



Typiske eller spesielle?

Arendal og Risør i et større perspektiv

FINN-EINAR ELIASSEN

Risør og Arendal ble byer i den perioden som kalles tidlig nytid – fra ca. 1500 til 1800, i norsk historie gjerne regnet fra reformasjonen i 1536 til grunnloven i 1814. De var ikke alene: Mer enn 20 nye byer oppsto i Norge i denne perioden, noe som utgjorde over 70 prosent av alle norske byer på begynnelsen av 1800-tallet. Men hvor typiske – eller omvendt: hvor spesielle – var Arendal og Risør blant periodens norske byer? Hva hadde de til felles med de andre, og på hvilke områder var de spesielle? Det skal vi se nærmere på i denne artikkelen.

Arendal sett fra Tromøya rundt 1800. Laget av den engelske kunstneren John-William Edy etter en reise i Norge sammen med William Fearnside sommeren 1800. Foto: KUBEN, AAM.B.2825

Utgangspunktet: ladesteder

De fleste nye byene i perioden var i en tidlig fase *ladesteder*, så også Arendal og Risør på 1500- og 1600-tallet. Et ladested var en havn der varer ble lagt opp på land for å utskipes til andre norske havner eller til utlandet.¹ De tidligste ladestedene oppsto trolig i middelalderen, men begrepet er først kjent fra skriftlige kilder fra 1500-tallet og framover. I utgangspunktet var ladestedene ubebygde. De besto av en strand eller annen flat mark ved sjøen, der bønder kom med sine produkter – først og fremst tømmer og trelast – som de solgte direkte til skipperne som kom inn med sine skip (først og fremst fra Nederland) og kjøpte varene fra produsentene. Denne handelsvirksomheten var lenge ekstremt desentralisert, og det var utallige slike uformelle ladesteder langs kysten på 1500- og det tidlige 1600-tallet. De kan kalles bøndernes ladesteder.

Men etter hvert skjer det endringer i handelen – spesielt i trelasthandelen – og også i ladestedene. Utover på 1500- og 1600-tallet ble kystskogene i Sør-Norge stadig mer uthogd, og større dimensjoner av tømmer måtte hentes stadig lenger inne i landet. Det gjorde at trelasthandelen ble stadig mer sentralisert, både geografisk og sosialt: Transporten ble konsentrert om de større vassdragene og fjordsystemene, og handelen stilte stadig større krav til ekspertise, organisering og kapital, noe som favoriserte profesjonelle mellommenn – kjøpmenn, som bosatte seg på de ladestedene som lå gunstigst til for handel i større skala – ved elvemunninger og større fjorder.

Kronologien i denne utviklingen var forskjellig på ulike ladesteder. De første fastboende kjøpmennene som kan dokumenteres på ladesteder, etablerte seg på kysten av Agder allerede på 1500-tallet – blant annet i Grimstad og Mandal. Seinere, fra 1620-årene skjedde det samme flere steder, blant annet i Bragernes, Holmestrand, Sandefjord, Porsgrunn, Kragerø og Molde.² Grunnen til at flere av disse etableringene er dokumentert, er at det ble konflikt mellom bønder og handelsmenn, noe som førte til klager til øvrigheten eller til rettssaker. Bøndernes

ladesteder ble overtatt av profesjonelle kjøpmenn, og slikt ble det bråk av. Fra bøndernes perspektiv skulle ladestedene være ubebodde.

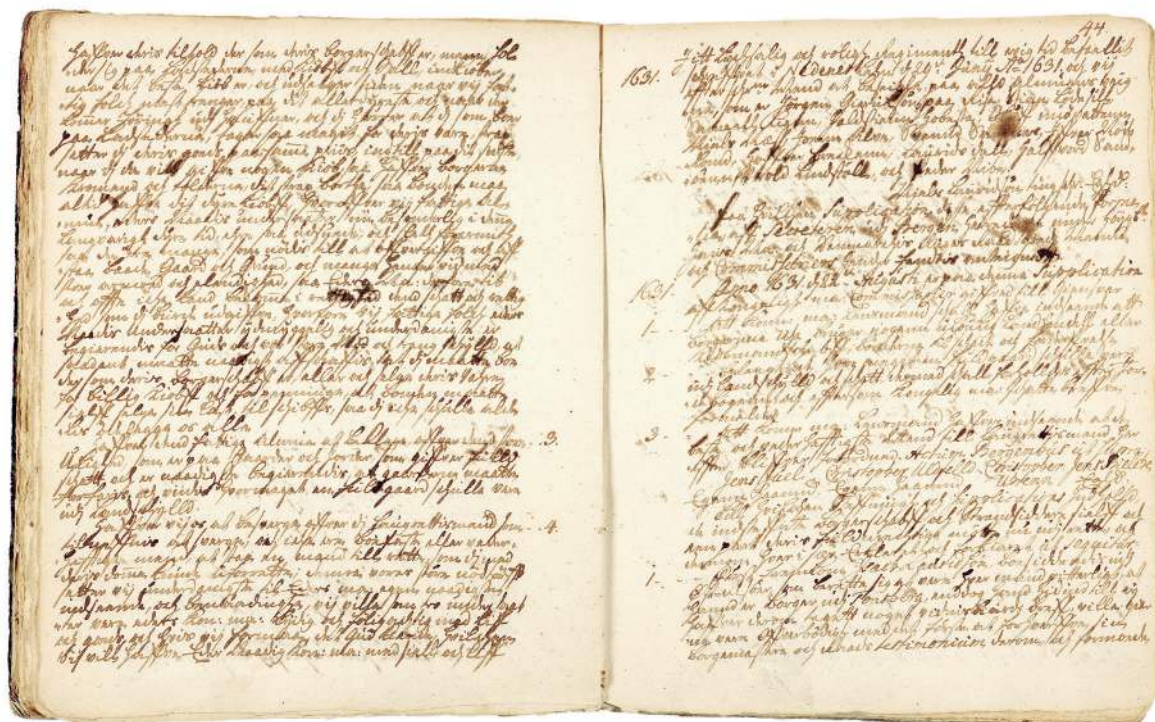
Tradisjonen om Risørs første beboer faller inn i dette mønsteret. Risørs første beboer, Isach Lauritzen skal ha kommet fra Tønsberg og slått seg ned på Skjæret i havna i det som ble Risør, nettopp omkring 1620.³

Neste skritt: strandsteder

«Den første ladestedsboeren» har fått en del oppmerksomhet, men mer interessant fra et byhistorisk perspektiv er framveksten av et tettsted – et såkalt strandsted – på en del av ladestedene, men ikke alltid der hvor en by seinere vokste fram. Det første tettstedet ved Mandal lå i Spidsbo på Risøbank, utenfor den seinere bybebyggelsen.⁴ Og et kart fra 1640-årene viser Sandviken som et tettsted mens bebyggelsen der Arendal by ble liggende, ser ut til å ha hatt bare enkelte hus spredt på fastlandet og øyene.⁵ I motsetning til disse ble Isach Lauritzens etablering på Skjæret kjernen i et tettsted – i realiteten en liten by – i de følgende tiårene, med ca. 300 innbyggere i 1660-årene, da Arendal bare hadde ca. halvparten så mange.⁶ På Agder var det bare Sanden som hadde flere innbyggere enn Risør før kjøpstaden Kristiansand ble anlagt der i 1641. Men Kristiansand ble raskt en ganske stor by etter norsk målestokk, med mer enn 1500 innbyggere et par tiår etter at kjøpstaden fikk sine privilegier.⁷

Fra 1660-årene av vokste imidlertid Arendal raskere enn Risør og omkring 1720 hadde Arendal nærmere 750 innbyggere, og Risør trolig omtrent det samme.⁸

Proessen var alle steder omtrent den samme: Fastboende kjøpmenn ble fulgt av gjestgivere og vertshusholdere, håndverkere i fag knyttet til handel og skipsfart, havnearbeidere – sjauere og fraktemenn (og -kvinner!), og myndighetenes representanter, først og fremst fra tollvesenet. Statsmakten så en klar fordel i den sentraliseringen som foregikk, og som gjorde det enklere å føre kontroll med utførselen, og å kreve inn toll og andre



