppkomsten av de nordnorske byene, så er det tydelig at de ikke ble anlagt etter en reguleringsplan fra begynnelsen av. De første famlende forsøkene kom på midten av århundret, mens mot år 1900 er kommuneadministrasjonens folk ganske drevne reguleringsplanleggere.

1800-tallet: tradisjon og modernitet

De nordnorske byene ble formet både av selvgroing og planlegging på 1800-tallet. De to prosessene legger til grunn helt ulike syn på byens "egenskaper". Planlegging forutsetter byarealet som et blankt lerret som må fylles med noe utenfra. Kunnskapen som skal tilføres dette "tomme arealet" kommer via embetsfolk, ingeniører og institusjoner som kommer med sine teorier og lovverk. Planformen utvikles av lovverk fra statlig myndigheter og med en begrenset grad av lokal tilpasning og fortolkning. Den eneste aksepterte planformen er et klassisk rutenettmønster med kvartaler.

Den selvgrodde byen blir i litteraturen beskrevet som en selvstendig organisme som i mindre grad er påvirket av impulser utenfra. Kunnskap om bybygging overføres mellom generasjonene og mellom lokale krefter som også i en viss grad kunne bringe med seg nye impulser fra andre steder. Planformen ble utviklet av tradisjoner og behov, og planformen kunne da bli organisk, klassisk eller både organisk og klassisk avhengig av hvilke impulser og tradisjoner man hadde på stedet. Kunsthistoriker Sten Rentzhog mener for eksempel at Hudikvalls planform og arkitektur ble styrt av en felles forståelse av at hver bygning skulle bidra til byens "prydna" eller skjønnhet. Kriteriet for skjønnhet lå blant annet i regularitetsom innbefattetsymmetri, regelmessighet, uniformitet og rette vinkler – med andre ord en klassisistisk estetikk. Videre innebar det krav om at alt skulle gi et velholdt og bearbeidet uttrykk. I tråd med denne regularitetsdiskursen ble byen formet ved at hver enkelt husbygger tilpasset sitt hus til den eksisterende bebyggelsen ved å ha liknende utforming og høyde.³² Den selvgrodde byen kunne både ha organisk og klassisk byplanform, og vi bør kanskje snakke om byplanenes ulike kulturarver: en fra middelalderen og en fra renessansen.

Målene for de som bygde, og dermed formet byene, kunne være mangfoldige, men altså sjelden verbalisert og ikke teoretisert. Byens bygde strukturer måtte være funksjonelle, men hva slags funksjonalitet og for hvem? På slutten av 1700-tallet var byenes primære funksjon handelen: God havn, varer inn og ut, varer på lager og i pakkhus. Her måtte også staten få sitt: tollboden ble raskt bygd og betjent. Parallelt med denne materielle synsvinkelen finner vi også andre behov i byformingsprosessene, som for eksempel behovet for å opprettholde og stabilisere samfunnssystemet av hierarkier, roller og grupper. Sist, men ikke minst finnes behovet for å videreføre kultur både mellom generasjoner og mellom land og folk.

Målene for de som formulerte og de som vedtok bygningsloven i 1845 var annerledes. Embetsmennene i den nye selvstendige nasjonen mente at de selvregulerte byene *ikke* fungerte særlig bra. For det første måtte jo alle byene nødvendigvis være forskjellige siden de var formet lokalt. For det andre var de teknisk sett ikke *up to date* hva angikk gatebredde og byggeskikk som fremmet brannsikkerhet og bedre helse. For det tredje krevde offentlig-

heten rom. Det siste er kanskje mest interessant når vi studerer utviklingen av byplanformen og byplanprosessene på 1800-tallet. I Hammerfests opprinnelige tre-struktur var det ikke lett å skjelne offentlige fra private byrom. Rekkekvartalene var ikke lukkede, og gata var nesten like mye en del av husholdningen. Bygningsloven satte et ganske bestemt skille mellom det private og det offentlige byrom ved å lukke privatlivet inne i rektangulære kvartaler.

Tradisjonen handler om gjentagelse påpeker historiker Narve Fulsås, om å produsere nåtiden som noe vedvarende.³³ Organiseringen av byen på begynnelsen av 1800-tallet speiler i stor grad at det var opprettholdelse av samfunnsstrukturen som var målet. De nordnorske byene som samfunn rundt 1800 var vesentlig forskjellige fra bysamfunnene rundt 1900. Byene ble anlagt av staten da individet var definert av standstilhørigheten, og tjenestefolk skulle være lydige "som barn".