Tidspunktet for etableringen av mange ladesteder er kjent på grunn av konflikter mellom bønder som hadde brukt stedene til opplag av tømmer og borgere som hadde bosatt seg der for å drive handel. I Aust-Agder endte en slik konflikt i rettsak på lagtinget i Agdesiden i 1633, og her er både den første beboeren i Risør, Isach Lauritzen, og flere borgere i Arendal nevnt for første gang. Her sett i en kopi av domboka eid av arendalsborgeren Thomas Ellefsen. Foto: KUBEN, Personalia, Thomas Ellefsen, Excerpta (AA 911) s. 43–44.

avgifter. Kristiansand ble anlagt med nettopp dette som motiv – å føre oppsyn med Agdesiden, som da var ett tolldistrikt. I 1643 ble det delt i to: Mandal og Nedenes, og i 1650 ble Arendal og Risør egne tolldistrikter, atskilt fra Kristiansand og Mandal.⁹ Da hadde de to stedene hatt egne tollere i flere tiår.¹⁰

Samtidig med utbyggingen av tollvesenet fikk ladestedsbegrepet en formell juridisk-økonomisk betydning. Fra 1640-årene ble det brukt som betegnelse på steder der det ble tillatt eksport til «fremmede steder», det vil si til utlandet – først og fremst av trelast, men vest for Lindesnes i økende grad av fisk. I 1662 ble det til og med slått fast at bare et begrenset antall ladesteder skulle være tillatt å utføre trelast – på Agder omfattet unntakene Kleven ved Mandal, samt Arendal og Risør, inntil det ble praktisk mulig å føre også denne trelasten til kjøpstaden Kristiansand, der både eksport og import av alle lovlige varer var tillatt.¹¹ Det ble aldri økonomisk lønnsomt – tømmer og trelast hadde for

lav verdi i forhold til volum og vekt, så handelen var i praksis beskyttet mot ytterligere konsentrasjon i en enkelt kjøpstad for en hel landsdel eller en større del av kysten. Det ble de mindre sørlandsbyenes og dermed også Arendals og Risørs trumfkort i konflikten med Kristiansand (se seinere i artikkelen).

Kjøpsteder og handelsomland

Fram til eneveldets innføring i 1660 førte sentralstyringsverket i København en restriktiv og sentraliserende bypolitikk, som bare tillot én helt ny by å få kjøpstadsrettigheter, nemlig Kristiansand (1641), mens Fredrikstad (1567) fikk overta middelalderbyen Sarsborgs privilegier, og en kort periode også dens navn (som «Salsborg»)¹² Kjøpstadsprivilegiene av 1662, som ble gitt til Norges daværende ni kjøpsteder, skulle tilsynelatende sementere denne bystrukturen. Men i virkeligheten ble bypolitikken liberalisert allerede kort tid etter ved at et økende antall gamle ladesteder ble gitt



kjøpstadsprivilegier etter hvert som de viste seg «levedyktige», og det viste seg at handelen, og spesielt trelasthandelen, ikke lot seg sentralisere til de gamle kjøpstedene.

Og mens alle kjøpsteder før 1660 hadde fått hvert sitt privilegerte handelsomland, der de hadde enerett til profesjonell handel, fikk ingen av de nye kjøpstedene noen slik «sirkumferens», men derimot rett til å drive handel innenfor de eldre byenes omland. I praksis ble disse byenes omland definert (og begrenset) av en kombinasjon av geografiske og økonomiske forhold: For de mange nye trelastbyene som lå ved elvemunninger (blant andre Arendal), var elvedalene et naturlig beskyttet handelsomland. Tømmer og trelast hadde lav verdi i forhold til volum og vekt, så transport over land bort fra fløtningselvene, til andre byer, kunne ikke lønne seg. Andre byer (deriblant Risør) lå sentralt som en «propp» i et fjordsystem, som det heller ikke var lett for kjøpmenn i andre byer å trenge inn i. I begge tilfellene hadde kjøpmenn på stedet også store fordeler i form av et velsmurt handels- og kredittsystem, som bandt omlandets beboere til den nærmeste eksporthavnen. Hver av de nye byene var, med den danske byhistoriker Søren Bitsch Christensens ord «det naturlige midtpunkt» for sine større eller mindre omland. I Danmark, hvor terrenget var helt annerledes, kunne statsmakten gjennom privilegiepolitikken styre handelens veier i langt større grad enn i Norge.¹³ Den beste muligheten de gamle kjøpstedene i Norge hadde for å kontrollere de nye byenes handel, var at deres handelsborgere holdt fullmektiger på ladestedene

Strandstedene vokste ikke alltid frem der det senere kom ladesteder og byer. Det første tettstedet i Mandal lå i Spidsbo på Risøbank, som vi ser på venstre side av kartet. Utsnitt av håndtegnet kart av Rasmus Juel fra 1708.

Foto: Nasjonalbiblioteket (Kart 1919 i Nasjonalbibliotekets kartsamling)

for å konkurrere med de lokale kjøpmenn, slik enkelte av Kristiansands borgere gjorde i Mandal.¹⁴ Men selv der måtte de resignere – fullmektigene fra kjøpstedene manglet både lokalkunnskap, eiendommer i omlandet og ikke minst handels- og kredittforbindelsene med beboerne i Mandalen, som ga de lokale kjøpmennene et avgjørende overtak – trass i kristiansandsborgernes større ressurser og statsmaktens støtte. Og i de nye kjøpstedene – som Arendal og Risør fra og med 1723 – kunne andre kjøpstaders fullmektiger slett ikke operere.

De første nye kjøpstedene under eneveldet ble Halden (1665) og Kragerø (1666). Arendal og Risør kom i neste pulje, fra omkring 1700. Men i motsetning til de tidligere, som fikk både fulle handelsrettigheter, og først og fremst rett til direkte utenrikshandel med alle lovlige varer, og egne styringsorganer og jurisdiksjon i ett og samme privilegiebrev, ble det nå i en lang periode vanlig å tildele kjøpstadsrettigheter bitvis og gradvis: Kragerø fikk fulle handelsrettigheter, men ble først underlagt byfogden i Skien før byen fikk egen byfogd i 1709 og dermed fullt selvstyre. Moss fikk administrativt selvstyre i 1720, men fulle kjøpstadsrettigheter i 1733.¹⁵ Arendal og Risør fikk først felles byfogd i 1690, så felles, men foreløpige handelsrettigheter som kjøpsteder (eller, formelt sett, som én kjøpstad) i 1723, og stadfestede rettigheter 12 år seinere, før de to byene ble atskilt med egne (men identiske) styringsorganer i 1779.¹⁶ Holmestrand kom i noe av en særstilling ved at byen ble klassifisert som kjøpstad i tollrullen (tollforordningen) av 1744, åtte år før byen fikk et formelt privilegiebrev på sine rettigheter – uten at ordet «kjøpstad» ble nevnt i det! Byen var da fortsatt administrativt underlagt Tønsberg, og fikk egen byfogd først i 1826.¹⁷ Slik kunne selv autoritative dokumenter stå i motstrid med hverandre og dokumentere det historikeren Øystein Rian med en eufemisme har betegnet som «pluralistisk merkantilisme».¹⁸

Eneveldet hadde egentlig ingen overgripende eller konsekvent bypolitikk. I stedet drev sentralstyringsverket i stor grad en sektorpolitikk som

i sum ble statsmaktens politikk overfor byene. Næringspolitikk, tollpolitikk, fiskalpolitikk (for statens inntekter), militærpolitikk, jus og sivil administrasjon var splittet opp mellom mange ulike deler av sentralstyringsverket – på 1700-tallet først og fremst Rentekammeret, Kommersekollegiet (fra 1735), Generaltollkammeret (fra 1760) og Danske Kanselli, alle med sine spesielle interesser og prioriteringer. Deres beslutninger var dessuten i høy grad påvirket av innspill og utredninger fra lokale, regionale og sentrale embetsmenn i Norge – i saker som angikk byenes privilegier ble særlig stattholderens (i de periodene da dette embetet var besatt) og stiftamtmennenes meninger tillagt stor vekt i København. Størst gjennomslag fikk de når flere betydelige embetsmenn sto på samme side. På den annen side kunne uenighet dem imellom, som følge av motstridende interesser – by mot land eller kjøpstad mot ladesteder – ofte føre til beslutningskrise og handlingslammelse i statskollegiene, noe Arendals og Risørs kamp mot Kristiansand er et godt eksempel på.¹⁹

Mot slutten av 1700-tallet, og spesielt etter kronprins Frederiks (den seinere Frederik 6.s) statskupp i 1784, ble den økonomiske politikken, og dermed også bypolitikken, gradvis liberalisert. Flere ladesteder (Porsgrunn, Mandal, Flekkefjord) fikk handelsrettigheter på linje med kjøpstedene, og med Tollrullen av 1797 fikk alle norske ladesteder rett til import av «fremmede» varer direkte fra utlandet, noe som vi har sett, tidligere var forbeholdt kjøpstedene.²⁰

Bybefolkningen

Alle de nye byene i Norge mellom 1500 og 1800 var selvsagt små i utgangspunktet – med unntak av Kristiansand, som i løpet av kort tid nådde et innbyggertall på over 1500, og fortsatte å vokse til Norges femte største by i 1801 (etter Bergen, Christiania, Trondheim og Kongsberg), med nesten 5000 innbyggere, og Kongsberg, som i sølvverket hadde Norges største arbeidsplass og en periode på 1700-tallet var Norges nest største by. De fire

andre var hovedbyer for hver sin region, sete for stiftamtmann og biskop.²¹

Flertallet av de andre nye byene – ca. 20 – forble også små gjennom hele denne perioden (tidlig nytid), med mindre enn 1800 innbyggere i 1801. Foruten Kristiansand og Kongsberg var det blant periodens nye byer bare Drammen (formelt to byer, Bragernes og Strømsø), Frederikshald (Halden) og Fredrikstad som klarte å vokse til å kunne regnes som middelstore ved inngangen til det 19. århundre.²²

Ikke bare varierte byene i størrelse – også kronologien i byveksten var forskjellig. Noen av de nye byene, som Moss og Risør, vokste raskt allerede tidlig i perioden. På den andre siden var Arendal, i likhet med blant andre Mandal, forholdsvis seint utviklet. Til gjengjeld vokste byen ved Nidelvas munning raskere enn Risør etter 1700, som vi alt har sett. Det kan forklares med Arendals langt større handelsomland, knyttet sammen med byen av Arendalsvassdraget.²³ I 1801 hørte både Arendal og Risør hjemme blant de største av de små: Arendal var, med sine 1701 innbyggere, i samme størrelsesorden som Mandal, Holmestrand, Kristiansund, Moss og Porsgrunn. Med 1295 innbyggere var Risør bare litt mindre enn disse, og på størrelse med Kragerø og Drøbak. Ca. 10 småbyer hadde mindre enn 1000 innbyggere i 1801, de fleste av dem bare 300–500.²⁴

De norske byene varierte således både i status, størrelse og delvis i funksjoner. Fra et fugleperspektiv er det mulig å identifisere regionale byhierarkier på landsdels-, region- eller distriktsnivå.²⁵ Agderkysten utgjorde én slik region, med Kristiansand som «regionhovedstad», slik den også var planlagt og anlagt i 1641, og med et antall småbyer både i vest – Mandal, Flekkefjord og til sist Farsund – og i øst, der Arendal og Risør, som lenge var underordnet Kristiansand, på 1700-tallet ble overordnet Grimstad, Lillesand og Tvedestrand i et «hauk over hauk»-forhold. Samtidig pågikk det også stadig konflikter mellom kjøpstaden/kjøpstedene og ladestedene, som førte til en gradvis frigjøring ved at Mandal og Flekkefjord fikk handelsrettigheter på linje med kjøpstedene (1771 og 1791) og ved at Grimstad ble



Også i arendalsdistriktet lå den første større tettstedsbebyggelsen nærmere skipsleia, i Sandviga på Hisøya. Utsnitt fra kart fra 1640-tallet. Foto: Kartverket

kjøpstad (1816). Christianiafjorden (Oslofjorden) kan sees som én stor urban region, med Christiania som sentrum, og et stort antall mindre kjøpsteder og ladesteder, hvorav noen klarte å vokse seg middelstore (Drammen, Frederikshald), og ikke så få av ladestedene klarte å sikre seg kjøpstadstatus under eneveldet, samtidig som nye ladesteder kom til og flere ladesteder ble reelle byer (Stavern, Langesund, Son og Hølen).

fiskere, fraktemenn og -kvinner), men mindre i de største byene og i Arendal, som allerede sagt. 15–20 prosent levde av håndverk, men nesten 40 prosent i Farsund; 15–25 prosent av arbeid, men mindre i Farsund og mer i Porsgrunn; og 20–25 prosent i tjeneste, i de fleste byene. Mange skaffet seg et utkomme ved å kombinere ulike næringer og yrker, som dagarbeidere, fraktemenn (og -kvinner), vertshusholdere og annet.

Byenes sosiale elite – det såkalte *patrisiatet* – utgjorde en svært liten og eksklusiv gruppe på toppen av bysamfunnet. I småbyene besto patrisiatet gjennom 1700-tallet ofte av bare én eller høyst to familier, som var dominerende i handelen med trelast eller fisk, som Nedenes-familien i Mandal (med inngiftede medlemmer), Lund i Farsund og Falch (fra slutten av århundret Fürst) i Risør.²⁷ Men Arendal skilte seg ut, med en noe større elite, hvor likevel familiene Brinch (tidlig på 1700-tallet) og Herlofsen (seint i århundret) inntok en spissrolle ikke bare som ledende trelasthandlere, men også som eiere av det meste av bygrunnen. Sosialt hørte også byens ledende embetsmenn – byfogden og tolleren – til eliten.²⁸

Middelklassen – «byens midtre sjikt», som Håkon Haugland kaller den – er vanskeligere å definere og kvantifisere. Ordet «klasse» var ennå ikke i bruk som betegnelse på et sosialt lag, og vår tids historikere har brukt begrepet på ulike vis. I 1700-tallets norske byer kan middelklassen anslås til 20–30 prosent av befolkningen, noe flere på slutten av århundret enn i begynnelsen og flest i den lavere middelklassen. Disse tallene synes å passe godt også for Arendals middelklasse.²⁹

Flertallet av byboerne – omtrent 60–75 prosent i de fleste byene, og mer i bergstedene Kongsberg og Røros – må regnes til underklassen, eller «de lavere sosiale lag», om man vil. De omfattet ikke bare arbeidere og vanlige sjøfolk, menige soldater, fiskere, tjenestefolk og fattige, men også de fleste håndverkerne, kroholdere, lavere offentlige tjenestemenn og funksjonærer. Typisk bodde de fleste av dem perifert i byene – så også i Arendal og Risør: oppe i heiene eller i utkantene av

havneområdet, ved Arendal også mange utenfor byen, men tjenestefolkene mer sentralt, i over- og middelklassens hus.³⁰

Nesten alle byene hadde et flertall av kvinnelige innbyggere som var større enn på landsbygda. Spesielt var det mange enslige kvinner i byene – enker og ugifte, og spesielt mange tjenestepiker og -kvinner. Slik var det også i Arendal og Risør. Arendal hadde spesielt mange tjenestefolk, de aller fleste kvinner. Der utgjorde de mer enn 40 prosent av alle som var registrert med yrke i folketellingen 1801, mens 20–25 prosent var en vanlig andel i andre byer, blant annet i Risør. Siden tjenestefolkene skulle være ugifte og nesten alltid var det, var deres andel av totalbefolkningene langt lavere, normalt 10–15 prosent, men over 20 prosent i Arendal.³¹