Man ble født, giftet seg og døde innenfor samme stand. Sosial mobilitet var uhyre sjeldent. Men noe var i emning. I 1814 hadde kun embedsmenn, byborgere og bønder stemmerett, mens mot slutten av århundret hadde alle menn over 25 år stemmerett. Fra midten av 1800-tallet var det tradisjonelle samfunnet rett og slett i oppløsning og innføringen av bygningsloven er også en del av dette bildet. Å frigjøre seg fra tradisjonen innebar "å skilje ut framtida som noko for seg, som noko annleis enn fortida, eit rom av kontrafaktiske moglegheiter som ikkje alt var oppfylt av hevdvunnen praksis, men som venta på å bli kolonialisert av planlagde forbetringar."³⁴ I det man forstår fortiden som noe annet enn en vedvarende nåtid, som historie, da vil også fremtiden være noe annet enn nåtiden. Da først blir *planlegging* et adekvat begrep. Forholdet mellom tradisjon og byplanlegging er som forholdet mellom en "vedvarende nåtid" og en "forbedret fremtid". Byplanlegging i tråd med bygningsloven av 1845 må dermed ses som en måte å kontrollere byens fremtid. Fremtiden trengte ikke være lik fortiden.

Om selvreguleringsprosessen settes opp mot planleggingsprosessen kan en si at det funksjonelle og materielle behovet settes opp mot standardisering, sosial stabilitet og konservering settes opp mot en demokratisk utvikling (jamfør de nye offentlige rom) og kulturoverføring settes opp mot nasjonalisering. Byplanlegging går fra å være et lokalt anliggende til et nasjonalt anliggende: *Alle* byer skulle reguleres, og byene skulle være likt organisert både fysisk og med hensyn til offentlige organer. Den enkelte by skulle være delaktig i et større prosjekt, nemlig nasjonens modernisering. Den nasjonale økonomien skulle forbedres gjennom modernisering, og da måtte gamle tenkemåter, manifestert i hierarkiske og selvkonserverende bebyggelsesmønstre, brytes opp. Bruddet med standssamfunnet krevde en ny organiseringsmåte, en ny byplanform.

I *Nord-norsk kulturhistorie* hevder Astrid Andresen at de fem første byene nord for Trondheim hadde en "klassisk europeisk" planform. Under overskriften *Den urbane overklassekultur* heter det:

Vi kan være sikre på én ting; i byene har den nordnorske kulturen måttet konkurrere heftig med andre påvirkningskilder om å sette spor. Den svakeste klangbunn hadde lokal kultur i byens øverste skikt, det som satte de mest synlige byspor etter seg. Vi ser det allerede i de planlagte byene, de som fikk sin form tidlig på 1800-tallet: Tromsø, Hammerfest, Vardø, Vadsø og Bodø. De ble skapt etter et klassisk europeisk bymønster, et mønster som var klart overordna at dette var byer i den ytterste europeiske periferi.³⁵

Andresen har et poeng i at de nordnorske byene ikke ble skapt etter noen "lokal lest", men slutningen er ikke at byene ble "klassisk europeisk" på grunn av overklassens forfengelighet, men at byenes planform skulle være nasjonale og moderne.