Utenom tjenestekvinnene, som også inkluderte ammer, husholdersker og mer spesialiserte yrker, som stuepiker og barnepiker, i overklassehusholdningene, var det ikke så mange utpregede kvinneyrker i byene. Noen var tekstilarbeidere, 8 i Risør, mer enn 20 i Arendal (særlig syersker, men også veversker, spinnere og – i Trondheim – en skredder), andre drev vertshus eller krohold, brygget eller bakte, og innenfor handel og håndverk var det alltid en del enker som drev mannens bedrift videre. Kvinner rodde også frakt med småbåter, og opptrådte også i andre «mannsyarker», uten at det satte mange spor i kildene. Spesielt innfor handelsnæringene kan det ha vært mange «usynlige» kvinner.³²

Andelen fattige som ble registrert i folketellingen var svært lav, bare omkring 5 prosent, men dette var allmisselemmene, de som mottok offentlig fattigunderstøttelse, og antallet var begrenset av fattigkassenes inntekter, ikke av befolkningens behov. Hvem som kan betraktes som fattige i et samfunn, er et definisjonsspørsmål, men i dårlige tider, når det var vanskelig å finne tilfeldige jobber og både sjøfolk, arbeidere og håndverkere kunne miste inntektsgrunnlaget, kunne så mye som 30 prosent av befolkningen i en norsk by betraktes som fattige.³³

Arendals høye antall av tjenestefolk og relativt brede sosiale elite og få sjøfolk sammenliknet



Bybebyggelsen sett fra baksiden. De nedre sjiktene av bybefolkningen bodde i utkanten av byene, som øverst i luells klev i Arendal, her midt i bildet på et prospekt John-William Edy laget i 1800. Til venstre er Feierheien, i bakgrunnen ses Strømmen. Foto: KUBEN

med andre kystbyer, hang sammen med bosettingsmønsteret i og omkring byen. Mens det var en relativt stor andel innbyggere i byen som kunne regnes til over- og middelklassen, som først og fremst var de som holdt tjenestefolk, bodde mange av sjøfolkene på byens skip og arbeidere ved byens bedrifter utenfor bygrensene, spesielt etter at disse ble innsnevret i 1738. Flere kart fra tiden omkring 1800 viser at Arendal by var sentrum i et videre område rundt havnebassenget med ganske tett bosetting, som funksjonelt, men ikke formelt juridisk, var knyttet til byen – det geografer kaller «spredt urbanisering».³⁴ Allerede da var Arendals bygrenser trangere enn det funksjonelle byområdet – et problem som også er godt kjent fra byens moderne historie.

Havnebyer og maritime samfunn

Nesten alle de norske middelalderbyene og byene i tidlig nytid lå ved kysten. De eneste unntakene var middelalderbyene Borg (Sarpsborg), Hamar og

Levanger og de nye bergstedene Kongsberg og Røros fra 1600-tallet, men selv de to sistnevnte var knyttet til hver sin havneby – henholdsvis Drammen og Trondheim – for utførsel av sølv og kobber, og for innførsel av matvarer og andre nødvendighetsartikler.

Men havnebyenes beliggenhet og topografi varierte likevel mye etter geografi og topografi. Flere av de mest suksessrike havnebyene lå ved elvemunninger – Kristiansand (med to vassdrag), Drammen, Porsgrunn, Fredrikstad og Halden, og mindre byer som Mandal, Flekkefjord, Moss – og Arendal. Andre, som Risør, Kristiansund og Molde, lå ved en større fjord eller et fjordsystem, som forbandt byen med et større omland. Men en tredje gruppe – særlig svært små byer som Grimstad og Sandefjord – manglet slike fortrinn.

Selve bygrunnen varierte enda mer. Arendal var i en særstilling, anlagt på opptil sju holmer og tilgrensende strender og skrenter, som etter hvert



Noen av byene som vokste frem under eneveldet, som Grimstad og Sandefjord, hadde ikke de geografiske fortrinnene som beliggenheten ved elvemunninger eller enden av fjordsystemer gav, men var like fullt havnebyer og maritime samfunn, slik vi tydelig ser det på Peter Christian Friderich Wergmanns prospekt over Sandefjord fra 1835. Foto: Mekonnen Wolday, Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum

ble forbundet med broer og til slutt bygd helt sammen. Men også Kristiansund ble bygd på tre øyer omkring en god havn. Havna var som regel sentrum i kystbyene, også i de som var anlagt langs sjøen, som Holmestrand og Drøbak, eller på to eller flere steder omkring en elvemunning, som Mandal, Porsgrunn, Fredrikstad – og Bragernes og Strømsø, som ble forenet under navnet Drammen i 1811. Risør, på sin side, hadde knauser og klipper som naturlige grenser på landsidene og dermed en mer konsentrert og enhetlig bebyggelse enn de fleste andre byer.

Siden nesten alle de nye byene i tidlig nytid var havnebyer, var de fleste også sjøfartsbyer. Men selv om alle byene, unntatt bergstedene, var knyttet til sjøen, både topografisk, økonomisk og sosialt, var det store forskjeller på karakteren av denne tilknytningen. Noen av de som lå mest sentralt i forhold til kystleia, som Langesund og Egersund, hadde kystfarten mellom havner på sørlandskysten og langs Oslofjorden som hovednæring. Farsund

ble et sentrum for fiskeriene i Skagerak, og også i de fleste andre byene bodde det fiskere. Tønsberg hadde en handelsflåte som i stor grad var basert på fraktfart, siden byen manglet et vassdrag og en større eksportnæring. De fleste kystbyene hadde handelsflåter som hovedsakelig fraktet lokale og regionale eksportvarer – trelast i øst, fisk i vest og nord, men noen av disse handelsflåtene var langt større enn det lokale behovet. Arendalsskip fraktet derfor store kvanta trelast også fra andre østnorske havner – spesielt fra Kristiania, Drammen, Fredrikstad, Larvik og Porsgrunn. Lokal fraktfart med små båter utgjorde de fleste steder en viktig maritim virksomhet som understøttet andre næringer.

Det mest treffende er nok å karakterisere kystbyene som maritime samfunn, eller retttere: som sentra i maritime samfunn som også omfattet de omliggende kystdistriktene, ofte i et bredt bånd som strakte seg flere kilometer innover i landet, ikke minst langs vassdragene.³⁵

Selvstyre og administrasjonssentra

Som vi har sett av yrkesfordelingen i byene, var det et tydelig samsvar mellom byenes størrelse og andelen av befolkningen i offentlige stillinger. Disse falt i hovedsak i tre grupper.

For det første var det byenes egne offentlige organer, embeter og bestillinger.³⁶ Det vi først og fremst tenker på i den sammenheng, er kjøpstedenes «selvstyre»: *Magistraten*, som besto av en byfogd (som Arendal og Risør fikk – felles – allerede i 1690), i større og eldre byer også borgermester (eller -mestre) og rådmenn, men i de fleste nye kjøpstedene under eneveldet (fra 1660) var byfogden magistrat alene. Under seg fikk byfogden etter hvert flere administrative stillinger og kommisjoner for ulike offentlige oppgaver – fra skatteutlikning og -innkreving til havnevesen, brann- og politivesen (som gjerne hang sammen), og skole- og fattigvesen. Det var flere offentlige tjeneste- og bestillingsmenn i gamle og store byer enn i de nye og små. I tillegg fikk mange byer et borgerutvalg, kalt *eligerte menn*,

som ikke var offentlig ansatte, men skulle bistå magistraten i viktige saker, og som i praksis førte en viss kontroll med embetsstyret. Også Arendal fikk sine eligerte menn, som Håkon Haugland skriver om i en annen artikkel i denne årboka. Fra 1735 fikk alle tollsteder, og dermed også mange av ladestedene, en *havnefogd*, og alle byer en *havnekommisjon*, som skulle holde oppsyn med havnene, samt merker, renner og fortøyningsringer, og sørge for at brygger og bolverk ble holdt åpne og tilgjengelige, at nye brygger ikke var til hinder for ferdsele, og at ballast ble dumpet på egne, merkede ballastplasser, så den ikke skulle ødelegge seilings- og havneforholdene.³⁷

Ikke bare kjøpstedene, men også mange av ladestedene hadde egne offentlige organer og stillinger på flere områder, spesielt innenfor kirke-, skole- og fattigvesen og politi- og brannvesen. Noen av dem hadde også offentlige representanter fra den overordnede kjøpstaden – ladestedene langs Agderkysten hadde således «forordnede dommere» fra Kristiansand, som skulle tilse at kjøpstadens

Mange av de nye småbyene vokste frem på privat gårdsgrunn, der eieren av bygrunnen var byens herre og bybeboerne var grunnleiere. Det ses tydelig på denne fremstillingen av Risør fra 1739, der grunneieren, som hadde sin bygård på «Schierets Grunde», omtales som «Herre Tiil Øster Riisør». Gården Randvik, som byen vokste frem på, ses oppe til høyre. Foto: Riksarkivet, RL330





Portrett av borgeren og rederen Hans Herlofsen i Arendal. Rundt 1800 var han, som eier av Langsæ fra 1780 og Østre Strømsbu fra 1804, den dominerende grunneieren i byen. Foto: KUBEN. AAA.PA-2606.L1.050.

privilegier ble overholdt.³⁸ Og en lokal regional embetsmann, vanligvis fogden, kunne ha rollen som magistrat og politimester i ladestedene innenfor sitt fogderi.

For det andre bodde ofte slike embetsmenn med myndighet over et større distrikt eller en hel region, i byene: Stattholderen eller visestattholderen og andre «landsdekkende» organer eller embeter først og fremst i Christiania, som fikk stadig flere «hovedstadsfunksjoner» i Norge.³⁹ De fire stiftamtmennene residerte i hver sin «regionhovedstad» (Bergen, Christiania, Trondheim og Kristiansand). Mange biskoper og amtmenn bodde sammesteds eller i andre store og mellomstore byer, mens fogder, sorenskrivere og prester noen ganger holdt til i mindre byer, som Mandal. Men verken Arendal eller Risør var administrasjonssentra for større landdistrikter omkring byene, bortsett fra en sogneprest (i Risør), en residerende kapellan (i Arendal) og tollinspektører og -betjenter i begge byene. I tillegg bodde sorenskriveren i Nedenes rett

utenfor Arendals bygrense i Kolbjørnsvik fra 1711.⁴⁰

Garnisonsbyene – først og fremst Fredrikstad og Christiania – hadde selvsagt et stort militært innslag i befolkningen, i Christiania 10 prosent og i Fredrikstad hele 40 prosent av befolkningen, men noen byer hadde enkelte offiserer og noen ganger flere militære personer blant befolkningen – dog ikke Arendal eller Risør i 1801. Også enkelte andre offentlige embets- eller bestillingsmenn kunne befinne seg i byene. Både Arendal og Risør hadde en postmester, Arendal dessuten en veimester og en skoginspektør i 1801.⁴¹ Også et fåtall pensjonister fra offentlig tjeneste kan regnes til det offentlige segmentet av bybefolkningen.

Private byer

I likhet med alle andre nye byer og tettsteder i Norge i tidlig nytid (og tidligere) vokste Arendal og Risør fram på grunn som tilhørte lokale bondegårder. Forskjellen var at mens Risørs grunn hørte til en enkelt gård, nemlig Randvik i Søndeled, ble Arendal liggende på grunn som hørte til tre ulike gårder: Langsæ, Østre Strømsbu og Nedre Barbu. Og i likhet med eiendomsforholdene andre steder sikret medlemmer av den lokale overklassen seg kontroll over disse gårdene da det ble klart at strandsteder og etter hvert byer var i ferd med å vokse fram på deres grunn.⁴²

I Risør satt den tidligere lensmann på Agdesiden Christoffer Gøye som eier av Randvik gård sist i 1630-årene, men da byen Risør begynte å vokse fram på gårdens grunn, kjøpte Isach Rasmussen Falch gården, tidlig i 1650-årene. Enkelte av tomtene i byen kom seinere på andre hender. Seinere overtok Isach Falchs arvinger det meste av gården og dermed de fleste av Risørs tomter eller grunner, fram til en annen lokal kjøpmann og «matador», Valentin Fürst, sikret seg kontroll over gården og etter hvert hele bygrunnen omkring 1800.

De tre «bygrunningårdene» i Arendal var alle eid av kronen (kongemakten) omkring 1660. Men alle ble solgt i krongodssalget de følgende årene, og fra århundreskiftet 1700 var kjøpmannsfamilien Brinch



Kjøpsteder skulle ha klart definerte bygrenser, men det kunne ta tid før det ble gjort en nøyaktig grenseoppgang av bygrensene. I Risør skjedde det i 1798, slik vi ser på Flinthougs kart fra 1798. Foto: Riksarkivet, Indredepartementet, Matrikkelkart 23

den dominerende grunneieren i Arendal, med basis i Langsæ gård. Mot slutten av 1700-tallet var det flere skifter av grunneiere, men ved århundreskiftet 1800 var det igjen én dominerende grunneier i byen, nemlig Hans Herlofsen, eier av Langsæ gård fra 1780 og Østre Strømsbu fra 1804.

Som i de andre nye småbyene hadde lokale matadorer – lokale embetsmenn og særlig kjøpmenn – flere fordeler av å være bygrunneiere. For det første kunne grunnleieinntektene av tomter i byen bli betydelige etter hvert som byene vokste – både av Randvik, Langsæ og Østre Strømsbu kom

de opp i flere hundre riksdaler årlig på slutten av 1700-tallet. Dette tilsvarte en god årslønn for en offentlig tjenestemann, eller verdien av ett av de bedre husene i de to byene. For det andre kunne grunneieren selv disponere de delene av bygrunnen som ikke allerede var bortleid, til egne formål: bolig og hageanlegg, fabrikker, trelasttomter eller annen næringsvirksomhet. Og sist, men ikke minst ga det betydelig prestisje å «eie byen», spesielt for personer som selv hadde et viktig embete eller var en betydelig næringsdrivende i den. Mange av innbyggerne hadde «jorddrotten», som grunneieren ble kalt, også som

arbeidsgiver, kreditor og «patron», og de mektigste grunneierne har kunne betrakte byen som sitt eget «Brug» eller bedrift, og seg selv som innbyggernes «patron» – deres foresatte og beskytter.⁴³

Vilkårene i grunnbrevene, som grunnsitterne (huseierne) hadde å rette seg etter, varierte fra by til by. Små byer med en dominerende grunneier, som Farsund, hadde ofte de strengeste bestemmelsene. Grunnleien var ett av de få faste elementene; den skulle betales årlig, til fastsatt tid, men selve størrelsen på den årlige avgiften varierte – mer innenfor den enkelte by enn mellom byene, etter tomtens alder, beliggenhet, størrelse og bruk. I tillegg kunne grunnsitterne bli pålagt arbeidsplikt i 1–3 dager pr. år, enten på gården som tomten lå under eller generelt for grunneieren. Det gjaldt mange tomter i Arendal, bortsett fra en periode midt på 1700-tallet, men ikke i Risør. Mange steder, blant annet i Grimstad, Mandal og Flekkefjord, måtte dessuten grunnsitterne betale en større innfestingsavgift (kalt «Fæste») når de overtok tomten, men dette ble ikke krevd i Arendal eller Risør. Vanlige bestemmelser var ellers å holde gater og veier åpne og «ubehindret», å gi fri gjennomgang for naboer til brygge, båtstø, hus og brønn, samt holde brygger i forsvarlig stand. Grunnsitterne forpliktet seg også til å holde landets lover og vise grunneieren respekt og lydighet. Mot slutten av 1700-tallet kom det også inn en bestemmelse i grunnbrevene i Arendal og Risør om å rette seg etter Havnekommisjonens bestemmelser om bryggene. Forbud mot å fornærme grunneieren, ikke gjøre skade på hovedgården, ikke hindre ferdelsen i gatene og liknende fulgte logisk av de mer positive bestemmelsene om disse tingene, men i tillegg kunne det være forbudt å bruke tomtene til andre formål enn de som var angitt i grunnbrevet eller, i enkelte byer, å oppføre flere hus på tomten uten grunneierens tillatelse. Grunnbrevenes gyldighet kunne også variere mye, men hovedskillet gikk mellom livstidsfeste for grunnsitterens og eventuelt ektefellens levetid, og arvefeste, uttrykt med formuleringen «saa længe denne Tompt er til». I