Kilder

- Andresen, Astrid, *Handelsfolk og fiskerbønder: 1794–1900, Tromsø gjennom 10 000 år*, bind 2, Tromsø 1994a
- Andresen, Astrid, "Finnes det byer i Nord-Norge?". I: Drivenes, Hauan, Wold (red.), *Nordnorsk kulturhistorie*, bind 2, Oslo 1994b, s. 100–108
- Bakke, Petter, "Tromsø by's utvikling", Årbok for Fortidsminneforeningen 1983, s. 107–130
- Balsvik, Randi Rønning, *Vardø: Grensepost og fiskevær 1850–1950*, Vardø 1989
- Beronka, Johan, *Vadsø bys historie: med spredte bidrag til Varangers historie*, Vadsø 1933
- Brekke, Nils Georg, Per Jonas Nordhagen og Siri Skjold Lexau, *Norsk arkitekturhistorie. Frå steinalder og bronsealder til det 21. århundre*, Oslo 2003
- Broch, Theodor, *Lærebog i bygningskunsten. II. Bind. Borgerlig bygningskunst. Vandbygningkunst. Vei- og brobyggingskunst*, Christiania 1846
- Coldevin, Axel, *Bodø by 1816–1966*, Bodø 1966
- Dørum, Knut, *Byen blir sentrum. Bodøs historie 1816–1890*, Trondheim 2013
- Fairclough, Norman, *Critical discourse analysis. The critical study of language*, Harlow 1995
- Fulsås, Narve, *Havet, døden og véret. Kulturell modernisering i Kyst-Noreg 1850–1950*, Oslo 2003
- Gordon, Colin (red.), *Power/knowledge: Selected interviews & other writings 1972–1977* by Michel Foucault, New York 1980
- Hage, Ingebjørg, "Byarkitektur og byplanlegging i Nord-Norge på 1800-tallet", *Nordnorsk byhistorie II. Særprent av Håloygminne 2/1990*, s. 171–185
- Jørgensen, Hans-Jørgen, *Det norske tollvesens historie. Fra middelalder til 1814*, Oslo 1969
- Kavli, Guthorm, *Trønderske trepaléer*, Oslo 1966
- Larsen, Knut Einar, "Trebyen: bybranner og byfornyelse. En undersøkelse av byggevirksomheten i Trondheim og utviklingen av norsk bygningsrett 1814–1845", doktorgradsavhandling, NTNU, Trondheim 1988
- Linn, Björn, *Arkitektur som kunnskap*, Stockholm 1998
- Lund, Nils-Ole, *Teoridannelser i arkitekturen. Arkitekter og ideer fra 40'erne til i dag*, København 1985
- Niemi, Einar, "Byhistorie i Nord-Norge – et utsyn", *Nordnorsk byhistorie I. Særprent av Håloygminne 1/1990*, s. 111–124
- Niemi, Einar, *Fra øyvær til kjøpstad (inntil 1833)*, *Vadsøs historie*, bind I, Vadsø 1983
- Nilsen, Dag, "Sjøgata-prosjektet i Mosjøen", Årbok for Fortidsminneforeningen 1983, s. 131–164

- Nilsen, Dag, "Byggeskikken i Mosjøen. Ca. 1860–1940", *Vefsn bygdebok*, særbind IV 1988, s. 91–180
- Rentzhog, Sten, *Stad i trä*, Uddevalla 1967
- Rossi, Aldo, *The Architecture of the City*, Cambridge (Mass.)/London 1982
- Rosted, Jacob, "Indbydelsesskrift" (1820). I: Jan-Erik Ebbestad Hansen (red.), *Norsk tro og tanke 1800–1940*, bind 2, Oslo 1998
- Ruud, Bodil, "Mot en moderne byorganisering. Analyse av byorganiseringens diskurs i Hammerfests og Bodøs bebyggelse og byregulering gjennom 1800-tallet", doktorgradsavhandling, Universitetet i Tromsø 2008
- Sivertsen, Jørgen, *Hammerfest 1789–1914*, Hammerfest 1973
- Storm Munch, Jens, "Den historiske utviklingen av byer og tettsteder i Nord-Norge" i *Håløygminne* 2/1982, s. 147–168
- Ytreberg, Nils Andreas, *Tromsø bys historie*, bind 1, Oslo 1946