Arendal var livstidsfeste det vanlige, i Risør arvefeste, så også på dette området var grunnbrevene i Risør blant de mest liberale og ga huseierne størst mulig sikkerhet og færrest plikter. Men det viste seg i 1785 at bare halvparten av Arendals grunnsittere kunne legge fram et grunnbrev, og mange av disse hadde bare en forgjengers grunnbrev å vise for seg. Så praksis viser at selv der vilkårene i grunnbrevene var strenge, kunne håndhevelsen likevel være lemfeldig.⁴⁴

Bygrenser, bebyggelse og regulering

For kjøpstedene var det viktig å ha klart definerte bygrenser for å kunne avgjøre hvem som hadde rett til å nyte godt av byprivilegiene, spesielt rettighetene til å drive handel og håndverk og til å føre skip, og hvem som skulle betale byskattene og ellers bidra til byenes offentlige tjenester og påta seg ombud, spesielt i forbindelse med utlikning av skatter og avgifter.

En mulighet, som ble brukt i de to Nedenes-kjøpstedene, var å gjøre byen til et eget kirkesogn og la sognegrensene bli bygrenser. Arendal fikk egen kirke i 1670, under Holt sogn, og egen prest i 1705. I 1717 ble byen eget anneksogn, atskilt fra Tromøy hovedsogn, med definerte grenser. Risør fikk egen kirke i 1647 og egen prest i 1745.⁴⁵ Med privilegiebrevet av 1723 ble bygrensene definert som de tettbygde delene av de to bysognene, noe som skulle tilsi at bygrensene ble utvidet i takt med bebyggelsen. I tillegg ble enkelte hus i Kolbjørnsvik innlemmet i byen, som eksklaver – fysisk atskilt fra kjøpstaden og juridisk atskilt fra de nærmeste omgivelsene, slik at beboerne fikk del i kjøpstadsprivilegiene.⁴⁶ Men i 1738 ble likevel Arendals bygrenser innsnevret, ved at det meste av bebyggelsen i Barbudalen ble overført til hovedsognet. Tegnet inn på kart og markert med grensemerker i terrenget ble bygrensene for Risør fastlagt først ved Flinthougs kartlegging i 1798, og for Arendal enda 40 år seinere.

De norske byene i middelalderen og tidlig nytid var trebyer, med bare enkelte murbygninger. Etter mange bybranner ble den såkalte «murtvangen»

innført i noen av de største byene – først og fremst i Christiania. Men selv der ble bare få bygninger oppført i mur, utmurt bindingsverk ble godtatt som en økonomisk kompromissløsning, og mange trehus ble stående. I mellomstore og mindre byer forble trebebyggelsen helt dominerende til langt inn på 1800-tallet og mange steder har trebebyggelsen preget de gamle delene av byene helt opp til våre dager. Selv etter bybranner, som Mandals i 1810 og Risørs i 1861, var det både raskere, enklere og billigere å bygge opp igjen husene i tre – hvis ikke myndighetene satte foten ned og forlangte mur, og det skjedde bare i de største byene, og med vekslende gjennomslag.⁴⁷

Byene som ble grunnlagt av Christian 4. – Christiania, Kristiansand og Kongsberg – ble anlagt etter regelmessige byplaner med brede, rette gater

og rettvinklede kvartaler, tegnet av kongen selv eller av militære ingeniørarkitekter. Det samme skjedde i deler av byene som ble herjet av større bybranner – spesielt i Trondheim etter storbrannen i 1681.⁴⁸ De mindre og nyere byene har vært betraktet som «selvgrodd» og uregulerte, men selv de «private byene» som vokste fram på 1600- og 1700-tallet var ikke viltvoksende. De som ønsket å bosette seg der, måtte ha grunneierens tillatelse og anvisning på tomt, og etter hvert som bebyggelsen vokste og plassen ble knappere, økte også behovet for privat regulering. Grunnbrevene, eller tomtesedlene, som de også ble kalt, inneholdt gjerne detaljerte beskrivelser og nøyaktige oppmålinger av tomtene, samt bestemmelser om å holde gater og allmenninger åpne for ferdsel, og å sikre naboene tilgang til gater, brygger og felles vannkilder. Grunneieren

Byene som ble grunnlagt av kong Christian 4., ble anlagt etter regelmessige byplaner med rette gater og rettvinklede kvartaler, som Kristiansand, her på et kart fra 1666. Selv om de mer selvgrodd, private byene som vokste fram på 1600- og 1700-tallet, som Arendal og Risør, ikke ble anlagt etter byplaner, var de ikke viltvoksende, men ble regulert av private grunneiere. Foto: Kartverket



måtte derfor også tenke framover etter hvert som stadig flere hus og andre bygninger førte til en fortettet bebyggelse, og planlegge hvor gateløpene skulle gå – ikke i form av noen helhetlig byplan, men gjennom «bit-for-bit»-regulering i ulike deler av bybebyggelsen. Brannfaren var som nevnt overhengende i trebyene, og et hensyn grunneieren måtte ta – spesielt ved fastlegging av gateløpene, som fikk definerte breddemål, og åpne plasser. Resultatet ble et delt privat/offentlig ansvar: Byenes myndigheter – politi- og brann- og havnevesenet, og byfogden i kjøpstedene – holdt oppsyn med gater, plasser og brygger, og påtalte ureglementert bruk, og spesielt blokkering og hindring av ferdseien på disse, mens huseiernes bruk av tomtene ble ansett for å være grunneierens ansvar.

Slik var det også i Arendal og Risør. I de beste tilfellene ser man et samarbeid mellom private grunneiere og offentlige myndigheter i slike saker, som i Molde og Kristiansund, der det ble inngått formelle avtaler mellom grunneierne og byenes myndigheter. I andre byer, som i Arendal og Risør, var det et ikke-forhold eller i verste fall en isfront mellom partene.⁴⁹ I Arendal unngikk grunneierne og byfogden hverandre konsekvent, og reagerte ikke på henvendelser om assistanse eller deltakelse fra «motparten», som når det var behov for å sammenholde grunnbrevens bestemmelser med offentlige bestemmelser. Tilsvarende var forholdet i Risør: Byfogden respekterte grunneierens eiendomsrett, og forholdt seg i reguleringssaker bare til grunnsitterne – altså huseierne. På sin side overlot grunneierne disposisjonen over de offentlige rom til kjøpstadens øvrighet og byens innbyggere. Saker om bruken av gater, plasser, brygger og bruer ble sett på som et forhold mellom huseiere og byens øvrighet.⁵⁰

Hvor typiske? Hvor spesielle?

Vi ser at Arendal og Risør i tidlig nytid hadde mange fellestrekk med andre norske byer som vokste fram i samme periode. Nesten alle var kystbyer og havnebyer, som gjennomgikk de samme utviklingsstadiene og endringer i formell status. De

hadde mange av de samme funksjonene, og det var store likheter i eiendomsforhold, bebyggelse, befolkning, næringsliv og samfunnsstruktur. Kronologien og detaljene varierte, men *mønstrene* var påfallende like.

Samtidig var alle byer litt spesielle. Beliggenhet, topografi og byplan varierte, bykulturen var ikke den samme, og vi kan anta at innbyggerne følte at deres egen by var spesiell i forhold til andre norske byer de kjente til.

Hvorfor hadde de nye byene i perioden så mange fellestrekk? For det første var de selvsagt deler av den samme oldenborgstaten, styrt fra København, med en felles administrasjonsordning og underlagt den samme privilegie-, nærings- og tollpolitikken som andre norske byer. Men Danmark var styrt av den samme kongemakten og administrasjonsordningen, og byutviklingen der fulgte et helt annet mønster, med få nye byer i perioden, og nesten ingen byer der private eide en stor del av eller til og med hele bygrunnen. Byenes «ansikt» – bebyggelsen og topografien – var dessuten svært forskjellige i de to riksdelen, og det samme gjaldt nok bykulturen, som var preget av det distriktet de nye byene vokste fram i – og mentaliteten, som dessuten er mye vanskeligere å få tak i, enn si sammenlikne. Og faktum var at de to rikene og de mange byene som oldenborgstaten besto av, i realiteten ikke ble styrt helt på samme måte.⁵¹

Bak mange av de tydeligste forskjellene på danske og norske byer lå store ulikheter i geografi, naturressurser og næringsliv, og det var nettopp næringslivet, og spesielt de store eksportnæringene, som også skapte mange av fellestrekkene mellom de norske byene.

Som havnebyer gikk dessuten det store flertallet av de nye byene inn i et større internasjonalt mønster: Mens urbaniseringen i mange land lenger sør på det europeiske kontinentet stagnerte på 1600- og 1700-tallet, var Nordvest-Europa, og særlig havnebyene der, det store unntaket med sterk og vedvarende vekst gjennom disse århundrene, både i bybefolkningen og i antall byer.⁵²

Med en liten gruppe av private bygrunneiere var de nye norske byene i tidlig nytid også del av et dominerende mønster i en nordeuropeisk «urban semiperiferi», som strakte seg fra Irland og Skottland i vest over Norge til Polen-Litauen i øst: I disse landene oppsto det i tidlig nytid mange nye småbyer med private grunneiere – såkalte *landlord towns*. Hvem bygrunneierne var i hvert av landene, varierte etter hvem som utgjorde den lokale overklassen: korporasjoner, adel og andre godseiere i Irland, Skottland og Polen, kjøpmenn og embetsmenn i Norge.⁵³

De mange lade- og strandstedene som oppsto i samme periode, hører også hjemme i et europeisk mønster, såkalte «mindrebyer» (tysk Minderstädte)

– små byer med mindre enn fulle byprivilegier, men med tydelig urban struktur og funksjoner.⁵⁴ Fram til 1723 var Arendal og Risør også eksempler på denne typen europeiske byer i tidlig nytid.

De to jubilerende byene var således mer typiske enn atypiske for små, nye byer i tidlig nytid – både i norsk og europeisk perspektiv. Når man ser på de to nye byhistoriske verkene om Arendal og Risør som har blitt publisert de seinere årene i anledning byenes felles jubileum, er det fristende å gjenta meg selv fra seminaret «Norsk byhistorie – tid for syntese?» i Selbu i 1999: «En kan lett komme på den tanken at *byhistoriene* er mer ulike enn de byene de beskriver»!⁵⁵

Bibliografi

Abrahamsen, Olav Arild: «Da Flekkefjord ble by», i Munksgaard (red.) 1995: 90–103.

Abrahamsen, Olav Arild: *Farsund bys historie, Bind I. En by blir til. Fra stedets oppkomst til 1850*. Farsund 1997: Farsund kommune.

Berg, Arne, Anne Lise Aas, Ola H. Øverås: *Trebyer i Norden*. Oslo 1974: Grøndahl & Søn/Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring.

Brendalsmo, Jan, Finn-Einar Eliassen og Terje Gansum (red.): *Den urbane underskog. Strandsteder, utvekslingssteder og småbyer i vikingtid, middelalder og tidlig nytid*. Oslo 2009: Novus forlag.

Bugge, Alexander: *Den norske trælasthanels historie, Bind II. Fra freden i Speier til slutten av 1600-tallet*. Skien 1925.

Christensen, Søren Bitsch (red.): *Den klassiske købstad. Danske Bystudier 2*. Aarhus 2005: Aarhus Universitetsforlag.

Christensen, Søren Bitsch: «Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450–1800», i Christensen (red.) 2005: 47–136.

Eliassen, Finn-Einar: «By og omland på 1600- og 1700-tallet», i Rolf Fladby og Harald Winge (red.): *By og bygd, stad og omland*. Oslo 1981: NLI: 122–138.

Eliassen, Finn-Einar: «The urbanization of the periphery. Landowners and small towns in early modern Norway and Northern Europe», *Acta poloniae Historica 70*, Warszawa 1994: 49–74.

Eliassen, Finn-Einar: *Mandal bys historie, Den førindustrielle byen ca. 1500–1850, Bind I*. Mandal 1995: Mandal kommune.

Eliassen, Finn-Einar and Geir Atle Erslund (eds): *Power, Profit and Urban Land: Landownership in Early Modern Northern European Towns*. Aldershot 1996: Scolar Press. (Eliassen 1996a)

Eliassen, Finn-Einar: «Bondegårder og bygrunn. Grunneie og grunnleie i Risør, Arendal og Grimstad på 1600- og 1700-tallet», *Aust-Agder-Arv 1996*: 7–36. (Eliassen 1996b)

Eliassen, Finn-Einar: «Profit, Power and Private Planning: Landowners and Small Towns in Early Modern Norway», in Eliassen and Erslund (eds) 1996: 194–217. (Eliassen 1996c)

Eliassen, Finn-Einar: *Norsk småbyfødalisme? Grunneiere, huseiere og husleiere i norske småbyer 1650–1800*. Oslo 1999: HIFO.

Eliassen, Finn-Einar: «Den Norske Byen eller De norske byene?», i Supphellen (red.) 2000: 33–46.

Eliassen, Finn-Einar: «Småbyenes storhetstid, ca. 1500–1830», i Helle m.fl. 2006: 143–245.

Eliassen, Finn-Einar: «Ladesteder og strandsteder: Havner, husklynger – og byer? Skiftende realiteter fra middelalderen til 1800-tallet», i Brendalsmo, Eliassen og Gansum (red.) 2009: 133–146.

Eliassen, Finn-Einar: «Maritime lokalsamfunn i tidlig nytid», *Heimen 2019*: 185–199.

Haugland, Håkon: *Arendal by- og regionhistorie, Bind 2: I sjøfartens tid. Arendal 1723–1900*. Oslo 2020: Cappelen Damm Akademisk.

Helle, Knut, Finn-Einar Eliassen, Jan Eivind Myhre, Ola Svein Stugu: *Norsk byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo 2006: Pax.

Holberg, Eirin og Knut Dørum: *Arendal by- og regionhistorie, Bind 1: Arendal før kjøpstaden. Fram til 1723*. Oslo 2018: Cappelen Damm Akademisk.

Haaland, Anders: *En by tar form: Stavangers bebyggelse 1815–1940*. Stavanger 1999: Wigestrands forlag/Stavanger Arkitektforening.

Imsen, Steinar og Harald Winge: *Norsk historisk leksikon. Kultur og samfunn ca. 1500 – ca. 1800. 2. utgave*. Oslo 1999: Cappelen Akademisk Forlag.

Jørgensen, Hans-Jørgen: *Det Norske Tollvesens historie, (Bind 1) Fra middelalderen til 1814*. Oslo 1969: Tolldirektoratet.

Kavli, Guthorm: *Trondheim bygger gjennom 1000 år*. Oslo 1996: Schibsted.

Knittler, Herbert (Hrsg.): *Minderstädte, Kümmerformen, Gefreite Dörfer. Stufen zur Urbanität und das Märkteproblem. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Band XX*. Linz 2006: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung.

Larsen, Knut Einar: *Trebyen: bybranner og byfornyelse*. Trondheim 1986/1988: Norges tekniske høgskole.

Lawton, Richard, and W. Robert Lee: *Population and Society in Western European Port Cities, c.1650-1939*. Liverpool 2002: Liverpool University Press.

Lindstøl, Tallak: *Risør gjennom 200 aar 1723-1923. Jubilæumsskrift*. Risør 1923.