Noter

- 1 Arkitekturen og byplanleggingen behandles på ulike måter i bymonografiene. Følgende er en oversikt over de viktigste kapitlene: Beronka 1933, kapitlene "Bebyggelse i byens første tid" s. 66–70 og "Bebyggelsens utvikling" s. 120–130, Coldevin 1966, kapitlene "Veivesen, regulering og husbygging" s. 170–182, "Ingeniørarbeider" s. 247–252, "Byområder og regulering" s. 276–282, "Befolkning, boligforhold og regulering" s. 406–409, "Krigsøkonomi og ny regulering" s. 451–455 og "Gjenreisning" s. 480–486, Sivertsen 1973, kapitlene "Byens territorium" s. 79–88 og "Den nye by" s. 249–261, Ytreberg 1946, kapitlene "Regulering og bebyggelse" s. 140–151 og "Empirebyen Tromsø. Gater og hus" s. 359–381, Niemi 1983, kapitlet "Været på øya – byplan og hus" s. 118–137. Se også kapitlene "Amtshovedstad, prestesete og kultursentrum" s. 317–333, 352–353, "Fortsatt viktig handelssenter" s. 450–456 og "Kjøpstadsanlegg" s. 558–563, Balsvik 1989, kapitlet "Felleskapet tar form" s. 183–185 og 202–212 i bind I, og kapitlet "Levekår og kvinnekår" s. 7–15 i bind 2, Dørum 2013 har ikke rene kapitler om regulering og arkitektur, men ser disse temaene i sammenheng med politikk, økonomi og maktforhold. Kapitlene jeg her never må derfor ses som et forslag til kapitler av særlig interesse: Kapitlene "Hundholmen blir en kjøpstad" s. 23–70, "Kjøpstaden som ikke ville vokse" s. 71–91 og 119–124, "Det store spranget" s. 285–301 og "Mot en fri og mangfoldig offentlighet" s. 426–432.
- 2 Ruud 2008.
- 3 Andresen1994b, s. 101.
- 4 Niemi 1990, s. 113, Andresen1994b, s. 105.
- 5 Storm Munch 1982, s. 154.
- 6 Storm Munch 1982, s. 156.
- 7 Den eldste delen av Mosjøen, Sjøgataområdet, inngikk i andre halvdel av 1970-tallet i et bredt anlagt rehabiliteringsprosjekt, der Nilsen var prosjektleder. Se også Nilsen 1983, s. 131–163.
- 8 Nilsen 1988, s. 92–93.
- 9 Et eksempel er arkitekten Bruno Zevi, forfatteren av *Towards an Organic Architecture* fra 1950, som definerer organisk arkitektur når byens, husets og rommets romlige organisasjon er planlagt for menneskelig lykke, Lund 1985, s. 22.
- 10 Linn 1998, s. 109.
- 11 Lund 1985, s. 23.
- 12 Rossi 1982, s. 46.
- 13 Se f.eks. Fairclough 1995 og Gordon 1980.
- 14 Ruud 2008, kap. 5.1.
- 15 Byggeskikken i Bergen var til langt inn på 1800-tallet så enhetlig at den har blitt tolket som at den hadde som formål å styrke samholdet og de tette lojalitetsbåndene innenfor kjøpmannsstanden, fremfor å bli en konkurranse i prakt (Brekke, Nordhagen og Lexau 2003, s. 205).
- 16 Ruud 2008, s. 138–152.
- 17 Hage 1990, s. 171.
- 18 Hage 1990, s. 171.
- 19 Brekke, Nordhagen og Lexau 2003, s. 92.
- 20 Brekke, Nordhagen og Lexau 2003, s. 205.
- 21 Hage 1990, s. 183. Se også Kavli 1966, s. 250 ff, Bakke 1983, s. 116–126, Brekke, Nordhagen og Lexau 2003, s. 183.
- 22 Hage 1990, s. 173–174.
- 23 Sitert i Larsen 1988, s. 293.

- 24 Brev til Rentekammeret 25. oktober 1791. Arkiv etter amtmannen i Finnmark, nr. 40, Statsarkivet i Tromsø
- 25 Andresen 1994a, s. 99.
- 26 Gavlveggen på Kjelsethgården (Skippergata 19) i Tromsø har en lengde på 8,7 meter (Kavli 1966, s. 394).
- 27 Rosted (1820) 1998, s. 74.
- 28 Broch 1846 bind 2, s. 131.
- 29 Tollbodene var gjerne de første offentlige bygningene som ble bygd i de nyanlagte byene. Da handelen ble frigitt i Finnmark i 1787 ble det samtidig opprettet tollsteder i Tromsø, Hammerfest og Vardø. I Bodø og Vadsø ble tollbodene bygd parallelt med byanleggingen. Jørgensen 1969, s. 311.
- 30 Reguleringskommisjonens forhandlingsprotokoll for Bodø by 1847–1901, Teknisk etat, Bodø kommune.
- 31 Se Ruud 2008, kap. 5.
- 32 Rentzhog 1967, s. 259–260.
- 33 Fulsås 2003, s. 36.
- 34 Fulsås 2003, s. 66.
- 35 Andresen 1994b, s. 101.