Masdalen, Kjell O.: «Yrkes- og bosetningsstruktur i Arendal omkring år 1800», *Aust-Agder-Arv 1979-1980*, Arendal 1981: 101-131.

Masdalen, Kjell-O. og Kirsten Hellerdal: «Yrkes- og bosetningsmønsteret i Risør omkring år 1800», *Søndeled Historielags Årsskrift 1981*: 270-299.

Munksgaard, Jan Henrik (red.): *Vår barndoms have. Årbok 1995, Vest-Agder fylkesmuseum*. Kristiansand 1995. (Temanummer om byutviklingen på Agder.)

Munksgaard, Jan Henrik: «Kristiansands grunnleggelse og byens privilegier. Kongelig kunstprodukt eller naturlig bydannelse?», i Munksgaard (red.) 1995: 54-72.

Nordhagen, Per Jonas: *Den store trebyen. Trearkitektur i Bergen før 1850*. Bergen 1994: Eide forlag.

Ordahl, Sverre: «Bygrunnlegginga og dei første kristiansandarane», i *Vår barndoms have. Årbok 1991, Vest-Agder fylkesmuseum*. Kristiansand 1991: 51-65.

Rian, Øystein: «Dansketiden som univers – ulikheter i tid og rom», i *Heimen 1989*: 67-83.

Rian, Øystein: «Regjeringens bypolitikk 1536-1814», i Munksgaard (red.) 1995: 7-23.

Roede, Lars: *Myten om murbyen: Christiania 1624-1814*. Oslo 2021: Pax forlag.

Steen, Sverre: *Kristiansands historie (Bind 1) 1641-1814*. Oslo 1941: Grøndahl & Søn.

Supphellen, Steinar (red.): *Norsk byhistorie – tid for syntese? Skriftserie fra Historisk Institutt, NTNU, nr. 30*. Trondheim 2000.

Sætra, Gustav: «Byutvikling på Agder 1641-1842», i Munksgaard (red.) 1995: 24-53.

Toftgaard, Jens og Mikkell Thelle (red.): *Danmarks byer fra renaissance til enevælde*. Aarhus 2023: Aarhus Universitetsforlag.

Aalholm, O.A.: «Fra det gamle Arendal. Arendals innvånere (1661-1723) før Arendal ble kjøpstad», *Aust-Agder Arv 1959*: 10-41.

Noter

- 1 Imsen og Winge 1999: 233-235. Eliassen 2009.
- 2 Eliassen i Helle mfl. 2006: 160-163. Se også note 1.
- 3 Norman 2021: 97-102. Norman har historien fra Finne-Grønn, som igjen bygde på Lindstøl, se Norman 2021:98.
- 4 Eliassen 1995: 40-46.
- 5 Dørum i Holberg og Dørum 2018: 168-169, 204-207
- 6 Norman 2021: 109-118. Lindstøl (1923: 464) anslår Risørs befolkning i 1664 til 440, men det er nok noe overdrevet, Aalholm 1959: 15-16. Dørum i Holberg og Dørum 2018: 214.
- 7 Steen 1941. Ordahl 1991. Munksgaard 1995: 54-55.
- 8 Arendals innbyggertall. Etter Håkon Hauglands beregning, i Holberg og Dørum 2018: 375, note 758. Aalholm 1959: 39 oppgir et tall på rundt 1000. Haugland regner med en husstandsstørrelse på 4,4 personer, mot Aalholms 6 personer – det førstnevnte passer bedre med kilder fra seinere på 1700-tallet og folketellingen 1801, også for andre norske byer. (Se Eliassen i Helle m.fl. 2006: 217.)
- 9 Jørgensen 1969: 68.
- 10 Bugge: 116. Lindstøl: 14.
- 11 Munksgaard (red.) 1995: 28, 58, 75.
- 12 Eliassen i Helle mfl. 2006: 152, 154, 158.
- 13 Christensen 2005.
- 14 Eliassen 1995: 282.
- 15 Eliassen i Helle mfl. 2006: 206.
- 16 Dørum i Holberg og Dørum 2021: 342-355. Haugland 2022: 46-65. Norman 2021: 173, 229 (der den felles byfogden feilaktig er datert til 1790!).

- 17 Eliassen i Helle mfl. 2006: 205-206.
- 18 Bruerberg og Klingan 2002: 77-80.
- 19 Rian 1995: 14-20. Se også Rian 1989.
- 20 Eliassen 2006: 202-206. Dørum i Holberg og Dørum 2021: 334-355. Haugland 2022: 46-65.
- 21 Eliassen i Helle mfl. 2006: 202-206.
- 22 Eliassen i Helle mfl.: 148, 206-208.
- 23 *Folketellinga 1801. Ny bearbeiding. NOS B 134*: 86-91 (NB! I tabellen er tallene for Frederikshald og Moss forvekslet, og likeledes for Molde og Kristiansund). Eliassen 1999: 22-23. Eliassen i Helle m.fl. 2006: 145-165.
- 24 Se tidligere i artikkelen og note 6 og 8.
- 25 *Folketellinga 1801. Ny bearbeiding. NOS B 134*: 86-91. Eliassen 1999: 22-23. Eliassen i Helle m.fl. 2006: 145-165.
- 26 Eliassen i Helle m.fl. 2006: 206-208.
- 27 Eliassen i Helle m.fl. 2006: 217-218.
- 28 Eliassen i Helle m.fl. 2006: 224-225.
- 29 Eliassen 1995. Abrahamsen 1997. Norman 2021.
- 30 Dørum i Holberg og Dørum 2018: 238-265, 311-314. Haugland 2020: 23-28.
- 31 Eliassen i Helle mfl. 2006: 221, 223.
- 32 Dørum i Holberg og Dørum: 314.
- 33 Haugland 2020: 28-30. Norman gir ingen tallmessige anslag, se Norman 2021: 306-308.
- 34 Masdalen 1981. Masdalen og Hellerdal 1981. Haugland 2020: 32-35. Norman 2021: 308-311.
- 35 Eliassen i Helle mfl. 2006: 220-222.
- 36 Masdalen 1981. Masdalen og Hellerdal 1981.
- 37 Eliassen i Helle mfl. 2006: 225-226.
- 38 Eliassen i Helle mfl. 2006: 221-223.
- 39 Haugland 2020: Forsats, 61, 194-195.
- 40 Eliassen 2019.

- 41 Eliassen i Helle mfl. 2006: 210-214.
- 42 Kiil 1969: 125, 132. Eliassen 1995: 574.
- 43 Eliassen i Helle mfl. 2006: 193-194.
- 44 Eliassen 1995: 96, 553-569.
- 45 Eliassen i Helle mfl. 2006: 207-208.
- 46 Masdalen 1981: 103-104. Masdalen og Hellerdal 1981: 274-275. Haugland 2020: 25, 122.
- 47 Som forrige note.
- 48 Eliassen 1996b. Eliassen 1999: 56, 66-68, 76-77.
- 49 Eliassen 1996b, 1999.
- 50 Eliassen 1996b. Eliassen 1999: 115-216.
- 51 Tank: 223, 229, 268. Lindstøl 1923: 223, 229, 268. Sætra 1995: 35.
- 52 Eliassen 1999: 221. Haugland: 53-54.
- 53 Eliassen i Helle mfl. 2006: 186-201.
- 54 Berg m. fl. (red.) 1974. Larsen 1986/1988.
- 55 Nordhagen 1994. Kavli 1996. Haaland 1999. Roede 2021. Se også de enkelte byhistoriene.
- 56 Eliassen i Helle mfl. 2006: 180-191.
- 57 Eliassen 1999: 223-230.
- 58 Eliassen 1996b: 22-26. Eliassen 1999: 227-228.
- 59 Om de danske byene i perioden, se Christensen 2005 og Toftgaard og Thelle (red.) 2023.
- 60 Lawson and Lee 2002.
- 61 Eliassen 1994, 1996 a,b og c, 1999.
- 62 Knittler (Hrsg.) 2006.
- 63 Eliassen 2000: 33.